

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
Ekonomická fakulta

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

2010

Eva Havlová

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
Ekonomická fakulta

Studijní program: B6208 Ekonomika a management

Studijní obor: Obchodní podnikání

Katedra: Účetnictví a financí

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Téma: Srovnání úpravy silniční daně v ČR s vybranou zemí EU

Vedoucí bakalářské práce:

Ing. Václav Boněk

Autor:

Eva Havlová

2010

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH

Ekonomická fakulta

Katedra účetnictví a financí

Akademický rok: 2007/2008

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Eva HAVLOVÁ**

Studijní program: **B6208 Ekonomika a management**

Studijní obor: **Obchodní podnikání**

Název tématu: **Srovnání úpravy silniční daně v ČR s vybranou zemí EU**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Cíl práce:

Porovnat současnou úpravu silniční daně v ČR s úpravou silniční (resp. obdobné) daně ve vybrané zemi EU (kromě Slovenska). Z porovnání vyvodit příslušné závěry, tzn. kriticky hodnotit úpravu silniční daně v ČR a navrhnout, které aspekty zahraniční úpravy by pro ČR bylo vhodné převzít, resp. jak silniční daň v budoucnosti upravit.

Metodický postup:

1. Silniční daň v ČR, důvody jejího zavedení
2. Vývoj silniční daně od roku 1992 do současnosti
3. Principy silniční (resp. obdobné) daně ve vybraném státě EU
4. Porovnání české silniční daně se silniční (resp. obdobnou) daní ve vybraném státě (zejm. pokud se týká předmětu daně, poplatníka, základu daně, sazby daně, osvobození od daně, daňových úlev a systému placení daně)
5. Zhodnocení výsledků porovnání
6. Závěr

Rozsah grafických prací:

Rozsah pracovní zprávy:

30 - 40 stran

Forma zpracování bakalářské práce:

tištěná

Seznam odborné literatury:

Janoušek K.: Daň silniční, 2. vydání, Anag 2008

Janoušek K. - Fitříková D. : Automobil v podnikání, Sagit 2002

Pikal V.: Automobil v podnikání, 3. vydání, ASPI 2007

Běhounek P. a kol.: Daně 2008 a předpisy související, Anag 2008

Meritum - Daně 2008, Aspi 2008

Široký J. Daně v EU, Linde 2008

www.mfcr.cz

odborné časopisy (Daně a právo v praxi, DHK, Daně a finance, Daňový expert a další)

zákon o dani silniční včetně důvodových zpráv

zákony a prováděcí předpisy vybraného státu

Vedoucí bakalářské práce:

Ing. Václav Boněk

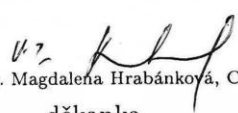
Katedra účetnictví a financí

Datum zadání bakalářské práce:

26. května 2008

Termín odevzdání bakalářské práce:

15. dubna 2009


prof. Ing. Magdalena Hrabánková, CSc.

děkanka

JIHOČESKÁ UNIVERZITA
V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
EKONOMICKÁ FAKULTA
Studentská 13 (6)
370 05 České Budějovice
IČ 600 76 658, DIČ CZ60076658


prof. Ing. František Šífeleček, CSc., Dr.

vedoucí katedry

V Českých Budějovicích dne 26. května 2008

PROHLÁŠENÍ

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma „Srovnání úpravy silniční daně ČR s vybranou zemí EU“ vypracovala samostatně na základě vlastních zjištění a materiálů, které uvádím v seznamu použité literatury.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce, a to v nezkrácené podobě elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v ČB na jejich internetových stránkách.

České Budějovice 25. dubna 2010

Eva Havlová

PODĚKOVÁNÍ

Děkuji vedoucímu práce Ing. Václavu Boňkovi za odbornou pomoc, cenné rady a metodické vedení při zpracování této práce.

Obsah

1	Úvod.....	11
2	Silniční daň v ČR, důvody jejího zavedení.....	12
2.1	Vznik silniční daně.....	12
2.2	Důvody zavedení silniční daně	13
3	Vývoj silniční daně od roku 1992 do současnosti	15
3.1	Zákon č. 302/1993 Sb., kterým se mění a doplňuje zákon ČNR č. 16/1993 Sb., o dani silniční.....	15
3.2	Období let 1995 - 2001	17
3.2.1	Zákon č. 143/1996 Sb.,.....	17
3.2.2	Zákon č. 241/2000 Sb.,.....	17
3.2.3	Osvobození od daně / Sazby daně	18
3.2.4	Zákon č. 303/2000 Sb.,.....	18
3.2.5	Zákon č. 493/2001 Sb.,.....	18
3.2.6	Snižování sazeb, efekty ekologických vozidel	19
3.3	Zákon č. 207/2002 Sb., kterým se mění zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční, ve znění pozdějších předpisů.....	20
3.4	Zákon č. 102/2004 Sb., kterým se mění zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční, ve znění pozdějších předpisů.....	20
3.5	Zákon č. 246/2008 Sb., kterým se mění zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční, ve znění pozdějších předpisů.....	21
4	Současná silniční daň České republiky.....	23
4.1	§ 2 Předmět daně.....	23
4.2	§ 3 Osvobození od daně	23
4.3	§ 4 Poplatníci daně.....	24
4.4	§ 5 Základ daně	24
4.5	§ 6 Sazby daně	25
4.6	Vznik a zánik daňové povinnosti, splatnost, placení a zaokrouhlování daně a záloh na daň (§ 8, § 9, § 10 a § 11).....	26
4.7	§ 12 Sleva na dani	26
4.8	§ 13 Zdaňovací období.....	27
4.9	§ 15 Daňové přiznání	27

5	Další způsoby zdanění pozemních komunikací v ČR	28
6	Principy silniční (resp. obdobné) daně ve vybraném státě EU - Spolková republika Německo	30
6.1	§ 1 Předmět daně.....	30
6.2	§ 2 Stanovení pojmů	31
6.3	§ 3 Výjimky ve zdanění / Osvobození od daně	31
6.3.1	§ 3a Zvýhodnění těžce postižených.....	33
6.3.2	§ 3c Osvobození od daně pro zvláštní osobní motorová vozidla s redukcí částic.....	33
6.3.3	§ 3d Osvobození od daně pro elektromobily	34
6.4	§ 4 Vrácení daně z přepravy vozidel po železnici	34
6.5	§ 5 Trvání daňové povinnosti.....	34
6.6	§ 6 Vznik daňové povinnosti	35
6.7	§ 7 Dlužník daně	35
6.8	§ 8 Podklad pro výměru	35
6.9	§ 9 Sazby daně	36
6.10	§ 9a Přírážka pro osobní vozidla se vznětovým motorem	39
6.11	§ 10 Zvláštní ustanovení pro vozidla s přívěsy.....	39
6.12	§ 10a Zvláštní ustanovení pro osobní automobily	40
6.13	§ 11 Platební období	41
6.14	§ 12 Stanovení daně	42
6.15	§ 13 Doklad daňové povinnosti / Správa daně.....	42
6.16	§ 14 Odhlášení z úřední moci	42
6.17	§ 15 Ustanovení zmocňovací	43
6.18	§ 16 Odklad daně	43
6.19	§ 17 Zvláštní ujednání pro některé zdravotně postižené osoby	43
6.20	§ 18 Přejícná ustanovení	43
7	Další způsoby zdanění pozemních komunikací v SRN.....	44

8	Porovnání české silniční daně s německou daní z motorových vozidel	46
8.1	Předmět daně	46
8.2	Osvobození od daně	48
8.3	Kombinovaná doprava	49
8.4	Časový horizont daňové povinnosti	49
8.5	Poplatník / Dlužník daně	50
8.6	Základ daně (podklad pro výměru) / Sazby daně	50
8.7	Slevy / Přirážky	53
8.8	Způsob placení daně	54
8.9	Sankce za pozdní placení	55
9	Závěr	56
10	Summary	58
11	Přehled použité literatury	59
	Seznam příloh a přílohy	61

1 Úvod

Dnešní moderní doba vede k neustálému pokroku vědy a techniky, všechny podnikové procesy (zásobování, výroba, odbyt) se neustále zrychlují a tím se zrychluje i tempo života lidské společnosti. Čas jsou peníze. Doprava hraje v současné tržní ekonomice závažnou roli.

Hlavní požadavky na dopravu:

- schopnost přepravovat libovolně velká nebo malá množství materiálu
- schopnost vytvářet sítě
- požadovaný stupeň rychlosti přepravy
- požadovaný stupeň časové jistoty dosažení cíle
- požadovaný stupeň bezpečnosti přepravy

Silniční doprava se na celkové dopravě podílí více jak 45 %. Díky ní dochází k zajištění prostředků ve všech fázích podnikových procesů, k zásobování spotřebního trhu a k osobní přepravě. Je třeba si uvědomit, že bez kvantitativních a kvalitativních nároků na pozemní komunikace nemůže docházet k prohlubování evropské ekonomické integrace.

Silniční daň České republiky tvoří nedílnou součást daňového zatížení občanů a slouží jako hlavní příjem Státního fondu dopravní infrastruktury, který se používá na opravy a modernizace sítí pozemních komunikací. Cílem tohoto daňového systému je zajistit dostatečné množství finančních prostředků pro zabezpečení srovnatelné úrovně pozemních komunikací s ostatními státy Evropské unie a zajištění konkurenceschopnosti českých autodopravců na zahraničních trzích.

Pro srovnání jsem si vybrala členský stát EU, o němž je známo, že díky své poloze tvoří hlavní centrum automobilové dopravy - **Spolkovou republiku Německo**. Zdejší daň z motorových vozidel představuje dokonale propracovaný systém s vlastními emisními normami. Protože obě daně jsou velmi odlišné, vzniká tím řada aspektů, kterých bychom mohli využít pro budoucí úpravu silniční daně.

2 Silniční daň v ČR, důvody jejího zavedení

2.1 Vznik silniční daně

Silniční daň vznikla jako součást **nové daňové soustavy**, která nabyla účinnosti 1. ledna 1993. Tato daň byla zavedena jako daň nová, protože předchozí daňová soustava tuto daň, ani její obdobu, nezahrnovala.

Návrh na vypracování nové daňové soustavy byl vládou ČSFR schválen již v polovině roku 1990 a cílem bylo její dokončení v takovém časovém horizontu, aby tato nová daňová soustava vstoupila v účinnost 1.1.1993. Podle časopisu Ekonom představovala tehdejší připravovaná daňová soustava nejhlubší zásah do rozdělovacích a přerozdělovacích vztahů a do důchodových poměrů fyzických a právnických osob v Československu za posledních 40 let. (SVÁTKOVÁ, S. Proměny čs. daňového systému. Ekonom, 1992, roč. 36, č. 9, s. 16-18.)

Takto velký projekt se podařilo zvládnout za mimořádně krátkou dobu dvou a půl let, ovšem jen díky mimořádnému úsilí všech pracovníků, kteří se podíleli na tvorbě návrhů daňových zákonů. Nemalý podíl měla též pomoc odborníků z MMF a OECD. Tím byl vytvořen základní legislativní předpoklad pro start nové soustavy daní **od 1. ledna 1993.**

Jakýmsi předchůdcem silniční daně v uplynulých letech byly daň z motorových vozidel a odvody z motorových vozidel.

Daň z motorových vozidel

Daň z motorových vozidel postihovala osoby fyzické a tzv. nesocialistické organizace. Začala platit od 1. července 1964 (zákon č. 98/1964 Sb., o dani z motorových vozidel), a to v souvislosti s podstatným snížením ceny benzínu. Daň platil vlastník automobilu. Ke zrušení této daně došlo 1. dubna 1974 (zákon č. 28/1974 Sb., o zrušení daně z motorových vozidel), když cena benzínu opět vzrostla.

Odvody z motorových vozidel

Obdobou daně z motorových vozidel byly odvody z motorových vozidel. Ty byly zavedeny v roce 1968 (zákon č. 8/1968 Sb., o státním rozpočtu na rok 1968 a o některých dalších finančních opatřeních) a týkaly se především státních hospodářských organizací. Zrušeny byly k 1. lednu 1978 (zákon č. 62/1997 Sb., kterým se mění a doplňuje zákon ČNR č. 359/1992 Sb., o zeměměřických a katastrálních orgánech, ve znění pozdějších předpisů).

Výnos z obou daní plynul nejprve do silničního fondu, který existoval od roku 1968 jako státní finanční fond pro financování výstavby dálnic a modernizaci vybrané silniční sítě. Od roku 1972 potom připadl federálnímu rozpočtu.

2.2 Důvody zavedení silniční daně

Česká národní rada schválila dne 21.12.1992 zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční, který nahradil zákon ČNR č. 339/1992 Sb., o dani silniční, ještě před nabytím jeho účinnosti, protože tento zákon byl prakticky neproveditelný.

Při zpracování této daně bylo přihlédnuto k systému zdanění vozidel v Evropských společenstvích. Zavedení daně hrálo velkou roli v postupném uplatňování tržního hospodářství v podmínkách dopravy, zabezpečení konkurenčního prostředí za rovných podmínek a propojení tuzemské dopravní sítě plánované do roku 2000 s evropskou sítí na kvalitativní úrovni.

Cílem právní úpravy silniční daně bylo především zdanění užívání **silniční sítě** tuzemskými i zahraničními dopravci za účelem zajištění finančních zdrojů na výstavbu a modernizaci sítě veřejných pozemních komunikací. Konkrétně se jednalo o dopravce, jejichž vozidla měla přidělenou registrační značku v České republice nebo byla evidována v zahraničí.

Z účelu zákona vláda navrhla vypustit zdanění používání **dálniční sítě**, jelikož se předpokládalo, že v roce 1994 dojde k zavedení roční úplaty cenového charakteru za užívání dálnic, které by se vztahovalo na všechna silniční motorová vozidla evidovaná v České republice i v zahraničí, která vjedou na dálnici.

Smyslem této nové daně bylo také přispět ke snížení tehdejších vážných ekologických problémů vyplývajících z využívání veřejných komunikací. Hlavním nástrojem byla možnost osvobození vozidel, která splňují zpřísněné limity emisí ve smyslu předpisů EHK a direktiv ES, od daně. Hlavním záměrem tedy bylo nejen stimulovat rychlejší obnovu vozového parku v České republice, ale také zajistit větší konkurenceschopnost českých dopravců vůči mezinárodním dopravcům.

Finanční dosah silniční daně

Uvažovaný výnos silniční daně v České Republice v roce 1993 byl kvantifikován zhruba na 3,6 miliardy Kč bez mezinárodního provozu, který byl odhadován asi na půl miliardy Kč.

Z vozidel evidovaných ve Slovenské republice se ve zdaňovacím období roku 1993 daň nevybírala a pro následující období byla uzavřena dohoda o vzájemném osvobození vozidel evidovaných v SR při vstupu na území ČR a naopak, jelikož od 1.1.1993 existovaly dva zcela samostatné státy, z nichž oba měly a mají svou silniční daň.

Vzhledem k tomu, že po uplynutí lhůty pro placení 3. splátky na daň bylo na silniční dani zaplaceno v úhrnu 3,27 mld. Kč a do konce měsíce září 1993 navíc vybraly celní orgány silniční daň ve výši 52 mil. Kč, předpokládalo se, že rozpočtovaný výnos bude naplněn a na základě těchto poznatků byl stanoven předpokládaný výnos silniční daně na zdaňovací období roku 1994, který měl činit cca 3,7 mld. Kč. Celkový výnos silniční daně v kalendářním roce 1995 se předpokládal ve výši 4 mld. Kč. V roce 1996 se na základě navrhovaných změn v zákoně předvíдалo snížení výnosu ve výši cca 150 mil. Kč, i přes to ale příjem z daně silniční do státního rozpočtu činil 4,3 mld. Kč. Od 1.1.2001 zajišťuje silniční daň pro Státní fond dopravní infrastruktury pravidelný výnos cca 5 mld. Kč ročně.

3 Vývoj silniční daně od roku 1992 do současnosti

Od zavedení silniční daně v České republice uplynulo již 17 let. Během této dlouhé doby došlo k řadě změn, některé byly pouze technické, řada z nich se ovšem objevuje i v současném znění silniční daně.

Zákon České národní rady č. 16/1993 Sb., o dani silniční byl 9krát novelizován individuálními předpisy týkajícími se pouze silniční daně, 7krát byl pozměněn v souvislosti se změnou jiných zákonů, které byly se silniční daní spjaté.

Za 17 let existence silniční daně se přesně specifikoval předmět daně tak, aby byl pro poplatníky jednoznačný a nezaměnitelný. Rozšířil se a upřesnil okruh poplatníků daně, neboť původní ustanovení vedlo k obcházení zákona o silniční dani. Došlo k podrobnějšímu rozčlenění ročních daňových sazeb podle celkové hmotnosti vozidel a k rozšíření pásu pro vozidla, u nichž je základem daně obsah válců. Měnily se podmínky slev v kombinované dopravě a splatnosti daně. Dnem, kdy vstoupila v platnost smlouva o přistoupení České republiky do Evropské unie, se zrušilo zdanění vozidel evidovaných v jiných státech. Od roku 2009 se zavedlo zdanění vozidel nad 3,5 tuny bez ohledu na to, zda jsou či nejsou používána k podnikání. Největší a téměř každoroční změny či úpravy se ale týkaly osvobození od daně a sazeb daně, jejich zvýšení či snížení v souvislosti s předpisy EHK a direktiv ES (normy EURO 0 - 5). V současné úpravě silniční daně však tyto normy již nehrají žádnou roli, jelikož pro zvýšení či snížení sazeb daně je rozhodující stáří vozidla.

3.1 Zákon č. 302/1993 Sb., kterým se mění a doplňuje zákon ČNR č. 16/1993 Sb., o dani silniční

Zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční, který byl zaveden v rámci nové daňové soustavy, byl v roce 1993 uplatněn poprvé. Tato novela tedy promítá řadu poznatků nabytých při jeho uplatňování.

Nejdůležitější změny

§ 4 Poplatníci daně

K původnímu znění přibývá nový odstavec, ve kterém se v písmenu a) doplňuje, že poplatníkem daně je vždy **zaměstnavatel**, pokud vyplácí svému zaměstnanci cestovní náhrady za použití osobního automobilu, pokud daňová povinnost nevznikla již držiteli vozidla.

Toto opatření bylo navrženo z důvodu obcházení zákona o silniční dani. Zaměstnavatel využíval v přímé souvislosti se svou podnikatelskou činností vozidel

svých zaměstnanců tak, že jim vystavoval příkazy k pracovním cestám a následně jim vyplácel náhrady. Nepotřeboval tak pro svou podnikatelskou činnost vozidla, která by podléhala silniční dani.

§ 6 Sazby daně

Během zkušeností nabytých v prvním roce existence silniční daně vláda navrhla v rámci tehdejších sazeb podrobnější rozčlenění ročních daňových sazeb pro všechny skupiny vozidel, které jsou předmětem daně silniční, tedy pro osobní automobily, nákladní automobily, tahače a návěsy, a ostatní vozidla, která jsou předmětem daně.

Spolu s podrobnějším rozčleněním došlo také ke zvýšení sazeb pro vozidla, která mají vyšší obsah než 1500 cm³. Velký finanční odskok postihl ale hlavně nákladní automobily, tahače a návěsy s jednou nápravou. Tam se konečná suma roční sazby vyšplhala až na 9 600 Kč. Do dnešní doby, i přes narůstající inflaci, k dalším úpravám a zvyšování sazeb daně nedošlo.

Vláda také navrhla úpravu sazeb tak, aby byly dělitelné dvanácti s ohledem na placení daně v poměrné výši 1/12 roční daňové sazby za kalendářní měsíc trvání daňové povinnosti.

V případě, že je podle tohoto zákona nově poplatníkem daně silniční zaměstnavatel, může si zvolit sazbu daně ve výši 25 Kč za každý den použití osobního automobilu, pokud je to pro něj výhodnější.

Rozčlenění daňových sazeb PŘED a PO navrhované úpravě:

1.) roční sazba daně při zdvihovém objemu motoru v cm³ u osobních automobilů

1.1.1993		1.1.1994	
do 800 cm ³	1 200 Kčs	do 800 cm ³	1 200 Kč
nad 800 cm ³ do 1250 cm ³	1 800 Kčs	nad 800 cm ³ do 1250 cm ³	1 800 Kč
nad 1250 cm ³ do 2000 cm ³	2 400 Kčs	nad 1250 cm ³ do 1500 cm³	2 400 Kč
nad 2000 cm ³	3 000 Kčs	nad 1500 cm ³ do 2000 cm ³	3 000 Kč
		nad 2000 cm ³ do 3000 cm ³	3 600 Kč
		nad 3000 cm ³	4 200 Kč

2.) roční sazba daně u vozidel, kde předmět daně tvoří součet hmotností v tunách připadajících na nápravy a počet náprav u tahačů a návěsů, a celková hmotnost v tunách a počet náprav u ostatních vozidel, (1 náprava)

1.1.1993		1.1.1994	
do 1 tuny	1 800 Kčs	do 1 tuny	1 800 Kč
nad 1 tunu	2 400 Kčs	nad 1 t do 2 t	2 700 Kč
		nad 2 t do 3,5 t	3 900 Kč
		nad 3,5 t do 5 t	5 400 Kč
		nad 5 t do 6,5 t	6 900 Kč
		nad 6,5 t do 8 t	8 400 Kč
		nad 8 t	9 600 Kč

§ 10

K zajištění jednoduššího vybírání daně bylo navrženo zrušení "splátek" a rozhodnuto o placení "záloh" na daň, které budou splatné v průběhu běžného zdaňovacího období ve čtyřech lhůtách (do 15. února, 15. dubna, 15. července a 15. října) a povinnost podávat daňové přiznání se posouvá až na období po uplynutí zdaňovacího období.

3.2 Období let 1995 - 2001

V tomto období došlo v zákoně č. 16/1993 Sb., o dani silniční k mnoha změnám, většina z nich byla pouze změnami technickými, o některých se zmíním jen velmi okrajově, ale nejdůležitější a nejčastější obměny ve vývoji daně silniční se týkaly sekce "Osvobození od daně" (§ 3, zákona č. 16/1993 Sb., o dani silniční) a „Sazby daně“ (§ 6) v návaznosti na stále se měnící požadavky Evropské hospodářské komise - emisních norem.

3.2.1 Zákon č. 143/1996 Sb., kterým se mění a doplňuje zákon ČNR č. 16/1993 Sb., o dani silniční, ve znění pozdějších předpisů

Tato novela reagovala na nový zákon č. 38/1995 Sb., o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a vyhlášku Ministerstva dopravy č. 102/1995 Sb., kterou byl zákon prováděn. V tomto zákoně byly upřesňovány slevy na dani v případě **kombinované dopravy**. Byl nově definován a rozšířen tento pojem a došlo také k doplnění jasněho způsobu prokazování a uplatnění slev na dani.

3.2.2 Zákon č. 241/2000 Sb., o hospodářských opatřeních pro krizové stavy a o změně některých souvisejících zákonů

Tímto zákonem bylo jen doplněno zmocnění vlády, že po vyhlášení stavu ohrožení státu nebo válečného stavu může vláda ČR provést úpravu sazeb daně a také může svým nařízením osvobodit zcela nebo částečně vozidla použitá v krizových situacích státu.

3.2.3 Osvobození od daně / Sazby daně

Novely zákona o dani silniční č. 243/1994, č. 143/1996 a č. 61/1998 uváděly, že všechna vozidla, která splňovala pro dané období zpřísněné limity Evropské hospodářské komise (normy EURO 2), se vždy úplně osvobodila od daně do následující novely. Poslední osvobození tohoto typu platilo až do 31.12.1998. Dále zmiňovaly úplné osvobození od daně u vozidel na elektrický pohon. Nárok na osvobození se prokazoval údaji v technickém průkazu vozidla nebo v samostatném dokladu vydaném přímo výrobcem vozidla či jeho pověřeným zástupcem (akreditovaným dovozcem).

3.2.4 Zákon č. 303/2000 Sb., kterým se mění zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční, ve znění pozdějších předpisů

Tento zákon zrušil osvobození od daně v závislosti na plnění emisních limitů a přesunul tuto problematiku do § 6 (Sazby daně), kde vznikly nové odstavce, které uvádějí nové znění a postup slev na dani v souvislosti s plněním norem.

U vozidel, která splňovala limity úrovně EURO 2 stanovené předpisy EHK, se sazba daně u všech automobilů snížila o 25 % do 31.12.2001. Toto procentní snížení se i v dalších novelách zachovalo a to až do roku 2003 (ovšem pouze pro automobily, u nichž je základem daně součet největších povolených hmotností na nápravy v tunách a počet náprav u návěsů, a největší povolená hmotnost v tunách a počet náprav u ostatních vozidel). U osobních automobilů, kde je základem daně zdvihový objem motoru v cm³, se snížení daně o 25 % zachovalo jen do konce roku 2001.

Nově u vozidel, která splnila limity úrovně EURO 3 se sazba daně u všech automobilů snížila o 50 % do 31.12.2001 a od 1.1.2002 se daň snížila u těchto vozidel o 25 %. Další novela uvedla snížení daně o 50 % až do 31.12.2003

Zůstalo trvalé osvobození od daně u vozidel na elektrický pohon, a od 1. ledna 2000 byly navíc trvale osvobozeny od daně sněžné skútry a vozidla se čtyřmi koly mající charakter konstrukce motocyklu.

3.2.5 Zákon č. 493/2001 Sb., kterým se mění zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční, ve znění pozdějších předpisů

Tento zákon z prosince roku 2001 poprvé v historii české silniční daně zavedl **ZVÝŠENÍ** sazby daně. Do této doby se vždy projednávala jen kritéria pro snižování sazeb daně v závislosti na již zmiňovaných emisních normách. Touto novelou bylo ale nově od zdaňovacího období roku 2002 zavedeno **zvýšení sazby daně o 15 %** a to pro všechna vozidla, která jsou předmětem daně a která byla registrována v České republice do 31.12.1989.

Touto skutečností chtěla vláda České republiky přimět všechny poplatníky daně k obnově staršího vozového parku za moderní a k životnímu prostředí šetrnější dopravní prostředky, které splňují nejnáročnější ekologické požadavky.

3.2.6 Snižování sazeb, efekty ekologických vozidel

Důvody stálého projednávání snižování sazeb daně v období let 1995 - 2001 v důsledku plnění předpisů Evropské hospodářské komise byly především ekologické. Silniční daň byla zavedena od 1. ledna 1993 a již v této právní úpravě bylo od samého začátku zahrnuto osvobození od daně silniční pro vozidla, která splňují nejvyšší technickou a tedy i ekologickou úroveň. Zvýhodněné sazby pro ekologická vozidla jsou obvyklé i ve státech EU, například ve Spolkové republice Německo byl rozdíl více než čtyřicetiprocentní a daňové zvýhodnění tam začíná u vozidel splňujících normu EURO 0.

Důvodová zpráva poslaneckého návrhu zákona č. 493/2001 Sb., kterým se mění zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční, ve znění pozdějších předpisů, uvádí, že pořízení vozidel s ekologičtějšími motory měla v letech 1995 - 2001 následující efekty:

- díky technickému pokroku došlo kolem roku 1997 k poklesu emisí až o 80 %
- i přes nárůst dopravních výkonů se díky zvýšenému počtu „ekologických“ vozidel snížilo v letech 1993 - 2000 celkové znečišťování ovzduší způsobné silniční dopravou o 50 %
- tehdejší nová vozidla potřebovala o 1/3 méně pohonných hmot než před 20 lety
- úroveň hluku 24 nákladních vozidel (model 96) není větší, než hluk způsobený jedním nákladním vozidlem vyrobeným před rokem 1970
- i přes zvýšení dopravovaných objemů se riziko nehody kamionu snížilo až o 60 % oproti roku 1970 a moderní kamiony se nově podílely na vážných dopravních nehodách 5 - 10 %

Vozidel EURO 2 bylo tehdy cca 92 000, vozidel EURO 3 několik desítek, naproti tomu vozidel vyrobených do 31.12.1989 bylo tehdy cca 150 000. V příloze č. 1 uvádím detailní popis norem EURO.

Zdroj: Důvodová zpráva zákona č. 493/2001 Sb., kterým se mění zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční, ve znění pozdějších předpisů

Dostupná na World Wide Web:

<<http://www.psp.cz/sqw/text/tiskt.sqw?O=3&CT=955&CT1=0.htm>>.

3.3 Zákon č. 207/2002 Sb., kterým se mění zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční, ve znění pozdějších předpisů

Počínaje tímto zákonem byl zrušen § 1 - Účel zákona. Zabývá se důležitým doplněním v předmětu daně, doplňuje a upřesňuje osvobození od daně a ruší některé odstavce.

§ 2 Předmět daně a § 6 Sazby daně

Předmětem daně se bez ohledu na to, zda jsou používána nebo určena k podnikání, stávají od 1.1.2003 vozidla s celkovou hmotností alespoň 12 tun, registrovaná v ČR a určená výlučně k přepravě nákladů. Doplnění předmětu daně vyplývá ze snahy o harmonizaci s legislativou EU a jsou též závaznou transformací pravidel Směrnice 1999/62/ES.

Minimální sazbu daně pro tato vozidla s celkovou hmotností 12 tun a vyšší stanovila pravidla Směrnice ES. V porovnání se sazbami daně v roce 2002 byly ale sazby navrhované radou EHK mnohonásobně vyšší a staly se tak předmětem soustavné kritiky českých autodopravců. Z důvodu udržení konkurenceschopnosti českých autodopravců vůči zahraničí bylo tedy v zájmu státu stanovit sazby daně v přiměřené výši. Proto bylo poslaneckou sněmovnou navrženo snížení daňových pásem pro vozidla s celkovou hmotností 12 tun a vyšší cca o 5 - 10 %, naopak sazba daně pro osobní automobily s obsahem válců nad 2000 cm³ se měla zvýšit cca o 1 000 Kč. K této úpravě ovšem v roce 2002 nedošlo, a na daňové zvýhodnění automobilů, které se od 1.1.2003 staly nově předmětem daně si museli jejich majitelé ještě několik let počkat.

3.4 Zákon č. 102/2004 Sb., kterým se mění zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční, ve znění pozdějších předpisů

Tento zákon z února roku 2004 byl v otázce silniční daně velmi zásadní. Zrušilo se zdanění zahraničních vozidel a s ním i všechny související paragrafy a odstavce, zjednodušil se systém snížení ročních daňových sazeb pro ekologická vozidla a změnila se jejich sazba, proběhla také drobná změna a doplnění zákona v sekci kombinované dopravy.

Tato novela zákona přispěla k plné slučitelnosti s právem EU a přiblížila se praxi uplatňované ve většině států EU, a to zejména tím, že respektovala zdaňování vozidel členských států EU ve státě registrace a přibližuje sazby daně většině států EU. Všechny tyto změny vyplývají ze závazných pravidel Směrnice 1999/62/ES, které musíme dodržovat ode dne, kdy vstoupila v platnost smlouva o přistoupení České republiky do Evropské unie.

§ 7 Zdanění zahraničních vozidel

Od 1.1.2004 silniční dani nepodléhají vozidla evidovaná v členských státech Evropské unie. Důvodem je závazné dodržení Směrnice ES č. 1999/62/ES, podle které je třeba podrobit silniční dani jen vozidla registrovaná na území České republiky. Z tohoto důvodu ze zákona č. 102/2004 Sb., o dani silniční zmizely i veškeré další paragrafy a všechny odstavce, které se zdanění zahraničních vozidel týkaly.

§ 12 Slevy na dani

V souvislosti se vstupem České republiky do Evropské unie bylo také potřeba zabezpečit plnou slučitelnost v pojmu kombinované dopravy. Nová definice a slevy na dani v kombinované dopravě byly upraveny tak, aby plně odpovídaly závazným pravidlům Směrnice ES č. 92/106/EHS.

§ 6 Sazby daně

U vozidel, která splňují zpřísněné normy EURO 2 se sazba daně snížila o 60 % do 31.12.2005. U vozidel, která splňují limity úrovně EURO 3 a vyšší se sazba daně snížila o 66 % do 31.12.2006. Zachovalo se zvýšení sazby daně o 15 % u vozidel poprvé registrovaných v České republice do 31.12.1989. Další novelou zákona o dani silniční č. 545/2005 se snížení sazby daně prodloužilo o další rok (do 31.12.2007), a to o 40 % u vozidel splňujících normy EURO 2 a o 48 % u vozidel splňujících normy EURO 3 a vyšší.

3.5 Zákon č. 246/2008 Sb., kterým se mění zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční, ve znění pozdějších předpisů

Tato novela opět přinesla několik zásadních změn. V předmětu daně se snížila hranice u vozidel, která jsou předmětem daně i v případě, že nejsou použita k podnikání, z 12 tun na pouhé 3,5 tuny. Zároveň v návaznosti na tuto změnu přibyl nový odstavec, podle kterého se tato vozidla osvobozují stoprocentně, pokud nejsou použita k podnikání a pokud jsou používána subjekty, které nejsou založeny za účelem podnikání, jsou použita jako výcviková vozidla či jsou používána fyzickými osobami. Osvobozují se vozidla s největší povolenou hmotností méně než 12 tun, která mají elektrický nebo hybridní pohon, nebo používají jako palivo LPG či CNG. Zvyšuje se sazba daně u vozidel poprvé registrovaných v České republice nebo v zahraničí do 31.12.1989 u všech automobilů z 15 % na 25 %. Pro snížení sazby daně už přestává být rozhodující odpovídající norma EURO, od 1.1.2009 se počítá s variantou, že případné slevy budou vycházet ze stáří vozidla. Majitelům nákladních vozidel, přívěsů a návěsů s největší povolenou hmotností 12 tun a více, které nejsou použity k podnikání, ale jsou přesto předmětem daně, se sazba daně snižuje o 48 %.

§ 6 Sazby daně

Na snížení roční sazby daně má právo provozovatel všech vozidel, a to v rozmezí devíti let od první registrace vozidla v České republice. Pro snížení sazby tedy přestává být rozhodující současná norma EURO 4 a starší, důležité je stáří vozidla registrovaného v České republice.

Sazba daně u všech vozidel se snižuje o 48 % po dobu následujících 36 kalendářních měsíců od data jejich první registrace, o 40 % po dobu následujících dalších 36 kalendářních měsíců a o dalších 25 % po dobu následujících 36 kalendářních měsíců.

Nárok na příslušné snížení sazby daně vzniká začátkem kalendářního měsíce první registrace a končí u téhož vozidla po 108 kalendářních měsících.

I když tato novela zákona předpokládá ekologičtější dopravu, která díky slevám na dani ubere státnímu rozpočtu značnou sumu pravidelného příjmu, na druhé straně rozšířila okruh potenciálních plátců daně, jelikož stanovuje povinnost platit silniční daň i majitelům vozů nad 3,5 tuny, pokud tato vozidla nejsou použita jen pro soukromé účely.

4 Současná silniční daň České republiky

4.1 § 2 Předmět daně

Předmětem daně silniční jsou silniční motorová vozidla a jejich přípojná vozidla, která jsou registrována a provozována na území České republiky. Aby byla takto definovaná silniční motorová vozidla předmětem daně, musí být ještě používána k podnikání nebo k jiné samostatné výdělečné činnosti. Jedná se i o vozidla subjektů nezaložených za účelem podnikání, pokud je jejich činnost přímo spjata s podnikáním nebo s činnostmi, ze kterých plynou osobě příjmy, které jsou předmětem daně z příjmů.

Kromě toho jsou vždy předmětem daně silniční vozidla s největší povolenou hmotností nad 3,5 tuny, která jsou registrována v ČR a určená především k přepravě nákladů, a to i v tom případě, když nejsou používána k podnikání. Mohou to být tedy např. nákladní automobily, tahače, nákladní přívěsy a nákladní návěsy.

Předmětem daně nejsou silniční vozidla se zvláštní registrační značkou, speciální pásové automobily (rolba), zvláštní vozidla (tj. zemědělské a lesnické traktory a jejich přípojná vozidla, pracovní stroje samojízdné, přípojně a nemotorové, nemotorová vozidla tažená nebo tlačena pěšky jdoucí osobou) a ostatní silniční vozidla (vozidla kategorie R).

4.2 § 3 Osvobození od daně

Některá vozidla i přes to, že splňují výše uvedené podmínky a podléhají dani silniční, jsou od této daně osvobozena. Jedná se především o vozidla užívaná k zabezpečení státních služeb pro obyvatelstvo i stát a vozidla, bez nichž by provoz na pozemních komunikacích nebyl možný. Od daně silniční jsou tedy konkrétně osvobozena tato vozidla:

- a.) vozidla, která mají zpravidla méně než čtyři kola a jsou zapsaná v technickém průkazu vozidla jako vozidla kategorie L a jejich přípojná vozidla, tj. např. dvoukolé a tříkolé mopedy, motocykly (skútry a sněžné skútry), motocykly s postranním vozíkem, atd.
- b.) vozidla diplomatických misí a konzulárních úřadů, pokud je zaručena vzájemnost
- c.) vozidla, která zabezpečují linkovou osobní vnitrostátní přepravu (autobusy, trolejbusy), jestliže pro tento účel ujedou ve zdaňovacím období více než 80 % z celkových ujetých kilometrů
- d.) vozidla provozovaná ozbrojenými silami, vozidla civilní obrany, vozidla, která jsou mobilizační rezervou nebo pohotovostní zásobou, vozidla bezpečnostních sborů, vozidla Policie ČR, sboru dobrovolných hasičů, dále vozidla zdravotnické, důlní a horské záchranné služby a poruchové služby plynárenských a energetických zařízení

- tato vozidla musí být navíc vybavena zvláštním zvukovým výstražným zařízením a zvláštním výstražným světlem modré barvy, obě tyto skutečnosti musí být zapsány v technickém průkazu vozidla
- e.) vozidla speciální samosběrová (zametací), speciální jednoúčelová vozidla (značkovače silnic) a vozidla, která zabezpečují sjízdnost a schůdnost pozemních komunikací
- f.) vozidla s největší povolenou hmotností méně než 12 tun, sloužící pro dopravu osob nebo nákladů, která mají elektrický pohon nebo pohon hybridní kombinující spalovací motor a elektromotor, nebo používají jako palivo zkapalněný ropný plyn označovaný jako LPG či stlačený zemní plyn označovaný jako CNG, nebo jsou vybavena motorem určeným ke spalování automobilového benzinu a ethanolu 85 označovaného jako E85

4.3 § 4 Poplatníci daně

Poplatníkem daně je každá fyzická nebo právnická osoba, která je zapsána v technickém průkazu vozidla registrovaného v ČR v registru vozidel, tento subjekt je označován jako „**provozovatel**“ vozidla.

V případě, že by osoba provozovatele vozidla, zapsaná v technickém průkazu vozidla, zemřela, zanikla, byla zrušena nebo odhlášena z registru vozidel, je poplatníkem silniční daně subjekt, který vozidlo **užívá**.

Poplatníkem daně je také zaměstnavatel, pokud svému zaměstnanci vyplácí cestovní náhrady za použití osobního automobilu nebo jeho přípojného vozidla, ale jen v případě, že daňová povinnost nevznikla již samotnému zaměstnanci jako provozovateli vozidla, a stálá provozovna nebo jiná organizační složka osoby se sídlem nebo trvalým pobytem v zahraničí.

Jestliže je u téhož vozidla poplatníků více, platí daň společně a nerozdílně.

4.4 § 5 Základ daně

Základem daně je:

- a.) zdvihový objem motoru v cm^3 u osobních automobilů, s výjimkou osobních automobilů na elektrický pohon, ty jsou od daně osvobozeny
- b.) součet největších povolených hmotností na nápravy v tunách a počet náprav u návěsů
- c.) největší povolená hmotnost v tunách a počet náprav u ostatních vozidel

4.5 § 6 Sazby daně

- 1.) U osobních automobilů, kde je předmětem daně zdvihový objem motoru v cm^3 , je rozmezí roční sazby daně do 800 cm^3 a nad 3000 cm^3 stanoveno od 1 200 Kč do 4 200 Kč.

U nákladních automobilů, návěsů a přívěsů, kde je předmětem daně součet největších povolených hmotností na nápravy v tunách a počet náprav u návěsů, a u ostatních vozidel, kde je předmětem daně největší povolená hmotnost v tunách a počet náprav, činí roční sazby daně v těchto rozmezích následující hodnoty:

- 1 náprava - rozmezí do 1 tuny a nad 8 tun je stanoveno na 1 800 Kč do 9 600 Kč
- 2 nápravy - rozmezí do 1 tuny a nad 27 tun je stanoveno na 1 800 Kč do 46 200 Kč
- 3 nápravy - rozmezí do 1 tuny a nad 36 tun je stanoveno na 1 800 Kč do 50 400 Kč
- 4 nápravy a více - rozmezí do 18 tun a nad 36 tun je 8 400 Kč do 44 100 Kč

Podrobný přehled ročních sazeb pro všechna vozidla, která jsou předmětem daně silniční, je uveden v plném znění zákona č. 16/1993 Sb., o dani silniční, ke shlednutí v příloze č. 1.

- 2.) Roční sazba daně se zjišťuje pro každé vozidlo jednotlivě z údajů uvedených v technických dokladech k vozidlu.
- 3.) Pokud je poplatníkem daně silniční zaměstnavatel, který svému zaměstnanci za použití osobního automobilu nebo jeho přípojného vozidla vyplácí cestovní náhrady, činí sazba daně 25 Kč za každý den použití tohoto vozidla, pokud je to pro zaměstnavatele (poplatníka) výhodnější.
- 4.) Sazba daně se snižuje o 25 % u vozidel, která jsou sice předmětem daně, ale podle údajů zapsaných v technickém průkazu jsou tato vozidla určena pro činnosti výrobní povahy v rostlinné výrobě podle Standardní klasifikace produkce ČSÚ a poplatníky daně jsou osoby, které provádí zemědělskou výrobu.
- 5.) V souvislosti se stářím vozidla se sazba daně u všech vozidel snižuje o 48 % po dobu 36 kalendářních měsíců od první registrace vozidla, o 40 % po dobu následujících 36 kalendářních měsíců a o dalších 25 % po dobu následujících 36 kalendářních měsíců. Snížení roční sazby daně už nenáleží poplatníkovi daně za plnění emisních norem EURO (v současné době by to měla být norma EURO 4 a 5), ale sazba daně se snižuje v závislosti na stáří vozidla. Nárok na slevu vzniká počínaje kalendářním měsícem první registrace a končí u téhož vozidla po 108 kalendářních měsících.
- 6.) U vozidel dovezených ze zahraničí se nárok na snížení roční sazby daně prokazuje potvrzením nebo jiným dokladem o první registraci vozidla, které vydá zahraniční registrační orgán.

- 7.) U vozidel registrovaných poprvé v České republice nebo v zahraničí do 31. prosince 1989 se sazba daně zvyšuje o 25 %.
- 8.) Bez ohledu na datum první registrace se sazba daně snižuje o 100 % u nákladních vozidel, tahačů, přívěsů a návěsů s největší povolenou hmotností nad 3,5 tuny a méně než 12 tun, pokud tato vozidla nejsou používána k podnikání a jsou vlastněna fyzickými osobami, subjekty, které nejsou založeny za účelem podnikání, nebo jsou používána jako výcviková vozidla. U vozidel s největší povolenou hmotností nad 12 tun se za splnění stejných podmínek sazba daně snižuje o 48 %.

4.6 Vznik a zánik daňové povinnosti, splatnost, placení a zaokrouhlování daně a záloh na daň (§ 8, § 9, § 10 a § 11)

U vozidel registrovaných v ČR vzniká daňová povinnost počínaje kalendářním měsícem, ve kterém začala být tato vozidla používána jejich provozovatelem k podnikání nebo k jiné samostatné výdělečné činnosti.

Pokud vozidlo přestane být používáno pro podnikatelskou činnost poplatníka, zaniká daňová povinnost v měsíci, kdy tato skutečnost nastala.

Pokud vozidlo v průběhu zdaňovacího období změní svého provozovatele, zaniká původnímu poplatníkovi daňová povinnost v měsíci, který předchází měsíci vzniku daňové povinnosti nového poplatníka.

U vozidel, kde vznikne nebo zanikne daňová povinnost v průběhu zdaňovacího období, činí daň poměrnou výši daňové sazby. Ta se vypočítá jako součin jedné dvanáctiny roční daňové sazby a počtu měsíců, během kterých bylo vozidlo předmětem daně.

Poplatník platí daň formou záloh na daň, které jsou splatné během zdaňovacího období ve 4 lhůtách (do 15. dubna, 15. července, 15. října a 15. prosince). Záloha na daň činí 1/12 příslušné roční sazby daně za každý kalendářní měsíc, ve kterém daňová povinnost u vozidla trvala, vznikla nebo zanikla.

Rozhodným obdobím pro výši záloh na daň je kalendářní čtvrtletí, které předchází termínům pro placení záloh na daň. Jen u zálohy splatné 15. prosince není rozhodným obdobím čtvrtletí, ale pouze měsíce říjen a listopad.

Daň, záloha na daň a sleva na dani za jednotlivá vozidla se zaokrouhlují na celé koruny nahoru.

4.7 § 12 Sleva na dani

Slevy na dani se týkají kombinované dopravy. Jde o přepravu zboží, při které se kromě pozemní komunikace využije také železniční nebo vnitrostátní vodní doprava. Nárok na slevu na dani má poplatník, pokud je úsek po železnici nebo vnitrozemské vodní cestě

větší než 100 km vzdušnou čarou a počáteční nebo konečný úsek dopravy tvoří přeprava po pozemní komunikaci.

Výše slevy se odvíjí od počtu jízd, které vozidlo během zdaňovacího období v kombinované dopravě uskuteční, z pravidla se pohybuje od 25% do 90% slevy. U vozidla, které je používáno výlučně k přepravě v počátečním nebo konečném úseku kombinované dopravy činí sleva na dani 100 %.

Nárok na slevu prokazuje poplatník přepravními doklady s potvrzenými údaji překladiště kombinované dopravy.

4.8 § 13 Zdaňovací období

Zdaňovacím obdobím je kalendářní rok.

4.9 § 15 Daňové přiznání

Poplatník daně podává daňové přiznání nejpozději do 31. ledna kalendářního roku následujícího po uplynutí zdaňovacího období. Tento termín je závazný i pro subjekty, kterým zpracovává přiznání daňový poradce, a pro osoby jejichž úpadek se řeší v insolventním řízení.

Poplatník musí daň v daňovém přiznání sám vypočítat a zaplatit ji správci daně ve lhůtě pro podání daňového přiznání, tedy do 31.1.

5 Další způsoby zdanění pozemních komunikací v ČR

Kromě silniční daně, které podléhají podnikatelské subjekty a majitelé vozidel s celkovou hmotností nad 3,5 tuny, existují v České republice ještě dva poplatky za používání sítě pozemních komunikací, které se dotýkají i subjektů nezaložených za účelem podnikání.

Časové zpoplatnění

Časové zpoplatnění platí v České republice již od roku 1997 a je upraveno zákonem č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, v platném znění. Poplatku podléhají dálnice, rychlostní silnice a vybrané úseky silnic I. třídy. Za užívání zmíněných komunikací platí poplatek každá osoba, která se po těchto komunikacích přepravuje motorovým vozidlem nebo jízdní soupravou nejméně se čtyřmi koly. Oproti silniční dani se tedy tento poplatek nevztahuje jen na vozidla určená k podnikání, ale na všechna vozidla, která jejich majitelé k přepravě po uvedených pozemních komunikacích užívají.

Poplatek lze platit na kalendářní rok, měsíc nebo deset dnů a platí se vždy před užitím dálnice nebo rychlostní silnice. Zaplacení poplatku se prokazuje platným dvoudílným kupónem (**dálniční známka**), jehož jedna část je nalepena na vnitřní straně skla předního okna v pravém dolním okraji a spolu s druhou částí kupónu slouží ke kontrole Policií ČR a celních orgánů.



Zdroj: webové stránky Ředitelství silnic a dálnic ČR
Dostupné na WWW: < <http://www.rsd.cz.htm> >.

Dálniční známka musí obsahovat předepsané náležitosti (údaj o registrační značce vozidla, vyznačení doby platnosti a oba díly kupónu musí mít stejné číselné označení), jinak je neplatná. Za použití zpoplatněné pozemní komunikace bez platného nebo dokonce žádného kupónu může být uživatel vozidla pokutován až do výše 5 000 Kč v blokovém řízení.

Dálniční známku lze koupit ve všech provozovnách České pošty s.p., u prodejců na čerpacích stanicích pohonných hmot (ČSPH), na dálničních hraničních přechodech a dalších místech se službami pro motoristy. Všichni prodejci musí být označeni samolepkou prodejního místa a kupóny smějí prodávat pouze za nominální ceny.

Výkonové zpoplatnění

Všechna motorová vozidla s celkovou hmotností nad 3,5 tuny (od 1.1.2010), která využívají síť dálnic, rychlostních silnic a vybrané úseky silnic I. třídy podléhají výkonovému zpoplatnění - elektronickému mýtnému. Na vozidla, která jsou předmětem mýtného poplatku se nevztahuje poplatek časový. Začátek a konec úseků zpoplatněných mýtným poplatkem musí být příslušně označen.



Mýtné začalo platit od 1.1.2007 a povinnosti upravuje zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Sazba mýtného za 1 km zpoplatněné komunikace je stanovena Nařízením Vlády ČR, zakládá se na počtu ujetých kilometrů a vypočítá se jako násobek sazby a délky ujetého úseku. Sazby mýtného jsou rozlišeny podle emisní třídy a počtu náprav vozidla nebo jízdní soupravy.

Každé vozidlo, které podléhá mýtnému, je povinně vybaveno malým elektronickým zařízením (palubní jednotkou PREMID) sloužícím ke komunikaci s mýtným systémem. Zpoplatněné komunikace jsou rozděleny do mýtných úseků, v nichž se nacházejí mýtné stanice (zpravidla tvaru brány), které zaznamenávají průjezd vozidla, komunikují s palubními jednotkami automobilů a informují řidiče o předepsaném mýtném.



Zdroj: webové stránky Ředitelství silnic a dálnic ČR
Dostupné na WWW: < <http://www.rsd.cz.htm> >.

Platba mýtného může probíhat dvěma způsoby:

- platba předem

mýtný poplatek lze na PREMID předplatit na distribučních nebo kontaktních místech v hotovosti nebo platebními a tankovacími kartami. Palubní jednotka ve vozidle ukazuje předplacenou hodnotu a při průjezdech přes mýtné stanice upozorňuje zvukovým a vizuálním signálem řidiče vozidla o výši odečteného mýtného v závislosti na ujeté vzdálenosti

- platba na fakturu

podmínkou platby na fakturu je předem sjednaná smlouva s provozovatelem mýtného systému a dohodnuté zdaňovací období. Během tohoto období načítá palubní deska PREMID pomocí mýtných stanic ujetou vzdálenost na komunikacích podléhajících mýtnému poplatku a po uplynutí zdaňovacího období je zasíláno vyúčtování mýtného, které bylo předepsáno v předchozím zúčtovacím období.

6 Principy silniční (resp. obdobné) daně ve vybraném státě EU - Spolková republika Německo

Nejdůležitějším dokumentem stojícím u vzniku zdanění silniční sítě v SRN byla německá sbírka zákonů tzv. „Reichsgesetzblatt“. Ta byla oficiálně přijata v roce 1871, v roce 1922 byla rozdělena do dvou samostatných částí (v části II byly zveřejňovány mezinárodní úmluvy, rozpočtové zákony a stanovy, vyhlášky týkající se železniční a námořní dopravy, všechny ostatní zákony a vyhlášky byly vydávány v části I) a v roce 1949 byla nahrazena Spolkovou sbírkou zákonů ze Spolkové republiky (das Bundesgesetzblatt der Bundesrepublik Deutschland).

Dne 31. prosince 1927 vstoupila v Německu v platnost tzv. „Kraftfahrzeugsteuergesetz“. Jde o zdanění silničních motorových vozidel na území SRN (podle německé sbírky zákonů I, s. 509 - Reichsgesetzblatt I, S. 509).

Daň z motorových vozidel v SRN je ekvivalentem české silniční daně a stejně jako silniční daň ČR zohledňuje plnění emisních norem EURO. Kromě toho ještě v zákoně z motorových vozidel promítá třídy škodlivin S1 - S4, třídu hluku G1 a nově od 1.7.2009 emise CO₂.

Kraftfahrzeugsteuergesetz - zákon o dani z motorových vozidel
- vyhotoven 21.12.1927
- oficiálně přijat 31.12.1927
- ve znění oznámeném 26. září 2002
(spolkové sbírky zákonů I, s. 3818)
- naposled změněn 1. července 2009
(čl. 11 zákona z 29. května 2009)
- *plné znění zákona v Německém jazyce uvádí
příloha č. 2*

6.1 § 1 Předmět daně

Předmětem daně z motorových vozidel jsou všechna tuzemská a zahraniční vozidla určená k provozu na veřejných silničních. Zahraniční vozidla jsou předmětem daně, dokud se nacházejí na území Spolkové republiky Německo. Dani podléhají také motorová vozidla, která jsou držena protiprávně a vozidla, kterým byla registračním úřadem SRN vydána stará nebo červená registrační značka (bývalá SPZ) k opakovanému použití.

6.2 § 2 Stanovení pojmu

Pod pojmem **vozidla** ve smyslu zákona z motorových vozidel se rozumí všechna motorová vozidla a přívěsy těchto vozidel.

Předmětem daně jsou tedy:

- motocykly poháněné pístovým motorem
- obytná vozidla
- osobní automobily
- motorová vozidla nad 3,5 tuny
- jiná a ostatní motorová vozidla
- přívěsy motorových vozidel

1.) Obytná vozidla

- za obytná vozidla jsou považována motorová vozidla třídy M. Tato vozidla mají pevně zabudované zvláštní vybavení a jsou postavena a určena také k přechodnému bydlení, přičemž podlahová plocha obytné části zaujímá převážnou část celkové užité plochy vozidla a výška státní obytné části je nejméně 170 cm.

2.) Osobní automobily

- za osobní automobily jsou v tomto zákoně považována také terénní vozidla, vozidla se třemi až osmi místy k sezení vyjma sedadla pro řidiče, vozidla třídy N1 (vozidla určená pro dopravu nákladů, která mají maximální celkovou hmotnost nepřesahující 3,5 t) a kancelářské a konferenční mobily

3.) Jiná motorová vozidla

- za jiná motorová vozidla jsou pokládána také nemocniční a pohřební vozy

6.3 § 3 Výjimky ve zdanění / Osvobození od daně

Zatím co v České republice se silniční daň týká jen subjektů, které používají vozidlo k podnikání nebo k jiné samostatné výdělečné činnosti ve Spolkové republice Německo platí daň každý, kdo vozidlo má a je pro něj registrováno. Zdanění motorových vozidel v SRN se týká mnohem širšího okruhu osob, což také znamená, že případů, pro něž je držení vozidel od daně osvobozeno, je podstatně více.

Od daně je osvobozeno držení:

- 1.) vozidel, která jsou vyjmuta z předpisů skrze registrační řízení
 - 2.) vozidel, která jsou používána výhradně ve službách Spolkové armády, Spolkové policie, policie nebo celní pohraniční služby
 - 3.) vozidel, která jsou registrována pro spolek pro ochranu přírody, zemi, obec, svaz obcí nebo účelový svaz a vozidla, která jsou použita výhradně k výstavbě silnic.
- U těchto vozidel musí být navenek rozpoznatelné, že jsou určena k tomuto účelu.

Dále jsou osvobozena:

- 1.) vozidla používaná pro čištění silnic, přičemž musí být navenek rozpoznatelné, že jsou určena pro tento účel
- 2.) vozidla, která jsou používána výhradně hasiči, ochranou proti katastrofám, pro účely civilní vzdušné obrany, v případech neštěstí záchrannou službou nebo při přepravě nemocných a tato vozidla musí být navenek rozpoznatelná
- 3.) vozidla prospěšných nebo dobročinných organizací během období, ve kterém jsou používána výhradně k humanitárnímu transportu zboží v zahraničí nebo k přípravným jízdám, které s touto činností souvisí
- 4.) vozidla a přívěsy vozidel, která jsou používána k jízdám v linkové dopravě, když pro tento účel ujedou ve zdaňovacím období více jak 50 % všech jízd. Jedná se například o nákladní omnibusy a osobní motorová vozidla s osmi nebo devíti místy k sezení včetně sedadla řidiče.
- 5.) tahače (kromě návěsového tahače), zvláštní vozidla, přívěsy motorových vozidel za tahače nebo zvláštní vozidla a jednoosé přívěsy, pokud mají tato vozidla co do činnosti s lesnickými či zemědělskými podniky nebo pokud jsou použita k přepravě mléka nebo jsou používána zemědělci či lesníky k péči o veřejnou zeleň nebo k čištění silnic
- 6.) vozidla, která slouží subjektům provozujícím komediální živnost, čili tahače používané výhradně pro tuto činnost a obytné vozy s celkovou přípustnou hmotností přes 3,5 tuny a zavazadlové vozy s celkovou hmotností větší než 2,5 tuny
- 7.) vozidla, která jsou používána výhradně v kombinovaném provozu, tj. vozidla sloužící k dodávce a vyzvednutí kontejnerů s obsahem 5 kubických metrů a více, vyměnitelné konstrukce nebo přívěsy motorových vozidel
Kombinovaným provozem je doprava:
 - železnic/silnice
 - vnitrozemská vodní cesta/silnice
 - moře/silnice
- 8.) vozidla, která jsou v SRN registrována pro člena diplomatického zastoupení, konsulárního zastoupení jiného státu nebo osoby, které patří k obchodnímu personálu tohoto zástupce
- 9.) vozidla, která mají být ze Spolkové republiky Německo vyvezena a mají přidělenou zvláštní SPZ s dobou platnosti kratší než 3 měsíce
- 10.) zahraniční osobní motorová vozidla a jejich přívěsy, která mají v SRN přechodný pobyt až na dobu 1 roku
- 11.) zahraniční vozidla, která jsou v SRN určena k opravě a celní orgány pro ně schválily servisní provoz
- 12.) zahraniční vozidla, která SRN křižují na krátkých cestách a používají veřejných silnic, které tvoří spojení mezi různými místy jiného státu
- 13.) služební vozidla úřadů jiných států v případě, že osvobození je oboustranné

6.3.1 § 3a Zvýhodnění těžce postižených

Osoba se zdravotním postižením má nárok na slevu ve veřejné osobní dopravě nebo na držení motorového vozidla, které je pro tuto osobu registrováno. Pokud těžce postižená osoba využívá nároku na bezplatnou přepravu ve veřejné dopravě, není jí poskytnuto zvýhodnění pro motorové vozidlo a naopak.

Tato zvýhodnění nejsou osobám se zdravotním postižením poskytována automaticky. Dotyčný subjekt o ně musí zažádat a doložit (skrže svůj průkaz a spolu s lékařským znaleckým posudkem o zdravotním stavu postiženého), že má na tato zvýhodnění nárok.

Zvýhodnění těžce postižených za držení motorového vozidla

Pokud je zdravotně postižená osoba držitelem karty, na které je v souladu se sociálním zákoníkem označení „H“, „BL“ nebo „aG“, čili že tato osoba je bezmocná, slepá nebo neobvykle pohybově postižená, činí sleva na dani **100 %**, pokud tato osoba nevyužívá nárok na bezplatnou veřejnou dopravu.

Daň se snižuje o **50 %** pro motorová vozidla, dokud jsou registrována pro těžce postižené osoby, které skrže svůj průkaz v souladu se sociálním zákoníkem doloží určitý stupeň postižení, jestliže zaplatí příplatek za veřejnou osobní dopravu (60 Euro za rok nebo 30 Euro za půl roku).

Obě zvýhodnění se vztahují pouze na držení jednoho motorového vozidla a sleva odpadá, pokud je vozidlo používáno k přepravě zboží (vyjma příručních zavazadel), k přepravě osob za úplatu nebo k jízdám jiných osob, které nejsou v souvislosti s přesunem nebo vedením domácnosti postižených osob.

6.3.2 § 3c Osvobození od daně pro zvláštní osobní motorová vozidla s redukcí částic

Od daně je dočasně osvobozeno držení zvláštních redukováných osobních motorových vozidel s největší přípustnou hmotností do 2,5 tuny a samozápalným (vznětovým) motorem, pokud bylo toto vozidlo poprvé registrováno do 31. prosince 2006 a dodatečně technicky zlepšeno v období od 1. ledna 2006 do 31. prosince 2009 tak, že odpovídá:

- 1.) stupni snížení částic PM 01 nebo PM 0 až PM 4 podle zákona pro registraci silniční dopravy
- 2.) nebo třídě snížení částic PMK 01 nebo PMK 0 až PMK 4 podle zákona pro registraci silniční dopravy

Osvobození začíná v den, ve který k tomu byly podle stanovení registračního úřadu splněny předpoklady a končí jakmile daňová úspora dosáhne na základě aktuálních daňových sazeb obnosu 330 EUR.

6.3.3 § 3d Osvobození od daně pro elektromobily

Elektromobil (zkratka EV, čili elektrické vozidlo) je automobil na elektrický pohon. Jako zdroj energie využívá obvykle akumulátor (mechanický nebo elektromechanický energetický zásobník), který musí být před jízdou nabit a na jehož kapacitě závisí dojezdová vzdálenost elektromobilu. Elektromobily neprodukují svým provozem žádné výfukové plyny, což je zřejmě hlavním důvodem, proč jsou tato vozidla osvobozena od daně po dobu 5 let od data jejich první registrace.

6.4 § 4 Vrácení daně z přepravy vozidel po železnici

Na písemnou žádost je odvedená daň na dobu dvanácti měsíců od doby jejího zaplacení vrácena, pokud bylo během tohoto období vozidlo přepravováno po železnici při více než 124 jízdách. Při přepravě se neodlišuje, jestli bylo vozidlo naložené nebo prázdné, čili jestli se přeprava železnici uskutečnila při cestě tam nebo zpět. Pokud vozidlo ve zdaňovacím období nedosáhlo počtu 124 jízd, ale přesto bylo po železnici přepravováno, bude z odvedené daně vráceno:

- 1.) při více než 93 jízd 75% roční daně
- 2.) při méně než 94 jízd, ale více než 62 jízd 50 % roční daně
- 3.) při méně než 63 jízd, ale více než 31 jízd 25 % roční daně

V případě, že je cesta uražená po železnici delší než 400 km, je započítána jako dvě jízdy. Pokud je cesta uražená po železnici delší než 800 km, je tato jízda počítána jako tři jízdy. Nárok na vrácení daně prokazuje dlužník daně dokladem, který je pro každé vozidlo potvrzován přes nepřetržité záznamy o přepravách železnici a jehož správnost je schvalována železnici pro každou jízdu samostatně.

6.5 § 5 Trvání daňové povinnosti

Daňová povinnost trvá:

- u tuzemského vozidla, dokud je vozidlo registrováno k provozu, nejméně však 1 měsíc
- u zahraničního vozidla, dokud se vozidlo nachází na území SRN
- při protiprávním užívání vozidla, dokud protiprávní užívání trvá, nejméně ale 1 měsíc
- u vozidel, kterým byla přidělena stará nebo červená SPZ, dokud smí být tato SPZ provozována, nejméně však jeden měsíc

- 1.) pokud u nějakého vozidla odpadnou předpoklady pro osvobození od daně, začíná u tohoto vozidla daňová povinnost v den, kdy tyto předpoklady odpadly
- 2.) daňová povinnost s výhradou vozidel se starou nebo červenou SPZ končí, pokud nastaly podmínky pro osvobození vozidla od daně
- 3.) pokud je tuzemské vozidlo v průběhu zdaňovacího období změněno (redukce částic) a změni se tím i výše daně, začíná u tohoto vozidla nová daňová povinnost nejpozději s vydáním nového nebo změněného technického průkazu. V tomto okamžiku současně zaniká dřívější daňová povinnost.
- 4.) daňová povinnost také zaniká v případě, kdy je tuzemské vozidlo odstaveno mimo provoz a je zablokována jeho SPZ. Za den ukončení daňové povinnosti je potom považován den, kdy je v souvislosti s odstavením vozidla proveden zápis do technického průkazu vozidla nebo dřívější období, pokud dlužník daně věruhodně doloží, že vozidlo nebylo používáno už v dřívějším období a že odhlášení vozidla nezpůsobil vlastní vinou.
- 5.) je-li tuzemské vozidlo prodáno, končí daňová povinnost dlužníkovi nejpozději v den, kdy vzniká nová daňová povinnost kupci vozidla a je provedena změna majitele vozidla u registračního úřadu

6.6 § 6 Vznik daňové povinnosti

Daňová povinnost vzniká dnem registrace vozidla u místně příslušného registračního úřadu, u nepřetržitých odváděcích období se začátkem právě platného odváděcího období.

6.7 § 7 Dlužník daně

Dlužníkem daně je:

- u tuzemského vozidla osoba, pro kterou je vozidlo registrováno
- u zahraničního vozidla osoba, která v tuzemsku vozidlo užívá
- u protiprávně užívaného vozidla osoba, která vozidlo protiprávně užívá
- u vozidel s přidělenou starou nebo červenou SPZ osoba, které je tato SPZ přidělena

6.8 § 8 Podklad pro výměru

- 1.) Motocykly
 - u motocyklů s pístovým motorem se daň vyměřuje podle zdvihového objemu válců
- 2.) Osobní automobily
 - u vozidel s pístovým motorem registrovaných **do 30.června 2009** se daň vyměřuje podle zdvihového objemu válců a dodatečně ještě podle emisí škodlivých látek
 - u vozidel registrovaných **od 1. července 2009** se daň vyměřuje podle zdvihového objemu válců a emisí oxidu uhličitého (CO₂)

3.) Obytná vozidla

- u obytných vozidel se daň vyměřuje podle přípustné celkové hmotnosti a dodatečně podle emisí škodlivých látek (třídy S1 - S4)

4.) Jiná motorová vozidla

- u jiných motorových vozidel v silniční dopravě s největší povolenou hmotností do 3,5 tuny se daň vyměřuje podle přípustné celkové hmotnosti

5.) Ostatní vozidla

- u všech ostatních vozidel (nákladní automobily, tahače...) v silniční dopravě s největší povolenou hmotností nad 3,5 tuny se daň vyměřuje podle přípustné celkové hmotnosti a dodatečně podle emisí škodlivých látek a hluku (třídy S1, S2 a G1)

6.) Přívěsy

- u přívěsů se daň vyměřuje podle přípustné celkové hmotnosti

6.9 § 9 Sazby daně

1.) Roční daň činí pro:

- a.) MOTOCYKLY, které jsou poháněny pístovým motorem, za každých 25 cm³ zdvihového objemu válců nebo část z nich 1,84 EUR
- b.) OSOBNÍ AUTOMOBILY s pístovým motorem registrované do 31.června 2009 (respektive do 4. listopadu 2008) za každých 100 cm³ nebo část z nich, pokud jsou

	poháněny zážehovými motory	poháněny vznětovými motory
a svou hmotností nepřesahují 2 500 kg pro vozidla kategorie M a splňují emisní normu D3 / EURO 3 nebo D4 / EURO 4	6,75 EUR	15,44 EUR
a splňují evropskou emisní normu EURO 2	7,36 EUR	16,05 EUR
a splňují evropskou emisní normu EURO 1	15,13 EUR	27,35 EUR
a neplatí pro ně zákaz provozu při zvýšených koncentracích ozónu podle § 40c Spolkového ochranného imisního zákona	21,07 EUR	33,29 EUR

a nesplňují žádné emisní limity nebo se jedná o vozidla, pro která platí zákaz provozu při zvýšených koncentracích ozónu podle § 40c Spolkového ochranného imisního zákona	25,36 EUR	37,58 EUR
--	-----------	-----------

c.) OSOBNÍ AUTOMOBILY poprvé registrované od 1. července 2009 za každých 100 cm³ zdvihového objemu válců nebo část z nich

- 2 EURA pokud jsou poháněny zážehovými motory
 - 9,50 EUR pokud jsou poháněny vznětovými motory
- + 2 EURA za každý gram emisí oxidu uhličitého na kilometr podle směrnice 93/116/ES, pokud překročí
- do 31.12.2011 hranici 120 g/km
 - od 1.1.2012 hranici 110 g/km
 - od 1.1.2014 hranici 95 g/km

d.) OBYTNÁ VOZIDLA za každých 200 kg celkové hmotnosti nebo části z ní, pokud podle stanovení registračního úřadu ve smyslu přílohy XIV k § 48 zákona o registraci pro silniční provoz

odpovídají minimálně třídě škodlivin S 4, S 5 nebo EEV a celkové hmotnosti:	
- do 2 000 kg - nad 2 000 kg dohromady ne však více než 800 EUR	16 EUR 10 EUR
odpovídají třídě škodlivin S 3, S 2 nebo S 1 a celkové hmotnosti:	
- do 2 000 kg - nad 2 000 kg dohromady ne však více než 1 000 EUR	24 EUR 10 EUR
nesplňují předpoklady škodlivostních tříd a dosahují celkové hmotnosti:	
- do 2 000 kg - nad 2 000 kg do 5 000 kg - nad 5 000 kg do 12 000 kg - nad 12 000 kg od 1. ledna 2010 také pro třídu škodlivin S 1	40 EUR 10 EUR 15 EUR 25 EUR

e.) JINÁ MOTOROVÁ VOZIDLA s dopravními předpisy přípustnou celkovou hmotností do 3,5 tuny za každých 200 kg celkové hmotnosti nebo části z ní:

- do 2 000 kg	11,25 EUR
- nad 2 000 kg do 3 000 kg	12,02 EUR
- nad 3 000 kg do 3 500 kg	12,78 EUR

f.) všechna OSTATNÍ MOTOROVÁ VOZIDLA s dopravními předpisy přípustnou celkovou hmotností více než 3,5 tuny za každých 200 kg celkové hmotnosti nebo části z ní, pokud podle stanovení registračního úřadu (ve smyslu přílohy XIV k § 48 zákona o registraci pro silniční provoz)

třída škodlivin / třída hluku	Hmotnostní rozmezí	Rozmezí ročních sazeb daně
S 2 - S 5 a EEV	do 2 000 kg - nad 12 000 kg dohromady však ne více než 556 EUR	6,42 EUR - 14,32 EUR
S 1	do 2 000 kg - nad 15 000 kg dohromady však ne více než 914 EUR	6,42 EUR - 36,23 EUR
G 1	do 2 000 kg - nad 15 000 kg dohromady však ne více než 1 425 EUR	9,64 EUR - 54,35 EUR
vozidla, která nesplňují třídy škodlivin S 1 - S5 ani třídu hluku G 1	do 2 000 kg - nad 15 000 kg dohromady však ne více než 1 681 EUR	11,25 EUR - 63,40 EUR

g.) PŘÍVĚSY motorových vozidel za každých 200 kg celkové hmotnosti nebo části z ní 7,46 EUR, ovšem ne více než 373,24 EUR (tato částka navyšuje daňovou povinnost za motorová vozidla, jde o přívěs pro motocykly, osobní automobily a obytný přívěs, dokud je tažen výhradně za motorovým vozidlem)

2.) Sazba daně se snižuje o 50 % pro jiná a ostatní vozidla, která jsou napájena zcela nebo převážně z mechanických nebo elektromechanických energetických zásobníků, pokud se nejedná o elektromobily.

3.) Daň pro zahraniční vozidla (pokud je odváděna po dnech) činí za každý celý nebo část v tuzemsku strávený kalendářní den:

a.) u dvou nebo tříkolých motorových vozidel a u osobních automobilů 0,51 EUR

b.) u jiných motorových vozidel a všech ostatních motorových vozidel s přípustnou celkovou hmotností:

- ne vyšší než 7 500 kg	1,53 EUR
- vyšší než 7 500 kg a ne vyšší než 15 000 kg	4,60 EUR
- vyšší než 15 000 kg	6,14 EUR

c.) u přívěsů motorových vozidel s přípustnou celkovou hmotností:

- ne vyšší než 7 500 kg	1,02 EUR
- vyšší než 7 500 kg a ne vyšší než 15 000 kg	2,05 EUR
- vyšší než 15 000 kg	3,07 EUR

4.) U vozidel, která mají přidělenou starou nebo červenou SPZ činí roční daň:

- pokud jde pouze o motocykly	46,02 EUR
- pro všechna ostatní vozidla	191,73 EUR

5.) Do výpočtu daňové povinnosti se započítává každý i započatý den. Započítán není pouze den, ke kterému daňová povinnost končí.

6.10 § 9a Přírážka pro osobní vozidla se vznětovým motorem

Pro osobní motorová vozidla se vznětovým motorem se navyšuje v období od 1.dubna 2007 do 31.března 2011 stávající sazba daně o 1,20 EUR za každých 100 cm³ nebo části z nich, pokud vozidlo neodpovídá stupni omezení částic PM01 a PM0 - PM5 nebo třídě omezení částic PMK 01 a PMK0 - PMK4. Toto navýšení neplatí jen pro vozidla, která mají registračním úřadem přidělenou starou nebo červenou SPZ.

6.11 § 10 Zvláštní ustanovení pro vozidla s přívěsy

Ve Spolkové republice Německo rozlišují dva typy přívěsů. Přívěsy motorových vozidel a vozidla s přívěsy.

Přívěsy motorových vozidel



Jde o přívěsy tažené za motocyklem či osobním automobilem, nebo o obytné přívěsy tažené za motorovým vozidlem. U těchto přívěsů je rozhodující pro výši daně jejich celková hmotnost. Za každých 200 kg celkové hmotnosti přívěsu činí daň 7,46 EUR a tato částka navyšuje daňovou povinnost za motorové vozidlo, za kterým je přívěs tažen. Maximální daňová povinnost za takto definovaný přívěs je 373,24 EUR, což je částka označovaná jako „přírážka za přívěs“, která se týká vozidel s přívěsem.

Vozidla s přívěsy



V tomto případě jde o přívěsy vozidel (nákladních automobilů, tahačů...), které platí roční přírážku za přívěs v hodnotě 373,24 EUR bez ohledu na celkovou hmotnost přívěsu.

Na písemnou žádost dlužníka daně není daň navyšována o přírážku za přívěs (373,24 EUR), pokud dlužník daně doloží, že jeho daňová povinnost je navyšována o daň z přívěsů motorových vozidel. Tento přívěs musí být ještě označen úřední SPZ se zeleným písmem na bílém podkladu. V ostatních případech (kromě přívěsů osvobozených od daně) činí roční výše daně za přívěs 373,24 EUR po dobu užívání přívěsu, nejméně však jeden měsíc.

6.12 § 10a Zvláštní ustanovení pro osobní automobily

Osobní motorová vozidla, která byla poprvé registrována v období od **5.listopadu 2008 do 31.června 2009** jsou na dvanáct měsíců osvobozena od daně z motorových vozidel (jedná se především o osobní motorová vozidla splňující evropskou emisní normu EURO 4).

Pokud jsou osobní motorová vozidla registrována v tomto časovém rozmezí a ještě navíc splňují emisní normy EURO 5 nebo EURO 6 (předpis Evropského společenství č. 715/2007 o schválení typu motorových vozidel ohledně emisí lehkých osobních motorových vozidel a užitkových vozidel), osvobozují se tato vozidla na dobu dalších dvanácti měsíců, nejpozději však do 31.prosince 2010.

Držitelé diesellových osobních automobilů splňujících emisní normu EURO 6 získávají v období let 2011 až 2013 osvobození od daně ve výši 150 EUR.

Osobní motorová vozidla, která byla registrována do 4.listopadu 2008, jsou zdaněna do 31.prosince 2012 jako dosud a od 1.ledna 2013 budou pro všechna osobní motorová vozidla, bez ohledu na emisní normu, zajištěna nová ustanovení.

Zvýhodnění daně je odpovídajícím způsobem redukováno, pokud u motorového vozidla dochází k přírážce z důvodu, že se jedná o motorové vozidlo se vznětovým motorem.

Pokud je během daňového zvýhodnění změněna osoba majitele vozidla, bude tato sleva poskytnuta novému majiteli v den, kdy zaniknou vlastnická práva původnímu majiteli spolu se změnou údajů v registru motorových vozidel a v technickém průkazu vozidla.

Toto daňové zvýhodnění neplatí pro motorová vozidla, která mají skrze registrační úřad přidělenou starou nebo červenou SPZ k opakovanému použití.

6.13 § 11 Platební období

Daň z motorových vozidel je placena **předem na dobu jednoho roku**. Pokud daň dosáhne určité výše, je také možnost platit ji v jiném časovém horizontu, změnu platebního období ale musí dlužník daně oznámit nejpozději do doby splatnosti nově vyměřené daně.

Pokud roční daň činí více než 500 EUR, může být odváděna **pololetně**. Pololetní daň potom činí polovinu roční daně a zálohu ve výši 3 % z celkové daně. Jestliže činí roční daň více než 1 000 EUR, může být odváděna **čtvrtletně**, přičemž čtvrtletní daň činí čtvrtinu roční daně a zálohu ve výši 6 % z celkové daně.

Daň smí být uhrazena také **po dnech**, ale jen u zahraničních vozidel určených k přechodnému pobytu v SRN (pobyt do 30 dnů), pokud je zajištěna oboustrannost. Dny strávené v tuzemsku nemusí následovat bezprostředně po sobě a je vyloučeno vrácení denně odváděné daně. Tento způsob denní platby daně neplatí pro vozidla, která jsou registrována ve státech Evropského hospodářského společenství.

Za tuzemská motorová vozidla může být daň odváděna pro dané časové období také **po dnech** a vždy **předem**, ale jen v případě:

- že dlužník daně podá písemnou žádost o tento způsob platby a musí mít daňovou povinnost za více než jedno motorové vozidlo a pokud bude prostřednictvím denního odvádění daně dosaženo jednotného dne splatnosti pro nejméně dvě vozidla
- že to nařídí finanční úřad (nejdéle na jeden měsíc) a bude dosažen jednotný termín splatnosti pro určité skupiny vozidel a toto opatření slouží ke zjednodušení správy
- že daňová povinnost existuje jen pro určité období
- že se jedná o vozidla, která mají přidělenou sezónní SPZ (u těchto vozidel není povoleno stanovení jednotného dne splatnosti)

Daň v těchto případech činí za každý den jednu. V případě přestupného roku činí poměrná část na jeden den jednu tři-sta-šedesáti-šestinu roční daně.

Daň se pro všechna motorová vozidla zaokrouhluje na celé EURO dolů.

6.14 § 12 Stanovení daně

Pokud nenastane předpoklad pro ukončení daňové povinnosti je daň stanovena na neomezenou dobu. Ve všech ostatních případech je daň stanovena na určité časové období nebo jednotlivé dny.

U vozidel, kterým je přidělena sezónní registrační značka, je daň stanovena na dobu její platnosti a pokud si dlužník daně zvolí jiný termín pro placení daně (pololetní či čtvrtletní), je daň stanovena na jím zvolené platební období.

Nové stanovení daňové povinnosti

- daň je nově vyměřena u vozidel, u kterých došlo ke změně vyměřovacích podkladů nebo sazeb daně
- daňová povinnost nově vzniká, pokud odpadnou předpoklady pro osvobození od daně
- daň je nově předepsána, pokud je původní stanovení chybné (z důvodu odstranění této chyby)
- daň se nově určí, pokud se změní doba platnosti sezónní registrační značky

6.15 § 13 Doklad daňové povinnosti / Správa daně

Vozidlu může být registračním úřadem povolen provoz na veřejných komunikacích teprve když je doloženo, že toto vozidlo vyhovuje předpisům o dani z motorových vozidel.

Rozhodnutí o daňové povinnosti může provést i zemská vláda a to v případě pokud je zaplacená daň z motorového vozidla pro první platební období nebo je uděleno zmocnění ke stržení daně z motorového vozidla z konta uživatele vozidla, daňovou povinnost může ale i zrušit, pokud je uživatelem předložena stvrzenka, kde se finanční úřad zříká výše uvedeného zmocnění ke stržení daně kvůli nepřiměřené tvrdosti zákona pro dané vozidlo nebo jsou uživatelem vozidla dokladovány věrohodné dokumenty o osvobození vozidla.

Zemská vláda zmocňuje k vybírání daně z motorových vozidel příslušné registrační úřady nebo registračními úřady pověřené veřejné pokladny. Registrační úřady přitom úzce spolupracují s úřady finančními.

6.16 § 14 Odhlášení z úřední moci

Odhlášení z úřední moci znamená zrušení platnosti SPZ vozidla. K tomu může dojít v případě nezaplacení daně z motorového vozidla příslušnému registračnímu úřadu. V tomto případě podá finanční úřad registračnímu úřadu žádost o zadržení technického průkazu a zrušení platnosti SPZ vozidla.

Finanční úřad může provést odhlášení z úřední moci také sám, ale musí registrační úřad průběžně informovat o provedených krocích a majiteli vozidla musí předat předepsané oznámení o odhlášení.

Případné následné spory o odhlášení z úřední moci jsou řešeny právní cestou.

6.17 § 15 Ustanovení zmocňovací

Spolková vláda je se souhlasem Spolkové rady zmocněna měnit právní ustanovení. Může například změnit kompetence finančních úřadů a upravit rozsah podkladů pro zdanění, navrhnout nový způsob výpočtu daně, změnit způsob a čas uhrazení daně, přezkoumat podmínky pro vrácení daně...

Spolkové ministerstvo financí je také zmocněno doslovné znění tohoto zákona v právě platném znění zveřejnit s novým datem, pod novým názvem a v novém sledu paragrafů. Přitom smí odstraňovat nesrovnalosti doslovného znění a měnit ustanovení v předpokládaném předtiskovém vzoru.

6.18 § 16 Odklad daně

Spolkové ministerstvo financí může ve shodě s nejvyšším finančním úřadem země odložit daňové řízení u zahraničních vozidel až na jeden rok, jakmile se státem, ve kterém jsou vozidla registrována, bylo zahájeno jednání o dohodě k vzájemnému nenárokování daně z motorových vozidel. Ustanovení je zveřejněno ve Spolkovém zpravodaji.

6.19 § 17 Zvláštní ujednání pro některé zdravotně postižené osoby

Osobám se zdravotním postižením, které splňují podmínky pro osvobození od daně z motorových vozidel (§ 3a) a jejich postižení není jen dočasné, se daň promíjí nejméně o 50 %.

6.20 § 18 Přechodná ustanovení

Pokud se během zdaňovacího období změnila sazba daně, postupuje se podle § 11 odst. 4 a daň se nově vypočte jako daň před změnou a daň po změně sazby daně. Dodatečný požadovaný či vrácený obnos (nedoplatek, přeplatek) je splatný spolu s nově vyměřenou daní pro následující období, které začíná po změně sazby daně.

Jestliže se změnila sazba daně, ale pro výpočet výše daně je použita ještě platná daňová sazba před změnou, může být tato skutečnost zohledněna dodatečně během jednoho roku skrze nové vyměření daně.

7 Další způsoby zdanění pozemních komunikací v SRN

Kromě daně z motorových vozidel existuje ve Spolkové republice Německo ještě jeden poplatek vybíraný za užívání sítě dálnic a od 1. ledna 2007 i za některé úseky spolkových silnic. Jedná se o poplatek "Maut" (mýtný poplatek), který postihuje všechna vozidla s celkovou povolenou hmotností převyšující 12 tun. Všechna ostatní vozidla (i zahraniční) mohou dálniční síť užívat bezplatně.

Poplatek Maut

Tento poplatek byl zaveden od srpna 2003 formou elektronického systému pro výběr mýta (EFC - electronic fee collection). Poplatku podléhají všechna tuzemská i zahraniční motorová vozidla s povolenou hmotností 12 tun a více a vychází z ujeté vzdálenosti na německých dálnicích a na některých úsecích spolkových silnic. Tarif za kilometr je určen počtem náprav a třídou škodlivin. S novým ustanovením výše mýta, které platí od 1. ledna 2009, je každé vozidlo na základě své škodlivostní třídy zařazeno do jedné ze čtyř kategorií A, B, C nebo D pro které jsou stanoveny příslušné hodnoty výše mýta.

Rozdělení vozidel s celkovou povolenou hmotností nad 12 tun podle škodlivostních tříd do kategorií pro stanovení výše mýta

Platnost / Kategorie	A	B	C	D
od 1.1.2009	S 5, EEV třída 1	S 4, S 3 s PMK 2, 3 nebo 4	S 3 bez PMK, S 2 s PMK 1, 2, 3 nebo 4	S 2 bez PMK, S 1 a vozidla, která nepatří k žádné škodlivostní třídě

Provozovatelem mýtného systému v SRN je společnost Toll Collect GmbH, která zajistila vybudování mýtných bran a stanic pro výběr mýta a navrhla speciální systém GPS pro sledování polohy vozidel na zpoplatněných úsecích. Mýtné je možno platit přímo u terminálu v hotovosti, platební, kreditní či tankovací kartou, manuálně po internetu nebo na fakturu s měsíčním vyúčtováním.

Tato varianta umožňuje dopravcům hladký průjezd Německem bez zdržování při platbách u mýtných stanic, vozidlo ale musí být vybaveno palubní jednotkou OBU

(On Board Unit) pomocí které je sledována poloha vozidla a systém díky mýtným branám a GPS automaticky načítá počet ujetých kilometrů.

Hlavním důvodem pro zavedení mýtného pro motorová vozidla nad 12 tun (někdy označována jako těžká nákladní vozidla) vyplývá ze zeměpisné polohy, která činí z Německa centrum nákladní automobilové dopravy. Zemi projíždějí tisíce kamionů z celé Evropy. Tato doprava vede ke značné zátěži silnic (zatížení silnic vozidlem o hmotnosti 40 tun je asi 60 000krát vyšší než osobním vozidlem), a proto tvoří podstatnou část nákladů na výstavbu a údržbu silnic.

8 Porovnání české silniční daně s německou daní z motorových vozidel

8.1 Předmět daně

Nejviditelnějším a nejpodstatnějším rozdílem obou daní je skutečnost, že předmětem daně v SRN jsou všechna motorová vozidla (tuzemská i zahraniční) užívaná k provozu na veřejných silnicích, tudíž poplatníky daně jsou všechny osoby, pro něž jsou vozidla registrována, zatímco v ČR jsou předmětem daně jen vozidla používaná k podnikání a vozidla nad 3,5 tuny.

Od této skutečnosti se odvíjí celá konstrukce obou zákonů, která tvoří základ všech odlišností v jednotlivých ustanoveních i přes to, že oba státy jsou povinny sbližovat své předpisy s právem EU. Závazná pravidla směrnic ES neukládají jednotný předmět daně silniční pro všechny členské státy EU ani neuvádějí subjekty, kteří musí být zdaněni, je tedy plně v kompetenci jednotlivých států co a koho bude daň postihovat.

O předmětu daně se v nedávné době v České republice hojně diskutovalo. S novým návrhem přišel náměstek ministra financí Peter Chrenko, podle kterého by od příštího roku platili silniční daň všichni uživatelé motorových vozidel, nejen podnikatelé.⁽¹⁾ Podle návrhu ministerstva financí by každý uživatel platil tisíc až patnáct set korun ročně podle kubatury vozidla. Státnímu rozpočtu by to přineslo přes **5 miliard** korun navíc, které by se využily na výstavbu a modernizaci sítě veřejných pozemních komunikací.

Ministerstvo financí se od nápadu Ing. Chrenka zatím distancovalo a s vyjádřením čeká na předložení komplexních propočetů. Sám ministr dopravy Gustav Slamečka by ale Chrenkův návrh podpořil.⁽¹⁾ Po letošní zimě se totiž odhadované náklady na opravy sítě pozemních komunikací vyšplhaly až na 6,5 miliardy korun, ve Státním fondu dopravní infrastruktury však není ani polovina.

Z různých internetových anket ovšem vyplývá, že jen asi 15 % dotázaných se zavedením daně silniční pro všechny uživatele souhlasí. Většina občanů i některé politické strany jsou spíše názoru, že v této době hospodářské krize by se nedostatek finančních prostředků ve státním rozpočtu měl řešit hlavně úsporami.

⁽¹⁾ PRAVEC, Josef. - VOJÍŘ, Aleš. Silniční daň pro všechny. Hospodářské noviny [online]. 2010, roč. 54, č. 12 [cit. 2010-01-19]. Dostupné z WWW: <<http://hn.ihned.cz/c1-40021920-silnicni-dan-pro-vsechny.htm>>. ISSN 0862-9587

Státnímu fondu dopravní infrastruktury by zavedení daně silniční pro všechny uživatele motorových vozidel jistě prospělo, je třeba si ale uvědomit, jaký dopad by tato skutečnost měla na nepodnikatelskou sféru.

Uvažovaná roční částka daně není převratně vysoká, i přesto se ale jedná o další zatížení daňových poplatníků a důchodců, ti by tento poplatek pociťovali asi nejvíce. V průměru by daň z motorového vozidla mohla činit okolo 100 Kč měsíčně a ročně by fondu dopravní infrastruktury přinesla přes 5 miliard korun čili téměř dvakrát tolik, co v současnosti. S těmito prostředky by zanedlouho mohlo dojít ke zkvalitnění úrovně pozemních komunikací, které by vedlo k větší bezpečnosti všech motoristů (tzn. k menšímu počtu dopravních nehod a především ztrát na životech), časovým úsporám a nižšímu opotřebení dopravních prostředků.

Dopad na nepodnikatelskou sféru:

Zaměstnanci

Další daň uvalená na daňové poplatníky jistě nepotěší žádného člověka v produktivním věku, zvláště když dvě třetiny obyvatel (zaměstnanců) nedosahují výše průměrné hrubé mzdy, která podle údajů ČSÚ k 9.3.2010 činí 25 752 Kč. Ale pokud by vybrané peněžní prostředky byly prostřednictvím této daně využívány plně k opravám a modernizacím pozemních komunikací a ne jako způsob „zalátání“ státního rozpočtu, občané by to jistě uvítali. Je nutno si totiž uvědomit množství dopravních nehod, jejichž příčina bývá dávana za vinu špatnému stavu vozovky. V závislosti na výši příjmu by mohlo být přihlédnuto i k možným slevám z daně, nebo by konstrukce daně z motorových vozidel mohla být závislá i na počtu vozidel registrovaných pro jednoho uživatele nebo domácnost.

Důchodci

Průměrný měsíční důchod by po valorizaci od 1. ledna 2010 měl činit 10 270 Kč. Téměř 10 % všech osob důchodového věku loni nedosáhlo svým důchodem na výši minimální mzdy, tj. 8 000 Kč a pouze 2 % osob mělo důchod vyšší než 14 500 Kč. Tyto subjekty by byly daní z motorových vozidel postiženy nejvíce. Z důvodu jejich zdravotního stavu, výdajů za léky a různá léčení by byla částka 1000 až 1500 Kč ročně značně přítěžující, navíc motorové vozidlo bývá často jediným prostředkem využívaným k přepravě. V případě zavedení silniční daně pro všechny uživatele motorových vozidel by zde tedy mělo dojít k řadě výjimek - snížení daňové povinnosti či úplnému osvobození od daně.

Handicapované osoby

Pro osoby se zdravotním postižením je motorové vozidlo hlavním prostředkem přepravy. Proto by měla být vozidla využívána především pro potřeby handicapovaných subjektů plně od daně osvobozena.

Podnikatelská sféra:

Jedná se o subjekty, kteří využívají motorová vozidla pro svoji podnikatelskou činnost. Pozemní komunikace jsou tedy pro podnikatele jakýmsi „výrobním prostředkem“, proto by nově navrhovaná podoba silniční daně neměla být pro všechny uživatele stejná, ale měla by podnikatelskou a nepodnikatelskou sféru odlišovat. Sazby daně by pro podnikatelské subjekty mohly zůstat v současné podobě a pro ostatní subjekty by se sazba daně pohybovala od zmiňovaných 1 000 Kč až 1 500 Kč ročně.

Podle mého názoru není návrh na zavedení silniční daně pro všechny uživatele motorových vozidel špatný nápad, protože kvalita pozemních komunikací v České republice je z hlediska bezpečnosti provozu nedostačující. V žádném případě by ale peněžní prostředky vybrané pomocí zavedení této daně neměly být použity jako nový zdroj příjmů pro státní rozpočet. Myslím si, že tato skutečnost vede k hlavním negativním ohlasům občanů proti zavedení daně silniční pro všechny uživatele, protože nedostatky prostředků ve státním rozpočtu by se měly řešit pomocí hledání úspor ve stávajícím systému místo zavádění nových daní, které povedou k dalšímu zvyšování již tak obsáhlých výdajů občanů.

8.2 Osvobození od daně

Jelikož předmětem daně z motorových vozidel jsou v SRN všechna vozidla a poplatníky daně jsou všechny osoby, pro něž jsou vozidla registrována, je zde i mnohem širší okruh výjimek, pro které jsou vozidla od daně osvobozena.

V obou státech (respektive v ČR tato vozidla nejsou vůbec zahrnuta do předmětu daně, protože nejsou používána k podnikání) se osvobození od daně týká vozidel, která nějakým způsobem zabezpečují služby potřebné k výkonu úřední moci a k ochraně svých občanů a státu (vozidla policie, záchranné služby, požární ochrany, ozbrojených sil), vozidla nutná k údržbě, sjízdnosti a schůdnosti pozemních komunikací nebo vozidla používaná k diplomatickým misím a služební vozidla úřadů jiných států, pokud je zajištěna vzájemnost.

Ve Spolkové republice Německo jsou dále osvobozena vozidla dobročinných organizací a vozidla registrovaná pro spolek pro ochranu přírody, zemi a obec, vozidla sloužící subjektům provozujícím komediální živnost a některá zahraniční (především osobní) motorová vozidla, která Německem pouze projíždějí. Navíc je zde kladen důraz na daňové zvýhodnění pro těžce postižené osoby, které si mohou na základě vážnosti svého handicapu zvolit formu daňové úlevy. Stát těmto osobám zajistí 100% osvobození od daně z motorových vozidel, pokud nebudou nárokovat slevy ve veřejné dopravě a naopak, nebo 50% snížení daně z motorových vozidel, pokud handicapované osoby zaplatí příspěvek na veřejnou dopravu ve výši 60 EUR ročně. Jelikož je Německo centrem silniční automobilové dopravy, která tvoří velkou část znečištění ovzduší v této zemi, motivuje uživatele osobních vozidel k dalšímu dočasnému osvobození

od daně v případě dobavení vozidla filtrem pevných částic a u ostatních vozidel zaručuje v případě snížených emisí PM nižší sazby daně.

V České republice vyplývá seznam vozidel osvobozených od daně ze skutečnosti, že předmětem daně jsou pouze vozidla používaná k podnikání s nejméně se čtyřmi koly nebo vozidla nad 3,5 tuny. V případě navrhované změny zákona o dani silniční by bylo potřeba rozšířit stávající ustanovení, a to nejen o zvýhodnění pro handicapované osoby, o kterém se v návrhu Ing. Chrenka již uvažuje, ale také pro část populace v důchodovém věku, různé dobročinné organizace a jím podobné spolky a v případě vyšších nároků na emise i pro vozidla s další redukcí výfukových exhalací.

8.3 Kombinovaná doprava

V obou státech je kombinovaná doprava předmětem daňového zvýhodnění. V důsledku neustále se zhoršujícího životního prostředí emisemi výfukových plynů motorových vozidel je prioritou všech států motivovat dopravce k šetrnějším způsobům přepravy.

V České republice i ve Spolkové republice Německo dochází k daňovému zvýhodnění vozidel užívaných právě v kombinované dopravě. Výše slevy se odvíjí od počtu uskutečněných cest během zdaňovacího období.

Jediným rozdílem obou zákonných ustanovení je skutečnost, že v SRN je daň za motorová vozidla používaná v KD odváděna **jednorázově předem** v plné výši a na žádost dopravce je zaplacená daň po skončení zdaňovacího období vrácena zpět. V ČR je daň odváděna **zálohově** čtvrtletně v plné výši a po skončení zdaňovacího období se ke slevě za KD přihlédne v daňovém přiznání a dojde k následnému vrácení případného přeplatku poplatníkovi zpět.

8.4 Časový horizont daňové povinnosti

Vznik, trvání a zánik daňové povinnosti opět vychází z předmětu daně a je tedy v obou státech odlišný.

V České republice vzniká daňová povinnost v měsíci, ve kterém začalo být vozidlo používáno k podnikání, nebo byly splněny rozhodné podmínky pro vznik daňové povinnosti (registrace vozidel nad 3,5 tuny) která trvá do té doby, než vozidlo přestane být k podnikání užíváno nebo je odhlášeno. V tomto měsíci daňová povinnost zaniká. Pokud během zdaňovacího období dojde ke změně vlastníka vozidla, které je předmětem daně, zaniká původnímu poplatníkovi daňová povinnost v měsíci, ve kterém daňová povinnost vzniká novému poplatníkovi.

Ve Spolkové republice Německo jsou předmětem daně všechna motorová vozidla. U tuzemských vozidel daňová povinnost vzniká první registrací, trvá dokud je vozidlo

registrováno a končí zrušením registrace vozidla. U zahraničních vozidel vzniká daňová povinnost okamžikem vjezdu do SRN, trvá dokud se vozidlo v Německu nachází a zaniká dnem, kdy vozidlo Spolkovou republiku Německo opustí. O délce pobytu musí uživatel zahraničního vozidla informovat příslušné orgány, aby mohla být daň správně vyměřena.

Pokud by byl v České republice přijat návrh nové podoby zákona o silniční dani, které by podléhaly všechna motorová vozidla, jedním z nejdůležitějších faktorů by byl též okamžik vzniku a zániku daňové povinnosti, který by se jistě odvíjel od okamžiku registrace vozidel.

8.5 Poplatník / Dlužník daně

Ve Spolkové republice Německo je dlužníkem daně každá osoba, pro kterou je vozidlo registrováno a u zahraničních vozidel osoba, která v tuzemsku vozidlo užívá. V České republice je poplatníkem jen subjekt, zapsaný v technickém průkazu vozidla užívaného k podnikání.

8.6 Základ daně (podklad pro výměru) / Sazby daně

V obou státech není pro všechna motorová vozidla stanoven jednotný podklad pro výměru daňové povinnosti. V zásadě se rozlišuje základ daně pro osobní motorová vozidla a pro ostatní vozidla. Prvky od kterých se může odvíjet postup stanovení daňové povinnosti jsou například - objem motoru, hmotnost vozidla, počet náprav, evropské emisní standardy EURO. Sazby daně potom úzce navazují na základ daně a jsou stanoveny buď na určitou konkrétní hodnotu nebo na rozpětí sledovaných parametrů.

Ve Spolkové republice Německo jsou motorová vozidla (obytná vozidla, jiná motorová vozidla, ostatní vozidla a přívěsy) zdaněna podle přípustné celkové hmotnosti a dodatečně podle emisí škodlivých látek. U motocyklů a osobních automobilů registrovaných do 30. června 2009 se daň vyměřuje podle zdvihového objemu válců v cm^3 a u osobních automobilů ještě podle emisí škodlivých látek. Osobních motorových vozidel registrovaných od 1. července 2009 se týká již nová úprava a podkladem pro výměru daně je jednak zdvihový objemu válců v cm^3 a nově také množství emisí oxidu uhličitého (CO_2).

Sazba daně je potom stanovena buď na každých například 100 cm^3 zdvihového objemu motoru nebo za každých 200 kg celkové hmotnosti vozidla. Výše sazby závisí na plnění emisních norem a záleží také, zda-li je vozidlo poháněno zážehovým či vznětovým motorem. Tento způsob zdanění je velmi rozsáhlý a zajišťuje spravedlivé zdanění všech motorových vozidel podle jejich konkrétních parametrů. Zahraniční vozidla platí jednotnou daň za každý den užívání spolkových pozemních komunikací, jen u těžších motorových vozidel je výše denní sazby rozčleněna podle přípustné celkové hmotnosti.

V České republice je pro základ daně rozhodující zdvihový objem motoru v cm^3 u osobních automobilů a součet největších povolených hmotností na nápravy v tunách a počet náprav u návěsů. Sazba daně není stanovena na každých například 100 cm^3 zdvihového objemu motoru nebo za každou tunu celkové hmotnosti vozidla, ale na určité rozpětí objemu motoru a určité rozpětí hmotnosti, hodnoty daně se nenačítají.

Co se týče plnění emisních norem, v německém zákoně se emise promítají již do příslušných sazeb, takže čím vyšší emisní třída, tím nižší daňová sazba. Navíc osobní motorová vozidla splňující emisní standardy EURO 5 a 6 jsou na období 1 - 2 let od daně osvobozena úplně. V České republice se sazby daně neohlížejí na množství emisí výfukových plynů. Sazby jsou stanoveny pevně, pro všechna vozidla stejně a záleží jen na stáří vozidla, podle kterého dojde v konečné fázi výpočtu daňové povinnosti k určité procentní slevě (popř. ke zvýšení) z daně. V poslední novele zákona č.16/1993 Sb., o dani silniční již slevy na dani nesouvisí s plněním evropských emisních standardů, ale závisí na stáří vozidla. Slevu na dani tak může uplatnit poplatník daně během devítiletého období od první registrace vozidla, kdy se procento slevy postupně snižuje.

Příklad: fiktivní vozidlo, na němž provedu porovnání způsobu výpočtu daně podle německého a českého zákona, které postihují užívání pozemních komunikací

Nákladní vozidlo, celková hmotnost 5040 kg (2 nápravy), registrované v roce 2002, emisní třída EURO III, nafta..., vozidlo je používáno k podnikání.

SRN

Jde o vozidlo s celkovou hmotností nad 3,5 tuny. Daň se vyměřuje podle přípustné celkové hmotnosti a dodatečně podle emisí škodlivých látek. Emisní třída EURO III odpovídá v německém systému třídě škodlivin S2. Sazba daně se stanovuje za každých 200 kg celkové hmotnosti nebo části z ní, k počtu náprav se nepřihlíží.

třída škodlivin S2:

- do 2000 kg je za každých 200 kg hmotnosti 6,42 EUR
- od 2000 kg do 3000 kg je za každých 200 kg hmotnosti 6,88 EUR
- od 3000 kg do 4000 kg je za každých 200 kg hmotnosti 7,31 EUR
- od 4000 kg do 5000 kg je za každých 200 kg hmotnosti 7,75 EUR
- od 5000 kg do 6000 kg je za každých 200 kg hmotnosti 8,18 EUR

Výše daně: $10 \cdot 6,42 + 5 \cdot 6,88 + 5 \cdot 7,31 + 5 \cdot 7,75 + 1 \cdot 8,18 = 182,08 \text{ EUR} = \mathbf{182 \text{ EUR}}$

V přepočtu při kurzu 25,465 (kurz ČNB k 22.3.2010) je daňová povinnost **4 635 Kč**.

ČR

Jde o vozidlo, kde je základem daně součet největších povolených hmotností na nápravy v tunách a počet náprav u návěsů. K emisní třídě se již nepřihlíží, ale poplatník má právo na snížení daně o 25 % (v souvislosti se stářím vozidla). Rozhodující je počet náprav, od kterých se odvíjí výše daně.

2 nápravy:

- do 1 tuny	1 800 Kč
- nad 1 t do 2 t	2 400 Kč
- nad 2 t do 3,5 t	3 600 Kč
- nad 3,5 t do 5 t	4 800 Kč
- nad 5 t do 6,5 t	6 000 Kč

Výše roční daně je **6 000 Kč** snižená o 25 %, poplatník tedy zaplatí **4 500 Kč**.

V případě zavedení daně silniční pro všechny uživatele motorových vozidel by mělo dojít k odlišení podnikatelské a nepodnikatelské sféry.

Běžní občané by platili tisíc až patnáct set korun ročně, přesná sazba daně by byla dle zamýšleného návrhu odstupňována podle kubatury vozidla.

Princip zdanění podnikatelských subjektů by mohl zůstat v podobě v jaké je využíván v současnosti, mohli bychom ale uplatnit podrobnější odstupňování sazeb daně. Způsob výpočtu by byl určitě komplikovanější a možná i administrativně náročnější, ale poplatník by platil jen za skutečnou hmotnost vozidla, což by vedlo k větší spravedlnosti zdanění. Předmět daně (pro nákladní automobily) by se tedy nestanovil podle součtu největších povolených hmotností na nápravy v **tunách**, ale podle celkové hmotnosti vozidla na nápravy a sazby by byly odstupňovány například jako v SRN po 200 kg celkové hmotnosti vozidla nebo jeho část. Podrobnější rozčlenění sazeb daně by mohlo platit i pro osobní automobily.

Pro výpočet daňové povinnosti z motorových vozidel mají ve Spolkové republice Německo internetového pomocníka. Na stránkách www.kfz-steuer.de nalezne dlužník daně plné znění zákona z motorových vozidel, ukázky vyhledávání údajů v technických průkazech, ale hlavně si zde může výši své daňové povinnosti jednoduše vypočítat. Stačí do správných kolonek zadat informace týkající se hmotnosti vozidla, druhu emisní třídy (popř. množství CO₂) a datum první registrace a internetový prohlížeč daň sám vypočítá a provede i příslušné zaokrouhlení.

I poplatník v České republice má možnost nalézt na internetu všechny potřebné informace týkající se zákona o dani silniční - plné znění zákona, dokonce i interaktivní tiskopis, který daňovou povinnost sám vypočítá a je možné ho přímo odeslat správci

daně. Na rozdíl od Spolkové republiky Německo se ale tyto údaje nenacházejí na jedné konkrétní stránce, které by případným novým poplatníkům poskytly veškeré potřebné informace bez dlouhého vyhledávání. Pro ulehčení práce všech zúčastněných stran by mohlo dojít k přehlednějšímu uspořádání webových stránek poskytujících tyto informace - například pod stránky Ministerstva financí.

8.7 Slevy / Přírážky

V České republice se slevy či přírážky k dani týkají vozidel užívaných k podnikání a odvíjejí se od stáří vozidla. Poplatník daně může uplatnit slevu na dani ve výši 48 %, 40 % a 25 % během 108 kalendářních měsíců od data první registrace vozidla užívaného k podnikání.

Přírážkou k dani jsou postihnuta všechna motorová vozidla, která jsou poprvé v České republice registrována do 31. prosince 1989. Toto opatření má motivovat podnikatele k rychlejší obnově vozového parku, zároveň by mělo vést i ke zvýšení konkurenceschopnosti se zahraničními dopravci.

Slevy, přírážky či úplné osvobození od daně ve Spolkové republice Německo se týkají především osobních motorových vozidel. V SRN žije přes 82 milionů obyvatel a je zde užíváno přes 40 mil osobních motorových vozidel. Je vědecky dokázáno, že výfukové plyny motorových vozidel se značně podílejí na celkovém znečištění ovzduší. Vláda SRN se z důvodu ochrany životního prostředí snaží co nejvíce korigovat tento způsob znečištění a formou daňových úlev a přírážek snižovat množství nebezpečných výfukových látek unikajících do atmosféry.

Pokud osobní motorové vozidlo se vznětovým motorem neodpovídá stupni omezení částic PM₀₁ a PM₀ - PM₅ navyšuje se sazba daně za každých 100 cm³ zdvihového objemu válců o 1,20 EUR.

Naopak držitelé dieselových osobních automobilů splňujících emisní normu EURO 6 získávají v období let 2011 - 2013 osvobození od daně ve výši 150 EUR. Pokud držitelé osobních motorových vozidel toto vozidlo registrují v období od listopadu 2008 do konce června 2009, jsou na dvanáct měsíců osvobozeni od daně úplně a pokud ještě k tomu takto registrovaná vozidla splňují evropskou emisní normu EURO 5 nebo 6, jsou tato vozidla osvobozena na dalších dvanáct měsíců.

V případě zavedení silniční daně pro všechny uživatele motorových vozidel by jistě i pro nově zdaněné subjekty muselo být přihlédnuto k plnění evropských emisních standardů, tedy alespoň v rámci důslednosti celého systému. Poslední novelizace daně silniční prodělala v této otázce významnou změnu. Dříve byla procentní sleva udělována podle emisní třídy vozidla a postupně se snižovala s narůstáním nároků na množství výfukových plynů a z důvodu vzniku nových a přísnějších standardů. Dnes se výše slevy

odvíjí od stáří vozidla. Slevu na dani ve výši 48 %, 40 % a 25 % může poplatník uplatnit během 108 kalendářních měsíců od data první registrace.

Emisní normy EURO vznikají podle návrhů Evropské hospodářské komise a téměř pravidelně každé čtyři roky dochází ke zpřísnění limitů sledovaných škodlivých látek a vzniká norma nová. To, že jsou nyní slevy udělovány podle stáří vozidla prakticky znamená, že v případě pořízení nového vozidla a jeho následné registrace toto vozidlo splňuje právě platnou a nejprísnejší evropskou emisní normu a po 3 roky na něj může poplatník uplatnit slevu 48 %. Po této době většinou dojde k vyhlášení nové emisní normy a sleva na dani se sníží na 40 %, kterou může poplatník uplatnit po další 3 roky. Celý systém se znovu opakuje, až po devíti letech nárok na slevu zaniká. Čili zmiňovaných 108 kalendářních měsíců má přímou návaznost na časový horizont uvádění nových evropských emisních norem v platnost.

V České republice se pouze zjednodušil systém, jak tuto skutečnost (druh emisní normy) kontrolovat. Poplatník nemusí zjišťovat informace o tom, jaký emisní standard jeho vozidlo právě splňuje, stačí mu jen vědět datum první registrace a slevy na dani uplatňuje během devíti let. Touto úpravou došlo ke značnému zjednodušení při zjišťování údajů o emisní třídě, protože na rozdíl od technických průkazů motorových vozidel registrovaných v SRN neobsahují české technické průkazy přímou specifikaci typu emisního standardu (EURO 1, atd.), je zde jen uvedena buď přímo mezní hodnota emisí, emisní předpis EHK/OSN nebo emisní směrnice EHS/ES.

8.8 Způsob placení daně

Zdaňovacím obdobím v České republice je kalendářní rok. Daň je splatná po uplynutí tohoto zdaňovacího období, nejpozději ale do 31. ledna. Poplatník je povinen podat daňové přiznání, ve kterém musí daň sám vypočítat a zaplatit příslušnému správci daně také nejpozději do 31. ledna. Během zdaňovacího období jsou placeny zálohy na daň, které jsou splatné ve 4 lhůtách. Zálohy platí všichni poplatníci bez ohledu na výši daňové povinnosti. Záloha činí vždy 1/12 příslušné roční sazby daně za kalendářní měsíc, v němž vozidlo splnilo podmínky (bylo registrováno v ČR a používáno k podnikání). Poslední záloha se platí pouze za říjen a listopad, částka za prosinec se doplácí ve lhůtě pro podání daňového přiznání. Daň, záloha na daň a sleva na dani za jednotlivá vozidla se zaokrouhlují na celé koruny nahoru.

Ve Spolkové republice Německo je způsob výběru daně z motorových vozidel poněkud pestřejší. Zdaňovacím obdobím je stejně jako v České republice jeden kalendářní rok, daň je ovšem placena předem. Pokud daňová povinnost dosáhne určité výše nemusí být placena jednorázově předem, ale například pololetně nebo čtvrtletně předem. O změnu platebního období musí dlužník daně požádat, v určitých případech může změnu platebního období nařídit i sám finanční úřad. U zahraničních vozidel může být daň odváděna dokonce i po dnech. Daň je odváděna příslušnému správci daně, zaokrouhluje se na celá EURA dolů.

Co se týče systému a doby placení silniční daně měl by současný způsob zůstat pro podnikatelské subjekty zachován. Daň silniční je totiž uznávaným nákladem snižujícím daňovou povinnost u daní z příjmů. Termín pro podání daňového přiznání silniční daně tedy musí předcházet době pro podání daňového přiznání daní z příjmů a musí se tomu tak uskutečnit po skončení zdaňovacího období, tj. do 31. ledna následujícího roku, takže daň silniční nemůže být placena předem.

Je plně v kompetenci zainteresovaných osob, jakým způsobem navrhnou způsob placení daně pro ostatní subjekty, pokud by byl odsouhlasen návrh na zavedení silniční daně pro všechny uživatele motorových vozidel. Daň může být placena předem či zpětně na začátku nebo na konci zdaňovacího období, nebo se může odvíjet od data první registrace nebo může být nakombinována (v roce registrace zaplatit předem na období zbývajících do konce roku a potom každý rok ve stejný termín).

8.9 Sankce za pozdní placení

V případě nezaplacení silniční daně je poplatníkovi správcem daně předepsán úrok z prodlení. Jeho výše se odvíjí od výše nedoplatku, počtu dlužných dnů a reposazby ČNB platné k prvému dni kalendářního pololetí (zvýšené o 14 procentních bodů). Pokud není nedoplatek uhrazen ani na výzvu správce daně, lze jej vymáhat daňovou exekucí.

Ve Spolkové republice Německo je dlužník daně za pozdní zaplacení daně z motorových vozidel sankcionován nejen úrokem z prodlení, ale také penálem. Úrok je počítán za každý den po lhůtě splatnosti daně z motorových vozidel a jeho roční výše činí 3 %. Penále od 28.11.2008 činí 3,75 % (do 30ti dnů od lhůty splatnosti) nebo 6 % (do 1 roku). Pokud nedojde k zaplacení daně a dlužných poplatků do jednoho roku navyšuje se penále na 30 % a v krajních případech může dojít až k odhlášení vozidla z úřední moci. Odhlášení z úřední moci znamená zrušení platnosti registrační značky vozidla a zabavení technického průkazu k vozidlu.

Zrušení platnosti registrační značky a zabavení technického průkazu k vozidlu v případě nezaplacení daně za užívání pozemních komunikací by mohl být v podmínkách České republiky zajímavý nástroj, jak se vyhnout nedoplatkům. Stejně jako ve Spolkové republice Německo by ale takto mělo být postupováno opravdu jen v krajních případech.

9 Závěr

Daň silniční existuje v České republice od roku 1992. Již od svého vzniku je daní majetkovou a do roku 2008 postihovala jen subjekty, které využívaly motorová vozidla pro svoji podnikatelskou činnost.

Během 17ti let od svého zavedení byla tato daň šestnáctkrát upravena, ať už se jednalo přímo o novelizace či o pouhé změny v důsledku změn souvisejících zákonů. Za tuto dobu se přesně specifikoval předmět daně, upřesnil se okruh poplatníků daně, došlo k podrobnějšímu rozčlenění ročních daňových sazeb pro osobní i pro nákladní automobily, měnily se podmínky slev v kombinované dopravě. Téměř každý rok docházelo k úpravám slev na dani a daňových sazeb (jejich zvýšení či snížení) v souvislosti s plněním evropských emisních standardů. Dnem přistoupení České republiky do Evropské unie bylo zrušeno zdanění zahraničních vozidel a od 1.1.2009 se předmětem daně stala i vozidla nad 3,5 tuny, která nejsou používána k podnikání. V současné době stojí Ministerstvo financí před otázkou zavedení silniční daně pro všechny uživatele motorových vozidel, nejen pro podnikatelské subjekty, jak tomu bylo donedávna.

Obdobou silniční daně je ve Spolkové republice Německo daň z motorových vozidel, tzv. Kraftfahrzeugsteuergesetz. Ta existuje již od roku 1927 a na rozdíl od silniční daně ČR postihuje všechny uživatele motorových vozidel. Nejen délkou své existence ale i náročností německého imisního systému a skutečností, že jsou zdaněna všechna motorová vozidla užívaná k provozu na veřejných silnicích, je konstrukce této daně dovedena téměř k dokonalosti a je dle mého názoru vhodným pilířem k zavádění změn v České republice.

Jedná se o skutečně velmi dobře fungující systém postihující všechny uživatele motorových vozidel, přitom zvýhodňující jejich zdravotní stav a šetrnost k životnímu prostředí a zajišťující potřebné zdroje k údržbě a modernizaci sítě pozemních komunikací.

Pokud bychom si měli vzít nějaký příklad z německé daně z motorových vozidel, tak se nejedná pouze o zavedení silniční daně pro všechny uživatele motorových vozidel, což je nejviditelnější a nejzásadnější rozdíl obou daní.

V současné době se o tom v České republice sice diskutuje, ale zatím jde o pouhý návrh náměstka ministra financí, jehož záměrem je získat do Státního fondu dopravní infrastruktury chybějící peněžní prostředky. Od roku 2001 zajišťuje silniční daň příjem cca 5 miliard korun ročně, to ale zdaleka nepokrývá veškeré náklady na údržbu a modernizaci dopravní infrastruktury, a proto je v současné době velmi aktuální (zvláště po letošní dlouhé zimě) hledat nové prostředky a snažit se o zlepšení úrovně především

pokud se týká zajištění bezpečnosti a rychlosti dopravy. Pokud by u nás opravdu došlo k zavedení silniční daně pro všechny uživatele motorových vozidel, příjem do Státního fondu dopravní infrastruktury by byl více než dvojnásobný, a to jsou hodnoty, kterými lze v dlouhodobém hledisku určitě zajistit srovnatelné kvalitativní podmínky s ostatními státy Evropské unie.

Příklad bychom si mohli vzít také ze širokého seznamu vozidel, která jsou od daně **osvobozena** (vozidla dobročinných organizací, vozidla registrovaná pro spolek pro ochranu přírody, vozidla využívaná pro komediální činnost...) nebo z **daňových úlev** pro zdravotně postižené osoby (mohou využít 100% osvobození od daně z motorových vozidel, pokud budou přispívat na veřejnou dopravu či naopak) a pro majitele vozidel, kteří dalším dovybavením vozidla filtrem pevných částic více šetří životní prostředí.

Německá daň z motorových vozidel však obsahuje plno dalších kladů, které bychom mohli v našich podmínkách aplikovat, aniž by u nás došlo k zavedení silniční daně pro všechny uživatele motorových vozidel. Jedná se především o **základ daně** a **sazby daně**. Základem daně u vozidel (kromě osobních automobilů a motocyklů) registrovaných v SRN je celková přípustná hmotnost (dodatečně emise škodlivých látek). Následné sazby daně jsou potom stanoveny na každých 200 kg celkové hmotnosti vozidla, čímž je docíleno, že majitel vozidla platí jen za jeho skutečnou hmotnost. V České republice je základem daně pro nákladní automobily součet největších povolených hmotností na nápravy, důležité je, že v tunách. Sazby daně jsou stanoveny na určité rozmezí v tunách při konkrétním počtu náprav. Výpočet daně je sice jednodušší, ale tuny jako měřítko jsou příliš široké a jsou nespravedlivé ke skutečné hmotnosti vozidla.

U osobních automobilů je v obou státech předmětem daně objem motoru v cm^3 , sazba daně v SRN je stanovena za každých 100 cm^3 , zatímco v ČR je zdaněno opět určité hmotnostní rozmezí, takže není zajištěno, že poplatník platí za skutečnou hmotnost svého vozu.

Podrobnější rozčlenění sazeb daně by, dle mého názoru, vedlo k větší spravedlnosti, a tím i spokojenosti poplatníků.

10 Summary

The road tax in the Czech Republic is an integral part of its tax system. The principal purpose of the road tax is to provide sufficient funds for road maintenance and modernization in order to upgrade the road system both qualitatively and quantitatively to meet the standard of other countries of the European Union.

This Bachelor thesis is focused on the road tax in the Czech Republic and describes its development from 1992 to present. During this long period, the road tax has undergone many changes so that it corresponds to our conditions best.

The main objective of this work is the comparison of the Czech road tax to an equivalent road tax in a selected country of EU to reflect the positive aspects of the tax for future adjustments of the road tax in the Czech Republic.. For this purpose I chose the Federal Republic of Germany.

The road tax in the Czech Republic is an equivalent to the motor vehicle tax in the Federal Republic of Germany, called Kraftfahrzeugsteuergesetz, which has been used since 1927. Unlike the road tax in the Czech Republic, it affects all users of motor vehicles. Not only because of the length of its existence, but also for the strict limits of air pollution in the German system and the fact that all motor vehicles used on public roads are liable to the road tax, the structure of it almost leads to perfection, and this is why I think it is a suitable pillar for the introduction of changes in the Czech Republic.

This is a really well-functioning system which affects all motor vehicle users. There are tax preferred groups, benefitting environmental friendliness and individuals with poor health. The system provides necessary resources for the maintenance and modernization of the network infrastructure.

On the basis of a thorough comparison of both laws, I concluded that there are many differences between the tax systems. The most significant and visible difference is already being discussed in our country. It is a proposal to introduce road tax for all motor vehicle users while only entrepreneurs and owners of vehicles over 3.5 tonnes are currently liable to the road tax in the Czech Republic.

The intent of the proposal is to win the missing finances for the State Transport Infrastructure Fund because the currently available amount does not cover all the necessary expenses of maintenance nor the modernization of the infrastructure.

Finally, I would like to say that the issue of road tax is very urgent nowadays. Transport plays an important role throughout business and private life. There is a need to ensure speed, security and availability of transport which is how equal conditions for all subjects can be achieved.

11 Přehled použité literatury

- [1] SVÁTKOVÁ, Slavomíra. Proměny čs. daňového systému. Ekonom, 1992, roč. 36, č. 9, s. 16-18
- [2] KLAK, Jan. Legislativní rizika daňové reformy. Ekonom, 1992, roč. 36, č. 11, s. 20-21
- [3] KLAK, Jan. Československá daňová reforma (I.). Ekonom, 1992, roč. 36, č. 23., s. 16-19
- [4] KAREL, František. Československá daňová reforma (IX). Ekonom, 1992, roč. 36, č. 31, s. 18-19
- [5] Madar, Zdeněk: Slovník českého práva, 2.díl, podle stavu k 1.12.1999, A – O, Praha: LINDE, 1999, s. 9235, ISBN 80-7201-150-2.
- [6] Vládní návrh zákona a důvodová zpráva zákona č. 302/1993 Sb., kterým se mění a doplňuje zákon ČNR č. 16/1993 Sb., o dani silniční
Dostupná na World Wide Web:
<http://www.psp.cz/eknih/1993ps/tisky/t0622_00.htm>.
- [7] Vládní návrh zákona a důvodová zpráva zákona č. 243/1994 Sb., kterým se mění a doplňuje zákon ČNR č. 16/1993 Sb., o dani silniční, ve znění pozdějších předpisů
Dostupná na World Wide Web:
<<http://www.psp.cz/eknih/1993ps/tisky/t121500.htm>>.
- [8] Vládní návrh zákona a důvodová zpráva zákona č. 143/1996 Sb., kterým se mění a doplňuje zákon ČNR č. 16/1993 Sb., o dani silniční, ve znění pozdějších předpisů
Dostupná na World Wide Web:
<<http://www.psp.cz/eknih/1993ps/tisky/t207100.htm>>.
- [9] Vládní návrh zákona a důvodová zpráva zákona č. 61/1998 Sb., kterým se mění a doplňuje zákon ČNR č. 16/1993 Sb., o dani silniční, ve znění pozdějších předpisů
Dostupná na World Wide Web:
<<http://www.psp.cz/eknih/1996ps/tisky/t028300.htm>>.
- [10] Poslanecký zákon a důvodová zpráva zákona č. 493/2001 Sb., kterým se mění zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční, ve znění pozdějších předpisů
Dostupné na World Wide Web:
<<http://www.psp.cz/sqw/text/tiskt.sqw?O=3&CT=955&CT1=0.htm>>.

- [11] Vládní návrh zákona a důvodová zpráva zákona č. 102/2004 Sb., kterým se mění zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční, ve znění pozdějších předpisů
Dostupná na World Wide Web:
<<http://www.psp.cz/sqw/text/tiskt.sqw?O=4&CT=465&CT1=0.htm>>.
- [12] Vládní návrh zákona a důvodová zpráva zákona č. 246/2008 Sb., kterým se mění zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční, ve znění pozdějších předpisů
Dostupná na World Wide Web:
<<http://www.psp.cz/sqw/text/tiskt.sqw?O=5&CT=400&CT1=0.htm>>.
- [13] Zákon č. 281/2009 Sb., kterým se mění zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční, ve znění pozdějších předpisů
- [14] JANOUSEK, Karel. Daň silniční s komentářem. 3. vydání, Anag 2010. ISBN 978-80-7263-587-0
- [15] Další způsoby zdanění pozemních komunikací v ČR
Dostupné na World Wide Web:
<<http://www.rsd.cz/Silnicni-a-dalnicni-sit/Dalnicni-poplatky.htm>>.
- [16] Německé znění zákona o dani z motorových vozidel
Dostupné na World Wide Web:
<<http://www.kfz-steuer.de/>>.
<[http://de.wikipedia.org/wiki/Kraftfahrzeugsteuer_\(Deutschland\)](http://de.wikipedia.org/wiki/Kraftfahrzeugsteuer_(Deutschland))>.
- [16] Další způsoby zdanění pozemních komunikací v SRN
Dostupné na World Wide Web:
<http://www.toll-collect.de/pdf/benutzerinformation/web_einfuehrungstex_cz.pdf>.
<http://www.toll-collect.de/mautsystem/tcrdifr002-012_schadstoffklassen.jsp;jsessionid=8E153D8D2FBE87905E5D5BEAB2C00F0C>.
- [17] Pokuty v SRN za pozdní zaplacení daně z motorových vozidel
Dostupné na World Wide Web:
<<http://www.provinz.bz.it/finanzen-haushalt/abgaben/nicht-rechtzeitig-bezahlt.asp.htm>>.
- [18] Silniční daň pro všechny
Dostupné na World Wide Web:
<<http://hn.ihned.cz/c1-40021920-silnicni-dan-pro-vsechny.htm>>
- [19] Valorizace důchodů
Dostupné na World Wide Web:
<<http://www.prvnikrok.cz/detail-clanek.php?clanek=1384.htm>>.

Přílohy

Seznam příloh

Příloha č. 1	Zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční
Příloha č. 2	Zákon o dani z motorových vozidel („Kraftfahrzeugsteuergesetz“)
Příloha č. 3	Systém emisních standardů v SRN
Příloha č. 4	Evropské emisní limity
Příloha č. 5	Kategorie motorových vozidel

Příloha č. 1

Zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční

Česká národní rada se usnesla na tomto zákoně:

§ 1 zrušen

§ 2 Předmět daně

(1) Předmětem daně silniční (dále jen "daň") jsou silniční motorová vozidla¹⁾ a jejich přípojná vozidla 1) (dále jen "vozidla") registrovaná a provozovaná v České republice, jsou-li používána k podnikání 1a) nebo k jiné samostatné výdělečné činnosti^{1a)} (dále jen "podnikání") nebo jsou používána v přímé souvislosti s podnikáním anebo k činnostem, z nichž plynoucí příjmy jsou předmětem daně z příjmů u subjektů nezaložených za účelem podnikání podle zvláštního právního předpisu.^{1b)} Bez ohledu na to, zda jsou používána k podnikání, jsou předmětem daně vozidla s největší povolenou hmotností nad 3,5 tuny určená výlučně k přepravě nákladů a registrovaná v České republice.

(2) Předmětem daně nejsou

- a) speciální pásové automobily a ostatní vozidla podle zvláštního právního předpisu,^{1c)} jakož i zemědělské a lesnické traktory a jejich přípojná vozidla a další zvláštní vozidla podle zvláštního právního předpisu,^{1c)}
- b) vozidla, kterým byla přidělena zvláštní registrační značka.²⁾

§ 3 Osvobození od daně

Od daně jsou osvobozena:

- a) vozidla zpravidla s méně než čtyřmi koly zapsaná v technickém průkazu vozidla jako kategorie L¹⁾ a jejich přípojná vozidla,
- b) vozidla diplomatických misí a konzulárních úřadů, pokud je zaručena vzájemnost,
- c) vozidla zabezpečující linkovou osobní vnitrostátní přepravu za předpokladu, že ujedou pro tento účel více než 80 % kilometrů z celkového počtu kilometrů jimi ujetých ve zdaňovacím období,

- d) vozidla provozovaná ozbrojenými silami, vozidla civilní obrany, vozidla, která jsou mobilizační rezervou nebo pohotovostní zásobou, s výjimkou vozidel uvedených v [§ 4 odst. 2 písm. b\)](#), vozidla bezpečnostních sborů^{2a)}, obecní policie, sboru dobrovolných hasičů, vozidla zdravotnické, důlní a horské záchranné služby a poruchové služby plynárenských a energetických zařízení; vozidla musí být vybavena zvláštním zvukovým výstražným zařízením a zvláštním výstražným světlem modré barvy^{3c)} zapsanými v technickém průkazu k vozidlu. Pro vozidla zdravotnická nevybavená zvláštním zvukovým výstražným zařízením a zvláštním výstražným světlem modré barvy^{3c)} je rozhodné jejich označení v technickém průkazu vozidla (např. sanitní, ambulantní apod.),
- e) vozidla speciální samosběrová (zametací), speciální jednoúčelová vozidla - značkovače silnic a vozidla správců komunikací^{3d)} nebo osob pověřených správcem komunikací, která jsou používána výlučně k zabezpečení sjízdnosti a schůdnosti pozemních komunikací,^{3d)} s výjimkou osobních automobilů,
- f) vozidla pro dopravu osob nebo vozidla pro dopravu nákladů s největší povolenou hmotností méně než 12 tun, která
1. mají elektrický pohon,
 2. mají hybridní pohon kombinující spalovací motor a elektromotor,
 3. používají jako palivo zkapalněný ropný plyn označovaný jako LPG nebo stlačený zemní plyn označovaný jako CNG, nebo
 4. jsou vybavena motorem určeným jeho výrobcem ke spalování automobilového benzínu a ethanolu 85 označovaného jako E85.

§ 4 Poplatníci daně

(1) Poplatníkem daně je fyzická nebo právnická osoba, která

- a) je provozovatelem vozidla registrovaného v České republice v registru vozidel a je zapsána v technickém průkazu,
- b) užívá vozidlo, v jehož technickém průkazu je zapsána jako provozovatel osoba, která zemřela, zanikla nebo byla zrušena, anebo vozidlo, jehož držitel je odhlášen z registru vozidel.

(2) Poplatníkem daně je rovněž

- a) zaměstnavatel, pokud vyplácí cestovní náhrady svému zaměstnanci ^{4a)} za použití osobního automobilu nebo jeho přípojného vozidla, pokud daňová povinnost nevznikla již provozovateli vozidla,
- b) osoba, která používá vozidlo registrované a určené jako mobilizační rezerva nebo pohotovostní zásoba^{4b)} k účelům uvedeným v [§ 2 odst. 1](#),
- c) stálá provozovna nebo jiná organizační složka ^{3b)} osoby se sídlem nebo trvalým pobytem v zahraničí.

(3) Je-li u téhož vozidla poplatníků více, platí daň společně a nerozdílně.

§ 5 Základ daně

Základem daně je

- a) zdvihový objem motoru v cm^3 u osobních automobilů s výjimkou osobních automobilů na elektrický pohon,
- b) součet největších povolených hmotností na nápravy v tunách a počet náprav u návěsů,
- c) největší povolená hmotnost v tunách a počet náprav u ostatních vozidel.

§ 6 Sazby daně

- (1) Roční sazba daně ze základu daně podle [§ 5 písm. a\)](#) činí při zdvihovém objemu motoru

do 800 cm^3	1 200 Kč
nad 800 cm^3 do 1250 cm^3	1 800 Kč
nad 1250 cm^3 do 1500 cm^3	2 400 Kč
nad 1500 cm^3 do 2000 cm^3	3 000 Kč
nad 2000 cm^3 do 3000 cm^3	3 600 Kč
nad 3000 cm^3	4 200 Kč.

- (2) Roční sazba daně ze základu daně podle [§ 5 písm. b\)](#) a [c\)](#) činí při počtu náprav hmotnosti

1 náprava

do 1 tuny	1 800 Kč
nad 1 t do 2 t	2 700 Kč
nad 2 t do 3,5 t	3 900 Kč
nad 3,5 t do 5 t	5 400 Kč
nad 5 t do 6,5 t	6 900 Kč
nad 6,5 t do 8 t	8 400 Kč
nad 8 t	9 600 Kč

2 nápravy

do 1 tuny	1 800 Kč
nad 1 t do 2 t	2 400 Kč
nad 2 t do 3,5 t	3 600 Kč
nad 3,5 t do 5 t	4 800 Kč
nad 5 t do 6,5 t	6 000 Kč
nad 6,5 t do 8 t	7 200 Kč
nad 8 t do 9,5 t	8 400 Kč
nad 9,5 t do 11 t	9 600 Kč
nad 11 t do 12 t	10 800 Kč
nad 12 t do 13 t	12 600 Kč

nad 13 t do 14 t	14 700 Kč
nad 14 t do 15 t	16 500 Kč
nad 15 t do 18 t	23 700 Kč
nad 18 t do 21 t	29 100 Kč
nad 21 t do 24 t	35 100 Kč
nad 24 t do 27 t	40 500 Kč
nad 27 t	46 200 Kč

3 nápravy

do 1 t	1 800 Kč
nad 1 t do 3,5 t	2 400 Kč
nad 3,5 t do 6 t	3 600 Kč
nad 6 t do 8,5 t	6 000 Kč
nad 8,5 t do 11 t	7 200 Kč
nad 11 t do 13 t	8 400 Kč
nad 13 t do 15 t	10 500 Kč
nad 15 t do 17 t	13 200 Kč
nad 17 t do 19 t	15 900 Kč
nad 19 t do 21 t	17 400 Kč
nad 21 t do 23 t	21 300 Kč
nad 23 t do 26 t	27 300 Kč
nad 26 t do 31 t	36 600 Kč
nad 31 t do 36 t	43 500 Kč
nad 36 t	50 400 Kč

4 nápravy a více náprav

do 18 t	8 400 Kč
nad 18 t do 21 t	10 500 Kč
nad 21 t do 23 t	14 100 Kč
nad 23 t do 25 t	17 700 Kč
nad 25 t do 27 t	22 200 Kč
nad 27 t do 29 t	28 200 Kč
nad 29 t do 32 t	33 300 Kč
nad 32 t do 36 t	39 300 Kč
nad 36 t	44 100 Kč.

- (3) Roční sazba daně se zjistí pro každé jednotlivé vozidlo podle údajů uvedených v technických dokladech k vozidlu.
- (4) V případě podle [§ 4 odst. 2 písm. a\)](#) činí sazba daně 25 Kč za každý den použití osobního automobilu nebo jeho přípojného vozidla, je-li to pro poplatníka (zaměstnavatele) výhodnější.
- (5) Sazba daně podle [odstavce 2](#) se snižuje o 25 % u vozidel uvedených v [§ 2 odst. 1](#), která jsou podle údajů zapsaných v technickém průkazu určena pro činnosti výrobní povahy v rostlinné výrobě podle Standardní klasifikace produkce ČSÚ, kód 01.41.11. Práce výrobní povahy v rostlinné výrobě, je-li poplatníkem daně osoba provozující zemědělskou výrobu.

- (6) Sazba daně podle [odstavců 1 a 2](#) se u vozidel snižuje o 48 % po dobu následujících 36 kalendářních měsíců od data jejich první registrace a o 40 % po dobu následujících dalších 36 kalendářních měsíců a o 25 % po dobu následujících dalších 36 kalendářních měsíců. Nárok na příslušné snížení sazby daně vzniká počínaje kalendářním měsícem první registrace vozidla a končí u téhož vozidla po 108 kalendářních měsících. Při změně provozovatele vozidla s nárokem na snížení sazby daně lze u nového provozovatele uplatnit příslušné snížení sazby daně nejdříve v kalendářním měsíci zápisu změny provozovatele v technickém průkazu. U téhož vozidla se nepoužije současně snížení sazby daně podle tohoto odstavce a podle [odstavce 5](#). Snížení sazby daně se nevztahuje na vozidla registrovaná od 1. ledna 1999, jejichž provozovatelem byla do té doby Armáda České republiky.
- (7) U vozidel dovezených ze zahraničí prokáže poplatník daně nárok na snížení sazby daně podle [odstavce 6](#) potvrzením nebo jiným dokladem o první registraci vozidla, vydaným příslušným registračním orgánem v zahraničí, popřípadě registračním orgánem na území České republiky, který má k dispozici údaje k vozidlu, v nichž je první registrace zaznamenána.
- (8) U vozidel registrovaných poprvé v České republice nebo v zahraničí do 31. prosince 1989 se sazba daně podle [odstavců 1 a 2](#) zvyšuje o 25 %.
- (9) Bez ohledu na datum první registrace se sazba daně podle [odstavce 2](#) snižuje o 100 % u nákladních vozidel včetně tahačů, nákladních přívěsů a nákladních návěsů s největší povolenou hmotností nad 3,5 tuny a méně než 12 tun, pokud tato vozidla nejsou používána k podnikání nebo v přímé souvislosti s podnikáním nebo k činnostem, z nichž plynoucí příjmy jsou předmětem daně z příjmů anebo nejsou provozována pro cizí potřeby a jsou-li používána
- a) subjekty, které nejsou založeny nebo zřízeny za účelem podnikání,
 - b) jako výcviková vozidla podle zvláštního právního předpisu upravujícího získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel^{13e)}, nebo
 - c) fyzickými osobami.
- (10) Sazba daně podle [odstavce 2](#) se snižuje o 48 % u nákladních vozidel včetně tahačů, nákladních přívěsů a nákladních návěsů s největší povolenou hmotností 12 a více tun, za podmínek uvedených v [odstavci 9](#). U téhož vozidla se nepoužije současně snížení sazby daně podle tohoto odstavce a podle [odstavce 6](#).

§ 7 zrušen

Vznik a zánik daňové povinnosti, splatnost, placení a zaokrouhlování daně a záloh na daň (§ 8, § 9, § 10, § 11)

§ 8

- 1) U vozidel vzniká daňová povinnost počínaje kalendářním měsícem, v němž byly splněny rozhodné skutečnosti uvedené v [§ 2 odst. 1](#). Poplatníci daně z těchto vozidel podávají daňové přiznání podle [§ 15](#) u místně příslušného správce daně.^{4c)}

- (2) U vozidel uvedených v [odstavci 1](#) zaniká daňová povinnost v kalendářním měsíci, v němž pominuly rozhodné skutečnosti uvedené v [§ 2 odst. 1](#). Dojde-li však v průběhu zdaňovacího období ke změně v osobě poplatníka, zaniká daňová povinnost původnímu poplatníkovi uplynutím kalendářního měsíce, který předchází před kalendářním měsícem vzniku daňové povinnosti novému poplatníkovi.

§ 9

- (1) U vozidel, u nichž v průběhu zdaňovacího období vznikne nebo zanikne daňová povinnost, činí daň poměrnou výši daňové sazby odpovídající součinu jedné dvanáctiny roční daňové sazby a počtu kalendářních měsíců počínaje počátkem zdaňovacího období nebo kalendářním měsícem, v němž vznikla daňová povinnost, do konce zdaňovacího období nebo do konce kalendářního měsíce, v němž zanikla daňová povinnost.
- (2) Stejně jako vznik daňové povinnosti se posuzuje zánik nároku na osvobození od daně a stejně jako zánik daňové povinnosti se posuzuje vznik nároku na osvobození.

§ 10

- (1) Poplatník platí zálohy na daň, které jsou splatné do 15. dubna, 15. července, 15. října a 15. prosince.
- (2) Zálohy na daň se vypočtou ve výši 1/12 příslušné roční sazby daně za každý kalendářní měsíc, ve kterém u vozidla trvala, vznikla nebo zanikla daňová povinnost v rozhodném období.
- (3) V případech podle [§ 4 odst. 2 písm. a\)](#) se záloha vypočte obdobně podle [odstavce 2](#) anebo ve výši podle [§ 6 odst. 4](#); přitom postup při placení záloh nelze u téhož osobního automobilu nebo jeho přípojného vozidla v průběhu zdaňovacího období měnit.
- (4) Rozhodným obdobím je kalendářní čtvrtletí bezprostředně předcházející kalendářnímu měsíci, na který připadl termín splatnosti zálohy. U zálohy splatné 15. prosince jsou rozhodným obdobím měsíce říjen a listopad.
- (5) Zálohy na daň se neplatí, jde-li o vozidla uvedená v [§ 3](#), pokud splní podmínky pro nárok na osvobození.
- (6) Poplatník daně, je-li provozovatelem vozidla se sníženou sazbou podle [§ 6 odst. 10](#), platí pouze jednu zálohu na daň nejméně ve výši 70 % roční daňové povinnosti nejpozději do 15. prosince zdaňovacího období.
- (7) Poplatník je povinen vést evidenci o zaplacené dani a zálohách na daň podle jednotlivých vozidel uvedených v [§ 8 odst. 1](#).

§ 11

Daň, záloha na daň a sleva na dani za jednotlivá vozidla se zaokrouhlují na celé koruny nahoru.

§ 12 Sleva na dani

(1) Kombinovanou dopravou se pro účely tohoto zákona rozumí přeprava zboží v jedné a téže přepravní jednotce (ve velkém kontejneru, výměnné nástavbě, odvalovacím kontejneru) nebo v nákladním automobilu, přívěsu, návěsu s tahačem i bez tahače, při které se využije též železniční nebo vnitrozemská vodní doprava, pokud úsek po železnici nebo vnitrozemské vodní cestě přesahuje vzdálenost 100 kilometrů vzdušnou čarou a pokud její počáteční nebo konečný úsek tvoří přeprava po pozemní komunikaci

a) mezi místem nakládky nebo vykládky zboží a nejbližší železniční stanicí vhodnou k překládce nebo překladištěm kombinované dopravy, nebo

b) mezi místem nakládky nebo vykládky zboží a vnitrozemským přístavem, jestliže nepřesahuje vzdálenost 150 kilometrů vzdušnou čarou.

(2) U vozidla používaného výlučně k přepravě v počátečním nebo konečném úseku kombinované dopravy činí sleva na dani 100 %.

(3) U vozidla, které uskuteční v kombinované dopravě ve zdaňovacím období

více než 120 jízd činí sleva 90 % daně,

od 91 do 120 jízd činí sleva 75 % daně,

od 61 do 90 jízd činí sleva 50 % daně,

od 31 do 60 jízd činí sleva 25 % daně.

Je-li vzdálenost ujetá územím České republiky delší než 250 kilometrů, započítává se pro účely slevy na dani taková jízda jako dvě jízdy.

(4) Nárok na slevu na dani prokazuje poplatník přepravními doklady s potvrzenými údaji překladiště kombinované dopravy, případně nakládací a vykládací železniční stanice vhodné k překládce nebo vnitrozemského přístavu.

(5) Slevu na dani uplatní poplatník u místně příslušného správce daně.

§ 13 Zdaňovací období

Zdaňovacím obdobím je kalendářní rok.

Ustanovení zmocňovací, závěrečná a zrušovací

§ 14

Provedená přestavba vozidla, která má za následek změnu základu daně a roční sazby daně, nemění daňovou povinnost v průběhu zdaňovacího období.

§ 15 Daňové přiznání

- (1) Daňové přiznání podává poplatník, jemuž vzniká daňová povinnost podle [§ 8 odst. 1](#), nejpozději do 31. ledna kalendářního roku následujícího po uplynutí zdaňovacího období, a to i v případech, jedná-li se o poplatníka, kterému přiznání zpracovává daňový poradce, nebo poplatníka, jehož úpadek nebo hrozící úpadek se řeší v insolvenčním řízení. V přiznání se uvádějí i vozidla od daně osvobozená, kromě vozidel uvedených v [§ 3 odst. 1 písm. a\)](#) a [b\)](#). Je-li daňové přiznání podáno na technickém nosiči dat ve tvaru stanoveném pro tento účel Ministerstvem financí, vyplňuje poplatník pouze část tiskopisu daňového přiznání stanovenou Ministerstvem financí.
- (2) Poplatník uvedený v [odstavci 1](#) je povinen v daňovém přiznání daň sám vypočítat a zaplatit ji správci daně ve lhůtě pro podání přiznání. Při výpočtu daně v daňovém přiznání může poplatník uvedený v [§ 4 odst. 2 písm. a\)](#) změnit postup zvolený při placení záloh, přitom u téhož osobního automobilu nebo jeho přípojného vozidla nelze kombinovat sazbu daně podle [§ 6 odst. 1](#) a podle [§ 6 odst. 4](#).
- (3) Poplatníci daně, kteří provozují vozidlo se sníženou sazbou podle [§ 6 odst. 9](#), nepodávají daňové přiznání, nemají-li daňovou povinnost u dalšího vozidla.

§ 16

- (1) Správa a řízení ve věcech daně a sankce za nesplnění daňových povinností se řídí zvláštním předpisem,⁷⁾ nestanoví-li tento zákon jinak.
- (2) Úrok z prodlení^{7a)}, který vznikl u daně v důsledku prodlení, které nastalo před stanovením daně, je splatný v náhradní lhůtě 30 dnů ode dne jejího stanovení.
- (3) Ustanovení tohoto zákona se použijí, pokud mezinárodní smlouva, kterou je Česká republika vázána, neobsahuje odlišnou úpravu.
- (4) Správce daně v platebním výměru (dodatečném platebním výměru)⁷⁾ na daň silniční neuvádí základ daně.
- (5) Nový poplatník má vůči správci daně^{4c)} registrační povinnost⁷⁾ ve lhůtě splatnosti nejbližší zálohy na daň podle [§ 10 odst. 1](#).

§ 17

- (1) Správce daně může v odůvodněných případech stanovit zálohy na daň jinak, než jak je uvedeno v [§ 10](#). Proti rozhodnutí o stanovení záloh jinak lze podat odvolání.
- (2) Po vyhlášení stavu ohrožení státu nebo válečného stavu může vláda České republiky na dobu trvání stavu ohrožení nebo válečného stavu svým nařízením v nezbytném rozsahu pro zajištění nouzového nebo válečného státního rozpočtu^{7b)}
 - a) provést úpravu sazeb daně,
 - b) zcela nebo částečně osvobodit od daně vozidla používaná k zajištění akcí v rámci vyhlášeného stavu ohrožení státu nebo válečného stavu.

§ 17a

- (1) Zaplacené částky na dani v průběhu zdaňovacího období roku 1993, jde-li o vozidla uvedená v [§ 8 odst. 1](#), které převyšují daňovou povinnost podle platné právní úpravy v roce 1993, jsou přeplatkem na dani podle zvláštního předpisu.⁷⁾ Obdobně postupuje správce daně,^{4c)} podá-li poplatník do 31. ledna roku 1994 žádost, v níž uplatní nárok na osvobození podle [§ 3 odst. 2](#) nebo nárok na slevu na dani podle [§ 12 odst. 3](#) za zdaňovací období roku 1993.
- (2) Vznikla-li daňová povinnost u vozidel uvedených v [§ 8 odst. 1](#) v listopadu nebo prosinci roku 1993, zaplatí poplatník poměrnou výši daně připadající na tato vozidla nejpozději do 31. ledna 1994.

§ 18

Zrušuje se zákon České národní rady č. 339/1992 Sb., o dani silniční.

§ 19

Tento zákon nabývá účinnosti dnem 1. ledna 1993.

Uhde v.r. Klaus v.r.

-
- 1) Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. [168/1999 Sb.](#), o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb., ve znění pozdějších předpisů.
 - 1a) [§ 2](#) obchodního zákoníku.
[§ 7 zákona č. 586/1992 Sb.](#), o daních z příjmů, ve znění pozdějších předpisů.
 - 1b) [§ 18 odst. 3 a následující zákona č. 586/1992 Sb.](#), ve znění pozdějších předpisů.
 - 1c) [§ 3](#) zákona č. 56/2001 Sb.
 - 2) [§ 15](#) vyhlášky č. 243/2001 Sb., o registraci vozidel, ve znění vyhlášky č. 496/2001 Sb.
 - 2a) [§ 1 odst. 1 zákona č. 361/2003 Sb.](#), o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů.
 - 3b) [§ 22 odst. 2 zákona ČNR č. 586/1992 Sb.](#), ve znění pozdějších předpisů.
[§ 21 zákona č. 513/1991 Sb.](#)
 - 3c) [§ 65 odst. 1 písm. a\) a c\) vyhlášky Ministerstva dopravy č. 102/1995 Sb.](#)
 - 3d) [§ 3d a 9](#) zákona č. 135/1961 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění zákona č. 27/1984 Sb.
 - 3e) Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

- 4a) [§ 6 odst. 2 zákona ČNR č. 586/1992 Sb.](#), ve znění pozdějších předpisů.
- 4b) § 1 zákona č. 241/2000 Sb., o hospodářských opatřeních pro krizové stavy a o změně některých souvisejících zákonů.
- 4c) [§ 4 zákona č. 337/1992 Sb.](#), o správě daní a poplatků.
- 7) Zákon ČNR č. [337/1992 Sb.](#)
- 7a) [§ 63 zákona č. 337/1992 Sb.](#), ve znění pozdějších předpisů.
- 7b) § 31 a 32 zákona č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech a o změně některých souvisejících zákonů (rozpočtová pravidla).

Příloha č. 2

Zákon o dani z motorových vozidel (Spolková republika Německo)

„Kraftfahrzeugsteuergesetz“

KraftStG

Ausfertigungsdatum: 21.12.1927

Vollzitat:

„Kraftfahrzeugsteuergesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 2002 (BGBl. / S. 3150)“

Stand: Neugefasst durch Bek. V. 26.9.2002 / 3818,
zuletzt geändert durch Arb 11 G v. 20.12.2007 / 3150

Hinweis: Änderung durch Art. 2 G v. 21.12.2008 / 2896 textlich nachgewiesen,
dokumentarisch noch nicht abschließend bearbeitet

Näheres zur Standangabe finden Sie im Menü unter Hinweise

KraftStG § 1 Steuergegenstand

(1) Der Kraftfahrzeugsteuer unterliegt

1. das Halten von inländischen Fahrzeugen zum Verkehr auf öffentlichen Straßen;
2. das Halten von ausländischen Fahrzeugen zum Verkehr auf öffentlichen Straßen, solange die Fahrzeuge sich im Inland befinden. Ausgenommen sind hiervon ausschließlich für den Güterkraftverkehr bestimmte Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit einem verkehrsrechtlich zulässigen Gesamtgewicht von mindestens 12.000 kg, die nach Artikel 5 der Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 (ABl. EG Nr. L 187 S. 42) in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Gemeinschaft zugelassen sind; dies gilt nicht für Fälle der Nummer 3;
3. die widerrechtliche Benutzung von Fahrzeugen;
4. die Zuteilung von Oldtimer-Kennzeichen sowie die Zuteilung von roten Kennzeichen, die von einer Zulassungsbehörde im Inland zur wiederkehrenden Verwendung ausgegeben werden. Dies gilt nicht für die Zuteilung von roten Kennzeichen für Prüfungsfahrten.

(2) Auf die Kraftfahrzeugsteuer sind diejenigen Vorschriften der Abgabenordnung anzuwenden, die für andere Steuern als Zölle und Verbrauchsteuern gelten.

KraftStG § 2 Begriffsbestimmungen, Mitwirkung der Verkehrsbehörden

(1) Unter den Begriff Fahrzeuge im Sinne dieses Gesetzes fallen Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger.

(2) Die in diesem Gesetz verwendeten Begriffe des Verkehrsrechts richten sich, wenn nichts anderes bestimmt ist, nach den jeweils geltenden verkehrsrechtlichen Vorschriften. Bei Personenkraftwagen sind für die Beurteilung der Schadstoffemissionen und der Kohlendioxidemissionen, für die Beurteilung als schadstoffarm und für die Beurteilung anderer Besteuerungsgrundlagen technischer Art die Feststellungen der Zulassungsbehörden verbindlich, soweit dieses Gesetz nichts anderes bestimmt. Die Zulassungsbehörden entscheiden auch über die Einstufung eines Fahrzeugs in Emissionsklassen.

(2a) Als Personenkraftwagen gelten auch:

1. Geländefahrzeuge und andere Fahrzeuge mit drei bis acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz, die der Klasse N(tief)1, Aufbauarten BA oder BB, nach Anhang II Abschnitt C Nr. 3 der Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (ABl. EG Nr. L 42 S. 1), zuletzt geändert durch die Richtlinie 2005/66/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Oktober 2005 (ABl. EU Nr. L 309 S. 37), entsprechen;
2. Mehrzweckfahrzeuge, entsprechend Aufbauart AF, die nach Anhang II Abschnitt C Nr. 1 der Richtlinie 70/156/EWG nicht als Fahrzeuge der Klasse M(tief)1 gelten;
3. Büro- und Konferenzmobile, entsprechend der Systematisierung von Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern für die Erhebung von Daten nach der Fahrzeugregisterverordnung.

Die genannten Fahrzeuge gelten dann als Personenkraftwagen, wenn diese vorrangig zur Personenbeförderung ausgelegt und gebaut sind. Das ist insbesondere der Fall, wenn die zur Personenbeförderung dienende Bodenfläche größer ist als die Hälfte der gesamten Nutzfläche des Fahrzeugs.

(2b) Als Wohnmobile gelten Fahrzeuge der Klasse M mit besonderer grundsätzlich fest eingebauter Ausrüstung nach Anhang II Abschnitt A Nr. 5.1 der Richtlinie 70/156/EWG, wenn sie auch zum vorübergehenden Wohnen ausgelegt und gebaut sind, die Bodenfläche des Wohnteils den überwiegenden Teil der gesamten Nutzfläche des Fahrzeugs einnimmt und der Wohnteil eine Stehhöhe von mindestens 170 Zentimeter sowohl an der Kochgelegenheit als auch an der Spüle aufweist.

(2c) Als andere Fahrzeuge gelten auch Kranken- und Leichenwagen nach Anhang II Abschnitt A Nr. 5.3 und 5.4 der Richtlinie 70/156/EWG.

- (3) Ein Fahrzeug ist vorbehaltlich des Absatzes 4 ein inländisches Fahrzeug, wenn es unter die im Inland maßgebenden Vorschriften über das Zulassungsverfahren fällt.
- (4) Ein Fahrzeug ist ein ausländisches Fahrzeug, wenn es im Zulassungsverfahren eines anderen Staates zugelassen ist.
- (5) Eine widerrechtliche Benutzung im Sinne dieses Gesetzes liegt vor, wenn ein Fahrzeug auf öffentlichen Straßen im Inland ohne die verkehrsrechtlich vorgeschriebene Zulassung benutzt wird. Eine Besteuerung wegen widerrechtlicher Benutzung entfällt, wenn das Halten des Fahrzeugs von der Steuer befreit sein würde oder die Besteuerung bereits nach [§ 1 Abs. 1 Nr. 1 oder 2](#) vorgenommen worden ist.

KraftStG § 3 Ausnahmen von der Besteuerung

Von der Steuer befreit ist das Halten von:

- (1) Fahrzeugen, die von den Vorschriften über das Zulassungsverfahren ausgenommen sind;
- (2) Fahrzeugen, solange sie ausschließlich im Dienst der Bundeswehr, der Bundespolizei, der Polizei oder des Zollgrenzdienstes verwendet werden;
- (3) Fahrzeugen, solange sie für den Bund, ein Land, eine Gemeinde, einen Gemeindeverband oder einen Zweckverband zugelassen sind und ausschließlich zum Wegebau verwendet werden. Voraussetzung ist, dass die Fahrzeuge äußerlich als für diese Zwecke bestimmt erkennbar sind;
- (4) Fahrzeugen, solange sie ausschließlich zur Reinigung von Straßen verwendet werden. Voraussetzung ist, dass die Fahrzeuge äußerlich als für diesen Zweck bestimmt erkennbar sind;
- (5) Fahrzeugen, solange sie ausschließlich im Feuerwehrdienst, im Katastrophenschutz, für Zwecke des zivilen Luftschutzes, bei Unglücksfällen, im Rettungsdienst oder zur Krankentransport beförderung verwendet werden. Voraussetzung ist, dass die Fahrzeuge äußerlich als für diese Zwecke bestimmt erkennbar sind. Bei Fahrzeugen, die nicht für den Bund, ein Land, eine Gemeinde, einen Gemeindeverband oder einen Zweckverband zugelassen sind, ist außerdem Voraussetzung, dass sie nach ihrer Bauart und Einrichtung den bezeichneten Verwendungszwecken angepasst sind;
 - (a) Fahrzeugen von gemeinnützigen oder mildtätigen Organisationen für die Zeit, in der sie ausschließlich für humanitäre Hilfsgütertransporte in das Ausland oder für zeitlich damit zusammenhängende Vorbereitungsfahrten verwendet werden;
- (6) Kraftomnibussen und Personenkraftwagen mit acht oder neun Sitzplätzen einschließlich Fahrersitz sowie von Kraftfahrzeuganhängern, die hinter diesen

Fahrzeugen mitgeführt werden, wenn das Fahrzeug während des Zeitraums, für den die Steuer zu entrichten wäre, zu mehr als 50 vom Hundert der insgesamt gefahrenen Strecke im Linienverkehr verwendet wird. Die Verwendung des Fahrzeugs ist, ausgenommen bei Oberleitungsomnibussen, buchmäßig nachzuweisen;

- (7) Zugmaschinen (ausgenommen Sattelzugmaschinen), Sonderfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern hinter Zugmaschinen oder Sonderfahrzeugen und einachsigen Kraftfahrzeuganhängern (ausgenommen Sattelanhänger, aber einschließlich der zweiachsigen Anhänger mit einem Achsabstand von weniger als einem Meter), solange diese Fahrzeuge ausschließlich

- (a) in land- oder forstwirtschaftlichen Betrieben,
- (b) zur Durchführung von Lohnarbeiten für land- oder forstwirtschaftliche Betriebe,
- (c) zu Beförderungen für land- oder forstwirtschaftliche Betriebe, wenn diese Beförderungen in einem land- oder forstwirtschaftlichen Betrieb beginnen oder enden,
- (d) zur Beförderung von Milch, Magermilch, Molke oder Rahm oder
- (e) von Land- oder Forstwirten zur Pflege von öffentlichen Grünflächen oder zur Straßenreinigung im Auftrag von Gemeinden oder Gemeindeverbänden

verwendet werden. Als Sonderfahrzeuge gelten Fahrzeuge, die nach ihrer Bauart und ihren besonderen, mit ihnen fest verbundenen Einrichtungen nur für die bezeichneten Verwendungszwecke geeignet und bestimmt sind. Die Steuerbefreiung nach Buchstabe a wird nicht dadurch ausgeschlossen, dass ein Land- oder Forstwirt land- oder forstwirtschaftliche Erzeugnisse von einer örtlichen Sammelstelle zu einem Verwertungs- oder Verarbeitungsbetrieb, land- oder forstwirtschaftliche Bedarfsgüter vom Bahnhof zur örtlichen Lagereinrichtung oder Holz vom forstwirtschaftlichen Betrieb aus befördert. Die Steuerbefreiung nach Buchstabe d wird nicht dadurch ausgeschlossen, dass auf dem Rückweg von einer Molkerei Milcherzeugnisse befördert werden;

- (8)
- (a) Zugmaschinen, solange sie ausschließlich für den Betrieb eines Schaustellergewerbes verwendet werden,
 - (b) Wohnwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3.500 Kilogramm und Packwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 2.500 Kilogramm im Gewerbe nach Schaustellerart, solange sie ausschließlich dem Schaustellergewerbe dienen;
- (9) Fahrzeugen, solange sie ausschließlich für die Zustellung und Abholung von Behältern mit einem Rauminhalt von fünf Kubikmetern oder mehr, von auswechselbaren Aufbauten oder von Kraftfahrzeuganhängern verwendet werden, die im Vor- oder Nachlauf im Kombinierten Verkehr
- (a) Schiene/Straße zwischen Be- oder Entladestelle und nächstgelegenen geeigneten Bahnhof oder

- (b) Binnenwasserstraße/Straße zwischen Be- oder Entladestelle und einem innerhalb eines Umkreises von höchstens 150 Kilometern Luftlinie gelegenen Binnenhafen oder
- (c) See/Straße mit einer Seestrecke von mehr als 100 Kilometern Luftlinie zwischen Be- oder Entladestelle und einem innerhalb eines Umkreises von höchstens 150 Kilometern Luftlinie gelegenen Seehafen

befördert worden sind oder befördert werden. Voraussetzung ist, dass die Fahrzeuge äußerlich als für diese Zwecke bestimmt erkennbar sind;

(10) Fahrzeugen, die zugelassen sind;

- (a) für eine bei der Bundesrepublik Deutschland beglaubigte diplomatische Vertretung eines anderen Staates,
- (b) für Mitglieder der unter Buchstabe a bezeichneten diplomatischen Vertretungen oder für Personen, die zum Geschäftspersonal dieser Vertretungen gehören und der inländischen Gerichtsbarkeit nicht unterliegen,
- (c) für eine in der Bundesrepublik Deutschland zugelassene konsularische Vertretung eines anderen Staates, wenn der Leiter der Vertretung Angehöriger des Entsendestaates ist und außerhalb seines Amtes in der Bundesrepublik Deutschland keine Erwerbstätigkeit ausübt,
- (d) für einen in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Konsularvertreter (Generalkonsul, Konsul, Vizekonsul, Konsularagenten) oder für Personen, die zum Geschäftspersonal dieser Konsularvertreter gehören, wenn sie Angehörige des Entsendestaates sind und außerhalb ihres Amtes in der Bundesrepublik Deutschland keine Erwerbstätigkeit ausüben.

Die Steuerbefreiung tritt nur ein, wenn Gegenseitigkeit gewährt wird;

(11) (weggefallen)

(12) Fahrzeugen, die aus dem Inland ausgeführt oder verbracht werden sollen und hierzu ein besonderes Kennzeichen erhalten. Dies gilt nicht, sofern ein Ausfuhrkennzeichen für mehr als drei Monate gültig ist oder ein über diesen Zeitraum hinaus gültiges weiteres Ausfuhrkennzeichen erteilt wird;

(13) ausländischen Personenkraftfahrzeugen und ihren Anhängern, die zum vorübergehenden Aufenthalt in das Inland gelangen, für die Dauer bis zu einem Jahr. Die Steuerbefreiung entfällt, wenn die Fahrzeuge der entgeltlichen Beförderung von Personen oder Gütern dienen oder von Personen benutzt werden, die ihren Wohnsitz oder gewöhnlichen Aufenthalt im Inland haben;

(14) ausländischen Fahrzeugen, die zur Ausbesserung in das Inland gelangen und für die nach den Zollvorschriften ein Ausbesserungsverkehr bewilligt wird;

(15) ausländischen Fahrzeugen, solange sie öffentliche Straßen benutzen, die die einzige oder die gegebene Verbindung zwischen verschiedenen Orten eines anderen Staates bilden und das Inland auf kurzen Strecken durchschneiden;

- (16) Dienstfahrzeugen von Behörden anderer Staaten, die auf Dienstfahrten zum vorübergehenden Aufenthalt in das Grenzgebiet gelangen. Voraussetzung ist, dass Gegenseitigkeit gewährt wird.

KraftStG § 3a Vergünstigungen für Schwerbehinderte

- (1) Von der Steuer befreit ist das Halten von Kraftfahrzeugen, solange die Fahrzeuge für schwerbehinderte Personen zugelassen sind, die durch einen Ausweis im Sinne des Neunten Buches Sozialgesetzbuch oder des Artikels 3 des Gesetzes über die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter im öffentlichen Personenverkehr vom 9. Juli 1979 (BGBl. I S. 989) mit dem Merkzeichen "H", "BI" oder "aG" nachweisen, dass sie hilflos, blind oder außergewöhnlich gehbehindert sind.
- (2) Die Steuer ermäßigt sich um 50 vom Hundert für Kraftfahrzeuge, solange die Fahrzeuge für schwerbehinderte Personen zugelassen sind, die durch einen Ausweis im Sinne des Neunten Buches Sozialgesetzbuch oder des Artikels 3 des Gesetzes über die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter im öffentlichen Personenverkehr mit orangefarbenem Flächenaufdruck nachweisen, dass sie die Voraussetzungen des [§ 145 Abs. 1 Satz 1 des Neunten Buches Sozialgesetzbuch](#) erfüllen. Die Steuerbefreiung wird nicht gewährt, solange die schwerbehinderte Person das Recht zur unentgeltlichen Beförderung nach § 145 des Neunten Buches Sozialgesetzbuch in Anspruch nimmt. Die Inanspruchnahme der Steuerermäßigung ist von der für die Ausübung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständigen Behörde auf dem Schwerbehindertenausweis zu vermerken. Der Vermerk ist von der für die Ausübung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständigen Behörde zu löschen, wenn die Steuerermäßigung entfällt.
- (3) Die Steuervergünstigung der Absätze 1 und 2 steht den behinderten Personen nur für ein Fahrzeug und nur auf schriftlichen Antrag zu. Sie entfällt, wenn das Fahrzeug zur Beförderung von Gütern (ausgenommen Handgepäck), zur entgeltlichen Beförderung von Personen (ausgenommen die gelegentliche Mitbeförderung) oder durch andere Personen zu Fahrten benutzt wird, die nicht im Zusammenhang mit der Fortbewegung oder der Haushaltsführung der behinderten Personen stehen.

KraftStG § 3b Steuerbefreiung für besonders schadstoffreduzierte Personenkraftwagen mit Selbstzündungsmotor

- (1) Das Halten von Personenkraftwagen mit Selbstzündungsmotor ist vorbehaltlich des Absatzes 2 befristet von der Steuer befreit, wenn das Fahrzeug in der Zeit vom 1. Juli 2009 bis zum 31. Dezember 2013 erstmals zugelassen wird und nach Feststellung der Zulassungsbehörde ab dem Tag der erstmaligen Zulassung den Anforderungen der Stufe Euro 6 nach der Tabelle 2 des Anhangs I der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 genügt. Die Steuerbefreiung beginnt am Tag der erstmaligen Zulassung. Sie endet, sobald die Steuerersparnis auf

der Grundlage der jeweiligen Steuersätze nach § 9 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe b den Betrag von 150 Euro erreicht. Die Steuerbefreiung wird für jedes Fahrzeug nur einmal gewährt.

- (2) Absatz 1 gilt bei erstmaliger Zulassung vom 1. Juli 2009 bis zum 31. Dezember 2010 für den Halter, auf den das Fahrzeug am 1. Januar 2011 zugelassen ist und für Fahrzeuge, die am 1. Januar 2011 außer Betrieb gesetzt sind, für den Halter, auf den das Fahrzeug danach wieder zugelassen wird. Dabei gilt abweichend von Absatz 1 der 1. Januar 2011 als Beginn der befristeten Steuerbefreiung. Voraussetzung ist, dass in der Zulassungsbescheinigung Teil I (Fahrzeugschein) am Tag der erstmaligen Zulassung eine emissionsbezogene Schlüsselnummer ausgewiesen ist, die das Erfüllen der Voraussetzungen für die Steuerbefreiung bestätigt. Eine Steuerbefreiung für frühere Halter unterbleibt; dies gilt auch dann, wenn ein früherer Halter für das Fahrzeug Steuer entrichtet hat.
- (3) Die Steuerbefreiung endet spätestens am 31. Dezember 2013.
- (4) Soweit die befristete Steuerbefreiung bei einem Halterwechsel noch nicht abgelaufen ist, wird sie dem neuen Halter gewährt.
- (5) Die Zeiten der Außerbetriebsetzung eines Fahrzeugs und die Zeiten außerhalb des auf einem Saisonkennzeichen angegebenen Betriebszeitraums haben keine Auswirkungen auf die Steuerbefreiung.
- (6) Die Steuerbefreiung gilt nicht für Kennzeichen im Sinne des [§ 1 Absatz 1 Nummer 4 Satz 1](#).

KraftStG § 3c Steuerbefreiung für besonders partikelreduzierte Personenkraftwagen

- (1) Das Halten von besonders partikelreduzierten Personenkraftwagen mit Selbstzündungsmotor ist befristet von der Steuer befreit, wenn das Fahrzeug in der Zeit vom 1. Januar 2006 bis zum 31. Dezember 2009 nachträglich technisch so verbessert wird, dass es einer
 - 1. der Partikelminderungsstufen PM 01 oder PM 0 bis PM 4 nach § 47 Abs. 3a der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. September 1988 (BGBl. I S. 1793), die zuletzt durch die Verordnung vom 24. Mai 2007 (BGBl. I S. 893) geändert worden ist,
 - 2. der Partikelminderungsklassen PMK 01 oder PMK 0 bis PMK 4 nach § 48 Abs. 2 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung entspricht. Die Steuerbefreiung wird nur für Personenkraftwagen gewährt, die bis zum 31. Dezember 2006 erstmals zugelassen wurden. Sie beginnt an dem Tag, an dem nach Feststellung der Zulassungsbehörde die Voraussetzungen hierfür erfüllt waren. Die Steuerbefreiung endet, sobald die Steuerersparnis auf der Grundlage des jeweiligen Steuersatzes

nach [§ 9 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe a](#) den Betrag von 330 Euro erreicht. Die Steuerbefreiung wird für jedes Fahrzeug nur einmal gewährt.

- (2) Im Falle einer technischen Verbesserung nach Absatz 1 in der Zeit vom 1. Januar 2006 bis zum 31. März 2007 ist die Steuer für den Halter neu festzusetzen, auf den das Fahrzeug am 1. April 2007 zugelassen ist. Ist das Fahrzeug am 1. April 2007 außer Betrieb gesetzt, erfolgt die Neufestsetzung für den Halter, auf den das Fahrzeug nach dem 1. April 2007 wieder zugelassen wird. Dabei gilt abweichend von Absatz 1 der 1. April 2007 als Beginn der befristeten Steuerbefreiung. Eine Neufestsetzung für frühere Halter unterbleibt; dies gilt auch dann, wenn ein früherer Halter für das Fahrzeug Steuer entrichtet hat.
- (3) Soweit die befristete Steuerbefreiung bei einem Halterwechsel noch nicht abgelaufen ist, wird sie vorbehaltlich Absatz 2 dem neuen Halter gewährt.
- (4) Die Zeiten der Außerbetriebsetzung eines Fahrzeugs und die Zeiten außerhalb des auf einem Saisonkennzeichen angegebenen Betriebszeitraums haben keine Auswirkungen auf die Steuerbefreiung.
- (5) Die Steuerbefreiung gilt nicht für Kennzeichen im Sinne des [§ 1 Abs. 1 Nr. 4 Satz 1](#).

KraftStG § 3d Steuerbefreiung für Elektrofahrzeuge

Das Halten von Personenkraftwagen, die Elektrofahrzeuge ([§ 9 Abs. 2](#)) sind, ist für die Dauer von fünf Jahren ab dem Tag der erstmaligen Zulassung von der Steuer befreit. Die Zeiten der Außerbetriebsetzung eines Fahrzeugs und die Zeiten außerhalb des auf einem Saisonkennzeichen angegebenen Betriebszeitraums haben keine Auswirkungen auf die Steuerbefreiung. Soweit die Steuerbefreiung bei einem Halterwechsel noch nicht abgelaufen ist, wird sie dem neuen Halter gewährt.

§§ 3e bis 3h (weggefallen)

KraftStG § 4 Erstattung der Steuer bei Beförderungen von Fahrzeugen mit der Eisenbahn

- (1) Die Steuer ist auf schriftlichen Antrag für einen Zeitraum von zwölf Monaten, gerechnet vom Beginn eines Entrichtungszeitraums, zu erstatten, wenn das Fahrzeug während dieses Zeitraums bei mehr als 124 Fahrten beladen oder leer auf einem Teil der jeweils zurückgelegten Strecke mit der Eisenbahn befördert worden ist. Wird die in Satz 1 bestimmte Zahl von Fahrten nicht erreicht, so werden erstattet
 - 1. bei mehr als 93 Fahrten 75 vom Hundert der Jahressteuer,
 - 2. bei weniger als 94 aber mehr als 62 Fahrten 50 vom Hundert der Jahressteuer,

3. bei weniger als 63 aber mehr als 31 Fahrten 25 vom Hundert der Jahressteuer.

Ist die mit der Eisenbahn zurückgelegte Strecke länger als 400 Kilometer, so wird eine Fahrt zweifach gerechnet, ist die mit der Eisenbahn zurückgelegte Strecke länger als 800 Kilometer, so wird eine Fahrt dreifach gerechnet.

(2) Der Nachweis, dass die Voraussetzungen für die Erstattung der Steuer erfüllt sind, ist für jedes Fahrzeug durch fortlaufende Aufzeichnungen über Beförderungen mit der Eisenbahn zu erbringen, deren Richtigkeit für jede Fahrt von der Eisenbahn zu bescheinigen ist.

KraftStG § 5 Dauer der Steuerpflicht

(1) Die Steuerpflicht dauert

1. bei einem inländischen Fahrzeug, vorbehaltlich der Absätze 2 bis 5, solange das Fahrzeug zum Verkehr zugelassen ist, mindestens jedoch einen Monat;
2. bei einem ausländischen Fahrzeug, vorbehaltlich des Absatzes 2, solange sich das Fahrzeug im Inland befindet;
3. bei einem widerrechtlich benutzten Fahrzeug, solange die widerrechtliche Benutzung dauert, mindestens jedoch einen Monat;
4. bei einem Saisonkennzeichen und einem Kennzeichen im Sinne des [§ 1 Abs. 1 Nr. 4](#), solange das Kennzeichen geführt werden darf, mindestens jedoch einen Monat..

(2) Fallen bei einem Fahrzeug die Voraussetzungen für eine Steuerbefreiung weg, so beginnt die Steuerpflicht mit dem Wegfall dieser Voraussetzungen. Absatz 1 Nr. 1 letzter Halbsatz ist nicht anzuwenden, wenn das Fahrzeug nur zeitlich befristet von der Steuer befreit war. Die Steuerpflicht endet vorbehaltlich des Satzes 4 mit dem Eintritt der Voraussetzungen für eine Steuerbefreiung. Wird ein Fahrzeug, dessen Halten von der Steuer befreit ist, vorübergehend zu anderen als den begünstigten Zwecken benutzt (zweckfremde Benutzung), so dauert die Steuerpflicht, solange die zweckfremde Benutzung währt, mindestens jedoch einen Monat; Entsprechendes gilt, wenn eine Steuerermäßigung nach § 3a Abs. 2 wegen vorübergehender zweckfremder Benutzung des Fahrzeugs entfällt. Ein Fahrzeug, dessen Halten nach § 3 Nr. 5 von der Steuer befreit ist, wird nicht deshalb zweckfremd benutzt, weil es für humanitäre Hilfsgütertransporte in das Ausland oder für zeitlich damit zusammenhängende Vorbereitungsfahrten verwendet wird.

(3) Wird ein inländisches Fahrzeug während der Dauer der Steuerpflicht verändert und ändert sich infolgedessen die Höhe der Steuer, so beginnt die Steuerpflicht bei dem veränderten Fahrzeug mit der Änderung, spätestens mit der Aushändigung des neuen oder geänderten Fahrzeugscheins; gleichzeitig endet die frühere Steuerpflicht. Entsprechendes gilt, wenn sich die Höhe der Steuer auf Grund eines Antrags nach [§ 3a Abs. 2](#) oder nach [§ 10 Abs. 2](#) (Anhängerzuschlag) ändert.

- (4) Wird ein inländisches Fahrzeug außer Betrieb gesetzt und wird dabei die diesbezügliche Eintragung im Fahrzeugschein und die Entstempelung des Kennzeichens an verschiedenen Tagen vorgenommen, so ist der letzte Tag maßgebend. Die für die Ausübung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständige Behörde kann für die Beendigung der Steuerpflicht einen früheren Zeitpunkt zugrunde legen, wenn der Steuerschuldner glaubhaft macht, dass das Fahrzeug seit dem früheren Zeitpunkt nicht benutzt worden ist und dass er die Abmeldung des Fahrzeugs nicht schuldhaft verzögert hat.
- (5) Wird ein inländisches Fahrzeug veräußert, so endet die Steuerpflicht für den Veräußerer in dem Zeitpunkt, in dem die verkehrsrechtlich vorgeschriebene Veräußerungsanzeige bei der Zulassungsbehörde eingeht, spätestens mit der Aushändigung des neuen Fahrzeugscheins an den Erwerber; gleichzeitig beginnt die Steuerpflicht für den Erwerber.

KraftStG § 6 Entstehung der Steuer

Die Steuer entsteht mit Beginn der Steuerpflicht, bei fortlaufenden Entrichtungszeiträumen mit Beginn des jeweiligen Entrichtungszeitraums.

KraftStG § 7 Steuerschuldner

Steuerschuldner ist

1. bei einem inländischen Fahrzeug die Person, für die das Fahrzeug zum Verkehr zugelassen ist,
2. bei einem ausländischen Fahrzeug die Person, die das Fahrzeug im Inland benutzt,
3. bei einem widerrechtlich benutzten Fahrzeug die Person, die das Fahrzeug widerrechtlich benutzt,
4. bei einem Kennzeichen im Sinne des [§ 1 Abs. 1 Nr. 4](#) die Person, der das Kennzeichen zugeteilt ist.

KraftStG § 8 Bemessungsgrundlage

Die Steuer bemisst sich

(1) bei Personenkraftwagen

- (a) mit erstmaliger Zulassung bis zum 30. Juni 2009 und bei Krafträdern nach dem Hubraum, soweit diese Fahrzeuge durch Hubkolbenmotoren angetrieben werden, bei Personenkraftwagen mit Hubkolbenmotoren zusätzlich nach den Schadstoff- und Kohlendioxidemissionen;

- (b) mit erstmaliger Zulassung ab dem 1. Juli 2009 nach den Kohlendioxidemissionen und dem Hubraum;
- (1a) bei Wohnmobilen nach dem verkehrsrechtlich zulässigen Gesamtgewicht und zusätzlich nach den Schadstoffemissionen;
- (2) bei anderen Fahrzeugen nach dem verkehrsrechtlich zulässigen Gesamtgewicht, bei Kraftfahrzeugen mit einem verkehrsrechtlich zulässigen Gesamtgewicht über 3 500 Kilogramm zusätzlich nach Schadstoff- und Geräuschemissionen. Das verkehrsrechtlich zulässige Gesamtgewicht ist bei Sattelanhängern um die Aufliegebelastung und bei Starrachsanhängern einschließlich Zentralachsanhängern um die Stützlast zu vermindern.

KraftStG § 9 Steuersatz

(1) Die Jahressteuer beträgt für

1. Krafträder, die durch Hubkolbenmotoren angetrieben werden, für je 25 Kubikzentimeter Hubraum oder einen Teil davon 1,84 EUR;
2. Personenkraftwagen
 - (a) mit Hubkolbenmotoren bei erstmaliger Zulassung bis zum 30. Juni 2009 für je 100 Kubikzentimeter Hubraum oder einen Teil davon, wenn sie
 - (aa) mindestens die verbindlichen Grenzwerte für Fahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 2 500 kg nach Zeile A Fahrzeugklasse M der Tabelle in Nummer 5.3.1.4 des Anhangs I der Richtlinie 70/220/EWG des Rates vom 20. März 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen (ABl. L 76 vom 6.4.1970, S. 1) in der jeweils geltenden Fassung, einhalten oder wenn die Kohlendioxidemissionen, ermittelt nach der Richtlinie 93/116/EG der Kommission vom 17. Dezember 1993 zur Anpassung der Richtlinie 80/1268/EWG des Rates über den Kraftstoffverbrauch von Kraftfahrzeugen an den technischen Fortschritt (ABl. L 329 vom 30.12.1993, S. 39) in der jeweils geltenden Fassung, 90 g/km nicht übersteigen

- durch Fremdzündungsmotoren angetrieben werden	6,75 EUR
- durch Selbstzündungsmotoren angetrieben werden	15,44 EUR
 - (bb) als schadstoffarm anerkannt sind, der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 94/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Mrz 1994 über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie 70/220/EWG (ABl. L 100 vom 19.4.1994, S. 42) entsprechen und die in der Richtlinie 94/12/EG unter Nummer

5.3.1.4 für die Fahrzeugklasse M genannten Schadstoffgrenzwerte einhalten

- durch Fremdzündungsmotoren angetrieben werden 7,36 EUR
- durch Selbstzündungsmotoren angetrieben werden 16,05 EUR

(cc) als schadstoffarm oder Beringg schadstoffarm Stufe C anerkannt sind und für sie ein Verkehrsverbot bei erhöhten Ozonkonzentrationen nach § 40c des Bundes Immissionsschutzgesetzes in der bis zum 31. Dezember 1999 geltenden Fassung nicht galt

- durch Fremdzündungsmotoren angetrieben werden 15,13 EUR
- durch Selbstzündungsmotoren angetrieben werden 27,35 EUR

(dd) nicht als schadstoffarm oder Beringg schadstoffarm anerkannt sind und für sie ein Verkehrsverbot bei erhöhten Ozonkonzentrationen nach § 40c des Bundes Immissionsschutzgesetzes in der bis zum 31. Dezember 1999 geltenden Fassung nicht galt

- durch Fremdzündungsmotoren angetrieben werden 21,07 EUR
- durch Selbstzündungsmotoren angetrieben werden 33,29 EUR

(ee) nicht die Voraussetzungen für die Anwendung der Steuersätze nach den Doppelbuchstaben aa bis dd erfüllen

- durch Fremdzündungsmotoren angetrieben werden 25,36 EUR
- durch Selbstzündungsmotoren angetrieben werden 37,58 EUR

(b) bei erstmaliger Zulassung ab dem 1. Juli 2009 für je 100 Kubikzentimeter Hubraum oder einem Teil davon 2 Euro für Fremdzündungsmotoren und 9,50 Euro für Selbstzündungsmotoren zuzüglich jeweils 2 Euro für jedes Gramm Kohlendioxidemission je Kilometer entsprechend der Richtlinie 93/116/EG der Kommission vom 17. Dezember 1993 zur Anpassung der Richtlinie 80/1268/EWG des Rates über den Kraftstoffverbrauch von Kraftfahrzeugen an den technischen Fortschritt (ABl. L 329 vom 30.12.1993, S. 39) in der jeweils geltenden Fassung, das bei erstmaliger Zulassung

- (aa) bis zum 31. Dezember 2011 120 g/km,
- (bb) ab dem 1. Januar 2012 110 g/km,
- (cc) ab dem 1. Januar 2014 95 g/km

überschreitet;

2a. Wohnmobile für je 200 Kilogramm Gesamtgewicht oder einem Teil davon, wenn sie nach Feststellung der Zulassungsbehörde im Sinne der Anlage XIV zu § 48 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

(a) mindestens der Schadstoffklasse S 4 entsprechen, von dem Gesamtgewicht

bis zu 2 000 kg	16 EUR
über 2 000 kg	10 EUR
insgesamt jedoch nicht mehr als 800 EUR	

(b) der Schadstoffklasse S 3, S 2 oder S 1 entsprechen, von dem Gesamtgewicht

bis zu 2 000 kg	24 EUR
über 2 000 kg	10 EUR
insgesamt jedoch nicht mehr als 1 000 EUR	

(c) die Voraussetzungen nach Buchstabe a oder b nicht erfüllen, von dem Gesamtgewicht

bis zu 2 000 kg	40 EUR
über 2 000 kg bis zu 5 000 kg	10 EUR
über 5 000 kg bis zu 12 000 kg	15 EUR
über 12 000 kg	25 EUR
ab dem 1. Januar 2010 auch für die Schadstoffklasse S 1	

3. andere Kraftfahrzeuge mit einem verkehrsrechtlich zulässigen Gesamtgewicht bis 3 500 Kilogramm für je 200 Kilogramm Gesamtgewicht oder einen Teil davon von dem Gesamtgewicht

bis zu 2 000 kg	11,25 EUR
über 2 000 kg bis zu 3 000 kg	12,02 EUR
über 3 000 kg bis zu 3 500 kg	12,78 EUR

4. alle übrigen Kraftfahrzeuge mit einem verkehrsrechtlich zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3 500 Kilogramm für je 200 Kilogramm Gesamtgewicht oder einen Teil davon, wenn sie nach Feststellung der Zulassungsbehörde

(a) mindestens zur Schadstoffklasse S 2 im Sinne der Anlage XIV zu § 48 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung gehören, von dem Gesamtgewicht

bis zu 2 000 kg	6,42 EUR
über 2 000 kg bis zu 3 000 kg	6,88 EUR
über 3 000 kg bis zu 4 000 kg	7,31 EUR
über 4 000 kg bis zu 5 000 kg	7,75 EUR
über 5 000 kg bis zu 6 000 kg	8,18 EUR
über 6 000 kg bis zu 7 000 kg	8,62 EUR
über 7 000 kg bis zu 8 000 kg	9,36 EUR
über 8 000 kg bis zu 9 000 kg	10,07 EUR
über 9 000 kg bis zu 10 000 kg	10,97 EUR
über 10 000 kg bis zu 11 000 kg	11,84 EUR
über 11 000 kg bis zu 12 000 kg	13,01 EUR

über 12 000 kg	14,32 EUR
----------------	-----------

insgesamt jedoch nicht mehr als 556 EUR

- (b) zur Schadstoffklasse S 1 im Sinne der Anlage XIV zu § 48 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung gehören, von dem Gesamtgewicht

bis zu 2 000 kg	6,42 EUR,
über 2 000 kg bis zu 3 000 kg	6,88 EUR
über 3 000 kg bis zu 4 000 kg	7,31 EUR
über 4 000 kg bis zu 5 000 kg	7,75 EUR
über 5 000 kg bis zu 6 000 kg	8,18 EUR
über 6 000 kg bis zu 7 000 kg	8,62 EUR
über 7 000 kg bis zu 8 000 kg	9,36 EUR
über 8 000 kg bis zu 9 000 kg	10,07 EUR
über 9 000 kg bis zu 10 000 kg	10,97 EUR
über 10 000 kg bis zu 11 000 kg	11,84 EUR
über 11 000 kg bis zu 12 000 kg	13,01 EUR
über 12 000 kg bis zu 13 000 kg	14,32 EUR
über 13 000 kg bis zu 14 000 kg	15,77 EUR
über 14 000 kg bis zu 15 000 kg	26,00 EUR
über 15 000 kg	36,23 EUR

insgesamt jedoch nicht mehr als 914 EUR

- (c) zur Geräuschklasse G 1 im Sinne der Anlage XIV zu § 48 der Straßenverkehrs Zulassungs-Ordnung gehören, von dem Gesamtgewicht

bis zu 2 000 kg	9,64 EUR
über 2 000 kg bis zu 3 000 kg	10,30 EUR
über 3 000 kg bis zu 4 000 kg	10,97 EUR
über 4 000 kg bis zu 5 000 kg	11,61 EUR
über 5 000 kg bis zu 6 000 kg	12,27 EUR
über 6 000 kg bis zu 7 000 kg	12,94 EUR
über 7 000 kg bis zu 8 000 kg	14,03 EUR
über 8 000 kg bis zu 9 000 kg	15,11 EUR
über 9 000 kg bis zu 10 000 kg	16,44 EUR
über 10 000 kg bis zu 11 000 kg	17,74 EUR
über 11 000 kg bis zu 12 000 kg	19,51 EUR
über 12 000 kg bis zu 13 000 kg	21,47 EUR
über 13 000 kg bis zu 14 000 kg	23,67 EUR
über 14 000 kg bis zu 15 000 kg	39,01 EUR
über 15 000 kg	54,35 EUR

insgesamt jedoch nicht mehr als 1 425 EUR

(d) die Voraussetzungen nach Buchstabe a, b oder c nicht erfüllen, von dem Gesamtgewicht

bis zu 2 000 kg	11,25 EUR
über 2 000 kg bis zu 3 000 kg	12,02 EUR
über 3 000 kg bis zu 4 000 kg	12,78 EUR
über 4 000 kg bis zu 5 000 kg	13,55 EUR
über 5 000 kg bis zu 6 000 kg	14,32 EUR
über 6 000 kg bis zu 7 000 kg	15,08 EUR
über 7 000 kg bis zu 8 000 kg	16,36 EUR
über 8 000 kg bis zu 9 000 kg	17,64 EUR
über 9 000 kg bis zu 10 000 kg	19,17 EUR
über 10 000 kg bis zu 11 000 kg	20,71 EUR
über 11 000 kg bis zu 12 000 kg	22,75 EUR
über 12 000 kg bis zu 13 000 kg	25,05 EUR
über 13 000 kg bis zu 14 000 kg	27,61 EUR
über 14 000 kg bis zu 15 000 kg	45,50 EUR
über 15 000 kg	63,40 EUR

insgesamt jedoch nicht mehr als 1 681 EUR

5. Kraftfahrzeuganhänger für je 200 kg Gesamtgewicht oder einen Teil davon 7,46 EUR, jedoch nicht mehr als 373,24 EUR.

(2) Die Steuer ermäßigt sich um 50 vom Hundert des Betrags, der sich nach Absatz 1 Nr. 3 oder Nr. 4 Buchstabe a ergibt, für Fahrzeuge mit Antrieb ausschließlich durch Elektromotoren, die ganz oder überwiegend aus mechanischen oder elektrochemischen Energiespeichern gespeist werden (Elektrofahrzeuge).

(3) Für ausländische Fahrzeuge beträgt die Steuer, wenn sie tageweise entrichtet wird, für jeden ganz oder teilweise im Inland zugebrachten Kalendertag

1. bei Zwei- und Dreiradkraftfahrzeugen (ausgenommen Zugmaschinen) sowie bei Personenkraftwagen 0,51 EUR

2. bei allen anderen Kraftfahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von

a) nicht mehr als 7 500 kg	1,53 EUR
b) mehr als 7 500 kg und nicht mehr als 15 000 kg	4,60 EUR
c) mehr als 15 000 kg	6,14 EUR

3. bei Kraftfahrzeuganhängern mit einem zulässigen Gesamtgewicht von

a) nicht mehr als 7 500 kg	1,02 EUR
b) mehr als 7 500 kg und nicht mehr als 15 000 kg	2,05 EUR
c) mehr als 15 000 kg	3,07 EUR

Für diese Fahrzeuge ist der Nachweis des zulässigen Gesamtgewichts, sofern sich dieses nicht aus dem Zulassungsschein ergibt, durch eine amtliche Bescheinigung zu erbringen. Die Bescheinigung muss die Identität und das zulässige Gesamtgewicht eindeutig nachweisen; sie ist in deutscher Sprache abzufassen.

(4) Für Kennzeichen im Sinne des [§ 1 Abs. 1 Nr. 4 Satz 1](#) beträgt die Jahressteuer,

- | | |
|---------------------------------------|------------|
| 1. wenn sie nur für Krafträder heften | 46,02 EUR |
| 2. im Übrigen | 191,73 EUR |

(5) Bei Berechnung der Steuer zählen angefangene Kalendertage als volle Tage. Der Tag, an dem die Steuerpflicht endet, wird nicht mitgerechnet, ausgenommen in den Fällen der tageweisen Entrichtung nach [§ 11 Abs. 3](#) und der Entrichtung für einen nach Tagen berechneten Zeitraum nach [§ 11 Abs. 4 Nr. 1](#) sowie nach [§ 11 Abs. 4 Nr. 2](#), soweit die Mindestbesteuerung vorgeschrieben ist.

KraftStG § 9a Zuschlag für Personenkraftwagen mit Selbstzündungsmotor

(1) Für Personenkraftwagen mit Selbstzündungsmotor erhöht sich in der Zeit vom 1. April 2007 bis zum 31. März 2011 der jeweilige Steuersatz nach [§ 9 Abs. 1 Nr. 2](#) um 1,20 Euro je 100 Kubikzentimeter oder einen Teil davon, wenn das Fahrzeug nicht einer der Partikelminderungsstufen PM 01 und PM 0 bis PM 5 oder einer der Partikelminderungsklassen PMK 01 und PMK 0 bis PMK 4 nach der Straßenverkehrs Zulassungs-Ordnung entspricht.

(2) Der Zuschlag gilt nicht für Kennzeichen im Sinne des [§ 1 Abs. 1 Nr. 4 Satz 1](#).

KraftStG § 10 Sonderregelung für Kraftfahrzeuganhänger

(1) Auf schriftlichen Antrag wird die Steuer für das Halten von Kraftfahrzeuganhängern mit Ausnahme von Wohnwagenanhängern nicht erhoben, solange die Anhänger ausschließlich hinter Kraftfahrzeugen (ausgenommen Krafträder und Personenkraftwagen) mitgeführt werden, für die eine um den Anhängerzuschlag erhöhte Steuer erhoben wird oder die ausschließlich zur Zustellung oder Abholung nach [§ 3 Nr. 9](#) verwendet werden. Voraussetzung für die Steuervergünstigung ist außerdem, dass den Anhängern ein amtliches Kennzeichen in grüner Schrift auf weißem Grund zugeteilt worden ist.

(2) Die um den Anhängerzuschlag erhöhte Steuer wird auf schriftlichen Antrag des Eigentümers des Kraftfahrzeugs oder, im Falle einer Zulassung für einen anderen, des Halters erhoben, wenn hinter dem Kraftfahrzeug Anhänger mitgeführt werden sollen, für die nach Absatz 1 Steuer nicht erhoben wird. Dies gilt auch, wenn das Halten des Kraftfahrzeugs von der Steuer befreit ist, es sei denn, dass es ausschließlich zur Zustellung oder Abholung nach [§ 3 Nr. 9](#) verwendet wird.

- (3) Der Anhängerzuschlag für die Dauer eines Jahres beträgt 373,24 Euro.
- (4) Wird ein inländischer Kraftfahrzeuganhänger, bei dem nach Absatz 1 die Steuer nicht erhoben wird, hinter anderen als den nach Absatz 1 zulässigen Kraftfahrzeugen verwendet, so ist die Steuer zu entrichten, solange die bezeichnete Verwendung dauert, mindestens jedoch für einen Monat.

KraftStG § 10a Sonderregelungen für Personenkraftwagen

- (1) Die Steuer für das Halten von Personenkraftwagen wird vorbehaltlich des Absatzes 4 für ein Jahr ab dem Tag der erstmaligen Zulassung nicht erhoben, wenn das Fahrzeug in der Zeit vom 5. November 2008 bis zum 30. Juni 2009 erstmals zugelassen wird.
- (2) Soweit Personenkraftwagen die Voraussetzung nach Absatz 1 erfüllen und nach Feststellung der Zulassungsbehörde ab dem Tag der erstmaligen Zulassung nach den Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl. EU Nr. L 171 S. 1), geändert durch Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission vom 18. Juli 2008 (ABl. EU Nr. L 199 S. 1), in der jeweils geltenden Fassung, genehmigt sind, wird die Steuer vorbehaltlich des Absatzes 4 für ein weiteres Jahr nicht erhoben.
- (3) Absatz 2 gilt bei erstmaliger Zulassung vor dem 5. November 2008 für den Halter, auf den das Fahrzeug am 5. November 2008 zugelassen ist, und für Fahrzeuge, die am 5. November 2008 außer Betrieb gesetzt sind, für den Halter, auf den das Fahrzeug nach dem 5. November 2008 wieder zugelassen wird. Die Steuervergünstigung gilt dabei abweichend für ein Jahr ab dem 1. Januar 2009. Voraussetzung ist, dass im Fahrzeugschein am Tag der erstmaligen Zulassung eine emissionsbezogene Schlüsselnummer ausgewiesen ist, die das Erfüllen der Voraussetzungen für die Steuervergünstigung bestätigt. Eine Steuervergünstigung für frühere Halter unterbleibt; dies gilt auch dann, wenn ein früherer Halter für das Fahrzeug Steuer entrichtet hat.
- (4) Die Steuervergünstigungen werden in Fällen des Zuschlags nach [§ 9a](#) entsprechend gemindert. Sie enden spätestens am 31. Dezember 2010.
- (5) Soweit die Steuervergünstigungen bei einem Halterwechsel noch nicht abgelaufen sind, werden sie vorbehaltlich des Absatzes 4 dem neuen Halter gewährt.
- (6) Die Zeiten der Außerbetriebsetzung eines Fahrzeugs und die Zeiten außerhalb des auf einem Saisonkennzeichen angegebenen Betriebszeitraums haben keine Auswirkungen auf die Steuervergünstigungen.

- (7) Die Steuervergünstigungen gelten nicht für Kennzeichen im Sinne des [§ 1 Abs. 1 Nr. 4 Satz 1](#).

KraftStG § 11 Entrichtungszeiträume

- (1) Die Steuer ist jeweils für die Dauer eines Jahres im Voraus zu entrichten.
- (2) Die Steuer darf, wenn die Jahressteuer mehr als 500 Euro beträgt, auch für die Dauer eines Halbjahres und, wenn die Jahressteuer mehr als 1.000 Euro beträgt, auch für die Dauer eines Vierteljahres entrichtet werden. In diesen Fällen beträgt die Steuer

1. wenn sie halbjährlich entrichtet wird, die Hälfte der Jahressteuer zuzüglich eines Aufgeldes in Höhe von 3 vom Hundert,
2. wenn sie vierteljährlich entrichtet wird, ein Viertel der Jahressteuer zuzüglich eines Aufgeldes in Höhe von 6 vom Hundert.

Ein Wechsel des Entrichtungszeitraums ist nur zulässig, wenn die Änderung vor oder spätestens mit der Fälligkeit der neu zu entrichtenden Steuer angezeigt wird.

- (3) Die Steuer darf bei ausländischen Fahrzeugen, die zum vorübergehenden Aufenthalt in das Inland gelangen, für einen Aufenthalt bis zu 30 Tagen auch tageweise entrichtet werden, wenn die Gegenseitigkeit gewährleistet ist; diese Voraussetzung entfällt für Fahrzeuge, die in den Staaten der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft zugelassen sind. Die Tage des Aufenthalts im Inland brauchen nicht unmittelbar aufeinander zu folgen. Eine Erstattung der tageweise entrichteten Steuer ist ausgeschlossen.

- (4) Die Steuer ist abweichend von den Absätzen 1 und 2 für einen nach Tagen berechneten Zeitraum im Voraus zu entrichten,

1.
 - (a) mit Einwilligung oder auf schriftlichen Antrag eines Steuerschuldners, wenn dieser die Steuer für mehr als ein Fahrzeug schuldet und wenn durch die tageweise Entrichtung für mindestens zwei Fahrzeuge ein einheitlicher Fälligkeitstag erreicht wird,
 - (b) auf Anordnung der für die Ausübung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständigen Behörde für längstens einen Monat, wenn hierdurch für bestimmte Gruppen von Fahrzeugen ein einheitlicher Fälligkeitstermin erreicht wird und diese Maßnahme der Vereinfachung der Verwaltung dient;
2. wenn die Steuerpflicht für eine bestimmte Zeit besteht,
3. wenn ein Saisonkennzeichen zugeteilt wird; für Fahrzeuge mit Saisonkennzeichen ist die Festlegung eines einheitlichen Fälligkeitstages nicht zulässig.

Die Steuer beträgt in diesen Fällen für jeden Tag des Berechnungszeitraums den auf ihn entfallenden Bruchteil der Jahressteuer. Fällt ein Tag des Berechnungszeitraums in ein Schaltjahr, so beträgt die Steuer für jeden Tag ein Dreihundertsechundsechzigstel

der Jahressteuer. In den Fällen des Satzes 1 Nr. 3 beträgt die Steuer für jeden Tag des Berechnungszeitraumes ein Dreihundertfünfundsechzigstel der Jahressteuer; der 29. Februar wird in Schaltjahren nicht mitgerechnet.

- (5) Die zu entrichtende Steuer ist in den Fällen der Absätze 1 bis 4 auf volle Euro nach unten abzurunden.

KraftStG § 12 Steuerfestsetzung

- (1) Die Steuer wird, wenn der Zeitpunkt der Beendigung der Steuerpflicht nicht feststeht, unbefristet, in allen anderen Fällen für einen bestimmten Zeitraum oder tageweise festgesetzt. Wird ein Saisonkennzeichen zugeteilt, so wird die Steuer ab dem Zeitpunkt der erstmaligen Gültigkeit des Kennzeichens für die Dauer der Gültigkeit unbefristet festgesetzt. Kann der Steuerschuldner den Entrichtungszeitraum wählen ([§ 11 Abs. 2](#)), so wird die Steuer für den von ihm gewählten Entrichtungszeitraum festgesetzt; sie kann auch für alle in Betracht kommenden Entrichtungszeiträume festgesetzt werden.
- (2) Die Steuer ist neu festzusetzen,
1. wenn sich infolge einer Änderung der Bemessungsgrundlagen oder des Steuersatzes eine andere Steuer ergibt,
 2. wenn die Voraussetzungen für eine Steuerbefreiung, eine Steuerermäßigung oder die Nichterhebung der Steuer für Kraftfahrzeuganhänger ([§ 10 Abs. 1](#)) oder für Personenkraftwagen ([§ 10a](#)) eintreten oder wegfallen oder wenn nachträglich festgestellt wird, dass die Voraussetzungen nicht vorgelegen haben oder nicht vorliegen,
 3. wenn die Steuerpflicht endet, ausgenommen in den Fällen des [§ 11 Abs. 3](#). Die Steuerfestsetzung erstreckt sich auf die Zeit vom Beginn des Entrichtungszeitraums, in den das Ende der Steuerpflicht fällt, bis zum Ende der Steuerpflicht,
 4. wenn eine Steuerfestsetzung fehlerhaft ist, zur Beseitigung des Fehlers. § 176 der Abgabenordnung ist hierbei entsprechend anzuwenden; dies gilt jedoch nur für Entrichtungszeiträume, die vor der Verkündung der maßgeblichen Entscheidung eines obersten Gerichtshofs des Bundes liegen. Die Steuer wird vom Beginn des Entrichtungszeitraums an neu festgesetzt, in dem der Fehler der für die Ausübung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständigen Behörde bekannt wird, bei einer Erhöhung der Steuer jedoch frühestens vom Beginn des Entrichtungszeitraums an, in dem der Steuerbescheid erteilt wird,
 5. wenn die Dauer der Gültigkeit eines Saisonkennzeichens geändert wird.
- (3) Ist die Steuer nur für eine vorübergehende Zeit neu festzusetzen, so kann die nach Absatz 1 ergangene Steuerfestsetzung durch eine Steuerfestsetzung für einen bestimmten Zeitraum ergänzt werden. Die Ergänzungsfestsetzung ist auf den Unterschiedsbetrag zu beschränken.

- (4) Die nach Absatz 1 ergangene Steuerfestsetzung bleibt unberührt, wenn der Steuerschuldner den regelmäßigen Standort eines Fahrzeugs in den Bezirk einer anderen Zulassungsbehörde verlegt. Dies gilt auch, wenn durch die Standortverlegung eine andere für die Ausübung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständige Behörde örtlich zuständig wird.
- (5) Die Landesregierungen werden ermächtigt, durch Rechtsverordnung zu bestimmen, dass in den Fällen des [§ 11 Abs. 1, 2 und 4 Nr. 1 Buchstabe a, Nr. 2 und 3](#) die Steuer durch die Zulassungsbehörde festzusetzen ist, wenn und soweit dadurch die Erhebung der Steuer erheblich erleichtert oder verbessert wird. Insoweit wird die Zulassungsbehörde als Landesfinanzbehörde tätig. Alle weiteren Aufgaben obliegen der für die Ausübung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständigen Behörde; sie darf fehlerhafte Steuerfestsetzungen der Zulassungsbehörde aufheben oder ändern und unterbliebene Steuerfestsetzungen selbst vornehmen.

§§ 12a und 12b (weggefallen)

KraftStG § 13 Feststellung der Besteuerungsgrundlagen und Nachweis der Besteuerung

- (1) Die Zulassungsbehörde darf ein Fahrzeug erst zum Verkehr auf öffentlichen Straßen zulassen, wenn die Besteuerungsgrundlagen im Sinne von § 8 festgestellt und im Fahrzeugschein ausgewiesen sind und wenn nachgewiesen ist, dass den Vorschriften über die Kraftfahrzeugsteuer genügt ist. Die Landesregierungen können durch Rechtsverordnung die Zulassung auch davon abhängig machen, dass

1. im Falle der Steuerpflicht

- (a) die Kraftfahrzeugsteuer oder ein ihrer voraussichtlichen Höhe entsprechender Betrag für den ersten Entrichtungszeitraum entrichtet ist und
- (b) eine Ermächtigung zum Einzug der Kraftfahrzeugsteuer von einem Konto des Fahrzeughalters bei einem Geldinstitut erteilt worden ist oder eine Bescheinigung vorgelegt wird, wonach die für die Ausübung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständige Behörde auf eine Einzugsermächtigung wegen einer erheblichen Härte für den Fahrzeughalter verzichtet, oder
- (c) eine der vorgenannten Zulassungsvoraussetzungen erfüllt sein muss;

2. im Falle einer Steuerbefreiung die Voraussetzungen für die Steuerbefreiung nachgewiesen oder glaubhaft gemacht sind. Das gilt nicht in den Fällen der [§§ 3b bis 3d](#).

Die Landesregierung kann die Ermächtigung durch Rechtsverordnung auf die zuständigen obersten Landesbehörden übertragen.

- (1a) Unbeschadet des Absatzes 1 Satz 2 werden die Landesregierungen ermächtigt, durch Rechtsverordnung zu bestimmen, dass die Zulassung des Fahrzeugs auch davon abhängig gemacht werden kann, dass der Fahrzeughalter keine Kraftfahrzeugsteuerrückstände hat. § 276 Abs. 4 der Abgabenordnung ist hierbei entsprechend anzuwenden. Es ist festzulegen, nach welchem Verfahren die zur Feststellung von Kraftfahrzeugsteuerrückständen erforderliche Prüfung durchgeführt wird und auf welche die für die Ausübung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständigen Behörden sich die Prüfung erstreckt; es ist zu regeln, dass in Fällen, in denen das Fahrzeug nicht durch den Steuerpflichtigen selbst zugelassen wird, die Zulassung eine Einverständniserklärung des Steuerpflichtigen mit der Bekanntgabe seiner kraftfahrzeugsteuerlichen Verhältnisse an denjenigen, der das Fahrzeug zulässt, voraussetzt. Die für die Ausübung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständigen Behörden dürfen der Zulassungsbehörde bei der Durchführung des auf dieser Ermächtigung beruhenden Verfahrens Auskünfte über Kraftfahrzeugsteuerrückstände des Fahrzeughalters erteilen. Die Prüfung kann auch auf die Zulassungsbehörde übertragen werden. Die Zulassungsbehörde wird insoweit als Landesfinanzbehörde tätig. Sie darf das Ergebnis der Prüfung demjenigen, der das Fahrzeug zulässt, mitteilen. Die Landesregierung kann die Ermächtigung durch Rechtsverordnung auf die zuständigen obersten Landesbehörden übertragen.
- (2) Die Landesregierungen werden ermächtigt, durch Rechtsverordnung zu bestimmen, dass in den Fällen des Absatzes 1 Nr. 1 Buchstabe a, des Absatzes 1a und des [§ 12 Abs. 5](#) die Steuer oder ein entsprechender Betrag bei der Zulassungsbehörde oder einer für die Zulassungsbehörde zuständigen öffentlichen Kasse einzuzahlen ist. Insoweit wird die Zulassungsbehörde oder die für sie zuständige öffentliche Kasse als Landesfinanzbehörde tätig. Die Landesregierung kann die Ermächtigung durch Rechtsverordnung auf die zuständigen obersten Landesbehörden übertragen.
- (3) Sofern in den Fällen des [§ 3 Nr. 12](#) Steuerpflicht besteht, darf das Fahrzeug nur zugelassen werden, wenn nachgewiesen ist, dass den Vorschriften über die Kraftfahrzeugsteuer genügt ist.

KraftStG § 14 Abmeldung von Amts wegen

- (1) Ist die Steuer nicht entrichtet worden, so hat die Zulassungsbehörde auf Antrag der für die Ausübung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständigen Behörde den Fahrzeugschein einzuziehen, etwa ausgestellte Anhängerverzeichnisse zu berichtigen und das amtliche Kennzeichen zu entstempeln (Abmeldung von Amts wegen). Sie trifft die hierzu erforderlichen Anordnungen durch schriftlichen Verwaltungsakt (Abmeldungsbescheid).
- (2) Die für die Ausübung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständige Behörde kann die Abmeldung von Amts wegen auch selbst vornehmen, wenn die Zulassungsbehörde das Verfahren noch nicht eingeleitet hat. Absatz 1 Satz 2 gilt entsprechend. Die für die Ausübung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer

zuständige Behörde teilt die durchgeführte Abmeldung unverzüglich der Zulassungsbehörde mit und händigt dem Fahrzeughalter die vorgeschriebene Bescheinigung über die Abmeldung aus.

- (3) Die Durchführung der Abmeldung von Amts wegen richtet sich nach dem Verwaltungsverfahrensgesetz. Für Streitigkeiten über Abmeldungen von Amts wegen ist der Verwaltungsrechtsweg gegeben.

KraftStG § 15 Ermächtigungen

- (1) Die Bundesregierung wird ermächtigt, Rechtsverordnungen zu erlassen über

1. die nähere Bestimmung der in diesem Gesetz verwendeten Begriffe,
2. die Abgrenzung der Steuerpflicht sowie den Umfang der Ausnahmen von der Besteuerung und der Steuerermäßigungen, soweit dies zur Wahrung der Gleichmäßigkeit der Besteuerung und zur Beseitigung von Unbilligkeiten in Härtefällen erforderlich ist,
3. die Zuständigkeit der für die Ausübung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständigen Behörden und den Umfang der Besteuerungsgrundlagen,
4. das Besteuerungsverfahren, insbesondere die Berechnung der Steuer und die Änderung von Steuerfestsetzungen, sowie die von den Steuerpflichtigen zu erfüllenden Pflichten und die Beistandspflicht Dritter,
5. Art und Zeit der Steuerentrichtung. Dabei darf abweichend von [§ 11 Abs. 1 und 2](#) bestimmt werden, dass die Steuer auch tageweise entrichtet werden darf, soweit hierdurch ein Fahrzeughalter mit mehreren Fahrzeugen für seine sämtlichen Fahrzeuge einen einheitlichen Fälligkeitstag erreichen will,
6. die Erstattung der Steuer,
7. die völlige oder teilweise Befreiung von der Steuer für das Halten von ausländischen Fahrzeugen, die vorübergehend im Inland benutzt werden. Voraussetzung ist, dass Gegenseitigkeit gewahrt ist und die Befreiung dazu dient, eine Doppelbesteuerung zu vermeiden, den grenzüberschreitenden Verkehr zu erleichtern oder die Wettbewerbsbedingungen für inländische Fahrzeuge zu verbessern,
8. eine befristete oder unbefristete Erhöhung der nach [§ 9 Abs. 3](#) anzuwendenden Steuersätze für bestimmte ausländische Fahrzeuge, um diese Fahrzeuge einer Steuerbelastung zu unterwerfen, die der Belastung inländischer Fahrzeuge bei vorübergehendem Aufenthalt im Heimatstaat der ausländischen Fahrzeuge mit Abgaben entspricht, die für die Benutzung von Fahrzeugen, die Benutzung von öffentlichen Straßen oder das Halten zum Verkehr auf öffentlichen Straßen erhoben werden,
9. eine besondere Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge, für die nach [§ 10 Abs. 2](#) eine um den Anhängerzuschlag erhöhte Steuer erhoben wird.

- (2) Die Landesregierungen werden ermächtigt, durch Rechtsverordnung zu bestimmen, dass abweichend von der allgemeinen Zuständigkeitsregelung eine andere für die

Ausübung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständige Behörde ganz oder teilweise örtlich zuständig ist, wenn dies aus organisatorischen Gründen zweckmäßig erscheint. Die Landesregierung kann die Ermächtigung durch Rechtsverordnung auf die zuständigen obersten Landesbehörden übertragen.

- (3) Das Bundesministerium der Finanzen wird ermächtigt, den Wortlaut dieses Gesetzes und der zu diesem Gesetz erlassenen Durchführungsverordnung in der jeweils geltenden Fassung mit neuem Datum, unter neuer Überschrift und in neuer Paragraphenfolge bekannt zu machen. Dabei dürfen Unstimmigkeiten des Wortlauts beseitigt und die in der Durchführungsverordnung vorgesehenen Vordruckmuster geändert werden.

KraftStG § 16 Aussetzung der Steuer

Das Bundesministerium der Finanzen kann die Erhebung der Steuer bei ausländischen Fahrzeugen bis zu einem Jahr aussetzen, sobald mit dem Staat, in dem die Fahrzeuge zugelassen sind, Verhandlungen über ein Abkommen zum gegenseitigen Verzicht auf die Kraftfahrzeugsteuer aufgenommen worden sind. Die Anordnung ist im Bundesanzeiger bekannt zu machen.

KraftStG § 17 Sonderregelung für bestimmte Behinderte

Behinderte, denen die Kraftfahrzeugsteuer im Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes vom 22. Dezember 1978 (BGBl. I S. 2063) nach [§ 3 Abs. 1 Nr. 1](#) des Kraftfahrzeugsteuergesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 1. Dezember 1972 (BGBl. I S. 2209) erlassen war, gelten im Sinne des [§ 3a Abs. 1](#) dieses Gesetzes ohne weiteren Nachweis als außergewöhnlich gehbehindert, solange nicht nur vorübergehend ein Grad der Behinderung von wenigstens 50 vom Hundert vorliegt.

KraftStG § 18 Übergangsregelung

- (1) Ändert sich der Steuersatz innerhalb eines Entrichtungszeitraums, so ist bei der Neufestsetzung für die Teile des Entrichtungszeitraums vor und nach der Änderung jeweils der nach [§ 11 Abs. 4](#) berechnete Anteil an der bisherigen und an der neuen Jahressteuer zu berechnen und festzusetzen. Ein auf Grund dieser Festsetzungen nachzufordernder Steuerbetrag und ein zu erstattender Steuerbetrag bis zu 10 Euro werden mit der neu festgesetzten Steuer für den nächsten Entrichtungszeitraum fällig, der nach der Änderung des Steuersatzes beginnt.
- (2) Endet die Steuerpflicht vor Beginn des nächsten Entrichtungszeitraums nach der Änderung des Steuersatzes, so ist die Änderung des Steuersatzes bei der Neufestsetzung nach [§ 12 Abs. 2 Nr. 3](#) zu berücksichtigen. Eine auf Grund der

Neufestsetzung zu entrichtende Steuer wird einen Monat nach Bekanntgabe des Bescheides fällig.

- (3) Wird der Steuersatz geändert und ist bei der Steuerfestsetzung noch der vor der Änderung geltende Steuersatz angewendet worden, so kann der geänderte Steuersatz innerhalb eines Jahres durch Neufestsetzung nachträglich berücksichtigt werden.
- (4) Für Personenkraftwagen,
1. für die vor dem 11. Dezember 1999 eine Typgenehmigung, eine Betriebserlaubnis für Einzelfahrzeuge oder ein Feststellungsbescheid nach den verkehrsrechtlichen Bestimmungen erteilt wurde oder
 2. für die der Feststellungsbescheid nach den verkehrsrechtlichen Bestimmungen bis zum 31. Januar 1999 auf der Grundlage der in [§ 3b Abs. 1 Nr. 2](#) festgelegten Grenzwerte in der vor dem 11. Dezember 1999 geltenden Fassung beantragt worden ist, bleibt [§ 9](#) in der vor dem 11. Dezember 1999 geltenden Fassung anwendbar.
- (4a) Für Personenkraftwagen ist nach Ablauf einer nach [§ 10a Absatz 1 und 2](#) gewährten Steuervergünstigung der [§ 9 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe b](#) anzuwenden, wenn sich eine niedrigere Steuer als nach [§ 9 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe a](#) ergibt; dies gilt nicht für Fälle des [§ 10a Absatz 3](#). Der Zuschlag im Sinne des [§ 9a](#) ist jeweils zu berücksichtigen.
- (5) Für Wohnmobile bemisst sich die Steuer für die Zeit vom 1. Mai 2005 bis zum 31. Dezember 2005 bei einem zulässigen Gesamtgewicht bis zu 2.800 Kilogramm nach [§ 8 Nr. 1](#) und bei einem zulässigen Gesamtgewicht über 2.800 Kilogramm nach [§ 8 Nr. 2](#).
- (6) In [§ 9a](#) tritt ab dem Tag des Inkrafttretens der Nachfolgerichtlinie zu der Richtlinie 70/220/EWG des Rates vom 20. März 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugmotoren (ABl. EG Nr. L 76 S. 1), zuletzt geändert durch die Richtlinie 2003/76/EG der Kommission vom 11. August 2003 (ABl. EU Nr. L 206 S. 29), an die Stelle der Partikelminderungsstufe PM 5 der Grenzwert für Partikelmasse der nächsten Schadstoffstufe (Euro 5) für Personenkraftwagen mit Selbstzündungsmotor.
- (7) Verwaltungsverfahren, die bis zum 30. Juni 2009 von der bisher für die Durchführung dieses Gesetzes zuständigen Landesfinanzbehörde begonnen worden sind, werden von der ab dem 1. Juli 2009 für die Ausübung der Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer zuständigen Behörde als Bundesfinanzbehörde im Sinne des § 18a Absatz 1 des Finanzverwaltungsgesetzes fortgeführt.
- (8) Soweit bundesrechtlich nichts anderes bestimmt ist, sind die nach [§ 12 Absatz 5](#), [§ 13 Absatz 1 bis 2](#) und [§ 15 Absatz 2](#) erlassenen Rechtsverordnungen weiterhin anzuwenden.

Příloha č. 3

System emisních standardů v SRN

Ve Spolkové republice Německo se systém emisních norem, které rozhodují o výši daně z motorových vozidel, rozděluje v zásadě do dvou skupin. Kromě evropských emisních norem zde existují další standardy, které jsou k dispozici výhradně v Německu.

Celý systém funguje na základě tzv. číselného klíče (Emissionsschlüsselnummer). Jde o šestimístné (do 30.9.2005) nebo čtyřmístné číslo (od 1.10.2005) uvedené v technickém průkazu vozidla. Poslední dvojčíslí je potom ono **číslo klíče** podle kterého jsou vozidla rozdělena a je jim přidělena příslušná emisní norma a nálepka.

Technický průkaz vozidla
registrovaného do 30.9.2005

Schlüsselnummer			
zu 1	010262	zu 2	0603
zu 3	799 00J	3	
1	PKW KOMBI		
2	EURO4		
3	VOLKSWAGEN - VW		
4	3C		
5	Fahrgestell-Nr. WVVZZZ3CZ36E095047		
6	Hochleistungs- Stromerzeuger 206		

Technický průkaz vozidla
registrovaného od 1.10.2005

8	18.10.2005	21	0603	22	799 00J 3
J	01	4	0200		
E	WVVZZZ3CZ36E095047				8
D.1	-				
	3C				
D.2	-				
	-				
D.3	PASSAT				
2	VOLKSWAGEN-VW				
5	PERSONENKRAFTWAGEN				
	GESCHLOSSEN				
V.9					
14	EURO4				
P.1	DIESEL				
10	0002	14.1	0064	P.1	01968
11					

Emissionsschlüsselnummer

číslo klíče

Všechny členské státy Evropské Unie se musí řídit evropskými emisními standardy stanovenými evropským společenstvím (ES). Některé státy, jako jsou například Německo nebo Francie, si ovšem stanovují své vlastní zpřísněné limity užívané jen pro účely daného státu většinou z důvodu zvýšeného množství ozónu nebo z důvodu zajištění dobrého životního prostředí pro obyvatele žijící v krizových zónách, kdy je některým vozidlům v postižených oblastech zakázán provoz.

Ve většině evropských států se emisní normy rozdělují do dvou skupin pro osobní motorová vozidla a ostatní motorová vozidla nad 3,5 tuny (nákladní vozidla, užitková

vozidla, autobusy). Všechny evropské standardy týkající se množství výfukových látek se nazývají evropské emisní normy EURO a čím přísnější norma tím je za tímto označením vyšší hodnota číslice. Aby se od sebe odlišily jednotlivé kategorie vozidel, osobní motorová vozidla se značí arabskými čísly (EURO 1, EURO 2, atd.) a vozidla nad 3,5 tuny číslicemi římskými (EURO I, EURO II, atd.). U většiny vozidel se ještě zohledňuje, zda-li je vozidlo poháněno benzinovým či naftovým motorem.

Ve Spolkové republice Německo je ale systém emisních standardů poněkud odlišný a proto může být pro občany neznalé německého systému trochu matoucí. V SRN se o emisních standardech hovoří jako o skupinách znečišťujících látek (Schadstoffgruppen), prakticky se ale jedná o evropské emisní normy jen pod jiným názvem. Vozidla se zde rozdělují na osobní automobily (Pkw - personenkraftwagen), nákladní automobily (Lkw - langkraftwagen), autobusy (Busse) a užitková vozidla (Nutzfahrzeuge).

Osobní automobily

Osobní motorová vozidla musí plnit evropské emisní normy EURO, označované jako „Emissiongruppe EURO“. Zde došlo ke změně novelou zákona o dani z motorových vozidel ke dni 1.7.2009, kdy u vozidel registrovaných do 1.7.2009 se pro výpočet daně berou v úvahu zmiňované evropské emisní normy EURO a u vozidel poprvé registrovaných po 1.7.2009 je rozhodujícím ukazatelem pro výši daně emise CO₂. V roce 2013 se předpokládá návrh nového ustanovení pro všechna osobní motorová vozidla a mělo by dojít ke sjednocení. Tento princip zdanění také rozlišuje jedná-li se o motorová vozidla s benzinovým či dieselovým motorem.

Za plnění emisních norem je každému osobnímu vozidlu přidělena nálepka (Plakette), kterou je uživatel vozidla povinen vylepit na vnitřní stranu předního skla a pomocí které prokazuje stávající emisní standard vozidla. Na druhu nálepky také záleží v souvislosti s tzv. Zelenou zónou. Do určité oblasti v SRN je totiž povolen vjezd pouze těm vozidlům, která mají výhradně zelenou nálepku, tzn. vozidla skupiny 4 znečišťujících látek.

Pro vozidla s dieselovým motorem jsou zatím definovány čtyři skupiny znečišťujících látek. V případě modernizace naftového vozidla filtrem pevných částic dojde ke zvýšení emisního standardu vozidla a jeho uživatel tím pro svoje vozidlo získá i vyšší emisní třídu.

Pro vozidla s benzinovým motorem existují jen dvě skupiny znečišťujících látek, skupina 1 - EURO 1 (bez nálepky) a skupina 4, to jsou vozidla, která plní emisní normu EURO 1 a lepší a jsou vybavena regulovaným katalyzátorem.

Přehled emisních tříd v SRN

Skupina znečišťujících látek (Schadstoffgruppe)	1	2	3	4
Nálepka (Plakette)	žádná			
Diesel evropská emisní norma (Eurostufe)	EURO 1	EURO 2 nebo EURO 1 s filtrem	EURO 3 nebo EURO 2 s filtrem	EURO 4 nebo EURO 3 s filtrem
Benzín	vozidla splňující EURO 1			vozidla s vyšším standar- dem než EURO 1,*

* a vybavená regulovaným katalyzátorem podle dodatku XXIII (v § 47) Opatření proti znečišťování ovzduší plyny a částicemi z motorových vozidel se zážehovými a vznětovými motory

Jen pro potřeby Spolkové republiky Německo existují pro osobní automobily kategorie M ještě dva standardy, D 3 a D 4. Obě normy se vyskytují jen u vozidel s benzinovým motorem a časově se řadí před evropské emisní normy EURO 3 a EURO 4, kterými byly německé standardy v roce 2001 a 2005 nahrazeny. Pro stanovení limitních parametrů využívají cyklus normy EURO 2, to znamená, že neměří množství výfukových zplodin prvních 40 sekund po spuštění motoru, kdy jsou výfukové exhalace nejškodlivější.

Emisní limity pro osobní automobily s benzinovým motorem (kategorie M) v g / km

Norma	CO	HC	HC + NO _x	NO _x	PM	NMHC
D 3	1,5	0,14	-	0,17	-	-
D 4	0,7	0,07	-	0,08	-	-

Nákladní automobily, autobusy a užitková vozidla

Pro tato vozidla existuje v SRN zvláštní emisní systém. V členských státech EU se řídí vozidla nad 3,5 tuny evropskými emisními normami EURO (EURO I, EURO II, atd.)

ovšem ve Spolkové republice Německo se prostřednictvím množství výfukových plynů a třídě hluku rozdělí tato vozidla do tzv. „S tříd“ (Schadstoffklassen S). Každá „S třída“ má stanovené maximální limity výfukových plynů stejně jako normy EURO. V současné době existuje v SRN pět tříd (S1, S2, S3, S4 a S5), třída hluku G1 a třída EEV pro vozidla zvláště šetřící životní prostředí. Tento emisní systém se pro všechna vozidla (kromě osobních automobilů) jmenuje stejně (Schadstoffklassen S), ale jednotlivé třídy mají různé limitní hodnoty podle kategorií vozidel. Jiné hodnoty bude obsahovat třída S1 pro obytné vozidlo a jiné hodnoty pro autobus. Nejvyššímu zdanění nyní podléhají vozidla třídy S1, poté S2 a vozidla třídy S3 - S5 a EEV jsou zdaněna stejně.

Skutečnost do jaké „S třídy“ vozidlo patří je určena **číslem klíče** v technickém průkazu vozidla nebo je zjistitelná pomocí právních předpisů v příloze XIV k § 48, o emisních třídách vozidel (Anlage XIV zu § 48 Emissionsklassen für Kraftfahrzeuge), kde jsou definovány i přesné hodnoty výfukových exhalací pro jednotlivé třídy a EEV.

Přehled daňové klasifikace pro nákladní automobily (Lkw)

Číslo klíče (Emissionsschlüsselnummer)	Třída / hluk (Schadstoff-/ Geräuschkategorie)	Srovnání „S tříd“ se skupinami znečišťujících látek pro osobní automobily
91 ¹⁾	EEV / G1	
90 ¹⁾	EEV	
84 ¹⁾	S5 / G1	
83 ¹⁾	S5	
35, 81 ¹⁾	S4 / G1	
80 ¹⁾	S4	
34, 45, 55, 71 ¹⁾	S3 / G1	
70 ¹⁾	S3	
21, 22, 33, 44, 54, 61	S2 / G1	
20, 60	S2	
11, 12, 31, 32, 41, 42, 43, 51, 52, 53	S1 / G1	
10, 30, 40, 50	S1	
01, 02	G1	bez nálepky
00, 88	-	

¹⁾ vozidla s benzinovým motorem

Přehled daňové klasifikace pro všechna motorová vozidla

Emisní třída	BENZÍN		DIESEL			
	Osobní vozidla	Nákladní vozidla, autobusy a užitková vozidla	Osobní vozidla s filtrem pevných částic	Osobní vozidla bez filtru	Nákladní vozidla, autobusy a užitková vozidla bez filtru	Nákladní vozidla, autobusy a užitková vozidla s filtrem
			třída PM 01: 19, 20, 23, 24	25, 26, 27, 28, 29, 35, 41, 71	20, 21, 22, 33, 43, 53, 60, 61	třída PMK 01: 40, 41, 42, 50, 51, 52
			třída PM 0: 14, 16, 18, 21, 22, 34, 40, 77			třída PMK 0: 10, 11, 12, 30, 31, 32, 40, 41, 42, 50, 51, 52
			třída PM 0: 28, 29	30, 31, 36, 37, 42, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 72	34, 44, 54, 70, 71	třída PMK 0: 43, 53
			třída PM 1: 14, 16, 18, 21, 22, 25, 26, 27, 28, 29, 34, 35, 40, 41, 71, 77			třída PMK 1: 10, 11, 12, 20, 21, 22, 30, 31, 32, 33, 40, 41, 42, 43, 50, 51, 52, 53, 60, 61
	01, 02, 14, 16, 18 - 70 71 - 75 ¹⁾	30 - 55, 60, 61 70, 71, 80, 81, 83, 84, 90, 91 ¹⁾	třída PM 1: 27 49, 50, 51, 52	32, 33, 38, 39, 43, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63,	35, 45, 55, 80, 81, 83, 84, 90, 91	třída PMK 1: 44, 54
			třída PM 2: 30, 31, 36, 37, 42, 44, 45, 46, 47, 48, 67, 68,			třída PMK 2: 10, 11, 12, 20, 21, 22, 30, 31, 32, 33, 34, 40,

	77		69, 70	64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 73, 74, 75 a všechna vozidla splňující třídu PM 5		41, 42, 43, 44, 45, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 60, 61, 70, 71
			třída PM 3: 32, 33, 38, 39, 43, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66			třída PMK 3: 33, 34, 35, 44, 45, 54, 55, 60, 61
			třída PM 4: 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70			třída PMK 4: 33, 34, 35, 44, 45, 54, 55, 60, 61

¹⁾ v případě vozidel na zemní plyn jsou limity upraveny podle směrnice 2005/55/ES

Na základě této souhrnné tabulky je vidět, že číslo klíče, uvedené v technickém průkazu vozidla, prozradí jeho uživateli nejen příslušnou emisní třídu, ale také množství pevných částic jak pro osobní tak pro ostatní motorová vozidla a usnadní tím orientaci v otázkách zdanění motorových vozidel.

Pevné částice

Jedná se o jednu ze sledovaných veličin, která je obsažena ve výfukových zplodinách diesellových motorových vozidel. U osobních automobilů se značí „PM“, u ostatních vozidel jako „PMK“. Hodnoty pevných částic (částičky prachu) se dají omezit dovybavením vozidla filtrem pevných částic. Tato redukce je v SRN motivována přeražením vozidla vybaveného filtrem pevných částic do vyššího emisního standardu a s tím spojená nižší daň z motorových vozidel.

Pevné částice jsou v současnosti definovány jen pro osobní motorová vozidla. O snížení částic pro nákladní automobily, užitková vozidla, autobusy a obytná vozidla již ale bylo rozhodnuto v příloze XXVI § 47, odst. 3 a) o opatřeních proti znečišťování ovzduší částicemi z motorových vozidel se vznětovými motory, a proto jsou začleněny

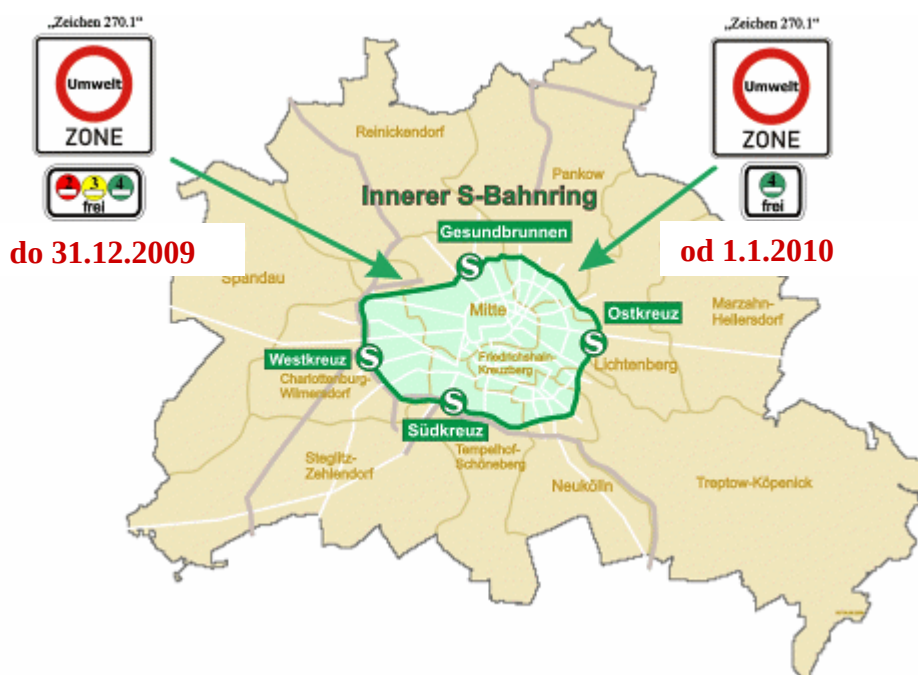
do současných předpisů. Tím vzniká možnost nižší daně z motorových vozidel i pro vozidla nad 3,5 tuny.

Přehled redukováných pevných částic motorových vozidel v g / km

	PM 0	PM 01	PM 1	PM 2	PM 3	PM 4	PM 5
g / km	0,170	0,1	0,050	0,025	0,0125	0,005	0,005

Zelená zóna

Jde o ekologickou oblast kolem centra Berlína, kam smějí vjet pouze vozidla s povolenou emisní třídou. Jedná se o hustě obydlené území, kde jsou mnohokrát překročeny emise pevných částic (PM) a oxidu dusičitého (NO₂). Hlavní příčinou těchto znečišťujících látek v ovzduší je silniční doprava, která je zde pro určitá vozidla zakázána, ke zlepšení životního prostředí pro obyvatele, kteří v takto postižených oblastech žijí. Toto omezení je platné jak v případě nízkého tak vysokého znečištění ozónu.



Ač to z obrázku není poznatelné, zelená zóna se rozkládá na území o rozloze přibližně 88 km². Na všech silnicích je označena značkou „Zelená zóna“ s podznačkou upřesňující, která vozidla zde mají povolen provoz a která ne. Od 1.1.2010 smějí do oblasti berlínského centra pouze motorová vozidla s přidělenou zelenou nálepkou, tj. vozidla

splňující čtvrtou třídu znečišťujících látek a vozidla třídy S3 - S5 a EEV (vozidla zvláště šetřící životní prostředí).

Zdroje:

[1] Německý emisní systém

Dostupný na World Wide Web:

<http://www.berlin.de/sen/umwelt/luftqualitaet/de/luftreinhalteplan/umweltzone_fahrzeug_plakette.shtml>.

[2] Zelená zóna

Dostupná na World Wide Web:

<http://www.berlin.de/sen/umwelt/luftqualitaet/de/luftreinhalteplan/umweltzone_allgemeines.shtml>.

Příloha č. 4

Evropské emisní limity

Emise / Emisní standardy/ EURO

Emise (z latinského e-mitto)

Slovo emise představuje z ekologického pohledu nějaký druh znečištění. Jde o látky, které se dostávají do styku s životním prostředím a kumulují se v půdě, vodě, ovzduší a organismech.

Pro účely této bakalářské práce, jejímž cílem je srovnání silniční daně dvou různých států, je nejdůležitější význam slova emise spatřovat se znečištěním ovzduší. Proto budu v celé délce této přílohy nahlížet na slovo emise jako na látku znečišťující zemskou atmosféru.

Emise

Emise jsou látky znečišťující ovzduší. Maximální koncentraci mají u svého zdroje (komín, sopka) a postupně se snižují mísením se vzduchem. Podle původu lze zdroje znečištění ovzduší rozdělit na antropogenní a přírodní.

Antropogenní zdroje jsou způsobeny lidskou činností, a to především spalováním různých druhů paliv jako je benzín, uhlí, dřevo, rafinace ropy... Za hlavní zdroje znečišťující naši atmosféru jsou tedy považovány průmysl, lidská síla a **dopravní prostředky** jejímž prostřednictvím se do ovzduší dostávají škodlivé látky, jako jsou například oxid uhelnatý, oxid uhličitý, oxidy dusíku, freony, prachové částice, benzen, olovo, rtuť a další.

Přírodními zdroji jsou hlavně prach, písek, methan uvolňovaný zvířaty při trávení, radon unikající ze zemské kůry, kouř a oxid uhelnatý vznikající při lesních požárech a částice síry, chloru a popela uvolňujících se při sopečné aktivitě.

Všechny tyto látky mají podíl na znečišťování ovzduší a třeba je nějakým způsobem eliminovat, abychom zajistili zdravé životní prostředí. To bylo také hlavním důvodem pro vznik emisních standardů, jejichž cílem je snižovat antropogenní zdroje (pro účely této práce především výfukové plyny dopravních prostředků) na přijatelné hranice tak, aby byly šetrné k životnímu prostředí.

Emisní standardy / normy EURO

Tyto standardy stanovují limitní hodnoty látek znečišťujících životní prostředí. Emisní standardy se netýkají pouze škodlivin unikajících do ovzduší, ale určují také ukazatele a hodnoty přípustného znečišťování povrchových a odpadních vod, řeší otázku odpadového hospodářství a nakládání s obaly.

Evropské emisní standardy jsou souborem nařízení a požadavků, které stanovují limity pro složení výfukových exhalací všech automobilů vyráběných v členských zemích EU. Vůbec první norma zabývající se množstvím výfukových zplodin vznikla v Kalifornii v roce 1968. Na našem kontinentu začala první emisní norma platit až v roce 1971 a od roku 1992 se výrobci motorových vozidel řídí emisními normami EURO.

Emisní normy EURO vznikají podle návrhů Evropské hospodářské komise (EHS). První emisní norma EURO začala platit od 1. července 1992 (EURO 1, EURO I) a od té doby téměř pravidelně každé čtyři roky dochází ke zpřísnění limitů sledovaných škodlivých látek a vzniká norma nová.

Hodnoty znečišťujících složek jsou stanoveny tak, aby odlišovaly jednotlivé kategorie motorových vozidel (osobní automobily, lehká užitková vozidla, nákladní automobily a autobusy) a také zohledňují, zda jde o vozidlo s benzinovým či naftovým (dieselovým) motorem. U jednotlivých kategorií vozidel se liší i některé sledované veličiny.

Normy pro osobní automobily se označují arabskými číslicemi (EURO 1, EURO 2, atd.), normy pro těžká nákladní vozidla číslicemi římskými (EURO I, EURO II, atd.). Čím vyšší číslo normy, tím je norma novější a přísnější.

Sledované veličiny:

- | | | |
|--|---|-----------------|
| <ul style="list-style-type: none">▪ CO - oxid uhelnatý▪ HC - nespálené uhlovodíky▪ NO_x - oxidy dusíku▪ PM - pevné částice (částice prachu)▪ NMHC - nemethanové uhlovodíky | } | měřené v g / km |
| <ul style="list-style-type: none">▪ Kouřivost | | g / kWh |

Emisní limity pro osobní automobily (kategorie M) v g / km

Norma	Rok přijetí	Sledované veličiny					
		CO	HC	HC + NO _x	NO _x	PM	NMHC
Benzín							
Euro 1	1992	3,16	-	1,13	-	-	-
Euro 2	1996	2,2	-	0,5	-	-	-
Euro 3	2000	2,3	0,2	-	0,15	-	-
Euro 4	2005	1,0	0,1	-	0,08	-	-
Euro 5	2009	1,000	0,100	-	0,060	0,005*	0,068
Euro 6	2014	1,000	0,100	-	0,060	0,005*	0,068
Nafta							
Euro 1	1992	3,16	-	1,13	-	0,18	-
Euro 2	1996	1,0	-	0,7 0,9*	-	0,08 0,1*	-
Euro 3	2000	0,64	-	0,56	0,50	0,05	-
Euro 4	2005	0,50	-	0,30	0,25	0,025	-
Euro 5	2009	0,500	-	0,230	0,180	0,005	-
Euro 6	2014	0,500	-	0,170	0,080	0,005	-

* pro motory s přímým vstřikováním paliva

Euro 6 - plánované hodnoty

Z této tabulky je patrné, že emisní norma EURO 1 byla poměrně benevolentní. Benzinovým i naftovým motorům určovala stejný limit oxidu uhelnatého (CO) na přibližně 3 g / km a emise NO_x a HC se sčítaly. Omezení emisí pevných částic (PM) se týkalo jen motorů dieselových.

To norma EURO 2 již od sebe oba typy motorů odlišovala. Benzinové motory si mohly dovolit vyšší emise oxidu uhelnatého (CO) naopak u dieselových motorů klesla tato veličina téměř o 70 % a došlo také k velkému poklesu pevných olovnatých částic ve výfukových plynech (PM).

Se zavedením EURO 3 začala Evropská hospodářská komise přitvrzovat. Ve prospěch benzinových motorů se maximální limit pro emise oxidu uhelnatého (CO) zvýšil o jednu desetinku a limity HC a NO_x se přestaly sčítat. Po rapidním snížení hodnoty oxidu uhelnatého o 70 % z roku 1996 došlo u dieselových motorů k dalšímu snížení, tentokrát

o 36 % a došlo také k poklesu pevných částic o 50 %. Emise NO_x byly pevně stanoveny na 0,5 g / km.

Emisní norma EURO 4 emisní limity ještě více zpřísnila. Oproti předchozí normě EURO 3 snížila obsah pevných částic (PM) a emisí oxidu dusíku (NO_x) ve výfukových plynech automobilů na polovinu. V případě naftových motorů pak donutila výrobce k výrazné redukci CO, NO_x i nespálených uhlovodíků (HC). Hlavním dopadem této normy bylo vybavení vozidel, uváděných na trh, filtrem pevných částic a přijetí opatření v technologii spalování pro omezení oxidů dusíku.

Emisní norma EURO 5 více postihuje dieselové motory a snaží se je přiblížit motorům benzinovým. Snižuje emisní limit pro pevné částice (PM) na pětinu, což se dá splnit prakticky jen při instalaci filtru pevných částic, a emise NO_x snižuje o 28%. U benzinových motorů dochází také k malému snížení NO_x a začíná se sledovat nová veličina. Zde je pevně určen limit pro nemethanové uhlovodíky (NMHC) na 0,068 g / km.

Emisní limity pro lehká užitková vozidla

1.) nepřesahující hmotnost 1 305 kg (kategorie N₁ - I) v g / km

Norma	Rok přijetí	Sledované veličiny					
		CO	HC	HC + NO _x	NO _x	PM	NMHC
Benzín							
Euro 1	1994	2,72	-	0,97	-	-	-
Euro 2	1998	2,2	-	0,5	-	-	-
Euro 3	2000	2,3	0,20	-	0,15	-	-
Euro 4	2005	1,0	0,10	-	0,08	-	-
Euro 5	2009	1,000	0,100	-	0,060	0,005*	0,068
Euro 6	2014	1,000	0,100	-	0,060	0,005*	0,068
Nafta							
Euro 1	1994	2,72	-	0,97	-	0,14	-
Euro 2	1998	1,0	-	0,7	-	0,08	-
Euro 3	2000	0,64	-	0,56	0,50	0,05	-
Euro 4	2005	0,50	-	0,30	0,25	0,025	-
Euro 5	2009	0,500	-	0,230	0,180	0,005	-
Euro 6	2014	0,500	-	0,170	0,080	0,005	-

* pro motory s přímým vstřikováním paliva

Euro 5, 6 - plánované hodnoty

2.) s hmotností mezi 1 305 kg - 1 760 kg (kategorie N₁ - II) v g / km

Norma	Rok přijetí	Sledované veličiny					
		CO	HC	HC + NO _x	NO _x	PM	NMHC
Benzín							
Euro 1	1994	5,17	-	1,4	-	-	-
Euro 2	1998	4,0	-	0,6	-	-	-
Euro 3	2001	4,17	0,25	-	0,18	-	-
Euro 4	2006	1,81	0,13	-	0,10	-	-
Euro 5	2010	1,810	0,130	-	0,075	0,005*	0,090
Euro 6	2015	1,810	0,130	-	0,075	0,005*	0,090
Nafta							
Euro 1	1994	5,17	-	1,4	-	0,14	-
Euro 2	1998	1,25	-	1,0	-	0,08	-
Euro 3	2001	0,80	-	0,72	0,65	0,05	-
Euro 4	2006	0,63	-	0,39	0,33	0,025	-
Euro 5	2010	0,630	-	0,295	0,235	0,005	-
Euro 6	2015	0,630	-	0,195	0,105	0,005	-

* pro motory s přímým vstřikováním paliva

Euro 5, 6 - plánované hodnoty

3.) s hmotností nad 1 760 kg, maximálně však do celkové povolené hmotnosti 3 500 kg
(kategorie N₁ - III & N₂) v g / km

Norma	Rok přijetí	Sledované veličiny					
		CO	HC	HC + NO _x	NO _x	PM	NMHC
Benzín							
Euro 1	1994	6,9	-	1,7	-	-	-
Euro 2	1998	5,0	-	0,7	-	-	-
Euro 3	2001	5,22	0,29	-	0,21	-	-
Euro 4	2006	2,27	0,16	-	0,11	-	-
Euro 5	2010	2,270	0,160	-	0,082	0,005*	0,108
Euro 6	2015	2,270	0,160	-	0,082	0,005*	0,108
Nafta							
Euro 1	1994	6,9	-	1,7	-	0,25	-
Euro 2	1998	1,5	-	1,2	-	0,17	-
Euro 3	2001	0,95	-	0,86	0,78	0,10	-
Euro 4	2006	0,74	-	0,46	0,39	0,06	-
Euro 5	2010	0,740	-	0,350	0,280	0,005	-
Euro 6	2015	0,740	-	0,215	0,125	0,005	-

* pro motory s přímým vstřikováním paliva

Euro 5, 6 - plánované hodnoty

Emisní limity pro nákladní automobily a autobusy v g / kWh, kouřivost v m⁻¹

Norma	Rok přijetí	Sledované veličiny				
		CO	HC	NO _x	PM	Kouřivost
Euro I	1992, < 85kW	4,5	1,1	8,0	0,612	
	1992, > 85 kW	4,5	1,1	8,0	0,36	
Euro II	1996	4,0	1,1	7,0	0,25	
	1998	4,0	1,1	7,0	0,15	
EEV	1999	1,0	0,25	2,0	0,02	0,15
Euro III	2000	2,1	0,66	5,0	0,10 0,13*	0,8
Euro IV	2005	1,5	0,46	3,5	0,02	0,05
Euro V	2008	1,5	0,46	2,0	0,02	0,05
Euro VI	2013	1,5	0,13	0,5	0,01	
EEV	2013	1,0	0,25	0,4	0,01	

* pro motory s méně než 0,75 cm³ zdvihového objemu na válec a otáčkami při jmenovitém výkonu většími než 3,000 dm za minutu

Euro VI a EEV (2013) - plánované hodnoty

Uváděný rok vstupu předpisu v platnost je platný jen pro nové typy vozidel resp. motorů, o rok později pak pro všechna vozidla přihlašovaná do provozu. U normy EURO I se limit pevných částic liší podle výkonových typů vozidel a u normy EURO II vstoupila hodnota PM 0,15 g / kWh v platnost později.

Zatímco u osobních automobilů jsou normy definovány v g / km, u nákladních automobilů a autobusů jsou definovány podle výkonu motoru, g / kWh, a nejsou proto v žádném případě srovnatelné.

Emisní limity pro normy EURO I a II jsou stanoveny dle testovacího cyklu ECE R-49, od normy EURO III pak dle testů ESC & ELR.

Limitní hodnoty EEV, zavedené směrnicí 2005/55 ES, jsou dobrovolné a vozidla, která je splňují, patří mezi typy vozidel zvláště šetřící životní prostředí

Emisní limity pro těžkotonážní vozidla (kategorie N2) v g / kWh

Norma	Datum	Sledované veličiny			
		CO	NO _x	HC	PM
Euro 0	1988 - 1992	12,3	15,8	2,6	-
Euro I	1992 - 1995	4,9	9,0	1,23	0,40
Euro II	1995 - 1999	4,0	7,0	1,1	0,15
Euro III	1999 - 2005	2,1	5,0	0,66	0,1
Euro IV	2005 - 2008	1,5	3,5	0,46	0,02
Euro V	2008 - 2012	1,5	2,0	0,46	0,02

Emisní limity pro starší nákladní vozidla (testovaná cyklem ECE R-49) v g / kWh

Norma	Datum	Sledované veličiny			
		CO	NO _x	HC	PM
Euro 0	1988 - 1992	11,2	2,4	14,4	-
Euro I	1992 - 1995	4,5	1,1	8,0	0,36
Euro II	1995 - 1999	4,0	1,1	7,0	0,15

Zdroj:

[1] Evropské emisní standardy

Dostupné na World Wide Web:

<http://en.wikipedia.org/wiki/European_emission_standards>.

Příloha č. 5

Klasifikace motorových vozidel dle jednotlivých kategorií podle přílohy k zákonu 56/2001 Sb., kterým se mění zákon č. 16/1993 S., o dani silniční

- L** motorová vozidla zpravidla s méně než čtyřmi koly
- M** motorová vozidla určená pro dopravu osob, která mají buď nejméně čtyři kola, nebo mají tři kola a mají nejvyšší celkovou hmotnost nepřesahující 1 tunu
- N** motorová vozidla určená pro dopravu nákladů, která mají nejméně čtyři kola, jakož i motorová vozidla pro dopravu nákladů, která mají tři kola a maximální celkovou hmotnost přesahující 1 tunu
- O** přípojná vozidla (přívěsy a návěsy)
- T** traktory zemědělské nebo lesnické
- S** pracovní stroje
- R** ostatní vozidla, která nelze zařadit do výše uvedených kategorií

(1) Kategorie vozidel L se člení na:

▪ Mopedy

- a.) dvoukolové mopedy jsou dvoukolová vozidla s objemem válců motoru nepřesahujícím 50 cm^3 v případě spalovacího motoru a s maximální konstrukční rychlostí nepřesahující 45 km/h při jakémkoliv druhu pohonu
- b.) tříkolové mopedy jsou tříkolová vozidla s jakýmkoliv uspořádáním kol, s objemem válců motoru nepřesahujícím 50 cm^3 v případě spalovacího motoru a s maximální konstrukční rychlostí nepřesahující 45 km/h při jakémkoliv druhu pohonu
- c.) lehké čtyřkolky, jejichž hmotnost v nenaloženém stavu je menší než 350 kg, do čehož se nezapočítává hmotnost atrií v případě elektrických vozidel, dále jejichž nejvyšší konstrukční rychlost nepřesahuje 45 km/h a jejichž zdvihový objem motoru nepřesahuje 50 cm^3 u zážehových motorů nebo pro jiné druhy motorů maximální čistý výkon nepřesahuje 4 kW

▪ Motocykly

- a.) motocykly jsou dvojkovou vozidla s objemem válců motoru přesahujícím 50 cm^3 v případě spalovacího motoru, nebo s maximální konstrukční rychlostí přesahující 45 km/h při jakémkoliv druhu pohonu
- b.) motocykly s postranním vozíkem jsou vozidla s třemi koly uspořádanými nesouměrně vzhledem ke střední podélné rovině, s objemem válců motoru přesahujícím 50 cm^3 v případě spalovacího motoru, nebo s maximální konstrukční rychlostí přesahující 45 km/h při jakémkoliv druhu pohonu

- **Motorové tříkolky**

- a.) motorové tříkolky jsou vozidla s třemi koly uspořádanými souměrně vzhledem ke střední podélné rovině s objemem válců motoru přesahujícím 50 cm^3 v případě spalovacího motoru, nebo s maximální konstrukční rychlostí přesahující 45 km/h při jakémkoliv druhu pohonu
- b.) čtyřkolky jiné než lehké tříkolky, jejichž hmotnost v nenaloženém stavu nepřesahuje 400 kg nebo 550 kg u vozidel určených k přepravě nákladů, do čehož se nezapočítává hmotnost baterií v případě elektrických vozidel a dále, u nichž maximální čistý výkon motoru nepřesahuje 15 kW

- **Motokolo**

jízdní kolo s trvale zabudovaným motorem s objemem válců motoru nepřesahujícím 50 cm^3 v případě spalovacího motoru a s maximální konstrukční rychlostí nepřesahující 25 km/h při jakémkoliv druhu pohonu

(2) Kategorie vozidel M se člení na:

- M1 - vozidla, která mají nejvýše osm míst k přepravě osob, kromě místa řidiče, nebo víceúčelová vozidla
- M2 - vozidla, která mají více než osm míst k přepravě osob, kromě místa řidiče, a jejichž nejvyšší přípustná hmotnost nepřevyšuje 5 000 kg
- M3 - vozidla, která mají více než osm míst k přepravě osob, kromě místa řidiče, a jejichž největší přípustná hmotnost převyšuje 5 000 kg

(3) Kategorie vozidel N se člení na:

- N1 - vozidlo, jehož největší přípustná hmotnost nepřevyšuje 3 500 kg
- N2 - vozidlo, jehož největší přípustná hmotnost převyšuje 3 500 kg, avšak nepřevyšuje 12 000 kg
- N3 - vozidlo, jehož největší přípustná hmotnost převyšuje 12 000 kg

Víceúčelové vozidlo

je vozidlo s typem karoserie určené k přepravě osob a nákladu v jediném oddělení vozidla. Rozdělení vozidel podle typu karoserie a podmínky pro zařazení víceúčelového vozidla do kategorie vozidel M1 nebo N1 stanoví prováděcí právní předpis.

Při rozhodování o zařazení vozidla do kategorie M a N se považuje za místo k přepravě osob místo pro osobu sedící, ležící, stojící nebo místo s trvalými úchyty ukotvení sedadla, přičemž není rozhodující, zda sedadlo na tomto místě je, nebo není umístěno.

- **Terénní vozidlo**

je motorové vozidlo se zvýšenou průjezdností, které patří do vozidel kategorie M nebo N a splňuje další technické podmínky stanovené prováděcím právním

předpisem. Terénní vozidlo příslušné kategorie se označuje doplňkovým písmenem G ke kategorii M nebo N, např. M₁G, N₃G.

(4) Kategorie vozidel O se člení na:

- a.) O1 - přípojná vozidla, jejichž největší přípustná hmotnost nepřevyšuje 750 kg
- b.) O2 - přípojná vozidla, jejichž největší přípustná hmotnost převyšuje 750 kg
- c.) O3 - přípojná vozidla, jejichž největší přípustná hmotnost převyšuje 3 500 kg, ale nepřevyšuje 10 000 kg
- d.) O4 - přípojná vozidla, jejichž největší přípustná hmotnost převyšuje 10 000 kg
- e.) OT1 - přípojná vozidla traktoru, jejichž největší přípustná hmotnost nepřevyšuje 1 500 kg
- f.) OT2 - přípojná vozidla traktoru, jejichž největší přípustná hmotnost převyšuje 1 500 kg, ale nepřevyšuje 3 500 kg
- g.) OT3 - přípojná vozidla traktoru, jejichž největší přípustná hmotnost převyšuje 3 500 kg, ale nepřevyšuje 6 000 kg
- h.) OT4 - přípojná vozidla traktoru, jejichž největší přípustná hmotnost převyšuje 6 000 kg

(5) Kategorie vozidel S se člení na:

- a.) Ss - pracovní stroj samojízdný je zvláštní vozidlo s vlastním zdrojem pohonu, konstrukčně a svým vybavením určené pouze pro vykonávání určitých pracovních činností. Pracovní stroj samojízdný není určen zpravidla pro přepravní činnost
- b.) Sp - pracovní stroj přípojný je zvláštní vozidlo bez vlastního zdroje pohonu, konstrukčně a svým vybavením určené pouze pro vykonávání určitých pracovních činností. Pracovní stroj přípojný se připojuje k tažnému motorovému vozidlu, které je přizpůsobené pro jeho připojení. Pracovní stroj přípojný není určen zpravidla pro přepravní činnost.

Pracovní stroje přípojný se dělí na:

- 1.) Sp1 - pracovní stroj přípojný s největší technicky přípustnou hmotností nepřevyšující 3 000 kg
- 2.) Sp2 - pracovní stroj přípojný s technicky přípustnou hmotností převyšující 3 000 kg, avšak nepřevyšující 6 000 kg
- 3.) Sp3 - pracovní stroj s technicky přípustnou hmotností převyšující 6 000 kg

Zdroj:

- [1] Příloha k zákonu č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích