

Vysoká škola ekonomická v Praze

Národohospodářská fakulta

Hlavní specializace: Národní hospodářství



KOMPARACE ZDANĚNÍ SILNIČNÍ
A ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY V ČR
V LETECH 2005 AŽ 2016
SE ZAMĚŘENÍM NA FISKÁLNÍ
A REGULATORNÍ FUNKCI
DOPRAVNÍCH DANÍ

bakalářská práce

Autor: Barbora Firichová

Vedoucí práce: Ing. Pavla Chmelová

Rok: 2017

Prohlašuji na svou čest, že jsem bakalářskou práci vypracovala samostatně
a s použitím uvedené literatury.

Barbora Firichová

V Praze, dne 9. 5. 2017

Ráda bych touto cestou poděkovala Ing. Pavle Chmelové za vynikající vedení mé práce, za odborné rady a hodnotné konzultace, kterými mě vedla v průběhu psaní práce. Dále bych ráda poděkovala mé rodině a blízkým za vytvoření zázemí a podpory během celého studia.

Barbora Firichová

V Praze, dne 9. 5. 2017



ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Zpracovatelka: **Barbora Firichová**
Studijní program: **Ekonomie a hospodářská správa**
Obor: **Národní hospodářství**
Název tématu: **Komparace zdanění silniční a železniční dopravy v ČR v letech 2005 až 2016 se zaměřením na fiskální a regulační funkci dopravních daní**

Zásady pro vypracování:

1. Cílem bakalářské práce je vymezit deklarované i implicitní funkce dopravních daní v ČR a poskytnout relevantní vhled do jejich plnění v časovém období 2005 až 2016. Pozornost je zaměřena na oblast silnic a železnic, přičemž záměrem je potvrzení či vyvrácení hypotézy, že nastavení předmětného daňového rámce je ovlivněno více než funkcí regulační, spočívající ve snahách o zvýhodnění ekologičtější železniční dopravy, funkcí fiskální.
2. Doprava a její infrastruktura představují základní kámen pro rozvoj ekonomiky z makroekonomického i mikroekonomického pohledu. Silniční a železniční doprava je významná dvojice na dopravním trhu a rozdílnost mezi nimi dává prostor pro užitečnou komparaci. Zdanění dopravy působí na soukromý i veřejný sektor a podmínky dopravních daní determinují vliv těchto daní na veřejné rozpočty, ekologičnost dopravy a další oblasti reálné ekonomiky.
3. Teoretická část bude rozpracovávat jednotlivé druhy dopravy včetně jejich specifik, se zvláštním zaměřením na dvojici silniční a železniční dopravy. Vykreslí také aspekty daní a možnosti zdanění silniční a železniční dopravy.
4. V praktické části budou rozebrány relevantní strategické dopravní dokumenty a popisy institucí, které u nás zastřešují dopravní sektor a jeho zdanění. Následná analýza zdanění silniční a železniční dopravy s pomocí vybraných ukazatelů (např. výše daňového inkasa či přepravní výkon) bude základem pro komparaci fiskální a regulační funkce daní těchto dopravních sektorů a to i vzhledem ke strategickému cíli vytyčenému v Dopravní politice 2014–2020.

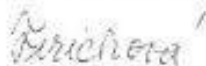
Rozsah práce: 45 normostran

Seznam odborné literatury:

1. KUBÁTOVÁ, Květa, 2010. Daňová teorie a politika. Praha: Wolters Kluwer Česká republika. ISBN 978-80-7357-574-8
2. MINISTERSTVO DOPRAVY ČR (2013): Dopravní politika pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050
3. NAHODIL, František a kol., 2009. Veřejné finance v České republice. Píseň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk. ISBN 978-80-7380-162-5
4. STÁTNÍ FOND DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY, dostupný na: www.sfdi.cz; SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, dostupné na: <http://www.szdc.cz/index.html>; MINISTERSTVO DOPRAVY ČR, Statistiky, dostupné na: <https://www.mdc.cz/Statistiky>
5. ŠEVČÍK, Miroslav, Aleš ROD, 2010. Spotřební daň z pohonných hmot v České republice: když více znamená méně : odborná studie. Praha: Oeconomica. ISBN 978-80-245-1739-1
6. Zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční, ve znění pozdějších předpisů
7. Zákon č. 243/2000 Sb., o rozpočtovém určení výnosu některých daní územním samosprávným celkům a některým státním fondům, ve znění pozdějších předpisů (zákon o rozpočtovém určení daní)

Datum zadání bakalářské práce: březen 2017

Termín odevzdání bakalářské práce: květen 2017


Barbora Fířichová
Ředitelka


Ing. Pavla Chmelová
Vedoucí práce


doc. Ing. Miroslav Ševčík, CSc.
Vedoucí katedry


doc. Ing. Miroslav Ševčík, CSc.
Děkan NF VŠE

Abstrakt

Bakalářská práce se zaměřuje na silniční a železniční dopravu a vymezuje problematiku spojenou s rozdílným zdaňováním v obou sektorech. Práce pomáhá utřídit si data o dopravě, která je v ekonomice nepostradatelná a rychle se rozvíjející. Práce poskytuje podklad

pro vypracování analýzy daňových nástrojů a funkcí, které by měly naplňovat. Pozornost je zaměřena na funkci fiskální a regulatorní. Praktická část definuje postavení základních institucí v dopravě a relevantních strategických dokumentů. V časovém období od roku 2005 do roku 2016 je vypracována analýza České republiky, práce sleduje vývoj sazeb dopravních daní, vývoj daňového inkasa a statistická data o změnách struktury osobní a nákladní dopravy.

Cílem je použít analyzovaná data pro závěrečné zhodnocení a dát je do kontextu cíle Dopravní politiky 2014-2020. Bakalářská práce je schopna říci, národní a nadnárodní zájem se může lišit, a tedy že regulatorní tendence nemusí vždy korespondovat s fiskální podstatou daní. Cíl Dopravní politiky není zatím naplněn, ale vývoj je možné považovat za pozitivní. Nicméně, železnice nejsou dostatečně stimulovány a silnice nejsou dostatečně regulovány.

Klíčová slova: Doprava, Silnice, Železnice, Daň, Poplatek, Fiskální

Funkce, Regulatorní funkce, Dopravní politika

JEL klasifikace: L91, L92, O18, Q51, R41

Abstract

Bachelor thesis specializes in roadway and railway transportation and defines problems connected with different taxation in both sectors. Thesis helps to organize the data in transportation, which is dispensable in economy and fast developing. Thesis provides the base for making an analysis of taxation tools nad functions which they should fulfil. Attention is pointing at fiscal and regulatory function. Analytical part defines fundamental institutions in transportation and relevant strategic documents. In time from 2005 to 2016 an analysis of Czech republic is done, thesis focuses on development of transportation tax rates, development of tax income and statistical data about changes of structure in personal and freight transport.

The goal is to use the analysed data for final evaluation and put them in context of the goal of Transport policy 2014-2020. Bachelor thesis is able to say that national and supranational interest may differ and so that the regulatory tendency does not always corespond with fiscal essence of taxes. The goal of Transport policy is not fulfilled yet, but the development can be considered as positive. Nevertheless the railways are not stimulated enough the roadways are not sufficiently regulated.

Key words: Transportation, Roadway, Railway, Tax, Fee, Fiscal function, Regulatory function, Transport Policy

JEL classification: L91, L92, O18, Q51, R41

Obsah

ÚVOD	1
1. Teoretická část.....	3
1.1 Dopravní teorie v rámci specializace práce.....	3
1.1.1 Význam dopravy v národohospodářském kontextu	3
1.1.2 Dělení dopravy	5
1.1.2.1 Silniční doprava.....	6
1.1.2.2 Železniční doprava	7
1.1.2.3 Vodní doprava	7
1.1.2.4 Letecká doprava.....	8
1.1.2.5 Kombinovaná doprava.....	8
1.1.3 Vymezení problematiky silniční a železniční dopravy.....	8
1.2 Daňová teorie v kontextu dopravních daní.....	10
1.2.1 Terminologie: daň vs. poplatek	10
1.2.2 Ekonomické pozadí dopravních daní vzhledem k elasticitě a externalitám	11
1.2.3 Rozdělení daní	13
1.2.4 Funkce daní	14
1.2.5 Možné druhy daní v silniční dopravě	16
1.2.6 Možné druhy daní v železniční dopravě.....	18
2 Praktická část.....	19
2.1 Strategické dokumenty upravující politiku zdanění dopravy	19
2.1.1 Dokumenty Evropské unie	19
2.1.2 Dokumenty České republiky	22
2.2 Instituce zastřešující sektor silniční a železniční dopravy	25
2.3 Analýza zdanění silniční dopravy v ČR v letech 2005 až 2016	28
2.3.1 Dopravní daně v silničním sektoru.....	28
2.3.2 Analýza fiskální funkce daní v silničním sektoru	36
2.3.3 Analýza regulatorní funkce daní v silničním sektoru	39
2.3.4 Zhodnocení plnění fiskální a regulatorní podstaty daní v silničním sektoru.....	41
2.4 Analýza zdanění železniční dopravy v ČR v letech 2005 až 2016.....	41
2.4.1 Poplatek za použití železniční dopravní cesty.....	42
2.4.2 Analýza fiskální funkce daní v železničním sektoru	44

2.4.3	Analýza regulační funkce daní v železničním sektoru.....	45
2.4.4	Zhodnocení plnění fiskální a regulační podstaty daní v železničním sektoru	46
2.5	Komparace zdanění silničního a železničního sektoru a závěrečná analýza	47
2.5.1	Mezioborové srovnání vývoje silnic a železnic.....	47
2.5.2	Porovnání zdanění silniční a železniční dopravy	49
2.5.3	Cíl Dopravní politiky 2014-2020	51
	Závěr.....	53
	Seznam zkratk.....	56
	Seznam obrázků a tabulek.....	57
	Zdroje	58
	Přílohy	67

ÚVOD

Téma bakalářské práce koresponduje s aktuální situací v dopravě, analyzuje problematiku a významnost dopravy a porovnává pozitiva a negativa spojená s jejím zdaňováním. Z národohospodářského hlediska je zdaňování dopravy jev, který je všudypřítomný a neopomenutelný z více úhlů pohledů. Daně jsou významným zdrojem veřejných financí. Daně a jejich funkce mají velký vliv na celkovou ekonomiku země. Rozmanitý dopravní trh v České republice tato bakalářská práce zužuje na významnou a mnohdy kontrastní dvojici silniční a železniční dopravy. Zaměření této práce na fiskální a regulatorní (stimulační) funkci dopravních daní sleduje záměr poukázat na fakt, který zdůrazňuje, že tyto dvě funkce nemají stejnou sílu, nemají rovnocennou váhu a efekt. Schopnost naplnění cílů těchto dopravních daní je klíčovým faktorem zvláště nyní - v době, ve které se snoubí jednak nutnost zakomponování ekologie do aktivit, které vyžadují udržitelnost v delším časovém horizontu, a jednak potřeba udržet finanční prosperitu a zpětný rozvoj dopravních tepen.

Teoretická část poskytuje rámec tématu, a to ve dvou rozsáhlejších blocích. První blok se zabývá dopravním trhem, jednotlivými druhy dopravy a jejich specifiky. Popisuje také vztah silniční a železniční dopravy v kontextu tendencí vedoucích ke snahám o zvýhodnění a zatraktivnění železnic pro uživatele silniční dopravy. Druhý blok se zaměřuje na daňovou teorii, rozebírá některé související základní ekonomické poznatky, jmenovitě problematiku elasticity a externalit v relevantním kontextu. Dále rozebírá členění a funkce daní. Následná část popisuje teoretické možnosti zdanění silniční a železniční dopravy, a to v obecné rovině.

Praktická část je logicky strukturována do více kapitol. V prvních dvou kapitolách praktické části jsou přiblíženy strategické dokumenty, ve kterých mimo jiné nabývají významu myšlenky o potřebách změny dopravního sektoru směrem k méně emisním alternativám přepravy. Na začátku praktické části jsou také popsány instituce, které zastřešují dopravní sektor a jeho zdaňování. Stěžejní je analytický popis silniční a železniční dopravy, a to s využitím popisu aktuálních podmínek zdanění a naplňování fiskálních a regulatorních funkcí dopravních daní. Analyzovaná data, ukazující plnění zmíněných funkcí, jsou použita pro výslednou část, a tou je mimo jiné i zhodnocení prozatímního plnění jednoho cíle dokumentu Dopravní politika 2014 – 2020, který mluví o potřebě faktického přesunu osob i nákladu ze silnic na železnice.

Struktura práce je rozdělena na část teoretickou a část praktickou, obě dvě jsou dále členěny v logické struktuře na kapitoly a podkapitoly. Teoretická část je rozdělena na dva větší bloky a praktická část je rozdělena do více kapitol. Podklady pro analytickou část jsou primárně hodnoty finančních obnosů, které plynou z dopravních daní, a statistická data o vývoji počtu a skladby účastníků jednotlivých dopravních sektorů. Takto ucelená data vsazená do rámce tématu jsou nezbytností, bez které by nemohla být provedena závěrečná část.

Cílem bakalářské práce je zhodnotit nastavení dopravních daní v České republice. Dopravní daně jsou odůvodněné platby s jednoznačným záměrem, ale stimuly, které mají tvořit, nemohou být vytrženy z kontextu a není jednoduché je naplnit. Je pravdou, že regulatorní funkce ve smyslu zregulování nemá dostatečnou váhu, pokud protiváhou je funkce fiskální? Tyto funkce stojí často proti sobě a protěžování jedné může být na úkor druhé, ale i přesto, že obě jsou jiného charakteru, jmenovatel je stejný. Obě fungují jako významné odůvodnění dopravních daní a obě směřují vývoj dopravy, ke které se vážou, směrem, který odpovídá konkrétním deklarovaným funkcím. Fiskální i regulatorní funkce tvoří pozadí, bez kterého by nebylo možné realizovat dopravní politiku. Je možné tvrdit na základě rozebraných analýz, že doprava na silnici není regulována a železnice nejsou stimulovány v takové míře, aby byl naplněn cíl Dopravní politiky 2014 – 2020?

1. Teoretická část

1.1 Dopravní teorie v rámci specializace práce

1.1.1 Význam dopravy v národohospodářském kontextu

Dopravní sektor nabývá významu v národohospodářském kontextu v několika rovinách. Na počátku bakalářské práce je užitečné vymezit její postoj vzhledem k vyšším makroekonomickým entitám. Jak uvádí Straszheim (1972), dopravní sektor spojuje regiony s různými komparativními výhodami, přičemž záleží na jednotlivých regionálních politikách. Případy, kdy dopravní tepny hrály roli ve vývoji regionů lze vidět i v minulosti.

Doprava je zaměstnavatelem, ale především umožňuje svým uživatelům díky své podstatě (poskytování dopravních služeb) dojíždět za zaměstnáním. V dnešní době je jen těžké obejít se bez výhod, které poskytují dopravní prostředky. Řeč je o možnosti rozšířené mobility. Z relevantního pohledu je ale podstatnější výběr dopravního prostředku. Každý jedinec jakožto mikroekonomická součást tvorby hrubého domácího produktu má možnost vybrat si z několika variant přepravy sebe, či nákladu. Právě výběr dopravního prostředku je stěžejní. Jednotlivé druhy dopravy, specifikované v následující kapitole, se liší v mnoha ohledech. Nejvíce viditelné rozdíly jsou například v proudech veřejných financí nebo ve vytvářené zátěži na životní prostředí. Dále jistě hraje ve výběru dopravního prostředku roli čas, cena a mimo jiné i hustota dopravních tepen, skladba infrastruktury, silnic, železnic, bráno do důsledku, tak i pěších zón, vodních koridorů, nabídky letových linek a další.

Pokud bereme v úvahu objemy veřejných peněz spjaté s dopravou, je nutné sledovat podmínky zdanění dopravy. Způsob zdanění určité země je silný faktor v rozhodování nejen jejích občanů, ale také stejně významně i občanů okolních států, popř. kontinentů v dnešním otevřeném globalizovaném světě.

Doprava, její infrastruktura a nastavené podmínky zdaňování jsou jedním z katalyzátorů mezinárodního obchodu a komunikace. Významu dopravních nákladů a jejich dopadu na mezinárodní obchod se věnoval například již Mundell (1957). Mezinárodní vztahy tvořené dopravou jsou dnes upravovány odpovídající institucí. Evropská unie zasahuje do vývoje dopravní politiky, určuje společné podmínky zdanění, inovací a řídí vývoj.

Zátěž, vytvářená na životní prostředí, má silný vliv na politiky vlád jednotlivých zemí a faktické snahy o jejich naplňování. V národohospodářském rozhodování by měly brát v úvahu možnosti, které nabízejí daně, jejich funkce a možnosti internalizace externalit. Úlevou může být, že doprava se vyvíjí, modernizuje, a to i po stránce problematiky emisí (jmenovitě např. vývoj elektromobilů). Závažnost stavu planety a její udržitelnosti pro další generace by neměla být podceňována, ekologickým hlediskům by měl být věnován náležitý prostor.

Generalizovat dopravu a její vliv například na finanční otázku či na otázku vlivu na životní prostředí je těžké už jen proto, že jednotlivé druhy dopravy jsou skutečně kontrastní. Aspekty, ve kterých se liší a kterými ovlivňují bezprostřední okolí, specifikuje například Novák (1993) a jsou to emise, hluk, nehodovost a zábor půdy. Tato práce se zaměřuje na ukazatele (např. přepravní výkon a statistiky o počtu účastníků provozu) na významné dvojici na dopravním trhu, a tou je silniční a železniční doprava. Tato vybraná dvojice je rozdílná a jejich vztah vstupuje do strategických dopravních dokumentů. V této práci jde především o dokumenty Dopravní politika, a to za období 2005 až 2013 a 2014 až 2020.

Výdobytkem dopravních politik je možnost veřejné dopravy. Pokud mluvíme o veřejné hromadné dopravě, její užitečnost pro občany země je nesporná. Šetří náklady jednotlivých osob, a šetří též životní prostředí. Je finančně méně náročné řešit ekologické následky plynoucí z přepravy 20 lidí v jednom prostředku hromadné dopravy, než následky přepravy 20 aut po jednom člověku. Protiváhou je otázka, zda je výhodnější danit každé auto zvlášť, než získat finance za 20 jízdenek v hromadné dopravě. Je pravdou, že veřejná doprava šetří veřejné výdaje, pokud jde o řešení ekologických problémů, je ale náročná na financování vlastního provozu. Veřejná doprava je od státu (krajů, obcí) dotována, je zabezpečován její chod, jelikož samy finance získané za jízdenky, poplatky (či tarifní služby) nemohou dopravci zajistit pokrytí nákladů provozu. Jak popisuje vyhláška č. 296/2010 Sb., o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace, poskytnutá kompenzace dopravci musí být tzv. adekvátní a její výpočet se řídí dle finančního modelu nákladů a výnosů. Veřejná doprava je tedy statek zatěžující veřejné peníze, ale plní důležitou funkci sociální, ekonomickou a ekologickou. Veřejnou dopravou je i železniční doprava. Ta je od státu dotována a sama veřejná doprava je tedy závazkem veřejné služby.

Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, vymezuje pojem dopravní obslužnost. Tento pojem znamená zabezpečení dopravy do škol, orgánů státní moci, do nemocničních zařízení, do zaměstnání, nebo například na kulturní vyžití, zároveň s dopravou zpět, a to vše, aby přispívalo trvale udržitelnému rozvoji.

Pro národohospodáře by obecně sektor dopravy byl zajímavý z mnoha různých pohledů. Tato bakalářská práce zdůrazňuje jednu část tohoto velkého celku, a to tak, aby ji byla schopná pojmut a popsat co nejlépe. Široký dopravní trh tato práce zužuje na dvojici silniční a železniční dopravy a tyto porovnává pomocí dopravních daní uvalených na tyto dvě skupiny a naplňování funkcí těchto daní, konkrétně funkci fiskální a regulatorní, kterou pojímá jako součást funkce stimulační.

1.1.2 Dělení dopravy

Doprava je pojem zahrnující několik druhů dopravy. Dělení dopravy je v určitém smyslu individuální, záleží na instituci, která rozdělení provádí a za jakým účelem. Obecně je možné rozdělit dopravu na pozemní, vodní a leteckou. Potrubní dopravu tato práce neuvažuje vzhledem ke kontextu tématu. Je příhodné také vyzdvihnout dopravu kombinovanou, jakožto samostatný druh, a zvýraznit její výhody. Z jiného úhlu pohledu je možné dělit dopravu na individuální a veřejnou. Veřejná doprava jako hledící na dopravu z pohledu financí a dopravní obslužnosti je zakomponována ve všech dílčích druzích, které jsou od státu podporované, dotované. Veřejná hromadná doprava je pohledem na dopravu v jiné souvislosti, ale jistě vstupuje do našeho dělení díky svojí podstatě.

Například Novák (1993) dělí dopravu na dopravu železniční, silniční, vodní, leteckou, kombinovanou a potrubní.

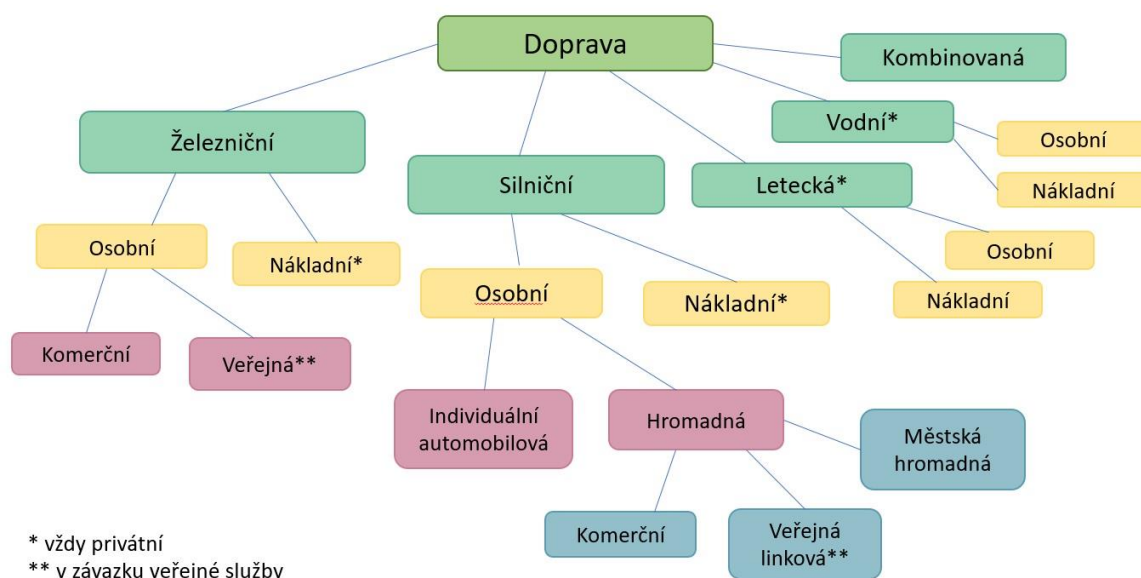
Další možné a obdobné dělení bylo řečeno v úvodu této kapitoly. Hierarchie tohoto rozdělení je následující. Pozemní dopravu je možné rozdělit na dopravu osobní a nákladní. Stejně základní rozdělení je i u dopravy vodní a letecké. Takové rozdělení je dle účelu přepravy. Pozemní doprava je rozdělitelná také na silniční a železniční.

- Silniční doprava
- Železniční doprava
- Vodní doprava
- Letecká doprava
- Kombinovaná doprava

Rozdělení na osobní a nákladní je možné u všech vyjmenovaných druhů dopravy. U silniční dopravy je dále možné rozdělit osobní dopravu na hromadnou a individuální automobilovou. Železniční osobní dopravu je také možné dále rozdělit, a to na dopravu veřejnou a komerční.

Následující schéma ukazuje přehledně dělení dopravy.

Obrázek 1 Schéma rozdělení dopravy



Zdroj: vlastní zpracování

1.1.2.1 Silniční doprava

Silniční doprava konkuruje ostatním druhům dopravy svou vysokou dostupností a rychlostí. Dopravní prostředky, které se na silnicích využívají, jsou automobily poháněné palivy. Tato paliva odpovídají konstrukčnímu pojetí motoru. Mezi tyto pohonné hmoty může být podle Pecáka (2016) zařazen benzín, nafta a zemní plyn v dané formě a uvedená paliva se liší v různých aspektech. Infrastruktura silnic na světě je

relativně hustá a odpovídá například i přírodním podmínkám. Jak tvrdí Šimonovský (2010), prioritou bývá výstavba rychlostních komunikací a dálnic a udržování a oprava stávajících silnic nižších tříd. Na zafinancování těchto investic je, vedle dopravních daní, možno využít finance plynoucí z fondů Evropské unie a po zhodnocení v určitých státech také z Evropské investiční banky.

Významnou součástí vedle dopravních daní jsou ostatní zdroje, jmenovitě příspěvek ze státního rozpočtu nebo příspěvky od samosprávních celků, jak například uvádí Sláma (2014). Záleží ale na konkrétních podmínkách v dané zemi.

Na silnicích může probíhat individuální i hromadná doprava. Individuální doprava ve smyslu přepravy svým vlastním automobilem, hromadná doprava ve smyslu veřejné linkové dopravy, městské hromadné dopravy nebo komerční dopravy.

Silnice se dle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, dělí na třídy, a to na dálnice (I. a II. třídy), silnice (I., II. a III. třídy; silnice I. třídy může být za zvláštních podmínek označena za silnici pro motorová vozidla), dále na místní komunikace (I. až IV. třídy) a účelové komunikace. Názvy tříd se mohou v mezinárodním srovnání lišit, ale základní rozdělení je takové, že vyšší třída charakterizuje vyšší kategorii.

1.1.2.2 Železniční doprava

Železniční doprava je významným členem dopravního sektoru. Dopravními prostředky jsou zde vlaky, které se dělí podle Šury (2012) na dieslové vlaky (motorové) a elektrické vlaky, které jezdí po elektrifikovaných tratích. Elektrifikace železnic je finančně náročná, liší se i samotné pořizovací náklady na vlaky. Elektrifikovaná forma je ekologickou variantou, nezatěžuje životní prostředí zplodinami.

Na železnicích může probíhat osobní i nákladní doprava. Nákladní je vždy komerční (privátní). Osobní dopravu lze rozdělit na veřejnou a komerční.

Hustota železniční sítě se odvíjí dle finančních možností například i na hustotě obyvatel konkrétního regionu. Dle Halla (2011) je vedle rozvoje železničních koridorů také nutný rozvoj železničních uzlů, elektrizace a například také i interoperabilita. Interoperabilita je pojem znamenající systémovou propojenost a účelovost, a to v mezinárodním hledisku.

1.1.2.3 Vodní doprava

Vodní doprava je silný hráč na poli převozu nákladů. Pro osobní účely je využívána spíše rekreačně, z turistických důvodů, pokud je brána v potaz doprava uvnitř kontinentu. Dle

Dopravní politiky České republiky pro léta 2005 až 2013 (MD, 2005) má vodní doprava uvnitř kontinentu malý význam, pokud sledujeme ukazatel přepravního výkonu. Je ale málo nehodová a hlučná čili by mohlo být příhodné ji podporovat a řešit podmínky splavnosti řek. Přímořské státy mají vodní dopravu z podstaty věci přístupnější a vytváří více možností. Společnost Evropská vodní doprava sdružuje správu vodních koridorů, v evropském měřítku je kupříkladu jeden z aktuálně probíraných projektů projekt D-O-L, tedy řeky Dunaj, Odra, Labe.

Vodní doprava může být osobní i nákladní.

1.1.2.4 Letecká doprava

Letecká doprava je osobního i nákladního druhu, a to v přepravě na střední a dlouhé vzdálenosti. V cestovních ruchu pro svou cílovou skupinu nemá konkurenci. Letectví je relativně mladé a rychle se rozvíjející. Dle Dopravní politiky České republiky pro léta 2005 až 2013 (MD, 2005) je letecká doprava nejrychleji se rozvíjející odvětví dopravy, a to v celosvětovém měřítku.

Letecká doprava může být osobní i nákladní.

1.1.2.5 Kombinovaná doprava

Kombinovaná doprava je silně protěžovaný druh dopravy. Vyznačuje se kombinací několika druhů dopravy. Jak specifikuje Novák (2006), kombinovaná doprava využívá dopravní infrastrukturu již zavedenou – železniční, silniční, vodní (vnitrozemskou i námořní) – ale také místa speciálně vytvořená pro kombinovanou přepravu, tzv. překladiště. Doprava, takto využívající několik typů dopravy, je podporována. Tímto způsobem definovaná doprava vstupuje do právní úpravy od Evropské unie v několika směrnících, které členské státy implementovaly do svého právního systému. Jak uvádí Novák (2015), u pojmu kombinovaná doprava se můžeme také setkat s pojmem intermodální přeprava. Dále se s kombinovanou dopravou vážou daňové slevy, které budou rozebírané dále v bakalářské práci.

1.1.3 Vymezení problematiky silniční a železniční dopravy

Tato práce se primárně zabývá srovnáváním dvou v mnoha aspektech odlišných druhů dopravy, dopravy železniční a dopravy silniční. Při logické nutnosti výběru mezi těmito dvěma druhy dopravy nesmíme opomenout, že důsledek tohoto výběru má značný vliv.

Tento vliv je pro účely této práce pojat jako zohlednění veřejných financí a dopad na životního prostředí. V silniční přepravě je zainteresováno mnoho podnikatelských zájmů, je protěžovanou dopravní aktivitou. Je hojně využívána, a tak je i hojně zdaňována. A to tak, že více, než je zdaňována železniční doprava (poplatek za použití železniční dopravní cesty). Z mezinárodního hlediska se daně liší (ač se Evropská unie snaží o harmonizaci daní) a právě tyto odlišnosti mají vliv na výběr cesty, zda s nákladním vozem vjet do určitého státu, či nikoli.

V silniční dopravě probíhají toky významného množství finančních prostředků, což je jeden z důvodů protěžování silniční přepravy. Zároveň ale automobily produkují látky, které mají neblahý efekt na životní prostředí. Jsou jimi již zmíněné emise látek na bázi uhlíku. V důsledku externality spojené s automobily, jak uvádí Parry (2007) jsou i náklady na infrastrukturu, nehodovost, nebo časové ztráty způsobené dopravními zácpami, produkce látek škodlivých pro životní prostředí (otázka globálního oteplování). Železnice mohou být naproti tomu ekologičtější formou přepravy, ale ne vždy tou preferovanou.

Silnice a železnice nejsou vždy jedna druhé komplementem, natož substitucí. Incentivy pro zatraktivnění železnic vytváří státní útvar mnohými způsoby.

Při rozhodování mezi silnicí a železnici hraje roli také subjektivní vnímání výhod a nevýhod spojených se silnicemi, či železnicemi. Náklady jsou významnou a rozhodující veličinou. Jak říká Baum (1973), uživatelé individuální dopravy mají tendenci podceňovat náklady spojené s touto formou přepravy. Lidé podle něj vnímají hlavně (někdy i pouze) náklady spojené s pohonným palivem, či ropou, a ne celkové náklady. Významným faktorem, který rozhodne, zda jedinec použije individuální, či veřejnou dopravu, je cena (dražší, levnější, zadarmo), ale také kvalita jízdy – její bezpečnost, rychlost, spolehlivost a jiné.

V rámci nutnosti zakomponování ekologických udržitelných postupů v dopravě je uvedená problematika v hledáčku nejen národních institucí, ale i samotné Evropské unie. Vztah silniční a železniční dopravy upravují strategické dokumenty, které někdy pouze indikativním přístupem vstupují do vývoje dopravního sektoru. Dokument Dopravní politika je příkladem dokumentu, který řeší aktuální problematiku oblastí a výhledové možnosti řešení dopravních záležitostí. Jednotlivý popis těchto významných dokumentů bude nabídnut v další části práce.

1.2 Daňová teorie v kontextu dopravních daní

V této části bakalářská práce vymezuje daňovou teorii potřebnou k vlastní analýze. Práce se zaměřuje na definice daně, rozdělení daní a jejich funkce. Zároveň bude popsán ekonomický základ pro daň jako takové, jmenovitě jde o cenovou elasticitu a externalitu. V posledních kapitolách teoretické části budou vykresleny jednotlivé možnosti zdanění dopravy v obecném slova smyslu.

1.2.1 Terminologie: daň vs. poplatek

Příjmy do veřejných rozpočtů můžeme rozdělit na několik podskupin. Z povahy věci jsou to transfery financí. Jak uvádí Kubátová (2015), jsou to daně, poplatky, dary a půjčky. Každý z těchto druhů příjmů má specifické vlastnosti a význam. Je důležité je rozlišovat, protože příjmy z dopravních daní (i jiných druhů daní) jsou různorodé a povaha těchto financí pomáhá porozumět daňovým funkcím a snahám o jejich naplňování.

Podle Kubátové definice daně zní: *„Daň je povinná, nenávratná, zákonem určená platba do veřejného rozpočtu. Je to platba neúčelová a neekvivalentní. Daň se pravidelně opakuje v časových intervalech (např. každoroční placení daně z příjmů) nebo je nepravidelná a platí se za určitých okolností (např. při každém převodu nemovitosti).“* (Kubátová, 2015, str.15-16)

Významná je daňová neúčelovost. Tím se rozumí fakt, že finance nejsou placené za konkrétním účelem, že tyto prostředky nemají předem daný účel, o kterém by jejich poplatník předem byl spraven. Vlastnost pojmenovaná jako neekvivalentnost znamená, že poplatník daně nemá zaručeno, že získá za odvedení daně stejnou protihodnotu v jakékoli formě.

Výklad pojmu poplatek dále zní: *„Poplatek je peněžním ekvivalentem za služby poskytované veřejným sektorem. Jako takový je účelový, dobrovolný, nepravidelný a nenávratný.“* (Kubátová, 2015, str.16)

Poplatek je tedy platbou, za kterou poplatník získá odpovídající protihodnotu. Příkladem může být poplatek spojený s vydáním občanského průkazu – platba je tedy za vykonanou službu, po vykonání dané služby, či po započnutí administrativního procesu – protihodnota je zřejmá.

Takto vykreslené rozdělení pro nás relevantních příjmů do veřejných rozpočtů je významné. Ač definice je přesná a nezpochybnitelná, může se vyskytnout matoucí situace. Například, jak uvádí Chmelová (2015), když transfer označený jako daň má ve své povaze prvky poplatku. Popsání této problematiky je podstatné, pokud ji vztáhneme k dopravním daním uvaleným na silnice a železnice, a primárně bude zakomponována v analytické části.

1.2.2 Ekonomické pozadí dopravních daní vzhledem k elasticitě a externalitám

Cenová elasticita je ekonomický fenomén, který přišel na ekonomický svět už na konci devatenáctého století a ekonom s ní spojovaný je Alfred Marshall. Jak uvádí Holman (2005), **cenová elasticita poptávky** udává, jak se změni množství, které je žádané, pokud se změni jeho cena. Tyto změny jsou v procentuálním vyjádření. Do vzorce tedy vstupuje složený zlomek: změna množství ku poptávanému množství to celé děleno změnou ceny ku ceně před změnou.

Jak vymezuje Holman (2005), hraniční hodnota je 1. Pokud cenová elasticita se rovna jedné, výsledek je tzv. jednotková elasticita. To znamená že změna ceny nemá vliv na spotřebitelovo rozhodování o poptávaném množství. Pokud cenová elasticita vyjde větší než 1, značí to elastickou poptávku, a tedy že zvýšení ceny vede k poklesu žádaného množství. Poslední možností zbývá situace, kdy výsledek je menší než 1, což indikuje neelastickou poptávku, a změna ceny zvýší poptávané množství – konkrétně změna ceny co do absolutní hodnoty je menší než změna poptávaného množství; tedy že jednoprocentní změna ceny má za efekt větší než jednoprocentní zvýšení žádaného množství.

Znalost jednotlivých produktů a cenových elasticit s nimi spojených je výhodná pro tvůrce cen. Umožňuje pracovat s cenou a předpokládat efekt, který má na prodávanou jednotku. Produkty, nebo služby, které mají neelastickou poptávku, jsou strategické, ale pozornost není zaměřena pouze na ně. Cenová elasticita zasazená do rámce dopravy je významná. Jak uvádí Baum (1973), elasticity poptávky po veřejné dopravě jsou různé v různých státech a liší se například také v otázce, cestujeme-li na kratší, nebo delší vzdálenost.

Litman (2004) definuje křížovou elasticitu. Ta nám ukazuje změnu žádaného množství u první komodity, když se změní cena druhé komodity. Zasazuje tento ekonomický jev do kontextu dopravy pro dvojici automobilové a tranzitní (hromadné) dopravy. Byly zkoumány impulsy pro veřejnou dopravu pro uživatele osobní a naopak. Závěrem je, že spíše, než změna ceny veřejné dopravy je změna ceny auta (na vyšší) dobrým motivem pro užívání veřejné dopravy. Výsledkem je, že v krátkém období je křížová elasticita relativně menší než v dlouhém období – čili, že změna ceny vyvolá změnu poptávaného množství až po uplynutí určité doby.

Z jiného úhlu pohledu, který spojuje dopravu s cenovou elasticitou poptávky, je příhodné zmínit další významnou práci. Jak uvádí Ševčík a Rod (2010), na trhy s pohonnými látkami bývá pohlíženo jako na neelastické trhy. Je ale nutné brát v úvahu realitu a dobře pracovat s domněnkami o elasticitě určitého produktu. Jak je dále v práci uváděno, benzín a nafta mají odlišné elasticity, konkrétně u nafty hraje roli dopad mezinárodní konkurence. Vlády zemí mohou vzhledem k údajné elasticitě nastavit kupříkladu spotřební daň výše, či níže než okolní země, a dopad je značný. Pokud prvotní předpoklad o elasticitě není správný, výběr daní může být nižší než očekávaný. Jak je v práci řečeno, je rovněž důležité brát v úvahu například geografickou polohu dané země.

Externalita je další ekonomický jev, který svou podstatou zapadá do rámce tématu. Jak říká Fuchs (2005), externality přináší nejednoduché prostředí a jsou zdrojem nedokonalostí na trhu. Vytváří externí jevy, které ovlivňují subjekty ve svém okolí. Dopad na tyto subjekty nebývá odškodněn. Jedinec, který provozuje aktivitu produkující externí efekty, nenese plně všechny náklady. Dopad externalit může být pozitivní, či negativní – od tohoto rozdělení se odvíjí samotné označení.

Pozitivní externalitou může být například čerpání tepla ze zapnutého topení v sousedním bytě. Výhody tepla tedy užívá i někdo druhý, kdo za něj nezaplatil. Je užitečné zmínit pojem zvaný jako Mohringův efekt. Nové vstupy zlepšují dosavadní dopravní systém, například i z pohledu nákladů, a poptávka je podnícena a poptávané množství zvýšeno – Mohring (1972). Negativní externalitou může být například kouř z cigaret (příklad velmi často uváděný) či produkce látek, které poškozují životní prostředí.

Externalitám lze jen těžko předejít stoprocentně, a proto je důležité eliminovat dopady. Podle Fukse (2005) má stát významný nástroj pro redukci dopadů externalit, a tím je zákonodárství a legislativní úpravy.

Pro řízení velikosti negativního dopadu externalit jsou také užitečné daně. Vyšší zdanění pro aktivity a služby vede k nižšímu užívání, pokud tedy aktivita nemá neelastickou poptávku. Pojem internalizace externalit je jev, který se pojí s narovnáním nákladů férově směrem na znečišťovatele a v právním rámci jej pro kontext pozemních komunikací upravuje například směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/76/EU.

Z dopravního hlediska jsou externality jevem, který je všudypřítomný. Parry (2007) uvádí externality, které vytváří automobily, a popisuje politický přístup. Automobil je závislý na rozsáhlé infrastruktuře, způsobuje vedlejší efekty v podobě skleníkových plynů, dopravních zácp a nehod. Příhodná politika spojená s problematikou externalit se nabízí ta, která by každý rok postupně eskalovala výši daně z pohonných hmot. Aby se zvyšovaly příjmy, musel by tento administrativní systém být propracovaný a být schopný reagovat například i na cenové šoky a případně být s to poupravit takto nastavenou politiku.

1.2.3 Rozdělení daní

Dělit daně lze podle více charakteristik. Několik základních třídění a následných popisů uvádí například Kubátová (2015), je to dle vztahu k důchodu, podle zdaňované aktivity či produktu, nebo například podle charakteru jednotky, z níž se daň platí. Třídění se nabízí více, a to i dle více autorů.

Podle vztahu k důchodu daně dělíme na daně přímé a nepřímé. U daní přímých se předpokládá, že jsou placeny z vlastního důchodu poplatníka a jsou neprenositelné. Příkladem daně přímé může být daň z důchodu a daň majetková. U daní nepřímých se předpokládá, že je jedinec, který daň odvádí, ji neplatí ze svého důchodu a že podstata placení je přenášena na dalšího jedince, a to formou zvýšení ceny. Příkladem nepřímé daně mohou být spotřební daně nebo kupříkladu cla. Dále můžeme zmínit daně, které tzv. nejsou ani přímé, ani nepřímé, a těmi jsou například příspěvky na sociální pojištění nebo místní poplatky v ČR.

Poslední vybrané třídění dle Kubátové (2015) může být tedy podle zdaňované aktivity či produktu/objektu. Tak se daně třídí na daně z důchodu (příjmu), daně ze spotřeby a daně z majetku. Jiné rozdělení se vztahuje k druhu veličiny (jednotky), z níž se daň platí. Záleží na tom, zda se zdaňuje stav vyjadřující množství (kapitál) – poté jde o kapitálové daně. Do této kategorie patří například stavy zásob či nemovitý majetek.

Konkrétní název daně spadající do kapitálových daní je například daň z majetku. Mluvíme-li o přesunu, o toku jednotek, nazýváme takové daně jako běžné. Tok je pomocné označení pro časový úsek, ve kterém se daní. Bývá jím zpravidla měsíc či rok. Mezi významné běžné daně je možné uvést spotřební daň, daň z přidané hodnoty a důchodové daně.

Zajímavostí je problematika spojená se společnou daňovou politikou, kterou nadnárodní organizace uplatňuje na jednotlivé státy dle daného vzoru. Jednotlivé státy se liší v mnoha aspektech a není jednoduché (ač to může být chtěné) celoplošně zavést stejné zdaňovací podmínky. Je možné takto mluvit o Evropské unii, která tuto roli plní pro své členské státy.

1.2.4 Funkce daní

Funkce daní jsou deklarované úlohy daní, které ospravedlňují jejich existenci. Samotné dělení funkcí daní může být rozdílné dle instituce, která je provádí. Jak uvádí Vančurová a Láchová (2016), funkce daní se dají členit, a to na funkci fiskální, alokační, redistribuční, stimulační (regulatorní) a stabilizační.

Fiskální funkce

První funkcí daní je fiskální funkce. Ta je elementární a nelze ji opomenout. Souvisí se základní vlastností daní a tou je schopnost vytváření příjmů do veřejného rozpočtu (rozpočtů).

Alokační funkce

Druhou funkcí v pomyslném pořadí je funkce alokační. Ta je významný pomocník v situacích, kde samotný trh, jeho mechanismy a efektivnost, selhávají. Stát může například snížit daňovou povinnost lidem, kteří vynakládají své prostředky na aktivitu, která je v očích státu vítaná (např. očkování). V takové situaci se mluví o tzv. daňové podpoře. Mezi další nástroje státu patří například odlišné sazby daně z přidané hodnoty u různých komodit či možnosti odpočtu určitých položek od základu daně z příjmů. V kontextu dopravního sektoru lze zmínit fakt, že dopravní tepny mnohdy splňují podmínky síťového odvětví, mohou být veřejným statkem. Poskytování veřejné dopravy jako veřejného statku je náročné díky vysokým nákladům a daně mohou vhodně alokovat finance. Stát vstupuje jako budovatel infrastruktury. Mimo jiné proto, že není vždy

možné, aby si každý jedinec zařídil výstavbu dopravní cesty, od svého domu do cíle cesty ze svých nákladů.

Redistribuční funkce

Další funkcí je funkce redistribuční. Ta má základ v myšlence snižování velkých nerovností mezi příjmy jednotlivých osob, přičemž použití nástrojů pro větší redistribuci záleží na vládách jednotlivých zemí. Stát může uvalit vyšší daň na vysokopříjmové skupiny a redistribuovat finance chudším například pomocí transferů. Určení hranice vysokopříjmových skupin se odvíjí od základu daně.

Stimulační a regulatorní funkce

Pomocí stimulační funkce může být daň využita k pobízení. Do této funkce můžeme zahrnout funkci regulatorní, tu ve smyslu odrazení. Tuto funkci můžeme tedy rozdělit na pozitivní stimulaci a negativní stimulaci. Pozitivní stimulace je spojená s předpokladem, že odvádění daní může být vnímáno jako škoda (újma) a stát garantuje tedy okolnosti, za kterých je možné snížit si daňovou povinnost. Negativní stimulace v kontextu regulatorních tendencí je viditelná například u vyšších spotřebních daní u produktů, jejichž konzumace či využívání zatěžuje okolí nebo například přímo životní prostředí. Jako příklad může být uvedena spotřební daň z cigaret, alkoholických nápojů či dopravní daně v silničním sektoru.

Stabilizační funkce

Poslední funkcí, která uzavírá rozdělení funkcí daní dle Vančurové a Láchové (2016), je funkce stabilizační. Ta koresponduje s hospodářským cyklem a pomáhá jej vyrovnávat. Je založena na principu, že v období prosperity by lidé odváděli více daní a tvořil by se tak záchranný finanční polštář pro relativně horší období. V čase stagnace by lid měl tedy rezervu a zároveň by mu bylo dovoleno odvádět méně daní, aby se cyklus znovu nastartoval. Tato funkce je smysluplná, ale bohužel stojí i padá s aktuální politickou situací dané země.

Rámec dopravy

Výše uvedený seznam funkcí daní lze vztáhnout k určitému sektoru. Pokud je brána v potaz doprava, je užitečné vyzdvihnout funkci fiskální. Výběr financí z dopravních daní zvýrazňuje rozdíly mezi jednotlivými druhy dopravy. Alokační funkce je viditelná, pokud uvažujeme dopravu jako veřejný statek a problematiku s ní spojenou. Pomocí funkce

stimulační a regulatorní lze vidět deklarované tendence (a jejich naplňování) ve zvýhodnění toho či onoho druhu dopravy. Stimulační tendence vidíme například v podpoře výstavby objektů spojených s dopravou. Ač se může jeden druh dopravy jevit výhodně z fiskálního hlediska, druhotně je nutné i vnímat, zda neexistují snahy o regulaci tohoto sektoru. Mimo jiné i z tohoto důvodu je práce v praktické části dále zaměřena na důležitou dvojici funkcí daní: fiskální a stimulační (regulatorní) funkci.

1.2.5 Možné druhy daní v silniční dopravě

Pro formování vývoje dopravy, její modernizace, pro ovlivňování skladby účastníků dopravy v jednotlivých sektorech jsou potřebné vhodné nástroje. Bakalářská práce se primárně zabývá daňovými nástroji, nejsou ale jedinou možností.

Daně v silniční dopravě mohou být a často jsou různé. Takových daní je uvalených více a jsou rozdílné, tak, aby diversifikovaly finance. Každý stát realizuje dopravní daně (konkrétně silniční) podle vlastního rámce. Je ale pravdou, že stát, který je členem nadnárodní organizace, sleduje i její cíle ve směřování daňové politiky. Pro Evropu hraje tuto roli Evropská unie, která vyvíjí snahu o harmonizaci spotřebních daní v rámci EU.

Silniční doprava v sobě obsahuje dopravu nákladní i osobní. Účel použití dopravního prostředku má vliv na míru zdaňování.

Dělení silničních daní může být následující (dle jednotlivých zdrojů uvedených v následném popisu):

- Pravidelné
 - Výkonové – mýto
 - Časové – dálniční známka
 - Silniční daň, daň z minerálních olejů
- Jednorázové – poplatek za registraci vozidla, DPH
- Jiné – např. daň vázaná na délku vozidla, či na jeho hmotnost

Každá z daní se uplatňuje za jiných podmínek a má jiné výhody a nevýhody. Ne všechny daně výše zmíněné používá každá země.

Výkonové a časové zpoplatnění je v případě ČR popsáno v zákoně č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, kde jsou specifikovány podmínky takového zdanění. Zákon říká, že **mýto** je uvaleno, pokud se uvažuje druh vozidla a délka ujeté vzdálenosti na zpoplatněné silnici. **Časový poplatek** je používán, pokud se sleduje časové období, ve kterém řidič mohl vjet na zpoplatněnou komunikaci. Vždy musí být použit jeden, či druhý druh zpoplatnění – ne oba naráz. Oba typy zpoplatnění jsou do určité míry spravedlivé a odpovídají míře zátěže, kterou vozidlo vytváří. Často se můžeme setkat s rozdělením podle váhy vozidla.

Daň silniční je významným zdrojem veřejných financí. Jak uvádí Vančurová a Láchová (2016), daň silniční může být pojata jako selektivní daň ze spotřeby, daň z užívání. Upravuje ji v rámci ČR zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční. Jak říká Tesařová (2012), daň silniční (daň z motorových vozidel) je v Evropě hojně používaná daň. Bývá pojata jako daň majetková, ale záleží na právních úpravách jednotlivých zemí. Sazby daně silniční jsou odstupňovány dle fyzikálních aspektů jednotlivých vozů, které mají dopad na životní prostředí a na kondici pozemních komunikací.

Spotřební daň z minerálních olejů je daní zpoplatňující palivo, které pohání automobily. Je odlišná pro různá paliva a tento fakt může být problematický, jak uvádí Ševčík a Rod (2010). V obecném pojetí by tato daň měla být ale smysluplná, jelikož sleduje rozdíly v jednotlivých palivech, v zátěži, kterou vytváří, v dostupnosti paliva či v složitosti konstrukce motoru, který bude poháněn určitým palivem.

Mezi jednorázové poplatky za použití vozidla je možné zařadit poplatek za registraci vozidla nebo daň z přidané hodnoty. **Daň z přidané hodnoty** (dále jen DPH) je neopomenutelným častým zdaněním a tvoří stěžejní zdroj veřejných peněz. Platí ji účastníci nákupu či prodejci většiny zboží a služeb (v dopravě: koupě nového vozu, daň z benzínu, daň z poplatku). Jak uvádí Čáp (2011), společně se spotřební daní z minerálních olejů DPH plní určitou funkci regulatorní. DPH má několik sazeb a Evropská unie ji právně také upravuje.

V ostatních členských státech Evropské unie existují i jiné daně. Některé jsou obdobami výše zmíněných daní, některé jsou ojedinělé. Jak uvádí Tesařová (2012), kupříkladu v Belgii je možné mluvit o tzv. „taxe de mise en circulation“ která zpoplatňuje dopravní vozidlo delší než 7,5 metrů za zvláštních podmínek. Nebo například ve Finsku je možné zmínit daň zvanou Autovero, která je uvalená na vozidla vážící méně než 1875 kg.

1.2.6 Možné druhy daní v železniční dopravě

Daně v železniční dopravě mají odlišnou povahu. Železniční doprava je jiné povahy než doprava silniční. Železniční dopravu lze ale stejně jako tu silniční rozdělit na dopravu osobní a nákladní. Osobní dopravu lze dále rozdělit na dopravu veřejnou a komerční. Od toho se také odvíjí obecné možnosti jejího zdaňování.

Provozovatel dráhy má pravomoc uvalit poplatek spojený s přepravou po železnici a jím je **poplatek za použití železniční dopravní cesty**. Cena se odvíjí od jednotky výkonu. Tento poplatek je regulovanou cenou a regulačním úřadem je v tomto smyslu Ministerstvo financí.

Pro železniční přepravu také platí DPH. Tu je možné v širokém záběru uvažovat v kontextu silniční i železniční dopravy.

Jak říká Vančurová a Láchová (2016) je možné se zmínit tzv. daně z energií, které mají ekologický rozměr. Do těchto daní patří daň z pevných paliv, daň ze zemního plynu a za třetí daň z elektřiny. **Daň z elektřiny** bakalářská práce popisuje u železniční dopravy, jelikož legislativní tvůrci této daně berou v potaz vyšší ekologičnost provozu vlaků, a proto může být kolejová doprava od této daně osvobozena. Jak říká Březina (2009), tato daň navozuje myšlenku rozšíření dopravních prostředků, které jsou poháněné elektřinou. Problémem ale zůstává fakt, že elektřinu vyrábějí elektrárny, které samy rovněž druhotně produkují emisní látky.

2 Praktická část

Praktická část je rozdělena do několika podkapitol a provádí analýzu České republiky v letech 2005 až 2016. V prvních dvou kapitolách budou popsány strategické dokumenty, které se vyjadřují k dopravním podmínkám a k vývoji jednotlivých sektorů. Stejně podstatné je vymezit instituce, které upravují dopravní sektory. Pro další účely v bakalářské práci je brán zřetel na významnou dopravní dvojici silniční a železniční dopravy. Samotná analýza se již týká zdanění těchto dvou sektorů a specifikace fiskální a stimulační (regulatorní) funkce vztažené k silniční a železniční dopravě. Závěrem je komparace silniční a železniční dopravy pomocí porovnání naplňování podstaty jednotlivých funkcí dopravních daní.

2.1 Strategické dokumenty upravující politiku zdanění dopravy

Na úvod vymezení jednotlivých relevantních strategických dokumentů je užitečné zasadit je do rámce institucí. Tyto dokumenty vychází z jednotlivých správních celků. Nejvyšším je samotná Evropská unie, která reguluje vývoj podstatných národohospodářských aktivit. Na národní úrovni mají slovo jednotlivé státy, v našem případě Česká republika. Uvnitř národního rámce je brán zřetel primárně na Ministerstvo dopravy, dále logicky navazuje Státní fond dopravní infrastruktury, Správa železniční dopravní cesty a Ředitelství silnic a dálnic.

2.1.1 Dokumenty Evropské unie

Dokumentů vydaných Evropskou unií na různá témata je nepřehledné množství. Práce vybírá pouze některé, které zapadají do kontextu dopravy.

Evropa 2020

Evropa 2020 je strategický obsáhlý dokument Evropské komise, který byl vydán v roce 2010. Obsahuje strategii pro růst EU. Název celé strategie je „Evropa 2020. Strategie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění.“

Dokument definuje každý z uvedených růstů a jednotlivé iniciativy s nimi spojené. Evropská komise tímto dokumentem vyjádřila snahu o nový dlouhodobý přístup k růstu celé unie v pokrizovém období. Komise definovala pět cílů, které se dotýkají těchto oblastí: výzkum a inovace, zaměstnanost, vzdělávání, změna klimatu a energie a v neposlední řadě boj proti chudobě.

K cíli, který se týká klimatu a energie, se váže strategie 20-20-20. Jak popisuje Jandl (2008), strategie 20-20-20 znamená snížení emisí o 20% do roku 2020 a závazek dvacetiprocentního podílu obnovitelných zdrojů na celkové výrobě elektřiny.

Bílá kniha

Bílá kniha je druh evropského dokumentu, bývá spojována s tzv. Zelenou knihou a více rozvádí její doporučení. Bílá kniha hovořící o dopravě je „Bílá kniha – Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“. Je z roku 2011 a představuje vize do roku 2020, potažmo 2030 a výhled do roku 2050.

Tento dokument se vyjadřuje k různým aspektům rozvoje dopravy, kterými je potřeba se zabývat, protože jsou problematické nebo protože jsou aktuální. Nabízí vysvětlení závažnosti a náhled na možnosti řešení, ale nepředepisuje přesné návody na plnění a není svazující.

Tento dokument například doporučuje snížení emisí o 60 %. Toho navrhuje dosáhnout pomocí snížení závislosti na ropě, zvýšení multimodálních možností nebo snížení energetické náročnosti vozidel. Je podstatné si uvědomit, že jde o dokument EU a míří tedy na všechny státy, které jsou jejím členem. Mezi další podobné cíle dokumentu patří globální rovnocenné podmínky pro přepravu, čistá doprava, jednotný dopravní prostor; dokument se vyjadřuje též k inovacím. Závěrem uvádí, že nutné jsou silné iniciativy na jednotlivých úrovních a že vypracovaný podklad je určitým předstupněm faktických legislativních úprav, které budou provedeny dle principu subsidiarity.

Setkáme se zde také s myšlenkami zvýhodnění jiných druhů dopravy než silniční. Je zde definován cíl pro přepravu na středně dlouhé vzdálenosti, že do roku 2050 by se většina cestujících měla přesunout například na železnice či vodní dopravu.

Politika soudržnosti

Další je možné zmínit princip politiky soudržnosti, který je stěžejní i v rámci dopravního sektoru. Základní principy této politiky upravuje Rozhodnutí rady ze dne 6.10.2006 o strategických obecných zásadách Společenství pro soudržnost. Mezi základní zásady patří zvýšení atraktivity členských států, podpora inovace a nových technologií a opatření týkající se trhu práce. Jedním z nezbytných faktorů pro rozvoj trhu práce a jeho růstu je kvalitní dopravní infrastruktura. Infrastruktura je nezbytná k hospodářskému rozvoji a investice by měly být posouzeny z pohledu několika kritérií. Například investice do infrastruktury je nutné rozlišovat dle vlastností daného regionu. Měla by být posouzena již vybudovaná infrastruktura a její současná hustota. Zároveň je nutné myslet na možné druhotné dopady investičních projektů. Investice do infrastruktury musí být udržitelné v dlouhodobém hledisku, jak stanovuje Bílá kniha.

Harmonizace spotřebních daní v EU

Problematiku harmonizace spotřebních daní vkládá tato bakalářská práce do této kapitoly díky společné tématice Evropské unie.

Evropská unie je celek zahrnující rozdílné země. Tyto země jsou rozdílné i z pohledu nastavených daní. Jak popisuje Nerudová (2005), pro rozvoj vnitřního trhu a usnadnění komerční provázanosti byla mimo jiné nezbytná myšlenka harmonizace spotřebních daní. Rozdílné sazby daní mají z pohledu EU neblahý vliv na konkurenceschopnost (z pohledu jednotlivých států je to naopak). V minulém století v mnoha členských státech existovala nedokonalá tzv. kumulativní kaskádová daň z obratu. Negativa s ní spojená mohla narušovat hospodářskou soutěž. V přístupu k harmonizaci se nabízí více cest a úplná harmonizace postupně přestala být prioritou. Tendence je přiblížit k sobě daňové podmínky jednotlivých zemí, a to pomocí vhodných nástrojů, například určením snížených sazeb daní. Takto nastíněný trend je promítnut v několika směrnicih Evropské unie.

Spotřební daně z minerálních olejů, obecně pohonných hmot či paliv, jsou popsány v právní úpravě EU, která specifikuje jednotlivé minerální oleje nebo látky používané jako pohonná hmota. Je možné zmínit směrnici č. 2003/96/ES (a její následné revize), která rozšiřuje seznam paliv i o zemní plyn, uhlí a elektrickou energii. Rozdílné sazby

jsou v souladu s rozdílnými účely užití energie a také s rozdílnou produkcí látek škodlivých pro životní prostředí.

Dílčí závěr

Z vybraných strategických dokumentů je vidět silná tendence k regulaci. Vyjmenované charakteristiky výše zmíněných dokumentů se týkají převážně dopravy, ale EU se vyjadřuje i k jiným oblastem ekonomie. Jakožto nadnárodní organizace mluví ke všem členským státům bez rozdílu. Je například ale nutné brát v potaz, že vnitrozemské státy mají jiné možnosti než přímořské a naopak. Následná realizace strategických cílů je tedy citlivá na konkrétní podmínky jednotlivých států.

2.1.2 Dokumenty České republiky

Dokumenty České republiky nevyhnutelně spojují strategické cíle dokumentů Evropské unie a zároveň dodávají národní pohled do dané problematiky.

Časové vymezení této bakalářské práce je od 2005 do 2016. Počáteční rok 2005 sleduje první rok Dopravní politiky pro léta 2005 až 2013 a rok 2016 je posledním rokem z období Dopravní politiky 2014 až 2020, pro který jsou k nalezení relevantní data.

Následující výčet strategických českých dokumentů není vyčerpávající, pro kontext práce byly vybrány pouze některé dokumenty. Zároveň vyjmenované dílčí charakteristiky jsou pouze nastíněním těchto dokumentů. Bakalářská práce se snaží zhruba popsat strategické dokumenty a pozastavit se u bodů relevantních k tématu této práce.

Dopravní politika České republiky pro léta 2005-2013

Dopravní politika pro léta 2005 až 2013 sledovala programové období Evropské unie. Dopravní politika je obecným dokumentem, který popisuje východiska a cíle, které jsou potřebné k naplnění podstaty dokumentu. Deklaruje, co stát musí učinit, co učinit chce a co učinit může. Zaměřuje se na zlepšení podmínek dopravní obslužnosti, dále například na racionální používání automobilů. Při plnění jednotlivých cílů je uplatňován princip subsidiarity. Řešení problémů musí probíhat na nejnížší úrovni v samosprávním celku.

Východiskem je například Bílá kniha EU o evropské dopravní politice do roku 2010 či předcházející Dopravní politika České republiky.

Podstatou tohoto dokumentu je například vhodná dělba práce mezi jednotlivými druhy dopravy. Individuální a hromadná doprava se nevyvíjí dostatečně stejně, možnost individuální přepravy je s časem vyšší a modernizace silniční infrastruktury je kvalitnější než modernizace dopravy železniční.

Dopravní politika také popisuje financování dopravy. Ministerstvo dopravy odpovídá, na základě několika zákonů, za rozvoj, výstavbu a údržbu dopravní infrastruktury. K tomuto účelů byl zřízen například Státní fond dopravní infrastruktury.

Mezi další rozebírané kapitoly můžeme zmínit harmonizaci podmínek přepravního trhu a zpoplatnění uživatele. Od roku 2006 se bude postupně zavádět výkonové zpoplatnění. Co se týče železnic, tak způsob výpočtu poplatku za použití dopravní cesty může být harmonizován s poplatkem u silnic.

Dopravní politika ČR pro období 2014-2020

Dopravní politika pro toto období je strukturována velmi podobně jako předchozí Dopravní politika.

Mezi její východiska pro přípravu dopravní politiky patří například výše popsaná strategie Doprava 2020, Strategie udržitelného prostoru, či Bílá kniha – cesta k jednotnému dopravnímu prostoru. Z této Bílé knihy byl přejet jeden konkrétní cíl, který by snížil uhlíkové emise o žádaných 60 % do roku 2050, a tím je:

„Přesunout 50 % přepravy nákladů na střední a dlouhé vzdálenosti ze silniční na železniční a vodní dopravu a v případě osobní dopravy výrazně zvýšit podíl železniční dopravy (a to i z dopravy letecké na vzdálenosti do 1000 km, zatímco letecké dopravě se tím uvolní prostor pro dálkové lety.)“ (MD, 2013, str. 8)

Cílem Dopravní politiky je vyvářet podmínky pro rozvoj dopravní infrastruktury s přihlédnutím k vlastnostem jednotlivých druhů dopravy a socio-ekonomickým možnostem rozvoje. Dále se vyjadřuje například ke konkurenceschopnosti ČR na dopravním trhu, k otázce veřejné dopravy či bezpečnosti dopravy.

V oblasti financování Dopravní politika zmiňuje, že i nadále je aktuální snaha o harmonizaci poplatků za využití železniční cesty, ale je třeba brát zřetel na příjmy

Správy železniční dopravní cesty, jelikož z těchto příjmů je zpětně provozován železniční park.

Opatřením ve sledování finančních cílů je také stabilizace příjmů SFDI či součinnost systémů elektronického mýtného v rámci EU. Vedle klasických zdrojů financování dokument zmiňuje například také internalizaci externích nákladů, což by mohl být inovativní zdroj peněz.

Koncepce veřejné dopravy 2015–2020 s výhledem do roku 2030

Tato Koncepce je strategickým dokumentem Ministerstva dopravy. Materiál navazuje na Zelenou knihu Ministerstva dopravy, ve které bylo mimo jiné položeno 31 otázek odborné veřejnosti, které jsou nadále zpracovány v Koncepci. Veřejnou dopravou se rozumí převážně služby osobní drážní dopravy a veřejné silniční (linkové) dopravy.

Cílem Koncepce je, aby veřejná doprava byla chápána jako kvalitní alternativa individuální dopravy. Měla by být zajištěna stabilní, rychlá a konkurenceschopná veřejná doprava, která bude účelně provázána s ostatními druhy dopravy.

Skrze jednotlivé priority jsou popisovány dílčí situace. Propracovaná a kvalitní dopravní obslužnost je jedním ze základních kamenů. Významný je vztah veřejných služeb ke službám komerčním a zároveň i k dopravní infrastruktuře.

Strategický rámec udržitelného rozvoje České republiky

Strategický rámec udržitelného rozvoje byl zpracován v roce 2010 Ministerstvem pro životní prostředí. Tato publikace České republiky (2010) je namířena na odbornou i neodbornou veřejnost a poukazuje, že je nutné ji chápat v dlouhodobé perspektivě. Je také vodítkem pro další koncepce v lince tohoto tématu a je jedním z východisek pro aktuální Dopravní politiku.

Mezi globální cíle patří ochrana životního prostředí, ekonomická prosperita, sociální soudržnost a mezinárodní odpovědnost. Dále podrobně rozpracovává principy a jednotlivé prioritní osy s cíli a podcíli. Kupříkladu v prioritní ose naměřené na ekonomiku a inovace hovoří tento dokument o nutnosti zkvalitnění dopravy a zvýšení její bezpečnosti tak, aby byla národní ekonomika dynamická a aby byla podpořena konkurenceschopnost.

V podmínkách implementace dokument nastiňuje princip tří pilířů udržitelného rozvoje, kterým je rovnováha mezi vývojem ekonomické, sociální a environmentální stránky života.

Dílčí závěr

Strategické dokumenty České republiky značně přejímají stanoviska a cíle Evropské unie. Jsou povinni tak činit vzhledem k nastaveným podmínkám členství.

EU takto směřuje všechny státy pod sebou, bez výjimky. Některé přejímané cíle mohou být konkrétně pro Českou republiku příliš ambiciózní a nelehce dosažitelné. Kupříkladu se takto může jevit citovaný cíl o přesunu velké části přepravy ze silnic na železnice a výrazném zvýšení železnic v osobní dopravě. Dále v praktické části bude analýze tohoto cíle a snaze o jeho naplňování věnován relevantní prostor.

2.2 Instituce zastřešující sektor silniční a železniční dopravy

V následující kapitole budou popsány instituce, které spravují silniční nebo železniční dopravu a upravují podmínky jejich zdanění. Hierarchie je stanovena od nejvyšší nadnárodní, ke specifickým v České republice.

Evropská unie

EU, jakožto nejvyšší evropská instituce, která tvoří strategické dokumenty, doporučení, či vyhlášky. Jak uvádí server Europa.eu (2017) EU je významnou nadnárodní organizací, která má 28 členů. Zakládajícími členy byly v roce 1958 Belgie, Francie, Itálie, Lucembursko, Nizozemsko a Německo. Další členové k dnešnímu datu jsou Bulharsko, Česká republika, Dánsko, Estonsko, Finsko, Chorvatsko, Irsko, Kypr, Litva, Lotyšsko, Maďarsko, Malta, Polsko, Portugalsko, Rakousko, Rumunsko, Řecko, Slovensko, Slovinsko, Španělsko, Švédsko, Spojené království (Spojené král. v jednání o vystoupení z EU).

Jak uvádí Valeš (2010), první a druhá světová válka byly podněty pro vytvoření nadnárodní organizace. Její přínos měl být ekonomický a sociální a společenství mělo pomoci zajistit světový mír. V roce 1950 bylo založeno Evropské společenství uhlí a oceli, cílem bylo vytvořit společný trh. Platnost smlouvy byla stanovena na 50 let. Důležitými smlouvami jsou tzv. Římské smlouvy, na základě kterých vzniklo Evropské hospodářské společenství a Evropské společenství pro atomovou energii. Evropské společenství vzniklo spojením tří výše zmíněných organizací.

Je významné zmínit Maastrichtskou smlouvu (lze ji pojmenovat „smlouva o EU“), která definovala základní pilíře EU a oblasti jednotlivých politik sociální, hospodářské či měnové sféry.

Česká republika vstoupila do EU v roce 2004, společně s dalšími 9 zeměmi. Rozšíření to bylo páté a do té doby největší co do počtu států.

Česká republika

Česká republika jako národní úroveň institucí zastřešujících dopravní sektor. Je samostatným státem v srdci Evropy. Vznikla 1.1. 1993 a jak uvádí tisková mluvčí ČSÚ Báčová (2016), obyvatel ČR přibýlo a je nás už přes 10,5 milionu.

Česká republika přejímá politiku danou od Evropské unie, ale implementuje do ní své podmínky, tak jako ostatní členské státy. Konkrétně v oblasti zdanění dopravy můžeme vidět rozdíl v nastavení českých dopravních daní a nastavených evropských podmínek zdanění v rámci harmonizace spotřebních daní.

Ministerstvo dopravy

Další logicky navazující českou institucí je Ministerstvo dopravy. Bylo zřízeno zákonem č.2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy ČR. Tento zákon definuje 14 ministerstev na území České republiky. MD je ústředním orgánem státní správy ve věcech dopravy, zároveň odpovídá za dopravní politiku v českém státě a do možné míry i za její uskutečňování. Od konce roku 2014 je ministrem dopravy Ing. Dan Ťok.

Pod tímto resortem jsou spravovány dílčí organizace. Ty, které se věnují dopravní infrastruktuře a které jsou pro nás tedy relevantní, jsou Správa železniční dopravní cesty a Ředitelství silnic a dálnic. V působnosti MD je také Státní fond dopravní infrastruktury.

Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI)

SFDI primárně upravuje zákon č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury. Tento zákon zřizuje sídlo SFDI v Praze. Dále stanoví, že majetek SFDI („Fond“) vlastní stát a finance, s kterými Fond hospodaří, mohou být použity na financování modernizace či úpravy silnic a dálnic. Mohou být použity za výstavbu drah či zavedení systému elektronického mýtného. Uvedené příklady jsou pouze některé z mnoha stanovených účelů financí.

Příjmy Fondu, dle tohoto zákona, tvoří například výnos silniční daně, podíl z výnosu spotřební daně z minerálních olejů, výnosy z časového poplatku a z mýtného a v neposlední řadě například dotace ze státního rozpočtu. Jak uvádí Chmelová (2015) uvedené daňové příjmy jsou garantované, a proto pro Fond významné, a vzhledem k zpětnému investování do infrastruktury je fiskální podstata těchto příjmů primární.

Další charakteristiky Fondu, jeho zásady činnosti nebo organizační strukturu, upravuje Usnesení Vlády České republiky ze dne 23. 11 2016 č. 1034 ke Statutu Státního fondu dopravní infrastruktury.

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC)

Ke konci roku 2002 došlo k zániku státní organizace České dráhy. Došlo k němu zákonem č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů.

Příjmem SŽDC je mimo jiné poplatek za použití železniční dopravní cesty. Mezi další příjmy patří například dotace ze SFDI a ostatní zdroje.

Začátkem roku 2003 vznikly tedy dvě nové organizace – České dráhy, a.s. a státní organizace Správa železniční dopravní cesty. SŽDC plní funkci vlastníka a provozovatele železniční dopravní cesty. Předmětem činnosti je tedy provoz dráhy, její údržba a modernizace a například také kontrola užívání a provozuschopnosti dráhy.

Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD)

Ředitelství silnic a dálnic, MD (1996), vzniklo k 1.1. 1997 na základě Zřizovací listiny v rámci rozhodnutí Ministerstva dopravy. Předmětem činnosti je správa dálnic a silnic I. třídy a zabezpečování jejich provozu a úprav. V kontextu předmětu činnosti také zabezpečuje plnění cílů dopravní politiky v oblasti silnic a dálnic.

2.3 Analýza zdanění silniční dopravy v ČR v letech 2005 až 2016

V první podkapitole je vymezen a charakterizován seznam daní v silničním sektoru, které jsou používány na příkladu České republiky. V této kapitole je také demonstrován vývoj sazeb. V druhé podkapitole je rozebrána fiskální funkce těchto daní vzhledem k inkasu daní, jak uvádí Státní závěrečné účty a výsledky hospodaření státního rozpočtu. Tento vývoj bude popsán také pomocí Rozpočtů Státního fondu dopravní infrastruktury. Ve třetí podkapitole je analyzována regulatorní funkce, a to skrze data o vývoji silniční dopravy, dopravních statistik. V poslední části této rozsáhlé kapitoly je poskytnuto zhodnocení plnění fiskálních a regulatorních funkcí dopravních silničních daní.

2.3.1 Dopravní daně v silničním sektoru

Pro analýzu daní v silničním sektoru jsou použity mimo jiné příslušné zákony. Z nich vychází výčet vozidel, které jsou jednotlivými daněmi zatíženy. Dále jsou zde popsány sazby daní, okolnosti mající vliv na výši daně, popř. osvobození od daně nebo slevu. Analýza je doplněna o vývoj sazeb jednotlivých daní.

Daně v silničním sektoru v ČR jsou:

- ❖ silniční daň,
- ❖ spotřební daň z minerálních olejů,
- ❖ mýtné,
- ❖ dálniční známka,
- ❖ jednorázové zpoplatnění,
- ❖ DPH

Silniční daň je pro případ ČR je upravena v zákoně č. 16/1993 Sb., o dani silniční. Zdaňuje motorová vozidla registrovaná a užívaná v ČR a používaná poplatníkem daně z příjmů PO (s výjimkou užívání k veřejně prospěšné činnosti), nebo používaná poplatníkem daně z příjmů FO, pokud jde o aktivitu, ze které má příjem ze samostatné činnosti.

Veřejně prospěšná činnosti je například aktivita České televize či Českého rozhlasu.

Předmětem jsou vždy motorová vozidla s hmotností nad 3 a půl tuny, která jsou používána k přepravě nákladů.

Od daně se osvobozují například vozidla diplomatických posláních, vozidla s méně než čtyřmi koly, vozidla provozující linkovou osobní přepravu, pokud pro tento účel je ujet více než 80 procent jízdy v určeném zdaňovacím období. Pomocí tohoto osvobození je vidět snaha o zvýhodnění provozovatele veřejné dopravy, v důsledku snaha o větší míru užívání veřejné dopravy. Dále jsou osvobozena vozidla speciální jednoúčelová nebo vozidla záchranného sboru, armády, ozbrojených složek státu a další. Od silniční daně jsou také osvobozeny automobily do hmotnosti 12 tun, které mají hybridní, elektrický pohon, používají plyn jako hnací sílu (zkapalněný ropný LPG, stlačený zemní CNG). Poslední uvedené osvobození může být také vnímáno jako motiv pro koupi takového vozidla, které mohou být přátelštější k životnímu prostředí.

Základem daně je zdvihový objem motoru v cm krychlových, největší povolená hmotnost a součet hmotností na nápravy v tunách.

Zákon č. 243/2000 Sb., o rozpočtovém určení výnosů některých daní územním samosprávným celkům a některým státním fondům (zákon o rozpočtovém určení daní) určuje, že hrubý výnos daně silniční patří mezi daňové příjmy SFDI.

Slevu ze sazby silniční daně dostane vykonavatel tzv. kombinované dopravy. Pojem kombinovaná doprava byl specifikován v předešlé části práce. Konkrétně pro účely zákona č.16/1993 Sb. je kombinovanou dopravou přeprava stejného nákladu v jedné speciální jednotce, nebo nákladním vozem, při níž se využije také železniční nebo například vodní doprava. Přeprava po železnici či vodě musí přesahovat 100 km a na počátku nebo konci přeprava musí být použita pozemní doprava.

U výlučně kombinované přepravy činí slevy na dani 100 %. Dále pokud se během přepravy ve zdaňovacím období jednoho roku uskuteční:

- více než 120 jízd kombinovaně, sleva daně je 90 %,
- od 91 do 120 jízd, sleva daně je 75 %,
- od 61 do 90 jízd, sleva daně je 50 %,
- od 31 do 60 jízd, sleva je 25 %.

Roční sazba daně podle zdvihu motoru činí:

Tabulka 1 Roční sazby silniční daně podle zdvihu motoru

od 1.1. 1994	
<800 cm ³	1 200 Kč
800-1250 cm ³	1 800 Kč
1250-1500 cm ³	2 400 Kč
1500-2000 cm ³	3 000 Kč
2000-3000 cm ³	3 600 Kč
> 3000 cm ³	4 200 Kč

Zdroj: vlastní zpracování; zdroj dat: Zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční § 6, ve znění pozdějších předpisů.

Tabulka 2 Vybrané roční sazby silniční daně podle hmotnosti na nápravu

od 1.1.1994		
1 náprava	do 1 tuny	1 800 Kč
	nad 1 t do 2 t	2 700 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 24 t do 27 t	40 500 Kč
	nad 27 t	46 200 Kč
3 nápravy	do 1 tuny	1 800 Kč
	nad 1 t do 3,5 t	2 400 Kč
	nad 31 t do 36 t	43 500 Kč

4 nápravy a více	nad 36 t	50 400 Kč
	do 18 tun	8 400 Kč
	nad 18 t do 21 t	10 500 Kč
	nad 32 t do 36 t	39 300 Kč
	nad 36 t	44 100 Kč

Zdroj: vlastní zpracování; zdroj dat: Zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční § 6, ve znění pozdějších předpisů.

Uvedené roční sazby ze základu daně podle počtu náprav jsou spíše orientačního charakteru, bakalářská práce neuvádí všechny rozptyly hmotností na tuny. U každé varianty počtu náprav uvádí spodní jeden až dva rozsahy tun a horní dva rozsahy, u kterých jsou uvedené nejvyšší finanční částky. Tabulka s celou škálou sazeb podle všech rozmezí hmotností je uvedena v příloze.

Uvedené sazby daně jsou pevné, ale mohou se měnit, pokud se zohledňuje například stáří vozidla. Novela zákona č.16/1993 z roku 2008 říká, že u automobilů registrovaných v ČR do roku 1989 se sazby zvyšují o 25 %. Tento tah může být spojen s nedostatečným plněním limitů emisí škodlivých látek u starších automobilů, nebo také s podporou modernizace vozového parku.

Vývoj sazeb silniční daně je od 1.1. 1994 stejný a uvedené sazby jsou tedy relevantní i pro časové období bakalářské práce, kterým jsou léta 2005 až 2016.

Spotřební daň z minerálních olejů patří mezi nepřímé selektivní daně. Tyto daně vedle minerálních olejů zdaňují líh, pivo, víno a tabákové výrobky. V ČR upravuje tuto daň Zákon č. 353/2003 Sb., o spotřebních daních, zvláštní ustanovení, daň z minerálních olejů. Minerálním olejem se rozumí pohonné motorové směsi, ropné a těžké oleje a například ropné plyny. Plátcí jsou FO, nebo PO, které používají nebo prodávají minerálních olej ke zvláštnímu účelu nebo jako pohonnou hmotu motorů. Předmětem daně jsou minerální oleje, a to pohonné motorové směsi, topné a těžké oleje a například ropné plyny a bioplyn použitý k účelu využití v dopravě. Minerální oleje a jejich směsi jsou uvedené pod kódy nomenklatur (druh názvosloví).

Zákon č. 243/2000 Sb., o rozpočtovém určení výnosů některých daní územním samosprávným celkům a některým státním fondům (zákon o rozpočtovém určení daní)

určuje, že hrubý výnos spotřební daně z minerálních olejů se rozděluje na dvě části. Do daňových příjmů SFDI (od roku 2005) patří 9,1 % hrubého výnosu SpD z minerálních olejů a zbytek, 90,9 % náleží státnímu rozpočtu.

Sazby daně:

Tabulka 3 Vybrané sazby daně z minerálních olejů

	od 1.1.2004	od 1.1.2010
Motorové benziny, ostatní benziny a letecké pohonné hmoty benzinového typu s obsahem olova do 0,013 g/l včetně	11 840 Kč/1000 l	12 840 Kč/1000 l
Střední oleje a těžké plynové oleje (motorová nafta ¹)	9 950 Kč/1000 l	10 950 Kč/1000 l

Zdroj: vlastní zpracování; zdroj dat: Zákon č. 353/2003 Sb., o spotřebních daních (§ 48) a Vyhláška Č. 229/2004 Sb. ze dne 20.dubna 2004 (§ 2).

Vývoj dvou významných pohonných paliv – motorového benzinu a nafty – je přiblížen ve dvou obdobích. První je od 1.1.2004, kdy vešel v účinnost zákon č.353/2003 Sb. a 1.1.2010 je datum, kdy vešla v účinnost novela tohoto zákona z roku 2009. Navýšení obou sazeb je v absolutní hodnotě stejně vysoké (1000 Kč na 1000 l), v relativním vyjádření se nafta stále jeví jako zvýhodněná.

Motorový benzín a motorová nafta je zdaňována odlišně vysokými sazbami. Nafta se jeví jako zvýhodněná. Jak uvádí Ševčík a Rod (2010), v případě ČR je z dostupných dat zjevné, že nafta je dovážena a spotřebovávána zhruba dvakrát více než benzín (benzín dosahuje poloviční, nebo 2/3 hodnoty spotřeby nafty). Z celkové spotřeby všech pohonných ropných paliv je nafta spotřebována více než je spotřebováván benzín. Z této studie dále vyplývá, že nafta má mezinárodní konkurenci a zvýšení spotřební daně na naftu s cílem vyššího daňového inkasa může naopak vést ke zvýšení daňového výběru v sousední zemi s nižší daní. Je to dáno možnostmi propojeného trhu a geografické propojenosti jednotlivých států. Sazba daně z motorové nafty je v ČR 5. nejvyšší

¹ Střední oleje a těžké plynové oleje práce nazývá motorovou naftou – v zákoně č. 353/2003 Sb., pomocí uvedených nomenklatur zjištěn název pohonné hmoty motorová nafta ve Vyhlášce z roku 2004

v Evropě. Jak dále z práce vyplívá, motorový benzín je ve většině případů používá pouze jako pohon v osobních automobilech, jeho cenová elasticita je tedy nižší než u nafty.

Mýtné je výkonovým zpoplatněním motorových vozidel. Společně s **dálniční známkou**, která je časovým zpoplatněním, jsou v právní úpravě ČR specifikovány v zákoně č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Zákon uvádí, že pozemní komunikace musí být označena dopravní značkou pro zpoplatnění. Pokud se uvažuje druh vozidla a ujetá vzdálenost, pak se použije mýto. Pokud hraje roli časové období, po které bylo možné jezdit po zpoplatněné komunikaci, pak se použije časový poplatek. Nesmí být použity obě naráz. Od těchto poplatků jsou osvobozena například vozidla hasičů, celní správy nebo i vozidla převážející nezaopatřené děti, které mají vážnou nemoc.

Mýtné bylo zavedeno roku 2007. Do této doby se platil pouze poplatek.

Tabulka 4 Časový poplatek a mýtné 2005 až 2016

	2005	2006	2007	2008	2009
Časový poplatek	společně (tab. č.I)		již mýtné; poplatek i mýtné (tab.č. II)		
Mýtné					

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Časový poplatek	nové rozdělení (tab.č. III)						
Mýtné							

Zdroj: vlastní zpracování; zdroj dat: Zákoně č. 13/1997, Sb., o pozemních komunikacích (§ 20, 21 a 22), ve znění pozdějších předpisů.

Tabulka č. I Časový poplatek na silnicích do konce roku 2006

<3,5 tuny	1 200 Kč
3,5 tun do 12 tun	16 000 Kč
>12 tun	50 000 Kč

Zdroj: vlastní zpracování; zdroj dat: Zákoně č. 13/1997, Sb., o pozemních komunikacích (§ 20), ve znění pozdějších předpisů.

Tabulka č. II Časový poplatek a mýtné na silnicích od roku 2007 do konce roku 2009

<3,5 tuny	1 200 Kč
3,5 tun do 12 tun	20 000 Kč
>12 tun	mýtné

Zdroj: vlastní zpracování; zdroj dat: Zákoně č. 13/1997, Sb., o pozemních komunikacích (§ 21 a § 22), ve znění pozdějších předpisů.

Tabulka č. III Časový poplatek a mýtné na silnicích od roku 2010 do roku 2016

<3,5 tuny	1 500 Kč
> 3,5 tuny	mýtné

Zdroj: vlastní zpracování; zdroj dat: Zákon č. 13/1997, Sb., o pozemních komunikacích (§ 21 a § 22), ve znění pozdějších předpisů.

Mýtné se platí od roku 2007. Základní sazby se liší podle zařazení do emisních norem dle EU, podle počtu náprav a dne (resp. času) v týdnu-pátky od 15:00 do 21:00 hodin. Čím je vyšší emisní norma, tím je vyšší sazba. Tataž úměra platí pro počet náprav. Mýtné platí také autobusy. Vývoj mýtných sazeb ovlivňovala například také definice nových emisních norem. V současné době máme šest, poslední přibyla v roce 2014. Jak uvádí Pracovní skupina elektronické mýtné (2014), sazby se zvyšovaly několikrát od roku 2007, postupně dvakrát po 25 % za specifikovaných okolností. Vývoj mýtných sazeb a podrobnosti určuje také vláda ČR. Je zjevné, že mýto zohledňuje mnoho charakteristik jednotlivých dopravních prostředků, jeho výše je tedy více přizpůsobena aspektům automobilů, než je u plošného jednotného časového poplatku.

Tabulka 5 Aktuální sazby mýtného od roku 2015

Kč/km

Emisní třída EURO	EURO 0, I a II			EURO III a IV		
Počet náprav	2	3	4+	2	3	4+
Dálnice, rychlostní silnice	3,34	5,7	8,24	2,82	4,81	6,97
pátek 15-20 h	4,24	8,1	11,76	3,58	6,87	9,94
Silnice I. třídy	1,58	2,74	3,92	1,33	2,31	3,31
pátek 15-20 h	2	3,92	5,6	1,69	3,31	4,74
Autobusy	1,38			1,15		

Emisní třída EURO	EURO V			EURO VI a EEV		
Počet náprav	2	3	4+	2	3	4+
Dálnice, rychlostní silnice	1,83	3,13	4,52	1,67	2,85	4,12
pátek 15-20 h	2,33	4,46	6,46	2,12	4,05	5,88
Silnice I. třídy	0,87	1,5	2,15	0,79	1,37	1,96
pátek 15-20 h	1,1	2,15	3,07	1	1,96	2,8
Autobusy	1,04			0,8		

Zdroj dat: Mýto.cz (2015)

Vývoj časového poplatku a mýtného ukazuje snahu a zohlednění váhy vozidla a také zátěži, kterou vytváří na okolí kvůli emisím. Nyní ustálené rozdělení podle hraniční hodnoty 3,5 tuny se jeví jako objektivní. Časový poplatek (dálniční známka) je méně variabilní v peněžním zpoplatnění než mýtné. Poplatek má nejvyšší roční hodnotu (aktuálně 1500 Kč) a od ní odvozené hodnoty tříměsíční a desetidenní dálniční známky, nehledě například na produkci emisí. Mýtné naproti tomu sleduje všechny výše uvedené emisní třídy, dále počty náprav a také dobu v rámci týdne. Mýto je provozováno systémem tzv. elektronického mýtného. Každé vozidlo má svůj přístroj na evidenci mýtného, který je nepřenositelný. Konečná výše mýtného se určuje dle sazby mýtného násobené ujetou vzdáleností. Dále hraje roli stáří vozidla, plnění emisních norem a roční období. Celkový výnos z mýta ale nesmí překročit poměrnou část nákladů spojených s výstavbou a udržováním zpoplatněné silnice.

Zákon č. 13/1997 Sb. také uvádí, že příjmy z časového poplatku i mýta jsou příjmem Státního fondu dopravní infrastruktury.

Jednorázové zpoplatnění několika druhů je v ČR upraveno v zákoně č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích. Pro kontext dopravy můžeme zmínit například poplatek za zápis do registru silničních vozidel, vydání licence pro provozování veřejné linkové dopravy nebo například poplatek za používání komunikace pro přepravu zvlášť těžkého nákladu. Tyto poplatky jsou veskrze administrativního charakteru a na podobném principu doplňují aktivity i jiných odvětví, vzhledem uvedenému nebudou předmětem analýzy a nebudou dále rozebírány.

DPH může být také brána jako daň, která vstupuje do silničního sektoru. Vzhledem ke komplexnosti této daně, a ne tak přímé vazby konkrétně na dopravu, nebude dále rozebírána.

V této kapitole i dále v textu jsou rozebírány dopravní daně v silničním a železničním sektoru, kterými jsou pro účely této práce souhrnně daně i různé druhy zpoplatnění v daném sektoru. K tomuto určitému zjednodušení bylo přistoupeno kvůli různorodosti daní a zároveň i kvůli prolínání charakteristik poplatků a daní, jak bylo uvedeno v předešlé kapitole teoretické části.

2.3.2 Analýza fiskální funkce daní v silničním sektoru

V této kapitole je rozebrána fiskální funkce uvedených dopravních daní. Pro vývoj fiskální funkce jsou vybrána data Státní závěrečných účtů za léta 2005 až 2016 (za rok 2016 závěrečný účet je schválený vládou, ale zatím ne poslaneckou sněmovnou) a Výsledky hospodaření státních rozpočtů. Stejnou roli pro vývoj fiskální funkce zastupují Rozpočty SFDI, jelikož je příjemcem velké části dopravních daní.

Vývoj daňového inkasa

Státní rozpočet

Uvažujeme tedy 90,9 % daňového výnosu ze spotřební daně z minerálních olejů za léta 2005 až 2016. Spotřební daně jsou neúčelovou platbou, proto nelze říci s jistotou, že celý finanční výnos SpD jde zpětně do rozvoje infrastruktury, údržby dopravních tepen.

Tabulka 6 Vývoj daňového inkasa do státního rozpočtu za léta 2005 až 2016

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Výnos ze SpD z minerálních olejů	77676	78840	82901	84224	81600	83722

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Výnos ze SpD z minerálních olejů	83391 (73562)	81239 (71659)	78442 (69593)	81618 (72837)	84525 (75219)	78800

v mil.Kč

Zdroj: vlastní zpracování; zdroj dat: MF (2006 až 2017), Žurovec (2017)

Hodnoty uváděné do roku 2010 jsou celostátní výnosy SpD z minerálních olejů, které obsahují vratky této daně ze zelené nafty, technických benzínů, vratky osobám jiných států a převod prostředků do SFDI. Od léta 2011 je tučně vyznačený již čistý přínos do státního rozpočtu (v předchozích letech čistý výnos neuveden). Pro rok 2016 není zatím státní závěrečný účet schválen poslaneckou sněmovnou, bakalářská práce proto vychází z předběžných dat.

Jak uvádí Žurovec (2017), v roce 2016 je vyšší výnos dán mimo jiné i relativně nižší cenou paliv, a tedy podpořenou vyšší spotřebou. Zároveň bylo sníženo daňové zvýhodnění biopaliv, což mohlo v některých případech vést k substituci biopaliv jinými pohonnými hmotami.

Je také pravdou, že v roce 2016 rostla ekonomika, rostl také příjem z DPH a s tím souvisí i vyšší daňový výběr, a proto také přibýlo do státního rozpočtu vyšší inkaso části spotřební daně z minerálních olejů.

Státní fond dopravní infrastruktury

SFDI má různé druhy příjmů, pro účely bakalářské práce je pozornost zaměřena na daňové příjmy, do kterých patří 9,1 % daňového výnosu ze spotřební daně z minerálních olejů, výnos ze silniční daně, výnos z mýtného a časového poplatku. Pro názornost přejímám terminologii SFDI v rozdělení příjmů na daňové a nedaňové.

Tabulka 7 Vývoj příjmů SFDI za léta 2005 až 2016

		2005	2006	2007	2008	2009	2010
Daňové příjmy	Výnosy ze silniční daně	5183	5429	5912	5999	4803	4689

	Podíl výnosu SpD z miner.olejů	6934	6988	7337	7486	7230	7388
	Výnosy z časových poplatků	3052	3291	2426	2764	2900	3107
Nedaňové příjmy	Výnosy z mýtného	/	/	5121	6009	5440	6245

		2011	2012	2013	2014	2015	2016
Daňové příjmy	Výnosy ze silniční daně	5074	7152	5234	5775	5801	5700
	Podíl výnosu SpD z miner.olejů	7361	5249	6988	7262	7547	7400
	Výnosy z časových poplatků	3171	3907	4312	3951	4518	4200
Nedaňové příjmy	Výnosy z mýtného	8483	8665	8561	8421	9677	9000

v mil.Kč

Zdroj: vlastní zpracování; zdroj dat: SFDI (2006 až 2016) a Hořelica (2015)

Pro sledování vývoje inkasa dopravních daní v silničním sektoru jsou sledovány Výroční zprávy o činnosti a účetní závěrky SFDI za jednotlivá léta. Pokud to situace vyžadovala, jsou jednotlivá čísla zaokrouhlena nahoru na miliony. Pro rok 2016 není zatím k dispozici Výroční zpráva, jsou proto použita data z Rozpočtu SFDI na rok 2016, který sleduje směrná čísla MF. Pro účely analýzy je významné zmínit rok 2007, jelikož od 1.1. roku 2007 došlo k rozšíření účelů SFDI o spravování a provoz systému elektronického mýtného. Vývoj daňových a nedaňových příjmů byl bez větších výkyvů a příjmy jsou stabilní v čase. Inkaso silniční daně se v roce 2015 zvýšilo oproti roku 2005 o téměř 12 %, inkaso SpD o necelých 9 %. Rok 2016 je příznivý i pro výnos z časového poplatku, který se od roku 2005 zvýšil o 37 %. Výnos z mýtného se od jeho zavedení v roce 2007 zvýšil o téměř 76 %.

Predikce na rok 2016 naznačuje mírný pokles, realita tedy ukáže přítomný trend, který nastane. Pokud by tendence příjmů byla nadále rostoucí, z regulačního hlediska to není přívětivé. Na druhou stranu je nutné brát v potaz růst ekonomiky spojený s růstem inkas a jiné okolnosti, které mají na výběr veřejných peněz vliv. Z fiskálního hlediska je

rostoucí tendence pozitivní. V porovnání co do velikosti je zjevné, že žádná z daní není zanedbatelná.

2.3.3 Analýza regulatorní funkce daní v silničním sektoru

K popisu regulatorní funkce a její naplňování budou použita souhrnná data zaměřená na jednotlivé problematické aspekty silniční dopravy. Nejprve bude ukázán vývoj silniční nákladní dopravy, poté vývoj veřejné dopravy. Pomocí počtu jednotek nebo účastníků bude posouzena síla regulatorní funkce. Významným objektivním ukazatelem jsou přepravní výkony, což jsou počty realizovaných kilometrů vynásobené počtem cestujících. Dále budou data demonstrována na počtu přepravy zboží v tunách a přepravy osob.

Tabulka 8 Přehled o vývoji silniční nákladní dopravy za léta 2005 až 2016

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Přeprava zboží celkem (tis.tun)	461 144	444 574	453 537	431 855	370115	355911
Přepravní výkony (mil.tkm)	43 447	50 369	48 141	50 877	44955	51832

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Přeprava zboží celkem (tis.tun)	349278	339314	351517	386243	438906	431889
Přepravní výkony (mil.tkm)	54830	51228	54893	54092	58714	50315

Zdroj: vlastní zpracování; zdroj dat: SYDOS (2002 až 2017)

Jak bylo uvedeno dříve, nákladní doprava je specifická vyšším užitím nafty jako pohonné hmoty a je zde vysoká konkurence. Zároveň ukazuje trendy v tržním chování obchodních společností, které takto náklad převážejí. Tento trend je relativně stabilní v rámci uvedeného rozptylu let. Přeprava zboží řádově postupně klesala, od roku 2013 znovu stoupá a od roku 2015 znovu převyšuje 400 milionu tun. Přepravní výkony byly na stabilní úrovni, měly spíše rostoucí trend. V posledním roce 2016 je pozorovatelný pokles

u obou ukazatelů, tento fakt může být vnímán pozitivně, pokud ceteris paribus pohlížíme na problematiku z pohledu životního prostředí. Z pohledu veřejných financí je nákladní přeprava nenahraditelný zdroj peněz, klesající trend by mohl mít neblahý vliv na inkaso dopravních daní.

Tabulka 9 Přehled o vývoji linkové autobusové dopravy za léta 2005 až 2016

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Přepravené osoby celkem (tis.)	388261	387708	375019	373395	367648	372548
Přepravní výkony (mil.oskm)	8608	9501	9519	9215	9494	10336

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Přepravené osoby celkem (tis.)	364616	344988	337978	349515	350920	332065
Přepravní výkony (mil.oskm)	9267	9015	9026	10010	9996	10192

Zdroj: vlastní zpracování; zdroj dat: SYDOS (2002 až 2017)

Vývoj autobusové dopravy je důležité sledovat vzhledem k její významnosti pro životní prostředí. Je pozitivní vidět růst účastníků veřejné dopravy, ve sledovaném rozptylu let počet přepravených osob místy rostl, obecně má ale klesající tendenci. V roce 2016 klesl počet osob o 15 % oproti roku 2005. Přepravní výkon zažil relativně velký růst hned v druhém pozorovaném období (2006), od té doby roste a klesá mezi 9 a 10 mld.oskm. Komparace roku 2005 a 2016 je kladná, výkon se zvýšil o 18 %. Změny obou ukazatelů z roku 2015 na rok 2016 jdou proti sobě – ačkoli se počet přepravených osob snížil, zvýšil se přepravní výkon. Znamená to tedy, že osob jezdilo méně, ale na druhou stranu využívaly autobusy na cestování na relativně delší vzdálenost. Tato charakteristika je příznivá a ukazuje dobrý vývoj regulatorní funkce.

2.3.4 Zhodnocení plnění fiskální a regulační podstaty daní v silničním sektoru

Fiskální funkce dopravních daní v silničním sektoru je významná. Zastřešuje několik druhů daní, které mají různé vlastnosti a rozdílnou výši daňového inkasa. Zvyšování inkasovaných veřejných financí ze silničního sektoru nelze jednostranně považovat za nežádoucí pouze kvůli vlivu na životní prostředí, pokud tedy uvažujeme že ke zvýšení inkasa vedlo zvýšení počtu účastníků silničního sektoru. Tyto příjmy jsou nutné pro zpětnou výstavbu infrastruktury a udržování dobrého stavu silnic. Záleží na úhlu pohledu. V podmínkách osvobození u silniční daně je zjevné zvýhodnění pro veřejnou dopravu v osvobození vozidel, které provozují veřejnou linkovou dopravu. Silniční daň zároveň definuje slevu na dani pro ty, kteří uskutečňují kombinovanou dopravu, což je také silný incentiv pro regulaci emisí na silnicích a v důsledku například i kongescí na komunikacích.

Regulační funkce vstupuje do vývoje sektoru silniční dopravy také významně. Vývoj silniční nákladní dopravy je jeden z nejproblematictějších. Z pohledu veřejných financí se proto jeví kladné zvýšení přepravního výkonu, ačkoli se snížil počet tun přepravovaného zboží.

V jiných sledovaných poddruzích dopravy lze sledovat obdobné trendy. Například ve veřejné dopravě je v čase vidět spíše klesající tendence v počtu cestujících, v předposledním roce je ale vidět pozitivní mírný nárůst. Její přepravní výkon v čase roste, což je příznivé z pohledu životního prostředí i z pohledu přetížení silnic.

2.4 Analýza zdanění železniční dopravy v ČR v letech 2005 až 2016

V této kapitole je analyzována situace zdanění v železničním dopravním sektoru. Železnice jsou zpoplatněny pouze jedním poplatkem, který se nazývá poplatek za použití železniční dopravní cesty. Tento poplatek je cenou za využití cesty. U tohoto poplatku je rozebrána charakteristika, vývoj a výpočet. Fiskální funkce veřejných financí je popsána s pomocí vybraných dat z Výročních zpráv SŽDC. Pro prezentování regulační funkce jsou popsány relevantní dopravní statistiky.

2.4.1 Poplatek za použití železniční dopravní cesty

Poplatek za použití železniční dopravní cesty je poplatkem na železnicích, cenou za použití dopravní cesty a tato cena je cenou regulovanou. Jak uvádí cenový věštník 8/2005 MF: Výměr MF č.2/2005 železniční cestou se rozumí cesta určená k dopravě kolejovými vozidly a vedlejší zařízení nutná k zabezpečení dopravy (stanice, trakční vedení a jiné). Cena za použití je závazná pro veřejnou i neveřejnou dopravu na železnici. V této ceně jsou zahrnuty náklady na řízení, na pohonné hmoty, nájemné a například také náklady spojené s přidělením dopravní cesty, nebo náklady na vytvoření jízdních řádů. Je stanovena nejvyšší možná cena, která by neměla být převyšena. Zde je vidět odlišnost oproti daním a poplatkům v silniční dopravě, kde je daná sazba, která se může měnit, a v podstatě je tak nastavená jako nejnižší možná sazba.

V cenovém věštníku 8/2005 MF: Výměr MF č.2/2005 jsou ceny nastavené takto:

Tabulka 10 Ceny za použití železniční dopravní cesty za léta 2003 až 2009

Ceny pro nákladní vlaky				Ceny pro osobní vlaky			
Provozování cesty		Zajištění provozuschopnosti cesty		Provozování cesty		Zajištění provozuschopnosti cesty	
S1E Kč/vlkm	53,31	S2E Kč/1000 hrtkm	70,63	S1E Kč/vlkm	9,23	S2E Kč/1000 hrtkm	52,96
S1C Kč/vlkm	48,46	S2C Kč/1000 hrtkm	58,86	S1C Kč/vlkm	7,67	S2C Kč/1000 hrtkm	42,09
S1R Kč/vlkm	43,61	S2R Kč/1000 hrtkm	44,15	S1R Kč/vlkm	6,5	S2R Kč/1000 hrtkm	35,67

Zdroj: vlastní zpracování; zdroj dat: Cenový věštník 8/2005 MF, Výměr č.2/2005

Písmeno E značí celostátní tratě v evropském systému železnic. Písmeno C jsou ostatní celostátní dráhy a písmeno R je znak pro regionální dráhy.

Cena za použití železniční dopravní cesty se dále podle výše uvedeného věštníku vypočítá podle uvedeného vzorce:

Maximální cena za použití se rovná součtu ceny za provozování cesty a ceny za zajištění provozuschopnosti cesty (provozuschopnost infrastruktury)

$$C_m = C_1 + C_2$$

Jednotlivé ceny C1 a C2 jsou vypočítávány podle příslušných vzorců:

$$C_1 = S1E \times L_e + S1C + L_c + S1R \times L_r$$

$$C_2 = Q/1000 \times (S2E \times L_e + S2C \times L_c + S2R \times L_r) \times n$$

Ceny se tedy spočítají pomocí hodnot uvedených v tabulce výše a pomocí proměnné L, která představuje vzdálenost jízdy v kilometrech. Koeficient „n“ bere v úvahu použití vlakových vozidel s naklápěcí skříní.

Dále se celkové maximální ceny C_m liší, pokud je vlak na trati s trakčním vedením, nebo bez něj. Pokud bereme v úvahu jízdu po trati s trakčním vedením, násobí se cena koeficientem „e“, který zohledňuje jízdu se spalovacím motorem po elektizovaných tratích.

Ceny za použití železniční dopravní cesty jsou příjmem SŽDC. Jak uvádí Výsledky hospodaření a Výroční zprávy SŽDC, vývoj předepsaných cen byl následující. Výše popsané ceny jsou platné k roku 2005, během let 2006 až 2008 se výše této regulované ceny neměnila. V roce 2009 se maximální ceny snížily, a to o 20 % jak v osobní, tak v nákladní železniční dopravě. Tento jev vedl ke snížení příjmů v roce 2009 a 2010 a proto byla v roce 2011 předepsaná cena zvýšena pro osobní vlaky, které nezajišťují základní dopravní obslužnost pro kraje, a zároveň snížena cena pro nákladní železniční přepravu, a to přibližně o 9 %.

V Prohlášení o dráze 2016 je přiblížena aktuální situace. Vzorce pro výpočet zůstávají, mění se pouze fakt, že se již neuvažují koeficienty „n“ a „e“ a také rozpis základních cen je tedy jiný oproti stavu z roku 2005, jak nastiňuje předchozí odstavec.

Tabulka 11 Ceny za použití železniční dopravní cesty k roku 2016

Ceny pro nákladní vlaky				Ceny pro osobní vlaky			
Provozování cesty		Zajištění provozu-schopnosti cesty		Provozování cesty		Zajištění provozu-schopnosti cesty	
S1E Kč/vlkm	36,1	S2E Kč/1000 hrtkm	49,23	S1E Kč/vlkm	7,81	S2E Kč/1000 hrtkm	44,77
S1C Kč/vlkm	35,33	S2C Kč/1000 hrtkm	43,88	S1C Kč/vlkm	6,49	S2C Kč/1000 hrtkm	35,59
S1R Kč/vlkm	33,19	S2R Kč/1000 hrtkm	33,6	S1R Kč/vlkm	5,5	S2R Kč/1000 hrtkm	30,16

Zdroj: vlastní zpracování; zdroj dat: SŽDC (2014) Prohlášení o dráze celostátní a regionální 2016

Maximální ceny v roce 2016 jsou nižší než v roce 2005. To může být zdůvodněno snahou o snížení finanční zátěže na jednotlivé dopravce a podpoření železniční dopravy jako takové. Zároveň je tento fakt kompenzován tím, že železničních dopravců v čase neubývá, a vývoj daňového inkasa tedy není fatálně zatížen snížením maximální ceny, ačkoli tržby z poplatků za použití železniční cesty se snížily oproti roku 2005.

2.4.2 Analýza fiskální funkce daní v železničním sektoru

Fiskální funkce poplatku za využití železniční dopravní cesty je analyzována skrze výsledky hospodaření ve Výročních zprávách za léta 2005 až 2015 pomocí položky: tržby za provozování dráhy. Tato položka je významným příjmem SŽDC, ačkoli není jediným.

Tabulka 12 Vývoj tržeb SŽDC z poplatků za využití železniční cesty za léta 2005 až 2015

	2005	2006	2007	2008	2009
Tržby za použití ŽDC	5928	6163	6310	6218	4289

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Tržby za použití ŽDC	4322	4405	4456	4212	4194	4219

v mil.Kč

Zdroj: vlastní zpracování; zdroj dat: SŽDC (2006-2016)

Poslední aktuální Výroční zpráva je pro rok 2015, data pro rok 2016 tedy nejsou zatím k dispozici. Z uvedeného vývoje tržeb z poplatků za použití železniční cesty je vidět následující tendence. Snížení maximálních cen v roce 2009 mělo velmi razantní dopad na příjem SŽDC. Tento propad byl v čase částečně narovnán, v současnosti (rok 2015) se příjem mírně zvyšuje. Nicméně porovnání roku 2005 a 2015 ukazuje silný propad. Zpráva za rok 2016 otevře bližší možnosti pro hodnocení aktuálního trendu.

2.4.3 Analýza regulatorní funkce daní v železničním sektoru

Pro zhodnocení regulatorní funkce poplatku v železniční dopravě jsou použita data z Dopravní statistiky Sydos.

Tabulka 13 Vývoj ukazatelů v železničním sektoru za léta 2005 až 2016

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Počet cestujících (tis.osob)	180226	183 027	184 233	177 424	164 958	164 802
Přeprava zboží celkem (tis.tun)	85 613	97 491	99 777	95 073	76 715	82 900
Veřejná přeprava zboží (tis.tun)	//	82 558	83 596	78 561	61 097	65 550
Přepravní výkony (mil.tkm)	14 866	15 779	16 304	15 437	12 791	13 770
Přepravní výkony ve veřejné dopravě (mil.tkm)	//	14 943	14 943	14 418	11 198	11 868

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Počet cestujících (tis.osob)	167 932	172 801	174 486	176 050	176 624	179 199
Přeprava zboží celkem (tis.tun)	87 096	82 968	83 957	91 564	97 280	97 965
Veřejná přeprava zboží (tis.tun)	66 556	62 207	58 637	57 430	55 040	54 144
Přepravní výkony (mil.tkm)	14 316	14 266	13 965	14 575	15 261	15 485
Přepravní výkony ve veřejné dopravě (mil.tkm)	12 128	11 402	10 587	9 820	9 240	9 142

Zdroj: vlastní zpracování; zdroj dat: SYDOS (2002 až 2017)

V uvedeném vývoji stavu na železnicích je vidět aktuální trend. V roce 2005 bohužel nebyly k dispozici data pro veřejnou přepravu zboží a přepravní výkon ve veřejné dopravě. Počet přepravovaných osob v čase jevil dvě odlišné tendence. Nejprve rostl, poté klesal a v posledních letech rostl a hodnoty za rok 2005 a 2016 jsou velmi podobné. Podobný trend vykazuje přeprava zboží v tunách a potažmo i přepravní výkon. I přes

popsaný vývoj uvnitř sledovaného období, druhé dva ukazatele, tedy přeprava zboží v tunách i přepravní výkon, vzrostly, pokud porovnáme roky 2005 a 2016. Tento fakt je pozitivní, na druhou stranu je nutné vnímat, že veřejná přeprava zboží a přepravní výkony ve veřejné železniční dopravě rapidně klesají. Tendence je tedy rostoucí u neveřejné železniční dopravy, ale ne u veřejné. Neveřejná doprava je doprava soukromá, komerční. Ta probíhá částečně v osobní dopravě, ale hlavně v nákladní dopravě. Růst u neveřejné dopravy mohou tedy vyvolat soukromí dopravci jako je RegioJet a.s., LEO Express a.s., nebo jiní dopravci, kteří zajišťují nákladní dopravu. Bylo by kladné, pokud by veřejná doprava rostla, ale je nutné vnímat, že postupná liberalizace železničního trhu je žádaná a její růst v uvedeném časovém období je kladný. Soukromá přeprava je schopná pojmout mnoho nákladu i cestujících a může být konkurenceschopná.

2.4.4 Zhodnocení plnění fiskální a regulatorní podstaty daní v železničním sektoru

Na závěr kapitoly, která analyzuje železniční sektor, je potřeba zhodnotit fiskální a regulatorní funkci poplatku a vývoj železničního sektoru, který je více či méně spojený s tímto poplatkem. Fiskální funkce poplatku za využití železniční dopravní cesty je velmi významná z pohledu SŽDC, pro kterou je to jeden z primárních příjmů. Tento poplatek je tedy významný i zpětně pro účastníky dopravního sektoru, jelikož SŽDC zpětně udržuje infrastrukturu a zaslужuje se o její modernizaci. Poplatek reprezentuje regulovanou cenu za využití cesty a regulované ceny mají specifickou povahu. Je předepsána maximální výše a přesné specifikace výpočtu ceny. Nelze tedy poplatky variabilně měnit, tak jako je to v určité míře možné u silničních daní.

Regulatorní funkce v železničním sektoru zažívá zajímavý vývoj. Počty cestujících, nákladu i přepravní výkony rostou (růst přepravního výkonu znamená, že lidé jezdí vlakem více na delší vzdálenosti.), veřejná doprava ale klesá. Ačkoli je veřejná doprava podporována, uvedený stav je příznivý, vzhledem k tlaku na liberalizaci železniční dopravy i vzhledem k zohlednění životního prostředí. Ve veřejné dopravě nejsou dostupné finance v porovnatelné výši jako v soukromém sektoru, proto mnohdy nejsou prostředky pro nákladnou elektrifikaci, která by byla přátelštější k životnímu prostředí. Soukromí vlastníci mohou mít větší motivaci a možnosti inovovat a používat dopravní prostředky, které jsou méně emisní a například i rychlejší ve srovnání s veřejnou

železniční dopravou, které bývají stále motorizované. Situace na železnicích je tedy příznivá, zájem o přepravu vlakem roste, ač mírně a zároveň spíše v neveřejném sektoru služeb.

2.5 Komparace zdanění silničního a železničního sektoru a závěrečná analýza

Ve finální kapitole je poskytnuto celkové zhodnocení silnic a železnic vzhledem k jejich prvkům zdanění a plnění fiskální a regulatorní funkce daní v těchto sektorech. Přehledná analýza je vytvořena pomocí dat MD. Dále je porovnáno zdanění těchto dvou rozdílných sektorů dopravy a vývoj se zasazen do rámce cíle Dopravní politiky 2014-2020.

2.5.1 Mezioborové srovnání vývoje silnic a železnic

Tabulka 14 Srovnání výkonu osobní dopravy podle jednotlivých oborů

		2010	2011	2012	2013	2014	2015
Počty cestujících (mil.)	Autobusová doprava	372,6	364,6	345	338	349,5	350,9
	MHD	2 260,30	2 138,50	2 224,20	2 173,30	2 142,90	2 160,80
	Individuální přeprava	1 970,00	2 030,00	1 990,00	2 010,00	2 060,00	2 175,40
	Železniční doprava	164,8	167,9	172,8	174,5	176,1	176,6
Přepravní výkony (mil.oskm)	Autobusová doprava	10 335,70	9 266,70	9 015,40	9 025,60	10 010,20	9 995,90
	MHD	15 617,40	15 281,50	16 624,80	16 276,20	16 270,20	16 100,00
	Individuální přeprava	63 570,00	65 490,00	64 260,00	64 650,00	66 260,00	69 705,00
	Železniční doprava	6 590,70	6 714,00	7 264,70	7 600,60	7 796,50	8 298,10

Zdroj: Ministerstvo dopravy (2016)

Mezioborové srovnání je velmi dobrým nástrojem pro komparaci jednotlivých druhů dopravy a pro lepší názornost je zpracován také do dvou grafů.

Graf 1 a 2 Mezioborové srovnání vývoje dopravy



Zdroj: vlastní zpracování; zdroj dat: Ministerstvo dopravy (2016)

Data jsou pouze pro léta 2010 až 2015, celá časová řada pro sledovaný rozsah bakalářské práce nebyla k dispozici. Počet cestujících v autobusové dopravě nejprve vykazoval klesající tendenci, od roku 2013 roste. Přepravní výkon v autobusové dopravě má klesající tendenci. Přepravovalo se tedy více lidí, ale na menší vzdálenosti. Vývoj počtu

cestujících MHD střídal tendence, je spíše klesající, ačkoli poslední rok se zvýšil. Počet účastníků individuální přepravy roste, roste i její přepravní výkon. Lidé tedy více jezdí automobily, a to i na delší vzdálenosti. Tento fakt je příznivý pro výběr veřejných peněz, jelikož s více lidmi v osobních automobilech se ceteris paribus zvýší i inkaso dopravních daní. Z pohledu životního prostředí a regulační funkce daní tento fakt není příznivý - jsou-li uvažována vysoko emisní paliva. Z pomocných grafů je na první pohled evidentní rozdíl mezi hodnotami počtu cestujících v MHD a jejím přepravním výkonem. Počet cestujících je několikanásobně vyšší než přepravní výkon, jelikož MHD je primárně využívána pro přepravu na kratší vzdálenosti. Počet lidí na železnicích mírně stabilně roste, rychlejší rostoucí tendenci má přepravní výkon na železnicích. Lidé tedy pomalu přecházejí na dopravu vlakem a preferují přepravu na delší vzdálenosti. Vývoj na železnicích se jeví kladně.

2.5.2 Porovnání zdanění silniční a železniční dopravy

Silnice a železnice jsou dva velmi rozdílené sektory na dopravním poli. Mají jiné charakteristiky a využití a tomu odpovídá i jiné zdanění. Daně v silničním sektoru jsou několikery, v železniční dopravě je pouze jeden poplatek. Pokud bychom nepohlíželi na jiná fakta, objem vybraných veřejných peněz ze železniční dopravy nemůže konkurovat množství financí vybraných v silniční dopravě. Abychom toto mohli konstatovat, musely by být oba sektory stejné nebo velmi podobné. Struktura daní se odvíjí od struktury daného sektoru a je logické, že nemohou mít obě stejné daňové zatížení. Rozdílené podmínky zdanění se mimo jiné také pojí s rozdílnou problematikou externalit a cenové elasticity mezi jednotlivými druhy dopravy. Avšak určité tendence narovnání rozdílů mezi sektory, a hlavně mezi zeměmi, představuje princip harmonizace daní. Tento princip EU není černobílý, vážou se k němu jak kladné, tak i negativní názory. Negativem by mohl být efekt snížené konkurenceschopnosti z pohledu jednotlivých zemí, pozitivem by se pak mohl jevit dopad na účastníky dopravních sektorů, kteří by nebyli příliš ovlivněni rozdílnými cenami.

V silničním sektoru je vesměs zaveden princip určení nejnižších sazeb daně. Na železnicích je u výše popsaného poplatku uvedena maximální možná výše poplatku. Tento jev je významné brát v potaz, když porovnáváme oba sektory, střet zájmů národních a nadnárodních a naplňování funkcí daní. V obou sektorech to vede k odlišným

jevům při práci s nastavením sazeb daní. Národní zájem bývá snaha pokrýt výdaje veřejných rozpočtů čili je zřejmá snaha o stabilní nebo rostoucí inkaso veřejných peněz. To je zcela přirozené pro zdravý vývoj státu. Nadnárodní organizace již nemusí pohlížet na problematické části ekonomik z tohoto existenčního pohledu a sleduje mnohdy jiné zájmy. Tím může být snaha o regulaci těch aktivit, které mohou přímo či nepřímo být ohrožující. Oba pohledy jsou opodstatněné a tvoří dvě misky vah, které se snaží najít potřebnou rovnováhu.

Nastíněné pozadí daní na silnicích a železnicích vede tedy k možnému závěru. Nadneseně lze konstatovat, že v silničním sektoru je soustředěna větší pozornost na fiskální funkci daní a v železničním na regulatorní funkci. Obě funkce jsou ale propojené. Nelze říci, že kvůli vyššímu inkasu daní je pozornost zaměřena pouze na fiskální funkci, a ne na regulatorní. Vyšší sazba daně může být nástrojem státu ke snížení produkce této komodity nebo činnosti dané aktivity, jelikož se bude kvůli vyšší dani jevit dražší. Tento fakt neplatí, pokud uvažujeme produkt s neelastickou poptávkou. Zde zvýšení ceny nemá adekvátní vliv na snížení poptávaného množství. Jiný scénář, který by mohl nastat, je takový, že zvýšení daní (například na silnicích) by vzhledem k neelastické poptávce vedl ke zvýšení daňového inkasa, ale obdobné zvýšení by se nemuselo týkat i počtu přepravovaných osob/nákladu. Někteří by silniční sektor s vyšším zdaněním opustili, mohli by přejít na jiné formy dopravy (kupříkladu na železniční) a tato varianta by tedy v důsledku měla pozitivní fiskální i regulatorní efekt. Obecně je tedy nutné vnímat rozdíly mezi druhy dopravy, odlišnou tvorbu externalit a odlišné cenové elasticity poptávky.

Oba sektory jsou kontrastní, a proto je nelehké je porovnávat. Srovnání se ale nevyhnu, a to jak od účastníků provozu, tak i od národních a nadnárodních organizací. Lidé nyní mohou jen těžko vnímat za každých okolností automobily a vlaky jako komplementy, natož substituty. Tento stav by byl ale žádaný a je viditelná snaha o zatraktivnění železnic pro uživatele automobilové dopravy. Vzhledem k podmínkám a vývoji zdanění je vidět, že ze silničního sektoru proudí, co do objemu, více veřejných financí než ze sektoru železničního. Pro širší zohlednění je nutné vnímat cíl strategických dokumentů o přesunu lidí a nákladu ze silniční dopravy do železniční.

2.5.3 Cíl Dopravní politiky 2014-2020

Dokument Dopravní politika 2014-2020 mimo jiné vyjadřuje způsob snížení emisí v dopravě. Uhlíkové emise by se měly snížit o 60 % do roku 2050 a nástrojem k dosažení tohoto stavu je, vedle jiných, změna skladby účastníků a nákladu na dopravních tepnách. Ideálním stavem by bylo přesunutí 50 % nákladu na delší vzdálenosti ze silnic na železnice a vodní dopravu a v osobní přepravě důrazně zvýšit podíl železniční dopravy. Toho by mělo být dosaženo i pomocí přesunu osob z letecké dopravy do 1000 km na železnice.

Tento cíl je do roku 2050 a zahrnuje více druhů dopravy – silniční, železniční, vodní a leteckou. Současností je rok 2017, analýza praktické části končí rokem 2016 a primárně se zabývá silniční a železniční dopravou. Z těchto důvodů nelze vyslovit tvrdý závěr o plnění či neplnění tohoto cíle, je ale reálně možné definovat prozatímní částečné naplňování.

V silničním sektoru se regulatorní funkce jeví následovně. Silniční nákladní doprava je silnou skupinou a její vývoj má značný vliv. Přeprava v tunách kolísala, od roku 2008 do roku 2012 klesala, poté znovu rostla a v posledním sledovaném roce byl zaznamenán mírný pokles. Přepravní výkon, který by poskytl vysvětlující pohled, naneštěstí nemá stabilní trend a je spíše kolísavého charakteru. Pokud bychom vzali v úvahu data z roku 2005 a 2016 a porovnali je, lze to lépe zhodnotit. Počet přepravovaného zboží se mezi těmito roky snížil o 9 % a přepravní výkon se naopak zvýšil o 16 %. Znamená to, že tun se přepravovalo méně, ale zato na delší vzdálenosti.

V silniční autobusové dopravě počet přepravených osob místy rostl, obecně má ale klesající tendenci. V roce 2016 klesl počet osob o 15 % oproti roku 2005. Přepravní výkon v prvním roce velmi vzrostl, od té doby kolísá mezi 9 a 10 mld.oskm. Komparace roku 2005 a 2016 je kladná, výkon se zvýšil o 18 %. Počet přepravených osob se snížil, zvýšil se přepravní výkon. Osob jezdilo méně, ale na druhou stranu využívaly autobusy na cestování na relativně delší vzdálenost.

Oba ukazatele mají tedy podobnou tendenci, která je kladná, pokud uvažujeme snahu o naplnění výše popsaného cíle. Pro zasazení do kvalitního rámce je nutné pohlédnout na vývoj v železniční dopravě.

V železničním sektoru počet přepravovaných osob v čase kolísal. Nejprve rostl, poté klesal a na poslední léta rostl a hodnoty za rok 2005 a 2016 jsou velmi podobné. Podobný trend vykazuje přeprava zboží v tunách a potažmo i přepravní výkon. I přes uvedené vývoje uvnitř sledovaného období se druhé dva ukazatele, tedy přeprava zboží v tunách i přepravní výkon, vzrostly, pokud porovnáme roky 2005 a 2016. Celková přeprava zboží se zvýšila o 14 % a přepravní výkon se zvýšil o 4 %. Tento fakt je pozitivní, na druhou stranu je nutné vnímat, že veřejná přeprava zboží a přepravní výkony ve veřejné železniční dopravě rapidně klesají. Tendence je tedy rostoucí, ale ne u veřejné dopravy na železnici, ale u neveřejné.

V mezioborovém srovnání je vidět vývoj mezi silniční a železniční dopravou na bázi jednotlivých podoborů. Například pokud jde o počty cestujících, v autobusové dopravě a v železniční dopravě se změnil pouze mírně, v čase je ale rostoucí. Rostoucí je také počet účastníků v individuální přepravě a MHD mírně klesá. Pokud jde o přepravní výkony, v autobusové přepravě jsou nerovnoměrné, v individuální přepravě je značný růst a významný růst je také v železniční dopravě. Pro porovnání vývoj v osobní dopravě se tedy změnil, přepravní výkon se v těchto dvou skupinách od roku 2010 do roku 2015 zvýšil. V individuální přepravě o 9 % a v železniční dopravě dokonce o 26 %.

Pokud analyzujeme tento vývoj vzhledem k cíli Dopravní politiky, lze za nastavených podmínek konstatovat kladný směr ve vývoji snah o naplnění cíle přesunu 50 %. Nelze však hovořit o úplném naplnění. Uvedený vývoj je příznivý, ale je nutné brát v potaz nepříliš rychlou změnu po poptávaném druhu dopravního prostředku a další okolnosti, které na vývoj struktury dopravy mohou mít vliv. V kontextu tohoto cíle a bakalářské práce je pozornost zaměřená na změnu poptávky ze silnic na železnice. Aspektem, který změnu uvedené poptávky ovlivňuje, je problematika rozdílného zdanění, vznik externalit, cenová elasticita, hustota infrastruktury a další vstupy. Aby bylo možné pochopit nelehkost plnění tohoto cíle, je nutné se zaměřit na autora strategického dokumentu, kterým je EU a ta ve svých strategických dokumentech cílí na všechny členské státy. Tyto státy se ale liší v možnostech naplnění. Například ČR jako vnitrozemský stát nemůže přesouvat silniční dopravu na vodu v takové míře jako jiné státy. Zároveň mají všechny státy jiné geografické charakteristiky, jiné možnosti výstavby dopravních tepen i regionálních komunikací. Je nutné vnímat také rozdílné podnebí napříč EU a jiné aspekty, které od sebe členské státy odlišují. Z tohoto důvodu se nabízí otázka, zda-li uvedený cíl Dopravní politiky není příliš nadsazený, zda-li je ČR

schopná jej plnit stoprocentně. Je možné, že snaha o 60 % snížení emisí by mohla vést i jinou cestou, která by byla více přizpůsobená možnostem jednotlivých států.

Závěr

Doprava je z národohospodářského hlediska neopomenutelná. Je různorodým sektorem a jednotlivé druhy poskytují díky svojí odlišnosti prostor pro užitečnou komparaci. Při rozhodování o změně dopravního prostředku hraje roli pohled jednotlivce a také pohled obchodníka, který transportuje své zboží, náklad. Často je možné vybírat mezi více druhy dopravních sektorů, v bakalářské práci jsem se zaměřila na silniční dopravu a železniční dopravu. Oba dva druhy jsou dosažitelnými způsoby přepravy, a to nejen na území České republiky. Možnost výběru je stěžejní a svobodné rozhodnutí ovlivňují další faktory. Tento fakt pociťuji i já sama, význam výběru dopravního prostředku je z mého pohledu každodenně přítomný. Mezi faktory, které ovlivňují výběr širší veřejnosti, patří cena, hustota infrastruktury dopravních tepen nebo také chování konkurentů.

V teoretické části je viditelná nerovnoměrná struktura, která se pojí s dopravou. Definované druhy dopravních sektorů ukazují značné rozdíly, jejichž šíří zvyšuje například i existence externalit a cenová elasticita. Samotné rozdíly mezi druhy dopravy z části kompenzují daňové nástroje. Nejsou však jedinými, alternativou jsou nedaňové nástroje. Možné druhy daní v silničním a železničním sektoru je nutné vztáhnout ke konkrétní zemi a k jejímu legislativnímu rámci. Jak analyzuje praktická část, pro případ ČR existují primárně čtyři významné druhy daní v silniční dopravě a jsou jimi silniční daň, spotřební daň z minerálních olejů, mýtné a časový poplatek. V železničním sektoru analyzujeme pouze jedno zpoplatnění, kterým je poplatek za využití železniční dopravní cesty. Jen z této nerovnováhy může pramenit otázka, jestli jsou všechny čtyři daně potřebné, resp. zda-li by nestačila pouze jedna z nich, například silniční daň. Jiným pohledem by bylo možné dospět k závěru, že časový poplatek je ve své podstatě zcela fiskální nástroj a mýtné z podstaty výpočtu regulatorním nástrojem. Časový poplatek je relativně jednoduché vybírat a poplatník může vjíždět na zpoplatněné úseky dle libosti. Mýtné naproti tomu sleduje jednotlivé dopravní kroky, které je nutné zpoplatnit, a proto je v důsledku spravedlivější k životnímu prostředí a má tedy silně regulatorní funkci.

Tento fakt by mohl vést k myšlence rozšíření míst podléhajícím mýtu, tento čin by byl ale značně nákladný.

Zároveň je důležité brát v potaz rozdílné zájmy národních a nadnárodních entit a úskalí, které z nich může vycházet, jak podrobněji definují příslušné podkapitoly části 2.5. Národní zájmy jsou podkreslené bližším vnímáním aktuální situace a potřeb země, jsou spojené se snahou pokrýt výdaje státního rozpočtu i mimorozpočtových fondů. Nadnárodní organizace již primárně nesledují tento existenční motiv a mohou být více zaměřeny na regulační tendence. Z tohoto nesouladu mohou vznikat problémy, ale tento dvojí pohled může být zároveň prostředkem k dosažení rovnováhy. Konkrétním případem, kde může vzniknout tento problém, je uvedený cíl Dopravní politiky 2014-2020, který byl přijat z Bílé knihy EU. Tento cíl je zaměřený na všechny členské státy. Ty ale mají jiné charakteristiky. Mimo jiné z tohoto důvodu je pro ČR plnění tohoto cíle problematické.

Jak je z vypracované analýzy zřejmé, daně v silniční dopravě mají různé předměty daně, na které jsou uvaleny, proto ne každý automobilista platí všechny čtyři daně. Konkrétně mýtné a časový poplatek nikdy nemohou být použity naráz. I navzdory tomu je objem peněz vybraný na silnicích v nominální hodnotě vyšší než inkaso veřejných peněz vybraných z železnic. Tato nerovnováha má široký dopad. Je ale opodstatněná, jelikož automobily a vlaky do určité míry nelze brát rovnocenně, a tedy i zdaňovat stejnou měrou. Železniční přeprava nemůže fungovat na principu individuální přepravy. Její infrastruktura má jiné možnosti než přeprava silniční a dále například automobily představují větší hrozbu pro životní prostředí v podobě produkce emisí a musí být tedy více zdaňovány, aby stát tak naplnil svou paternalistickou roli. Vyšší daňové zatížení by mělo vést k nižší produkci/činnosti inkriminovaného jevu. Tento princip může selhat, pokud má produkt neelastickou poptávku a zvýšení ceny nevyvolá snížení poptávaného množství.

Cílem bakalářské práce bylo vymezit deklarované i implicitní funkce dopravních daní v ČR a poskytnout relevantní vhled do jejich plnění v časovém období 2005 až 2016. Hypotéza stanovená v zadání práce nemůže být na základě vypracované analýzy vyvrácena. Při tvoření daňového rámce má významnou roli fiskální funkce daní a snaha o zabezpečení příjmů peněz do veřejných rozpočtů. Regulační funkce vstupuje významně do procesu tvorby daňového rámce, nemá však takovou sílu, jak potvrzují data k naplňování regulačních funkcí v silničním a v železničním sektoru.

Na otázky položené v úvodu práce je možné odpovědět. Regulatorní tendence nejsou naplněné v požadované míře a je tedy pravdou, že regulatorní funkce ve smyslu zregulování nemá dostatečnou váhu, pokud protiváhou je funkce fiskální. Na základě rozebraných analýz lze konstatovat, že silniční doprava není regulována a železniční doprava není stimulována v takové míře, aby byl naplněn cíl Dopravní politiky 2014 – 2020.

Návrhy do budoucnosti by mohly být následovné. Z regulatorního pohledu by mohlo být užitečné snížení poplatků v železničním sektoru/zvýšení daní v silničním sektoru pro nákladní dopravce, což by ceteris paribus vedlo ke změně struktury a přesunu nákladu ze silnic na železnice. Dále by pozitivní dopad mohla mít změna struktury kapacity železniční cesty a její rozšíření. V dopravním sektoru se rychle vyvíjí možnosti nových technologií, vysokorychlostní železnice, elektromobily, hyperloop a jiné, které by mohly účelně rozšířit téma práce a poskytnout zevrubnější pohled. Z jiného pohledu, liberalizace železničního sektoru je kladná, ale kapacita tratí je omezená a je nutné zohledňovat vliv na ostatní dopravce. Dále například pro zvýhodnění veřejné dopravy na silnici by byla výhodná podpora výstavby nových veřejných terminálů.

Pokud by práce nebyla limitována rozsahem let 2005 až 2016 a samotným rozsahem práce, bylo by užitečné sledovat vývoj dopravy v budoucím časovém horizontu. Velký důraz práce klade na uvědomění si důležitosti aktuálního vývoje, který bude zasahovat do budoucnosti. Téma bakalářské práce je velmi široké a pro analýzu, která by pohlížela na problematiku z jiných úhlů pohledů, by bylo potřeba dalšího rozpracování.

Seznam zkratk

CNG – stlačený zemní plyn

ČR – Česká republika

DPH – daň z přidané hodnoty

EU – Evropská unie

FO – fyzická osoba

MD – ministerstvo dopravy

MF – ministerstvo financí

PO – právnická osoba

ŘSD – Ředitelství silnic a dálnic

SFDI – Státní fond dopravní infrastruktury

SpD – spotřební daň

SŽDC – Správa železniční dopravní cesty

Jednotky:

oskm – osobakilometr (přepravní výkon)

tkm – tunakilometr (přepravní výkon)

hrtkm – hrubý tunový kilometr

vlkm - vlakový kilometr

Seznam obrázků a tabulek

Obrázek 1 Schéma rozdělení dopravy	6
Graf 1 a 2 Mezioborové srovnání vývoje dopravy	48
Tabulka 1 Roční sazby silniční daně podle zdvihu motoru	30
Tabulka 2 Vybrané roční sazby silniční daně podle hmotnosti na nápravy	30
Tabulka 3 Vybrané sazby daně z minerálních olejů	32
Tabulka 4 Časový poplatek a mýtné 2005 až 2016	33
Tabulka 5 Aktuální sazby mýtného od roku 2015	34
Tabulka 6 Vývoj daňového inkasa do státního rozpočtu za léta 2005 až 2016	36
Tabulka 7 Vývoj příjmů SFDI za léta 2005 až 2016	37
Tabulka 8 Přehled o vývoji silniční nákladní dopravy za léta 2005 až 2016	39
Tabulka 9 Přehled o vývoji linkové autobusové dopravy za léta 2005 až 2016	40
Tabulka 10 Ceny za použití železniční dopravní cesty za léta 2003 až 2009	42
Tabulka 11 Ceny za použití železniční dopravní cesty k roku 2016	43
Tabulka 12 Vývoj tržeb SŽDC z poplatků za využití železniční cesty za léta 2005 až 2015	44
Tabulka 13 Vývoj ukazatelů v železničním sektoru za léta 2005 až 2016	45
Tabulka 14 Srovnání výkonu osobní dopravy podle jednotlivých oborů	47

Zdroje

Literární zdroje:

BAUM, Herbert J., 1973. Free Public Transport. *Journal of Transport Economics and Policy*. 7(1), 3–19. ISSN 0022-5258.

ČÁP, Jiří, 2011. Náklady uživatele dopravy a jejich vazba na veřejné finance. Pardubice. Disertační práce. Univerzita Pardubice, Doprávní fakulta Jana Pernera. Vedoucí práce Ivo Drahotský. Dostupné z: http://dspace.upce.cz/bitstream/handle/10195/38621/CapJ_NakladyUzivatele_ID_2011.pdf?sequence=1&isAllowed=y

ČESKÁ REPUBLIKA, 2010. Strategický rámec udržitelného rozvoje České republiky. Vyd. 1. Praha: Ministerstvo životního prostředí. ISBN 978-80-7212-536-4.

EVROPSKÁ KOMISE EVROPSKÉ UNIE, 2011. BÍLÁ KNIHA. Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje.

EVROPSKÁ KOMISE EVROPSKÉ UNIE, 2010. EVROPA 2020. Strategie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění.

FUCHS, Kamil, MASARYKOVA UNIVERZITA a CENTRUM DISTANČNÍHO A CELOŽIVOTNÍHO VZDĚLÁVÁNÍ, 2005. Mikroekonomie: distanční studijní opora. Brno: Masarykova univerzita v Brně, Ekonomicko-správní fakulta. ISBN 978-80-210-3808-0.

HOLMAN, Robert, 2005. Ekonomie. Praha: C.H. Beck. ISBN 978-80-7179-891-0.

CHMELOVÁ, Pavla, 2015. Problematika daní a poplatků v souvislosti s příjmovou stranou rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury. *Perner's contacts [elektronický zdroj]*. 2015. sv. X, č. 1, s. 58--74. ISSN 1801-674X. URL: http://pernerscontacts.upce.cz/38_2015/Chmelova.pdf

KUBÁTOVÁ, Květa, 2015. Daňová teorie a politika. ISBN 978-80-7478-841-3.

LITMAN, Todd, 2004. Transit Price Elasticities and Cross-Elasticities. *Journal of Public Transportation*, Vol. 7, No. 2, 2004, pp. 37-58. [online] [vid. 2017-04-02]. Dostupné z: <https://www.nctr.usf.edu/jpt/pdf/JPT%207-2%20Litman.pdf>

MINISTERSTVO DOPRAVY ČR, 2005. Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013.

MINISTERSTVO DOPRAVY ČR, 2013. Dopravní politika pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050.

MINISTERSTVO DOPRAVY ČR, 2014. Bílá kniha. Koncepce veřejné dopravy 2015 – 2020 s výhledem do roku 2030.

MINISTERSTVO DOPRAVY, 1996. Rozhodnutí Ministerstva dopravy. Opatřením podle ustanovení § 5 a § 20 zákona č.219/2000 Sb., o majetku České republiky a jejím vystupování v právních vztazích, ve znění pozdějších předpisů, se vydává ÚPLNÉ ZNĚNÍ Zřizovací listiny Ředitelství silnic a dálnic ČR.

MINISTERSTVO FINANČÍ, 2006. Návrh státního závěrečného účtu České republiky za rok 2005. C. Zpráva k návrhu státního závěrečného účtu České republiky za rok 2005 – výsledky hospodaření státního rozpočtu [online] [vid. 2017-04-18]. Dostupné z: <http://www.mfcr.cz/cs/verejny-sektor/statni-rozpocet/plneni-statniho-rozpocetu/2005/statni-zaverecny-ucet-za-rok-2005-1979>

MINISTERSTVO FINANČÍ, 2007. Návrh státního závěrečného účtu České republiky za rok 2006. C. Zpráva k návrhu státního závěrečného účtu České republiky za rok 2006 – výsledky hospodaření státního rozpočtu [online] [vid. 2017-04-18]. Dostupné z: <http://www.mfcr.cz/cs/verejny-sektor/statni-rozpocet/plneni-statniho-rozpocetu/2006/statni-zaverecny-ucet-za-rok-2006-1986>

MINISTERSTVO FINANČÍ, 2008. Návrh státního závěrečného účtu České republiky za rok 2007. C. Zpráva o výsledcích hospodaření státního rozpočtu [online] [vid. 2017-04-18]. Dostupné z: <http://www.mfcr.cz/cs/verejny-sektor/statni-rozpocet/plneni-statniho-rozpocetu/2007/statni-zaverecny-ucet-za-rok-2007-2015>

MINISTERSTVO FINANČÍ, 2009. Návrh státního závěrečného účtu České republiky za rok 2008. C. Zpráva o výsledcích hospodaření státního rozpočtu [online] [vid. 2017-

04-18]. Dostupné z: <http://www.mfcr.cz/cs/verejny-sektor/statni-rozpocet/plneni-statniho-rozpocetu/2008/statni-zaverecny-ucet-za-rok-2008-2030>

MINISTERSTVO FINANČÍ, 2010. Návrh státního závěrečného účtu České republiky za rok 2009. C. Zpráva o výsledcích hospodaření státního rozpočtu [online] [vid. 2017-04-18]. Dostupné z: <http://www.mfcr.cz/cs/verejny-sektor/statni-rozpocet/plneni-statniho-rozpocetu/2009/statni-zaverecny-ucet-za-rok-2009-2046>

MINISTERSTVO FINANČÍ, 2011. Návrh státního závěrečného účtu České republiky za rok 2010. C. Zpráva o výsledcích hospodaření státního rozpočtu [online] [vid. 2017-04-18]. Dostupné z: <http://www.mfcr.cz/cs/verejny-sektor/statni-rozpocet/plneni-statniho-rozpocetu/2010/statni-zaverecny-ucet-za-rok-2010-2059>

MINISTERSTVO FINANČÍ, 2012. Návrh státního závěrečného účtu České republiky za rok 2011. C. Zpráva o výsledcích hospodaření státního rozpočtu [online] [vid. 2017-04-18]. Dostupné z: <http://www.mfcr.cz/cs/verejny-sektor/statni-rozpocet/plneni-statniho-rozpocetu/2011/statni-zaverecny-ucet-za-rok-2011-2068>

MINISTERSTVO FINANČÍ, 2013. Návrh státního závěrečného účtu České republiky za rok 2012. C. Zpráva o výsledcích hospodaření státního rozpočtu [online] [vid. 2017-04-18]. Dostupné z: <http://www.mfcr.cz/cs/verejny-sektor/statni-rozpocet/plneni-statniho-rozpocetu/2012/statni-zaverecny-ucet-za-rok-2012-12306>

MINISTERSTVO FINANČÍ, 2014. Návrh státního závěrečného účtu České republiky za rok 2013. C. Zpráva o výsledcích hospodaření státního rozpočtu [online] [vid. 2017-04-18]. Dostupné z: <http://www.mfcr.cz/cs/verejny-sektor/statni-rozpocet/plneni-statniho-rozpocetu/2013/statni-zaverecny-ucet-za-rok-2013-17756>

MINISTERSTVO FINANČÍ, 2015. Aktualizace 2016. Návrh státního závěrečného účtu České republiky za rok 2014. C. Zpráva o výsledcích hospodaření státního rozpočtu [online] [vid. 2017-04-18]. Dostupné z: <http://www.mfcr.cz/cs/verejny-sektor/statni-rozpocet/plneni-statniho-rozpocetu/2014/statni-zaverecny-ucet-za-rok-2014-21750>

MINISTERSTVO FINANČÍ, 2017. Návrh státního závěrečného účtu České republiky za rok 2015. C. Zpráva o výsledcích hospodaření státního rozpočtu [online] [vid. 2017-

04-18]. Dostupné z: <http://www.mfcr.cz/cs/verejny-sektor/statni-rozpocet/plneni-statniho-rozpocetu/2015/statni-zaverecny-ucet-za-rok-2015-26636>

MOHRING, Herbert, 1972. Optimization and Scale Economies in Urban Bus Transportation. *The American Economic Review*. **62**(4), 591–604. ISSN 0002-8282.

MUNDELL, Robert A., 1957. Transport Costs in International Trade Theory. *The Canadian Journal of Economics and Political Science / Revue canadienne d'Economie et de Science politique* [online]. **23**(3), 331–348. ISSN 0315-4890. Dostupné z: doi:10.2307/138957

NOVÁK, Jaroslav, 2006. Kombinovaná přeprava. Pardubice: Institut Jana Pernera. ISBN 978-80-86530-32-1.

NOVÁK, Jiří, 1993. Doprava, životní prostředí a politika: Sborník názorů na věc. Brno: Český a Slovenský dopravní klub. ISBN 978-80-901339-2-1.

PARRY, Ian W. H., Margaret WALLS a Winston HARRINGTON, 2007. Automobile Externalities and Policies. *Journal of Economic Literature*. **45**(2), 373–399. ISSN 0022-0515.

SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, 2014. Prohlášení o dráze celostátní a regionální 2016, platné pro přípravu jízdního řádu 2016 a pro jízdní řád 2016 ve znění změny č.1/2015 účinné od 1.12.2015, účinné od 12.12.2014 [online] [vid. 2017-04-24]. Dostupné z: <http://www.szdc.cz/soubory/prohlaseni-o-draze/2016/prohlaseni-2016.pdf>

SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, 2006-2015. Výroční zpráva za roky 2005 až 2014 [online] [vid. 2017-04-24]. Dostupné z: <http://www.szdc.cz/o-nas/vysledky-szdc/archiv.html>

SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, 2016. Výroční zpráva za rok 2015 [online] [vid. 2017-04-24]. Dostupné z: <http://www.szdc.cz/soubory/vysledky-hospodareni/2015-szdc-vz-cz.pdf>

STÁTNÍ FOND DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY, 2006–2016. Výroční zpráva o činnosti a účetní závěrka SFDI za rok 2005 až 2015 [online] [vid. 2017-04-23].

Dostupné z: <http://www.sfdi.cz/rozpocet/vyrocní-zpravy-a-ucetni-zaverky/>

STÁTNÍ FOND DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY, HOŘELICA, Zbyněk, 2015.

Rozpočet státního fondu dopravní infrastruktury na rok 2016 a střednědobý výhled na roky 2017 a 2018 Schválený Poslaneckou sněmovnou Parlamentu České republiky usnesením č.1001 ze dne 9. prosince 2015 [online] [vid. 2017-04-23]. Dostupné z:

http://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/dokumenty-2015/2015_rozpocet2016.pdf

STRASZHEIM, Mahlon R., 1972. Researching the Role of Transportation in Regional Development. *Land Economics* [online]. **48**(3), 212–219. ISSN 0023-7639. Dostupné z: doi:10.2307/3145103

ŠEVČÍK, Miroslav, Aleš ROD, VYSOKÁ ŠKOLA EKONOMICKÁ V PRAZE a NÁRODOHOSPODÁŘSKÁ FAKULTA, 2010. Spotřební daň z pohonných hmot v České republice: když více znamená méně : odborná studie. Praha: Oeconomica. ISBN 978-80-245-1739-1.

VALEŠ, Jan. Demografický vývoj zemí Evropské unie. Praha, 2010. Diplomová práce. Vysoká škola ekonomická v Praze, Fakulta informatiky a statistiky. Vedoucí práce Jitka Langhamrová.

Dostupné z:

https://insis.vse.cz/zp/portal_zp.pl?podrobnosti_zp=20185;lang=cz

VANČUROVÁ, Alena a Lenka LÁCHOVÁ, 2016. Daňový systém ČR 2016. ISBN 978-80-87480-44-1.

Internetové zdroje:

BÁČOVÁ, Petra, 2016. *Obyvatel České republiky přibýlo | ČSÚ* [online] [vid. 2017-04-06]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/obyvatel-ceske-republiky-pribylo>

BŘEZINA, Josef, 2009. Současnost a budoucnost zdanění dopravy. *Portál pro účetní* [online] [vid. 2017-03-23]. Dostupné

z: <http://www.ucetnikavarna.cz/archiv/dokument/doc-d35682v45369-soucasnost-a-budoucnost-zdaneni-dopravy/>

EUROPA.EU, 2017. Základní informace o EU [online] [vid. 2017-05-06]. Dostupné z: https://europa.eu/european-union/about-eu/countries_cs#top-page

HALLA, Pavel, 2011. Modernizace železniční sítě v České republice [online] [vid. 2017-03-12]. Dostupné z: <http://www.silnice-zeleznice.cz/clanek/modernizace-zeleznicni-site-v-ceske-republice/>

JANDL, Dominik, 2008. EU posvětila klimatický balíček. Má míry 20-20-20. *Aktuálně.cz - Víte co se právě děje* [online] [vid. 2017-04-03]. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/zahranici/eu-posvetila-klimaticky-balicek-ma-miry-20-20-20/r~i:article:624757/>

MINISTERSTVO DOPRAVY, 2016. Statistiky. Mezioborové srovnání přepravních výkonů osobní dopravy. [online] [vid. 2017-04-18]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Statistiky/Souhrnne-ukazatele/Osobni-doprava/Mezioborove-srovnani-prepravnich-vykonu-osobni-dop?returl=/Statistiky?searchtext=%26searchmode=allwords%26mssfdt=%26mssfdf=%26mssfd=Souhrnn%C3%A9%20ukazatele%26mssff=Osobn%C3%AD%20doprava%26aliaspath=/Statistiky>

MÝTOCZ, 2015. Sazby mýtného [online] [vid. 2017-04-30]. Dostupné z: <http://www.myto.cz/cs/mytny-system/sazby-mytneho/index.html>

NERUDOVÁ, Danuše, 2005. Harmonizace nepřímého zdanění v Evropské unii. *Portál pro daňové poradce* [online] [vid. 2017-03-27]. Dostupné z: <http://www.danarionline.cz/archiv/dokument/doc-d1504v1480-harmonizace-neprimeho-zdaneni-v-evropske-unii/>

NOVÁK, Ivan, 2015. Kombinovaná doprava v ČR v roce 2014. Podíl kombinované přepravy na trhu rostl i v loňském roce. *Dopravní noviny* [online] [vid. 2017-03-13]. Dostupné z: <http://www.dnoviny.cz/kombinovana-doprava/podil-kombinovane-prepravy-na-trhu-rostl-i-v-lonskem-roce>

PECÁK, Radek, 2016. Benzin a nafta zdražují, stlačený zemní plyn zlevňuje. Pro CNG auta nyní hovoří i další argumenty. *Aktuálně.cz - Víte co se právě děje* [online] [vid. 2017-04-02]. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/ekonomika/auto/benzin-a->

nafta-zdrazuji-stlaceny-zemni-plyn-zlevnuje-pro-cng/r~f85f262211c511e682470025900fea04/

PRACOVNÍ SKUPINA ELEKTRONICKÉ MÝTNÉ, 2014. Jak se vyvíjela výše mýtných sazeb? [online] [vid. 2017-04-30]. Dostupné z:

<http://www.elektronickemytne.cz/jak-se-vyvijela-vyse-mytnych-sazeb/>

ŠIMONOVSKÝ, Milan, 2005. Aktualizace 2010. Hustota silniční sítě je jednou z největších v Evropě, v případě dálnic máme co dohánět [online] [vid. 2017-03-12].

Dostupné z: <http://www.konstrukce.cz/clanek/hustota-silnicni-site-je-jednou-z-nejvetsich-v-evrope-v-pripade-dalnic-mame-co-dohanet/>

SLÁMA, David, 2014. Financování veřejné dopravy ze státního rozpočtu, krajských a obecních rozpočtů - DVS [online] [vid. 2017-04-02]. Dostupné

z: <http://denik.obce.cz/clanek.asp?id=6677587>

SŮRA, Jan, 2012. Česko dalo miliardy na elektrifikaci tratí. Jezdí po nich motoráky.

iDNES.cz [online] [vid. 2017-03-17]. Dostupné z: http://ekonomika.idnes.cz/po-elektricky-tartich-jezdi-motorove-lokomotivy-fxv-/eko-doprava.aspx?c=A121130_213711_eko-doprava_brm

SYDOS, Dopravní statistika, 2002 až 2017. Čtvrtletní přehledy základních ukazatelů.

[online] [vid. 2017-04-18]. Dostupné z: <https://www.sydos.cz/cs/ctvletpr.htm>

TESAŘOVÁ, Zdeňka, 2012. Zdaňování vozidel v České republice a některých zemích Evropské unie. *Portál pro daňové poradce* [online] [vid. 2017-03-23]. Dostupné

z: <http://www.danarionline.cz/archiv/dokument/doc-d37504v47401-zdanovani-vozidel-v-ceske-republice-a-nekterych-zemich-evro/>

ŽUROVEC, Michal. 2017. Stát v roce 2016 hospodařil s rekordním přebytkem 62 mld.

Kč. MFCR.CZ [online] [vid. 2017-04-17]. Dostupné z:

<http://www.mfcr.cz/cs/aktualne/tiskove-zpravy/2017/stat-v-roce-2016-hospodaril-s-rekordnim-27109>

Zákony, směrnice a vyhlášky a jiné legislativní dokumenty:

CENOVÝ VĚTŠNÍK 8/2005 MINISTERSTVO FINANČÍ, v Praze dne 6.června 2005.
Výměr MF č.2/2005, kterým se mění seznam zboží s regulovanými cenami vydaný
výměrem MF č. 01/2005.

ČESKÁ REPUBLIKA, 2016. USNESENÍ VLÁDY ČESKÉ REPUBLIKY ze dne 23.
listopadu 2016 č. 1034, ke Statutu Státního fondu dopravní infrastruktury.

ROZHODNUTÍ RADY 2006/702/ES, ze dne 6.10.2006, o strategických obecných
zásadách Společenství pro soudržnost, ve znění pozdějších předpisů.

SMĚRNICE RADY 2003/96/ES, ze dne 27. října 2003, kterou se mění struktura
rámcových předpisů Společenství o zdanění energetických produktů a elektřiny, ve znění
pozdějších předpisů.

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2011/76/EU, ze dne 27. září
2011, kterou se mění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých
pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly, ve znění pozdějších předpisů.

VYHLÁŠKA Č. 229/2004 Sb., ze dne 20.dubna 2004, kterou se stanoví požadavky na
pohonné hmoty pro provoz vozidel na pozemních komunikacích a způsob sledování a
monitorování jejich jakosti, ve znění pozdějších předpisů.

VYHLÁŠKA Č. 296/2010 Sb., o postupech pro sestavení finančního modelu a určení
maximální výše kompenzace, ve znění pozdějších předpisů.

ZÁKON Č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy
ČSR, ve znění pozdějších předpisů.

ZÁKON Č. 16/1993 Sb., o dani silniční, ve znění pozdějších předpisů.

ZÁKON Č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

ZÁKON Č. 243/2000 Sb., o rozpočtovém určení výnosu některých daní územním
samosprávným celkům a některým státním fondům, ve znění pozdějších předpisů (zákon
o rozpočtovém určení daní)

ZÁKON Č. 104/2000 Sb., Zákon o Státním fondu dopravní infrastruktury a o změně
zákona č. 171/1991 Sb., o působnosti orgánů České republiky ve věcech převodů majetku

státu na jiné osoby a o Fondu národního majetku České republiky, ve znění pozdějších předpisů.

ZÁKON Č. 77/2002 Sb., Zákon o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů.

ZÁKON Č. 353/2003 Sb., o spotřebních daních, ve znění pozdějších předpisů.

ZÁKON Č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů.

ZÁKON Č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Přílohy

Příloha 1: Roční sazby silniční daně podle hmotnosti na nápravy od 1.1. 1994

1 náprava	do 1 tuny	1 800 Kč
	nad 1 t až 2 t	2 700 Kč
	nad 2 t až 3,5 t	3 900 Kč
	nad 3,5 t až 5 t	5 400 Kč
	nad 5 t až 6,5 t	6 900 Kč
	nad 6,5 t až 8 t	8 400 Kč
	nad 8 t	9 600 Kč
2 nápravy	do 1 tuny	1 800 Kč
	nad 1 t až 2 t	2 400 Kč
	nad 2 t až 3,5 t	3 600 Kč
	nad 3,5 t až 5 t	4 800 Kč
	nad 5 t až 6,5 t	6 000 Kč
	nad 6,5 t až 8 t	7 200 Kč
	nad 8 t až 9,5 t	8 400 Kč
	nad 9,5 t až 11 t	9 600 Kč
	nad 11 t až 12 t	10 800 Kč
	nad 12 t až 13 t	12 600 Kč
	nad 13 t až 14 t	14 700 Kč
	nad 14 t až 15 t	16 500 Kč
	nad 15 t až 18 t	23 700 Kč
	nad 18 t až 21 t	29 100 Kč
	nad 21 t až 24 t	35 100 Kč
3 nápravy	do 1 t	1 800 Kč
	nad 1 t až 3,5 t	2 400 Kč
	nad 3,5 t až 6 t	3 600 Kč
	nad 6 t až 8,5 t	6 000 Kč
	nad 8,5 t až 11 t	7 200 Kč
	nad 11 t až 13 t	8 400 Kč

	nad 13 t až 15 t	10 500 Kč
	nad 15 t až 17 t	13 200 Kč
	nad 17 t až 19 t	15 900 Kč
	nad 19 t až 21 t	17 400 Kč
	nad 21 t až 23 t	21 300 Kč
	nad 23 t až 26 t	27 300 Kč
	nad 26 t až 31 t	36 600 Kč
	nad 31 t až 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 až 21 t	10 500 Kč
	nad 21 t až 23 t	14 100 Kč
	nad 23 t až 25 t	17 700 Kč
	nad 25 t až 27 t	22 200 Kč
	nad 27 t až 29 t	28 200 Kč
	nad 29 t až 32 t	33 300 Kč
	nad 32 t až 36 t	39 300 Kč
	nad 36 t	44 100 Kč

Zdroj dat: Zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční § 6, ve znění pozdějších předpisů.