

Vysoká škola ekonomická v Praze

Fakulta financí a účetnictví

Katedra veřejných financí

DIPLOMOVÁ PRÁCE

Vysoká škola ekonomická v Praze

Fakulta financí a účetnictví

Katedra veřejných financí

Studijní obor: Zdanění a daňová politika



Vývoj zdanění motorových vozidel

Autor diplomové práce: Bc. Tereza Hrušková

Vedoucí diplomové práce: doc. Ing. Leoš Vitek, Ph.D.

Rok obhajoby: 2018

Čestné prohlášení:

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma „Vývoj zdanění motorových vozidel“ vypracovala samostatně a veškerou použitou literaturu a další prameny jsem řádně označila a uvedla v přiloženém seznamu.

V Praze dne 21. května 2018

podpis

Poděkování:

Tímto bych ráda poděkovala vedoucímu mé diplomové práce panu doc. Ing. Leoši Vítkovi, Ph.D. za cenné rady, připomínky, vstřícný přístup a trpělivost při vedení mé práce.

Anotace:

Tato diplomová práce se zabývá vývojem zdanění motorových vozidel v České republice. První kapitola je věnována teorii zdanění dopravy, definování externalit v dopravě a vývoji evropské legislativy. Druhá kapitola je zaměřena na popis současného stavu zdanění motorových vozidel v České republice. Vymezeny jsou tři kategorie zdanění vozidel. V další části je popsán vývoj zdanění motorových vozidel v ČR od roku 1993 do roku 2017. Poslední kapitola obsahuje komparaci zdanění motorových vozidel v České republice, v Rakousku a na Slovensku.

Klíčová slova: Vývoj zdanění, zdanění motorových vozidel, silniční daň, minerální oleje, teorie zdanění dopravy, mýto

Annotation:

This master thesis looks into the taxation of motor vehicles in the Czech Republic. The first chapter is dedicated to the transport taxation theory, definition of externalities in transport and to the development of European legislation. The second chapter focuses on current state of taxation of motor vehicles in the Czech Republic. There are three categories of vehicle taxation determined. The next part describes the development of Czech vehicle taxation from 1993 to 2017. The last chapter contains comparison of vehicle taxation in Czech Republic, Austria and Slovakia.

Key words: Taxation development, motor vehicles taxation, road tax, mineral oil, transport taxation theory, toll

Obsah

ÚVOD.....	11
1. TEORIE ZDANĚNÍ DOPRAVY	12
1.1. EXTERNALITY	12
1.2. DANĚ A POPLATKY	14
1.3. LEGISLATIVA EU	16
1.3.1. Bílá kniha 2001	17
1.3.2. Směrnice o Euroviněťě	18
1.3.3. Zelená kniha	19
1.3.4. Bílá kniha 2011	20
1.3.5. Standardy Euro	23
1.3.6. Zdanění paliv	24
2. ZDANĚNÍ DOPRAVY.....	26
2.1. OPAKUJÍCÍ SE DANĚ Z VLASTNICTVÍ NEBO PRÁVA DRŽBY VOZIDLA	26
2.1.1 Předmět daně silniční	26
2.1.2 Poplatníci daně silniční	27
2.1.3 Osvobození.....	27
2.1.4 Základ daně a sazby	28
2.1.5. Sleva na dani	30
2.2. JEDNORÁZOVÉ POPLATKY TÝKAJÍCÍ SE KOUPE NEBO REGISTRACE VOZIDLA.....	32
2.3. DANĚ SOUVISEJÍCÍ S UŽÍVÁNÍM VOZIDLA	33
2.3.1. Spotřební daně.....	33
2.3.2. Dálniční známka neboli časový poplatek.....	34
2.3.3. Mýtné	35
2.3.4. Další poplatky	36
3. VÝVOJ ZDANĚNÍ MOTOROVÝCH VOZIDEL	38
3.1. HISTORIE.....	38
3.2. ZMĚNY PO ROCE 1989.....	39
3.3. ZMĚNY OD ROKU 2000.....	41
3.4. ZMĚNY OD ROKU 2006.....	44
3.5. PŘÍJMY ZE ZDANĚNÍ DOPRAVY	47
3.6. VÝVOJ VOZOVÉHO PARKU ČR.....	50
4. KOMPARACE SYSTÉMŮ	53
4.1. ZDANĚNÍ POŘÍZENÍ VOZIDLA	53

4.2.	DANĚ Z VLASTNICTVÍ VOZIDLA	55
4.3.	DANĚ SOUVISEJÍCÍ S UŽÍVÁNÍM VOZIDLA	58
4.3.1.	Spotřební daně z minerálních olejů	58
4.3.2.	Povinné pojištění	59
4.3.3.	Dálniční známky	59
4.3.4.	Mýto	61
4.3.5.	Modelový příklad	63
	ZÁVĚR.....	65
	PŘEHLED ZDROJŮ.....	67

Seznam grafů

Graf 1 Počet dopravních nehod s úrazem v tis. na 1 mil. obyvatel	13
Graf 2 Počet smrtelných nehod na 1 mil. obyvatel	18
Graf 3 Podíl typu dopravy na tvorbě emisí	20
Graf 4 Rozdělení emisí v silniční dopravě v EU, 2017.....	21
Graf 5 Výnosy daně silniční v mld. Kč v ČR	41
Graf 6 Výnosy daně silniční v mld. Kč v ČR	44
Graf 7 Výnosy daně silniční v mld. Kč v ČR	47
Graf 8 Vývoj zdanění dopravy v ČR v mld. Kč (pravá osa je pro minerální oleje).....	48
Graf 9 Podíl nominálních příjmů ze zdanění dopravy na celkových daňových příjmech v ČR (pravá osa je pro minerální oleje)	49
Graf 10 Vývoj sazeb daně z minerálních olejů v ČR v Kč	49
Graf 11 Výnosy daně z minerálních olejů v ČR v mld. Kč (pravá osa je pro LPG a olovnatý benzín).....	50
Graf 12 Počet registrovaných vozů v ČR v mil.	51
Graf 13 Počet nových registrací vozidel v ČR v tisících	51
Graf 14 Stáří vozového parku v letech.....	52
Graf 15 Výnosy daně z minerálních olejů v mld. EUR	59

Seznam obrázků

Obrázek 1 Rozdělení vozidel	27
-----------------------------------	----

Seznam tabulek

Tabulka 1 Roční sazba daně u osobních automobilů v roce 2017	29
Tabulka 2 Roční sazby daně ostatních vozidel v 2017	29
Tabulka 3 Slevy na dani v roce 2017	31
Tabulka 4 Část sazebníku správních poplatků v Kč	32
Tabulka 5 Minimální sazby daně v EU od roku 2010	33
Tabulka 6 Sazby daně z minerálních olejů v ČR, 2017	34
Tabulka 7 Sazby mýtného v ČR k 1.1.2017 v Kč/km.....	36
Tabulka 8 Porovnání registračních poplatků mezi zeměmi v EUR	55
Tabulka 9 Sazby registračního poplatku na Slovensku.....	55
Tabulka 10 Snížení sazby daně.....	57
Tabulka 11 Srovnání sazeb daně z minerálních olejů v EUR/1 000l.....	58
Tabulka 12 Srovnání cen dálničních známek v EUR.....	60
Tabulka 13 Srovnání sazby mýtného	62
Tabulka 14 Sleva na mýtném ČR	62
Tabulka 15 Sleva na mýtném SK.....	62
Tabulka 16 Modelový příklad zdanění vozidel, v EUR.....	64
Tabulka 17 Průměrné sazby zdanění vozidel.....	64

Úvod

Doprava je pro fungování evropského trhu velmi důležitá. Bez dopravy by nebylo možné zajistit fungování vnitřního trhu EU, konkrétně volného pohybu zboží, služeb ani osob. Na území Evropské unie zaměstnává dopravní sektor více než 10 milionů lidí a tvoří okolo 5 % HDP (TERM 2015).

Vedle všech přínosů, které doprava celému světu přináší, vytváří zároveň i negativa. Největším problémem je generování externích nákladů, mezi které patří například znečištění životního prostředí, nehody, zácpy nebo poškozování komunikací. Stát se proto snaží tyto externality internalizovat. Nástrojem mu jsou mimo jiné daně a poplatky, kterými se snaží usměrňovat vývoj externalit. Daněmi uvalenými na pořízení či provoz dopravního prostředku stát ovlivňuje chování spotřebitele tak, aby dosáhl environmentálních cílů a získal příjem do státního rozpočtu.

Cílem práce je popsat vývoj zdanění motorových vozidel v České republice od roku 1990 do roku 2017 a provést komparaci zdanění motorových vozidel se Slovenskem a Rakouskem.

První kapitola se bude zabývat teorií zdanění dopravy. Budou v ní definovány externality v dopravě a možnosti jejich internalizace. Zároveň bude popisovat vývoj evropské legislativy v oblasti dopravy. Další část bude věnována současnému zdanění motorových vozidel v České republice. Popsána bude struktura daní z pořízení vozidla, daní z vlastnictví vozidla a daní souvisejících s užíváním motorového vozidla. V třetí kapitole bude popsán historický vývoj zdanění motorových vozidel a budou zde porovnány příjmy ze zdanění vozidel od roku 1993 do roku 2017. Poslední kapitola bude obsahovat porovnání zdanění motorových vozidel v České republice, v Rakousku a na Slovensku.

1. Teorie zdanění dopravy

Pod pojmem zdanění dopravy se skrývají jak daně samotné, tak i různé druhy poplatků, např. cla nebo dálniční známky. Tyto „daně“ mohou být uvaleny s cílem generovat příjem na údržbu nebo rozvoj infrastruktury. Mohou být ale použity i na pokrytí tzv. společenských nákladů dopravy jako je znečištění, dopravní zácpy nebo nehody (De Palma et al., 2007). Těchto negativních externalit, které provozem vozidla přenáší člověk na ostatní, si lidé většinou nejsou na první pohled vědomi. Nákladem na použití automobilu je pro ně jen cena auta a opotřebení, to jsou tzv. osobní náklady. Intervence státu pak pomocí daní a transferů odstraňuje rozdíl mezi osobními a společenskými náklady (European Commission - DG Taxation and Customs Union, 2002; David, 2013).

1.1. Externality

Externalita neboli externí náklad je definována následovně: *„Externí náklady způsobené jak spotřebními, tak i produkčními ekonomickými aktivitami jsou příčinou tržního selhání a vedou k alokaci zdrojů, která je z pohledu společnosti neoptimální. Teoreticky externality vedou k situaci, kdy nelze uplatnit první teorém ekonomie blahobytu a trh nedosahuje Pareto efektivity“* (Melichar, 2006).

Pokud určitá skutečnost vytváří externí náklady, stát by měl vytvořit mechanismus, který by externality internalizoval. Tím je myšleno, aby přinutil stranu, jejíž chování vytváří externality, aby při kalkulaci zvýšila své náklady o ty, které způsobuje ostatním. Podle Pigou je nejlepším způsobem internalizace externalit uvalení daně na toho, kdo negativní externality vytváří ve výši mezních externích nákladů. Ten má pak podnět rozšiřovat svoje aktivity jen do bodu, kdy se jeho čistý užitek rovná dani. Tím by se externí náklady snížily na Pareto efektivní úroveň (Schmidtchen, 2009).

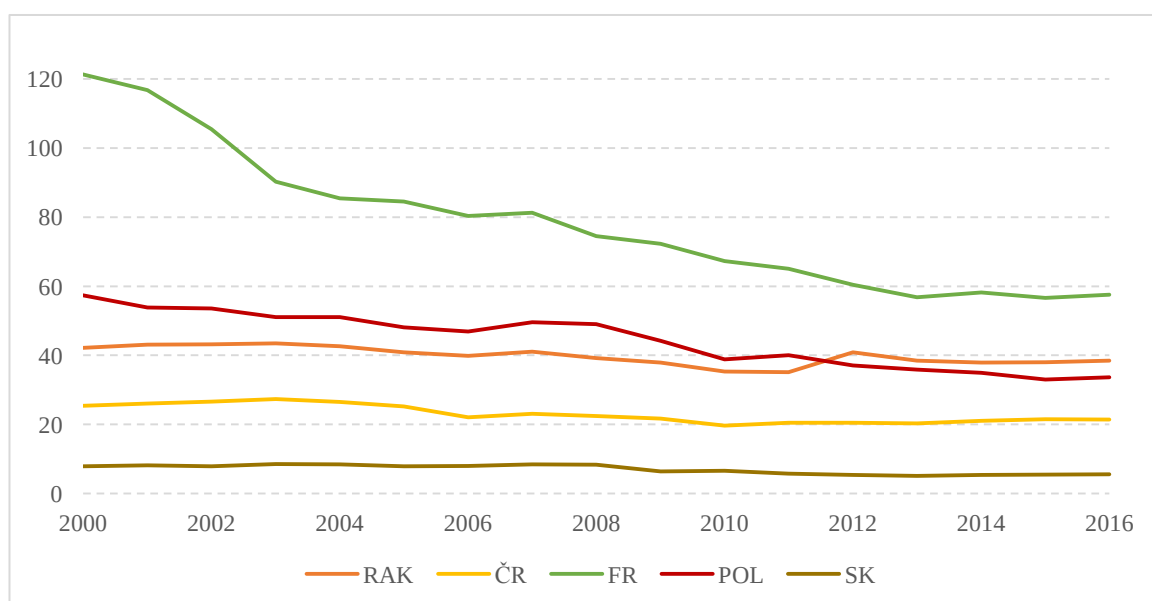
Santos et al. (2010) uvádí, že přestože je toto řešení v teorii velmi lákavé, v realitě se objevuje několik problémů s jeho použitím. Prvním problémem, který uvádí, je nesnadná měřitelnost mezních externích nákladů vyvolaných vozidly. Přestože mezní fyzická škoda může být stanovena, převedení na peněžní hodnotu není vždy jednoznačné. Druhým problémem je fakt, že zavedeme-li jakýkoliv nový korekční

nástroj, zavádíme ho do již regulovaného systému. Tím se jejich vzájemná interakce může proměnit v dvojí internalizaci, což by znamenalo nadměrné zatížení a snížení blahobytu. Třetím problémem je neschopnost přesně změřit mezní externí náklady v sektoru dopravy z důvodu distorzí v jiných sektorech, které dopravní sektor ovlivňují.

Druhy externalit v dopravě jsou podle Santos et al. (2010) například dopravní nehody, poškození silnic, škody na životním prostředí nebo dopravní zácpy.

S každý dalším vozidlem na silnici se zvyšuje pravděpodobnost dopravní nehody. Tím, že řidiči sníží rychlost v hustém provozu a cyklisté a chodci se chovají opatrněji, nedochází k tolika vážným/smrtebným úrazům. Externími náklady nehod jsou pak výdaje, které nepokryje pojištění. Počítá se mezi ně materiální škoda, právní a soudní výlohy, administrativa s pojištěním, v některých zemích i výlohy spojené s příjezdem policie, hasičů, zdravotníků a v neposlední řadě bolest a utrpení obětí a jejich rodin. Většina z těchto výdajů je více či méně dobře kvantifikovatelná, až na poslední dvě. Hodnota lidského života zůstává stále kontroverzním tématem. Pro tyto účely se používá hodnota statistického života vypočítaná na základě ochoty zaplatit za snížení pravděpodobnosti smrti, nebo na základě ochoty přijmout vypořádání za určité zvýšení pravděpodobnosti smrti. Přesto se tyto výpočty v různých zemích liší. Graf č. 1 znázorňuje vývoj počtu dopravních nehod s úrazem za období od roku 2000 do 2016.

Graf 1 Počet dopravních nehod s úrazem v tis. na 1 mil. obyvatel



Zdroj: OECD 2017; vlastní zpracování

Z porovnávaných zemí je situace v České republice relativně konstantní a počet nehod na 1 milion obyvatel se pohybuje okolo 20 tisíc.

Náklady na poškození silnic zahrnují jak náklady na opravu silnic, kterou zajišťují pověřené instituce (v ČR Státní fond infrastruktury), tak i náklady vzniklé jiným řidičům způsobené poničenou komunikací. Je zřejmé, že za velkou část poničení silnic jsou zodpovědná těžká nákladní vozidla. Velikost poplatku by tedy měla odpovídat průměrným nákladům na opravu. To by mohlo reálně fungovat, pokud by se na deformaci vozovky nepodílelo i počasí.

Mezi důsledky externalit mající negativní vliv na životní prostředí patří emise, hluk a chvění, změny krajinného rázu, vliv na biodiverzitu a vodní zdroje. Kvantitativně měřitelné jsou první dva zmíněné. Hluk ze silniční dopravy negativně ovlivňuje zdraví asi třetiny Evropanů. Možnou ochranou jsou dvou nebo třívrstvá skla u oken. Některé municipality navíc staví protihlukové zábrany podél dálnic. Na rozdíl od hluku mají emise vzniklé spalováním fosilních paliv globální následky jak na životní prostředí, tak na lidské zdraví. Hlavními emisemi jsou oxidy dusíku, uhlovodíky, oxid uhelnatý a skleníkové plyny.

Dopravní zácpy se vyskytují v oblastech a časech, kdy je požadavek na silniční prostor větší než jeho kapacita, a vyznačují se pomalou jízdou vozidel. Důsledkem je delší a nespolehlivý čas cest, které vedou k neefektivní distribuci zboží a služeb. Velikost této externality je závislá na hodnotě času a spolehlivosti.

1.2. Daně a poplatky

Silniční provoz je klíčovým zdrojem daňových příjmů evropských zemí. V závislosti na počtu vozidel, míře jejich používání a na daňových sazbách, může výnos daní dosáhnout až 5 % hrubého národního produktu. Nemusí jít nutně jen o daně, ale i o různé druhy poplatků (Kunert a Kuhfeld, 2007).

Podle Kunerta a Kuhfelda (2007) mohou být „daně“ obecně rozděleny do tří skupin. První skupinou jsou jednorázové poplatky týkající se koupě nebo registrace vozidla. Ve většině evropských zemí je uvalena daň na první koupi nebo registraci vozidla. Minimálně je uvalena daň z přidané hodnoty na kupní cenu vozu. Některé státy jako Rakousko a Dánsko mají daň z registrace i registrační poplatek. V ČR je registrační poplatek administrační. Při určení výše daně může hrát roli kupní cena,

objem nebo výkon motoru, stáří, hmotnost a v poslední době i ekologický aspekt jako emise nebo spotřeba vozu. Nel a Nienaber (2012) zmiňují, že tento typ daně není efektivním nástrojem pro snížení CO₂ emisí, protože ovlivňuje pouze zákaznickovo rozhodnutí koupit si daný automobil a ne jeho způsob jízdy. Neberou ale v úvahu možnost zvýšení daně na základě nesplnění určitých ekologických kritérií, jak bylo zmíněno výše.

Druhou skupinou jsou opakující se daně z vlastnictví nebo práva držby vozidla. V majoritní většině zemí EU je daň z vlastnictví osobního vozidla zavedena. Estonsko, Polsko a Litva jsou jediné země, kde zavedena není. Česká a Slovenská republika společně s Francií nezdaňují osobní vlastnictví, při kterém není automobil používán k ekonomické činnosti. Zdaňovány jsou na základě podobných kritérií jako v předchozí skupině. Navíc se v některých zemích zdaňuje i pojistné na povinné ručení (Kunert a Kuhfeld, 2007). Zvýšení tohoto typu daní má podle Nela a Nienabera (2012) jen malý dopad na snížení CO₂ emisí. To však neplatí, pokud by „ekologičtější“ vozidla spadala do jiné kategorie, a tudíž měla nižší daň. Tím by se podpořil nákup takovýchto vozů a zefektivnil by se proces snižování emisí.

Třetí skupinou jsou daně související s užíváním vozidla, jako např. DPH a spotřební daně z minerálních olejů. DPH je placeno z ceny produktu včetně spotřební daně. V konečné fázi jsou tyto daně ve výši 45–65 %. Z evropských zemí je nafta zdaňována nižší sazbou než benzín, kromě Švýcarska a Velké Británie. Tento rozdíl by mohl dorovnat fakt, že dieselová vozidla jsou v některých státech podrobena větší dani z vlastnictví. Přesto Kunert a Kuhfeld (2007) předpokládají, že je výhodnější pořízení dieselového vozu, protože výdaje na palivo jsou díky menší spotřebě nižší. Z pohledu Nela a Nienabera (2012) jsou spotřební daně nejefektivnějším fiskálním nástrojem pro snížení CO₂ emisí. Na DPH se dívají odděleně jako na samostatný nástroj použitelný u všech tří skupin. Předpokládají, že pokud by na ekologické produkty byla dána snížená sazba DPH, ovlivnilo by to kupní rozhodnutí lidí. Do této kategorie by se dala zahrnout i cla a dálniční známky, přestože se jejich placení lze vyhnout, a proto je Kunert a Kuhfeld (2007) záměrně neuvažovali. Opačný pohled na efektivnost spotřebních daní oproti Nel a Nienaber (2012) má Georgina Santos (2017), která tvrdí, že výhodou daní uvalených na paliva je jejich jednoduchost. Necílí ale na velké množství negativních externalit.

Z jejího pohledu se při zvýšení daní z paliv sice sníží jejich poptávka, ale pravděpodobně to nezmenší dopravu ve špičce. Výsledky její studie „Road fuel taxes in Europe: Do they internalize road transport externalities?“ ukazují, že v 22 zemích EU nejsou externality dostatečně internalizovány. Jako řešení vidí vytvoření „pay-as-you-drive“ pojištění a poplatků za dopravní přetížení ve spojení s dosavadními metodami.

De Palma et al., (2007) uvádí schémata alokování výnosů. Jednou z možností, jak alokovat příjmy z dopravy, je rozdělit je podle účelu nebo je nerozdělovat vůbec. Normativní pojetí veřejných financí říká, že daňové příjmy by neměly být předem rozděleny podle šablony, protože priority financování se v čase mění a potřebují flexibilitu. Rozdělování příjmů ale může být ekonomicky efektivní a může mít redistribuční účinek. Pokud výnos ze zdanění dopravy ve velké míře překročí „náklady“, pak může mít rozhodování o alokaci těchto zdrojů vliv na ekonomiku. Vyčleňování příjmů ulehčuje dlouhodobé plánování, může snížit projektové náklady, zabraňuje politickému zneužívání fondů a specifické použití prostředků může pomoci k přijetí reformy.

V České republice je v současnosti do Státního fondu dopravní infrastruktury alokován celostátní hrubý výnos daně silniční a 9,1 % celostátního hrubého výnosu spotřební daně z minerálních olejů. Část daně z přidané hodnoty je rozdělena státu, krajům 8,92 % a obcím 21,4 %. Ostatní daně plynou do státního rozpočtu (Zákon č. 243/2000 Sb.).

1.3. Legislativa EU

Uvalení daní a poplatků na dopravu má za cíl napravit selhání trhu a zajistit, že za negativní externality dopravou vzniklé, někdo zaplatí. Touto problematikou se nezabývají jen státy samotné, ale řeší se i na úrovni Evropské unie už od 90. let (Schmidtchen, 2009).

Opatření vedoucí ke snížení dopadu na životní prostředí a zdraví lidí se mohou rozdělit na 3 kategorie - vyhnout se, přesunout a zlepšit (TERM 2015).

První kategorie - vyhnout se - zahrnuje politiku zaměřující se na snížení počtu nebo délky cesty. Děje se tak skrze daně zatěžující paliva, silniční daň, daň z vlastnictví, parkovací poplatky nebo jiné omezení přístupu vozidlům.

Druhá kategorie – přesunutí - se týká umožnění a podpoření přechodu ze silniční dopravy na jiné energeticky šetrnější a ekologičtější způsoby dopravy, zejména jejím zvýhodněním na trhu.

Třetí kategorie – zlepšení – má přinést snížení spotřeby energií skrze ekologická paliva a vozidla.

1.3.1. Bílá kniha 2001

Evropská Komise vydala v roce 2001 Bílou knihu - Evropská dopravní politika pro rok 2010: Čas rozhodnout (BÍLÁ KNIHA, 2001). Zabývala se budoucím vývojem v sektoru dopravy, ekologickými problémy a do roku 2010 stanovila několik cílů:

- větší vyváženost mezi druhy dopravy a oživení železnice a vodní dopravy,
- zlepšení infrastruktury a kvality služeb ,
- zvýšení bezpečnosti,
- oddělení ekonomického růstu od růstu dopravy,
- vytvoření daňového systému odrážejícího skutečné náklady spojené s dopravou.

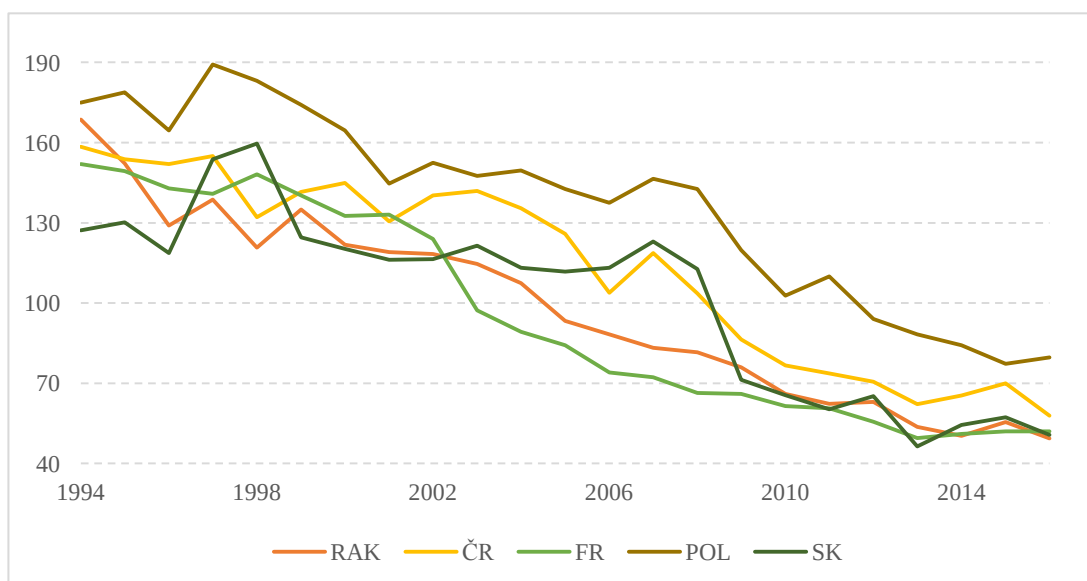
Jejím záměrem bylo zdůraznit nutnost dlouhodobé udržitelnosti dopravy z ekonomického, sociálního i environmentálního hlediska (TERM 2015). Od roku 2005 se začalo hodnotit naplňování stanovených cílů. Řešila se integrace trhu, mobilita a internalizace externích nákladů dopravy (Schmidtchen, 2009).

Bílá kniha vedla od svého vydání k různým politickým podnětům. V rámci bezpečnosti na silnicích vznikl Program pro bezpečnost silničního provozu na období 2011–2020, jehož záměrem bylo snížit počet smrtelných nehod na polovinu. Program se skládal z několika cílů. Prvním cílem bylo zlepšení bezpečnostních prvků u vozidel. Zmiňovány byly elektronické systémy kontrolující stabilitu vozidla, varovné systémy při vybočení z pruhu či pro kontrolu mrtvého úhlu ve zpětných zrcátkách, kontrola zapnutí bezpečnostních pásů nebo omezovač rychlosti u lehkých užitkových vozů. Dalším krokem byl návrh na unijní financování jen té infrastruktury, která splní bezpečnostní požadavky směrnice. Tímto způsobem už funguje financování transevropské dopravní sítě. Také vzdělávání řidičů viděla Evropská unie jako nutný krok k větší bezpečnosti na silnicích, a to jak z pohledu znalosti pravidel silničního provozu, tak i z pohledu

schopnosti poskytnout první pomoc. V neposlední řadě se chtěla Evropská unie zaměřit na motocyklisty, jejichž počet úmrtí na silnicích v dlouhodobém měřítku neklesá. Měla by být zavedena povinná opatření jako např. povinná instalace lepších brzd nebo norma na ochranné vybavení (Euractiv, 2015; European Commission, 2004).

Graf č. 2 ukazuje počet smrtelných nehod na 1 milion obyvatel v časovém průřezu od roku 1994 až do roku 2016. Nejvyšší čísla vykazuje Polsko, které v roce 1997 zaznamenalo 189 smrtelných nehod, nejvíce ze všech porovnávaných zemí. Tento trend přetrvává i v současnosti. Vývoj nehodovosti Francie a Rakouska je bez větších kolísání klesající. Naopak Česká republika a Slovensko vykazují viditelné výkyvy. Na Slovensku se zvýšil počet nehod nejrazantněji v roce 1997 o 30 % a následně v roce 2009 o 37 % klesl. V České republice byl v roce 2009 vidět podobný posun ke snížení. Dobrou zprávou je, že ve všech zmíněných státech se nehodovost se smrtelným úrazem pomalu snižuje.

Graf 2 Počet smrtelných nehod na 1 mil. obyvatel



Zdroj: OECD 2017; vlastní zpracování

1.3.2. Směrnice o Eurovině

Dále byla v roce 2006 vydána aktualizovaná směrnice 2006/38/EC o výběru poplatků za těžká nákladní vozidla tzv. Směrnice o Eurovině (Evropský parlament a Rada, 2006). Jejím cílem bylo získání zdrojů na novou infrastrukturu, její opravy a ochranu životního prostředí (externí náklady). Úkolem mělo být

sjednání podmínek pro uvalení daní a mýta na vozidla přepravující zboží po komunikaci. Jednalo se především o několik bodů:

- Od roku 2012 podléhají poplatkům i vozidla nad 3,5 tuny,
- Poplatky je možné vybírat na dálnicích, mostech, tunelech i dalších silničních úsecích,
- Zákaz diskriminace a povinných kontrol uvnitř EU,
- Výše poplatků se odvíjí od vyprodukovaných emisí a délky cesty – závazek používat emisní normu EURO,
- Možnost států uvalit další daně/poplatky v určitých případech.

Zároveň směrnice vymezila použití výnosů ze zpoplatněných komunikací pouze pro účely rekonstrukce, výstavby a rozvoje infrastruktury. To znamená, že nastavení výše poplatků by nemělo překročit náklady s ní spojené.

1.3.3. Zelená kniha

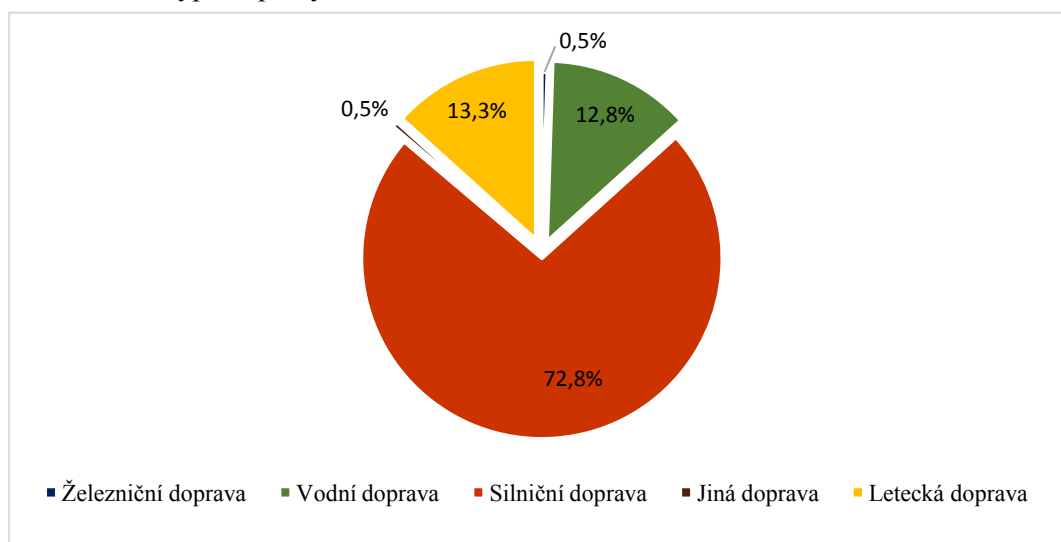
V roce 2008 byla Evropskou Komisí představena příručka k internalizaci externích nákladů všech druhů dopravy obsahující postupy, jak nejlépe tyto náklady ocenit (Mobility and Transport, 2017a). Evropská Unie si je vědoma, že k dosažení svých cílů na poli sektoru dopravy potřebuje změnit i městskou dopravu. Zelená kniha - Na cestě k nové kultuře městské mobility měla přispět k vytvoření akčního plánu. Cílem bylo zlepšit kvalitu hromadné dopravy v městech a zvýšit zájem o cyklistiku a chůzi. Aby došlo ke snížení znečištění, bylo by nutné vytvořit systém, kde budou mít občané možnost jednoduše volit mezi různými druhy městské dopravy. Nutné je vybudování parkovacích prostor na okrajích měst a zajištění dopravních spojů tak, aby se lidem vyplatilo využít městské dopravy, která je šetrnější k životnímu prostředí. Stejně tak je důležité vybudování cyklostezek. Evropská komise zdůrazňuje, že jediná udržitelná změna může přijít skrze změnu myšlení. K vytvoření nové kultury ve městech dojde jen na základě vzdělávání a zvyšování povědomí o možnostech změny k lepšímu. Důležité je sbírat data, sledovat trendy, vyvíjet nové technologie a přicházet s novými řešeními stávajících problémů (Mobility and Transport, 2017b).

1.3.4. Bílá kniha 2011

Další Bílá kniha s názvem Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje – byla vydána v roce 2011. Obsahovala 10 akčních plánů a jejím cílem bylo zefektivnit dopravu a zaměřit se na závislost dopravy na ropě (Mdcr.cz, 2011). V roce 2010 dovezla Evropa ropu za více než 210 miliard EUR. Mezinárodní energetická agentura upozorňovala na fakt, že čím méně je svět úspěšný ve zbavování se závislosti na ropě, tím dražší bude její cena. Přestože se EU od první velké ropné krize snaží změnit tuto prognózu, nic zásadního se jí nepodařilo a doprava je stále z 96 % závislá na ropě. Doprava je sice čistší, ale díky větším objemům je stále zdrojem hluku a znečištění ovzduší (European Commission, 2011).

Od vydání první Bílé knihy v roce 2001 bylo dosaženo mnoha cílů – bezpečnost na silnicích se zvýšila a transevropská síť přispěla k větší spolupráci mezi zeměmi, přesto systém dopravy stále není udržitelný. Podle údajů Evropské komise množství emisí skleníkových plynů stále stoupá nejvíce v sektoru dopravy (Climate Action - European Commission, 2017). V roce 2005 byla doprava zodpovědná za 25,8 % celkových evropských emisí. Graf č. 3 znázorňuje podíl různých druhů dopravy na tvorbě emisí.

Graf 3 Podíl typu dopravy na tvorbě emisí



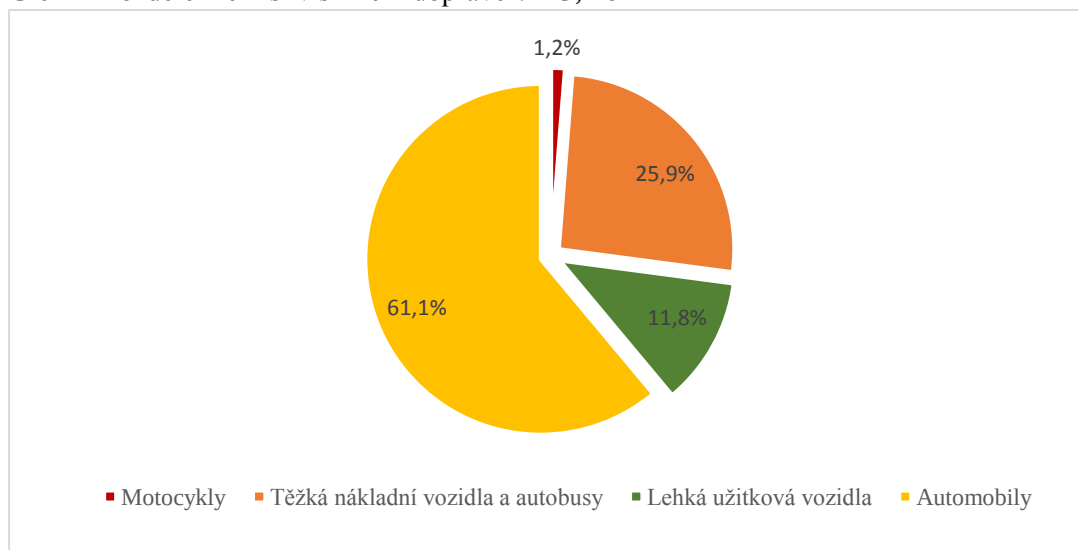
Zdroj: EEA, 2018; vlastní zpracování

Silniční doprava se podílí skoro ze tří čtvrtin na tvorbě emisí a nejvíce znečišťuje

životní prostředí. S 13 % následuje vodní doprava a s 12 % doprava letecká. Nejčistší formou dopravy je železnice, která vyprodukuje jen půl procenta emisí.

Lehká užitková vozidla mají na svědomí 12 % evropských emisí CO₂, zatímco nákladní vozy až 26 %, jak je vidět na grafu č. 4. největší podíl na tvorbě emisí mají automobily díky svému velkému množství. Emise motocyklů jsou v porovnání s ostatními typy vozidel zanedbatelné.

Graf 4 Rozdělení emisí v silniční dopravě v EU, 2017



Zdroj: EEA, 2018; vlastní zpracování

U osobních automobilů je stanovena cílová hodnota emisí na rok 2021 na 95 gramů CO₂ na kilometr, což je o 35 g méně, než bylo stanoveno pro rok 2015. Překročení těchto limitů bude výrobce stát vysoké pokuty. Na druhou stranu budou ale motivováni určitou výhodou, pokud zařadí do výroby nové technologie snižující CO₂ nebo vyrobí vozidlo s extra nízkými emisemi (Climate Action - European Commission, 2017).

Emise z těžkých užitkových vozidel, jako jsou nákladní vozy a autobusy se neudržitelně zvyšují a bez zásahu se dle odhadu do roku 2030 zvýší o 8 %. Evropská komise si ve své Strategii nízko-emisní mobility stanovila snížit emise z 90. let alespoň o 60 % do roku 2050. Reaguje tak na zvyšující se nároky na přepravu jak osob, tak zboží a potřebu zajistit Evropě konkurenceschopnost a udržitelnost. Od roku 2019 budou výrobci muset počítat emise a spotřebu vozidla pomocí nástroje VECTO (Vehicle Energy Consumption Calculation Tool).

Tato strategie zavádí nová opatření, která mají pomoci k přechodu na nízkouhlíkovou ekonomiku. Evropská komise tvrdí, že přinese občanům mnoho

benefitů, např. zlepšení ovzduší, snížení hluku a větší bezpečnost. Spotřebitelé budou profitovat z lepší dopravní infrastruktury a jednoduššího spojení mezi různými druhy dopravy, stejně jako z vozidel s nižší spotřebou.

Strategie nízko-emisní mobility identifikuje 3 hlavní cíle:

- Zvýšení efektivnosti dopravních systémů pomocí nejmodernějších technologií.
- Urychlení vývoje a používání alternativních nízkouhlíkových paliv. Především podpora biopaliv, elektromobilů a hybridních motorů.
- Podpora vývoje vozidel s nulovými emisemi.

Finanční podpora této strategie půjde z Evropského fondu pro strategické investice. Navíc 70 miliard EUR je možné získat z Evropského strukturálního a investičního fondu a 6,4 miliardy z výzkumného programu Horizon 2020 (European Commission, 2018b).

V roce 2016 vydala Evropská komise zprávu o stavu implementace Bílé knihy z roku 2011 (European Commission, 2016). Za pět let od vydání Bílé knihy byly podány návrhy na skoro všechny body programu.

Pro oblast vnitřního trhu bylo velkým úspěchem přijetí Směrnice (EU) 2015/719, která stanovuje maximální přípustné rozměry a hmotnosti pro určitá silniční vozidla. Dalším krokem vpřed bylo přijetí Balíčku předpisů o technické způsobilosti vozidel v březnu 2014, který obsahoval zpřísnění předpisů pro technické prohlídky vozidel. Starší vozy a vozy s větším počtem ujetých kilometrů by měly podstupovat častější technické prohlídky. Předpokládá se, že tato nová legislativa by mohla zabránit více než 36 tisícům dopravních nehod.

V oblasti inovací vznikl projekt European Green Vehicles Initiative, který se zabývá vývojem „zelených“ automobilů a využitím čistých druhů energie. Tomuto projektu je alokováno 700 milionů EUR. Evropská komise také pracuje na vlastním výzkumu zabývajícím se elektromobilitou ve městech. Na poli bezpečnostních technologií bylo přijato Nařízení (EU) 2015/758, které požaduje, aby každé vozidlo bylo od dubna 2018 vybaveno technologií eCall. Tato technologie automaticky vytočí číslo nouzové linky 112 v případě vážné dopravní nehody. Pohotovostní službě nahlásí přesnou polohu vozidla, čas nehody a směr jízdy v případě, že řidič ztratil vědomí nebo není schopen zavolat si pomoc sám mobilním telefonem.

Služba eCall může být samozřejmě spuštěna i ručně stisknutím tlačítka, např. pokud je člověk svědkem dopravní nehody.

V oblasti infrastruktury bylo implementováno Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 1315/2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě TEN-T. Vytvořením multimodální dopravní sítě se EU přiblížila ke splnění svého cíle – snížit emise uhlíku bez omezení mobility. V období 2014 – 2020 by TEN-T mělo na rozvoj získat 150 miliard EUR. Evropská komise také vyhodnocuje existující unijní legislativu týkající se Směrnice o Eurovině, která nedosahuje takové výsledky v oblasti internalizace externalit, jak se očekávalo.

Hlavní cíl snížení emisí skleníkových plynů o 60 % do roku 2050 v porovnání množstvím v roce 1990 je stále reálný. Podle zprávy Evropské komise je stále moc brzy na hodnocení plnění všech dlouhodobých cílů. Podíl vozidel na alternativní pohon ale zatím stoupá. V roce 2005 byl podíl těchto vozů pouhých 0,3 % a do roku 2014 vzrostl na 2,3 %. Počet registrací se zvýšil mezi roky 2004 a 2011 o 58 %.

Posledním bodem, který Evropská komise v této zprávě řešila, je zavedení principů „user pays“ a „polluter pays“ (European Commission, 2016). Dle definice OECD, princip „polluter pays“ zakládá „znečišťovateli“ (provozovatel vozidla) povinnost podílet se na nákladech na opatření, která sníží vyprodukované znečištění. Podílet by se měl v rozsahu škody způsobené společnosti nebo v rozsahu, který překročí stanovený limit. Princip „user pays“ je založen na stejné bázi a říká, že účastník dopravy by se měl podílet na nákladech s infrastrukturou spojených (OECD Statistics, 2018).

1.3.5. Standardy Euro

První emisní regulace se datují do roku 1970, přesto první standard Euro 1 byl představen až v roce 1992. Nerozlišoval vznětové a zážehové motory, měl stejný limit CO pro oba typy motorů – 2,72 g/km. Zároveň byl limit škodlivých látek brán za součet emisí oxidů dusíku a uhlovodíků dohromady 0,97 g/km. Norma vyžadovala instalaci třicestného katalyzátoru a lambda sondy.

Standard Euro 2 přinesl rozlišení mezi vznětovými a zážehovými motory v roce 1996. Snížil limity pro emise u benzinových motorů pro CO na 2,2 g/km a HC + NOx na 0,5 g/km. U dieselových motorů pro CO na 1 g/km a HC + Nox na 0,7 g/km a navíc pevné částice z 0,14 na 0,08 g/km.

Přelom století přinesl standard Euro 3 a sním oddělené měření oxidů dusíku NO_x a uhlovodíků HC. Vedle opětovného snížení limitů emisí měla benzínová auta povinnost mít „systémem palubní diagnostiky OBD“.

Standard Euro 4 vešel v platnost v roce 2005. Po vzoru minulých let musela i dieselová auta zakomponovat systém OBD. Obecně se tato norma zaměřila na naftová auta, např. filtrem na pevné částice. Pokračovalo snižování oxidů dusíku NO_x recirkulací výfukových plynů.

Rokem 2009 následoval standard Euro 5 a premiéra měření pevných částic i u benzinových motorů, které neměly překročit 0,005 g/km.

Zatím poslední standard Euro 6 z roku 2015 byl opět ve znamení snižování limitů, a to především u oxidů dusíku NO_x. Limity pro oba druhy motorů se přiblížily natolik, že do dieselových aut musel být nainstalován dodatečný systém k odbourávání NO_x, aby byla schopná limit splnit (AUTO.CZ, 2017; autolexicon.net, 2016; theaa, 2017).

1.3.6. Zdanění paliv

Kromě problému emisí skleníkových plynů se Evropská unie zabývá i řešením problémů v oblasti zdanění paliv. Prvním problémem jsou rozdílné sazby pro naftu a benzín. Nižší zdanění nafty oproti benzínu vede k problémům znečištění ovzduší. Transport and environment study (Transportenvironment, 2015) zmiňuje negativní vliv této „dotace“, protože umožňuje levnější dopravu větším a těžším vozidlům. Druhým problémem je soutěživost států, kteří se snaží nalákat řidiče kamionů, aby natankovali v dané zemi, a proto snižují sazby na minima.

Trend rozdílných sazeb je pro Evropu specifický. Vznikl z historické situace, kdy poválečná Evropa potřebovala získat příjmy do státního rozpočtu. Benzínové vozy byly používány vyšší vrstvou obyvatelstva, a tak se vláda rozhodla je zdanit. Nafta byla používána převážně jen nákladními vozy, a ta proto byla zdaněna jen nepatrně.

EU se snažila tyto problémy řešit. Návrh z roku 2002 měl harmonizovat daně z nafty pro kamiony. Další návrh z 2011 měl vyrovnat rozdíl mezi sazbami daně z benzínu a nafty. Návrh z roku 2007 měl zvýšit minimální sazby nafty z 0,33 EUR/l na 0,38 EUR na litr. Tento způsob by vyřešil jak daňovou konkurenci,

tak i vyrovnání sazeb s benzínem. Ani jeden z těchto návrhů ale nebyl schválen. Hlavním důvodem bylo jednohlasné hlasování ohledně daňových témat, které neumožnilo přijetí výše zmíněných návrhů (Transportenvironment, 2015).

2. Zdanění dopravy

Kapitola zdanění dopravy se bude zabývat třemi druhy zdanění dopravy podle Kunerta a Kuhfelda (2007).

2.1. Opakující se daně z vlastnictví nebo práva držby vozidla

Opakující se daně z vlastnictví nebo práva držby vozidla jsou jednou ze tří skupin daní, kterou Kunert a Kuhfeld (2007) uvažují. V České republice do této kategorie spadá silniční daň. Její postavení v daňovém systému ČR je určitým způsobem specifické. Láchová (2007) i Andrlík (2013) uvádějí, že silniční daň patří mezi majetkové daně. Podle OECD (2014) je brána jako daň ze spotřeby pod skupinou 5210, která zahrnuje pravidelně placené daně z motorových vozidel. Láchová a Vančurová (2014) ji zařadily pod selektivní daně ze spotřeby. Zdůrazňují ale, že konstrukce silniční daně má spíše charakter daní přímých.

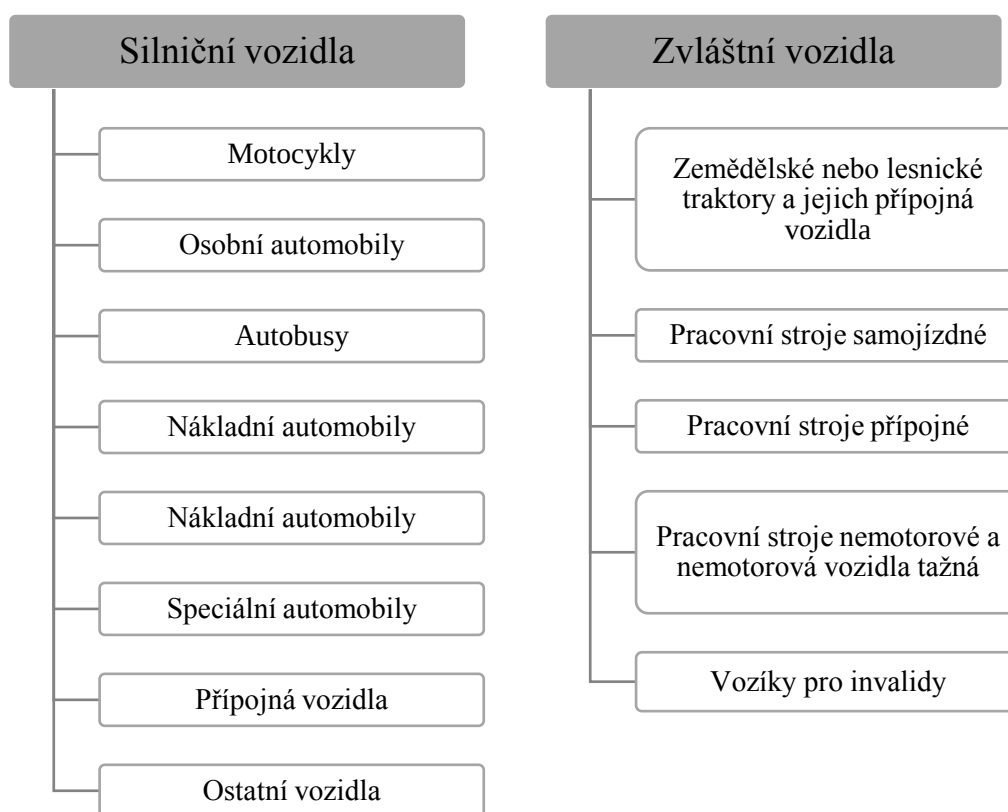
Tato daň se řídí zákonem č. 16/1993 Sb., zákon České národní rady o dani silniční (dále jen zákon o dani silniční). Od doby svého vyhlášení v roce 1993 prošel zákon 22 novelizacemi, přičemž poslední vešla v účinnost 1. 6. 2017.

2.1.1 Předmět daně silniční

Zákon 16/1993 Sb. o dani silniční stanovuje, že předmětem daně jsou všechna silniční motorová vozidla a jejich přípojná vozidla registrovaná a provozovaná v České Republice. Zákon dále tuto definici specifikuje a určuje dvě kategorie. Do kategorie první spadá každé vozidlo s nejvyšší povolenou hmotností přesahující 3,5 t určené pro přepravu nákladu. Druhou kategorií tvoří ostatní vozidla, která jsou používána právnickou nebo fyzickou osobou k uskutečňování ekonomické činnosti. Speciální vymezení mají veřejně prospěšní poplatníci, jejichž motorová vozidla jsou používána pouze v rámci jejich poslání (pro příjmy nepodléhající dani z příjmu právnických osob), která silniční dani nepodléhají.

Předmětem daně nejsou vozidla, která nebyla vyrobena za účelem provozu na pozemních komunikacích a jak uvádí Láchová a Vančurová (2014) mají hlavně pracovní funkci. A to i přesto, že mají poznávací značku a jsou používána k podnikání (Radvan, 2007). Patří mezi ně např. speciální pásové automobily, pracovní stroje, lesnické a zemědělské traktory a další, jak ukazuje obrázek č. 1.

Obrázek 1 Rozdělení vozidel



Zdroj: Radvan, (2007)

2.1.2 Poplatníci daně silniční

Nejčastěji je poplatníkem silniční daně právnická či fyzická osoba, která je zapsána v technickém průkazu vozidla jako provozovatel. Může to být i uživatel vozidla v případech, kdy provozovatel vozidla zemřel, zanikl nebo byl odhlášen z registru vozidel. Zároveň může být poplatníkem i organizační složka (stálá provozovna) osoby se sídlem nebo trvalým pobytem mimo ČR za předpokladu, že splní podmínky uvedené v § 22 odst. 2 zákona o dani z příjmů, t.j. existuje místo k výkonu činnosti a doba trvání přesáhne 6 měsíců v 12měsíčním období. Poplatníkem se stává i zaměstnavatel vyplácí-li svému zaměstnanci cestovní náhrady dle zákoníku práce za použití jeho osobního automobilu. Ovšem jen pokud už nepodléhá dani silniční provozovatel tohoto vozidla. Pokud je poplatníků více, platí daň společně a nerozdílně (Láchová a Vančurová, 2014; Janoušek, 2010; Zákon o dani silniční).

2.1.3 Osvobození

Osvobození od daně silniční u vozidel používaných na vymezené účely vyjadřuje podle Láchové a Vančurové (2014) ve velké míře veřejný zájem. Zákon o dani

silniční vyjmenovává osm skupin, kterých se osvobození týká. Jako první zmiňuje vozidla kategorie L a jejich přípojná vozidla. Tyto vozidla mají většinou méně než čtyři kola – motocykly, motokola a další. Aby bylo možné osvobození využít, musí být kategorie zapsaná v technickém průkazu vozidla.

Jako další skupinou jsou zmíněny vozy diplomatů a konzulárních úřadů v případě, že tyto státy umožňují našim diplomatickým složkám stejný režim. Třetí kategorií jsou vozidla, která zajišťují osobní vnitrostátní linkovou přepravu. Osvobozeny jsou za předpokladu, že pro tento účel najedou za zdaňovací období více jak 80 % kilometrů. Dále jsou na seznamu vozidla bezpečnostních sborů, ozbrojených sil, požární ochrany, poskytovatelů zdravotnických služeb, horské záchranné služby a dalších, pokud mají příslušné označení v technickém průkazu.

Následují speciální jednoúčelová vozidla – značkovače silnic a vozidla správců komunikace osvobozená pouze při použití k zabezpečení sjízdnosti a schůdnosti komunikace, a vozidla, která jsou vedená jako mobilizační rezerva nebo pohotovostní zásoba. Poslední skupinou jsou vozidla pro dopravu osob nebo pro dopravu nákladu s hmotností menší než 12 tun mající elektrický, hybridní pohon nebo pohon na LPG/CNG.

2.1.4 Základ daně a sazby

U osobních automobilů, které nejezdí na elektrický pohon, je základem daně zdvihový objem motoru v cm³. Podle Janouška (2006) se osobním automobilem rozumí motorové vozidlo se čtyřmi koly používané pro přepravu maximálně osmi osob (bez řidiče) nebo víceúčelové vozidlo, jehož karoserie umožňuje přepravu osob i nákladu. Jinak tomu je u návěsů, kde základ daně tvoří počet náprav a součet největších povolených hmotností na nápravy v tunách. U ostatních vozidel se řeší největší povolená hmotnost a počet náprav (Zákon o dani silniční). Tyto informace se opět zjišťují z technického průkazu vozidla.

Jelikož základ daně byl vyjádřený ve fyzických jednotkách, jsou sazby daně pevné a zároveň diferencované podle druhu a kategorie vozidla. Roční sazby u osobních vozidel se pohybují od 1 200 Kč u zdvihového objemu motoru do 800 cm³, do 4 200 Kč u objemu převyšujícího 3 000 cm³. Sazby ostatních vozidel mají větší rozpětí s ohledem na počet náprav od 1 800 Kč do 50 400 Kč. Přesné sazby daně pro osobní vozidla jsou uvedeny v tabulce č. 1.

Tabulka 1 Roční sazba daně u osobních automobilů v roce 2017

Při zdvihovém objemu motoru	Sazba daně v Kč
do 800 cm ³	1 200
nad 800 cm ³ do 1 250 cm ³	1 800
nad 1 250 cm ³ do 1 500 cm ³	2 400
nad 1 500 cm ³ do 2 000 cm ³	3 000
nad 2 000 cm ³ do 3 000 cm ³	3 600
nad 3 000 cm ³	4 200

Zdroj: Zákon 16/1993 Sb. o dani silniční, vlastní zpracování

Sazby daně ostatních vozidel jsou uvedeny v následující tabulce.

Tabulka 2 Roční sazby daně ostatních vozidel v 2017

1 náprava		3 nápravy	
do 1 t	1 800 Kč	do 1 t	1 800 Kč
nad 1 t do 2 t	2 700 Kč	nad 1 t do 3,5 t	2 400 Kč
nad 2 t do 3,5 t	3 900 Kč	nad 3,5 t do 6 t	3 600 Kč
nad 3,5 t do 5 t	5 400 Kč	nad 6 t do 8,5 t	6 000 Kč
nad 5 t do 6,5 t	6 900 Kč	nad 8,5 t do 11 t	7 200 Kč
nad 6,5 t do 8 t	8 400 Kč	nad 11 t do 13 t	8 400 Kč
nad 8 t	9 600 Kč	nad 13 t do 15 t	10 500 Kč
		nad 15 t do 17 t	13 200 Kč
		nad 17 t do 19 t	15 900 Kč
2 nápravy			
do 1 t	1 800 Kč	nad 19 t do 21 t	17 400 Kč
nad 1 t do 2 t	2 400 Kč	nad 21 t do 23 t	21 300 Kč
nad 2 t do 3,5 t	3 600 Kč	nad 23 t do 26 t	27 300 Kč
nad 3,5 t do 5 t	4 800 Kč	nad 26 t do 31 t	36 600 Kč
nad 5 t do 6,5 t	6 000 Kč	nad 31 t do 36 t	43 500 Kč
nad 6,5 t do 8 t	7 200 Kč	nad 36 t	50 400 Kč
nad 9,5 t do 11 t	9 600 Kč	4 nápravy a více náprav	
nad 11 t do 12 t	10 800 Kč	do 18 t	8 400 Kč
nad 12 t do 13 t	12 600 Kč	nad 18 t do 21 t	10 500 Kč
nad 13 t do 14 t	14 700 Kč	nad 21 t do 23 t	14 100 Kč
nad 14 t do 15 t	16 500 Kč	nad 23 t do 25 t	17 700 Kč
nad 15 t do 18 t	23 700 Kč	nad 25 t do 27 t	22 200 Kč
nad 18 t do 21 t	29 100 Kč	nad 27 t do 29 t	28 200 Kč
nad 21 t do 24 t	35 100 Kč	nad 29 t do 32 t	33 300 Kč
nad 24 t do 27 t	40 500 Kč	nad 32 t do 36 t	39 300 Kč
		nad 36 t	44 100 Kč

Zdroj: Zákon 16/1993 Sb. o dani silniční, vlastní zpracování

Specifickou úpravu může využít zaměstnavatel, pokud proplácí zaměstnanci cestovní náhrady za použití jeho vozidla. Pokud je to pro zaměstnavatele výhodnější, použije denní sazbu 25 Kč za každý den použití vozidla.

Další úpravu základních sazeb mají vozidla určená pro činnosti výrobní povahy v rostlinné výrobě. Jejich sazba se snižuje o 25 % pokud mají činnost zapsanou v technickém průkazu.

Sazba se může měnit také v závislosti na datu první registrace. V prvních 36 měsících od první registrace se sazba sníží o 48 %, za dalších 36 měsíců (72 měsíců) se sníží o 40 % a nakonec se sníží o 25 % za dalších 36 měsíců (108 měsíců celkem). Na druhé straně se sazba zvýší o 25 % u vozidel poprvé registrovaných dříve než 31. prosince 1989 z důvodu větší zátěži životního prostředí.

U nákladních automobilů s nejvyšší povolenou hmotností mezi 3,5 a 12 tunami se sníží sazba o 100 % v případě, že jsou využívána veřejně prospěšným poplatníkem k činnosti, která není předmětem daně z příjmů nebo fyzickou osobou k osobním potřebám, nebo pokud se jedná o výcviková vozidla z jejich používání neplynou příjmy. U nákladních automobilů, které přesáhnou nejvyšší povolenou hmotnost 12 tun se sazba sníží jen o 48 % (Zákon o dani silniční; Láchová a Vančurová, 2014).

2.1.5. Sleva na dani

Sleva na dani se vztahuje ke kombinované dopravě. Kombinovaná doprava je zákonem definovaná jako přeprava zboží v jedné a téže přepravní jednotce (například kontejner) nebo v nákladním automobilu, přívěsu, návěsu atd., při které se využije kromě silniční komunikace také železniční nebo vnitrozemská vodní doprava. Vzdálenost přepravy alternativním způsobem by měla být alespoň 100 km (měřeno vzdušnou čarou). Přeprava po pozemní komunikaci by měla být využita pouze na počátku a na konci cesty, to znamená mezi místem nakládky/vykládky a přístavem či železniční stanicí a naopak. Zároveň by neměla přesáhnout více jak 150 km. Pokud jsou tyto podmínky splněny a vozidlo je používáno výhradně ke kombinované dopravě, je sleva na dani stoprocentní.

U vozidel, která jsou využívána i k jiným účelům je sleva na dani rozdělena podle počtu jízd v kombinované dopravě podle následující tabulky č. 3.

Tabulka 3 Slevy na dani v roce 2017

Počet jízd	Sleva na dani
více než 120 jízd	90 % daně
91 až 120 jízd	75 % daně
61 až 90 jízd	50 % daně
31 až 60 jízd	25 % daně

Zdroj: Zákon 16/1993 Sb. o dani silniční, vlastní zpracování

Cesta po železnici v rámci ČR delší než 250 km se počítá jako dvě cesty. Pro získání slevy je nutné doložit přepravní doklady a potvrzení z překladiště nebo železniční stanice.

2.2. Jednorázové poplatky týkající se koupě nebo registrace vozidla

Další skupinou, kterou Kunert a Kuhfeld (2007) uvažují, jsou jednorázové poplatky a daně, které většina evropských zemí uvaluje na první koupi nebo registraci vozidla. Česká republika žádnou takovou daň v současnosti nemá, ale její místo určitým způsobem nahrazuje správní poplatek za registraci vozidla.

Je důležité vymezit, jaká vozidla podléhají registraci a tím i správnímu poplatku. Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích říká, že silniční vozidlo je motorové nebo nemotorové vozidlo pro přepravu osob, zvířat nebo věcí, které bylo vyrobené za účelem provozu na pozemních komunikacích. Pokud nebylo vyrobeno za tímto účelem, musí mít schválení pro pohyb po komunikaci. Do definice se počítá i přípojné nemotorové vozidlo k tažení nebo vozidlo historické.

Výše poplatků se pohybuje od 50 Kč do 5 000 Kč. Přehled části sazebníku ukazuje tabulka č. 4.

Tabulka 4 Část sazebníku správních poplatků v Kč

A) Zápis do registru silničních vozidel	
motocykl do/nad 50 cm ³	300/500
přípojné vozidlo do/nad 750 kg hmotnosti	500/700
motorové vozidlo s nejméně čtyřmi koly	800
B) Vyřazení vozidla z provozu	200
C) Vydání tabulky registrační značky	200
D) Zápis změny do technického průkazu vozidla a do registru vozidel	50 za změnu

Zdroj: Zákon č. 634/2004 Sb. o správních poplatcích, vlastní zpracování

Osvobození od poplatku za zápis motorového vozidla do registru se týká držitelů průkazu ZTP nebo ZTP/P. V případě dědického řízení nebo zániku společného jmění manželů je osvobozen celý bod A) dle tabulky. Zároveň předmětem poplatku není vyřazení vozidla z provozu, pokud bylo odcizeno.

2.3. Daně související s užíváním vozidla

Poslední skupinou uvažovanou Kunertem a Kuhfeldem (2007) jsou daně související s užíváním vozidla. Pod tuto kategorii se dají zařadit jak spotřební daně uvalené na pohonné hmoty, tak i daň z přidané hodnoty či dálniční známky a mýto.

2.3.1. Spotřební daně

V českém legislativě jsou daně uvalené na pohonné hmoty skryty pod názvem daně z minerálních olejů ve skupině nepřímých spotřebních daní v zákoně č. 353/2003 Sb. o spotřebních daních.

Tyto daně se dotýkají provozovatele motorového vozidla. Povinnost daň přiznat a zaplatit má fyzická nebo právnická osoba, která minerální oleje použije nebo prodá pro pohon motorů. Plátcem daně je tedy čerpací stanice, jejíž minerální olej už by měl být v okamžiku prodeje zdaněn (Kotenová et al., 2015). Částka daně už je promítnuta do koncové ceny paliva a konečný spotřebitel ji platí čerpací stanici. Z konečné ceny paliva včetně daně z minerálních olejů je navíc vypočtena daň z přidané hodnoty.

Existuje několik druhů produktů pro pohon motoru vozidla. Směrnice Rady 2003/96/ES vyjmenovává benzín olovnatý a bezolovnatý, naftu, petrolej, LPG a zemní plyn. Základ daně u těchto produktů vychází z množství minerálních olejů v 1 000 litrech při 15°C. Podle Kotenové et al. (2015) je pro výpočet daně rozhodující jaké množství produktu je přesně v okamžiku, kdy vznikne povinnost přiznat a zaplatit daň. V rámci harmonizace nepřímých daní stanovuje Evropská unie ve Směrnici Rady 2003/96/ES minimální sazby daně viz tabulka č. 5.

Tabulka 5 Minimální sazby daně v EU od roku 2010

Produkt	Minimální sazba v EUR/CZK
Bezolovnatý benzín (v eurech na 1 000 l)	359 / 9 438
Olovnatý benzín (v eurech na 1 000 l)	421 / 11 068
Petrolej a nafta (v eurech na 1 000 l)	330 / 8 676
Zkapalnělý plyn (LPG) (v eurech na 1 000 l)	125 / 3 286
Zemní plyn (v eurech na gigajoule spalného tepla)	2,6 / 68

Zdroj: Směrnici Rady 2003/96/ES, vlastní zpracování

Výše daně je pak nechána na jednotlivých státech a jejich politice. Zákon o spotřebních daních uvádí sazby zobrazené v tabulce č. 6.

Tabulka 6 Sazby daně z minerálních olejů v ČR, 2017

Produkt	Sazba daně 2017
motorové benziny s obsahem olova do 0,013 g/l	12 840 Kč/1 000 l
motorové benziny s obsahem olova nad 0,013 g/l	13 710 Kč/1 000 l
střední oleje a těžké plynové oleje	10 950 Kč/1 000 l
těžké topné oleje	472 Kč/t
odpadní oleje	660 Kč/1 000 l
zkapalněné ropné plyny podle § 45 odst. 1 písm. e)	3 933 Kč/t
zkapalněné ropné plyny podle § 45 odst. 1 písm. g)	1 290 Kč/t

Zdroj: Zákon č. 353/2003 Sb. o spotřebních daních, vlastní zpracování

Jak je z přechozích tabulek vidět, sazba pro naftu je jak u minimálních sazeb, tak u sazeb skutečných nižší, než je sazba pro benzín. Tento trend přetrvává po celé Evropě.

2.3.2. Dálniční známka neboli časový poplatek

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích vymezuje užívání veřejných komunikací, zpoplatnění obecného užívání a druhy zpoplatnění. Jedním z typů je časový poplatek, který opravňuje řidiče k použití zpoplatněné komunikace. Časový poplatek se vztahuje na silniční motorová vozidla s minimálně čtyřmi koly a maximální hmotností 3,5 t. Relevantní je hmotnost zapsaná v technickém průkazu vozidla. Pokud je zapojen přívěs nebo návěs, hmotnosti se nesčítají.

Časový poplatek je nutné zaplatit ještě před použitím zpoplatněné komunikace. Jako doklad o zaplacení slouží dvoudílný kupon. Na obou dílech kuponu musí být uvedena registrační značka vozidla a vyznačená doba platnosti. První část se nalepí celou plochou na vnitřní stranu čelního skla dle návodu na kuponu, druhou část si provozovatel uschová, aby ji mohl v případě kontroly předložit policii.

nebo celní správě. Počátek doby platnosti kuponu vyznačuje prodávající a platnost kuponu končí po uplynutí období, na které byl zakoupen. Existují 3 druhy kuponů. Roční kupon na rok 2017 stojí 1 500 Kč. Měsíční kupon vyjde řidiče na 440 Kč a desetidenní kupon na 310 Kč.

Státní fond dopravní infrastruktury je od 1. ledna 2007 odpovědný za vydávání a prodej kuponů. Může pověřit fyzickou či právnickou osobu k prodeji, ale kupon smí být prodáván pouze ve výši odpovídající časovému poplatku. Kupon je nepřenosný a po uplynutí doby platnosti má být ze skla vozidla odstraněn. Při nezaplacení časového poplatku a užití zpoplatněné komunikace hrozí řidiči pokuta až 5 000 Kč (až 100 000 Kč ve správním řízení) (Sfdi.cz, 2018; Zákon č. 13/1997 Sb.). Osvobozena od poplatků jsou vozidla vybavená výstražným zařízením - záchranné sbory, ozbrojené síly ČR, celní orgány a další. Dále vozidla členů diplomatických misí a vozidla převážející zdravotně postižené nebo těžce zdravotně nemocné. Osvobození od časového poplatku je stejné i pro následující podkapitolu Mýtné.

2.3.3. Mýtné

Mýtné představuje druhý typ poplatku za využití komunikace. Je stanoven podle druhu vozidla a ujeté vzdálenosti na zpoplatněné komunikaci. Mýto spadá pod správu Ministerstva dopravy.

Mýtnému podléhají všechna silniční motorová vozidla s maximální hmotností, které přesahující 3,5 tuny. Tyto vozidla nemusí mít dálniční známku. Namísto toho mají elektronické zařízení, které komunikuje s mýtnou stanicí. Mýtné stanice se nachází na zpoplatněných komunikacích, kde pomocí antén komunikují s elektronickým zařízením (palubní jednotkou) ve vozidle. Při průjezdu mýtnou bránou je mýtné automaticky zaznamenáno a naúčtováno.

Mýtné je možné platit předem anebo následně. Platba předem tzv. pre-pay funguje na kreditovém systému, kdy si uživatel dopředu nabije určité množství kreditu do palubní jednotky buď jako hotovost, či kreditní nebo tankovací kartou. Jednotka při nízkém kreditu signalizuje nutnost dobítí a vyúčtování je možné získat jen na požádání.

U následného placení tzv. post-pay je nutné, aby provozovatel vozidla uzavřel smlouvu s provozovatelem mýtného systému a dohodl formu platebního styku buď s bankovní zárukou nebo pomocí tankovacích karet. Způsob s bankovní zárukou je jednodušší, protože provozovatel nemusí sledovat výši kreditu v jednotce a řešit její dobíjení po dobu cesty. Zároveň nemusí skládat záruku za palubní jednotku ve výši 1 500 Kč na bankovní účet provozovatele mýtného systému. Další výhodou, kterou provozovatel Systému elektronického mýtného zmiňuje, je možnost odložit splatnost mýta až o 90 dní.

Placení pomocí tankovacích karet neumožňuje odložení splatnosti mýta ani neplacení kauce za elektronickou jednotku, ale zato má nízké administrativní náklady. U obou následných plateb je na konci období vystavena faktura s transakcemi (Mytocz.eu, 2018; Zákon č. 13/1997 Sb.). Sazby mýtného jsou vyjádřeny v Kč na kilometr a jsou diferencovány dle emisních tříd, počtu náprav, typu komunikace a denní doby. Detailní přehled je vidět v tabulce č.7. Autobusy mají jen jednu sazbu pro určitou emisní skupinu.

Tabulka 7 Sazby mýtného v ČR k 1.1.2017 v Kč/km

emisní třída	EURO 0-II			EURO III-IV			EURO V			EURO VI, EEV		
počet náprav	2	3	4+	2	3	4+	2	3	4+	2	3	4+
dálnice	3,34	5,7	8,24	2,82	4,81	6,97	1,83	3,13	4,52	1,67	2,85	4,12
-- pátek 15-20 h	4,24	8,10	11,8	3,58	6,87	9,94	2,33	4,46	6,46	2,12	4,05	5,88
silnice I. třídy	1,58	2,74	3,92	1,33	2,31	3,31	0,87	1,50	2,15	0,79	1,37	1,96
-- pátek 15-20 h	2,00	3,92	5,60	1,69	3,31	4,74	1,10	2,15	3,07	1,00	1,96	2,80
autobusy	1,38			1,15			1,04			0,80		

Zdroj: Mytocz.eu, (2018), vlastní zpracování

2.3.4. Další poplatky

Oproti daním zmíněným Kunertem a Kuhfeldem (2007), Evropská asociace výrobců automobilů (ACEA, 2017) ve své studii zdanění vozidel navíc uvažuje kromě výše zmíněných „daní“ ještě náklady spojené s povinným ručením a povinnými technickými kontrolami.

Povinným ručením je v ČR myšleno pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, které upravuje Zákon č. 168/1999 Sb. Toto pojištění kryje škody způsobené třetím osobám při provozu vozidla. Silniční vozidlo musí být pojištěno po celou dobu, kdy je zapsáno v registru vozidel, bez ohledu na to, zda je používáno. Podle zmíněného zákona je vlastník tuzemského vozidla nebo řidič

cizozemského vozidla povinen mít uzavřenou pojistnou smlouvu. Pojistník získá jako doklad tzv. „zelenou kartu“, která je od roku 2009 mezinárodním dokladem. Nezáleží, zda byla karta vydána v ČR, nebo pojišťovnou jiného státu (Fmpartner.cz, 2018).

Cena pojistného se může lišit v závislosti na nabídce pojišťovny, ale obecně závisí na následujících faktorech:

- Objem motoru vozidla,
- Věk pojištěnce,
- Historie řidiče – bonusy,
- Bydliště.

Čím rizikovější je kombinace, tím větší je cena sjednaného pojištění. Některé pojišťovny začínají nabízet i pojištění dle ujetých kilometrů bez ohledu na objem motoru vozu (YesPojištění, 2018). Technické prohlídky definuje zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, jako kontrolu technického stavu, činnosti ústrojí a zařízení vozidla. Vykonávány jsou na stanicích technické kontroly a zahrnují obecnou technickou prohlídku a měření emisí. Ceny se liší dle poskytovatele služeb. Pro představu Pronto STK (2018) uvádí v Praha cenu pro vozidlo kategorie L 690 Kč a kategorie M1, N1 990 Kč včetně DPH.

3. Vývoj zdanění motorových vozidel

3.1. Historie

Vývoj motorových vozidel probíhal na našem území od počátku minulého století. První osobní automobil byl vyroben v Kopřivnici roku 1898. Motorismus v Čechách se postupně rozvíjel a podle údajů Sdružení automobilového průmyslu (2017) bylo u nás v roce 1906 nahlášeno 208 automobilů a 774 motocyklů (Autosap.cz, 2018). Rostoucí počet motorových vozidel s sebou ale přinášel zvýšené výdaje na výstavbu a údržbu komunikací. Rozsáhlá reforma o státním rozpočtu v roce 1927 tak byla doplněna i o mimorozpočtové fondy. Jedním z nich byl Státní silniční fond upravený zákonem č. 116/1927 Sb., jehož příjmem byla polovina poplatků a cel z dovozu minerálních olejů a daň z motorových vozidel (Euro.cz, 2018). Podle zákona o dani z minerálních olejů z roku 1882 podléhaly minerální oleje s hustotou nepřesahující 880 stupňů při teplotě 15°C spotřební dani 13 Kč z každých 100 kg. Osvobozeny byly minerální oleje dovážené za účelem dalšího zpracování v rafineriích. Novelou zákona z roku 1931 byly sazby daně rozděleny na dva druhy. První sazba 75 Kč/100 kg čisté váhy byla pro minerální oleje, které při 15°C nepřesáhly 790 stupňů hustoty čisté vody. Druhá sazba 15 Kč/100 kg čisté váhy se týkala minerálních olejů, které hranici 790 stupňů přesáhly (Beck, 2018).

Předmětem daně z motorových vozidel byla v roce 1927 všechna motorová vozidla a jejich přípojná vozidla používaná k dopravě po veřejných komunikacích. Předmětem daně nebyla vozidla pohybující se po kolejích. Osvobozena byla vozidla státní správy, pošty, požární a zdravotní služby, vozidla pro údržbu komunikací, traktory, kola s motorem a vozidla diplomatických misí. Poplatníkem daně byl majitel vozidla. V případě, že majitel neměl sídlo v tuzemsku a vozidlo bylo používáno jinou osobou, daň platil provozovatel vozidla. Roční sazba daně z motocyklů činila 150 Kč. Sazba daně z osobních automobilů byla diferencovaná podle válcového obsahu v rozmezí od 300 Kč, za automobil do obsahu válce 1 litr, do 8 000 Kč pro automobil s obsahem válce nad 7 litrů. Vozidla poháněná elektrinou, autobusy a jiná vozidla k hromadné dopravě osob měla daň stanovenou na 50 Kč za každých 100 kg váhy vozidla. U nákladních vozidel byla sazba

35 Kč/100 kg. Zákon pamatoval i na zahraniční vozidla, která územím Československé republiky jen projíždějí nebo se zdržují jen přechodnou dobu. Pro tyto případy stanovil speciální sazby daně. U zahraničního osobního automobilu zdržujícího se v tuzemsku 2 – 5 dnů byla sazba 80 Kč (Aspi, 2018).

Tato daň fungovala s menšími úpravami až do roku 1950, kdy byla zrušena. Opět zavedena byla o 14 let později Zákonem č. 98/1964 Sb. o dani z motorových vozidel. Velkou změnou bylo osvobození od daně pro nákladní a jiná užitková motorová vozidla. Daň byla tedy vybírána pouze z provozování osobních automobilů. V roce 1968 byly Zákonem č. 8/1968 Sb. zavedeny odvody z motorových vozidel, které plynuly do silničního fondu. Úprava z roku 1964 o dani z motorových vozidel trvala pouhých deset let a k 1. dubnu 1974 byla zrušena. O čtyři roky později byly zrušeny i odvody.

3.2. Změny po roce 1989

Mezi lety 1990 až 1992 se připravovala podoba nové daňové soustavy (Jahoda, 2006). Zákon o silniční dani č. 16/1993 Sb., byl schválen Českou národní radou 21. prosince 1992. Spotřební daně upravoval Zákon č. 587/1992 Sb. U daní z uhlovodíkových paliv a maziv byl základ daně vyjádřen v tunách čisté hmotnosti. Sazba pro olovnatý benzín byla stanovena na 10 800 Kčs/t, pro bezolovnatý benzín 9 390 Kčs/t, pro naftu 8 250 Kčs/t a pro zkapalněné plyny 2 370 Kčs/t.

Další úpravy silniční daně přinesl 7. prosince 1994 Zákon č. 243/1994 Sb., kterým se měnil a doplňil zákon o dani silniční. Změny se týkaly především osvobození pro vozidla poruchové služby elektrorozvodných zařízení a zjednodušení výpočtu záloh a jejich splatností.

Zákon č. 134/1994 Sb., který měnil a doplnil zákon o pozemních komunikacích z roku 1961 o poplatky za užití pozemní komunikace, tzv. dálniční známky, vstoupil v platnost 29. června 1994. Podle zákona měl výnos z poplatků sloužit k urychlení rozvoje dálniční sítě. Roční poplatek za užití dálnice byl rozdělen podle hmotnosti vozidel na tři kategorie:

- 400 Kč – do celkové hmotnosti 3,5 t,
- 1 000 Kč – o celkové hmotnosti nad 3,5 t a do 12 t,
- 2 000 Kč – o celkové hmotnosti nad 12 t.

Sazby daně z uhlovodíkových paliv a maziv se v roce 1995 zvýšily u olovnatého benzínu na 11 570 Kč/t, u bezolovnatého na 10 160 Kč/t a u nafty na 8 343 Kč/t, zatímco sazba zkapalněného plynu zůstala stejná.

V červnu roku 1995 Vyhláška Ministerstva dopravy č. 102/1995 Sb. vymezila kategorie vozidel a jejich technické podmínky.

V roce 1996 zákon č. 143/1996 Sb. osvobodil od silniční daně vozidla zabezpečující linkovou osobní vnitrostátní dopravu za předpokladu splnění podmínek uvedených v zákoně. Specifikoval vozidla určená pro činnost výrobní povahy v rostlinné výrobě, u kterých se sazba snížila o 25 %. Zároveň se osvobodila vozidla na elektrický pohon a vozidla, která splňovala emisní standard Euro II, a to až do roku 1998. Konkretizoval také vymezení pojmu kombinovaná doprava a upravil slevu na dani pro vozidla, která v jejím rámci ujedou stanovený počet kilometrů:

- sleva 100 % - pokud uskutečněno více než 120 jízd,
- sleva 75 % - pokud uskutečněno 91-120 jízd,
- sleva 50 % - pokud uskutečněno 61-90 jízd,
- sleva 25 % - pokud uskutečněno 31-60 jízd.

Zákon jízdu definoval jako cestu kratší než 100 km, pokud vozidlo přepravilo nákladovou jednotku např. kontejner nebo převezlo náklad do překladiště a naopak. Vše musí být doloženo přepravními doklady.

Dne 23. ledna 1997 vstoupil v platnost nový zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích, který zvýšil zpoplatnění užívání komunikací o plovinu. Tento poplatek neboli dálniční známka nalepená na předním skle vozidla opravňovala řidiče užít dálnice nebo rychlostní silnice. Vydávání známek mělo na starosti Ministerstvo dopravy a příjmy z prodeje byly součástí státního rozpočtu.

Roční poplatek byl rozdělen do tří kategorií:

- 800 Kč – do celkové hmotnosti 3,5 t,
- 2 000 Kč – o celkové hmotnosti nad 3,5 t a do 12 t,
- 4 000 Kč – o celkové hmotnosti nad 12 t.

O rok později nařízení vlády č. 281/1997 Sb. s účinností od 1. ledna 1998 upravilo roční výši poplatku za užívání dálnic a rychlostních silnic pro motorová vozidla

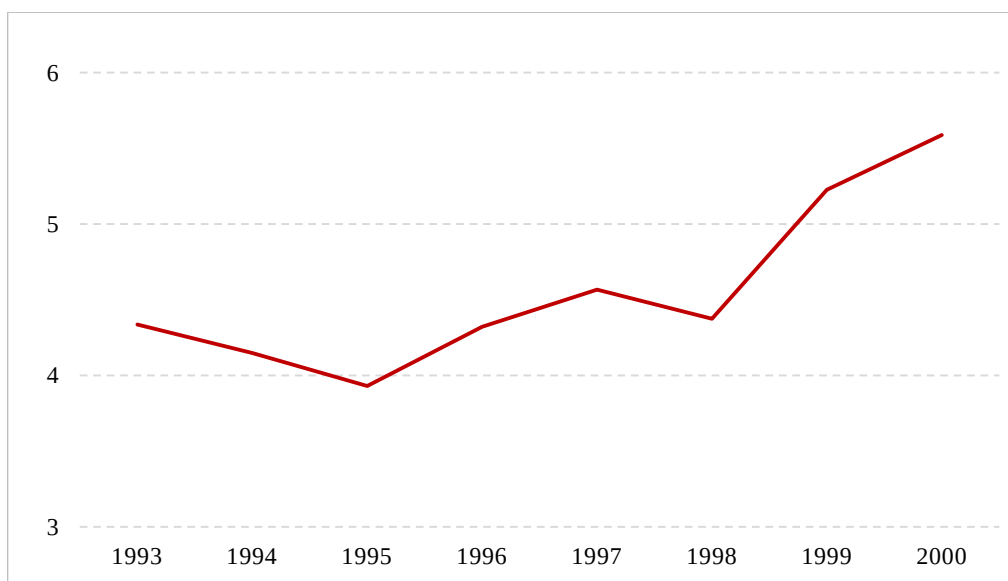
s celkovou hmotností mezi 3,5 t – 12 t na 4 000 Kč a pro vozidla nad 12 t na 8 000 Kč.

Novelou zákona o silniční dani č. 61/1998 Sb. se zavedl nový základ daně - součet povolených zatížení náprav v tunách a počet náprav návěsů. Mezi vozidla, která nebyla předmětem daně, zařadil dále speciální pásové automobily.

V roce 1999 přišel v platnost zákon o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla. Bez tohoto pojištění provozovatel vozidla nebyl oprávněn vjet na veřejnou pozemní komunikaci.

Následující graf č. 5 zobrazuje vývoj výnosů silniční daně od roku 1993 do roku 2000. Podle Andrlíka (2013) je jedním ze základních předpokladů fiskální politiky udržení nebo zvýšení příjmů státního rozpočtu. Jak je z grafu patrné příjmy ze silniční daně rostoucí trend mají. Výrazný nárůst výnosů od roku 1998 mohl být ovlivněn změnou osvobození vázanou na emisní standardy.

Graf 5 Výnosy daně silniční v mld. Kč v ČR



Zdroj: Finanční správa České republiky (2017), vlastní zpracování

3.3. Změny od roku 2000

Na přelomu století došlo u zdanění vozidel k několika událostem. Jednou z nich bylo zřízení Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI) zákonem č. 104/2000 Sb., účinným od července 2000. Fond spadl pod Ministerstvo dopravy a spojů,

měl sídlo v Praze a majetek s nímž hospodařil, byl ve vlastnictví státu. Fond měl používat svých příjmů ve prospěch rozvoje a modernizace dopravní infrastruktury.

Od roku 2000 byla příjmem fondu i silniční daň, která byla do té doby standardním daňovým příjmem státního rozpočtu. Navíc bylo příjmem fondu 20 % celostátního hrubého výnosu spotřební daně z uhlovodíkových paliv a maziv a příjmy z dálničních známek.

Druhou událostí byla novela zákona o dani silniční z 2. srpna 2000, která přinesla motivující prvky k ochraně životního prostředí. Vozidla splňující standard Euro III měla sazbu daně sniženou o 50 % a vozidla splňující standard Euro II o 25 %. K výčtu osvobození od daně byla přidána jednostopá vozidla, sněžné skútry a vozidla se třemi koly.

Novela zákona o dani silniční z roku 2001 obsahovala zvýšení sazby o 15 % u vozidel registrovaných v ČR do 31. prosince 1989.

Vládní nařízení z roku 2000 opět zvedlo výši silničních poplatků na:

- 800 Kč – do celkové hmotnosti 3,5 t,
- 6 000 Kč – o celkové hmotnosti nad 3,5 t a do 12 t,
- 12 000 Kč – o celkové hmotnosti nad 12 t,

Nově byly stanoveny i výše poplatků na kalendářní měsíc, 10 dnů a 1 den.

Zákon č. 207/2002 Sb. dále rozšířil předmět daně silniční i o vozidla s celkovou hmotností nad 12 tun určená k přepravě nákladu bez podmínky použití k podnikání. Termín evidence dopravního inspektorátu byl nahrazen registrem vozidel a upraveno bylo i osvobození od daně zahrnující vozidla záchranných sborů a vozidla používaná v zahraničí.

Podle novely zákona o spotřebních daních z roku 2002 se změnil základ daně z uhlovodíkových paliv a maziv z tun na množství vyjádřené v 1 000 l při 15°C. Sazba daně z benzínu byla 10 840 Kč/1 000l, z nafty 8 150 Kč/1 000l a z LPG 2 850 Kč/t.

Rok 2004 byl výjimečný kvůli vstupu České republiky do Evropské Unie 1. května 2004. Zákon o silniční dani č. 102/2004 Sb. nabyl účinnosti již 5. března a musel být upraven v souladu s unijní legislativou. Předmětem daně byla nově jen vozidla

registrovaná a provozovaná na území ČR, a to od okamžiku, kdy byla skutečně použita pro podnikání.

Vozidla záchranných sborů, policie atd. musela mít nově na vozidle výstražné zařízení, aby mohla být osvobozena. Zároveň se zlepšily podmínky pro vozidla šetrná k životnímu prostředí. Sazba u vozů splňujících standard Euro II se snížila o 60 % do 31. prosince 2005 a pro standard Euro III a vyšší se sazba snížila až o 66 % do konce roku 2006. Aktualizováno bylo také vymezení kombinované dopravy a její podmínky pro získání slevy na dani.

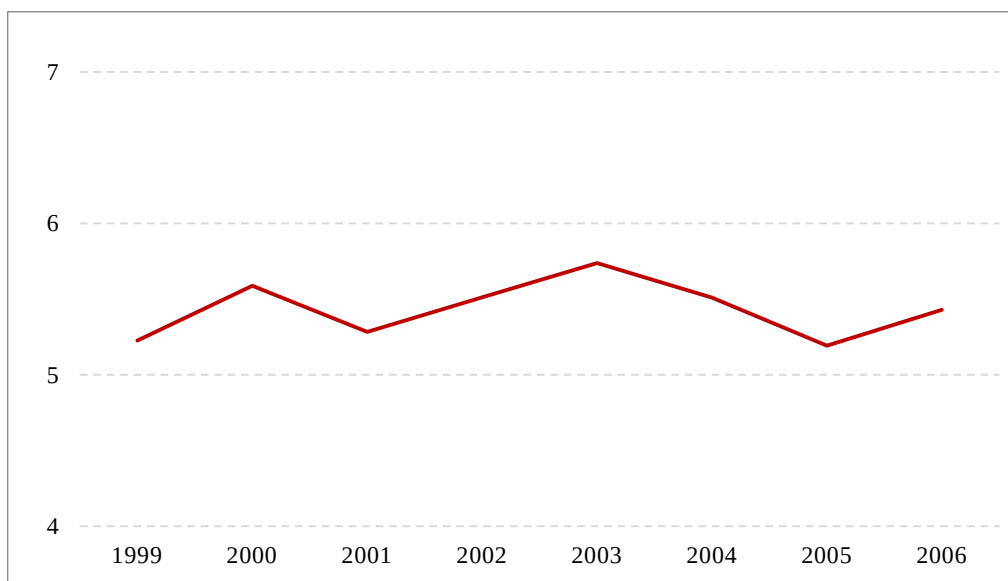
S účinností od 1. května 2004 byla přijata novela zákona o spotřebních daních, která změnila název daně z uhlovodíkových paliv a maziv na daň z minerálních olejů. Sazby daně se zvýšily u olovnatého benzínu na 13 710 Kč/1 000 l, u nafty na 9 950 Kč/1 000 l a u LPG na 2 933 Kč/t.

Změnily se i silniční poplatky. Roční sazba pro vozidla do 3,5 t se zvýšila v roce 2004 na 900 Kč. Za vozidla mezi 3,5 t a 12 t se zaplatilo 7 000 Kč a za vozidla nad 12 t přišla roční známka na 14 000 Kč. Od roku 2005 byly zrušeny měsíční a desetidenní známky a místo nich byly prodávány dvoutřídenní a patnáctidenní. Zásadní změnou pro Státní fond dopravní infrastruktury bylo od roku 2005 snížení procenta příjmů ze spotřebních daní z minerálních olejů z 20 % na pouhých 9,1 % v důsledku změny financování silnic II. a III. tříd.

Graf č. 6 na další straně ukazuje výnosy daně silniční od roku 2000 do roku 2006. V tomto případě není trend úplně jasný. V srpnu 2000 byly zavedeny snížené sazby u vozidel splňujících standardy Euro, což se promítlo do snížení výnosů následujícího roku o 304 miliard Kč. Opětné zvýšení mohlo být ovlivněno zvýšením sazby o 15 % u vozidel prvně registrovaných před 31. prosincem 1989.

V roce 2003 se příjem z daně silniční zvýšil o 226 mil Kč díky rozšíření základu daně. Následný pokles byl způsoben specifikací předmětu daně, kdy vozidlo bylo předmětem jen v měsíci, kdy bylo používáno k podnikání (Andrlík, 2013). Další možnou příčinou snížení výnosů byl nárůst snížených sazeb na 60 % a 66 % při splnění limitů Euro II a Euro III. Tyto snížené sazby byly od roku 2006 posunuty na 40 % a 48 % a příjmy byly znovu rostoucí.

Graf 6 Výnosy daně silniční v mld. Kč v ČR



Zdroj: Finanční správa České republiky (2017), vlastní zpracování

3.4. Změny od roku 2006

Dále se zákonem č. 545/2005 Sb. s účinností od ledna 2006 snížily sazby pro vozidla, která splnila předepsané emisní standardy. U standardu Euro II se sazba snížila o 40 % a u standardu Euro III a vyššího se snížila o 48 %. Snížení platilo až do konce roku 2007.

Novela zákona o pozemních komunikacích doplnila v roce 2006 stávající poplatek za užívání komunikací o mýtné. Paragraf o zpoplatnění obecného užívání byl přeformulován na dva druhy zpoplatnění:

- mýtné – dle typu vozidla a ujeté vzdálenosti,
- časový poplatek – za časové období užívání komunikace.

Zavedením mýtného se předmětem časového poplatku stala jen motorová vozidla s hmotností do 12 tun. Za vydávání a prodej dálničních kuponů byl zodpovědný Státní fond dopravy infrastruktury. Vozidla a jízdní soupravy s maximální hmotností nad 12 tun byly předmětem mýtného. Mýtné se zjišťovalo pomocí elektronického palubního zařízení, které muselo mít každé vozidlo. Výše mýtného se vypočítala jako sazba mýtného krát počet ujetých kilometrů.

V návaznosti na tento zákon byl pozměněn i zákon o Státním fondu dopravní infrastruktury. Do zákona byly doplněny příjmy z mýtného a časového poplatku.

Další úpravy silniční daně přišly v zákoně č. 246/2008 Sb. Předmětem daně byla nově všechna vozidla jejichž celková hmotnost přesahovala 3,5 tuny a byla určena k přepravě nákladu. Od roku 2008 bylo zrušeno snížení sazby daně podle emisních standardů Euro a nahrazeno bylo snížením sazby na základě počtu měsíců od první registrace vozidla. Snížení sazby o 48 % se použilo v prvních 36 měsících od registrace. V dalších 36 měsících (72 dohromady) se snížila sazba o 40 %. Poslední možnost pro snížení byla v dalších 36 měsících (108 dohromady), kdy se roční sazby daně snížily o 25 %.

Dalším novým ustanovením bylo snížení sazby o 100 % u nákladních vozidel s maximální hmotností mezi 3,5 t a 12 t, pokud nebyla používána k podnikání. Vozidla s hmotností 12 t a více, která splnila podmínky zmíněné v předchozí větě, mohla snížit sazbu daně o 48 %. Poplatníci uplatňující stoprocentní snížení sazby, nemuseli podávat daňové přiznání. Poplatníci uplatňující 48% snížení sazby platili jen jednu zálohu ve výši 70 %.

Úprava o změně sazby v případě, že bylo vozidlo poprvé registrováno do konce roku 1989, se zvýšila z 15 % na 25 %. Podle přechodného ustanovení byla úprava účinná až od 1. ledna 2009. Stejně tak bylo účinné i rozšíření osvobození od daně o vozidla přepravující náklad s maximální hmotností do 12 tun, která měla elektrický či hybridní pohon nebo měla jako palivo zkapalněný ropný plyn (LPG, CNG).

Novelou z roku 2009 se v zákoně o spotřebních daních zvýšila sazba nafty z 9 950 Kč na 10 950 Kč/1 000 l. Vedle toho se zvýšily i sazby časového poplatku pro vozy od 3,5 t do 12 t ze 7 000 Kč na 8 000 Kč.

Rokem 2010 se předmětem časového poplatku stala pouze motorová vozidla s celkovou hmotností do 3,5 tuny. Vozy s větší povolenou hmotností než 3,5 tuny byly podrobeny mýtnému. Novelou č. 347/2009 Sb. se také zvýšila maximální horní hranice časového poplatku na 1 500 Kč, které bylo dosaženo o dva roky později.

Až do roku 2013 se zákon o silniční dani nijak výrazně neměnil. Zákonné opatření Senátu č. 344/2013 Sb. změnilo formulaci předmětu daně na tři kritéria

- vozidlo provozované v ČR,
- vozidlo registrované v ČR,
- vozidlo používané
 - poplatníkem daně z příjmů právnických osob, mimo veřejně prospěšného poplatníka (jeho příjmy nejsou předmětem daně),
 - poplatníkem daně z příjmů fyzických osob k výdělečné činnosti.

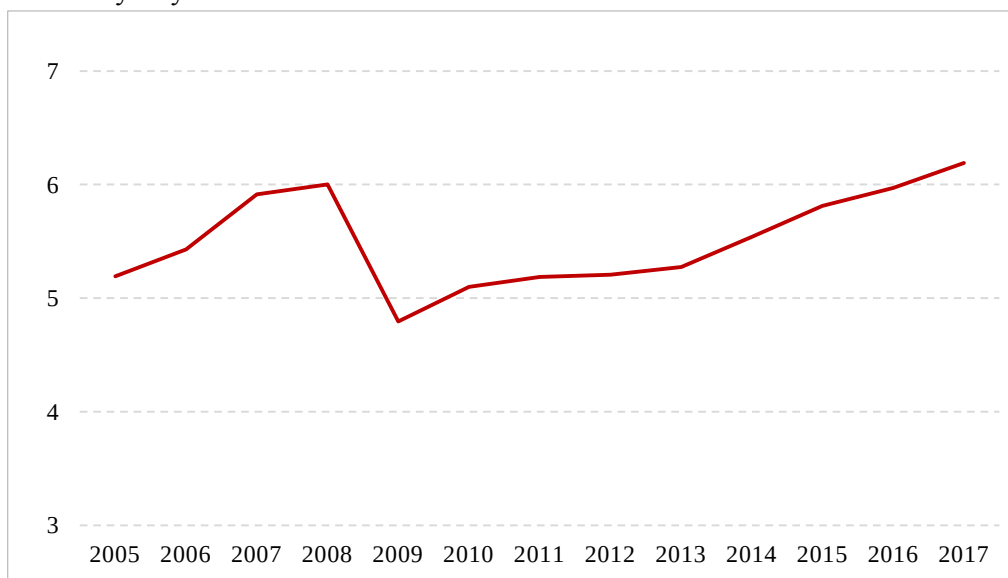
Z toho důvodu bylo následně upřesněno, že pro účely silniční daně je veřejně prospěšným poplatníkem např. i Česká televize, Český rozhlas, Česká tisková kancelář a další. Tento nový druh poplatníka se promítl i do části týkající se 100% snížení sazby daně.

Do výčtu osvobození byla přidána vozidla požární ochrany a vozidla označená jako mobilizační rezerva nebo pohotovostní zásoba. Zákonem č. 129/2016 Sb. došlo k aktualizaci a rozšíření účelu Státního fondu dopravní infrastruktury. Kromě standardní modernizace, oprav, výstavby a správy bylo nově účelem fondu například i zřizování jízdních pruhů pro cyklisty na místních komunikacích.

Poslední právní úpravou zákona o dani silniční byla novela č. 63/2017 z 19. ledna 2017. U specifikace předmětu daně byl zrušen úsek o výlučné přepravě nákladu. Předmětem daně jsou tak všechny nákladní automobily a přípojná vozidla o hmotnosti převyšující 3,5 tuny. U osvobození daně byly přeformulovány některé body, jejich význam se ale nezměnil.

Poslední část vývoje výnosů daně silniční ukazuje graf č. 7. Nejvýraznější propad výnosů mezi lety 2008 a 2009 ve výši 1,2 mld. Kč má na svědomí zákon č. 46/2008 Sb., který změnil systém snížených sazeb. Namísto emisních standardů byly zavedeny snížené sazby na základě data první registrace vozidla. Jak dodává Andrlík (2013), přispěla k tomu ale i nepříznivá ekonomická situace hospodářské krize.

Graf 7 Výnosy daně silniční v mld. Kč v ČR



Zdroj: Finanční správa České republiky (2017), vlastní zpracování

3.5. Příjmy ze zdanění dopravy

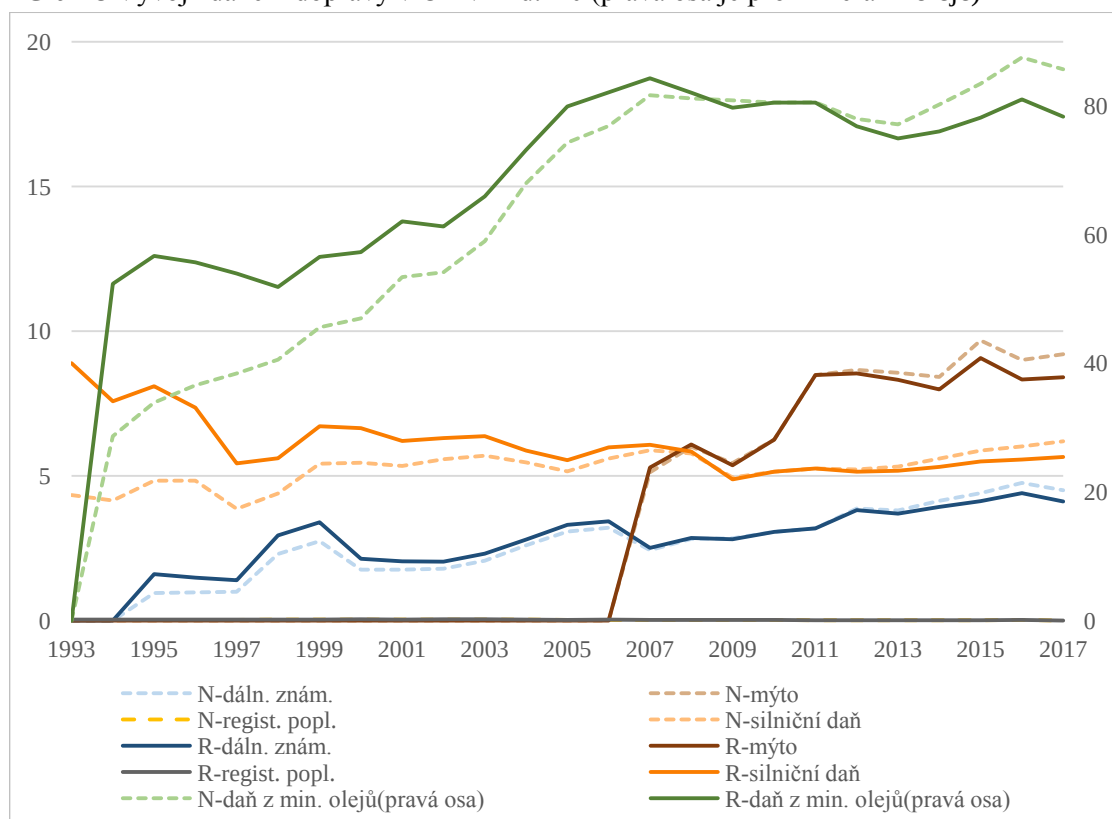
Fiskální politika ovlivňuje příjmovou stranu státního rozpočtu pomocí daní, cel a poplatků. Příjmy ze zdanění dopravy se staly důležitou součástí rozpočtů většiny zemí. Jsou sice menším, zato stabilním příjmem. V předchozích podkapitolách už byly popsány výnosy daně silniční.

V grafu č. 8 je vidět vývoj nominálních a reálných příjmů ze zdanění dopravy za posledních 25 let. Z důvodu lepší přehlednosti jsou na pravé vertikální ose zobrazeny hodnoty příjmů pro daň z minerálních olejů. Její výnos je několikanásobně vyšší než výnos zbylých daní z dopravy, a proto byl zvolen tento způsob zobrazení. Na levé vertikální ose jsou zobrazeny hodnoty příjmů pro zbylé daně. Nepřerušované křivky představují výnosy daní v reálných cenách roku 2010. Přerušovanou čarou jsou vyjádřeny nominální hodnoty.

Největší část příjmů ze zdanění dopravy tvoří spotřební daň z minerálních olejů. Její výnos se od roku 2006 pohybuje nad hranicí 70 mld. Kč. Svého maxima 84,3 mld. Kč dosáhl výnos v roce 2007. Mezi roky 2008 až 2012 a 2016 až 2017 byl patrný mírný pokles, přesto daň z minerálních olejů přináší do státního rozpočtu nejvyšší příjmy. Reálné výnosy daně silniční byly nejvyšší v roce 1993 ve výši 8,9 mld. Kč. Od roku 1993 byl trend klesající a nejnižší příjmy byly v roce 2009 zapříčiněné legislativními změnami a ekonomickou krizí. Od té doby se výnosy

daně silniční každý rok mírně zvyšovaly. Vývoj příjmů z dálničních známek je až na dva poklesy v roce 2000 a 2007 rostoucí. Vliv na pokles výnosů z dálničních známek v roce 2007 mělo zavedení mýtného. Od toho roku se předmětem časového poplatku stala jen motorová vozidla s hmotností do 12 tun. Výnosy z registračních poplatků se pohybují jen okolo 20 mil. Kč ročně.

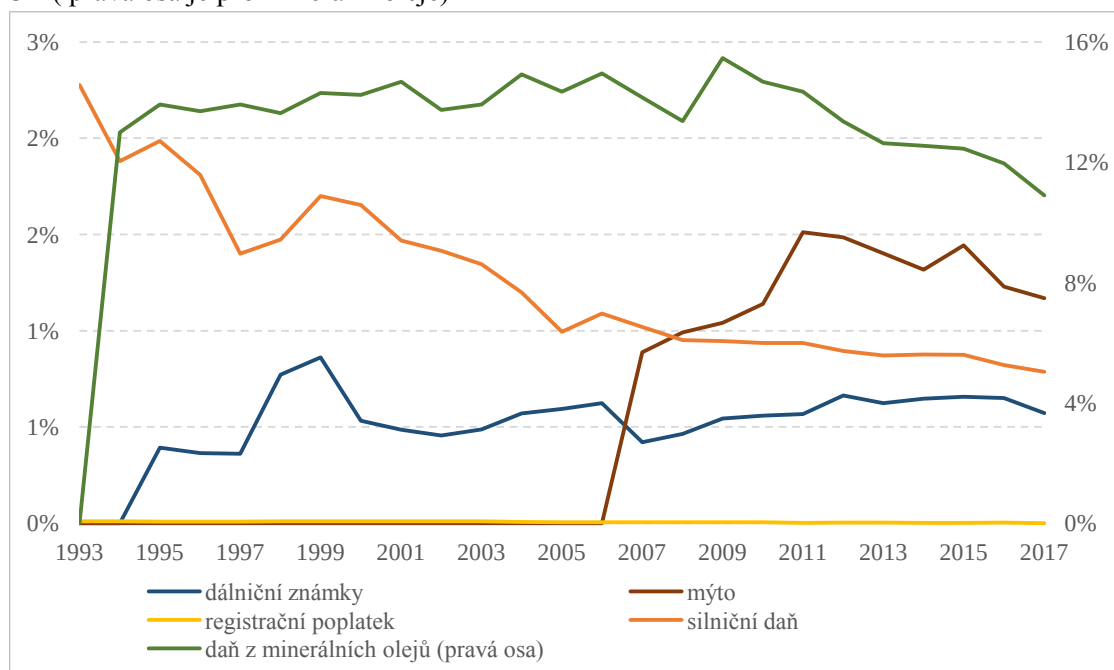
Graf 8 Vývoj zdanění dopravy v ČR v mld. Kč (pravá osa je pro minerální oleje)



Zdroj: OECD Revenue Statistics, 2018; vlastní zpracování

Podíl nominálních příjmů ze zdanění dopravy na celkových nominálních daňových příjmech ukazuje graf. č. 9. Stejně jako v předchozím grafu jsou na pravé vertikální ose zobrazeny hodnoty pro daň z minerálních olejů a na levé vertikální ose jsou hodnoty pro zbylé daně. Daň z minerálních olejů tvoří průměrně 14 % celkových daňových příjmů. Její podíl od roku 2009 klesá, což může být způsobeno snížením spotřeby minerálních olejů a zvýšením celkových daňových příjmů. Podíl daně silniční má od roku 1993 klesající trend a v roce 2017 je podíl nižší než 1 %. Mýto v roce 2008 překročilo 1% podíl na celkových daňových příjmech a v roce 2011 dosáhlo svého maxima 1,51 %. Výnosy z dálniční známky mají v posledních 10 letech stabilní podíl okolo 0,5 %.

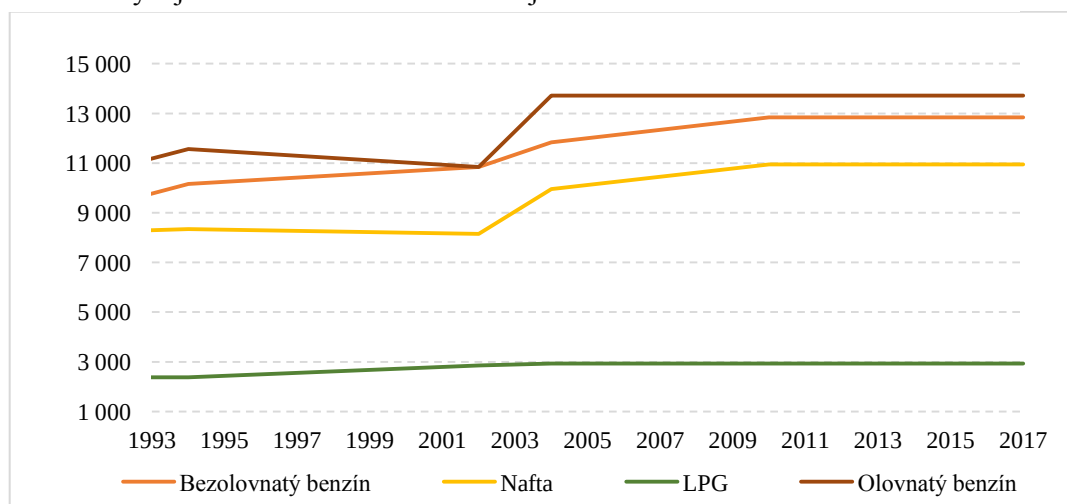
Graf 9 Podíl nominálních příjmů ze zdanění dopravy na celkových daňových příjmech v ČR (pravá osa je pro minerální oleje)



Zdroj: OECD Revenue Statistics, 2018; vlastní zpracování

Spotřební daně z minerálních olejů jsou velkým zdrojem příjmů státního rozpočtu. Do státního fondu dopravní infrastruktury je alokováno jen 9,1 % celkového výnosu, přesto i tato část převyšuje příjmy z daně silniční a z dálničních známek. Následující graf č. 10 shrnuje vývoj sazeb daně z minerálních olejů.

Graf 10 Vývoj sazeb daně z minerálních olejů v ČR v Kč

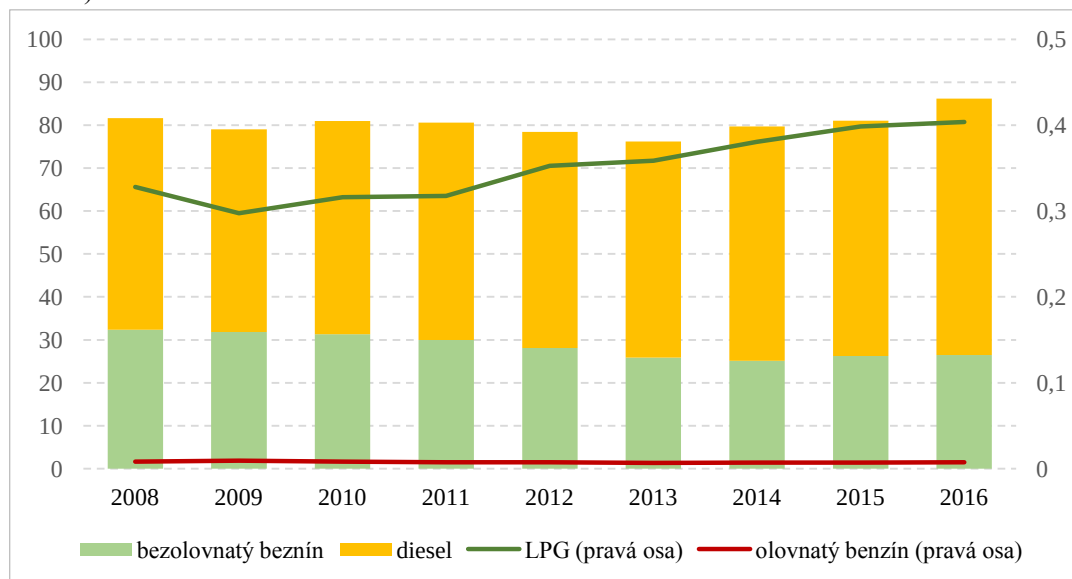


Zdroj: Zákon č. 353/2003 Sb., Zákon č. 587/1992 Sb., vlastní zpracování

Daň z minerálních olejů se pro účely popsání vývoje zdanění dopravy skládá z benzínu olovnatého a bezolovnatého, nafty a zkapalněných ropných plynů (LPG).

Graf č. 11 na levé vertikální ose ukazuje výnosy dvou nejvýznamnějších z nich, a to bezolovnatého benzínu a nafty. Výnosy zbylých výše zmíněných druhů jsou zobrazeny na pravé ose. Jak je z grafu zřejmé, výnosy daně z nafty významně převyšují výnosy daně z benzínu, přestože sazba daně z nafty je o 1890 Kč nižší. Vliv zvýšení výnosů z nafty může mít cena ropy a také její větší spotřeba.

Graf 11 Výnosy daně z minerálních olejů v ČR v mld. Kč (pravá osa je pro LPG a olovnatý benzín)



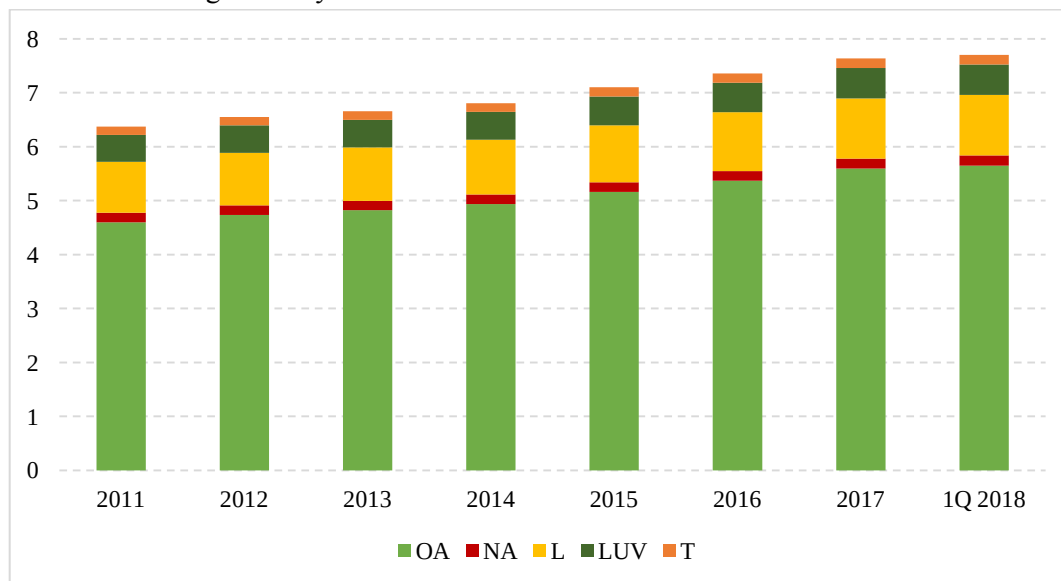
Zdroj: European Commission, 2017, vlastní zpracování

3.6. Vývoj vozového parku ČR

Charakter vozového parku země je důležitým ukazatelem sektoru dopravy. Jeho vlastnosti se odrážejí do schopnosti zajištění mobility zboží, služeb a pracovních sil. V neposlední řadě má charakter vozového parku vliv na tvorbu externalit. Charakterem je myšleno stáří vozidel, typy vozidel a množství vozidel.

V České republice bylo podle dat Svazu dovozců automobilů (SDA, 2018) v roce 2011 registrováno 6,39 milionu všech typů vozidel. V roce 2017 bylo registrováno přibližně 7,72 milionu vozů, to je nárůst o 17 %. Graf č. 12 ukazuje vývoj počtu registrovaných vozidel v ČR kromě autobusů.

Graf 12 Počet registrovaných vozů v ČR v mil.



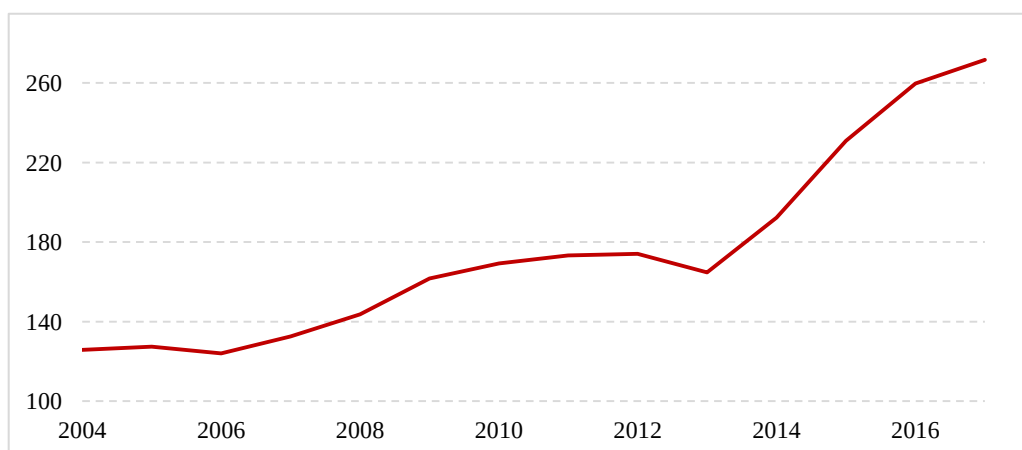
Zdroj: SDA (2018), vlastní zpracování

Pozn.: OA - osobní automobil; NA - nákladní automobil; L - motocykl; LUV - lehké užitkové vozidlo; T - traktor

Největší podíl registrovaných vozidel mají osobní automobily. Jejich počet překročil v roce 2015 hranici pěti milionů. Na druhém místě jsou motocykly, jejichž množství se v průběhu let nijak výrazně nemění a stále se pohybuje okolo jednoho milionu. Nákladních automobilů je v České republice registrovaných jen 180 tisíc a lehkých užitkových vozů okolo půl milionu. Nejméně je traktorů a autobusů.

Počet nově registrovaných vozů strmě narůstá od roku 2013, jak je vidět z grafu č. 13. V roce 2017 bylo registrováno přes 271 tisíc nových vozů. V porovnání s rokem 2004 vzrostl počet nových registrací o 53 %.

Graf 13 Počet nových registrací vozidel v ČR v tisících

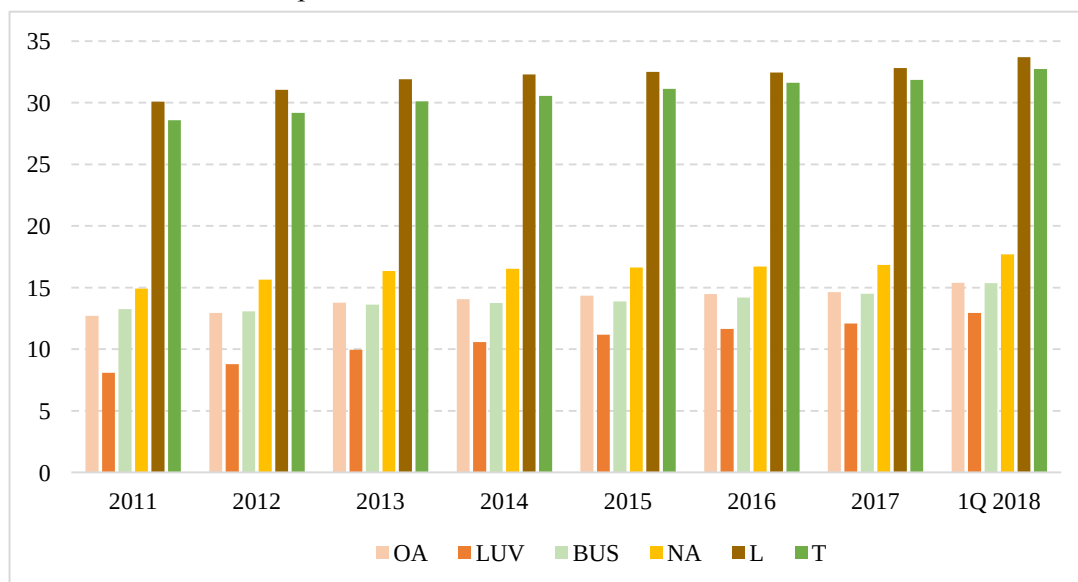


Zdroj: SDA (2018), vlastní zpracování

Čím větší je vozový park, tím více externích nákladů vytváří. Jak bylo zmiňováno v přechodících kapitolách, jedná se především o znečišťování životního prostředí emisemi a hlukem. Větší počet aut s sebou nese dopravní zácpy a více dopravních nehod. Tím, že v roce 2017 bylo registrováno pouze 7,2 tisíce automobilů na alternativní pohon, je Česká republika stále závislá na ropě (ACEA, 2018b).

V České republice jsou nejdéle provozované traktory a motocykly, jak ukazuje graf č. 14. Jejich průměrné stáří se během posledních osmi let pohybuje okolo 30 let. Průměrný věk nákladních vozů je okolo 15 let. Osobní automobily a autobusy jsou provozovány přibližně 14 let. Nejmladšími vozy jsou dle statistiky lehká užitková vozidla, která jsou používána v průměru 10 let (SDA, 2018).

Graf 14 Stáří vozového parku v letech



Zdroj: SDA (2018), vlastní zpracování

Pozn.: OA - osobní automobil; NA - nákladní automobil, L - motocykl; LUV - lehké užitkové vozidlo; T - traktor, BUS - autobus

4. Komparace systémů

Doprava je pro fungování evropského trhu velmi významná a podle Evropské komise „*bez dobrého spojení nemůže Evropa růst ani prosperovat*“ (Mobilita a doprava, 2018). Také zdanění dopravy na území Evropské Unie není zcela zanedbatelné. Proto budu v této kapitole porovnávat zdanění motorových vozidel na území Slovenska, Rakouska a České republiky.

4.1. Zdanění pořízení vozidla

Pořízení motorového vozidla je předmětem daně z přidané hodnoty ve všech třech státech za podmínky, že je pořízeno od osoby registrované k DPH. V tom případě je DPH počítáno z kupní ceny.

Při pořízení automobilu je v Rakousku a na Slovensku uplatňována základní sazba DPH 20 %, v České republice je o jeden procentní bod vyšší. Slovensko uplatňuje desetiprocentní sazbu na pořízení vozidel ze států mimo Evropskou unii (ACEA, 2017).

Osoba registrovaná k dani z přidané hodnoty má možnost si nárokovat odpočet daně na vstupu z pořízení vozidla používaného pro ekonomickou činnost ve všech třech státech. Na Slovensku je tato možnost limitována minimálním zdvihovým objemem motoru 48 cm³ nebo výkonem větším než 7,2 kW (Accace, 2016). Rakousko od roku 2016 umožňuje nárokovat zpět daň na vstupu u pořízení automobilů na elektrický nebo vodní pohon i v případě, že auto neslouží k výdělečné činnosti (Steuerberatung Casapicola & Gross, 1010 Wien, 2018).

Vozidlo pro „business“ účely je možné ve vybraných státech daňově odpisovat, liší se ale podmínky. Na Slovensku je daňová uznatelnost odpisů z automobilu limitována jeho cenou. Maximální částka daňově uznatelných odpisů je stanovena na 26 555 EUR. Převyšující odpisy jsou daňově neuznatelné. Zároveň je možné použít jen lineární odpisovou metodu s dobou odpisování čtyř let (Accace, 2016). Rakousko má podobně stanovený limit 40 000 EUR. Pokud je limit daňovými odpisy převyšěn, částka nad limit je daňově neuznatelná. Obvykle se osobní vozidla odpisují po dobu osmi let (Steuerberatung Casapicola & Gross, 1010 Wien, 2018). Česká

republika žádné podobné omezení nemá a osobní automobily se odpisují 5 let v druhé odpisové skupině.

Rakousko, jako jediná země zavedla daň ze znečištění životního prostředí, která je uvalena na kupní cenu nebo leasing automobilů a motocyklů (s obsahem válce nad 125 cm³). U motocyklů s obsahem válce nad 125 cm³ se sazba vypočítá jako

$$0,02 \times (\text{obsah válce} - 100)$$

Výsledkem je procento sazby daně, které musí provozovatel zaplatit z kupní ceny. Pro motocykly je stanovena maximální sazba 20 %. U automobilů jsou kritériem emise oxidu uhelnatého (CO₂) v gramech na kilometr. Vzorec pro výpočet je

$$(\text{CO}_2 \text{ emise v g/km} - 90)/5$$

Stejně jako u motocyklů se z výpočtu získá sazba v procentech, která se zaplatí z pořizovací ceny. Pro osobní automobily je maximální sazba 32 %. Základní odpočet jak pro benzínová, tak i dieselová auta je v Rakousku 300 EUR. Odpočet pro ekologicky šetrná vozidla je od roku 2016 snížen z 600 EUR na 300 EUR. Tato daň je zakomponována do kupní ceny podobně jako daň z přidané hodnoty.

Česká republika v roce 2009 zavedla poplatek za registraci vozidel nesplňujících emisní standard Euro III, který upravuje zákon č. 383/2008 Sb., a který je do určité míry podobný rakouské dani ze znečištění (ACEA, 2017; ACEA, 2018; OECD iLibrary, 2010).

Registrační poplatky mají obecně spíše administrativní charakter. V Rakousku a České republice mají poplatky jednoduchou strukturu. Na Slovensku se poplatky pro vozidla kategorie L, M1 a N1 počítají jako součin výše poplatku dle síly motoru a koeficientu zůstatkové hodnoty vozidla (Zákon č. 634/2004 Sb.; ACEA, 2017). Jednotlivé slovenské sazby a koeficienty uvádí tabulka č. 8.

Tabulka 8 Sazby registračního poplatku na Slovensku

síla motoru v kW		poplatek v EUR	stáří vozu	koeficient zůstat. ceny
od	do			
0	80	33	nové	1
80	86	90	1 rok	0,82
86	92	110	2 roky	0,68
92	98	150	3 roky	0,56
98	104	210	4 roky	0,46
104	110	260	5 let	0,38

Zdroj: ACEA (2017), vlastní zpracování

Příklady porovnání sazeb jsou uvedeny v následující tabulce č. 9. Částky v korunách byly přepočteny jednotným kurzem 26,29 Kč/EUR.

Tabulka 9 Porovnání registračních poplatků mezi zeměmi v EUR

Typ vozidla	ČR	RAK	SK
Osobní auto	30,43	191,10	210,00
Motocykl	19,02	182,10	210,00
Autobusy	30,43	191,10	210,00
Nákladní vozy	19,02	180,60	210,00

Zdroj: Zákon č. 56/2001 Sb. o správních poplatcích, ACEA (2017), vlastní zpracování

Pro příklad slovenských sazeb je bráno v úvahu nové motorové vozidlo s výkonem od 98 kW do 104 kW. Sazba pro elektrická nebo přípojná vozidla je na Slovensku 33 EUR.

4.2. Daně z vlastnictví vozidla

Hlavní daní z vlastnictví vozidel, podobně jako je v České republice daň silniční, je na Slovensku a v Rakousku daň z vozidel (motorových). Více podobné jsou si daně české a slovenské, které jsou uvalené na motorová vozidla používaná k podnikání nebo jiné výdělečné činnosti, zatímco rakouská daň postihuje všechna v Rakousku registrovaná vozidla bez ohledu na účel jejich použití.

Stejně tak je v ČR a SR základem daně zdvihový objem motoru, v Rakousku je to výkon motoru v kW. Tabulka č. 10 shrnuje sazby daně pro osobní vozidla v České republice a na Slovensku. Částky v korunách byly přepočteny jednotným kurzem

Tabulka 10 Sazby silniční daně v EUR, ČR a SK 2017

Česká republika		Slovensko	
zdvihový objemu motoru	sazba daně	zdvihový objemu motoru	sazba daně
do 800 cm ³	45,64	do 150 cm ³	50
nad 800 cm ³ do 1250 cm ³	68,47	nad 151 cm ³ do 900 cm ³	62
nad 1250 cm ³ do 1500 cm ³	91,29	nad 901 cm ³ do 1200 cm ³	80
nad 1500 cm ³ do 2000 cm ³	114,11	nad 1201 cm ³ do 1500 cm ³	115
nad 2000 cm ³ do 3000 cm ³	136,93	nad 1501 cm ³ do 2000 cm ³	148
nad 3000 cm ³	159,76	nad 2001cm ³ do 3000 cm ³	180
		nad 3000 cm ³	218

Zdroj: ACEA (2017), vlastní zpracování

26,29 Kč/EUR. Slovenské sazby jsou rozděleny do 7 kategorií, české jen do 6. Přesto jsou částky sazeb srovnatelné. Pro motorová vozidla s hmotností přesahující 3,5 t se velikost daně v obou státech odvíjí od maximální povolené hmotnosti a počtu náprav (ACEA, 2017; Zákon č. 16/1993 Sb.; Accace, 2016; OECD iLibrary, 2010).

Tabulka 11 Sazby silniční daně v Rakousku v EUR, 2017

Typ vozidla (hmotnost)	Měsíční sazba	Minimální sazba	Maximální sazba
Motocykl	0,025/ cm ³		
Osobní a ostatní vozy < 3,5 t	0,62 x (kW - 24) x f (prvních 66kW)	6,2 (f-počet měsíců)	72,00 (netýká se os. aut.)
	0,66 x (kW - 24) x f (dalších 20kW)		
	0,75 x (kW - 24) x f (každý přesahující kW)		
Vozidlo 3,5t - 12t	1,55/t	15	
Vozidlo 12t - 18t	1,70/t		
Vozidlo > 18t	1,90/t		80
Návěsy		15	66

Zdroj: BMF (2018); durchblicker.at (2018), vlastní zpracování

Jak již bylo zmíněno, v Rakousku je základem daně u čtyřkolých vozidel výkon motoru v kW a u motocyklů objem válce v cm³, jak je vidět v tabulce č. 11. Rakouská daň z motocyklů a vozidel do 3,5 t obsahuje narozdíl od českých a slovenských i povinné pojištění. Daň je placena spolu s pojištěním pojišťovně, která daň následně předá státu. U měsíční platby se sazba zvyšuje o 10 %, u čtvrtletní o 8 % a u pololetní o 6 %. Navíc se sazba zvýší o 20 % pro vozidla poprvé registrovaná před rokem 1987.

U vozidel nad 3,5 t je daň placena přímo finančnímu úřadu. Používání vozidla na území Rakouska, ale registrovaného v jiném státě, může být zdaněno denní sazbou 1,10 EUR za motocykl, 2,20 EUR za osobní automobil a 13 EUR za ostatní vozidla (BMF, 2018,; durchblicker.at, 2018; OECD iLibrary, 2010).

Ve všech státech nejsou zdaněna speciální vozidla sloužící ozbrojeným silám, policii, záchranným a hasičským sborům, pohotovostní službě (plyn a energie). Dále např. zemědělská a lesnická vozidla, vozy diplomatických misí, vozidla na elektrický nebo jiný alternativní pohon a v určité míře i linková veřejná doprava. V České republice jsou osvobozena vozidla kategorie L bez omezení a v Rakousku do obsahu válce 100 cm³. Kombinovaná doprava, za splnění stanovených podmínek, je v Rakousku osvobozena a v České a Slovenské republice je pro ni umožněna sleva na dani (durchblicker.at, 2018; ACEA, 2017; Zákon č. 361/2014 Z. z; Zákon č. 16/1993 Sb.).

Na Slovensku a v České republice se objevují ještě určité „daňové pobídky“, které mají motivovat poplatníky ke koupi nových a k životnímu prostředí šetrnějších vozů.

Ke snížení sazeb dochází v 36měsíčních intervalech od první registrace, jak ukazuje tabulka č. 12. Zároveň existuje i zvýšení sazby, které má odradit poplatníky od provozu starých vozů. V ČR se sazba zvyšuje u vozidel poprvé registrovaných před 31. prosincem 1989, na Slovensku u vozidel starších 13 let (Zákon č. 361/2014 Z. z; Zákon č. 16/1993 Sb.).

Tabulka 10 Snížení sazby daně

	ČR	SK
snížení - prvních 36 měsíců	48 %	25 %
snížení - dalších 36 měsíců	40 %	20 %
snížení - dalších 36 měsíců	25 %	15 %
zvýšení	25 %	20 %

Zdroj: Zákon č. 361/2014 Z. z; Zákon č. 16/1993 Sb., vlastní zpracování

4.3. Daně související s užíváním vozidla

V této podkapitole budou porovnány daně související s užíváním vozidla v České republice, na Slovensku a v Rakousku. Mezi tyto daně patří např. daň z minerálních olejů a mýto.

4.3.1. Spotřební daně z minerálních olejů

V rámci harmonizace nepřímých daní Evropskou unií mají všechny tři porovnávané státy spotřební daň uvalenou na paliva, která splňuje minimální hranice sazeb uvedených ve směrnici.

Jak je možné vyčíst z dat uvedených v tabulce č. 13, daň z benzín je vyšší než daň z nafty. V ČR převyšuje sazba daně z olovnatého benzínu sazbu nafty o 25 %, na Slovensku převyšuje o 29 %. Největší rozdíl je v Rakousku, kde je daň z olovnatého benzínu vyšší o 49 %. Daň z LPG (liquefied petroleum gas) je nejnižší v České republice (ACEA,2017; Zákon č. 353/2003 Sb.).

Tabulka 11 Srovnání sazeb daně z minerálních olejů v EUR/1 000l

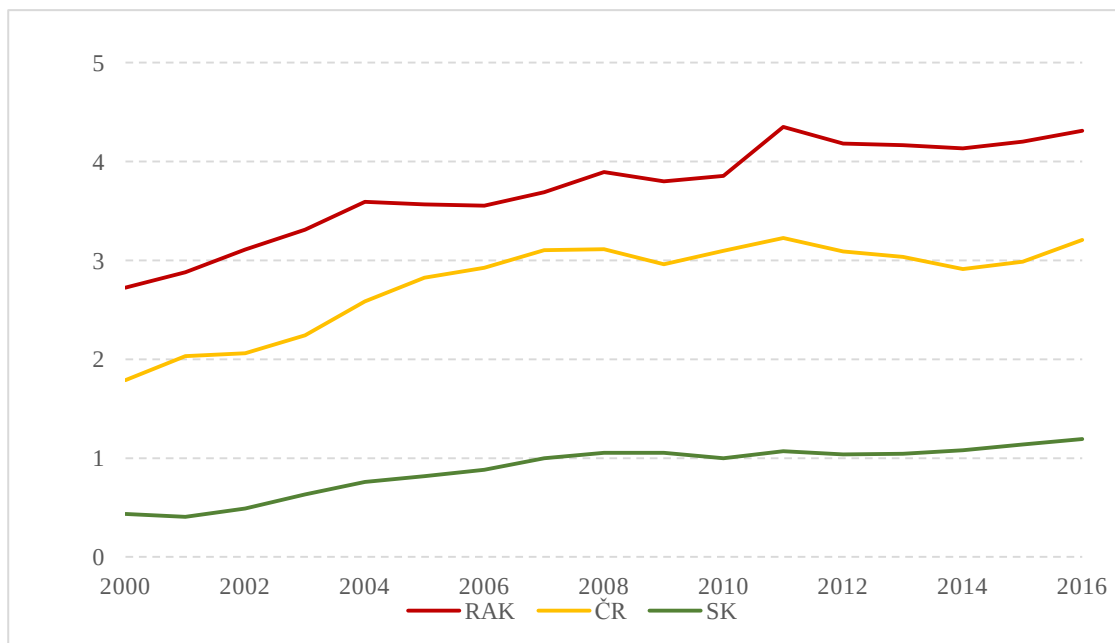
Rok 2017		Sazba		
Produkt	ČR	SK	RAK	
Bezolovnatý benzín	488,40	514,50	482,00	
Olovnatý benzín	521,49	550,52	515,00	
Nafta	416,51	368,00	397,00	
Zkapalnělý plyn (LPG)	149,60	182,00	261,00	

Zdroj: ACEA (2017); Zákon č. 353/2003 Sb. vlastní zpracování

Z pohledu výnosů, jak je vidět v grafu č. 15, je na tom nejlépe Rakousko, které do státního rozpočtu z daní z minerálních olejů získalo v roce 2016 4,3 mld. EUR. Česká republika vybrala do státního rozpočtu ve srovnání s Rakouskem jen o miliardu méně. Slovensko evidovalo v roce 2016 nejnižší příjmy, a to ve výši 1,1 mld. EUR.. V Rakousku i v ČR je výnos daně z minerálních olejů rozdělen nižším samosprávním celkům nebo fondům. Do rakouského centrálního rozpočtu je alokováno 67 % výnosů daně, 20,5 % je rozděleno „krajům“ a zbylých 11,7 %

do rozpočtů municipalit. V České republice, jak už bylo zmíněno, je přiřazeno 9,1 % Státnímu fondu dopravní infrastruktury. Na Slovensku k rozdělování výnosů nedochází a vše je alokováno do centrálního rozpočtu (European Commission, 2018; European Commission, 2017).

Graf 15 Výnosy daně z minerálních olejů v mld. EUR



Zdroj: European Commission (2017, 2018), vlastní zpracování

4.3.2. Povinné pojištění

Česká republika, Slovensko i Rakousko mají povinné sjednání pojištění odpovědnosti za škodu vůči třetím osobám pro každé registrované vozidlo. Ceny pojištění se liší dle druhu vozidla a pojišťovny. V Rakousku je navíc pojištění zdaněno 11 % z ceny ročního pojištění (BMF, 2018; ACEA, 2017).

4.3.3. Dálniční známky

Zdanění provozu motorových vozidel do 3,5 t pomocí dálničních známek opět využívají všechny tři země. Slovensko jako první zavedlo v roce 2015 elektronický systém dálničních známek. Rakousko začíná využívat možnosti zakoupit digitální známku až od letošního roku. Stále je ale možné pořídit nalepovací známku, která je stále v platnosti. Česká republika zatím elektronickou verzi dálniční známky nezavedla, a tak zůstává povinnost nalepit známku na vnitřní stranu předního skla

automobilu a uschovat druhou část známky (Eznamka.sk, 2018; Dalnicni-znamky.com, 2018; Asfinag.at, 2018a; Sfdi.cz, 2018).

Použití určitého druhu komunikace, ať už se jedná o dálnici, rychlostní silnici, silnici první třídy, či jiný specifický úsek komunikace, je předmětem poplatku. Na rozdíl od italského systému vybírání dálničních poplatků v mýtných branách na základně počtu ujetých kilometrů, systém zpoplatnění porovnávaných zemí je založen na „předplaceném“ časovém intervalu, ve kterém je možné komunikaci využívat (Tolls.eu, 2018).

Nejčastějším intervalem platnosti dálniční známky je rok. Dále existuje pro cizince výhodná, 10denní známka. V ČR a na Slovensku je pak ještě možné koupit 30denní známku a v Rakousku dvouměsíční známku. Podobně jako u nás, dálniční známky lze koupit na čerpacích stanicích, v prodejnách na hraničních přechodech a elektronické známky na internetu.

Ceny a typy dálničních známek shrnuje tabulka č. 14. Jak je z dat patrné, Rakousko jako jediná ze tří zemí zpoplatňuje pohyb na vybraných komunikacích motocyklům, zatímco v ČR a na Slovensku je povinná pouze pro čtyřkolová vozidla, případně jejich přípojná vozidla.

Tabulka 12 Srovnání cen dálničních známek v EUR

Roční	ČR	SK	Rak
Vozidlo do 3,5 t	57,06	50,00	86,40
Motocykl	-	-	34,40
2 měsíční			
Vozidlo do 3,5 t	-	-	25,90
Motocykl	-	-	13,00
30 denní			
Vozidlo do 3,5 t	16,74	14,00	-
10 denní			
Vozidlo do 3,5 t	11,79	10,00	8,90
Motocykl	-	-	5,10

Zdroj: Eznamka.sk (2018); Dalnicni-znamky.com (2018); Asfinag.at (2018a)), vlastní zpracování

Ceny známek jsou brány za rok 2017. Jako země s nejpříznivějšími dálničními poplatky vychází z výše uvedeného porovnání Slovensko u všech poplatků kromě 10denní známky, která je výhodnější v Rakousku. To je naopak ve všech ostatních bodech nejdražší. Česká republika má v porovnání průměrné ceny dálničních známek (Eznamka.sk, 2018; Dalnicni-znamky.com, 2018; Asfinag.at, 2018a).

Rakousko má jako další specialitu navíc zpoplatněné některé tunely vedoucí pod Alpami nebo průsmyky např. Brennerský průsmyk a Bosrucký tunel (Chorvatsko.cz, 2018).

4.3.4. Mýto

Mýtem jsou zpoplatňována motorová vozidla s maximální hmotností přesahující 3,5 t. Nemají povinnost mít dálniční známku, ale aby bylo možné zaznamenávat vzdálenosti ujeté po určité komunikaci, musí mít na palubní desce elektronické zařízení (palubní jednotka či GO-Box), které je schopné komunikovat s mýtnou bránou. Toto elektronické zařízení si lze koupit nebo pronajmout například na čerpacích stanicích (ACEA, 2017; Myto.cz.eu, 2018).

Systémy v jednotlivých zemích se liší podle používané technologie. Slovensko používá satelitní mýtný systém, který zaznamenává polohu vozidla prostřednictvím palubní jednotky přes GPS satelity a odesílá ji informačnímu systému. Ten zpracovává došlé informace, vypočítá výši mýtného a vystaví fakturu (Emyto.sk, 2018).

Rakousko používá systém založený na komunikaci GO-Boxu s mýtnou bránou pomocí mikrovln. Podobně jako v České republice, je možné předplatit mýto předem tzv. Pre-pay, kdy se do GO-Boxu nahraje částka, která se postupně odečítá. Nebo lze platit zpětně podle ujetých kilometrů tzv. Post-pay (Doprava.vpraxi.cz, 2018; Asfinag.at, 2018b; Myto.cz.eu, 2018). Sazba mýtného se odvíjí od ujetých kilometrů, počtu náprav, emisní třídy vozidla a v České republice a na Slovensku i od třídy komunikace. Pro příklad srovnání sazeb jsem vybrala emisní třídu 5 a jako druh komunikace dálnici, jak ukazuje následující tabulka č. 15. Sazby jsou uvedeny v EUR na kilometr bez DPH.

Tabulka 13 Srovnání sazby mýtného

Emisní třída V - dálnice Počet náprav	ČR			SK				RAK		
	2	3	4	2	3	4	5	2	3	4
Motorová vozidla >3,5t	0,07	0,12	0,17	0,08				0,20	0,28	0,41
Motorová vozidla >12t	-	-	-	0,17	0,18	0,19	0,18	-	-	-
Časová specifikace	0,09	0,17	0,25	-	-	-	-	0,20	0,28	0,41
Autobusy	0,04			0,02				-		
Autobusy >12t	-			0,04				-		

Zdroj: Emyto.sk, (2018); Asfinag.at, (2018b); Myto.cz.eu, (2018), vlastní zpracování

Slovensko má v zákoně oproti ostatním státům specifikované sazby pro pět a více náprav. Zároveň také rozlišuje hmotnost vozidla od 3,5 t do 12 t a nad 12 t. Česká republika a Rakousko uvažují jen jednu kategorii nad 3,5 tuny. Časové rozlišení obsahuje odlišnost sazeb v určitých hodinách. V případě České republiky je v kategorii časové rozlišení uvedena sazba mýta pro jízdu v pátek od 15:00 do 20:00. V Rakousku ta samá kategorie obsahuje sazby mýta v nočních hodinách od 22:00 do 5:00 (Emyto.sk, 2018; Asfinag.at, 2018b; Myto.cz.eu, 2018).

V ČR a na Slovensku je navíc možné uplatnit slevu na mýtném. V České republice je sleva vázaná na částku zaplaceného mýtného za rok:

Tabulka 14 Sleva na mýtném ČR

zaplacené mýtné	sleva
75 000 Kč	5 %
100 000 Kč	8 %
190 000 Kč	11 %
300 000 Kč	13 %

Zdroj: Myto.cz.eu (2018), vlastní zpracování

Na Slovensku se sleva odvíjí od ujetých kilometrů na zpoplatněných úsecích:

Tabulka 15 Sleva na mýtném SK

	do 12 t	nad 12 t
nad 5 000 km	3 %	
nad 10 000 km	5 %	3 %
nad 20 000 km	7 %	5 %
nad 30 000 km	9 %	7 %
nad 50 000 km	11 %	9 %

Zdroj: Emyto.sk, (2018), vlastní zpracování

4.3.5. Modelový příklad

Aby bylo možné srovnat alespoň část zdanění motorových vozidel v České republice, na Slovensku a v Rakousku, je v této podkapitole po vzoru OECD namodelována situace koupě 4 druhů vozidel.

V tabulce č. 18 jsou porovnány daně a poplatky, které musí provozovatel vozidla zaplatit, aby mohl vjet na veřejnou komunikaci (zahrnuto není pojištění). Pro názornost jsou použity 4 kategorie vozidel, které jsou převzaty ze studie Consumption Tax Trends 2010 (OECD iLibrary, 2010).

Kategorie I: Malé auto se zdvihovým objemem motoru 1 200 cm³ a s výkonem 45 kW. Váží 1 100 kg a vyprodukuje 140g CO₂/km emisí. Prodejní cena je 13 000 EUR. Auto je srovnatelné s Renault Clio.

Kategorie II: Rodinné auto se zdvihovým motorem 1 800 cm³ a s výkonem 92 kW. Váží 1 370 kg a vyprodukuje 177g CO₂/km emisí. Prodejní cena je 25 000 EUR. Auto je srovnatelné s Ford Mondeo.

Kategorie III: Auto s náhonem na všechny 4 kola se zdvihovým motorem 2 494 cm³ a s výkonem 120 kW. Váží 1 600 kg a vyprodukuje 219g CO₂/km emisí. Prodejní cena je 27 000 EUR. Auto je srovnatelné s Toyota Hilux.

Kategorie IV: Luxusní auto se zdvihovým motorem 3 490 cm³ a s výkonem 200 kW. Váží 2 475 kg a vyprodukuje 237g CO₂/km emisí. Prodejní cena je 97 000 EUR. Auto je srovnatelné s Mercedes Classe S350 Limousine.

Z porovnání vyplývá, že Rakousko má nejvyšší zdanění dopravy ze všech tří států. Největší část a také rozdíl oproti Slovensku a Česku tvoří rakouská daň za znečištění životního prostředí, která se odvíjí od kupní ceny vozidla. U kategorie vozidel III a IV je celkové zdanění oproti ČR a SK více než dvojnásobně vyšší. Míra zdanění na Slovensku je srovnatelná s českou. Přestože má Slovensko vyšší daň z registrace vozidel, Česká republika rozdíl kompenzuje vyšší daní z přidané hodnoty.

Tabulka 16 Modelový příklad zdanění vozidel, v EUR

Kategorie		I	II	III	IV
obsah válce		1 200cm ³	1 800cm ³	2 494cm ³	3 490cm ³
výkon		45kW	92kW	120kW	200kW
prodejní cena		13 000	25 000	27 000	97 000
Rakousko	DPH 20 %	2 600	5 000	5 400	19 400
	daň z pořízení nového vozidla	191	191	191	191
	daň ze znečištění	740	3 550	6 126	26 278
	daň z vlastnictví	156	507	739	1 459
	celkem daně	3 687	9 248	12 457	47 329
Česko	DPH 21 %	2 730	5 250	5 670	20 370
	poplatek za registraci	30	30	30	30
	daň z vlastnictví	68	114	137	160
	celkem daně	2 829	5 395	5 837	20 560
Slovensko	DPH 20 %	2 600	5 000	5 400	19 400
	registrační daň z nového vozidla	33	110	360	1 900
	registr. daň z 3 roky starého vozu	18	62	202	1 064
	daň z vlastnictví	80	148	180	218
	celkem za nové	2 713	5 258	5 940	21 518
	celkem za 3 roky staré	2 698	5 210	5 782	20 682

Zdroj: ACEA,(2017), OECD iLibrary, (2010), vlastní zpracování

V následující tabulce č. 17 jsou vypočítány průměrné daňové sazby pro každý stát a druh vozidla. Rakouské průměrné sazby převyšují české a slovenské téměř o polovinu.

Tabulka 17 Průměrné sazby zdanění vozidel

Kategorie vozidel	I	II	III	IV
RAK	28%	37%	46%	49%
ČR	22%	22%	22%	21%
SK	21%	21%	22%	22%

Zdroj: ACEA,(2017), vlastní zpracování

Závěr

Doprava není jen nezbytným prvkem našeho každodenního života, ale je i významnou součástí ekonomiky. Evropská unie si uvědomuje důležitost dopravy a snaží se regulovat vytváření negativních externalit. Potýká se s problémem závislosti na ropě, s rostoucími emisemi skleníkových plynů, s kvalitou infrastruktury i se zácpami ve městech. V rámci Evropské unie dochází k harmonizaci nejen daní z dopravy, ale i norem a technických předpisů. Zároveň je podporován výzkum a vývoj nových, šetrnějších technologií, které by vyřešily problém externalit.

V České republice jsou motorová vozidla zdaněna ve třech kategoriích. První skupinou jsou opakující se daně z vlastnictví nebo práva držby vozidla, kam patří silniční daň. Druhou skupinou jsou jednorázové poplatky týkající se koupě nebo registrace vozidla. Česká republika nemá zavedenou registrační daň, ale registrace je zpoplatněna správním poplatkem. Třetí skupinou jsou daně související s užíváním vozidla, které obsahují spotřební daně uvalené na paliva, dálniční známky a mýtné.

Cílem práce bylo popsat vývoj zdanění motorových vozidel v České republice od roku 1990 do roku 2017 a provést komparaci zdanění motorových vozidel se Slovenskem a Rakouskem. Cíl byl naplněn v kapitole 3 popsáním vývoje zdanění motorových vozidel v daném časovém rozmezí a v kapitole 4 provedenou komparací zdanění motorových vozidel v České republice, na Slovensku a v Rakousku.

V kapitole 3 byl popsán vývoj zdanění motorových vozidel od roku 1990 do roku 2017, čímž byla splněna první část cíle diplomové práce. Zdanění vozidel existuje na našem území už od roku 1927, kdy si vysoké výdaje na infrastrukturu vyžádaly zavedení daně z motorových vozidel. Tento typ daně hrál v našem systému zdanění vozidel velkou roli. Od vzniku samostatné České republiky byl zákon o dani silniční 22krát novelizován. Roku 1992 byl vydán zákon o spotřebních daních, který upravoval zdanění minerálních olejů. Rokem 1997 byly zpoplatněny vybrané komunikace a zavedeny dálniční známky. O deset let později byl zákon o pozemních komunikacích doplněn o mýtné.

Druhou částí cíle práce byla komparace zdanění motorových vozidel v České republice, v Rakousku a na Slovensku, která byla obsahem kapitoly 4. Výsledky porovnání zdanění motorových vozidel ukázaly, že všechny tři země používají kategorie zdanění silniční dopravy stejné jako Kunert a Kuhfeld (2007). Rakousko je specifické svou daní ze znečištění životního prostředí, která se odvíjí od výše kupní ceny. Díky této dani je míra zdanění dopravy v Rakousku nejvyšší z porovnávaných zemí. Zároveň Rakousko jako jediné zdaňuje všechna vozidla, bez ohledu na to, k jakému účelu jsou použita. Česká republika a Slovensko daní jen vozidla používaná k vykonávání ekonomické činnosti. Základní struktura zdanění motorových vozidel je u těchto tří zemí stejná. Z bližšího pohledu má ale každý stát svůj unikátní systém založený na tradici a kultuře.

Přehled zdrojů

1. Accace. (2016). *Car in business - Accounting and tax aspects*. [online] Available at: https://accace.com/wp-content/uploads/2015/03/PL_2015_03_25_Car-in-business_Accace.pdf [Accessed 12 Apr. 2018].
2. ACEA. (2017). *2017 Tax Guide*. [online] Available at: http://www.acea.be/uploads/news_documents/ACEA_Tax_Guide_2017.pdf [Accessed 1 Apr. 2018].
3. ACEA. (2018). *CO2 BASED MOTOR VEHICLE TAXES IN THE EU*. [online] Available at: http://www.acea.be/uploads/publications/CO2_tax_overview_2018.pdf [Accessed 1 Apr. 2018].
4. ACEA. (2018b). *Alternative fuel vehicle registrations*. [online] Available at: <http://www.acea.be/press-releases/article/alternative-fuel-vehicle-registrations-35.1-in-fourth-quarter-39.7-in-2017> [Accessed 11 May 2018].
5. Andrlík, B. (2013). Collection of road tax in the years form 1993–2011 in the Czech Republic. *Acta Universitatis Agriculturae et Silviculturae Mendelianae Brunensis*, 61(2), pp.273-282.
6. Asfinag.at. (2018a). *Digital Vignette*. [online] Available at: <https://www.asfinag.at/toll/vignette/digital-vignette/> [Accessed 30 Apr. 2018].
7. Asfinag.at. (2018b). *GO Box for HGV and bus*. [online] Available at: <https://www.asfinag.at/toll/go-box-for-hgv-and-bus/> [Accessed 18 Apr. 2018].
8. Aspi. (2018). *Sbírka zákonů a nařízení státu československého 1927*. [online] Available at: <http://ftp.aspi.cz/opispdf/1927/052-1927.pdf> [Accessed 12 May 2018].
9. AUTO.CZ. (2017). *Evropské emisní normy: Jsou s námi už od roku 1970*. [online] Available at: <http://www.auto.cz/technika-evropske-emisni-normy-jsou-s-nami-uz-od-roku-1970-94232> [Accessed 13 Aug. 2017].
10. Autosap.cz. (2018). *Trochu z historie | autosap.cz*. [online] Available at: <http://www.autosap.cz/trochu-z-historie/> [Accessed 7 Apr. 2018].
11. Beck. (2018). *Zákon č. 77/1931 Sb. o spotřebních daních*. [online] Available at: <https://www.beck-online.cz/bo/chapterview-document.seam?documentId=onrf6mjzgmvy6nznxfzygmjnnga> [Accessed 10 May 2018].
12. BÍLÁ KNIHA. (2001). [ebook] Brusel: Nakladatelství dopravy a turistiky. Available at: <http://edice.cd.cz/edice/DOKES/DOKES01/BILAKNIH.pdf> [Accessed 4 Sep. 2017].
13. BMF. (2018). *BMF - Taxable Objects*. [online] Available at: <https://english.bmf.gv.at/taxation/taxable-objects.html> [Accessed 14 Apr. 2018].
14. Climate Action - European Commission. (2017). *Road transport: Reducing CO2 emissions from vehicles - Climate Action - European Commission*. [online] Available at: https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles_en [Accessed 16 Sep. 2017].

15. Dalnicni-znamky.com. (2018). *Dálniční známky 2018, ceny, poplatky, placené úseky*. [online] Available at: <http://www.dalnicni-znamky.com/> [Accessed 6 Mar. 2018].
16. David, P. (2013). Principles of taxation of road motor vehicles and their possibilities of application. *Acta Universitatis Agriculturae et Silviculturae Mendelianae Brunensis*, [online] 60(2), pp.483-492. Available at: https://acta.mendelu.cz/media/pdf/actaun_2012060020483.pdf [Accessed 16 Jul. 2017].
17. De Palma, A., Lindsey, R. and Proost, S. (2007). Chapter 1 Investment and the use of tax and toll revenues in the transport sector: The research agenda. *Research in Transportation Economics*, 19, pp.1-26.
18. Doprava.vpraxi.cz. (2018). *Mýto v Rakousku*. [online] Available at: http://www.doprava.vpraxi.cz/myto_au.html [Accessed 8 Feb. 2018].
19. durchblicker.at. (2018). *Motorbezogene Versicherungssteuer berechnen | durchblicker.at*. [online] Available at: <https://durchblicker.at/autoversicherung/motorbezogene-versicherungssteuer-rechner> [Accessed 13 Apr. 2018].
20. EEA. (2017). *Greenhouse gas emissions from transport*. [online] Available at: <https://www.eea.europa.eu/downloads/28da20e34ff54fb7ae05a2eca8a9aad8/1508758152/transport-emissions-of-greenhouse-gases-10.pdf> [Accessed 7 May 2018].
21. EEA. (2018). *Greenhouse gas emissions from transport*. [online] Available at: <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases/transport-emissions-of-greenhouse-gases-10/#fieldsetlegend-11b7b7280f964b7c934e560c795210bb-2> [Accessed 17 May 2018].
22. Emyto.sk. (2018). *Používanie | Portál elektronického systému výberu mýta v Slovenskej republike*. [online] Available at: <https://www.emyto.sk/sk/palubna-jednotka/pouzivanie> [Accessed 12 Apr. 2018].
23. Euractiv. (2015). *White Paper on Transport*. [online] Available at: <https://www.euractiv.com/section/transport/linksdossier/white-paper-on-transport/> [Accessed 13 May 2018].
24. Euro.cz. (2018). *Karel Englis - reformami k lepším zitrkům*. [online] Available at: <https://www.euro.cz/byznys/karel-englis-reformami-k-lepsim-zitrkum-9016> [Accessed 17 Apr. 2018].
25. European Commision. (2017). *Tax receipts – Energy products and Electricity*. [online] Available at: https://ec.europa.eu/taxation_customs/sites/taxation/files/resources/documents/taxation/excise_duties/energy_products/rates/excise_duties_energy_products_en.pdf [Accessed 6 May 2018].
26. European Commision. (2018). *Taxation and customs union*. [online] Available at: http://ec.europa.eu/taxation_customs/tedb/legacy/taxDetails.html [Accessed 1 May 2018].
27. European Commission - DG Taxation and Customs Union (2002). *STUDY ON VEHICLE TAXATION IN THE MEMBER STATES OF THE EUROPEAN UNION - Final report*. Consultores em Transportes Inovação e Sistemas, S.A.
28. European Commission. (2004). *European Commission - - Press release - Program pro bezpečnost silničního provozu na období 2011–2020: podrobná*

- opatření*. [online] Available at: http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-10-343_cs.htm [Accessed 13 May 2018].
29. European Commission. (2011). *White Paper on transport — Roadmap to a single European transport area — Towards a competitive and resource-efficient transport system*. [online] Available at: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2011_white_paper/white-paper-illustrated-brochure_en.pdf [Accessed 8 May 2018].
30. European Commission. (2016). *The implementation of the 2011 White Paper on Transport "Roadmap to a Single European Transport Area*. [online] Available at: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2011_white_paper/swd%282016%29226.pdf [Accessed 10 May 2018].
31. European Commission. (2018b). *Transport emissions - Climate Action - European Commission*. [online] Available at: https://ec.europa.eu/clima/policies/transport_en#tab-0-0 [Accessed 9 May 2018].
32. Evropský parlament a Rada (2006). *Směrnice 2006/38/ES*. Strasbourg.
33. Eznamka.sk. (2018). *O systéme elektronických diaľničných známok*. [online] Available at: <https://eznamka.sk/selfcare/home/index> [Accessed 19 Apr. 2018].
34. Finanční správa České republiky. (2017). *Údaje z výběru daní*. [online] Available at: <http://www.financnisprava.cz/cs/dane/analyzy-a-statistiky/udaje-z-vyberu-dani> [Accessed 5 May 2018].
35. Fmpartner.cz. (2018). *Povinné ručení - pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla*. [online] Available at: <http://www.fmpartner.cz/obcane/povinne-ruceni> [Accessed 18 Mar. 2018].
36. Chorvatsko.cz. (2018). *Dopravní poplatky v Rakousku | Chorvatsko.cz*. [online] Available at: <https://www.chorvatsko.cz/moto/poplata.html> [Accessed 3 Mar. 2018].
37. Jahoda, R. (2006). *Český daňový systém*. [ebook] Masarykova Univerzita. Available at: <http://www3.econ.muni.cz/~jahoda/DTP/prednes/07HELP05.pdf> [Accessed 12 Apr. 2018].
38. Janoušek, K. (2006). *Druhy vozidel a některé zápisy v technickém průkazu*. [online] DAUČ. Available at: <https://www.dauc.cz/dokument/?modul=li&cislo=82328> [Accessed 17 Mar. 2018].
39. Janoušek, K. (2010). *Daň silniční s komentářem 2010*. 3rd ed. ANAG.
40. Koteňová, B., Petrová, P. and Tomíček, M. (2015). *Zákon o spotřebních daních*. Praha: Wolters Kluwer.
41. Kunert, U. and Kuhfeld, H. (2007). The diverse structures of passenger car taxation in Europe and the EU Commissions proposal for reform. *Transport Policy*, [online] 14(4), pp.306-316. Available at: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0967070X07000200> [Accessed 16 Aug. 2017].
42. Láchová, L. (2007). *Postavení majetkových daní v České republice*. [online] Vse.cz. Available at: <https://www.vse.cz/polek/download.php?jnl=cfuc&pdf=220.pdf> [Accessed 2 Mar. 2018].
43. Láchová, L. and Vančurová, A. (2014). *Daňový systém ČR 2014*. Praha: 1. VOX a. s.

44. Mdcz.cz. (2011). *BÍLÁ KNIHA*. [online] Available at:
<https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Evropska-unie/Zakladni-dokumenty/Bila-kniha-Plan-jednotneho-evropskeho-dopravniho/Bila-kniha-Plan-jednotneho-evropskeho-dopravniho-prostoru-%E2%80%93-vytvoreni-konkurenceschopneho-dopravniho-systemu-ucinne-vyuzivajiciho-zdroje.pdf.aspx>
 [Accessed 8 Sep. 2017].
45. Mdcz.cz. (2018). *Transevropské dopravní sítě (TEN-T)*. [online] Available at:
[https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Strategie/TEN-T-a-dalsi-doprava/Transevropske-dopravni-site-\(TEN-T\)?returl=/Dokumenty/Strategie/TEN-T-a-dalsi-doprava](https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Strategie/TEN-T-a-dalsi-doprava/Transevropske-dopravni-site-(TEN-T)?returl=/Dokumenty/Strategie/TEN-T-a-dalsi-doprava) [Accessed 18 Apr. 2018].
46. Melichar, J. (2006). Hodnocení externích nákladů z dopravy: pohled metodologie ExternE. In: *Doprava, zdraví a životní prostředí*. [online] p.58. Available at:
http://detizeme.cz/ochranaovzdusi/dokumenty/CDV-ZP_dopr-Bohdanec06.pdf#page=58 [Accessed 6 Aug. 2017].
47. Mobility and Transport. (2017a). *Internalisation of transport external costs - Mobility and Transport - European Commission*. [online] Available at:
https://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/internalisation_en [Accessed 4 Sep. 2017].
48. Mobility and Transport. (2017b). *Green Paper on urban mobility - Mobility and Transport - European Commission*. [online] Available at:
https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/green_paper_en
 [Accessed 8 Aug. 2017].
49. Myto.cz.eu. (2018). *Mýtný systém - MYTO CZ*. [online] Available at:
<http://www.myto.cz/cs/novy-uzivatel/mytny-system-1/index.html> [Accessed 28 Apr. 2018].
50. Nařízení vlády č. 281/1997 Sb., kterým se upravuje výše poplatku za užívání dálnice a rychlostní silnice silničními motorovými vozidly. In: Codexis [právní informační systém]
51. Nel, R. and Nienaber, G. (2012). Tax design to reduce passenger vehicle CO2 emissions. *Meditari Accountancy Research*, [online] 20(1), pp.39-51. Available at:
<http://www.emeraldinsight.com/doi/abs/10.1108/10222521211234219> [Accessed 2 Sep. 2017].
52. OECD iLibrary. (2010). *Consumption Tax Trends 2010*. [online] Available at:
https://www.oecd-ilibrary.org/taxation/consumption-tax-trends-2010_ctt-2010-en
 [Accessed 19 Apr. 2018].
53. OECD Revenue Statistics. (2018). *OECD iLibrary*. [online] Available at:
http://stats.oecd.org.zdroje.vse.cz/BrandedView.aspx?oecd_bv_id=tax-data-en&doi=data-00233-en [Accessed 15 May 2018].
54. OECD Statistics. (2018). *OECD Glossary of Statistical Terms - Polluter-pays-principle Definition*. [online] Available at:
<https://stats.oecd.org/glossary/detail.asp?ID=2074> [Accessed 12 May 2018].
55. OECD. (2014). *Revenue-Statistics-2014*. [online] Available at:
<http://www.oecd.org/ctp/tax-policy/OECD-Revenue-Statistics-2014-classification-of-taxes.pdf> [Accessed 15 Feb. 2018].

56. OECD. (2017). *Transport - Road accidents*. [online] Available at: <https://data.oecd.org/transport/road-accidents.htm> [Accessed 17 May 2018].
57. Pronto STK. (2018). *Ceník - Pronto STK s.r.o.* [online] Available at: <https://www.stkpraha.cz/cenik/> [Accessed 7 Feb. 2018].
58. Radvan, M. (2007). *Zdanění majetku v Evropě*. Praha: C.H. Beck.
59. Santos, G. (2017). Road fuel taxes in Europe: Do they internalize road transport externalities?. *Transport Policy*, [online] 53, pp.120-134. Available at: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0967070X16306345> [Accessed 17 Aug. 2017].
60. Santos, G., Behrendt, H., Maconi, L., Shirvani, T. and Teytelboym, A. (2010). Part I: Externalities and economic policies in road transport. *Research in Transportation Economics*, [online] 28(1), pp.2-45. Available at: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0739885909000584> [Accessed 18 Aug. 2017].
61. SDA. (2018). *Svaz dovozců automobilů - statistiky*. [online] Available at: <http://portal.sda-cia.cz/stat.php?m#rok=2017&mesic=12&kat=OA&vyb=cel&upr=&obd=m&jine=false&lang=CZ&str=nova> [Accessed 11 May 2018].
62. Sfdi.cz. (2018). *SFDI | Dálniční kupóny 2017*. [online] Available at: <http://www.sfdi.cz/dalnicni-kupony/dalnicni-kupony-2017/> [Accessed 23 Mar. 2018].
63. Schmidtchen, D. (2009). *Transport, welfare and externalities: Replacing the Polluter Pays Principle with the Cheapest Cost Avoider Principle*. Cheltenham, UK: Edward Elgar Publishing.
64. Směrnice Rady 2003/96/ES, ze dne 27. října 2003, kterou se mění struktura rámcových předpisů Společenství o zdanění energetických produktů a elektřiny. Available at: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/ALL/?uri=cellar%3A592e0011-a77d-4215-8ef9-f0e3d5237d32>. [Accessed 12 Sep. 2017].
65. Státní fond dopravní infrastruktury. (2018). *SFDI | Výroční zprávy a účetní závěrky*. [online] Available at: <http://www.sfdi.cz/rozpocet/vyrocní-zpravy-a-ucetni-zaverky/> [Accessed 4 May 2018].
66. Steuerberatung Casapicola & Gross, 1010 Wien. (2018). *Cars and Austrian Tax Law - Steuerberatung Casapicola & Gross, 1010 Wien*. [online] Available at: <https://www.taxes.at/en/cars-and-austrian-tax-law/> [Accessed 30 Apr. 2018].
67. TERM 2015: Transport indicators tracking progress towards environmental targets in Europe - Evaluating 15 years of transport and environmental policy integration. (2015). [ebook] Luxembourg: Publications Office of the European Union. Available at: <https://www.eea.europa.eu/publications/term-report-2015> [Accessed 16 Sep. 2017].
68. theaa. (2017). *Limits to improve air quality and health*. [online] Available at: <https://www.theaa.com/driving-advice/fuels-environment/euro-emissions-standards> [Accessed 12 Sep. 2017].
69. Tolls.eu. (2018). *Dálniční poplatky Itálie - Tolls.eu*. [online] Available at: <http://www.tolls.eu/cs/italy> [Accessed 16 Apr. 2018].
70. Transportenvironment. (2015). *Europe's tax deals for diesel*. [online] Available at:

- https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2015_10_Europe_s_tax_deals_for_diesel_FINAL.pdf [Accessed 2 May 2018].
71. Vyhláška č. 102/1995 Sb., vyhláška Ministerstva dopravy o schvalování technické způsobilosti a technických podmínkách provozu silničních vozidel na pozemních komunikacích. In: Codexis [právní informační systém]
 72. [www.autolexicon.net](http://www.autolexicon.net/cs/articles/emisni-norma-euro/). (2016). *Emisní norma EURO*. [online] Available at: <http://www.autolexicon.net/cs/articles/emisni-norma-euro/> [Accessed 8 Sep. 2017].
 73. YesPojištění. (2018). *Povinné ručení ceník | Povinné ručení cena | Tabulka cen povinného ručení*. [online] Available at: <https://www.yespojisteni.cz/povinne-ruceni-cenik/> [Accessed 15 Mar. 2018].
 74. Zákon 16/1993 Sb., České národní rady o dani silniční, ve znění pozdějších předpisů. In: Codexis [právní informační systém]
 75. Zákon č. 102/2004 Sb., kterým se mění zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 588/1992 Sb., o dani z přidané hodnoty, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 248/1992 Sb., o investičních společnostech a investičních fondech, ve znění pozdějších předpisů. In: Codexis [právní informační systém]
 76. 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. In: Codexis [právní informační systém]
 77. Zákon č. 129/2016 Sb., kterým se mění zákon č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury, ve znění pozdějších předpisů In: Codexis [právní informační systém]
 78. Zákon č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. In: Codexis [právní informační systém]
 79. Zákon č. 134/1994 Sb., zákon, kterým se mění a doplňuje zákon č. 135/1961 Sb., o pozemních komunikacích (silniční zákon), ve znění pozdějších předpisů, a zákon České národní rady č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů. In: Codexis [právní informační systém]
 80. Zákon č. 143/1996 Sb., zákon, kterým se mění a doplňuje zákon České národní rady č. 16/1993 Sb., o dani silniční, ve znění pozdějších předpisů. In: Codexis [právní informační systém]
 81. Zákon č. 168/1999 Sb., zákon o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění pozdějších předpisů. In: Codexis [právní informační systém]
 82. Zákon č. 207/2002 Sb., kterým se mění zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční, ve znění pozdějších předpisů. In: Codexis [právní informační systém]
 83. Zákon č. 243/1994 Sb., zákon, kterým se mění a doplňuje zákon České národní rady č. 16/1993 Sb., o dani silniční, ve znění zákona č. 302/1993 Sb. In: Codexis [právní informační systém]
 84. Zákon č. 243/2000 Sb. Zákon o rozpočtovém určení výnosů některých daní územním samosprávným celkům a některým státním fondům.
 85. Zákon č. 246/2008 Sb., kterým se mění zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční, ve znění pozdějších předpisů. In: Codexis [právní informační systém]

86. Zákon č. 302/1993 Sb., zákon, kterým se mění a doplňuje zákon České národní rady č. 16/1993 Sb., o dani silniční, zákon České národní rady č. 337/1992 Sb., o správě daní a poplatků, ve znění zákona České národní rady č. 35/1993 Sb. a zákona č. 157/1993 Sb., a zákon č. 212/1992 Sb., o soustavě daní. In: Codexis [právní informační systém]
87. Zákon č. 303/2000 Sb., kterým se mění zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční, ve znění pozdějších předpisů. In: Codexis [právní informační systém]
88. Zákon č. 347/2009 Sb., kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 104/2000 Sb., 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, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb., ve znění pozdějších předpisů. In: Codexis [právní informační systém]
89. Zákon č. 353/2003 Sb., zákon o spotřebních daních, ve znění pozdějších předpisů. In: Codexis [právní informační systém]
90. Zákon č. 361/2014 Z. z., zákon o dani z motorových vozidel a o změně a doplnění některých zákonů. Available at: <http://www.epi.sk/zz/2014-361> [Accessed 15 Apr. 2018].
91. Zákon č. 362/2009 Sb., kterým se mění některé zákony v souvislosti s návrhem zákona o státním rozpočtu České republiky na rok 2010. In: Codexis [právní informační systém]
92. Zákon č. 545/2005 Sb., kterým se mění zákon č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů, ve znění pozdějších předpisů, a některé související zákony. In: Codexis [právní informační systém]
93. Zákon č. 56/2001 Sb., zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb. In: Codexis [právní informační systém]
94. Zákon č. 587/1992 Sb., zákon České národní rady o spotřebních daních. In: Codexis [právní informační systém]
95. Zákon č. 61/1998 Sb., zákon, kterým se mění a doplňuje zákon České národní rady č. 16/1993 Sb., o dani silniční, ve znění pozdějších předpisů. In: Codexis [právní informační systém]
96. Zákon č. 63/2017 Sb., kterým se mění zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb., ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony. In: Codexis [právní informační systém]
97. Zákon č. 634/2004 Sb., zákon o správních poplatcích. In: Codexis [právní informační systém]

98. Zákon č. 8/1968 Sb., zákon o státním rozpočtu na rok 1968 a o některých dalších finančních opatřeních. In: Codexis [právní informační systém]
99. Zákon č. 80/2006 Sb., kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony. In: Codexis [právní informační systém]
100. Zákon č. 98/1964 Sb., zákon o dani z motorových vozidel. In: Codexis [právní informační systém]
101. Zákonné opatření Senátu č. 344/2013 Sb., o změně daňových zákonů v souvislosti s rekodifikací soukromého práva a o změně některých zákonů In: Codexis [právní informační systém]