

VYSOKÁ ŠKOLA EKONOMICKÁ V PRAZE

Fakulta financí a účetnictví

Katedra veřejných financí

Studijní obor: Zdanění a daňová politika



Plošné zavedení silniční daně

Autorka bakalářské práce: Bc. Eliška Čejková

Vedoucí bakalářské práce: Ing. Hana Zídková, Ph.D.

Rok obhajoby: 2016

Poděkování:

Touto formou bych ráda poděkovala své vedoucí práce Ing. Haně Zídkové, Ph.D. za její ochotu, trpělivost a dobré rady při zpracování diplomové práce. Dále děkuji všem, zejména své rodině, kteří se podíleli na korekturách a měli věcné připomínky k obsahu během zpracování diplomové práce.

Čestné prohlášení:

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma „Plošné zavedení silniční daně“ vypracovala samostatně a veškerou použitou literaturu a další prameny jsem řádně označila a uvedla v příloženém seznamu.

V Praze dne

Podpis:

Abstrakt

Státní rozpočet jako nejdůležitější rozpočet napomáhá financovat veřejné statky a služby v České Republice (ČR). Jeho nedílnou součástí na příjmové straně jsou daňové výnosy. Tato práce se zabývá problematikou jednoho konkrétního druhu daní – systémem silniční daně. Vzhledem k tomu, že silniční daň patří ke způsobům financování správy a rozvoje silnic a dálnic v ČR, zaměřuje se tato práce na teoretický odhad potenciálních příjmů. Tyto příjmy souvisí s případným zavedením zdanění všech motorových vozidel. Práce obsahuje nejen teoretický rozbor daňového systému v této oblasti, ale přináší i praktický výpočet silniční daně na základě statistických dat z Ministerstva dopravy ČR. Součástí práce je rovněž vytvořený dotazník s otázkami cílenými na problematiku zdanění všech vozidel. Vyhodnocení odpovědí z dotazníku uvedené v této práci reflektuje veřejné mínění dotazovaného vzorku fyzických osob. Názory objevující se v odpovědích spolu s průzkumem řešení této problematiky v okolních státech Evropské unie byly použity při vytvoření nového systému fungování silniční daně prezentované v této práci.

Klíčová slova:

silniční daň, výpočet silniční daně, motorová vozidla, harmonizace a koordinace, Státní fond dopravní infrastruktury, směrnice EU, financování silnic a dálnic

Abstract

State budget as one of the most important budgets helps to fund public goods and services in the Czech Republic. The important revenue of the state budget is from taxes. This thesis focuses on one specific kind of taxes – system of motor vehicle tax. Since motor vehicle tax contributes to funding of roads and motorways maintenance and development of roads, this thesis presents theoretical estimation of potential income from the motor vehicle tax. The estimated income is related to the potential application of motor vehicle tax on all personal vehicles in the Czech Republic. This thesis contains not only a theoretical research of tax system but also a practical computation of motor vehicle tax based on statistical data from Ministry of transport. There is a survey targeted to taxation of all motor vehicles. Evaluation of the survey answers shows public opinion of asked sample of people. The survey results as well as research of

existing taxation approaches in other countries was used to create a new system of motor vehicle tax that is presented in this thesis.

Keywords:

motor vehicle tax, computation of motor vehicle tax, motor vehicles, harmonization and coordination, State Fund for Transport Infrastructure, directive of EU, funding roads and motorways Czech Republic

Obsah

Úvod	1
1 Financování a správa silnic a dálnic v ČR	3
1.1 Státní fond dopravní infrastruktury	4
1.1.1 Úkoly a činnosti Fondu	5
1.1.2 Řízení fondu	7
1.1.3 Organizační struktura	9
1.2 Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD)	9
2 Daně a systém silniční daně v ČR	11
2.1 Daň	11
2.2 Silniční daň	14
2.3 Předmět daně	14
2.4 Osvobození od silniční daně	16
2.5 Poplatníci daně	18
2.6 Základ daně	18
2.7 Sazba daně	19
2.7.1 Snížení a zvýšení roční sazby daně	20
2.8 Sleva na dani	22
2.9 Vznik a zánik daňové povinnosti	23
2.9.1 Zálohy	24
2.9.2 Správa silniční daně	25
3 Harmonizace a silniční daň v rámci Evropské unie	27
3.1 Orgány EU a prameny práva	27
3.2 Koordinace a harmonizace	30
3.3 Evropské směrnice v souvislosti s vozidly	31
3.3.1 Směrnici Rady 92/106/EHS o zavedení společných pravidel pro určité druhy kombinované přepravy zboží mezi členskými státy	32
3.3.2 Směrnici Rady 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly – novela: směrnice 2006/38/ES	33
3.3.3 Harmonizace v oblasti zdanění osobních automobilů	33
3.4 Vybrané daňové systémy zemí EU	38
3.4.1 Spolková republika Německo	40
3.4.2 Rakouská republika	43
3.4.3 Chorvatská republika	45

3.4.4	Finská republika	48
3.4.5	Portugalská republika	50
3.4.6	Srovnání v příkladu	53
4	Praktické stránky zavedení silniční daně	55
4.1	Dotazník	55
4.2	Statistiky centrálního registru vozidel	60
4.3	Postup výpočtu	63
4.3.1	Technické řešení	63
4.3.2	Výpočet	63
4.4	Rozpočet Státního fondu dopravní infrastruktury	65
4.5	Základní pravidla nového systému	67
	Závěr	73
	Seznam použité literatury a pramenů	76
	Seznam tabulek, grafů, schémat a obrázků	80
	Seznam příloh	81
	Příloha č. 1 – Oddíl 01 klasifikace CZ-CPA	82
	Příloha č. 2 – Sazby silniční daně u nákladních a ostatních vozidel	83
	Příloha č. 3 – Podrobné rozdělení druhů vozidel	85
	Příloha č. 4 – Daňové přiznání k silniční dani za kalendářní rok 2014	90
	Příloha č. 5 – Technické průkazy vozidel – nákladní automobil (tahač návěsů) a osobní automobil	92
	Příloha č. 6 – Dotazník	94
	Příloha č. 7 – Skript výpočtu	96

Úvod

Téma plošného zavedení silniční daně jsem si zvolila, kvůli nespravedlnosti, kterou vidím s tímto tématem spojenou. Podle daňové teorie, se kterou musím souhlasit, by měl člověk, který využívá výhody veřejných statků přispívat do „společné veřejné kasy“. To se v tuto chvíli neděje. Každý občan, který vlastní motorové vozidlo a zároveň využívá (ať už v menší či větší míře) veřejné dopravní cesty by se měl tudíž podílet i na jejich údržbě.

Moje myšlenka je v rozporu se současnou představou politiků: Petra Fialy, Zbyňka Stanjury, Ivana Adamce, Adolfa Beznosky a dalších, kteří podali v červenci roku 2015 návrh na úplné zrušení této daně a to od 1. ledna 2016. Jejich snahou je snížení daňového zatížení podnikatelů, kteří jako jediní v tuto chvíli silniční daň platí. Podle mého názoru není toto zatížení nijak závažné, protože i podle odůvodnění, které politici vydali, platí podnikatelé v průměru 1 200 až 4 200 Kč ročně. Navíc je zaplacená silniční daň daňově uznatelným nákladem a tak snižuje základ daně podnikatele. Dalším argumentem je, že se jedná o daň, která je složitá na výběr, představuje administrativní zátěž a zároveň představuje další zátěž navíc ke spotřebním daním placeným v pohonných hmotách. Jedná se o návrh vydaný ve sněmovním tisku 557/0 (zdroj viz [1]).

Posledním důvodem, který stojí za zvážení, je malý výnos a zároveň relativně vysoké náklady na správu. V odůvodnění je uvedeno, že inkaso silniční daně za rok 2014 je 5,77 miliard korun a zároveň náklady na správu činily necelých 400 milionů korun. Já se ve své práci pokusím dokázat prospěšnost a větší spravedlnost mého pojetí a to i s porovnáním některých zemí Evropské unie.

Cílem práce je tedy zanalyzovat klady a zápory rozšíření působnosti silniční daně nejen na vozidla používaná k podnikatelské činnosti, ale i na běžné občany.

V začátku své práce budu popisovat systém financování a správy dopravních cest v České republice. Součástí je popis organizací podílejících se na tomto úkolu. Dále se budu zabývat aktuálním zněním zákona o silniční dani, který stanovuje pravidla výpočtu a odvodu daně přes finanční úřady do Státního fondu dopravní infrastruktury. V další části se zabývám harmonizací a koordinací. Naše členství v EU ovlivňuje právní

řád a samozřejmě i daňový systém u nás. V kapitole 3 jsou rozebírány směrnice, které upravují daňový systém v oblasti nákladní a kombinované dopravy. To je zatím jediná oblast, která je v rámci Evropské unie harmonizována. Zmíním se o návrhu směrnice vydané v roce 2005, která měla harmonizovat i osobní automobily.

Dále jsou popsány silniční daně ve vybraných zemích Evropské unie, které tuto daň vybírají jak od podnikatelských subjektů, tak od domácností. Tyto státy byly vybrány na základě statistik Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj (OECD), ze kterých jsou vidět výnosy jednotlivých daní a to i s množstvím peněz vybraných od domácností. Ve své práci, zejména v kapitole 4, se budu snažit ukázat všechny možnosti správy nové silniční daně a důvody pro její zavedení. Pro potřeby své práce jsem oslovila 147 lidí, kteří odpověděli na mé dotazníkové otázky, protože mě zajímal i názor občanů, kteří by měli mít právo se vyjádřit. Dále se v této kapitole budu snažit vyčíslit (alespoň přibližně s určitým zjednodušením) výnosy státu, kterých by mohl dosáhnout, pokud by se daň vybírala ze všech vozidel a ne jen z vozidel používaných pro podnikání. Pro potřeby výpočtu budu používat statistiky vyplývající z Centrálního registru vozidel, které vydává Ministerstvo dopravy.

Toto téma se i v budoucnu bude diskutovat častěji. V průběhu dokončování mé diplomové práce vydalo Sdružení automobilového průmyslu zprávu, že by se silniční daň měla zavést pro všechny. Tato zpráva proběhla i v médiích a dotazování občané byli proti. Názory byly médií zjišťovány i od členů vlády, kteří byli také proti. Přesto si myslím, že stojí za zvážení rozšířit seznam poplatníků a hlavně se zamyslet nad základem daně, který nezohledňuje důsledky na životním prostředí.

1 Financování a správa silnic a dálnic v ČR

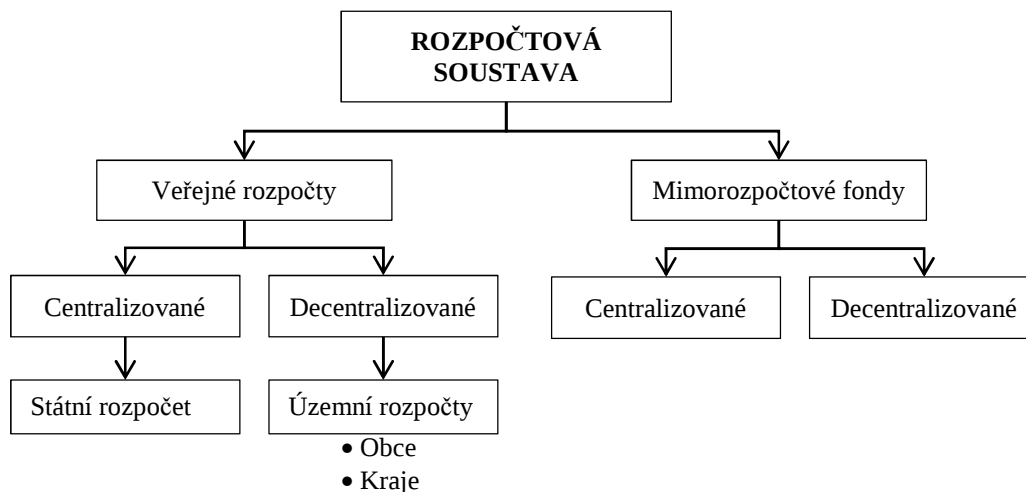
Financování veřejných statků spadá obecně do působnosti státu a do veřejného (státního) rozpočtu. Množství veřejných výdajů, které budou financovat jednotlivé veřejné statky je uvedeno v soustavě veřejných rozpočtů a pomocí mimorozpočtových fondů. Na úrovni státu je to státní rozpočet a státní mimorozpočtové účelové fondy, které dohromady tvoří finanční systém státu. Další finanční systémy mohou být na úrovních článků nebo subjektů (např. územní samosprávy). Vrcholným orgánem, který má hlavní slovo v rozpočtové soustavě, je ministerstvo financí v čele s ministrem financí.

V České republice se rozpočtová soustava tvoří na základě institucí, které podle teorie tvoří neefektivitu v poskytování zdrojů. Zdroje jsou přidělovány na základě existence určité instituce. Není zde rozhodující účelnost ani efektivita poskytovaných statků.

Do soustavy rozpočtů jsou zahrnuty veřejné rozpočty jako státní rozpočet, který je rozhodující a decentralizované rozpočty na úrovni územní samosprávy. Částky zahrnuty do veřejných rozpočtů jsou nenávratné, neekvivalentní a založené na principu nedobrovolnosti. Státní rozpočet jako rozhodující rozpočet má podobu zákona.

Dále do soustavy rozpočtů patří mimorozpočtové fondy a to jak na úrovni centralizované tak i decentralizované, které jsou v České republice zřizovány ale i rušeny pouze na základě zákona. Posledním typem rozpočtu jsou rozpočty veřejnoprávních neziskových organizací, které patří mezi decentralizované mimorozpočtové fondy. Centralizovanými rozpočtovými fondy jsou například Státní fond životního prostředí, Státní fond rozvoje bydlení a Státní fond dopravní infrastruktury. Výhodou je, že prostředky, které nejsou využity v jednom roce, se převádějí do roku následujícího. Celé rozložení je znázorněno v následujícím schématu.

Schéma č. 1-1 - Rozpočtová soustava



Zdroj: *Veřejné finance, úvod do problematiky; Peková; vlastní zpracování*

Všechny veřejné rozpočty jsou sestavovány na jedno rozpočtové období a tím je jeden rok. Za resort dopravy zodpovídá Ministerstvo dopravy, které spravuje podřízené státní fondy a instituce vztahující se k dopravě – Drážní inspekci, Drážní úřad, Ředitelství vodních cest České republiky, Státní plavební správa, Úřad pro civilní letectví, Ústav pro odborné zajišťování příčin leteckých nehod a Státní fond dopravní infrastruktury.

1.1 Státní fond dopravní infrastruktury

Státní fond dopravní infrastruktury má formu právnické osoby, která je ale přímo podřízena Ministerstvu dopravy České republiky. Protože se jedná o právnickou osobu, musí vést účetnictví podle pravidel stanovených zákonem č. 563/1991 Sb., o účetnictví. Fond, který je mimorozpočtový, využívá získaných prostředků na výstavbu, modernizaci a údržbu dopravních cest (dopravními cestami jsou železniční, vodní cesty a také silnice a dálnice).

Fond je zřízen zákonem č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury ze dne 4. dubna 2000 s účinností od 1. července 2000 na dobu neurčitou. Zákon stanovuje úkoly a činnosti, které má fond v kompetenci, právní a finanční postavení a možnosti nakládání s majetkem. Majetek, s kterým nakládá je ale stále ve vlastnictví státu. Kromě zákona reguluje činnost Fondu také „statut Fondu“, který je schvalován vládou České republiky.

Příjmem fondu je kromě silniční daně (jejímž správcem jsou jednotlivé finanční úřady) a výnosů z dálničních poplatků, mýtného a propadlých kaucí, také daň z minerálních

olejů a příspěvky ze státního rozpočtu nebo příjmy z privatizace. Dále jsou to podle zákona výnosy z cenných papírů či veřejných sbírek, které Fond organizuje, příspěvky z Evropských fondů a dotace ze státního rozpočtu. Dalšími příjmy jsou úvěry, úroky z vkladů, penále a pojistná plnění. Specifickým příjmem jsou i dary a dědictví, které Fond může přijmout pouze v případě, že se podmínky dárců či zůstavitelů shodují s účelem a podmínkami Fondu. To způsobuje, že část výnosů, které s dopravou souvisí, se do dopravy vrací. Případné zůstatky příjmů Fondu se převádějí do následujícího období na rozdíl od jiných veřejných institucí, které své přebytečné příjmy vrací zpět do státního rozpočtu. Tato vrácená částka ovlivňuje velikost rozpočtu pro další rok, kdy tyto instituce dostávají většinou menší obnos prostředků.

Výdaje jsou stanoveny částkou, kterou určí správce příslušné kapitoly státního rozpočtu – v případě silnic a dálnic se jedná o ministerstvo dopravy.

Hospodaření fondu je vedeno ve dvou okruzích. Je odděleně sledováno, s jakými náklady Fond hospodář sám za sebe – na svou existenci. I tyto náklady jsou předmětem schvalování v rámci schvalování rozpočtu. Dále jsou samostatně sledovány náklady vynaložené na plnění úkolů stanovených zákonem. Za těmito účely jsou u České národní banky založeny speciální bankovní účty.

Fond je povinen s finančními prostředky, se kterými disponuje, zacházet s řádnou péčí obezřetně a efektivně.

1.1.1 Úkoly a činnosti Fondu

Z příjmů, které Fond obhospodařuje, jsou financovány výstavby a modernizace, opravy a údržby silnic a dálnic, celostátních a regionálních drah, významných vnitrozemských vodních cest, dále jsou poskytovány příspěvky ke spravování průjezdných úseků silnic a dálnic.

V souladu se zajištěním úkolů jsou vydávána pravidla stanovující postupy při financování a při plnění akcí, které jsou zaneseny do rozpočtu. Rozpočtový návrh je prostřednictvím ministra dopravy předkládán vládě do 31. srpna. Vláda rozpočet Fondu předkládá spolu s návrhem státního rozpočtu ke schválení Poslanecké sněmovně Parlamentu České republiky a to i v závazném střednědobém výhledu na období 2 let následujících po návrhu rozpočtu. Postup schvalování je stejný u návrhu rozpočtu, tak i u střednědobého výhledu.

Rozpočet Fondu musí podle zákona obsahovat:

- výčet akcí s jejich nákladovou náročností a lhůtami pro dokončení,
- přehled pohledávek a závazků,
- přehled úvěrů, doby jejich splatnosti a úrokové míry, které Fond bude přijímat a
- splátkové kalendáře úvěrů – vyčíslení splátek jistiny a úroků z úvěrů.

Střednědobý výhled podle zákona obsahuje:

- výhled akcí, které se zamýšlejí v budoucnu provádět,
- očekávané celkové příjmy a výdaje za jednotlivé roky, za jednotlivé akce,
- částky, které budou obdrženy z rozpočtů Evropské unie,
- částky, které budou získány od státu a z úvěrů se státní zárukou.

V případě akcí, které jsou plně nebo částečně financovány ze zdrojů Evropské unie, musí být financovány napřed prostřednictvím peněz z Fondu.

Fond má právo sjednávat úvěrové smlouvy v rozsahu schváleném rozpočtem na daný rok. Zároveň ale musí být počítáno se splátkami úvěrů a úroků z těchto úvěrů a dalších nákladů, které s úvěry souvisí. Dále je povinna platit koncesionářům na základě uzavřených koncesionářských smluv.

Má právo stanovovat pravidla pro poskytování příspěvků na zabezpečení průzkumných a projektových prací na studia a expertízy v souvislosti s výstavbou a modernizací nebo opravou dopravních cest a tyto příspěvky uděluje. Podílí se na spravování a zlepšování cyklistických stezek, dopravní bezpečnosti a zlepšení přístupu dopravy osobám s omezením pohybu nebo orientace. Dále má právo vydávat a schvalovat postupy výběrových řízení při poskytování příspěvků. Úkolem je zabezpečovat financování provozu a zavádění elektronického mýtného systému a zabezpečit prostředky na náklady spojené se zbudováním kontrolních vah na pozemních komunikacích.

Fond převádí peníze státním a dalším organizacím, které hospodaří s dopravní infrastrukturou patřící státu a zabezpečují výstavbu, modernizaci, opravy a údržbu dopravních cest. Fond musí s těmito příjemci prostředků uzavírat smlouvy podle zvláštního zákona. Podstatou musí být důsledné dodržování účelu, pro který byl Fond založen a dále musí být dosaženo efektivnosti při využívání zdrojů. V důsledku toho má Fond právo příjemce prostředků kontrolovat. Pomocí všech potřebných údajů, které může požadovat, kontroluje, zda byly zdroje využity pro smlouvou stanovený účel.

V případě nesrovnalostí může Fond požadovat zastavení čerpání, případně vrácení prostředků. Mohou činit i další kroky, které by zabezpečily požadovanou efektivnost.

Fond má povinnost po skončení rozpočtového roku sestavit roční účetní závěrku, výroční zprávu o činnosti Fondu, která musí být ověřena auditorem. Výroční zpráva za rok 2014 byla ověřena nezávislým auditorem Ing. Vilémem Juránkem. I tyto výkazy podléhají projednání a schválení Poslaneckou sněmovnou. Výkazy jsou předkládány ministrem dopravy a k projednání musí dojít do 3 měsíců po skončení rozpočtového roku.

Fond má právo přijmout dodatečné úvěry k financování, ale toto rozhodnutí musí být potvrzeno souhlasem vlády.

Ze státního fondu dopravní infrastruktury mohou být krajům poskytovány prostředky na významné opravy, rekonstrukce a modernizace silnic II. a III. třídy. Tyto prostředky nelze použít na běžné údržby, nákupy pozemků nebo vytváření projektové dokumentace. Finanční prostředky jsou rozdělovány podle délky silnic, které se v kraji nachází. Kraje mají povinnost při kontrole akcí prováděných z těchto zdrojů prokázat dodržování zásad 3E. Jedná se o zásady hospodárnosti, efektivnosti a účelnosti. Navíc v případě investic v hodnotě více než 30 mil. Kč bez DPH musí kraje jako příjemci financí vyčíslit vnitřní výnosové procento a čistou současnou hodnotu akce.

Státní fond dopravní infrastruktury poskytuje finance na opravy maximálně do výše 85 % celkových nákladů, zbytek hradí vlastník silnic. V případě, že se bude jednat o akci, která zlepší bezpečnostní situaci v místech, které je označeno za nehodové nebo se bude týkat zlepšení stavu mostů nebo instalace diagnostiky stavu mostních konstrukcí, je možné získat prostředky až ve výši 95 %.

1.1.2 Řízení fondu

Fond tvoří výbor, dozorčí rada a ředitel. V čele Fondu stojí ředitel. Postup jeho výběru, jmenování a odvolání je upraven zákonem o státní službě.

Ředitel ve Fondu vykonává funkci statutárního orgánu. Je jmenován a odvoláván výborem. Ředitel Fondu má svého zástupce (místopředsedu), který za dobu nepřítomnosti ředitele jedná za něj. Ředitel má za úkol provádět rozhodnutí a opatření výboru Fondu (například uvolnění prostředků). Má za povinnost vyhlášovat pravidla

příspěvkových programů v rámci rozpočtu. Ředitel koordinuje činnosti, organizační uspořádání včetně pracovních míst a pravomocí ve Fondu.

Ředitel vydává řády, které zabezpečují fungování Fondu. Jedná se o:

- organizační řád,
- pracovní řád,
- spisový řád,
- skartační řád,
- podpisový řád.

Výbor se skládá z devíti členů a jejich činnost se řídí zákonem. V čele výboru stojí ministr. Místopředseda a ostatní členové, kteří jsou jmenováni a odvoláváni vládou, mají funkční období po dobu čtyř let. Členové mohou být jmenováni nejvýše na dvě po sobě jdoucí období. Činnosti výboru řídí předseda. Výbor jedná o účelu a předmětu činnosti Fondu, dále schvaluje rozpočtová pravidla, která umožňují úpravy financování i po schválení rozpočtu v rámci limitu stanoveného Poslaneckou sněmovnou. Dále schvaluje již zmíněná pravidla pro poskytování příspěvků a plány kontrolních akcí. Rozhoduje o oprávněních pro ředitele Fondu a jeho zástupce. Výbor pracuje podle jednacího řádu, který je výborem schválen.

Výbor rozhoduje a schvaluje:

- návrhy rozpočtů a střednědobých výhledů Fondu,
- roční účetní závěrku a výroční zprávu Fondu,
- harmonogram výběrových řízení na realizaci akcí,
- kontrolní zprávy o průběhu investičních akcí a
- vyúčtování investic.

Rozhodnutí, která výbor vydává, jsou následně uvedeny ve Věstníku dopravy, který vydává ministerstvo dopravy.

Dozorčí rada je kontrolním orgánem, který má pět členů. Dozorčí rada je volena Poslaneckou sněmovnou na období čtyř let. Podstatou práce dozorčí rady je procházení a vyhodnocování činností a hospodaření Fondu. Jejich činnost je rovněž stanovena v zákonu. Dozorčí rada si volí předsedu a místopředsedu. Aby byla rada usnášeníschopná, musí proběhnout hlasování. Rozhodnutí je přijato nebo provedeno jen pokud pro něj hlasují nejméně čtyři členové. V případě, že dozorčí rada přijde na jakoukoliv nesrovnalost nebo chybu v provedených úkolech nebo v hospodaření Fondu,

musí informovat ministerstvo, vládu a Poslaneckou sněmovnu. Dozorčí rada se při vykonávání svých činností řídí jednacím řádem dozorčí rady, který schvaluje dozorčí rada.

Členům výboru i dozorčí rady je přiznána odměna. Odměnu stanovuje vláda svým rozhodnutím. Tyto náklady jsou zařazeny do okruhu nákladů na činnosti Fondu. Zaměstnání ve Fondu (všech zaměstnanců) je neslučitelné s jinou prací, ať už ve Fondu či jinde, kvůli obecnému zájmu. V případě, že by toto pravidlo nějaká osoba ze zaměstnanců porušila, může Fond požadovat, aby tato osoba prospěch, který při porušení pravidla získala, vydala nebo zaplatila odškodné. Na všechny zaměstnance Fondu se musí používat zákon o státní službě.

1.1.3 Organizační struktura

Členění sekcí a útvarů včetně změn v organizační struktuře je v pravomoci ředitele Fondu. Dále pak je v pravomoci ředitele jmenovat a odvolávat vedoucí pracovníky Fondu. Zároveň ale musí dodržovat pravidla stanovená Zákoníkem práce. Organizační strukturu tvoří podle statutu Fondu:

- a) sekretariát ředitele a jím přímo řízené organizační útvary,
- b) tajemník Fondu a jím řízené organizační útvary,
- c) sekce správy finančních zdrojů,
- d) sekce realizace zdrojů.

Fond se snaží o své zaměstnance pečovat po stránce odborné způsobilosti. Zajišťuje jim odborná školení, stáže či jiné formy studia a to nejen v rámci České republiky, ale i v zahraničí.

1.2 Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD)

Ředitelství silnic a dálnic je státní příspěvková organizace, kterou zřídilo Ministerstvo dopravy ČR k 1. lednu 1997. Protože se jedná o státní příspěvkovou organizaci, platí na ní zákon č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech. Jedná se o právnickou osobu, která vystupuje svým jménem a která nese odpovědnost z uzavřených vztahů. Podstatou základních činností je zabezpečování správy, údržby, výstavby a modernizace dálnic a silnic I. třídy včetně jejich příslušenství a součástí i včetně dalších staveb, které jsou nutné k provozu. Dále zabezpečuje vlastnická práva státu k nemovitostem, které tvoří soustavu dálnic a silnic I. třídy.

ŘSD má za úkol hospodařit s dálnicemi a silnicemi I. třídy jejich součástmi a dalším příslušenstvím, zabezpečuje údržbu a opravy dálnic a silnic. Výjimkou v údržbě je zimní a běžná údržba včetně čistění, silnic I. třídy a údržby a opravy mostů na těchto silnicích. Za údržby, které nejsou v pravomoci ŘSD odpovídá společnost pověřená příslušným krajem na základě smluv uzavřených s Ministerstvem dopravy. Kontrolu nad společnostmi odpovídajícími za údržbu provádí ŘSD. Další povinností je zabezpečení a plnění závazků státu, které vyplývají z koncesionářských smluv, sledování a vyhodnocování důsledků rozložení rizik po celou dobu životnosti dálnic. Mezi další činnosti patří zabezpečování podkladů pro vytvoření koncepcí rozvoje silnic a dálnic, odstraňování a zakrývání reklamních zařízení, provozování systému zpoplatnění vybraných komunikací.

Úkolem je také zabezpečení realizace dopravní politiky a spolupráce s orgány státní správy – poskytuje podklady a zpracovává stanoviska a návrhy pro účelné rozdělení prostředků. Dále zajišťuje jednotnou technickou politiku včetně technických předpisů. Důležitým úkolem je i zajišťování výběrových řízení. Mimo jiné zabezpečuje statistiku silnic a dálnic a vydává mapy, provozuje informační systém, poskytuje dopravní zpravodajství včetně zimního zpravodajství ohledně sjízdnosti silnic a dálnic.

Statutárním orgánem je generální ředitel, který je jmenován ministrem dopravy. Vnitřní organizační struktura je určena organizačním řádem, který byl vydán generálním ředitelem do 30 dnů od zřízení ŘSD. Jednotlivé útvary jsou rozloženy na celém našem území a to z důvodu působení po celé České republice.

Předchůdce ŘSD bylo Ředitelství dálnic Praha, které bylo založeno 1. července 1967. Kromě pobočky v Praze byly další v Brně a Bratislavě. Tyto instituce se zabývaly výstavbou dálnic. Výstavba byla v průběhu let přerušena a opětovně zahájena v září roku 1967. Stavby byly v minulosti dvakrát přerušeny. Ředitelství dálnic zajišťovalo studijní přípravu, předprojektovou přípravu dálničních tahů a také výkup či vyvlastnění pozemků.

Hlavním dálničním úsekem měla být trasa Praha-Brno-Bratislava. ŘSD (včetně Ředitelství dálnic) se může pyšnit výstavbou přes 700 kilometrů dálnic a přes 400 kilometrů rychlostních silnic a stovky dalších kilometrů silnic nižších tříd, které byly zprovozněny v období od roku 1971 do současnosti.

Tato kapitola vychází ze zdrojů [2], [3], [4], [5], [6].

2 Daně a systém silniční daně v ČR

2.1 Daň

Daň je podle daňové teorie: „peněžitá, povinná a zákonem uložená platba, která plyne do veřejného rozpočtu“. Jedná se o platbu, která je nenávratná, neekvivalentní a neúčelová.

Podstatou neekvivalentnosti je, že poplatník nedostane tolik, kolik zaplatil. Neúčelovost znamená, že není předem dáno, na co budou příjmy ve formě daní použity. Tento bod definice je obzvlášť komplikovaný v souvislosti se silniční daní, kterou se budu zabývat. U silniční daně již z názvu vyplývá, na co bude tento příjem použit, proto se v tom to případě o neúčelovosti nedá mluvit.

Z daní, které jsou součástí veřejných rozpočtů, jsou financovány veřejné statky, které pokrývají potřeby občanů státu. Z toho vyvstává problém tzv. „černého pasažéra“. Tento problém spočívá ve spotřebování veřejných statků, ale neplacení daní – tedy nepřispívání do „společné kasy“.

Pro mou práci je důležitá spravedlnost zdanění. Spravedlnost je podle daňové teorie postavena na principech prospěchu a platební schopnosti. Princip prospěchu říká, že ten kdo má užitek z veřejných výdajů má být i zdaněn. Hlavní výhodou dodržení tohoto principu je spojení příjmů i výdajů. Princip prospěchu je podle daňové teorie distribučně neutrální, což znamená, že každý poplatník je na tom stejně, jako byl před tím a to z důvodu, že i když musel zaplatit daň, může užívat veřejný statek (např. silnici). Princip platební schopnosti říká, že poplatníci mají být zdaněni podle toho, jaká je jejich schopnost platit. Vyžaduje se určit daňovou základnu jako měřítko platební schopnosti. V rámci tohoto principu se uplatňují koncepty horizontální a vertikální spravedlnosti, které musí platit současně, aby bylo dosaženo celkové spravedlnosti. Spravedlnosti horizontální je dosaženo, pokud dva poplatníci, kteří jsou na tom stejně, musí platit stejnou daň. Spravedlnosti vertikální je dosaženo, pokud ten kdo má relativně větší daňovou základnu, by měl platit vyšší daň.

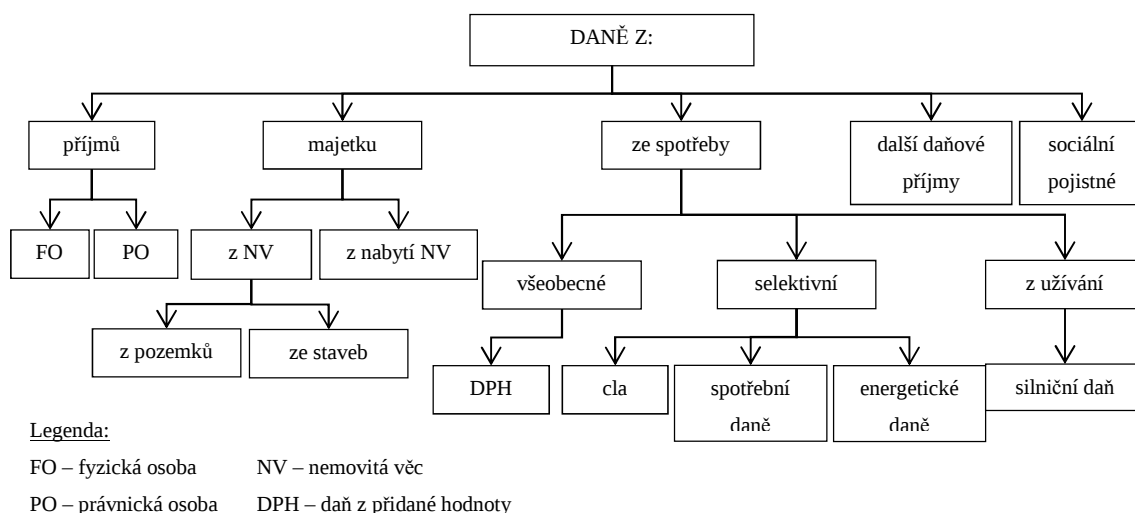
Daňová efektivnost je naplněna, pokud je minimalizován rozdíl mezi ztrátou užitků poplatníků a výnosem veřejných rozpočtů. V případě, že by daň snížila užitek

poplatníka a zároveň nebyl dosažen výnos pro veřejné rozpočty, jedná se o nadměrné daňové břemeno. Efektivnost snižují administrativní náklady výběru daně.

Daňový systém je systém různých provázaných daní. Obecně je pro daňový systém důležité zabezpečení daňového výnosu, spravedlnost, efektivnost a další aspekty jako správná legislativa, ale zároveň jednoduchost a srozumitelnost pro poplatníky, transparentnost, pružnost a alespoň nějaká předvídatelnost.

Daňový systém České republiky se skládá z daní z příjmů, majetkových daní, daní ze spotřeby, sociálního pojistného a dalších daňových příjmů. Systém je znázorněn na následujícím schématu.

Schéma č. 2-1 - Daňový systém ČR

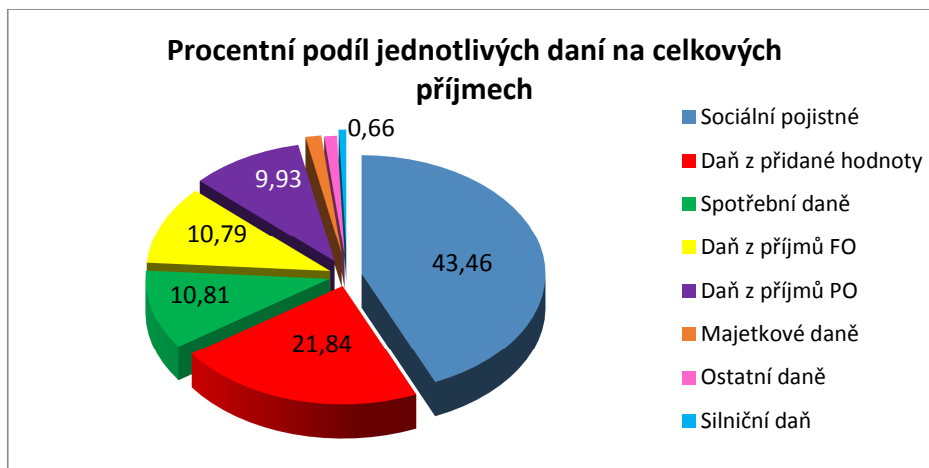


Zdroj: Daňový systém 2014

Důležité je také určení nejvýnosnějších daní. V následujícím grafu jsou znázorněny podíly výnosů jednotlivých daní na celkových daňových výnosech.

Z grafu je vidět, že silniční daň je v českém daňovém systému v celku bezvýznamná. Nejvíce prostředků stát získává ze sociálního pojistného, který má výnos kolem 43,5 % (tento příjem rovněž plně nesplňuje přesnou definici daně) a z daně z přidané hodnoty, který přináší přibližně 22 % celkových příjmů.

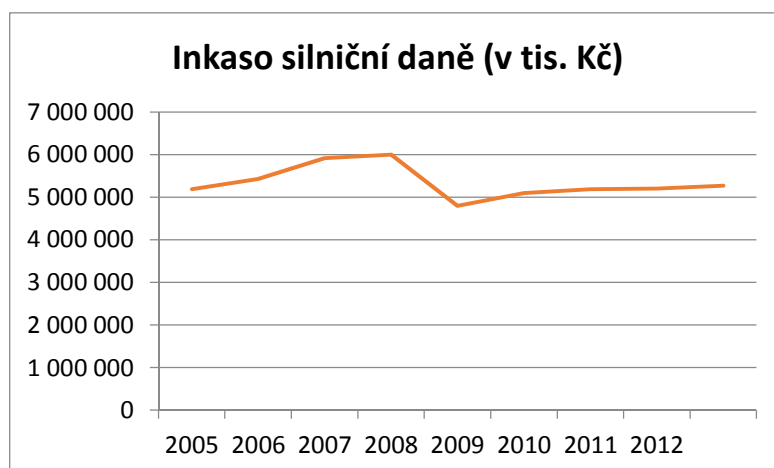
Graf č. 2-1 - Daňový mix v ČR



Zdroj: OECD Revenue statistics 2014

Silniční daň, kterou se ve své práci budu zabývat, se podle daňového systému řadí mezi daně, jejichž objektem zdanění je spotřeba a dále mezi selektivní (výběrové) daně ze spotřeby. Selektivní (výběrové) proto, že se ukládají jen na některé statky (komodity). Konstrukce silniční daně je odlišná od spotřebních daní - není vybírána v ceně statku a neodvádí ji plátce, ale přímo poplatník (provozovatel) vozidla a je hrazena v pravidelných intervalech formou záloh. V tomto ohledu má tato daň prvky přímé daně. Na grafu inkasa silniční daně je vidět, že se jedná o stabilní příjem pro státní pokladnu.

Graf č. 2-2 – Vývoj inkasa silniční daně v ČR



Zdroj: Daňová statistika – Finanční správa

2.2 Silniční daň

Silniční daň je daní tradiční. Státy ji využívají již dlouhá léta. V České republice má tato daň kořeny už ve dvacátých letech 20. století. Současnou podobu dostala v roce 1993 zákonem č. 16/1993 Sb., o silniční dani.

Silniční daň má poměrně specifické postavení mezi daněmi. Tato daň zdaňuje motorová vozidla, ale zdaněna jsou jen ta, která jsou používána pro podnikání. Prostřednictvím této daně se financuje výstavba, údržba i modernizace silnic a dálnic ale i železniční cesty a vnitrozemské vodní cesty. Výnosy z této daně plynou do rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury, který činnosti správy a výstavby dopravních cest zajišťuje. Toto určení upravuje zákon č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury – první příjmy fond dostal v roce 2001. Existenci silniční daně je zdaněn nejen majetek, ale také statek, který znečišťuje životní prostředí. Je zde zahrnut i ekologický aspekt, který je v současnosti a hlavně pro budoucnost velmi důležitý. Co se týká osobních vozidel, jedná se o přibližně 5 milionů vozidel.

Podle základní klasifikace OECD patří silniční daň (daň z motorových vozidel) do kategorie 5000, která zahrnuje daně na zboží a služby. Při podrobnějším členění je silniční daň zařazena mezi daně z užívání určité komodity a to pod kódem „5200 *Daně z používání zboží, nebo na povolení k používání zboží nebo vykonávat činnosti*“. Tato skupina se dále dělí na a) opakující se daně (5210) a b) neopakující se daně (5220). Silniční daň je daní opakující se, podle tohoto členění. Dále se rozlišuje, zda se daň platí domácnostmi (5211) nebo někým jiným (5212).

2.3 Předmět daně

Předmětem daně jsou silniční motorová vozidla a přípojná vozidla (například tahač, nákladní návěs, nákladní přívěs). Podmínkou je, aby byla registrována v Registru vozidel a provozována v České republice na veřejných pozemních komunikacích. Do registru vozidel se zapisují údaje o vlastníkovi a provozovateli vozidla, registrační značka (datum jejího přidělení nebo odebrání), číslo technické průkazu, druh a kategorie vozidla (rozdělení druhů vozidel je uveden v příloze č. 2), VIN kód (identifikační číslo vozidla), popřípadě výrobní číslo podvozku, výrobce, typ vozidla, datum první registrace, povolené hmotnosti a další důležité informace o vozidle a jeho majiteli. Povinnost registrace platí pro všechny občany České republiky, kteří chtějí užívat motorové vozidlo. Do registru jsou zapsána jen vozidla, která jsou způsobilá k pohybu

na pozemních komunikacích. Další podmínkou pro předmět daně je, že musí být používána poplatníkem daně z příjmů právnických osob s výjimkou používání k činnosti veřejně prospěšného poplatníka daně z příjmů právnických osob, pokud příjmy z této jeho činnosti nejsou předmětem daně z příjmů.

Veřejně prospěšného poplatníka (VPP) definuje zákon č. 586/1992 Sb. o daních z příjmů. Definice se nachází v § 17a zákona o dani z příjmů. Veřejně prospěšným poplatníkem je osoba, která v rámci svého záměru, statutem či stanovami či jinými kroky dává najevo, že není založena pro podnikání. Podle tohoto zákona veřejně prospěšným poplatníkem není obchodní korporace, Česká televize, Český rozhlas a Česká tisková kancelář ani profesní komory, zdravotní pojišťovny, společenství vlastníků jednotek a nadace.

Zákon o silniční dani za veřejně prospěšného poplatníka považuje Českou televizi, Český rozhlas, Českou tiskovou kancelář a zdravotní pojišťovny. Příjmy těchto veřejně prospěšných poplatníků, které nejsou předmětem daně z příjmů právnických osob, se určují, jakoby tito poplatníci byly veřejně prospěšnými poplatníky daně z příjmů právnických osob.

Definice Silničního vozidla se podle § 2 zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích rozumí motorové nebo nemotorové vozidlo, které slouží k provozu na pozemních komunikacích a pro přepravu osob, zvířat nebo věcí. Motorovým vozidlem je vozidlo, které se pohybuje pomocí své motorické síly.

Kromě právnických osob mohou být vozidla používána poplatníkem daně z příjmů fyzických osob k činnosti nebo přímé souvislosti s činností, ze kterých plynou příjmy ze samostatné činnosti podle § 7 zákona o daních z příjmů.

Pro posuzování je důležitý účel použití. Není tak důležité, kdo je provozovatelem, ale že vozidlo je použito pro podnikání. V případě, že má podnikatel vozidlo půjčené od jiné osoby, která není podnikatelem, stejně musí platit silniční daň, protože on provozuje podnikatelskou činnost.

Předmětem silniční daně jsou všechna vozidla s největší povolenou hmotností nad 3,5 tuny, která jsou určena výlučně k přepravě nákladů a jsou registrována v České republice. Toto pravidlo rozděluje všechna vozidla na dvě skupiny a to ty, které mají

hmotnost do 3,5 tuny a ty které mají hmotnost nad 3,5 tun. Při povolené hmotnosti větší než 3,5 tuny není rozhodující, zda je vozidlo použito pro podnikání, takové je zdaněno vždy.

Předmětem daně nejsou speciální pásové automobily a ostatní vozidla podle zvláštního právního předpisu. Předmětem daně nejsou ani zemědělské a lesnické traktory a jejich přípojná vozidla a další zvláštní vozidla a vozidla, kterým byla přidělena zvláštní registrační značka. Zvláštní registrační značku mají například historická vozidla nebo sportovní vozidla, která mají zároveň průkaz historického vozidla resp. průkaz sportovního vozidla.

2.4 Osvobození od silniční daně

Osvobození znamená, že věc je předmětem daně, ale daň se neplatí. Osvobození jsou uplatňována podle okruhu subjektů (například vozidla záchranného systému), které vozidlo provozují nebo jsou vázána na účel (linková přeprava osob) využívání nebo na specifické vybavení vozidla.

Od silniční daně jsou osvobozena:

- a) vozidla s méně než čtyřmi koly zapsané v technickém průkazu vozidla do kategorie L a jejich přípojná vozidla (může se jednat i o čtyřkolky),
- b) vozidla diplomatických misí a konzulárních úřadů, pokud je osvobození zajištěno vzájemně,
- c) vozidla linkové osobní vnitrostátní přepravy a to v případě, že za tímto účelem uskuteční více než 80 % kilometrů z celkového množství ujetých kilometrů za zdaňovací období (za kalendářní rok),
- d) vozidla ozbrojených sil, vozidla civilní obrany, vozidla bezpečnostních sborů, vozidla obecní policie, sboru dobrovolných hasičů, vozidla poskytovatelů zdravotních služeb, vozidla důlní a horské záchranné služby a poruchové služby plynárenských a energetických zařízení,
 - taková vozidla musí být vybavena zvláštním zvukovým výstražným zařízením a zároveň zvláštním výstražným světlem modré barvy zapsanými v technickém průkazu k vozidlu,

- pro vozidla záchranné služby, vozidla důlní a horské záchranné služby je rozhodující označení v technickém průkazu vozidla (sanitní, záchranářská) – u těchto vozidel není důležité výstražné označení,
 - osvobození nelze uplatnit u vozidel, které jsou označena pouze lékařským nebo farmaceutickým znakem
- e) vozidla speciální samosběrná (zametací), speciální jednoúčelová vozidla – značkovače silnic a vozidla správců komunikací nebo jiných pověřených osob s výjimkou osobních automobilů,
- pro tento bod je důležité, že vozidla jsou používána výlučně (po celou dobu zdaňovacího období) k zabezpečení sjízdnosti a schůdnosti pozemních komunikací (jsou to takové komunikace, které zabezpečují bezpečný provoz vozidel a bezpečný pohyb osob),
 - správcem pozemních komunikací jsou organizace správy a údržby silnic zřízené krajem, na které Ministerstvo dopravy povinnosti smluvně převedlo.
- f) vozidla pro dopravu osob nebo vozidla pro dopravu nákladů s největší povolenou hmotností méně než 12 tun, které ale nějakým způsobem zohledňují ekologický provoz:
- mají elektrický pohon (pro pohon používají nějaký druh dobíjecího akumulátoru, který poté určuje maximální dojezdovou vzdálenost vozidla),
 - mají hybridní pohon kombinující dva druhy pohonu – spalovací motor a elektromotor,
 - používají jako palivo zkapalněný ropný plyn označovaný jako LPG nebo stlačený zemní plyn označovaný jako CNG, nebo
 - jsou vybavena motorem určeným jeho výrobcem ke spalování automobilového benzínu a etanolu 85 označovaného jako E85,
 - nevyžaduje se používání pouze alternativního pohonu, aby bylo možné uplatnit osvobození. Je možné ho kombinovat s jiným palivem.
- g) vozidla požární ochrany používaná jednotkou hasičského záchranného sboru podniku podle zákona upravujícího požární ochranu vybavená zvláštním zvukovým výstražným zařízením doplněnými zvláštním výstražným světlem modré barvy zapsanými v technickém průkazu vozidla,

- h) vozidla, která jsou mobilizační rezervou nebo pohotovostní zásobou, pokud nejsou používána k podnikání.

Až na výjimky je povinnost podávat daňové přiznání i v případě, že je poplatník osvobozen od daně. Nárok na osvobození vzniká pouze za celý kalendářní měsíc. Vzniká, pouze pokud byly podmínky pro osvobození splněny za všechny dny v kalendářním měsíci. Všechna vozidla, která jsou předmětem daně (tedy i vozidla, která jsou osvobozená) musí být uvedeny v daňovém přiznání.

2.5 Poplatníci daně

Poplatníkem je ten, kdo je zapsán v technickém průkazu vozidla jako provozovatel vozidla nebo užívá vozidlo za osobu, která zemřela, zanikla nebo byla zrušena anebo využívá vozidlo, jehož provozovatel je odhlášen z registru vozidel. Provozovatelem je rovněž osoba, která vlastním jménem provozuje silniční vozidlo a zároveň je jeho vlastníkem nebo je osobou pověřenou (zmocněnou) a je zapsána v registru.

Poplatníkem je také zaměstnavatel, který vyplácí cestovní náhrady svému zaměstnanci za použití osobního automobilu nebo přípojného vozidla, pokud daňová povinnost nevznikla již provozovateli vozidla. Cestovní náhrady nejsou považovány podle § 6 zákona č. 586/1992 Sb., o dani z příjmu za příjem ze závislé činnosti a jsou vypláceny na základě zákoníku práce.

Poplatníkem je dále osoba, která používá (je uživatelem) vozidlo registrované a určené jako mobilizační rezerva nebo pohotovostní zásoba a dále organizační složka osoby se sídlem nebo trvalým pobytem v zahraničí.

V případě, že by se poplatníky stalo více osob, musí plnit daňovou povinnost společně a nerozdílně. Stálá provozovna, podle zákona o daních z příjmů, se sídlem nebo trvalým pobytem v zahraničí se považuje za organizační složku a může se stát poplatníkem silniční daně.

Poplatníkem je také osoba, která vlastní nákladní automobil s největší povolenou hmotností nad 3,5 tun a to bez ohledu, zda je používáno pro podnikání.

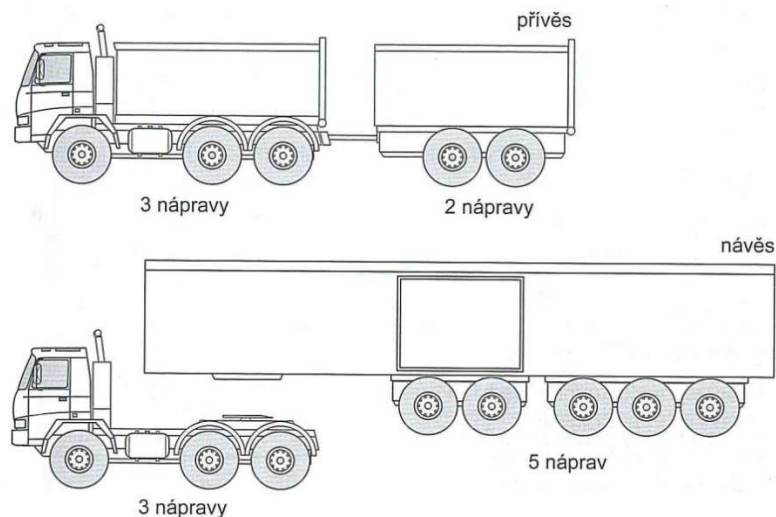
2.6 Základ daně

Pro správné určení základu daně je třeba vycházet z údajů v technickém průkazu.

Za základ daně se považuje u osobních automobilů zdvihový objem motoru měřených v cm³. Výjimku tvoří automobily na elektrický pohon. U návěsů je základem daně

součet největších povolených hmotností na nápravy měřeno v tunách a počet náprav. U ostatních vozidel je základem největší povolená hmotnost v tunách a počet náprav.

Obrázek č. 2-1 – Názorná ukázka - nápravy, přívěs, návěs



Zdroj: Daňový systém 2014

2.7 Sazba daně

Následující tabulky udávají základní roční sazby daně (to je sazba platná za celé zdaňovací období), které mohou být za určitých podmínek, které musí být splněny, sníženy nebo i zvýšeny.

Sazby daně se rozdělují podle druhu vozidla. Pro osobní automobily se sazba daně určí podle zdvihového objemu motoru na základě následující tabulky.

Tabulka č. 2-1 – Roční sazba daně pro osobní automobily

Zdvihový objem motoru (objem válců)	Roční sazba daně
do 800 cm ³	1 200 Kč
nad 800 cm ³ do 1250 cm ³	1 800 Kč
nad 1250 cm ³ do 1500 cm ³	2 400 Kč
nad 1500 cm ³ do 2000 cm ³	3 000 Kč
nad 2000 cm ³ do 3000 cm ³	3 600 Kč
nad 3000 cm ³	4 200 Kč

Zdroj: zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční

Zbytek vozidel se řídí sazbami daně podle počtu náprav a hmotnosti v tunách. Sazby jsou rozepsány v následující tabulce. Tyto roční sazby lze snížit o 25 % u takových speciálních vozidel, která jsou využívána pro výrobní činnosti u rostlinné výroby podle klasifikace produkce CZ-CPA. Jedná se o kód 01.61.10 – Podpůrné služby pro rostlinnou výrobu (přesné vymezení činností je v příloze č. 1). Snížení je možné pouze u poplatníků, kteří provozují zemědělskou výrobu. Toto snížení nelze kombinovat se snížením roční sazby daně podle stáří vozidla.

Snížení daně z důvodu použití pro rostlinnou výrobu je využíváno dlouho, už v roce 2001 tato sleva platila.

Konkrétní výše sazeb je uvedena v tabulce, protože se jedná o rozsáhlou tabulku, je uvedena v příloze č. 2.

V případě, že se poplatníkem stane zaměstnavatel při vypořádání cestovních náhrad je stanovena speciální denní sazba daně 25 Kč za každý den použití automobilu nebo jeho přípojného vozidla. Zaměstnavatel má nárok na výběr, zda použije základní roční sazbu daně nebo denní sazbu. Jedná se o situaci, kdy zaměstnanec použije své vozidlo na žádost nebo pro účely zaměstnavatele. Záleží na tom, zda je to pro poplatníka v tomto případě zaměstnavatele výhodnější. Rozhodnout se musí již v období, kdy má platit první zálohu. Změnu lze provést až při podání daňového přiznání.

Daň se vždy zjišťuje pro každé jednotlivé vozidlo zvlášť, na základě údajů v technickém dokladu k vozidlu. Proto je možné (za určitých podmínek) aby u různých vozidel byla použita jiná sazba – denní či roční.

2.7.1 Snížení a zvýšení roční sazby daně

Roční sazba daně se pro všechna vozidla (osobní, nákladní a speciální i jejich přípojná vozidla) může snížit o určitá procenta podle jeho stáří. Nárok vzniká počátkem kalendářního měsíce první registrace vozidla a končí u téhož vozidla po 108 kalendářních měsících. Při změně provozovatele lze u nového provozovatele uplatnit snížení nejdříve v kalendářním měsíci zápisu změny provozovatele v technickém průkazu.

Tabulka č. 2-2 - Snížení roční sazby daně

dobu od první registrace	velikost snížení v %
prvních 36 měsíců	48 %
37 – 72 měsíců	40 %
73 – 108 měsíců	25 %

Zdroj: vlastní

Tato varianta snížení nahradila postup snižování sazby daně při prokazování splnění emisních limitů EURO. Platila do konce roku 2007, kdy se sazba snižovala u silničních vozidel mimo osobních. Snížení o 40 % bylo možné při splnění limitu EURO 2, o 48 % v případě splnění limitu EURO 3 a vyšších. V současné době je vydán předpis EURO 6 s účinností od 1. 1. 2015, které určuje parametry, které musí splňovat všechna nová vozidla. Z tohoto důvodu už neplatí snížení sazby daně podle norem EURO, ale platí snížení podle první registrace.

V obou případech je klíčové stanovení data první registrace, od kterého se snížení sazby daně podle stáří počítá.

Snížení sazby daně se nevztahuje na vozidla registrovaná od 1. 1. 1999, jejichž provozovatelem byla Armáda České republiky.

U vozidel dovezených ze zahraničí se prokáže první registrace, kvůli nároku na snížení, pomocí potvrzení nebo jiným dokladem, který tuto skutečnost potvrdí. Potvrzení může vydat registrační orgán v zahraničí nebo jiný registrační orgán na území České republiky, který má k dispozici údaje o vozidlu, v nichž je první registrace uvedena.

Sazba daně se může snížit i o 100 % a to bez ohledu na datum první registrace. Toto snížení je možné u nákladních automobilů včetně tahačů, nákladních přívěsů a nákladních návěsů s největší povolenou hmotností nad 3,5 tuny a méně než 12 tun, pokud:

- a) jsou tato vozidla používána veřejně prospěšným poplatníkem daně z příjmů právnických osob pouze k činnosti, z níž plynoucí příjmy nejsou předmětem daně z příjmů,
- b) jsou tato vozidla používána fyzickou osobou pouze k činnosti, ze které nebo v přímé souvislosti se kterou neplynou příjmy ze samostatné činnosti podle zákona upravujícího daně z příjmů nebo,

c) jedná se o výcviková vozidla podle právního předpisu upravujícího získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, která nejsou používána k činnosti, z níž

- plynoucí příjmy jsou předmětem daně z příjmů právnických osob, nebo
- plynou příjmy ze samostatné činnosti.

Sazba daně u nákladních vozidel včetně tahačů, nákladních přívěsů a nákladních návěsů s největší povolenou hmotností 12 a více tun se snižuje o 48 %, pokud jsou používány veřejně prospěšnými poplatníky, fyzickými osobami, které takové vozidlo nepoužívají pro svoji samostatnou činnost, nebo se jedná o výcvikové vozidlo. Zároveň platí podmínka, že se nemůže použít současně toto snížení a zároveň snížení podle stáří vozidla, které je popsáno výše.

V systému silniční daně existuje i zvýšení roční sazby daně. Sazba daně se zvyšuje o 25 % u všech typů vozidel v případě, že je vozidlo registrováno v České republice nebo v zahraničí do roku 31. 12. 1989. Od roku 2002 do 31. 12. 2008 bylo zvýšení jen ve výši 15 %.

Informace dosud vysvětlené jsou ukázány v rámci vyplněného daňového přiznání (pomocí elektronického systému daňové správy – EPO) v příloze č. 3.

2.8 Sleva na dani

Silniční daň využívá i slev na této dani. Sleva se vztahuje na kombinovanou dopravu. Tato sleva by měla motivovat dopravce k používání kombinovaných způsobů přepravy a tím šetřit životní prostředí. Byl to zároveň požadavek evropských předpisů, aby byly tyto způsoby dopravy podporované. Kombinovanou dopravou se rozumí přeprava zboží v jedné a téže přepravní jednotce (například v kontejneru, výměnné nástavbě, odvalovacím kontejneru apod.) nebo v nákladním automobilu, přívěsu, návěsu s tahačem i bez tahače, při které se využije též železniční nebo vnitrozemská vodní doprava, pokud úsek po železnici nebo vnitrozemské vodní cestě přesahuje vzdálenost 100 kilometrů vzdušnou čarou a pokud její počáteční nebo konečný úsek tvoří přeprava po pozemní komunikaci

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

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

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

Sleva je různá podle počtu jízd v kombinované dopravě ve zdaňovacím období. Je-li vzdálenost ujetá územím České republiky delší než 250 kilometrů, započítává se pro účely slevy na dani taková jízda jako dvě jízdy.

Tabulka č. 2-3 - Slevy na dani

Počet jízd v kombinované dopravě	Velikost slevy
více než 120 jízd	sleva činí 90 % daně
od 91 do 120 jízd	sleva činí 75 % daně
od 61 do 90 jízd	sleva činí 50 % daně
od 31 do 60 jízd	sleva činí 25 % daně

Zdroj: zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční

Nárok na tuto slevu musí poplatník prokázat přepravními doklady s potvrzenými údaji překladištěm kombinované dopravy, případně nakládací a vykládací železniční stanicí nebo vnitrozemským přístavem. Slevu pak poplatník uplatní u místně příslušného správce daně.

2.9 Vznik a zánik daňové povinnosti

Silniční daň představuje roční daň z vozidel. Zdaňovacím obdobím je tedy kalendářní rok. Zdaňovací období nelze žádným způsobem změnit.

Daňová povinnost vzniká s počátkem kalendářního měsíce, v němž byly splněny rozhodné skutečnosti, které určují předmět daně. Například pokud jsou podmínky pro zařazení mezi předmět daně splněny 24. 6. roku X, daňová povinnost vzniká už 1. 6. roku X. Poplatníci od tohoto dne musejí podávat daňové přiznání svému příslušnému správci daně.

Nový poplatník silniční daně je povinen podat přihlášku k registraci ve lhůtě splatnosti nejbližší zálohy na daň.

U vozidel, u nichž v průběhu zdaňovacího období vznikne nebo zanikne daňová povinnost, se daň vypočítá v poměrné výši. Výpočet se provede jako součin jedné

dvanáctiny daňové sazby a počtu kalendářních měsíců. Počet kalendářních měsíců se počítá od počátku zdaňovacího období nebo od počátku kalendářního měsíce, v němž vznikla daňová povinnost do konce zdaňovacího období nebo do konce kalendářního měsíce, v němž zanikla daňová povinnost.

Stejně jako se posuzuje vznik daňové povinnosti, musí se posoudit i vznik a zánik osvobození od daně. Osvobození je možné uplatnit počínaje s následujícím kalendářním měsícem po měsíci, v němž byly splněny podmínky.

2.9.1 Zálohy

Poplatník má povinnost platit za rozhodné období zálohy na daň a to v případě, že se nachází v jedné ze situací – daňová povinnost: a) vznikla, b) trvala nebo c) zanikla. Rozhodné období je kalendářní čtvrtletí předcházející kalendářnímu měsíci, ve kterém připadá termín splatit zálohu na daň. Zálohy jsou splatné do 15. dubna, 15. července, 15. října a 15. prosince. Pouze u záloh splatné v prosinci jsou rozhodným obdobím jen dva měsíce a to říjen a listopad. Zálohy se vypočítají ve výši jedné dvanáctiny příslušné roční sazby daně za každý kalendářní měsíc, kdy existuje daňová povinnost. Zálohy jsou placeny za vozidla, která byla předmětem zdanění v předchozím období.

V případě, že je vozidlo osvobozeno od placení silniční daně, poplatník nemá povinnost platit zálohy. Poplatníci, kteří mají nárok na snížení o 48 % u nákladních vozidel a tahačů, nákladních přívěsů a nákladních návěsů s největší povolenou hmotností 12 a více tun musí platit pouze jednu zálohu na daň, nejméně ve výši 70 % roční daňové povinnosti, nejpozději do 15. prosince zdaňovacího období.

Podle zákona má poplatník povinnost vést pravidelnou evidenci o zaplacené dani a zálohách na daň pro jednotlivá vozidla.

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

Vozidla je možné přestavovat či jinak upravovat a to jak z důvodu zvýšení výkonu nebo změny jiných jízdních vlastností. Tyto změny však mohou ovlivnit i platbu silniční daně. Přestavbou vozidla, v tomto smyslu, se rozumí podstatná změna konstrukce nebo mechanismu (změna pohonu, vestavění jiného typu motoru a další). V poslední době nejčastější přestavbou je změna druhu pohonu. Případná provedená přestavba vozidla,

která má za následek změnu základu daně nebo roční sazby daně, nemění daňovou povinnost v průběhu zdaňovacího období, ale až v následujícím zdaňovacím období.

Přestavba vozidla může ovlivnit možnost osvobození od silniční daně. Osvobozením od daně po přestavbě se věnuje koordinační výbor, který byl vydán v roce 2010, ale jeho principy platí dodnes. Jedná se o koordinační výbor č. 305/08.09.10. Ten povoluje osvobození i v případě, že je auto například při startování poháněno i jiným palivem než LPG a CNG

Daňová povinnost zaniká v kalendářním měsíci, ve kterém pominuly rozhodné skutečnosti. Důvodem zániku daňové povinnosti může být i vyřazení z registru vozidel. Dalším případem může být odcizení vozidla. Daňová povinnost zaniká v kalendářním měsíci, v němž bylo Policí České republiky vydáno oznámení o odcizení vozidla. Je však důležité toto oznámení předat příslušnému správci daně. V případě změny poplatníka v průběhu zdaňovacího období, zaniká původnímu poplatníkovi uplynutím kalendářního měsíce, který předchází před kalendářním měsícem vzniku daňové povinnosti novému poplatníkovi.

2.9.2 Správa silniční daně

Daňové přiznání musí poplatník podat svému místně příslušnému správci daně nejpozději do 31. 1. kalendářního roku následujícího po uplynutí zdaňovacího období a to i v případě, že je daňové přiznání zpracováno daňovým poradcem. Tento termín musí splnit i poplatník, který je v úpadku nebo se úpadek řeší insolvenčním řízením. Daňové přiznání musí podávat i poplatníci, kterým náleží osvobození od silniční daně. Výjimku tvoří poplatníci vlastníci vozidla zapsaná v technickém průkazu vozidla do kategorie L nebo vozidla diplomatických misí a konzulárních úřadů. Dále nemusí podávat daňové přiznání ti poplatníci, kteří uplatňují snížení o 100 % (např. veřejně prospěšní poplatníci, kteří vozidlo nepoužívají pro výkon podnikání – příjmy nejsou předmětem daně) a zároveň nemají jiné vozidlo, u kterého by toto snížení neuplatňovali. Pouze při podávání daňového přiznání, může zaměstnavatel změnit způsob placení záloh, zároveň ale nelze kombinovat klasickou roční sazbu pro určité období a pro určité období využít pevnou částku (25 Kč) za den. K datu podání přiznání musí být daň i zaplacená.

V případě nesplnění povinností a to registračních nebo podání daňového přiznání, přísluší poplatníkovi sankce – a to ve formě úroku z prodlení nebo pokuty za nesplnění nepeněžitě povinností. Obě sankce a případně i další sankce, které poplatníka mohou ve styku se správcem daně potkat, upravuje obecný právní předpis – Daňový řád. Úrok z prodlení vzniklý v důsledku prodlení s placením, které nastalo před stanovením daně, je splatný v náhradní lhůtě 30 dnů ode dne stanovení.

Zákon o silniční dani v § 17 určuje možnost vlády České republiky provést v případě ohrožení státu nebo válečného stavu úpravu sazeb daně, zcela nebo částečně osvobodit od daně vozidla používaná při akcích.

Tato kapitola vychází ze zdrojů [7], [8], [9], [10], [11], [12], [13].

3 Harmonizace a silniční daň v rámci Evropské unie

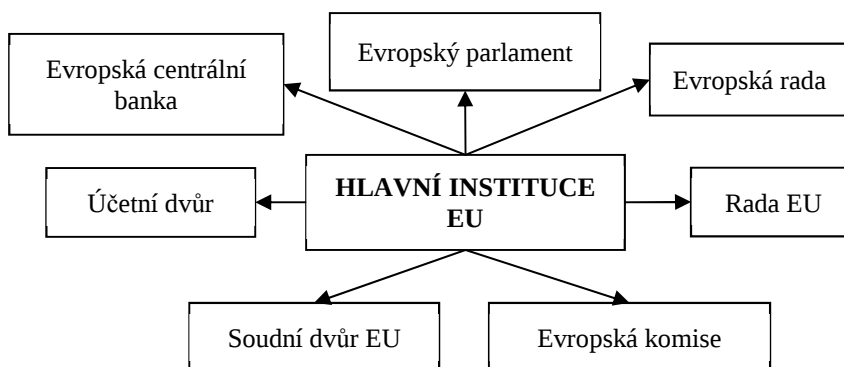
Evropská unie provádí svou politiku v rámci sedmiletých cyklů, které jsou nazývány jako programová období. Cíle této politiky se mění podle situace současných a nově přistupujících členů unie. Na základě těchto cílů, jsou vytvářena pravidla. Jako členové Evropské unie (EU) jsme významně ovlivňováni těmito pravidly a předpisy stanovenými Parlamentem EU. Těmito předpisy se uskutečňuje harmonizace a koordinace v rámci EU.

Daňová harmonizace a koordinace v Evropských společenstvích má za úkol zabezpečovat hlavní principy spojené s fungováním společenství. Jedná se o pravidlo volného pohybu osob (pracovního kapitálu a zároveň právo usazování), kapitálu, zboží a služeb. Dále zabezpečuje zavedení a hladkého fungování jednotného trhu. Tato daňová spolupráce členských zemí EU je zakotvena již ve Smlouvě o Evropských společenstvích z roku 1957.

3.1 Orgány EU a prameny práva

Harmonizaci pomocí pramenů práva vytvářejí orgány EU. Evropská unie se skládá ze sedmi hlavních institucí, které jsou zobrazeny v následujícím obrázku.

Schéma č. 3-1 - Instituce Evropské unie



Zdroj: Nerudová; vlastní zpracování

Kromě těchto základních institucí jsou vytvořeny i poradní (např. Hospodářský výbor a Výbor regionů), specializované a podpůrné orgány a výbory.

Parlament má v podstatě tři okruhy zájmu – legislativní, rozpočtové a dohledné. Spolu s Radou tvoří Parlament legislativní rozhodnutí. Parlament vykonává dohled nad

Evropskou komisí. Parlament je tvořen 751 poslanci, kteří jsou na dobu pěti let voleni z představitelů členských států.

Evropskou radu tvoří představitelé a předsedové vlád členských států, prezident Evropské rady a prezident Evropské komise. Na setkáních, která se konají nejméně dvakrát ročně, definují základní parametry a směry, kterými se bude Evropská unie ubírat.

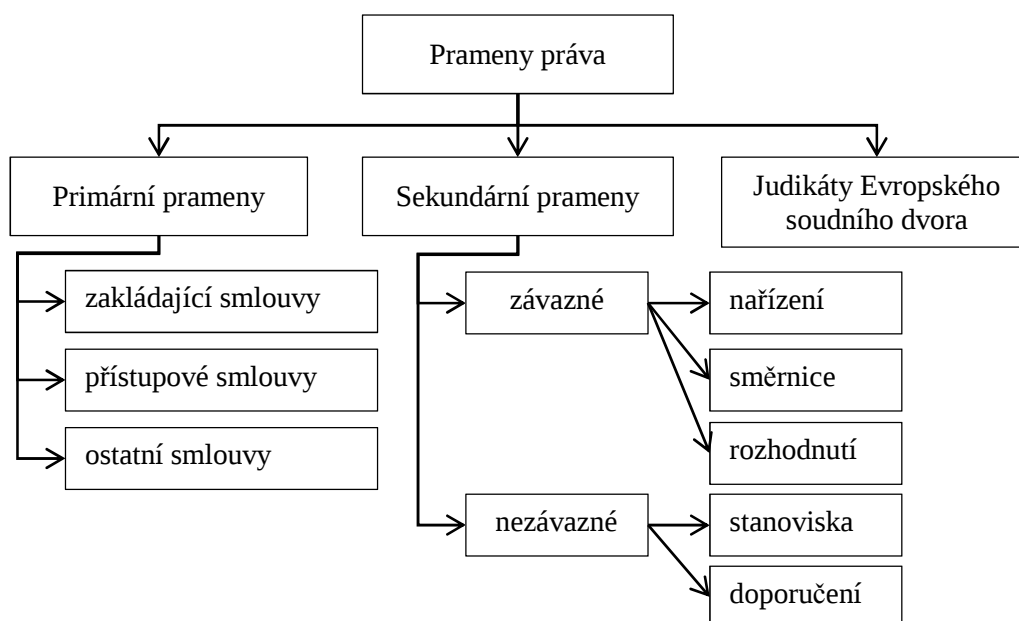
Rada Evropské unie řeší legislativní a rozpočtové otázky. Opět se skládá ze zástupců členských států, kteří řeší hospodářskou politiku států.

Evropská komise plní funkci výkonného orgánu. Jejím úkoly jsou vydávat nové legislativní předpisy, stanoviska a doporučení. Dále kontroluje plnění předpisů u členských států a může podnítit žalobu u Soudního dvora Evropské unie.

Soudní dvůr Evropské unie přináší praktický výklad evropského práva. Soudní dvůr funguje na úrovních soudního dvora, všeobecných soudů (první stupeň) a Tribunálu. V rámci soudu vystupuje jeden soudce za každý členský stát a dále existuje sdružení generálních advokátů (je jich osm), kteří vydávají svá odborná stanoviska k jednotlivým případům a mohou být podkladem pro rozhodnutí soudu.

V následujícím schématu a poté v dalším textu jsou ukázány právní akty, které ovlivňují zřízení, fungování EU a úpravy v právních řádech členských států.

Schéma č. 3-2 - Prameny práva Evropské unie



Zdroj: Široký; vlastní

Primární právo (prameny) dává základní právní rámec pro fungování Evropské unie včetně základních orgánů. Proto do této skupiny řadíme zakládající a přístupové smlouvy a dále smlouvy modifikující ty dřívější.

Sekundární prameny jsou vydávány: a) Radou Evropské unie, b) Radou spolu s Evropským parlamentem nebo s Evropskou komisí nebo c) je vydá sama Evropská komise.

4Nařízení patří mezi závazné dokumenty s přímým účinkem (tyto vlastnosti jsou potvrzeny i judikaturou), které se vztahuje na všechny bez rozdílu a v přesném znění, které nařízení stanovuje. V případě rozporu má ustanovení v nařízení přednost před úpravou v příslušném státě. Současně se schválením je platná a je součástí právních předpisů členských států. Kvůli zabezpečení stejného znění ve všech státech, není dovoleno je implementovat jako směrnici (pokud není implementace výslovně nařízena). Nařízení se využívá například v zemědělské a celní politice a tam, kde je nutná jasná a bezpodmínečná úprava.

Směrnice jsou rovněž závazné, ale umožňují členským státům jejich implementaci podle vlastního uvážení, nesmí být však porušen smysl a účel směrnice. Směrnice definují jen výslednou úpravu, ale nenařizuje jakými prostředky, toho má být dosaženo. Směrnice jsou nejdůležitějším nástrojem harmonizace. Směrnice i nařízení jsou vydávány v Úředním věstníku EU.

Rozhodnutí jsou posledním závazným právním pramenem, který se nevztahuje na všechny členské státy, ale pouze na některé nebo jen na jednotlivce nebo některé společnosti. Jedná se o adresný dokument, jehož účinnost nastává v okamžiku oznámení rozhodnutí. Výjimečně může být adresováno většímu počtu subjektů.

Všechny závazné prameny musí obsahovat odůvodnění, které přispělo k přijetí tohoto právního dokumentu.

Stanoviska a doporučení jsou nezávazná a tak nelze jejich dodržování vymáhat ani trestat. Naznačují možný budoucí vývoj práva a většinou předcházejí přijetí směrnice či nařízení. Stanoviska obsahují zhodnocení stavu. Doporučení udávají rady a vylepšení.

3.2 Koordinace a harmonizace

Koordinace představuje první stupeň sbližování práva. Může se jednat o uzavírání bilaterálních a multilaterálních smluv a dohod (například smlouvy o zamezení dvojímu zdanění v oblasti zdanění příjmů). Harmonizace představuje snahu, o co největší přiblížení právních předpisů, případně se může jednat i o sbližování daňových systémů. V rámci koordinačních snah jsou vydávána doporučení k přijetí novel, kvůli zamezení škodlivé daňové konkurence a k zajištění výměny informací. Koordinace může zahrnovat větší oblast zájmu než harmonizace, ale nevede ke sjednocení daňových systémů.

Daňová koordinace se může dělit na smluvní a spontánní. Smluvní koordinace probíhá na základě smluvních ujednání mezi státy, které si tak mezi sebou stanovují pravidla, podle kterých se budou v určitých situacích chovat. Příkladem mohou být bilaterální smlouvy o zamezení dvojímu zdanění, které uzavírá i Česká republika. Ta má k 1. červenci 2015 uzavřeno 83 smluv o zamezení dvojímu zdanění a to jak se státy Evropy, tak i Ameriky a Asie. Spontánní koordinace představuje jednostrannou úpravu daňových pravidel. Tato koordinace nezahrnuje jednání mezi státy. Může to být důsledkem daňové soutěže.

Daňová harmonizace v praxi probíhá pomocí jednotlivých směrnic Rady EU. Harmonizace probíhá na třech úrovních. První je výběr daně, která bude harmonizována, dále se harmonizuje daňový základ a nakonec daňová sazba.

Harmonizace může být pozitivní a negativní. Pozitivní harmonizace je proces přiblížování daňových systémů prostřednictvím implementace směrnic, nařízení a dalších legislativních nástrojů. V takovém případě budou ve všech členských státech platit stejná pravidla.

Negativní harmonizace vzniká činností Evropského soudního dvora. Výsledkem činnosti je judikatura, která odstraňuje ustanovení konkrétního národního předpisu, který je v rozporu s požadavky. Judikatura EU je velmi důležitý prvek kvůli zabezpečení jednotného výkladu práva, ale nezajistí úplně stejné podmínky ve všech státech. Jedná se o vyústění soudního jednání v určité věci, které říká, jak to má být správně, ale ne jaké má stát učinit opatření.

Harmonizaci lze dále dělit na přímou a nepřímou. Přímá harmonizace má za cíl přímé sblížení daňových systémů prostřednictvím směrnic a nařízení. Nepřímá se snaží dosáhnout harmonizace pomocí jiných oblastí práva. Tento směr lze vidět v oblasti harmonizace základu daně u daní z příjmů právnických osob a to pomocí harmonizace účetnictví a finančních výkazů.

Harmonizace může být z hlediska teritorií dělena na vertikální a horizontální. Vertikální probíhá na různých úrovních státní samosprávy. Názorným příkladem by mohly být Spojené státy americké, které by harmonizaci provedly z národní na federální úroveň. Horizontální představuje harmonizaci na stejné úrovni státní samosprávy. Příkladem je Evropská unie, která harmonizuje daňové systémy na úrovni členských států.

Dále lze rozlišovat harmonizaci celkovou a dílčí. Celková sjednocuje všechna ustanovení příslušných daňových systémů. Dílčí naopak dává do souladu jen určité aspekty daňových systémů, které mohou narušit fungování jednotného trhu případně poškodit hospodářskou soutěž.

V praxi je rozdílná míra vlivu harmonizace na daně přímé a daně nepřímé. Nepřímé daně jsou výrazně harmonizovány. Tato harmonizace je zanesena do článku 93 smlouvy o Evropském společenství. Přímé daně jsou harmonizovány jen ve specifických případech. Jedná se zejména o oblast zdanění příjmů při fúzích (tedy spojování podniků vč. přeshraničních fúzích), platbách mezi dceřinou a mateřskou společností, dále oblast licenčních poplatků a úroků a příjmů z úspor. Všechny tyto oblasti jsou zpracovány v samostatných směrniciích a řeší především osvobození od daní z příjmů.

V oblasti harmonizace silniční daně, která je v kategorizaci daní někde mezi přímými a nepřímými daněmi, nedošla Evropská unie moc daleko. Zatím byl vydán pouze návrh směrnice k zdanění osobních vozidel.

Předešlé podkapitoly 3.1 a 3.2 vychází ze zdrojů [14], [15].

3.3 Evropské směrnice v souvislosti s vozidly

Evropská unie řeší různé parametry týkající se vozidel a silničního provozu a to jak po stránce technické, tak administrativní a samozřejmě i daňové. Řeší označování vozidel, množství přípustného hluku, již zmíněné ekologické parametry (EURO 6 apod.) a další.

V současnosti Rada a Evropský parlament pracují na povinnosti zavedení palubních systémů eCall do nových motorových vozidel, které mají zlepšit bezpečnost na silnicích. Jedná se o systém automatizovaného tísňového volání při dopravních nehodách. Takový systém by v případě vážné nehody automaticky kontaktoval evropskou linku tísňového volání s číslem 112, které by lokalizovalo vozidlo.

Dne 11. 3. 2015 byla přijata směrnice 2015/413 o usnadnění přeshraničních výměn informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Dále se řeší povinnost vyměňovat daňové informace či vymáhání přeshraničních dopravních pokut a mnoho dalších. V dalším textu se budu zabývat směrnicemi, které se týkají kombinované přepravy, která je zvýhodňována slevou na silniční dani a poplatků u nákladních vozidel. V závěru této subkapitoly se budu zabývat návrhem směrnice o zdanění osobních vozidel.

3.3.1 Směrnici Rady 92/106/EHS o zavedení společných pravidel pro určité druhy kombinované přepravy zboží mezi členskými státy

Byla přijata dne 7. prosince 1992. Jedná se o směrnici, která se zabývá zavedením společných pravidel pro druhy kombinované přepravy zboží mezi členskými státy. Směrnice byla aktualizovaná v roce 2013 po přistoupení Chorvatské republiky.

Směrnice byla přijata, kvůli přetížení silnic a dálnic, problémům s životním prostředím a dále kvůli zabezpečení větší bezpečnosti silničního provozu. Dalším důležitým důvodem byla snaha o větší rozvoj kombinované dopravy (kombinování různých druhů dopravy), která sníží množství nákladních vozidel na běžných silnicích a budou šetřit životní prostředí.

Směrnice udává povinnost přenést pravidla v ní zakotvená do národních předpisů jednotlivých členských států nejpozději do 1. července 1993. Každý členský stát musí po zavedení směrnice do své úpravy informovat Evropskou komisi a zároveň jí musí sdělit, jakým způsobem byla přijata. Komise poté vypracovává každé dva roky zprávu o ekonomickém rozvoji kombinované dopravy. Tato zpráva bude předávána Radě EU a bude umožňovat kontrolu a možnost zavedení jiných opatření týkajících se kombinované dopravy.

3.3.2 *Směrnici Rady 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly – novela: směrnice 2006/38/ES*

Původní směrnice byla vydána 17. června 1999 a novela 2006/38/ES byla vydána 17. května 2006. Zabývá se výběrem poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly.

Směrnice se zabývá sbližováním poplatků a vnitrostátních poplatků u nákladních a užitkových vozidel. Dále se snaží zabránit nespravedlnosti v rámci hospodářské soutěže mezi dopravními společnostmi v členských zemích EU. Směrnice dále upravuje minimální daňové sazby pro zdaňování vozidel. Určuje rozsah osvobození, možnost snížení sazeb, možnost využití mýtného a jiných poplatků za užívání pozemních komunikací a tak podobně.

Směrnice 2006/38/ES, měla za úkol motivovat podnikatele k nákupu vozidel s lepšími emisními parametry. Nově definovala pojem „vozidlo“. Podle této směrnice je vozidlem nebo jízdní soupravou, takové vozidlo, které je určeno a používáno výlučně k silniční přepravě zboží a jejichž maximální povolená hmotnost je více než 3,5 tuny. Nová definice spočívá ve snížení povolené hmotnosti z 12 a více tun na 3,5 tuny a více. V České republice se tato směrnice projevila v roce 2008 a to i novým systémem snižování sazeb daně a rozšířením osvobození o vozidla, která jsou šetrnější k životnímu prostředí.

Další směrnici, která řeší maximální přípustné rozměry a maximální hmotnosti nákladních vozidel je směrnice 96/53/ES.

Všechny směrnice mají společné, že se snaží snížit zátěž na životní prostředí a přetíženost silnic. Stejný cíl má i v následující subkapitole popsany návrh směrnice pro osobní vozidla.

Subkapitola 3.3 a informace o směrnících vychází ze zdrojů [16], [17], [23], [24], [25], [26].

3.3.3 *Harmonizace v oblasti zdanění osobních automobilů*

Pro oblast osobních automobilů dosud neexistuje žádná harmonizační směrnice. Zatím byly předkládány a diskutovány jen návrhy. První návrh byl předložen Evropskou komisí v roce 2005. Jedná se o návrh směrnice o zdanění osobních vozidel s číslem

11067/05, který obsahuje jako hlavní myšlenku postupné zrušení registračních daní, zavedení refundačního mechanismu a do výpočtu roční silniční daně přidat element emisí CO₂. Další „vlna“ zabývající se zdaněním osobních automobilů jsou návrhy z období 2005 – 2007, během předsednictví Portugalska v Radě EU. Další návrhy byly podány v říjnu 2012. Klíčový je návrh z roku 2005, kterým se zabývám v následujícím textu.

Zdanění osobních vozidel je důležitým doplňkovým nástrojem, kterým se mohou podporovat environmentální cíle.

Návrh směrnice bere na zřetel dva hlavní body a to fungování vnitřního trhu a udržitelnost systému. Podstatou rovněž je základní svoboda volného pohybu zboží, služeb i osob, aniž by občané museli překonávat překážky. Naráží na existenci 25 různých daňových systémů (návrh směrnice je z roku 2005, kdy měla Evropská unie pouze 25 členů místo současných 28). Toto množství daňových systémů způsobuje problémy dvojího zdanění, přeshraničních přesunů, narušování vnitřního trhu a také neefektivnosti. Další rozdíly jsou v samotném pojetí zdanění osobních automobilů. Některé automobily státy nezdaňují vůbec, jiné zdaňují jen vozidla používaná pro podnikatelskou činnost (jako v České republice), další používají zdanění registrace vozidel a potom pravidelné roční zdanění.

V současné době všechny tyto rozdíly způsobují, že je trh velmi roztržštěn a tak brání využití úspor a vyrábět osobní automobily s podobnými specifiky pro celý vnitřní trh. V rámci evropského trhu se objevují rozdíly ve zdanění a v cenách vozidel.

Dalším bodem, který ovlivňuje automobilový průmysl je přihlášení se ke Kjótskému protokolu, který vznikl v rámci úmluvy Organizace spojených národů o klimatických změnách. Ten vytváří závazky v oblasti životního prostředí. Státy světa, které se k tomuto protokolu přidaly, se zavázaly, že budou snižovat množství skleníkových plynů, které jsou vypouštěny do ovzduší. Tento závazek se prolíná i do plánů, které vydává Evropská unie. Konkrétně, v současnosti se jedná o plán „Doprava 2050“. Ten říká, že se do roku 2050 musí snížit emise CO₂, dále závislost na dovozu ropy a rovněž požaduje zvýšení mobility. Doprava je podle návrhu směrnice zodpovědná za přibližně 28 % z celkové emise CO₂. Z toho silniční doprava představuje 84 % všech emisí a osobní automobilová doprava je zodpovědná za více jak polovinu z tohoto procenta.

Ke snížení těchto škodlivých emisí produkovaných osobními vozidly by měly přispět fiskální opatření ve formě zdanění. Jakékoliv přiblížení daňových systémů bude mít pozitivní vliv na fungování trhu. Současná situace způsobuje náklady pro občany, automobilový průmysl a zároveň i pro daňové správy.

V případě, že by nenastala žádná změna, bude fungování vnitřního trhu stále špatné, bude pokračovat právní nejistota, netransparentnost a budou se vyskytovat vysoké náklady spojené s osobními automobily. Vysoké registrační daně a jejich případné dvojí placení se projevuje a bude projevovat dál ve vysokých cenách pro konečné zákazníky. Z toho důvodu nebude možné obměňovat starší vozidla, která nejsou tak šetrná k životnímu prostředí. V tuto chvíli jediným nástrojem pro určité přiblížení a evropský výklad je judikatura Evropského soudního dvora. Bohužel i tento nástroj je dost omezený, protože staví pouze na obecných zásadách, které jsou stanoveny ve Smlouvách o Evropském sdružení.

Pro občany je přítěží a v neposlední řadě je pro ně nepochopitelné, proč jsou žádání o zaplacení poplatků i vícekrát, nebo proč není možné zpochybnit nadměrné zbytkové hodnoty (hodnota vozidla, kterou by majitel v současnosti za vozidlo obdržel), které ovlivňují a hlavně zvyšují registrační daň. Řešením tohoto omezení je zavedení systému náhrad nebo zrušení registrační daně, které by snížilo administrativní náklady a tím přispět k jednoduššímu nákupu aut. Dalším požadavkem pro zlepšení situace je sbližování a zjednodušování daňových předpisů souvisejících s touto oblastí.

Tyto opatření způsobí, že budou moci být využity výhody trhu, zvýší se konkurenceschopnost a budou vytvářena nová pracovní místa. Tento systém bude přínosem zejména pro obchod s ojetými vozidly.

K zajištění neutrality příjmů může dojít postupným a současně probíhajícím přenosem výnosů od registrační daně k roční silniční dani. To bude představovat stabilní zdroj příjmů pro vnitrostátní rozpočty a sníží se i administrativní a řídicí náklady. K zachování stabilního výnosu a funkčnosti systému je třeba situaci neustále monitorovat a co nejrychleji se přizpůsobovat nové situaci. Což je velký problém státní správy.

Směrnice doporučuje členským státům, že by měly zvážit proporcionální zvýšení daně s ohledem na stáří vozidla, jeho bezpečnost a jak poškozuje životní prostředí. Zdanění není tak vysoké, ale v některých státech ovlivňuje chování spotřebitele a to k nahrazení nebo změně vybavení vozidel.

Cílem směrnice je zlepšit fungování vnitřního trhu, snížit roztržitost trhu, přispět ke snížení emisí CO₂ a zlepšení spotřeby paliva, snížit rozdíly evropských cen před zdaněním s ohledem na úroveň daní, eliminovat dvojí zdanění a problémy s přeshraničními transfery. Snížit transakční náklady pro spotřebitele při přesunu z jednoho členského státu do druhého. Dalším cílem by mělo být stanovení pravidel pro fungování náhradového systému a stanovení pravidel pro stanovení zůstatkové hodnoty u ojetých vozů.

Směrnice přichází s třemi hlavními opatřeními, ve kterých shrnuje cíle a návrhy zmíněné výše:

1) zrušení poplatků za registraci

Poplatky představují překážku volného obchodu a negativně ovlivňují konkurenceschopnost. Při postupném uplatňování tohoto opatření by uživatelům ojetých vozidel zajišťovalo dostatečnou ochranu proti jakékoli okamžité ztrátě jejich obchodní hodnoty.

2) zřízení systému náhrad poplatků za registraci

System zabráni dvojímu zdanění, které vzniká existencí registrační daně a zajistí větší právní jistotu a transparentnost.

3) restrukturalizace výchozího základu poplatků za registraci a daňového základu roční silniční daně, aby zcela nebo částečně vycházely z objemu emisí CO₂

V rámci směrnice jsou představovány 4 scénáře řešení, ve kterých jsou ukázána hlavní opatření.

První scénář představuje situaci, když se nic na dosavadním systému nezmění. Je to situace, při které se budou dále zvyšovat emise. Rozhodování bude na členských státech a Evropském soudním dvoru.

Další scénář představuje současnou situaci s přidáním náhradového systému, který zabráni dvojímu zdanění. Náhradový systém musí být doprovázen pravidly pro stanovení zůstatkové hodnoty ojetých vozidel. V tomto případě jsou podstatné judikáty jako základ řešení situací. Nedávají ale úplnou právní jistotu a jsou nedostatečné k řešení veškerých problémů. Nově založený náhradový systém je doplněn existujícími donucovacími a kontrolními mechanismy.

Třetí varianta představuje politiku EU, která se snaží snížit daňové překážky fungování vnitřního trhu a zároveň podporu udržitelnosti. Tato varianta navrhuje postupné snížení registrační daně na hranici 10 % z ceny vozu před zdaněním po dobu 5 – 10 let od platnosti směrnice. Dále doporučuje zavedení návratového systému pro ojetá osobní vozidla, navrhuje restrukturalizovat daňové základny jak roční silniční daně, tak registrační daně na základ založený na emisích CO₂. Pokud bude základ daně určen podle emisí CO₂, pak návrh směrnice říká, že se sníží emise a bude to pozitivně působit na životní prostředí. Zavedení elementu CO₂ do současného systému by mohlo vést k snížení emisí. Tato varianta neodstraňuje všechny překážky, které se v systému vyskytují. V této souvislosti by občané museli čelit administrativním a sociálním výdajům, které souvisí s byrokracií. Negativem této varianty je, že představuje vysoké náklady na provozování obou systémů – poplatků za registraci a silniční daně. Pozitivní na této variantě je částečná harmonizace výše poplatků, která by přesahovala minimum nezbytné pro realizaci stanového cíle.

Poslední varianta představuje, podobně jako předchozí třetí varianta, komplexní politiku EU. Podstatou této varianty je během 10 let od přijetí směrnice zrušit poplatky za registraci vozidla. Zrušení poplatků způsobí snížení nákladů občanům i daňovým správám. I v tomto případě je žádoucí základ daně, který bude mít vazbu na objem emisí oxidu uhličitého v gramech produkovaného jednotlivými vozidly za jeden kilometr jízdy (emise CO₂ v g/km) za každé jednotlivé osobní vozidlo. Tento systém působí pozitivně na fungování vnitřního trhu a na splnění environmentálních cílů. Opatření přijatá touto strategií způsobí omezení negativních vlivů byrokracie, zlepšení transparentnosti a právní jistoty. Díky těmto změnám se odstraní překážky volného pohybu a budou moci být využívány výhody velkovýroby a díky tomu může být zvýšena konkurenceschopnost a zaměstnanost. V rámci této strategie je snaha o

začlenění zásady „znečišťovatel platí“. S tím souvisí, že vozidla s energeticky úspornějšími parametry budou zdaněny nižší daní než vozidla s energeticky náročnějším provozem. Systém bude působit neutrálně na příjmy a to proto, že příjmy z registračních poplatků se přesunou do příjmů za silniční daň. Bude se jednat o stabilní zdroj příjmů, který bude přinášet prostředky do rozpočtu po celou dobu životnosti vozidel.

Silniční daň se podle této směrnice týká osobních vozidel. Daň je počítána za dvanáctiměsíční období a to ve státě, ve kterém je vozidlo registrováno, neboli kde je trvale používáno. Trvalé použití je ve směrnici určováno podle bydliště nebo podle délky užívání v daném státě. Trvalé použití může být určeno ve státě, ve kterém je vozidlo užíváno více než 185 dní v rámci jakéhokoli dvanáctiměsíčního období.

Náklady potřebné na udržení místně nákladného, vysoce diverzifikovaného, neprůhledného a demotivujícího systému jsou mnohem vyšší než přechodné náklady na jeho nahrazení za transparentnější, jednodušší, lépe zvládnutelný a flexibilní systém. Nový systém je řízen stejně jako ten starý a tak nebude mít zásadní vliv na národní rozpočet státu. Neplánuje se zásah do konkrétní úrovně roční daně a do spotřebních daní.

Není třeba, aby byl základ daně založený pouze na CO₂, ale je třeba tento prvek do výpočtu alespoň částečně zařadit. Spravování a určování, jak bude systém fungovat, je na rozhodnutí jednotlivých členských států. Určit si mohou i diferenciaci sazeb. Státy se ale musí řídit a musí dodržovat obecně platné zásady Evropské unie. Nový systém nesmí vést ke zbytečným formalitám při přechodu hranice.

Návrh směrnice je popsán podle údajů ze zdrojů [21], [22].

3.4 Vybrané daňové systémy zemí EU

V rámci EU jsou odlišné přístupy toho, co bude zdaněno a lze je rozdělit do tří skupin. První obsahuje daně spojené s registrací a nákupem vozidla. Druhou skupinou jsou daně spojené s držením a poslední skupina obsahuje daně související s provozováním vozidla.

Zdanění motorových vozidel a motocyklů není zvlášť výjimečná záležitost. Zdanění těchto statků používá poměrně dost států nejen Evropské unie, ale i velmi vyspělé státy. Co se týče našich sousedů, využívá zdanění motorových vozidel (bez ohledu na použití) Německo a Rakousko. V Polsku se motorová vozidla naopak nezdaňují vůbec. Na

Slovensku je systém obdobný jako u nás. Jsou zdaňována vozidla, která jsou používána pro podnikání. Rozdíl je v rozpočtovém určení této daně – na Slovensku jde silniční daň do regionálního i centrálního rozpočtu a v České republice jde pouze do toho centrálního.

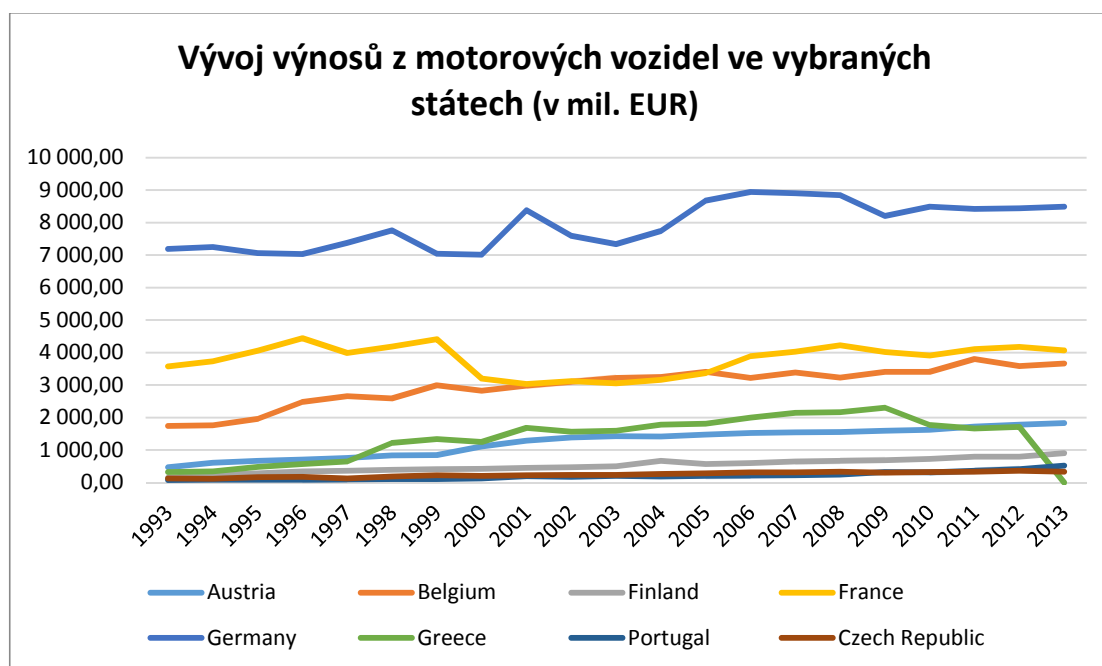
Podle statistik zveřejňovaných OECD (Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj) vybírá daň z motorových vozidel nejen od podnikatelů, ale i od domácností poměrně dost států světa: Austrálie, Belgie, Kanada, Dánsko, Norsko, Řecko, Irsko, Izrael, Itálie, Lucembursko, Mexiko, Velká Británie a další.

Pro státy, které mají silniční daň zavedenou je společné, že se snaží zapojit do výpočtu emise, výkon motoru a maximální povolenou hmotnost. Často se objevují i rozdíly podle pohonu benzínového a dieselového. Všechny prvky ve výpočtu se snaží zohledňovat ekologický provoz a postihovat ty vozy, které nadměrně zatěžují životní prostředí.

Pro moji práci je podstatné, které země uplatňují zdanění nejen vozidel, která jsou používána pro podnikání, ale i všech ostatních vozidel.

V následujícím grafu jsou znázorněny výnosy daní z motorových vozidel ve vybraných státech Evropy. Na grafu je jasně vidět, že nejvyšších výnosů dosahuje Německo, s poměrně velkým odstupem je Francie a Belgie, Řecko a Rakousko.

Graf č. 3-1 - Výnosy daní z motorových vozidel ve vybraných státech



Zdroj: Revenue Statistics 2014

Kromě celkových příjmů mě zajímalo, jaký podíl zaujímá silniční daň v daňových mixech vybraných států. Stejně jako v České republice, ani ve vybraných státech nezaujímá silniční daň výraznější postavení. Ve všech státech kromě Rakouska se silniční daň na celkových příjmech podílí necelým 1 %. V Rakousku se jedná o 1,5 % celkových příjmů. S takovým podílem je o 0,13 % významnější silniční daň oproti majetkovým daním.

V ostatních státech jsou majetkové daně výraznější oproti dani silniční. V Portugalsku mají majetkové daně podíl na celkových daňových příjmech 3,66 %, ve Finsku je to 3,03 % a v Německu 2,40 %.

Úvod podkapitoly 3.4 je zpracován podle zdrojů [18], [19], [20], [21].

3.4.1 Spolková republika Německo

V Německu je zaveden pouze jeden druh daně z motorových vozidel.

Daň z motorových vozidel (Kraftfahrzeugsteuer)

Daň z motorových vozidel je vybírána z vozidel (a jejich přípojných vozidel), která:

- jsou ponechána k provozu v Německu,
- jsou cizí, ale jsou pravidelně používána v Německu,
- jsou používána na veřejných komunikacích bez povolení dopravního zákona nebo
- mají historickou poznávací značkou nebo červený indikátor, který je přidělen pro opakující se použití.

Dále u vozidel určených pro přepravu, které jsou Německým regulačním orgánem daňové povinnosti schváleny. Daňovým poplatníkem se stává držitel vozidla.

Německé spolkové ministerstvo financí (Bundesministeriums der Finanzen) pro větší komfort uveřejnil na svých stránkách daňovou kalkulačku, které vypočítá výši daňové povinnosti. Zadání výpočtu je velmi jednoduché a návodné. Například u osobních automobilů je řešeno, jestli se jedná o dieselový nebo benzínový motor a dále musí daňový poplatník vyplnit množství emisí. Což odpovídá klíčovým parametrům pro určení výšky daně. Základem daně je tedy objem motoru v cm^3 a od 1. července 2009 také výše emisí CO_2 a to při rozdělení na vozidla dieselová a benzínová. U vozidel

registrovaných do 30. června 2009 je základ daně objem motoru a dále se zohledňují emisní limity EURO.

Základní částky daně u benzínových vozidel jsou:

- 2,00 EUR za 100 cm³ objemu motoru,
- 2,00 EUR v závislosti na množství emisí CO₂ za g/km.

Při registraci od 1. ledna 2014 jsou vozidla osvobozena od daně při emisích 95 g/km. V minulých letech při registraci od 1. ledna 2012 byly emise 100 g/km a rok předtím (2011) 120 g/km.

Základní částky daně u dieselových vozidel jsou:

- 9,50 EUR za 100 cm³ objemu motoru,
- 2,00 EUR v závislosti na množství emisí CO₂ za g/km.

Kromě osobních vozidel jsou v Německu zdaňovány také motocykly, lehká vozidla, užitková vozidla, motorová vozidla a jejich přípojná vozidla a mobilní obytné vozy.

Základem daně u nákladních vozidel a přípojných vozidel je maximální povolená hmotnost. U nákladních vozidel nad 3,5 t se navíc zohledňují emise CO₂. Údaje o emisích se nacházejí v registračních dokumentech k vozidlu. U mobilních obytných vozidel je základem daně hmotnost – za každých 200 kg hmotnosti se platí 10 až 40 EUR.

Výnos ze silniční daně je určen do rozpočtu lokálních obcí a do rozpočtů federálních států.

Daňové přiznání k dani z motorových vozidel je vytvořeno obvykle do dvou týdnů od přijetí údajů, která byla předána příslušnému orgánu. Při takto stanovené dani se jedná o věčný daňový výměr a stává se platným pro následující roky. V případě změny je nové daňové přiznání posláno opět příslušným orgánem. Jedná se o změny v daňových základech, změny v sazbách daně nebo nároku na osvobození. Změny dat držitelů vozidel musí být oznámeny příslušné schvalovací autoritě. Údaje jsou dále přeposlány Hlavnímu celnímu úřadu (Hauptzollamt).

Daňová povinnost trvá po dobu, kdy je vozidlo registrováno pro běžné použití na veřejných komunikacích, ale nejméně jeden měsíc. Daň je placena vždy dopředu obvykle jeden rok. Poplatník se může účastnit programu přímého inkasa – SEPA, kdy mu budou z účtu, který je znám Hlavnímu celnímu úřadu, strhávány částky daně.

Daňová povinnost končí při zrušení registrace vozidla u příslušného schvalovacího úřadu.

Německý daňový systém poskytuje daňové úlevy ve formě osvobození od daně nebo snížení daní pro těžce zdravotně postižené osoby, zahraniční osobní automobily a vozidla na elektrický pohon.

O osvobození pro těžce zdravotně postižené osoby mohou požádat osoby, které jsou neschopné provozovat činnosti každodenního života, v případě výjimečně problémové mobility, v posledním případě při slepotě nebo těžkého poškození zraku. Případně může požádat o snížení splatné daně až na 50 procent.

Vozidla poháněná elektromotory, která jsou napájena z baterií nebo palivových článků je možné osvobodit nebo snížit daňovou povinnost až o 50 procent. V případě hybridních vozidel, která v sobě mají i spalovací motor, není možné využít osvobození ani snížení daně.

V poslední době se stalo velmi sledovaným tématem zavedení dálničních známek pro osobní automobily, zatíží to hlavně cizince, které chce Německo zavést od roku 2016 a za něž má v současnosti problémy s Komisí EU. Do té doby byly dálnice zpoplatněny jen pro vozidla nad 12 tun a to formou mýta (rozsah 1 – 3 EUR za 100 km).

Jedná se o prodej dálničních známek pro vozidla, která nejsou registrovaná v Německu. Komise v tomto opatření vidí nepřímou diskriminaci. Prvním argumentem je, že německým občanům je v podstatě odpuštěn dálniční poplatek formou snížení částky daně. Poté poukazují na vysoké částky za krátkodobé dálniční známky, které se za ně mají vybírat. Krátkodobé dálniční známky mají být v rozmezí 5 – 30 EUR. Nemělo by se jednat o dálniční známku v českém pojetí. Poplatek by měl být vybírán elektronicky, bez papírových známek, které by se lepily na sklo vozu. Komise o těchto zásadních nedostacích s Německem vyjednávala již od roku 2013, kdy se tento záměr objevil. Podobná situace se vyskytla také ve Slovinsku a Rakousku, tam ovšem připomínky Komise byly zapracovány.

Údaje o silniční dani v Německu jsou získány ze zdrojů [27], [28], [29].

3.4.2 Rakouská republika

Rakouský daňový systém obsahuje tři druhy daní, které souvisí s vozidly: Kraftfahrzeugsteuer, Normverbrauchsabgabe, Motorbezogene Versicherungssteuer. Kromě těchto základních daní (poplatků) se v Rakousku objevují i poplatky pro dojíždějící osoby mezi prací a domovem, poplatky za registraci a poplatky za ujeté kilometry (Kilometergeld).

Daň z motorových vozidel (Kraftfahrzeugsteuer)

Daň se vybírá z vozidel a přípojných vozidel, která mají celkovou hmotnost větší než 3,5 tun a to za situace vnitrostátního schvalování provozu. Dále této dani podléhají traktory a nákladní vozidla bez ohledu na maximální celkovou hmotnost, které jsou ovšem zákonem povoleny. Ostatní vozidla se zdaňují v případě, že u vozidla není uzavřeno pojištění o odpovědnosti z provozu vozidla a neodvádí se *Motorbezogene Versicherungssteuer* nebo když toto pojištění není předepsáno. Ta vozidla, pro která existuje pojištění odpovědnosti, jsou tím pádem předmětem pojistné daně (*Motorbezogene Versicherungssteuer*)

Osvobozená jsou vozidla určená k použití pro veřejnou správu, armádu nebo podobnou činnost, pro složky záchranných služeb a vozidla určená pro tělesně postižené osoby. Dále jsou osvobozeny autobusy a motorová vozidla, která jsou používána výhradně k pronájmu nebo v taxi průmyslu. Obdobně jako v Čechách se nezdaňují motocykly, mopedy, traktory a nákladní vozidla, která jsou používána výhradně pro zemědělskou a lesnickou činnost. Motorová vozidla, která jsou poháněna výhradně elektrickým pohonem, jsou rovněž osvobozená. Co se týče hybridních vozidel, tak osvobození se týká pouze výkonu elektrického pohonu, výkon spalovacího motoru je základem silniční daně.

Daň odvádí osoba, která vozidlo na své jméno registrovala a je oprávněným držitelem. U cizinců se jedná o řidiče. Daňová povinnost trvá po celou dobu, co je vozidlo registrováno, až do doby zrušení registrace.

Výnos této daně jde do federálního rozpočtu. V minulosti výnos této daně šel i do rozpočtu jednotlivých spolkových států.

Vozidla s hmotností do 3,5 tun jsou závislé na výkonu v kilowatech (kW). Prvních 24 kW je v nulové sazbě, dalších 66 kW má sazbu 0,682 EUR, dalších 20 kW už má sazbu 0,726 EUR. Nad 110 kW je sazba určena na 0,825 EUR. Zároveň je stanovena minimální hranice daně ve výši 6,82 EUR.

Sazba daně za měsíc u vozidel s hmotností od 3,5 tun do 12 tun je 1,55 EUR za každou tunu maximální celkové hmotnosti. Zde je opět stanovena minimální hranice daně a to 15 EUR. U vozidel s hmotností od 12 do 18 tun je sazba 1,70 EUR za každou tunu. V případě vozidel s hmotností nad 18 tun je sazba 1,90 EUR za tunu, ale maximálně 80 EUR, u přípojných vozidel je maximální limit 66 EUR. Započaté tony se zaokrouhlují na celé tony.

Daň počítá daňový poplatník sám za čtvrtletí a odvést ji musí do 15. dne druhého měsíce po skončení kalendářního čtvrtletí (např. daň za první kalendářní čtvrtletí se musí uhradit do 15. května)

Normverbrauchsabgabe

Překlad tohoto pojmu je poměrně složitý. Jedná se o jakýsi poplatek za spotřebu či prodej. Tato daň se platí v případě, že je vozidlo v Rakousku dodáno zákazníkům nebo že je v Rakousku poprvé registrováno a následně provozováno. Jedná se o případy dovozu a přemístění. Kromě osobních vozidel a dodávkových automobilů (včetně mikrobuseů a karavanů) této dani podléhají také motocykly, na nákladní vozidla se však nevztahuje. Jedná se o jednorázovou daň.

Od této daně jsou osvobozena vozidla, která jsou poháněna výhradně elektricky nebo elektrohydraulicky. Osvobozeny jsou také dodávky do třetích zemí a do jiných členských států. Dále mohou být osvobozena vozidla, která dostatečně prokáží účel (který patří mezi ty osvobozené), pro který budou používány. Jedná se například o vozidla hasičská, zásahová či určená pro speciální přepravu, vozidla diplomatů, konzulátů a autoškol a vozidla, která jsou používána ke krátkodobým pronájmům.

Tato daň nemá stanovené konkrétní sazby, ty jsou počítány podle technických parametrů k jednotlivým vozidlům. U motocyklů se vychází ze zdvihového objemu motoru v cm³, u osobních vozidel je základem pro výpočet množství emisí CO₂ v gramech na 1 km. Základem daně je kupní cena vozidla (motocyklu) bez DPH.

Pojišťovací daň z motorových vozidel (Motorbezogene Versicherungssteuer)

Tato daň je vybírána u motorových vozidel, které mají maximální celkovou hmotnost do 3,5 tun a u motocyklů. Tuto daň vybírají pojišťovny, které prostředky předávají státu. Částka závisí na typu vozidla/motocyklu a na období, za které se pojistné platí (měsíčně, čtvrtletně, pololetně nebo ročně). Základem daně je výkon motoru. Minimální částka daně při měsíčním placení je u osobních vozidel 74,4 EUR (6,20 EUR za měsíc).

System silniční daně platný v Rakousku jsem zpracovala podle informací rakouského ministerstva financí podle zdroje [30].

3.4.3 Chorvatská republika

Chorvatsko má ve svém daňovém systému 3 druhy daní. Dva druhy – daň z pojistného odpovědnosti a zvláštní daň z motorových vozidel patří mezi zvláštní a spotřební daně, které veškeré příjmy odvádí do centrálního (státního) rozpočtu.

Daň z pojistného odpovědnosti vozidla a komplexní pojistné za silniční vozidla (Porez na premije osiguranja od automobilske odgovornosti i premije kasko osiguranja cestovnih vozila)

Daňovým poplatníkem jsou právnické a fyzické osoby, které uzavírají smlouvy s pojišťovnami. Pojišťovna vybírá pojistné odpovědnosti za provoz vozidel a komplexní pojištění silničních vozidel. Sjednání smlouvy je možné buď přímo s pojišťovnou nebo nepřímo, prostřednictvím jednatele nebo zástupce. Havarijní pojištění se v rámci komplexního pojištění určuje dohodou mezi pojišťovnou a poplatníkem. Sazby se pohybují na úrovni 15 % u pojištění odpovědnosti a 10 % u komplexního pojištění.

Zvláštní daň z motorových vozidel (Posebni porez na motorna vozila)

Předmětem zdanění jsou motorová vozidla, na která je vypočtena nebo placena tato zvláštní daň v Chorvatské republice a která jsou registrována v souladu se zvláštním předpisem:

- a) osobní automobily a jiná motorová vozidla konstruovaná především pro přepravu osob a zároveň určitá motorová vozidla, která jsou vymezená některými kódy nomenklatury, mimo sanitky a vozidel speciálně upravených pro přepravu osob se zdravotním postižením,

- b) motocykly a mopedy, elektro kola a to s i bez postranních vozíků opět s určitými kódy nomenklatury,
- c) pick-upy (vozidla s dvojitou kabinou) bez ohledu na zařazení do kombinované nomenklatury,
- d) terénní vozidla (ATV) bez ohledu na zařazení do kombinované nomenklatury.

Motorová vozidla na elektrický pohon zdanění nepodléhají.

Daňovým poplatníkem jsou fyzické a právnické osoby, které využívají nakoupená nebo dovezená motorová vozidla k provozu po pozemních komunikacích. Dále osoba, která toto vozidlo převede ale i osoba, která vozidlo používá nelegálně na území Chorvatska. Daňová povinnost vzniká vystavením faktury na motorové vozidlo (vč. ojetého vozidla) při prodeji výrobcem nebo prodejcem. Kupujícím musí být osoba, která nepodniká s automobily nebo ojetými vozidly. Dále v případě, že si fyzická nebo právnická osoba, která nepodniká s motorovými (i ojetými) vozidly, ale vozidlo pořídí nebo doveze pro své vlastní potřeby.

Daňový základ je u nových motorových vozidel prodejní cena a u ojetých motorových vozidel je to tržní cena. Daň je tedy placena vynásobením ceny a určitého procenta, dále podle základny dle průměrné emise CO₂ v g/km s ohledem na typ paliva.

Daň není vybírána u vozidel, která jsou určena pro diplomatické a konzulární mise (vč. jejich pracovníků). Dále u vozidel pro potřeby mezinárodních organizací (opět vč. pracovníků těchto organizací), dále v případě využití v souladu s mezinárodními smlouvami.

Daň z motorových vozidel (Porez na cestovna motorna vozila)

Příjmy této daně připadají krajům (župám) Chorvatska.

Daňovými poplatníky jsou právnické a fyzické osoby, které jsou vlastníky registrovaných osobních automobilů a motocyklů. Předmětem zdanění jsou osobní automobily (do 10 let věku) a motorky podle výkonu motoru v kW a stáří. Daň se platí ročně.

Vlastník zapsaného / registrovaného osobního automobilu až do věku 10 let, musí daň z motorových vozidel zaplatit. Daň z motorových vozidel se platí jednou ročně podle výkonu motoru v kW a stáří vozidel.

Tabulka č. 3-1 - Částky daně u osobních automobilů

Výkon motoru		Částka daně (HRK)		
přes kW	do kW	Osobní auta do 2 let	Osobní auto od 2 do 5 let věku	Osobní auto od 5 do 10 let
	55	300,00	250,00	200,00
55	70	400,00	350,00	250,00
70	100	600,00	500,00	400,00
100	130	900,00	700,00	600,00
130		1.500,00	1.200,00	1.000,00

Zdroj: Chorvatské ministerstvo financí

Osvobození je možné, pokud osoba je plně osvobozena od cla a DPH při nákupu vozidla.

Daň z registrovaných motocyklů je ve výšce od 50 do 1 200 HRK. U daně z motocyklů je také podstatný výkon motoru v kW a stáří motocyklu. I v tomto případě se daň platí jen jednou ročně.

Tabulka č. 3-2 - Částky daně u motocyklů

Výkon motoru (kW)		Částka daně (HRK)			
přes kW	do kW	motocykl do 2 let	motorky od 2 do 5 let věku	motorky od 5 do 10 let	motocykl více než 10 let
	20	100,00	80,00	50,00	-
20	50	200,00	150,00	100,00	50,00
50	80	500,00	400,00	300,00	200,00
80		1.200,00	1.000,00	800,00	600,00

Zdroj: Chorvatské ministerstvo financí

Osvobození od daně platí v případě, že je nákup motocyklů osvobozen od cla a DPH.

Dále se jednou ročně platí daň z plavidel a to podle délky v metrech, výkonu motoru v kW a podle toho, zda má plavidlo kabinu nebo ne. Nejnižší částka je 100 HRK a nejvyšší částka daně je 5 000 HRK. Daň se nevybírám z plavidel, která jsou používána pro obchodní činnost a dále plavidla, která jsou nezbytná pro běžný život a údržbu nemovitostí na ostrovech.

Kupující ojetých motorových vozidel musí zaplatit zvláštní daň za pořízení ojetých motorových vozidel. Poplatníkem tohoto poplatku je nabyvatel ojetého vozu (v případě, že nabytí nebo dodání není předmětem daně z přidané hodnoty, dědické nebo darovací daně) nebo občan, který žádá od prodejce zvláštní postup pro použité zboží. Základem daně je tržní hodnota použitého motorového vozidla v době, kdy vzniká daňová povinnost. Sazba této daně je 5 %. Daň je splatná do 15 dnů od nabytí ojetých motorových vozidel.

Tato podkapitola vychází ze zdrojů [31], [32].

3.4.4 Finská republika

Finský daňový systém zná dva druhy daní, které jsou uvalovány na motorová vozidla: Autovero/Bilskatt, Ajoneuvovero/Fordonsskatt

Daň z motorových vozidel před registrací (Autovero/Bilskatt)

Tato daň je příjmem centrálního rozpočtu. Poplatníkem je osoba, která je v registru zapsána jako majitel vozidla. Předmětem daně jsou osobní vozidla, dodávky, autobusy o hmotnosti nižší než 1 875 kg a motocykly.

Výjimkami, které jsou osvobozené, jsou vozidla požární ochrany, ambulance, nákladní automobily a karavany s pohotovostní hmotností nejméně 1 875 kg. Dále vozidla používaná pro zahraniční diplomatické mise a konzulárními úřady a jejich zaměstnanci, kteří ovšem nejsou finské národnosti a motocykly a mopedy používané zdravotně postiženými osobami.

Vozidla taxi služby mohou svou daňovou povinnost snížit až o 4 800 EUR. Daň z osobních automobilů je počítána na základě emisí CO₂ a zdanitelné hodnoty vozidla. Hodnota vozidla se určuje jako běžná maloobchodní cena (vč. daně z přidané hodnoty) na finském trhu. Sazby podle hodnoty vozidla se pohybují v rozmezí od 12,2 % do 48,8 %. V případě, že taková cena není známá, použije se cena podobného vozidla.

V závislosti na emisích CO₂, které jsou potvrzeny výrobcem vozidla, se sazby pohybují v rozmezí od 5 – 50 %. V případě nákladních vozidel s hmotností více než 2500 kg a zároveň splňujících další podmínky, je u základu CO₂ snížena sazba daně o 9,8 – 21,7 % podle váhy vozidla. Pro dovezená ojetá vozidla platí při výpočtu stejná pravidla.

V případě, že množství emisí není známo, tak je sazba daně založena na hmotnosti a zdroji energie vozidla.

U motocyklů se daň počítá na základě objemu motoru a zdroje energie. Sazby se pohybují v rozmezí od 9,8 – 24,4 %. Tato daň musí být zaplacená před tím, než je vozidlo ve Finsku zaregistrováno nebo uvedeno do provozu. Daň vybírají celní orgány. V případě, že dojde ke změně klasifikace, konstrukce nebo účelu použití registrovaného vozidla, daň vybere Agentura pro bezpečnost provozu.

Daň z motorových vozidel po registraci (Ajoneuvovero/Fordonsskatt)

I tato daň je příjmem centrálního rozpočtu a stejně jako u prvního druhu i u této daně stanovuje pravidla centrální vláda. Poplatníkem jsou vlastníci nebo držitelé osobních, dodávkových jednoúčelových i nákladních vozidel (kategorie vozidel N a M). Jedná se o vozidla, která jsou nebo mají být registrována ve Finsku. Tato daň se skládá ze dvou částí. První základní část se vybírá ze všech osobních, dodávkových a zvláštních účelových vozidel, které mají maximální celkovou povolenou hmotnost 3,5 tun a to podle emisí CO₂ v gramech na kilometr. Kromě základní části daně je vybírána druhá část – daň z hnací síly motoru z vozidel, která používají zcela nebo částečně jiné palivo než benzín – tedy motorovou naftu, petrolej, zkapalněný ropný plyn nebo elektřinu.

Výjimku tvoří vozidla ve vlastnictví státu, vozidla hasičského záchranného sboru, sanitní vozy, vozidla diplomatických misí používaná i zaměstnanci, kteří ale nejsou finské národnosti.

Zvýhodněná je přeprava nákladních vozidel, která jsou přepravována po finské železnici. Podmínkou je, že přeprava musí být součástí mezinárodní dopravy a minimální vzdálenost musí být v poloměru nejméně 100 km. Náhrada je ve výši 50 EUR pro každou dopravu.

Od roku 2013 je denní částka základní daně pro osobní a dodávkové vozy v rozmezí od 11,8 do 166,1 centů za den podle množství emisí. Částka 11,8 centů je určena pro nulové emise na kilometr (43 EUR za 365 dní). Například pokud budou emise 400 gramů na kilometr a více, majitel takového vozidla zaplatí 606 EUR za rok.

Daň podle hnacího motoru je rozdělena podle druhu vozidla. Osobní automobily shrnuje následující tabulka.

Tabulka č. 3-3 - Sazby daně u osobních automobilů

Hnací síla	Daň za každých 100 kg celkové hmotnosti nebo zlomek tohoto podílu
výhradně elektřina	1,5 centů
elektřina a benzín	0,5 centů
elektřina a diesellový pohon	4,9 centů
plyn	3,1 centů
jiná síla (např. nafta)	5,5 centů

Zdroj: Evropská komise, vlastní zpracování

Obytné automobily a dodávky mají sazbu 0,9 centů za 100 kg celkové hmotnosti nebo zlomku tohoto podílu. Nákladní vozidla řeší kromě hmotnosti i počet náprav.

Zdaňovacím obdobím je rok – tedy 12 měsíců. Daň za den je podíl základní daně (podle CO₂) plus podíl daně z hnací síly. Za zdaňovací období se daň vypočítá vynásobením součtu základní daně a daně z hnací síly a počtu dní, kolik je automobil v provozu. Pro situaci, kdy je vozidlo vyřazeno z provozu, ale stále je vedeno v registru, existují speciální postupy. Tuto daň vybírá Agentura pro bezpečnost dopravy.

Popis finské silniční daně vychází ze zdrojů [33], [34], [35].

3.4.5 Portugalská republika

Portugalsko zná rovněž dva druhy daní z motorových vozidel a to: Imposto único de circulação = IUC, Imposto sobre veículos – ISV.

Silniční daň (Imposto único de circulação – IUC)

Sazby, daňový základ a další parametry určuje centrální vláda. Příjmy z této daně jsou příjmy sdílenými centrální vládou, kraji i obcemi Portugalska.

Daňovými poplatníky jsou majitelé vozidel – osoby, které jsou zapsány v registru. Portugalsko má vozidla rozdělena do 7 kategorií, podle kterých se poté řídí zdanění.

Tabulka č. 3-4 - Kategorie vozidel

Kategorie	Popis vozidel
A	lehká osobní a smíšená vozidla s hrubou hmotností do 2,5 tun s registrací od 1. 1. 1981 do 30. 6. 2007
B	lehká osobní vozidla registrovaná od 1. 7. 2007; těžká osobní vozidla s hrubou hmotností do 3,5 tun, která jsou určena k přepravě 9 osob vč. řidiče s registrací od 1. 7. 2007; lehké smíšené vozy pro přepravu cestujících a zboží s hmotností do 2,5 tun
C	nákladní a smíšená motorová vozidla s hrubou přípustnou hmotností vyšší než 2,5 tun používaná pro soukromou přepravu zboží
D	nákladní a smíšená motorová vozidla s hrubou přípustnou hmotností vyšší než 2,5 tun používaná pro veřejnou přepravu zboží
E	motocykly (a podobná vozidla se třemi a čtyřmi koly) registrované od roku 1992
F	soukromá rekreační plavidla s výkonem motoru alespoň 20 kW, která byla zaregistrována v roce 1986
G	letadla pro soukromé použití

Zdroj: *Evropská komise*

Jednotlivé kategorie mají specifické parametry, které tvoří základ daně. Jsou to u osobních vozidel a motocyklů objemy válců motoru, použité palivo, stáří vozidla, úroveň emisí CO₂, u nákladních vozidel navíc ještě hmotnost naloženého vozidla, počet náprav a systém odpružení.

Osvobozená jsou, jako i v ostatních státech, vozidla pro bezpečnostní a záchranné složky státu, dále pak vozidla bez motoru a exponáty ve státních muzeích, vozidla poháněna výhradně elektřinou nebo energií z obnovitelných zdrojů, lehká osobní vozidla taxislužby a vozidla pro zdravotně postižené osoby.

Portugalsko umožňuje snížení až o 50 % u vozidel kategorie D s licencí pro přepravu velkých objektů a u kategorie C a D, která jsou používána výlučně pro přepravu zboží na autonomní oblasti – Madeiru a Azory.

Daň se platí jednou ročně a vybírá ji Daňový a celní úřad. Obecně do 30 dnů po registraci a potom na konci měsíce, ve kterém bylo registrováno.

Daň z vozidel (Imposto sobre veículos = ISV)

Sazby, daňový základ a další parametry opět určuje centrální vláda. Příjmy z této daně plynou do rozpočtu pouze centrální vlády a krajům.

Poplatníky jsou registrovaní obchodníci, ale i osoby, které nepodnikají, kteří uvolňují zdanitelná vozidla ke spotřebě.

Zdanění podléhá výroba, montáž, dovoz i přijetí z jiného členského státu následujících vozidel: lehká osobní vozidla, lehká nákladní vozidla, lehká smíšená vozidla pro přepravu cestujících a zboží, těžká osobní vozidla s hrubou hmotností nad 3,5 tuny určené k přepravě až 9 osob vč. řidiče, motorové karavany a motocykly a podobná vozidla s třemi nebo čtyřmi koly.

Konkrétní komponenty zdanění se posuzují podle objemu válců motoru, množství emisí CO₂ a množství emisí pevných částic.

Zdanění nepodléhají vozidla bez motoru nebo s pohonem výhradně na elektřinu nebo z obnovitelných zdrojů, dále vozidla bezpečnostních složek státu vč. ozbrojených a bezpečnostních sil, vozidla používaná ústřední vládou. Zajímavostí je osvobození vozidel místních orgánů (nebo obcí) pro přepravu nejméně devíti cestujících na přepravování školáků. Dále zdanění nepodléhají za určitých okolností vozidla charity a další.

Daň vybíraná z motorových vozidel dříve registrovaných v jiném členském státě EU jsou předběžně ohodnocena podle průměrného oslabení domácího trhu. Zároveň se ale bere v úvahu značka, model, druh paliva, ujeté kilometry a technický stav. Tyto parametry jsou publikovány ve specializovaném referenčním časopise. Podle těchto parametrů se může daň snížit o 20 – 52 % podle stáří vozidla.

Další snížení daně ve výši 70 % je u lehkých osobních a smíšených vozidel určených pro taxislužby a to až do 4 let používání. Zcela osvobozena jsou v případě, že mají pohon výhradně na LPG, zemní plyn nebo elektřinu, ale i v případě, že se jedná o hybridní pohon. Další osvobození je možné v případě přepravy zdravotně postižených cestujících.

Portugalsko nabízí další snížení o 50 % u nových lehkých osobních a smíšených vozidel, která jsou určená pro pronájem. Tato vozidla ovšem musí splňovat podmínku množství emisí CO₂ – nesmí překročit 120g/km.

Sazby této daně jsou diferencované podle druhu vozidla, objemu motoru a množství emisí CO₂.

Splatnost daně je desátý den po posouzení – obecně je daňový výměr vydán ve stejný den, ve kterém poplatník žádá o povolení k propuštění do spotřeby. Daň vybírá Generální ředitelství pro cla a spotřební daně.

Portugalské daně z motorových vozidel jsou popsány na zdrojích [36], [37].

3.4.6 Srovnání v příkladu

Příkladové vozidlo:

Jedná se o osobní automobil kategorie M1 s pohonem na motorovou naftu.

Další údaje:

- zdvihový objem motoru: 1997 cm³
- největší technicky povolená hmotnost 1 850 kg
- emise CO₂: 147 g/km
- maximální výkon: 66 kW
- datum první registrace: 25. 8. 2003

V následující tabulce je vypočítána silniční daň v jednotlivých vybraných státech. Dále jsou v tabulce uvedeny roční čisté příjmy ve vybraných státech v EUR podle údajů zveřejněných na Eurostatu, které použijí do výpočtu podílu silniční daně na ročních a měsíčních příjmech. Informace Eurostatu jsou dostupné ze zdroje [38].

Tabulka č. 3-5 - Velikost roční silniční daně

Stát	Velikost silniční daně za rok	Roční čisté příjmy 2014 (v EUR)	Měsíční příjmy 2014 (v EUR)
Německo	308,00 EUR	20 144,41	1 678,70
Rakousko	343,73 EUR	20 338,49	1 694,87
Chorvatsko	0*	6 142,91	511,91
Finsko	456,39 EUR	21 895,18	1824,60
Portugalsko	41,72 EUR	9 403,38	783,62
Česká republika	109,09 EUR**	6 134,05	511,17

* vozidlo je starší než 10 let, tak se neplatí žádná daň; v případě, že by toto byl 10 rok, činila by daň

250 HRK = přibližně 32,71 EUR

** použitý kurz 27,50 CZK/EUR – 3 000 Kč/27,5 = 109,90

Zdroj: vlastní výpočet a Eurostat

Z porovnání je vidět, že nejvyšší silniční daň by poplatník za výše popsané vozidlo zaplatil ve Finsku a nejméně v Portugalsku.

Tabulka č. 3-6 - Podíl roční silniční daně na ročních a měsíčních příjmech

Stát	Podíl na ročních příjmech (v %)	Podíl na měsíčních příjmech (v %)
Německo	1,53	18,35
Rakousko	1,69	20,28
Chorvatsko *	0,53	6,39
Finsko	2,08	25,01
Portugalsko	0,44	5,32
Česká republika	1,78	21,34

* Počítáno v případě daně o velikosti 32,71 EUR.

Zdroj: vlastní

V této tabulce je vidět, že silniční daň občany nijak zvlášť nezatěžuje. Nejmenší podíl na celkových příjmech má silniční daň v Portugalsku, kde velikost daně není ani půl procenta čistých ročních příjmů. Naopak nejvíce silniční daň zatěžuje občany ve Finsku, což odpovídá i samotné velikosti daně. Co se týče České republiky, tak přesto, že absolutní částka daně není nejvyšší v porovnání s ostatními, podíl na čistých příjmech máme druhý nejvyšší. Může za to velikost ročních příjmů, které jsou oproti státům s vysokou absolutní částkou daně, nízké.

4 Praktické stránky zavedení silniční daně

V této poslední kapitole se zabývám názory občanů, současnými a potenciálními příjmy, které silniční daň poskytuje nebo může poskytovat. Na závěr navrhu své řešení, které by podle mého názoru bylo nejvhodnější s ohledem na názor Evropské unie (viz návrh směrnice), na vzory ze zahraničí a na názory respondentů, které projevovali v mém dotazníku.

4.1 Dotazník

Při úvahách o zavedení silniční daně mě zajímal názor občanů, proto jsem vytvořila dotazník, ve kterém jej zjišťuji. Celý dotazník je uveden v příloze č. 5 této práce.

Dotazník je rozdělen podle údajů, které obsahují: údaje o vyplňujících, jaké zdanění vyplňující preferuje, vliv na vyplňujícího v případě, že je silniční daň zavedena, zohlednění ekologického provozu. Dotazník je zakončen komentáři, které mohl vyplňující přidat. Pro vytvoření dotazníku jsem použila aplikaci formulářů volně k dispozici na internetu od společnosti Google. Odkaz na dotazník jsem posílala pomocí e-mailů a dále jsem ho zveřejnila na sociální síti – Facebook.

Dotazník vyplnilo celkem 147 lidí, z toho bylo 85 žen a 62 mužů bydlících různě po celé České republice. V rámci dotazníku jsem určila tři kategorie věků, které shrnuje následující tabulka:

Tabulka č. 4-1 - Počty respondentů podle věkových hranic

Věkové rozmezí	Počet respondentů
18 – 28	85
29 – 45	22
46 a více	40
Celkem	147

Zdroj: vlastní

Dále mě zajímalo i zaměstnání respondentů, které je opět shrnuto v následující tabulce.

Tabulka č. 4-2 - Počty respondentů podle zaměstnání

Zaměstnání	Počet respondentů
student	31
pracující student	40
zaměstnanec	44
osoba samostatně výdělečně činná	16
nezaměstnaný	6
ostatní	10

Zdroj: vlastní

Posledním obecným údajem, který jsem zjišťovala, bylo, zda respondenti vlastní nebo nevlastní motorové vozidlo. Můj dotazník vyplnilo celkem 77 lidí, kteří jsou vlastníky motorového vozidla, z toho bylo 31 žen a 46 mužů. Zbytek, tedy 70 lidí, vozidlo nevlastní.

V oblasti zdanění mě zajímalo, jaký předmět by respondenti rádi zdaňovali. Tuto otázku jsem zjednodušila a vytvořila pouze dvě možnosti. První možností, kterou si zvolilo 48 lidí je zdanění majetku (zdanění nemovitostí, motorových vozidel, šperků a luxusního zboží). Druhou možností je zdanění práce (tedy zdanění zaměstnávání a podnikání). Tuto možnost zvolilo 99 lidí.

Co se týče zavedení silniční daně pro všechny majitele motorových vozidel, tak proti je většina respondentů. Což není překvapivý výsledek vzhledem k současné situaci a náladě obyvatelstva. Jak se ukázalo i v komentářích, občané jsou proti placení jakékoliv daně. Podle některých názorů je to kvůli neefektivnímu využívání prostředků vlád. Dále přispívá k této náladě i občasné zveřejnění afér některých politiků v médiích. Z celkového počtu respondentů se jedná o 76,2 % tedy o 112 lidí – z toho 61 lidí vlastní motorové vozidlo (v této skupině je 23 žen a 38 mužů) a 51 nevlastní (v této skupině je 40 žen a 11 mužů). Pro zavedení bylo 23,8 % dotázaných, což v mém případě představuje 35 respondentů. Tento výsledek mě potěšil, protože se našlo alespoň pár lidí, kteří jsou pro zavedení silniční daně pro všechny.

V další části dotazníku jsem zjišťovala, jestli by existoval nějaký argument, který by přesvědčil respondenty, kteří byli průvodně proti zavedení. První možností, kterou jsem

chtěla změnit názor dotazovaných, bylo, že by se snížilo zdanění práce. Druhou bylo bezpodmínečné přesunutí výtěžku této silniční daně do údržby a rozvoje silnic a dálnic. V případě, že by se zároveň se zavedením silniční daně snížilo zdanění práce, tak by pro zavedení silniční daně bylo 45 lidí ze 112, kteří byli původně proti zavedení. Zbýlých 67 respondentů je stále proti zavedení. Dalších 26 respondentů by přesvědčilo vědomí, že by šel celý výtěžek na údržbu a rozvoj silnic a dálnic. Po zohlednění argumentů by proti zůstalo 41 respondentů, těch jsem se v rámci dotazníku ptala, jaký argument by je přesvědčil. Pouze 2 respondenti napsali, že by je nepřesvědčilo vůbec nic. Ostatní popsali problémy na úrovni státní správy – respondenti požadovali efektivnější a transparentnější financování dopravních cest, které se projeví i na kvalitě cest. Nepominuli ani průhlednější zadávání a vyhodnocování veřejných zakázek.

V následujícím bloku jsem zjišťovala vlivy na respondenty (resp. spotřebitele) v případě, že by i přes nesouhlas byla silniční daň zavedena. První otázkou bylo, zda by existence této daně odrazovala od nákupu vozidla. Tuto otázku vidím, jako velmi důležitou, protože může ukázat, zda by tato daň ovlivnila hospodářství státu. Většina (72 %, tj. 106 respondentů) odpověděla, že by silniční daň jejich rozhodnutí ohledně pořízení vozidla neovlivnila. Silniční daň by ovlivnila 41 respondentů ohledně koupě vozidla. Nejvíce by to ovlivnilo studenty a pracující studenty, kteří v současnosti nemají vozidla, a případný nákup by pro ně znamenal další náklady navíc a spíše by je to odrazovalo. Lidé zaměstnaní nebo podnikající by to neovlivnilo. Domnívám se, že by tato daň tím pádem neohrozila výrobu ani prodej automobilů v České republice, která v posledních letech výrazně ovlivňuje českou ekonomiku.

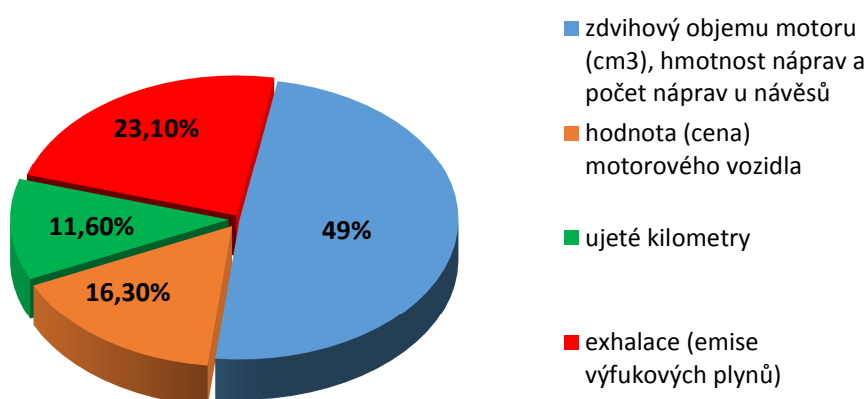
Dále jsem chtěla vědět, jakou maximální částku by byli ochotni zaplatit na silniční dani za jeden rok a jedno vozidlo. Průměrná částka za všechny respondenty je 2 749 Kč. Tato částka je ovlivněna extrémny, kterými jsou u minima 0 Kč a 1 Kč, které se objevilo u 17 respondentů a maximální částkou 50 000 Kč, která se objevila u dvou respondentů. Dále se objevují částky 20 000 Kč, 12 000 Kč a 10 000 Kč, ty ale považuji za velmi vysoké, protože by nesmírně zatížili občany, a považuji je proto za nepřijatelné. Důsledky by to mělo na nízkopříjmové skupiny obyvatel a rodiny s dětmi. V případě, že by se tyto extrémně vysoké a nízké částky opominuly, dostane se průměr na hodnotu 1 726 Kč, která se podle mne pohybuje na přijatelné úrovni.

Další otázkou bylo, zda by vyšší daň, ovlivnila rozhodnutí respondentů ohledně koupě vozidla. Vysoká úroveň daně by ovlivnila větší množství respondentů. Podle odpovědí v dotazníku by bylo ovlivněno 40 % (resp. 58) respondentů, což už je poměrně vysoké číslo. Z tohoto důvodu by velikost daně měla být zvolena velmi obezřetně.

Ptala jsem se i na „formální stránku“ a to z jakého základu by se daň měla počítat. Výsledky shrnuje následující graf.

Graf č. 4-1 - Základ silniční daně

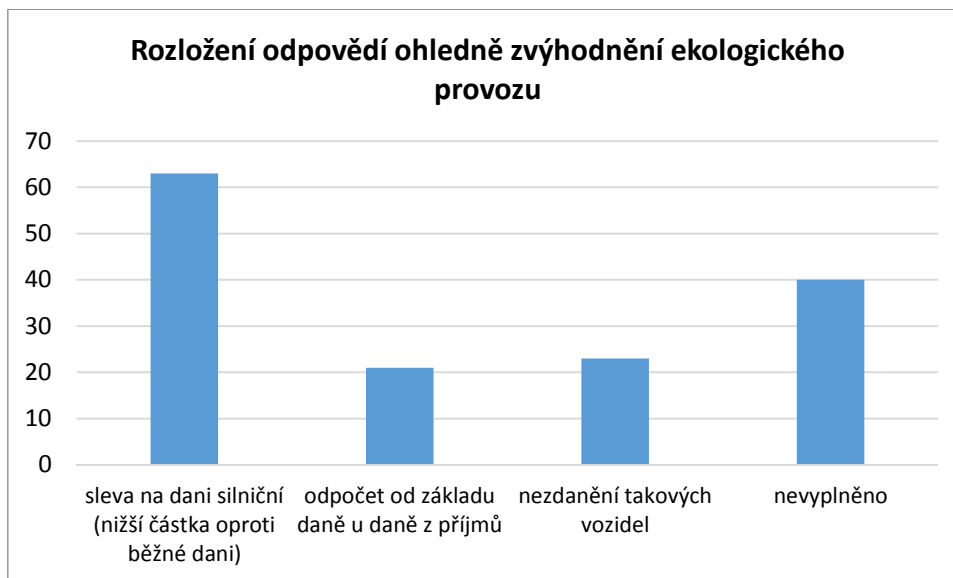
Z jakého základu by se měla počítat silniční daň?



Zdroj: vlastní

Poslední otázky ohledně zdanění se týkají zohlednění ekologického provozu vozidel. Konkrétně mě zajímalo, jestli respondenti souhlasí se zohledněním ekologického provozu a v jaké formě by toto zvýhodnění mělo být. Pro zohlednění ekologického provozu se v dotazníku vyslovalo 73 % respondentů (resp. 107). Zbytek 40 lidí je proti zohlednění ekologického provozu. Z možností zohlednění, které jsem respondentům poskytla, se nejvíce vyslovalo pro snížení daně silniční, tedy nižší částka oproti běžné částce daně. Druhou nejčastější odpovědí bylo, že by se taková vozidla neměla danit vůbec a poslední je odpočet od základu daně u daně z příjmů. Výsledky jsou ukázány i na následujícím grafu. Položka nevyplněno zobrazuje osoby, které jsou proti zvýhodnění.

Graf č. 4-2 - Jaké jsou nejčastější formy zvýhodnění ekologického provozu



Zdroj: vlastní

V poslední části se respondenti mohli vyjádřit k čemukoliv ohledně dotazníku nebo přidat jakoukoliv poznámku k tématu zdanění osobních vozidel. V této části se opět vyskytuje názor, že toto zdanění není vhodné kvůli neefektivnímu využití těchto zdrojů. Líbil se mi názor, že při zrušení dálničních známek by autor byl pro zavedení silniční daně. Autor tohoto příspěvku vyjádřil názor, že ten kdo má auto, by měl zaplatit roční silniční daň a to bez ohledu, jestli jezdí po dálnici nebo ne, jestli je vozidlo používáno pro podnikání nebo soukromě. S tímto názorem se zcela ztotožňuji. Autor ještě dodává, že na udržování a spravování silnic jsou potřeba prostředky. Tyto prostředky by do státního rozpočtu mohla přinést silniční daň. I s tímto názorem mohu jen souhlasit, jen bych ho doplnila, že by tyto prostředky měly jít krajům, které dané silnice spravují. Tím by se zajistila větší efektivnost, protože samy krajské úřady ví nejlépe, kde je nutné získané prostředky vhodně vynaložit. Byla by i větší kontrola ze strany občanů, kteří by kraje a tamější úředníky více kontrolovali.

Druhý autor, který mě svým komentářem zaujal, byl názor, že drahé auto by mělo být ekologičtější a proto by byl rád za daň z emisí. Výhodu tohoto zdanění vidí v tom, že by se mohl v České republice obměnit autopark. Dále by považoval za nutné zdaňovat nákladní vozidla (TIR), která přes naše území pouze projíždějí. Podle názoru autora komentáře nepřispívají vůbec do státní kasy: „Netankují tu a vyhýbají se mýtnému. A

přetěžují dopravu.“. V tomto případě bych souhlasila, že by se zavedením silniční daně mohla z českých silnic zmizet stará, hlučná a neekologická vozidla.

4.2 Statistiky centrálního registru vozidel

V této podkapitole jsou popsány statistiky, které jsou zpracovávány z údajů zaznamenávaných do Centrálního registru vozidel. Tyto dostupné statistiky byly podkladem pro výpočet potenciálního výnosu silniční daně, za předpokladu, že by se vybírala ze všech vozidel a ne jen z těch, která jsou používána pro podnikání.

Centrální registr vozidel je registr silničních vozidel, který sbírá informace o vozidlech, které jsou na území České republiky provozovány. V registru se shromažďují informace z obecných úřadů obcí s rozšířenou působností a registru členů diplomatických misí. Od roku 2012 patří registr vozidel do působnosti Ministerstva dopravy. Do té doby spadal do působnosti Ministerstva vnitra. Registr podává informace Policii České republiky a umožňuje dálkový a nepřetržitý přístup.

Součástí evidence registru vozidel jsou informace o účelu, pro které je vozidlo určeno, pojištění odpovědnosti, záznamy o technických prohlídkách, o provedených a schválených přestavbách vozidla, údaje o trvalém či dočasném vyřazení vozidla z registru apod. Bohužel ne všechny údaje jsou dostupné veřejnosti nebo zveřejňované ve statistikách.

Sdružení automobilového průmyslu uvádí k 30. 9. 2015 celkový počet aut v úrovni 7 milionů vozidel. Statistiky centrálního registru mají v evidenci kolem 8 milionů provozovaných vozidel. Jsou zde sledovány veškeré evidované značky a typy. Problémem je, že jsou evidovány i s případnými překlipy, které pracovníci mohli udělat a nikdo (ani Ministerstvo vnitra) není oprávněn tyto chyby opravit a to ani v případě, že se jedná o viditelný překlep. Ve starších přehledech (do roku 2005) se sledovaly předdefinované značky a typy vozidel.

Celkově je v evidenci přes 300 000 základních technických popisů typů vozidel. Nejpodrobnější členění eviduje 31 300 typů vozidel, z toho 14 617 typů obsahuje pouze jedno jediné vozidlo a u dalších 1 800 typů jsou vozidla dvě. Tyto typy ale obsahují nejvíce technických nebo administrativních chyb.

Na internetových stránkách ministerstva dopravy jsou dostupné různé statistiky, které vyplývají z Centrálního registru vozidel (zdroj [41]). Jedná se o následující statistiky:

- souhrnné statistiky s údaji za jednotlivé měsíce roku 2014 a 2015,
- údaje o vozovém parku za obě pololetí roku 2014,
- měsíční statistiky – přírůstky a zrušené za roky 2014 a 2015 a
- souhrnné statistiky k určitému datu.

Při výpočtech jsem používala souhrnnou statistiku k 1. červenci 2015. Tato statistika obsahuje rozličné množství tabulek, kde jsou statistiky rozdělené do různých kategorií:

- statistiky podle roku výroby či první registrace,
- statistiky podle původních okresů krajů,
- statistiky podle druhu paliva,
- statistiky obytných vozidel,
- statistiky podle barev,
- souhrnné statistiky – nové registrace za uplynulý rok po měsících a
- souhrnné statistiky – tovární značka, typ, modifikace.

V těchto statistikách se objevují údaje jako: druh či kategorie vozidla, tovární značka, motor, objem motoru či palivo. Další členění může být podle roku výroby a podle okresů.

Do svých výpočtů jsem z těchto statistik vybrala 2 tabulky, které obsahují následující údaje – druh a kategorie vozidel, tovární značka, typ vozidla, druh paliva, zdvihový objem motoru a počty vozidel v jednotlivých letech výroby.

První tabulka obsahovala údaje – tovární značka, typ vozidla, druh a kategorie vozidla (rok_zn_typ_dr_kat.csv) a druhá tabulka obsahovala – tovární značku, typ vozidla, druh paliva a objem motoru (rok_znacka_typ_pal_obj.csv) a v obou tabulkách byl počet vozidel za jednotlivé roky výroby v letech 1945 – 2015 a souhrnný sloupeček staré pro vozidla s rokem výroby starším než 1945.

Přestože jsou informace v tabulkách užitečné, nejsou zcela přesné pro potřeby výpočtu celkového výnosu silniční daně přesně podle platných pravidel. Což při výpočtu způsobovalo problémy, které se musely vyřešit nebo vymyslet zjednodušení.

I ve vybraných tabulkách se ale vyskytla chyba v celkovém počtu vozidel, který v první tabulce činí 8 022 149 a v druhé 8 022 105 vozidel, protože rozdíl není velký (jedná se o 44 vozidel), rozhodla jsem se s těmito tabulkami pracovat dál.

Nedostatkem jsou zveřejňované roky výroby, které pro výpočet daně nejsou podstatné. Správným údajem do výpočtu by měla být data první registrace vozidel, bohužel tento údaj není veřejně dostupný. I přes tento problém jsem statistiky použila se zjednodušeným použitím roků výroby místo data první registrace, které není tak významným zkreslením. Statistiky obsahují vozidla, která jsou v provozu, proto myslím, že pro účely mého výpočtu není použití takové statistiky velkým problémem.

Při další analýze tabulek jsem narazila na problém s výpočtem daně u nákladních vozidel. Statistiky z Centrálního registru vozidel nemají k dispozici informace o počtu náprav a hmotnosti na nápravu, které jsou pro výpočet silniční daně u nákladních vozidel zcela klíčové. Z toho důvodu jsem se ve svých výpočtech omezila na výpočet silniční daně jen u osobních vozidel, pro která jsou údaje o objemu motoru ve statistikách k dispozici.

Data ve statistikách nejsou zcela správná a úplná, například u některých položek není vůbec zadána tovární značka a typ vozidla nebo byly v těchto položkách údaje jako „*POLOŽKA NEBYLA NAPLNĚNA*“ nebo je tam pouze tečka. Podobné je to i u jiných parametrů jako druh vozidla, kategorie vozidla, pohon nebo druh motoru. Tyto nesrovnalosti velmi stěžovaly práci s tabulkami a nakonec se některé položky musely z konečné tabulky vyloučit a tato vozidla nebyla ve výpočtu zahrnuta, což ovlivnilo množství vozidel, která byla do výpočtu zahrnuta.

Dalším problémem bylo spojení těchto dvou problematických tabulek s potřebnými informacemi do jedné, ze které se poté prováděly výpočty.

Na začátku prosince jsem na Ministerstvu dopravy žádala o jeden soubor, který by obsahoval všechny údaje potřebné pro výpočet, aby nebyla nutná žádná zjednodušení a zabránila problémům, ale bohužel mi do doby dokončení textu nepřišla žádná odpověď. Informace o centrálním registru vozidel a jejích statistikách jsou dostupné ze zdrojů [39], [40].

4.3 Postup výpočtu

Protože se jedná o soubory s ohromným množstvím dat, rozhodla jsem se na základě doporučení svého technického konzultanta pracovat s programovacím jazykem Python.

4.3.1 Technické řešení

Python je programovací jazyk, který umožňuje uživateli rychleji pracovat s daty a efektivněji integrovat systémy. Jedná se o open source technologii, která je volně k dispozici a nejlépe funguje s operačními systémy GNU/Linux. Tento program je hojně používán pro vědecké účely a numerické výpočty. Existuje mnoho rozšiřujících modulů, které ulehčují implementaci algoritmů v jazyce Python. Já jsem konkrétně využila moduly - Pandas (práce s datovými soubory) a Numpy (modul pro výpočty, na kterém závisí modul Pandas).

Informace a návody k práci v Pythonu jsou dostupné ze zdroje [40].

4.3.2 Výpočet

V prvním kroku bylo třeba data předzpracovat, to znamená sloučit údaje z obou tabulek do jedné. Navržený výpočet se bude provádět v rámci sloučené tabulky. Pro spojení bylo potřeba vyhledat hodnoty sloupců *druh* a *kategorie* („*druh*“ a „*kat*“) z tabulky *rok_zn_typ_dr_kat.csv* ke každému odpovídajícímu řádku z tabulky *rok_znacka_typ_pal_obj.csv*. Vybírala se jen ta vozidla, která patří mezi osobní, ke kterým je dále vypočtena silniční daň. Kategorie jsou vybrány podle druhů, které jsou vedeny v příloze č. 2 práce, která obsahuje rozdělení vozidel podle zkratk druhů a kategorií.

Vyřazeny byly řádky, které obsahovaly prázdná pole druhu a zároveň kategorie vozidla. V případě, že by se nevyřadily, zkreslily by výpočet, protože by nebylo jisté, zda jsou vozidla osobní, nákladní nebo motocykly.

Během této operace mohlo dojít k nepřesnostem z důvodu duplicitních hodnot sloupců *typ vozidla (typ)* a *značka vozidla (značka)*, které byly použity jako klíč při spojování.

Ve spojené tabulce je vypočtená základní hodnota sazby podle objemu motoru vozidla. Sazby vychází z tabulky č. 2-1 – Roční sazba daně pro osobní automobily, které jsou v kapitole číslo 2.

Spojená tabulka obsahuje počty všech vozidel, přičemž pro účely mého výpočtu jsou potřeba pouze osobní vozidla. Na začátku algoritmu bylo potřeba vybrat pouze některé řádky podle hodnot druhu a kategorie. Z výsledného seznamu vozidel proběhl výpočet podle následujícího postupu:

```
for i in range(len(data)):
    auto = data.iloc[i]
    pocetroku = 0
    pocty = [0] * len(snizenisazeb)
    for rok in roky:
        if auto[rok]:
            index_sazby = min(pocetroku / zmena_za_roky, len(pocty) - 1)
            pocty[index_sazby] = pocty[index_sazby] + auto[rok]
            pocetroku = pocetroku + 1
    dane = [ pocty[x] * snizenisazeb[x] * auto.rocni_sazba_dane for x in
range(len(snizenisazeb)) ]
    soucet_dani = sum(dane)
    celkem_dane = celkem_dane + soucet_dani
```

Celý skript se nachází v příloze č. 6 této práce.

Do svého výpočtu jsem zahrнула i možné snížení daně podle stáří vozidla. Kdy je prvních 36 měsíců od registrace (v mém případě od roku výroby) sazba daně snížena o 48 %, dalších 36 měsíců o 40 % a dalších 36 měsíců o 25 %. Toto snížení počítám u vozidel od roku výroby 2007, kdy bylo snížení v takové podobě zavedeno.

Proměnná `index_sazby` ve skriptu určuje výši snížení základní sazby. Pro každé vozidlo se počítají jednotlivé snížené sazby zvlášť v průběhu let a tyto mezivýsledky jsou sečteny (jedná se o řádky „daně =“ a „součet_dani =“). Na konci výpočtu proměnná `celkem_dani` obsahuje celkovou částku vybraných silničních daní za osobní vozidla.

Po všech úpravách a vyřazení nesprávných, neúplných nebo nepotřebných dat (a tím i vyřazení určitého počtu vozidel) mi zbylo 2 661 930 osobních vozidel. Celková výše daně za tato osobní vozidla byla určena ve výši 6 720 781 932 Kč.

Dále mě zajímal výnos silniční daně za všechna vozidla, která jsou ve statistice uvedena (osobní, nákladní, motocykly a další). Údaje byly brány ze souboru

rok_znacka_typ_pal_obj.csv, do kterého nebylo nutné přidávat žádné doplňující údaje. To umožňuje zjistit výnos za všechna vozidla, bohužel zde není možné odlišení osobních a nákladních, které by měly mít jiný režim výpočtu. V tomto případě se do výpočtu zahrne všech 8 022 105 vozidel a celkový výnos by byl 17 005 370 466 Kč. Velikost výnosu je dána předpokladem, že by se velikost silniční daně u všech těchto vozidel počítala dle velikosti objemu motoru. Pokud tento údaj není vyplněn, je brán objem motoru jako nulový a sazba daně je brána jako nejnižší možná. I v tomto případě, bylo počítáno se snížením základní sazby daně, jak je popsáno výše. Tento výnos představuje maximum, kterého lze za těchto podmínek dosáhnout.

Tyto výše daně představují potenciální výnosy, kterých by mohlo být dosaženo ve výše popsaných případech. V případě zdanění jen osobních vozidel není číslo naprosto správné, protože v rámci výpočtu musela být některá vozidla vyřazena. Z toho lze usuzovat, že tato částka by měla být vyšší. Přesto lze říct, že toto je minimální částka, které lze při výběru dosáhnout. Naopak v případě výpočtu, kdy byla brána veškerá vozidla, u kterých je znám objem motoru, tak můžeme brát tento výnos jako maximální hodnotu. V této maximální částce jsou zahrnuty i výnosy z vozidel, u kterých není žádoucí je zdaňovat. Může se jednat o případy vozidel zdravotně postižených osob, jsou zde zahrnuty motocykly a další vozidla. Proto se takové částky jistě nedosáhne.

4.4 Rozpočet Státního fondu dopravní infrastruktury

Rozpočet je tvořen zároveň se střednědobým výhledem. Na rok 2015 byl stanoven vyrovnaný rozpočet ve výši 44 mld. Kč a v letech 2016 a 2017 je rozpočet stanoven nevyrovnaně (kdy výdaje jsou vyšší než příjmy) na 43 mld. Kč. V roce 2016 výdaje převyšují příjmy o 15,4 mld. Kč a v roce 2017 je to 6,1 mld. Kč.

Před sestavením rozpočtu se vycházelo z požadavků příjemců, které nezohledňovaly finanční limity. Tyto požadavky ukazují celkový přehled o potřebách tohoto sektoru. Požadavky byly upraveny podle stanovisek Státního fondu dopravní infrastruktury a Ministerstva dopravy. Dalším měřítkem pro úpravu požadavků byla připravenost akcí a dostupnost finančních zdrojů. Příjmy jsou určovány na základě směrných čísel Ministerstva financí.

V následujících tabulkách jsou uvedeny požadavky konkrétních žadatelů na národní zdroje a velikost příjmů Státního fondu dopravní infrastruktury.

Tabulka č. 4-3 - Požadavky žadatelů na národní zdroje v mil. Kč

Žadatel	2014 schválený rozpočet	2015 požadavky	2016 požadavky	2017 požadavky
Ředitelství silnic a dálnic ČR	27 166	32 427	32 451	21 906
Správa železniční dopravní cesty	17 669	31 652	21 581	21 674
Ředitelství vodních cest ČR	344	467	572	981
Regionální dráhy	244	137	125	111
Technická správa komunikací hlavního města Prahy	100	1 246	1 174	2 481
Projekty	200	100	100	100
Bezpečnost	150	150	150	150
Bezpečnost - zklidnění dopravy	100	100	100	100
Cyklostezky	150	150	150	150
Středočeský kraj	115	122	0	0
Žadatelé celkem	46 238	66 551	56 402	47 652
Emise dálničních kupónů	268	268	268	268
Provozní výdaje SFDI	94	94	94	94
SFDI celkem	362	362	362	362
CELKEM	46 600*	66 913	56 764	48 014
Limity rozpočtu	46 600	44 000	43 000	43 000
Rozdíl	0	-22 913	-13 764	-5 014

* včetně nároků (převod z roku 2013)

Zdroj: Rozpočet Státního fondu dopravní infrastruktury na rok 2015 a střednědobý výhled na roky 2016 a 2017

Tabulka č. 4-4 - Přehled příjmů Státního fondu dopravní infrastruktury v mil. Kč

Druh příjmu	rozpočet 2014	rozpočet 2015	výhled rozpočtu 2016	výhled rozpočtu 2017
převody výnosů silniční daně	5 775	5 400	5 400	5 400
převody podílu z výnosů spotřební daně	7 262	7 200	7 300	7 400
poplatky za užívání dálnic a rychlostních silnic	3 951	4 100	4 200	4 200
převody výnosů z mýtného	8 421	8 200	8 200	8 200
dotace ze státního rozpočtu	31 216	19 100	17 900	17 800
Příjmy SFDI	59 513	44 000	43 000	43 000

Zdroj: Rozpočet na rok 2015 a střednědobý výhled na roky 2016 a 2017, Výroční zpráva a účetní závěrka Státního fondu dopravní infrastruktury

Jak je vidět z tabulky č. 4-3 s požadavky žadatelů, množství prostředků, které by bylo třeba do tohoto sektoru dostat je velké. Bohužel se obávám, že ani zavedení silniční daně na všechna vozidla a případně i motocykly po vzoru jiných států by nepomohlo k úplnému osvobození od příspěvků státu. Alespoň ne hned od začátku zavedení.

Z tabulky příjmů je vidět, že dotace ze státního rozpočtu jsou ve výši 19 100 mil. Kč podle předpokládaného rozpočtu roku 2015. Zbývající příjmy 24 900 mil. Kč jsou tvořeny fungováním současného systému zdaňování dopravy – výběr silniční daně, mýtného, dálniční poplatky a část z výnosů spotřebních daní. V roce 2014 se dosáhlo příjmů 25 409 mil Kč, což je víc než se předpokládá v roce 2015.

Zvýšení výnosů silniční daně by mohlo mít dva důsledky:

- a) sníží se dotace státu a tak pravděpodobně nedojde k zásadní změně situace na českých silnicích – co se týká stavu,
- b) dotace státu stále zůstane na stejné (nebo přiměřeně stejné) úrovni, což by mohlo mít kladné důsledky na kvalitu ale i bezpečnost na silnicích.

Já bych zvolila střední cestu, která by znamenala postupné snižování úrovně dotací s ohledem na stav silnic a dálnic a na plánovaných projektech. To by znamenalo uvolnění prostředků státního rozpočtu v budoucnu a možnost pro vládu přesunout tyto „přebytečné“ finance do jiné kapitoly státního rozpočtu.

Pravděpodobně by došlo k snižování dotací státu, což lze dokázat současnou praxí u státních organizací nebo obcí. Jedná se o situaci, kdy obce ušetří peníze nebo je využijí efektivněji a v dalším roce dostanou v rámci rozpočtu méně prostředků.

Informace o rozpočtu SFDI jsou dostupné ze zdroje [42].

4.5 Základní pravidla nového systému

V této podkapitole se budu snažit shrnout, porovnat a začlenit přístupy k silniční dani podle vybraných států a nastavit základní pravidla, která by se u této daně používala.

Poplatník:

Poplatníky by byli všichni majitelé osobních, nákladních i terénních vozidel, kteří by byli zapsáni v technickém průkazu a registru vozidel jako provozovatelé. V porovnání

s ostatními státy bychom stále zvýhodňovali vlastníky motocyklů, mopedů apod. Otázkou do budoucna by bylo, jestli zavést daňovou povinnost i pro ně.

Osvobození, snížení a slevy na dani:

Stále by měla platit některá pravidla pro osvobození, která by projevovала solidaritu například s tělesně postiženými lidmi a ohled na veřejné zájmy.

Z toho důvodu by měla být i po vzoru ostatních států osvobozena vozidla pro tělesně postižené osoby, vozidla záchranných bezpečnostních sborů (například zdravotnická, hasičská, horská i důlní záchranná služba a policejní vozidla), vojenská vozidla. Dále také vozidla diplomatických a konzulárních úřadů, vozidla údržby a vozidla zabezpečující osobní linkovou přepravu.

Aktuálně jsou osvobozena vozidla s hmotností do 12 tun, pokud mají elektrický či hybridní pohon nebo jako palivo používají LPG (zkapalněný ropný plyn) nebo CNG (stlačený zemní plyn) nebo používají kombinaci benzínu a etanolu 85. V současnosti je toto osvobození používáno jako motivace k přechodu k ekologičtějšímu provozu vozidel. Tento záměr je jistě důležitý pro budoucí životní prostředí a ovzduší. Na druhé straně stále se jedná o vozidlo, které jezdí po pozemních komunikacích, které je třeba udržovat a pro větší komfort, bezpečnost a „konkurenceschopnost“ modernizovat. Proto by určitou částí měla i tato vozidla přispívat do systému. Zvolila bych tedy systém zvýhodnění, ale zcela bych je ze zdanění nevyklučovala. Což odpovídá i názorům respondentů dotazníků, kteří by souhlasili se snížením daňové povinnosti oproti běžné dani.

Snížení základní sazby daně je v současnosti možné u činností výrobní povahy v rostlinné výrobě, dále podle stáří vozidla. Obě tato snížení mají své opodstatnění a do určité míry korespondují s pravidly v ostatních státech. Obzvláště snížení podle stáří vozidla je důležité kvůli míře znečištění ovzduší.

Další 100% snížení je u vozidel od 3,5 tun do 12 tun u veřejně prospěšných poplatníků, fyzických osob, které nepoužívají pro samostatnou činnost (podnikání) a u výcvikových vozidel, ale opět jen v případě, že nejsou používána pro činnosti, které spadají do zdanění příjmů. Snížení bych zachovala pouze pro veřejně prospěšné

poplatníky a na výcviková vozidla. V tomto případě bych zachovala podmínku, že jsou používána pro činnosti, které nespadají mezi činnosti zdaňované daní z příjmů.

Naopak vozidlům s registrací do 31. 12. 1989 se základní sazba daně zvyšuje o 25 %. Toto opatření opět poukazuje na ochranu životního prostředí, které starší vozidla více poškozují, a plně s ním souhlasím.

Slevy na dani jsou v současnosti uplatňovány na kombinovanou dopravu. Tato sleva je uplatňována v souladu se směrnicí EU, které takové zvýhodnění nařizuje. Její zrušení není možné a navíc není ani žádoucí. Jedná se opět o zvýhodnění provozu, který je šetrnější k životnímu prostředí a zároveň méně zatěžuje silnice.

Základ daně:

Podle dotazníku by základ daně měl být zdvihový objem motoru (cm³), hmotnost náprav a počet náprav u návěsů – současný systém fungující pro podnikatele. Druhou nejčastější volbou byly emise, které by byly žádoucí ze strany Evropské unie.

V porovnání se všemi vybranými státy a doporučeními v návrhu směrnice bych byla pro kombinaci obou přístupů. Pokryje to rozdíly v druhu vozidla a zároveň i stránku ochrany životního prostředí. Dalším parametrem, který by mohl do velikosti daně zasáhnout, je hmotnost vozidla.

Zdaňovací období:

Zdaňovacím obdobím by byl stále kalendářní rok.

Vznik a zánik daňové povinnosti:

Daňová povinnost vznikne v měsíci registrace vozidla a končí v okamžiku změny majitele (poplatníka) v registru vozidel. Původní majitel naposledy zaplatí daň za měsíc předcházející zápisu a nový majitel již v měsíci, ve kterém je zapsán do registru vozidel. V případě, že by vozidlo bylo vyřazeno, sešrotováno nebo jinak vyřazeno z provozu aniž by byl vlastníkem někdo jiný, platila by se silniční daň ještě za měsíc, kdy bylo vozidlo „zlikvidováno“. Likvidace by ale musela být řádně potvrzena.

Stále by platila pravidla pro poměrný výpočet podle měsíců. Pro současný systém je podstatný podnikatelský účel používání vozidla. V novém systému by byla klíčová registrace a záznam v registru vozidel.

Povinnost placení záloh bych ponechala pouze pro podnikatelské subjekty. Zároveň bych ale dala možnost placení záloh i ostatním, jako dobrovolnou záležitost.

Rozpočtové určení daně:

Dopravní síť provází problém, který se nazývá „problém last mile“. Tento problém souvisí s návazností silnic II. a III. třídy na dálnice, rychlostní silnice a silnice I. třídy. V současnosti je upřednostňována oprava rychlostních silnic a důležitých páteřních silnic na úkor silnic II. a III. třídy, které jsou tím pádem silně podfinancovány. Obdobná situace je i u některých silnic hlavního města Prahy. Podfinancování má negativní vliv na celkovou efektivitu v dopravě. I Státní fond dopravní infrastruktury vnímá tuto situaci jako velmi závažnou, v současnosti ale chybí prostředky, které by tuto situaci napravily.

Z těchto důvodů bych výnosy silniční daně rozdělovala krajům nebo obcím, které by tím pádem mohly lépe zajišťovat údržbu i modernizaci silnic nižších tříd. Předpokládala bych, že by přesunutí této starosti na obce či kraje bylo i efektivnější.

U nově zaregistrovaných vozidel by platební výměr byl vytvořen jednoduše a s malými náklady pro poplatníky. Již při registraci vozidla by se poplatník dozvěděl o velikosti daně, kterou bude muset uhradit. Automaticky by se údaje o poplatníkovi i vozidlu, mohly poslat na příslušnou daňovou správu či obec a tím zajistit výběr této daně.

Problematictější je situace pro již fungující vozidla a obzvláště u vozidel, které v registru obsahují nějakou chybu anebo nevyplněná pole. V těchto případech by bylo zapotřebí kontaktovat majitele a chyby i nesrovnalosti odstranit, což může představovat velké náklady jak pro státní správu, tak pro poplatníky – majitele vozidel. Kontakt by mohl proběhnout i způsobem, že by se poplatníkům poslal platební výměr s odkazem, že by se v případě nesrovnalostí majitelé dostavili k určenému zaměstnanci správce daně. Tento způsob by mohl alespoň částečně ušetřit náklady. Kladem této situace by bylo vyčištění registru vozidel a zaktualizování údajů včetně údajů o majitelích vozidel.

V následující tabulce je znázorněno porovnání současného a nového systému silniční daně.

Tabulka č. 4-5 - Srovnání systémů silniční daně

Konstrukční prvky daně	Aktuální systém	Nový systém
Předmět daně	vozidla používaná pro podnikání	všechna vozidla – osobní, nákladní a terénní
Osvobození	a) motocykly a čtyřkolky b) diplomatické a konzulární účely c) linková vnitrostátní přeprava – 80 % km pro svůj účel d) ozbrojené složky, záchranné sbory a údržbová vozidla e) ekologičtější provoz - LPG, CNG, elektromotory	a) motocykly a čtyřkolky b) diplomatické a konzulární účely c) linková vnitrostátní přeprava – 100 % km pro svůj účel d) ozbrojené složky, záchranné sbory a údržbová vozidla
Poplatníci	provozovatel zapsaný v technickém průkazu	provozovatel zapsaný v technickém průkazu
Základ daně	osobní vozidla – zdvihový objem motoru ostatní vozidla – povolená hmotnost na nápravy a počet náprav	osobní vozidla – zdvihový objem motoru a množství emisí CO ₂ ostatní vozidla – povolená hmotnost na nápravy a počet náprav a množství emisí CO ₂
Snížení sazby daně	a) rostlinná výroba b) snížení podle stáří vozidla c) veřejně prospěšní poplatníci pro činnosti mimo daň z příjmů d) fyzické osoby pro činnosti mimo daň z příjmů e) výcviková vozidla v případě činnosti mimo daň z příjmů	a) rostlinná výroba b) snížení podle stáří vozidla c) veřejně prospěšní poplatníci pro činnosti mimo daň z příjmů d) výcviková vozidla v případě činnosti mimo daň z příjmů e) ekologičtější provoz - LPG, CNG, elektromotory
Zvýšení	o 25 % při registraci do 31. 12. 1989	o 25 % při registraci do 31. 12. 1989

Zdroj: vlastní

Při rozhovorech s některými dotazovanými se řešila spravedlnost z pohledu zvýhodnění podnikatelů, kteří si mohou v daňových příznacích zohlednit zaplacenou daň z přidané hodnoty, spotřební daně a zároveň i samotnou zaplacenou silniční daň. Což běžní obyvatelé nemohou.

Tato situace skutečně existuje a z takto podané strany jsou podnikatelé skutečně ve výhodě. Ovšem na druhou stranu podnikatelé zahrnují náklady na dopravu do svých

zakázek nebo cen zboží a tudíž konkrétně daň z přidané hodnoty opět odvádějí do státního rozpočtu. Zároveň taková doprava zvýší cenu zakázky či zboží, čímž se zvýší základ daně z příjmů. Tato úvaha je jasná již z účelu založení běžných kapitálových společností, které jsou založeny za účelem generování zisku, takže v cenách zohledňují veškeré náklady.

Problematická se mi zdá možnost odpočtu zaplacené silniční daně jako daňově uznatelného nákladu, který by mohl být zrušen, čímž by se situace vyrovnala s pozicí občanů. Navíc podnikatelé většinou vlastní i jiná vozidla, než vozidla pro podnikání a v té chvíli jsou v naprosto stejné pozici jako ostatní nepodnikající osoby.

Závěr

Tato práce obsahuje informace o financování a správě silnic a dálnic v České republice. Jsou zde popsány funkce a činnosti Státního fondu dopravní infrastruktury a Ředitelství silnic a dálnic. Dále byla v práci vysvětlována pravidla fungování silniční daně v současnosti. Zdrojem informací byly internetové stránky, zřizovací listiny a zákony jednotlivých institucí a zákon o silniční dani ve znění platném pro rok 2015. Což je v podstatě stejné znění jako v roce 2016, protože se s žádnými změnami od nového roku nepočítá. Kromě tohoto českého pohledu je v práci zmapována situace v rámci Evropské unie. Jsou zde popsány koordinační a harmonizační prostředky včetně popisu hlavních směrnic, které ovlivňují situaci v dopravě. Důležitý pro tuto práci byl návrh směrnice o zdanění osobních automobilů, který naznačuje, jakým směrem by se zdanění takovýchto statků mělo ubírat.

Dalším informačním kanálem pro rozhodnutí ohledně zdanění osobních vozidel jsou přístupy okolních států. Kromě obecných informací o přístupu zdanění našich sousedních států, podrobně popisují přístupy 5 států Evropské unie, které zahrnují zdanění všech vozidel vč. motocyklů. Jedná se o Německo, Rakousko, Chorvatsko, Finsko a Portugalsko.

Zdrojem těchto informací byly dokumenty vydávané Evropskou komisí, Eurostatem, stránky daňových správ jednotlivých vybraných států a údaje OECD ohledně daňových výnosů v jednotlivých státech.

V poslední části práce jsem analyzovala výsledky svého dotazníkového šetření, které mělo určit názor občanů na zdanění všech motorových vozidel. Bohužel názor nebyl nikterak pozitivní. V České republice převládá silný odpor k placení jakýchkoliv daní a silniční daň není výjimkou. Přesto se našli občané, kteří by se zavedením souhlasili, za předpokladu, že by se zlepšil stav silnic. V další části je ukázána analýza a postup výpočtu celkového výnosu silniční daně podle statistik zveřejňovaných Ministerstvem dopravy. Tento výpočet byl zkomplikován nedostatky v datech, které ministerstvo vydává. Stejně nedostatky se pravděpodobně vyskytují i v Centrálním registru vozidel, ze kterých statistiky vycházejí, naznačuje to i popis zveřejněný na stránkách Ministerstva vnitra (dřívější správce). Tyto nedostatky by do jisté míry mohlo

minimalizovat zavedení plošné silniční daně, kdy by se museli majitelé přihlásit k placení daně nebo by k tomuto placení museli být vyzváni. Což může představovat vysoké náklady pro poplatníky i daňové správy. Mohlo by to ale zlepšit evidenci, která by byla i pravidelně aktualizovaná, protože, který Čech by byl ochoten platit silniční daň za vozidlo, které nevyužívá. Toto tvrzení podporují i odpovědi z dotazníku.

V závěru kapitoly jsou stanovena pravidla nového systému, který si bere vzor z jiných států a z návrhu směrnice, kterou vydala Evropská unie.

Vybírání silniční daně od všech vlastníků vozidel není ve světě nijak výjimečnou záležitostí. Z tohoto pohledu by nebylo nijak zvláštní, kdyby taková daň byla zavedena i u nás. Během dokončování této práce se objevil názor od Sdružení automobilového průmyslu, že by se měla silniční daň rozšířit i na osobní vozidla používaná i jinak než pro podnikání. Z této informace je jisté, že se toto téma bude diskutovat častěji, protože je to možný zdroj prostředků pro zlepšení stavu silnic a obměnu vozového parku, který bude šetrnější k životnímu prostředí. Z toho důvodu považuji toto téma za aktuální.

I to lze podložit mojí analýzou a výpočtem potenciálního výnosu silniční daně. Ve svých výpočtech беру do úvahy 2 varianty:

- 1) daň vypočtená pouze z osobních vozidel, u kterých bylo možné daň vypočítat,
- 2) daň vypočtená ze všech vozidel ze statistik.

Výpočet v prvním případě byl výrazně zkomplikován spojováním dvou tabulek, aby byly k dispozici všechny potřebné údaje. Abych se vyhnula problémům se spojováním tabulek, žádala jsem na Ministerstvu dopravy o tabulku, ve které by byly všechny potřebné údaje, ale žádná odpověď mi nepřišla. Dalším důležitým bodem bylo vybrat jen ta správná osobní vozidla, kde se opět objevovaly chyby a to jak v názvech vozidel, tak i v zařazení do skupin a kategorií. Výsledný výnos 6,7 miliard při tomto výpočtu může být brán jako minimální hranice výnosu. V porovnání se současným výnosem silniční daně kolem 5 miliard je tento potenciální výnos vyšší a tudíž by přinášel více prostředků do rozpočtu a tím i více prostředků na rozvoj silnic a dálnic.

V druhém případě se výpočet obešel bez spojování tabulek, ale bylo nutné stanovit při výpočtu zjednodušení. V tomto případě se silniční daň počítala u všech vozidel podle objemu motoru v cm^3 , což opět není zcela objektivní, protože nákladní vozidla se v současnosti počítají podle počtu náprav a hmotnosti na nápravu. Výnos 17 miliard

z tohoto výpočtu můžeme částečně brát jako přibližnou horní hranici výnosů. Ovšem v případě, že by se do výpočtu zahrnuly počty náprav a jejich hmotnosti, výnos by mohl být ještě větší a to kvůli velikosti sazeb u nákladních vozidel.

V rámci svého výpočtu jsem vytvořila skript, který lze použít na aktualizovaná data, za podmínky stejných názvů u jednotlivých sloupců jako v tabulkách, které byly použity v mých výpočtech. Skript umožňuje výpočet nejen zopakovat, ale také měnit parametry systému silniční daně jako jsou např. velikosti snížení daně, délky období, po které se snížení daně počítá nebo základní sazby daně.

V našich podmínkách je ale klíčovým bodem efektivní vynakládání prostředků na zlepšení stavu a bezpečnost na silnicích. Bohužel velmi často se v médiích a nakonec i u soudů objevují kauzy, kdy byly neefektivně vynaloženy rozpočtové zdroje, veřejné zakázky byly předraženy nebo v nejhorším případě byly prostředky odcizeny. Toto je podle mého názoru klíčový bod, který ovlivňuje mínění občanů na vybírání daní. Obdobné názory se objevovaly i v odpovědích respondentů z dotazníku.

Je otázkou budoucnosti jestli se tyto závažné problémy alespoň částečně eliminují a se zdroji se bude zacházet hospodárně a efektivně, což by pro občany byl jistě pozitivní vzkaz.

Seznam použité literatury a pramenů

- [1] Sněmovní tisk 557/0. Poslanecká sněmovna Parlamentu České republiky. [online]. 23. 7. 2015 [cit. 2015-12-20]. Dostupné z: <http://www.psp.cz/sqw/text/tiskt.sqw?O=7&CT=557&CT1=0>
- [2] Internetové stránky Státního fondu dopravní infrastruktury [online]. Praha: SFDI ČR. Dostupné z WWW: <<http://www.sfdi.cz>>.
- [3] Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích
- [4] Statut Státního fondu dopravní infrastruktury. *Statut Státního fondu dopravní infrastruktury*. [online]. [2015] [cit. 2015-12-20]. Dostupné z: <http://www.sfdi.cz/>
- [5] Ředitelství silnic a dálnic ČR. *Ředitelství silnic a dálnic České republiky*. [online]. [2015] [cit. 2015-12-20]. Dostupné z: <https://www.rsd.cz/wps/portal/>
- [6] Zřizovací listina Ředitelství silnic a dálnic ČR
- [7] VANČUROVÁ, Alena, Lenka LÁCHOVÁ a Jana VÍTKOVÁ. *Daňový systém ČR 2014*. V Praze: 1. VOX, 2014, s. 259 - 269. *Ekonomie* (1. VOX). ISBN 978-80-87480-23-6.
- [8] TESAŘOVÁ, Zdeňka. *Zákon o dani silniční: komentář s příklady*. Vyd. 1. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2013, xiii, 125 s. *Komentáře* (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7357-277-8.
- [9] KUBÁTOVÁ, Květa. *Daňová teorie a politika*. 5., aktualiz. vyd. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2010, 275 s. ISBN 978-80-7357-574-8.
- [10] Zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční (současné i minulé znění)
- [11] BRYCHTA, Ivan, Marie HAJŠMANOVÁ a Petr KAMENÍK. *Tabulky a informace pro daně a podnikání 2015*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 3/2015n. 1. ISBN 978-80-7478-772-0.
- [12] Zákon č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů
- [13] Daňová statistika. *Finanční správa*. [online]. [2014] [cit. 2015-12-20]. Dostupné z: <http://www.financnisprava.cz/cs/dane-a-pojistne/analyzy-a-statistiky/danova-statistika>
- [14] NERUDOVÁ, Danuše. *Harmonizace daňových systémů zemí Evropské unie*. 3., přeprac. a rozš. vyd. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2011, 319 s. *Daňová řada* (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7357-695-0.
- [15] ŠIROKÝ, Jan. *Daně v Evropské unii: daňové systémy všech 27 členských států EU a Chorvatska: legislativní základy daňové harmonizace včetně judikátů SD: odraz*

ekonomické krize v daňové politice EU. 5., aktualiz. a přeprac. vyd. Praha: Linde, 2012, 400 s. ISBN 978-80-7201-881-9.

[16] Doprava v březnu 2015. *EUROSKOP*. [online]. 09. 04. 2015 [cit. 2015-12-20]. Dostupné z: <https://www.euroskop.cz/8454/25594/clanek/doprava-v-breznu-2015/>

[17] Doprava v dubnu 2015. *EUROSKOP*. [online]. 08. 05. 2015 [cit. 2015-12-20]. Dostupné z: <https://www.euroskop.cz/8454/25727/clanek/doprava-v-dubnu-2015/>

[18] Zdaňování vozidel v České republice a některých zemích Evropské unie. *Daňáři online*. [online]. 01. 03. 2012 [cit. 2015-12-20]. Dostupné z:

[http://www.danarionline.cz/archiv/dokument/doc-d37504v47401-zdanovani-vozidel-v-ceske-republice-a-nekterych-zemich-](http://www.danarionline.cz/archiv/dokument/doc-d37504v47401-zdanovani-vozidel-v-ceske-republice-a-nekterych-zemich-evro/?search_query=$index=81|$index=725|$index=778%20$source=1|$source=17)

[evro/?search_query=\\$index=81|\\$index=725|\\$index=778%20\\$source=1|\\$source=17](http://www.danarionline.cz/archiv/dokument/doc-d37504v47401-zdanovani-vozidel-v-ceske-republice-a-nekterych-zemich-evro/?search_query=$index=81|$index=725|$index=778%20$source=1|$source=17)

[19] Revenue Statistics 2014. *OECD iLibrary*. [online]. 10. 12. 2014 [cit. 2015-12-20].

Dostupné z: http://ec.ehttp://www.oecd-ilibrary.org/taxation/revenue-statistics-2014_rev_stats-2014-en-fr;jsessionid=jxh04yq318id.x-oecd-live-03uropa.eu/eurostat/web/labour-market/earnings/database

[20] Revenue Statistics 2015. *OECD iLibrary*. [online]. 03. 12. 2015 [cit. 2015-12-20].

Dostupné z: http://www.oecd-ilibrary.org/taxation/revenue-statistics_19963726

[21] Návrh směrnice Rady o daních v oblasti osobních vozidel. *EUR-Lex – Access to European Union law*. [online]. 05. 07. 2005 [cit. 2015-12-20]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX:52005PC0261>

[22] COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT Annex to the: Proposal for a Council Directive on passenger car related taxes. *European Commission*. [online]. 05. 07. 2005 [cit. 2015-12-20]. Dostupné z:

http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/taxation/other_taxes/passenger_car/impact_assessment_EIAfinal_en.pdf

[23] Council Directive 92/106/EEC of 7 December 1992 on the establishment of common rules for certain types of combined transport of goods between Member States. *EUR-Lex – Access to European Union law*. [online]. [cit. 2015-12-20]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?qid=1437909670044&uri=CELEX:31992L0106>

[24] Výběr poplatků za těžká nákladní vozidla: směrnice o euroviněťě. *EUR-Lex – Access to European Union law*. [online]. 30. 04. 2015 [cit. 2015-12-20]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=URISERV:l24045b>

- [25] SMĚRNICE RADY 96/53/ES. *EUR-Lex – Access to European Union law*. [online]. [cit. 2015-12-20]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?qid=1438009841295&uri=CELEX:01996L0053-20150526>
- [26] SMĚRNICE RADY 96/53/ES. *EUR-Lex – Access to European Union law*. [online]. 9. 3. 2002 [cit. 2015-12-20]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:1996L0053:20020309:CS:PDF>
- [27] Kraftfahrzeugsteuer. *Zoll De*. [online]. [2015] [cit. 2015-12-20]. Dostupné z: http://www.zoll.de/DE/Privatpersonen/Kraftfahrzeugsteuer/kraftfahrzeugsteuer_node.html
- [28] Doprava v červnu 2015. *EUROSKOP*. [online]. 05. 08. 2015 [cit. 2015-12-20]. Dostupné z: <https://www.euroskop.cz/8454/26108/clanek/doprava-v-cervnu-2015/>
- [29] Německo od roku 2016 zpoplatní dálnice pro osobní auta. *České noviny*. [online]. 27. 03. 2015 [cit. 2015-12-20]. Dostupné z: <http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/nemecko-od-roku-2016-zpoplatni-dalnice-pro-osobni-auta/1197859>
- [30] Kraftfahrzeugsteuer. *Bundesministerium für Finanzen*. [online]. [2015] [cit. 2015-12-20]. Dostupné z: <https://www.bmf.gv.at/steuern/fahrzeuge/kraftfahrzeugsteuer.html>
- [31] POREZNI SUSTAV REPUBLIKE HRVATSKE. *Ministarstvo financija Hrvatska Republika*. [online]. [2013] [cit. 2015-12-20]. Dostupné z: http://www.porezna-uprava.hr/HR_porezni_sustav/Stranice/naslovna_tablica_psrh.aspx
- [32] Motor vehicles tax – Special tax on motor vehicles (Croatia). *European Commission*. [online]. 27. 04. 2015 [cit. 2015-12-20]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/taxation_customs/tedb/taxDetail.html?id=3222/1424159082&taxType=Other+indirect+tax
- [33] Structure and amount of tax. *Finnish Transport Safety Agency*. [online]. [cit. 2015-12-20]. Dostupné z: http://www.trafi.fi/en/road/taxation/vehicle_tax/structure_and_amount_of_tax#beginning
- [34] Motor vehicles tax – Car tax (Finland). *European Commission*. [online]. 30. 04. 2014 [cit. 2015-12-20]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/taxation_customs/tedb/taxDetail.html?id=253/1388754737&taxType=Other+indirect+tax

- [35] Motor vehicles tax – Vehicle tax (Finland). *European Commission*. [online]. 15. 06. 2015 [cit. 2015-12-20]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/taxation_customs/tedb/taxDetail.html?id=621/1424159141&taxType=Other+indirect+tax
- [36] Motor vehicles tax – Circulation tax (Portugal). *European Commission*. [online]. 27. 03. 2015 [cit. 2015-12-20]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/taxation_customs/tedb/taxDetail.html?id=467/1424159320&taxType=Other+direct+tax
- [37] Motor vehicles tax (Portugal). *European Commission*. [online]. 12. 10. 2011 [cit. 2015-12-20]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/taxation_customs/tedb/taxDetail.html?id=468/1313712000&taxType=Other+indirect+tax
- [38] Database. *Eurostat*. [online]. [cit. 2015-12-20]. Dostupné z: <http://ec.europa.eu/eurostat/web/labour-market/earnings/database>
- [39] Centrální registr vozidel. *Ministerstvo vnitra České republiky*. [online]. 18. 7. 2012 [cit. 2015-12-20]. Dostupné z: <http://www.mvcr.cz/clanek/centralni-registr-vozidel-865510.aspx>
- [40] Applications for Python. *Python*. [online]. [2015] [cit. 2015-12-20]. Dostupné z: <https://www.python.org/about/apps/>
- [41] Statistiky vyplývající z Centrálního registru vozidel vedené na Ministerstvu dopravy. *Ministerstvo dopravy České republiky*. [online]. [2015] [cit. 2015-12-20]. Dostupné z: http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni_doprava/Dovoz_registrace_a_schvalovani_vozidel/Registrace+vozidel/Statistiky+vyplývající+z+Centr%C3%A1ln%C3%ADho+registru+vozidel/Statistiky+vyplývající+z+Centralního+registru+vozidel+vedené+na+Ministerstvu+dopravy.htm
- [42] Rozpočet SFDI. *Státní fond dopravní infrastruktury*. [online]. [2015] [cit. 2015-12-20]. Dostupné z: <http://www.sfdi.cz/rozpocet-sfdi-a-cerpani/rozpocet-sfdi/>

Seznam tabulek, grafů, schémat a obrázků

Grafy:

Graf č. 2-1 - Daňový mix v ČR	13
Graf č. 2-2 – Vývoj inkasa silniční daně v ČR.....	13
Graf č. 3-1 - Výnosy daní z motorových vozidel ve vybraných státech	39
Graf č. 4-1 - Základ silniční daně.....	58
Graf č. 4-2 - Jaké jsou nejčastější formy zvýhodnění ekologického provozu	59

Obrázky:

Obrázek č. 2-1 – Názorná ukázka - nápravy, přívěs, návěs.....	19
---	----

Schémata:

Schéma č. 1-1 - Rozpočtová soustava	4
Schéma č. 2-1 - Daňový systém ČR	12
Schéma č. 3-1 - Instituce Evropské unie	27
Schéma č. 3-2 - Prameny práva Evropské unie	28

Tabulky:

Tabulka č. 2-1 – Roční sazba daně pro osobní automobily.....	19
Tabulka č. 2-2 - Snížení roční sazby daně	21
Tabulka č. 2-3 - Slevy na dani	23
Tabulka č. 3-1 - Částky daně u osobních automobilů.....	47
Tabulka č. 3-2 - Částky daně u motocyklů.....	47
Tabulka č. 3-3 - Sazby daně u osobních automobilů	50
Tabulka č. 3-4 - Kategorie vozidel.....	51
Tabulka č. 3-5 - Velikost roční silniční daně	53
Tabulka č. 3-6 - Podíl roční silniční daně na ročních a měsíčních příjmech.....	54
Tabulka č. 4-1 - Počty respondentů podle věkových hranic	55
Tabulka č. 4-2 - Počty respondentů podle zaměstnání	56
Tabulka č. 4-3 - Požadavky žadatelů na národní zdroje v mil. Kč	66
Tabulka č. 4-4 - Přehled příjmů Státního fondu dopravní infrastruktury v mil. Kč	66
Tabulka č. 4-5 - Srovnání systémů silniční daně	71

Seznam příloh

1. *Oddíl 01 klasifikace CZ-CPA*
2. *Sazby silniční daně u nákladních a ostatních vozidel*
3. *Příloha 18 k vyhlášce č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích*
 - *Podrobné rozdělení druhů vozidel, používání názvů a zkratk druhů vozidel pro vyplňování technických průkazů, technických osvědčení a schvalovacích dokumentů k vozidlům (K § 19 odst. 8 zákona a k příloze k zákonu odst. 3)*
4. *Daňové přiznání k silniční dani za kalendářní rok 2014*
5. *Technický průkaz vozidla – nákladní automobil (tahač návěsů), osobní automobil*
6. *Dotazník*
7. *Skript výpočtu*

Příloha č. 1 – Oddíl 01 klasifikace CZ-CPA

01.61 Podpůrné služby pro rostlinnou výrobu

01.61.1 Podpůrné služby pro rostlinnou výrobu

01.61.10 Podpůrné služby pro rostlinnou výrobu

Zahrnuje:

- přípravu polí
- setí a sázení, pěstování a hnojení kultur
- postřik kultur, vč. leteckého
- ochranu proti škůdcům v zemědělství
- ořezávání ovocných stromů a vinné révy
- přesazování a jednocení plodin
- sklizeň
- pronájem zemědělských strojů pro rostlinnou výrobu s obsluhou
- udržování zemědělských ploch v dobrém zemědělském a ekologickém stavu
- provozování zemědělských zavlažovacích systémů

Příloha č. 2 – Sazby silniční daně u nákladních a ostatních vozidel

Počet náprav	Hmotnost v tunách	Roční sazba daně
1 náprava	do 1 tuny	1 800 Kč
	nad 1 t do 2 t	2 700 Kč
	nad 2 t do 3,5 t	3 900 Kč
	nad 3,5 t do 5 t	5 400 Kč
	nad 5 t do 6,5 t	6 900 Kč
	nad 6,5 t do 8 t	8 400 Kč
	nad 8 t	9 600 Kč
2 nápravy	do 1 tuny	1 800 Kč
	nad 1 t do 2 t	2 400 Kč
	nad 2 t do 3,5 t	3 600 Kč
	nad 3,5 t do 5 t	4 800 Kč
	nad 5 t do 6,5 t	6 000 Kč
	nad 6,5 t do 8 t	7 200 Kč
	nad 8 t do 9,5 t	8 400 Kč
	nad 9,5 t do 11 t	9 600 Kč
	nad 11 t do 12 t	10 800 Kč
	nad 12 t do 13 t	12 600 Kč
	nad 13 t do 14 t	14 700 Kč
	nad 14 t do 15 t	16 500 Kč
	nad 15 t do 18 t	23 700 Kč
	nad 18 t do 21 t	29 100 Kč
	nad 21 t do 24 t	35 100 Kč
	nad 24 t do 27 t	40 500 Kč
	nad 27 t	46 200 Kč
3 nápravy	do 1 tuny	1 800 Kč
	nad 1 t do 3,5 t	2 400 Kč
	nad 3,5 t do 6 t	3 600 Kč
	nad 6 t do 8,5 t	6 000 Kč
	nad 8,5 t do 11 t	7 200 Kč
	nad 11 t do 13 t	8 400 Kč
	nad 13 t do 15 t	10 500 Kč
	nad 15 t do 17 t	13 200 Kč
	nad 17 t do 19 t	15 900 Kč
	nad 19 t do 21 t	17 400 Kč
	nad 21 t do 23 t	21 300 Kč

	nad 23 t do 26 t	27 300 Kč
	nad 26 t do 31 t	36 600 Kč
	nad 31 t do 36 t	43 500 Kč
	nad 36 t	50 400 Kč
4 nápravy a více náprav	do 18 tun	8 400 Kč
	nad 18 t do 21 t	10 500 Kč
	nad 21 t do 23 t	14 100 Kč
	nad 23 t do 25 t	17 700 Kč
	nad 25 t do 27 t	22 200 Kč
	nad 27 t do 29 t	28 200 Kč
	nad 29 t do 32 t	33 300 Kč
	nad 32 t do 36 t	39 300 Kč
	nad 36 t	44 100 Kč

Zdroj: zákon č. 16/1993 Sb. o dani silniční

Příloha č. 3 – Podrobné rozdělení druhů vozidel

Druh vozidla - příklad:

- osobní automobil
- nákladní automobil - Nákladní automobil je určen pro dopravu nákladu.

Druhem silničního vozidla se rozumí:

- | | |
|------------------------|---|
| a) motocykl | kategorie L |
| b) osobní automobil | kategorie M ₁ |
| c) autobus | kategorie M ₂ a M ₃ |
| d) nákladní automobil | kategorie N |
| e) speciální automobil | kategorie N |
| f) přípojné vozidlo | kategorie O |
| g) ostatní vozidla | kategorie R |
| - jízdní kolo | |
| - potahové vozidlo | |

Druhem zvláštního vozidla se rozumí:

- | | |
|---|--------------------------------|
| a) traktor | kategorie T |
| b) přípojná vozidla traktorů | kategorie O _T |
| c) pracovní stroj | kategorie S _S , Sp, |
| d) nemotorové vozidlo nebo nemotorový
pracovní stroj tažený nebo tlačенý
pěšky jdoucí osobou | |
| e) ostatní vozidla | kategorie R |
| - vozík pro invalidy s ručním nebo
motorickým pohonem, pokud jeho
šířka nebo délka nepřesahuje 1 m,
jeho konstrukční rychlost
nepřevyšuje 6 km.h ⁻¹ nebo jeho
maximální přípustná hmotnost nepřevyšuje 450 kg | |
| - rolba, jednonápravový traktor s přívěsem, čtyřkolka speciální a jiné ... | |

A) kategorie: L - dělí se na:

- o MOPED (zkratka L_A)
- o MOPED - TŘÍKOLKA NEBO LEHKÁ ČTYŘKOLKA (L_B)
- o MOTOCYKL (L_C)
- o MOTOCYKL S POSTRANNÍM VOZÍKEM (L_D)
- o TŘÍKOLKA NEBO ČTYŘKOLKA (L_E)
- o MOTOKOLO (L_M)

B) kategorie M, dělí se na M₁, M₂, M₃

Ba) OSOBNÍ AUTOMOBIL - kategorie M₁

Bb) AUTOBUS - kategorie M₂, M₃

C) NÁKLADNÍ AUTOMOBIL - kategorie N₁, N₂, N₃

D) SPECIÁLNÍ AUTOMOBIL - kategorie N₁, N₂, N₃

SPECIÁLNÍ PŘÍVĚS, NÁVĚS - kategorie O₁, O₂, O₃, O₄

DRUH VOZIDLA (1. řádek) (Zkratka kategorie vozidla)	DRUH VOZIDLA (2. řádek)	DRUH KAROSERIE
(VOZIDLO URČENÉ K DOSTAVBĚ)		
MOTOCYKL	MOPED	NÁKLADNÍ
	MOPED - LEHKÁ ČTYŘKOLKA	KAPOTÁŽ
(LA, LB, LC, LD, LE, LM)	MOPED - MOKIK	POLOKAPOTÁŽ
	MOPED - MOTOKOLO	
	MOPED - SKÚTR	
	MOPED - TŘÍKOLKA	
	S POSTRANNÍM VOZÍKEM	
	SKÚTR	
	SNĚŽNÝ SKÚTR	
	TŘÍKOLKA	
	ČTYŘKOLKA	
	SPORTOVNÍ	
	SPORTOVNÍ - TŘÍKOLKA	
	SPORTOVNÍ - ČTYŘKOLKA	
	SPORTOVNÍ - S POSTRANNÍM VOZÍKEM	
OSOBNÍ AUTOMOBIL		HARDTOP
		SOFTTOP
(M1, M1G)	HATCHBACK	3 DVEŘOVÝ
		5 DVEŘOVÝ
	POŽÁRNÍ	
	KABRIOLET	
	KOMBI	
	KUPÉ	
	LIFTBACK	
	LIMUZÍNA	
	MONTÁŽNÍ	
	OBYTNÝ	
	OSOBNÍ KOMBI	
	PANCÉROVANÝ	
	POLICEJNÍ	
	POHŘEBNÍ	
	ROADSTER	
	SANITNÍ	DNR
		RZP
	SEDAN	
	SPORTOVNÍ	
	TECHNICKÉ POMOCI	
	TECHNICKÝ VYPROŠŤOVACÍ	
	TECHNICKÝ ZÁSAHOVÝ	
	TUDOR	
	ZÁCHRANÁŘSKÝ	
AUTOBUS	DÁLKOVÝ	DVOUPODLAŽNÍ
	MĚSTSKÝ	NÍZKOPODLAŽNÍ
(M2, M3, M2G, M3G)	MEZIMĚSTSKÝ	KLOUBOVÝ
	TŘÍDA A	JEDNOPODLAŽNÍ
	TŘÍDA B	ŠKOLNÍ
		VYHLÍDKOVÝ
NÁKLADNÍ AUTOMOBIL		S NAKLÁDACÍM JEŘÁBEM
NÁKLADNÍ AUTOMOBIL ADR		S NAKLÁDACÍ PLOŠINOU
	CISTERNOVÝ	NA SYPKÉ SUBSTRÁTY
(N1, N2, N3, N1G, N2G, N3G)		NA KAPALINY
		NA ČISTĚNÍ KANALIZACE
	AUTODOMÍCHÁVAČ	

	DOUBLE CAB	
	CHLADÍRENSKÝ	
	ISOTERMICKÝ	
	KABELOVÝ	
	MRAZÍRENSKÝ	
	NOSIČ VÝMĚNNÝCH NÁSTAVEB	KONTEJNEROVÝ
	PANCÉROVANÝ	
	PICK UP	
	POHŘEBNÍ	
	PRO PŘEPRAVU BETONU	
	PRO PŘEPRAVU DŘEVA	DLOUHÉHO DŘEVA
	PRO PŘEPRAVU LODÍ	
	PRO PŘEPRAVU ODPADU	
	PRO PŘEPRAVU VOZIDEL	ODTAHOVÝ
	PRO PŘEPRAVU ŽIVÝCH ZVÍŘAT	
	SKLÁPĚČKOVÝ	
	SKRÍŇOVÝ	SAMOSTATNÁ SKRÍŇ
		FURGON
	VALNÍKOVÝ	
	TAHAČ NÁVĚSŮ	
	TAHAČ PŘÍVĚSŮ	
	(prázdná číselníková položka)	
SPECIÁLNÍ AUTOMOBIL	AUTOJEŘÁB	*možnost použít specifikace
	AUTORÝPADLO	z pracovních strojů
(N1, N2, N3, N1G, N2G, N3G)	ČERPADO BETONU	
	DRTIČ KAMENE	
	ELEKTROCENTRÁLA	
	ESKORTNÍ	
	POŽÁRNÍ	
	KOMPRESOR	
	KOMUNÁLNÍ	
	LABORATORNÍ	
	MONTÁŽNÍ	
	OBYTNÝ	
	POHŘEBNÍ	
	POJÍZDNÁ DÍLNA	
	POJÍZDNÁ KUCHYNĚ	
	POJÍZDNÁ PRODEJNA	
	POLICEJNÍ	
	PONTONOVÝ	
	PRACOVNÍ PLOŠINA	
	PRO PŘEPRAVU OSOB	
	ROZHLASOVÝ	
	TELEVIZNÍ	
	VRTNÁ SOUPRAVA	
	VYPROŠŤOVACÍ	
	ZDRAVOTNICKÝ	
	(prázdná číselníková položka)	
TRAKTOR	KOMUNÁLNÍ	
TRAKTOR KOLOVÝ	LESNICKÝ	
TRAKTOR PÁSOVÝ	ÚZKOROZCHODNÝ	
	NOSIČ NÁRADÍ	
(T1, T2, T3, T4.1, T4.2)	TAHAČ	
	ZEMĚDĚLSKÝ	
	(prázdná číselníková položka)	
OSTATNÍ VOZIDLO	ROLBA	
	JEDNONÁPRAVOVÝ TRAKTOR S PŘÍVĚSEM	
(R)	ČTYŘKOLKA SPECIÁLNÍ	
NÁKLADNÍ PŘÍVĚS		S NAKLÁDACÍM JEŘÁBEM

NÁKLADNÍ PŘÍVĚS ADR		S NAKLÁDACÍ PLOŠINOU
	CISTERNOVÝ	NA SYPKÉ SUBSTRÁTY
(O1, O2, O3, O4)		NA KAPALINY
		NA ČISTĚNÍ KANALIZACE
	CHLADÍRENSKÝ	
	ISOTERMICKÝ	
	KABELOVÝ	
	MRAZÍRENSKÝ	
	NOSIČ VÝMĚNNÝCH NÁSTAVEB	KONTEJNEROVÝ
	PANCÉROVANÝ	
	POHŘEBNÍ	
	PRO PŘEPRAVU BETONU	
	PRO PŘEPRAVU DŘEVA	DLOUHÉHO DŘEVA
	PRO PŘEPRAVU LETADEL	
	PRO PŘEPRAVU LODÍ	
	PRO PŘEPRAVU ODPADU	
	PRO PŘEPRAVU VOZIDEL	ODTAHOVÝ
	PRO PŘEPRAVU ŽIVÝCH ZVÍŘAT	
	SKLÁPĚČKOVÝ	
	SKŘÍŇOVÝ	
	VALNÍKOVÝ	
	PLOŠINOVÝ	
	SIGNÁLNÍ	
	ZA MOTOCYKL	
NÁKLADNÍ NÁVĚS		S NAKLÁDACÍM JEŘÁBEM
NÁKLADNÍ NÁVĚS ADR		S NAKLÁDACÍ PLOŠINOU
	CISTERNOVÝ	NA SYPKÉ SUBSTRÁTY
(O1, O2, O3, O4)		NA KAPALINY
		NA ČISTĚNÍ KANALIZACE
	CHLADÍRENSKÝ	
	ISOTERMICKÝ	
	KABELOVÝ	
	MRAZÍRENSKÝ	
	NOSIČ VÝMĚNNÝCH NÁSTAVEB	KONTEJNEROVÝ
	PANCÉROVANÝ	
	POHŘEBNÍ	
	PRO PŘEPRAVU BETONU	
	PRO PŘEPRAVU DŘEVA	DLOUHÉHO DŘEVA
	PRO PŘEPRAVU LODÍ	
	PRO PŘEPRAVU ODPADU	
	PRO PŘEPRAVU VOZIDEL	ODTAHOVÝ
	PRO PŘEPRAVU ŽIVÝCH ZVÍŘAT	
	SKLÁPĚČKOVÝ	
	SKŘÍŇOVÝ	
	VALNÍKOVÝ	
	PLOŠINOVÝ	
NÁVĚS TRAKTOROVÝ	NÁKLADNÍ	S NAKLÁDACÍM JEŘÁBEM
PŘÍVĚS TRAKTOROVÝ	NÁKLADNÍ	S NAKLÁDACÍ PLOŠINOU
	CISTERNOVÝ	NA SYPKÉ SUBSTRÁTY
(OT1, OT2, OT3, OT4)		NA KAPALINY
		NA ČISTĚNÍ KANALIZACE
	CHLADÍRENSKÝ	
	ISOTERMICKÝ	

	KABELOVÝ	
	MRAZÍRENSKÝ	
	NOSIČ VÝMĚNNÝCH NÁSTAVEB	KONTEJNEROVÝ
	PANCÉROVANÝ	
	POHŘEBNÍ	
	PRO PŘEPRAVU BETONU	
	PRO PŘEPRAVU DŘEVA	DLOUHÉHO DŘEVA
	PRO PŘEPRAVU LODÍ	
	PRO PŘEPRAVU ODPADU	
	PRO PŘEPRAVU VOZIDEL	ODTAHOVÝ
	PRO PŘEPRAVU ŽIVÝCH ZVÍŘAT	
	SKLÁPĚČKOVÝ	
	SKŘÍŇOVÝ	
	VALNÍKOVÝ	
	PLOŠINOVÝ	
SPECIÁLNÍ NÁVĚS	ČERPADLO BETONU	*možnost použít specifikace
SPECIÁLNÍ PRÍVĚS	DRTIČ KAMENE	z pracovních strojů
	ELEKTROCENTRÁLA	
(O1, O2, O3, O4)	POŽÁRNÍ	CISTERNA
		ŽEBŘÍK
	KOMPRESOR	
	KOMUNÁLNÍ	
	LABORATORNÍ	
	MONTÁŽNÍ	
	OBYTNÝ	
	POHŘEBNÍ	
	POJÍZDNÁ DÍLNA	
	POJÍZDNÁ KUCHYNĚ	
	POJÍZDNÁ PRODEJNA	
	POLICEJNÍ	
	PONTONOVÝ	
	PRACOVNÍ PLOŠINA	
	ROZHLASOVÝ	
	TELEVIZNÍ	
	VRTNÁ SOUPRAVA	
	ZDRAVOTNICKÝ	

Příloha č. 4 – Daňové přiznání k silniční dani za kalendářní rok 2014

Než začnete vyplňovat tiskopis, přečtěte si, prosím, pokyny.

01 Finančnímu úřadu pro / Specializovanému finančnímu úřadu
hlavní město Praha

01a Územnímu pracovišti v, ve, pro
Prahu 10

02 Daňové identifikační číslo
C Z 1 1 2 1 1 3 1 1 4 5

03 Rodné číslo (identifikační číslo)

04 Daňové přiznání*)
řádné ☒ XXXX ☒ XXXX

Vytištěno aplikací EPO

05 Počet příloh 0

06 Kód rozlišení typu přiznání / datum
A /

PŘIZNÁNÍ
k dani silniční za kalendářní rok 2014
podle zákona č. 16/1993 Sb., o dani silniční, ve znění pozdějších předpisů

I. ODDÍL
Údaje o poplatníkovi

07 Příjmení

08 Rodné příjmení

09 Titul

10 Jméno(-a)

11 Název právnické osoby
A U T A , s . r . o .

12 Dodatek obchodního jména

13 Adresa místa pobytu fyzické osoby / sídla právnické osoby
a) obec P R A H A 1 0 b) PSČ 1 0 0 0 0

c) ulice a č. orientační (část obce a č. popisné)
M o t o r o v á 1 1 1 / 5

d) stát
Č E S K Á R E P U B L I K A

e) telefon
2 1 1 1 1 2 2 5 5

f) fax

14 Bankovní účet: číslo účtu / směrový kód peněžního ústavu
1 1 0 0 2 2 3 3 / 0 8 0 0

25 5407 MFin 5407 - vzor č. 16 *) nehodící se škrtněte

II. ODDÍL		Čís. řád.	Registrační značka vozidla	První registrace vozidla měsíc / rok	Kód druhu vozidla	(neobsazeno)	Základ daně		Roční (daně) sazba dle § 6 odst. 1, 2 (4) v Kč	Číslo odst. snížení resp. zvýšení roční sazby daně § 6	(neobsazeno)	Počty měsíců (dní) podléhajících u vozidla dani silniční				Daně silniční v Kč bez uplatnění osvobození a slevy	Osvobození dle § 3 v Kč	Sleva na dani dle § 12 v Kč	Daně v Kč	Typ řádku		
15	16						17	18				19	I	II	III						IV	V
1	2AD1111		2/2009	2			2	18,00	23700	6		23	3	3	2	1	14220,00	0,00		28	29	30
FÚ																						
2	2AD2222		6/2011	1			1	1997	3000	6		3	3	3	2	1	1700,00	0,00				
FÚ																						
FÚ																						

III. ODDÍL		Výúčtování daně silniční	Poplatek FÚ	Celková výše daně silniční	Na zálohách zaplacen	Zbývá doplatit	Přepočteno
31							

Datum zjištění důvodů pro podání dodatečného daňového přiznání		Blíže specifikace důvodů	Datum	Kč	FÚ	Datum	Kč
32							
Poplatek FÚ			15.04.2014	6675,00			
Poplatek FÚ			15.07.2014	6675,00			
Poplatek FÚ			15.10.2014	6675,00			
Poplatek FÚ			15.12.2014	4450,00			

PROHLAŠUJI, ŽE VŠECHNY MNOU UVEDENÉ ÚDAJE V TOMTO PŘIZNÁNÍ JSOU PRAVDIVÉ A ÚPLNÉ A STVRZUJI JE SVÝM PODPÍSEM

Údaje o podepisující osobě:		Kód podepisující osoby: 4b		Datum narození / Evidenční číslo osvědčení daňového poradce / IČ právnické osoby	
Eliška Čejková				115116117	
Fyzická osoba oprávněná k podpisu (je-li daňový subjekt či zástupce právnické osoby), s uvedením vztahu k právnické osobě:					
Jméno(-a), příjmení, titul					
Vztah k právnické osobě (jednatel, pověřený pracovník apod.)					
Datum: 15.01.2015					
Kontaktní osoba: Eliška Čejková, Bc.					
Daňový subjekt / osoba oprávněná k podpisu:					
Vlastnoruční podpis daňového subjektu / osoby oprávněné k podpisu					

Příloha č. 5 – Technické průkazy vozidel – nákladní automobil (tahač návěsů) a osobní automobil

TECHNICKÝ POPIS VOZIDLA		ZMĚNA
ZTP č.: 8553-103-09 ES č.: e11*2007/46*0001*09		
1	Druh vozidla: NÁKLADNÍ AUTOMOBIL	
2	BC TAHAČ NÁVĚSŮ	
J	Kategorie vozidla (zkřtkai): N3	
D.1	Tovární značka: VOLVO	
D.2	Typ: FHA3C Varianta: C3XA4F Verze: N5RR3HE71*	
D.3	Ověřovací označení: FH	
E	Identifikační číslo vozidla (VIN): YV2AG20AXDB648398	
3	Výrobce vozidla: VOLVO TRUCK CORP., GÖTEBORG, ŠVÉDSKO	
4	Výrobce: VOLVO POWERTRAIN	
5	Typ: D13C460 EEV P3 Palivo: NM	
P2	Max. výkon [kW] / P4 ot. [min ⁻¹]: 345/1 800 P1 Zdvih. objem [cm ³]: 12 777	
V.9	Předpis EHK OSN č.: 2008/74K Směrnice EHS/ES č.:	
V.8	Korigovaný součinitel absorpce [m ²]: 0.56 V7 CO ₂ [g/km]:	
6	Výrobce:	
7	Druh (typ):	
8	Výrobní číslo (náslavby, kabiny):	
9	Barva: 1103 BÍLÁ	
10	Počet míst: celkem: 2 S. i - k sezení: 2 S.2 - k spání: 0 - lůžek:	
11	Maximální zatížení střechy [kg]: 11 000 11 Objem cisterny [m ³]:	
12	Čeková [mm] - délka: 5 985 13 - šířka: 2 499 14 - výška:	
13	Maximální zatížení střechy [kg]: 11 000 11 Objem cisterny [m ³]:	
14	Čeková [mm] - délka: 5 985 13 - šířka: 2 499 14 - výška:	
15	Rozsaz [mm]: 3 800 15 - šířka:	
16	Rozměry ložné plochy [mm] - délka:	
17	Prevozní hmotnost [kg]: 8 277 16 - šířka:	
18	Náprávy: 2 - 1 ZADNÍ	
19	Náprávy: 2 - 1 ZADNÍ	
20	1. 22.5X9.00; 315/70R22.5 156 L	
21	2. 22.5X9.00; 315/70R22.5 150 L [2]	
22		
23		
24	Max. rychlost [km/h]: 90	
25	Brzdy (AIR/ONE): - provozní: - ABS: - parkovací: - odlehčovací:	
26	U. 1 - stálá / U. 2 at [min ⁻¹]: 85/1 425 U.3 - za jedy: 79	
27	Spotřeba paliva: - metoda: 26 - při rychlosti [km/h]:	
28	Poměr výkonu/hmotnosti [kW/kg]: AUT 28 Poutader:	
29	Řízení / Právodovky (MAN/AUT): AUT 30 Hydropon:	
30	Další údaje viz část DALŠÍ ZÁZNAMY:	

TECHNICKÝ POPIS VOZIDLA				ZMĚNA			
ZTP č.: 7534-21 ES č.: e2*2007/46*0004*				(ZTP)			
Vozidlo	1 Druh vozidla:	OSOBNÍ AUTOMOBIL					
	2	KOMBI					
	J Kategorie vozidla (zkratka):	M1					
	D.1 Tovární značka:	PEUGEOT					
D.2 Typ:	0	Varianta:	0ARHH	Verze:	0ARHHA		
D.3 Obchodní označení:	5008						
E Identifikační číslo vozidla (VIN):	VF30ARHHAAS304502						
3 Výrobce vozidla:	AUTOMOBILES PEUGEOT, PAŘÍŽ, FRANCIE						
4 Výrobce:	AUTOMOBILES PEUGEOT, PAŘÍŽ, FRANCIE						
5 Typ:	RHH	P.3 Palivo:	NM				
P.2 Max. výkon [kW] / P.4 ot. [min ⁻¹]:	120/3 750		P.1 Zdvih. objem [cm ³]:	1 997			
V.9 Předpis EHK OSN č.:			Směrnice EHS/ES č.:	692/2008A			
V.6 Korigovaný součinitel absorpce [m ²]:	0.51		V.7 CO ₂ [g.km ⁻¹]:				
6 Výrobce:							
7 Druh (typ):	KOMBI						
8 Výrobní číslo (nástavby, kabiny):							
R Barva:	M5P9 ČERVENÁ METALÍZA						
S Počet míst - celkem:	5	S.1 - k sezení :	5	S.2 - k stání:	0	9 - kůžek:	0
10 Maximální zatížení střechy [kg]:	75	11 Objem cisterny [m ³]:					
12 Celková [mm] - délka:	4 529	13 - šířka:	1 837	14 - výška:	1 622		
M Rozvor [mm]:	2 727						
15 Rozměry ložné plochy [mm] - délka:					16 - šířka:		
G Provozní hmotnost [kg]:	1 664						
F.1 Největší technicky přípustná / F.2 povolená hmotnost [kg]:	2 125/2 125						
N Největší technicky přípustná/povolená hmotnost na nápravu [kg]: N.1; N.2; N.3; N.4	1 200/1 200; 1 240/1 240						
17 Největší svislé statické zatížení spojovacího zařízení (závěs/rovnice) [kg]:	Z 70						
O.1 Největší technicky přípustná/povolená hmotnost přípojného vozidla [kg]: - brzděného:	1 600/1 600						
O.2	- nebrzděného: 750/750						
18 Největší technicky přípustná / F.3 povolená hmotnost jízdní soupravy [kg]:	3 525/3 525						
19 Spojovací zařízení - druh a typ:							
L Počet náprav - z toho poháněných:	2 - 1 PŘEDNÍ						
Kola a pneumatiky na nápravě (1-2-3-4-...) - rozměry/montáž (zdvojená = „[2]“):							
20 1.	7.0 X 16 ET29; 215/55 R16 93V						
21 2.	7.0 X 16 ET29; 215/55 R16 93V						
22 3.							
23 4.							
T Nejvyšší rychlost [km.h ⁻¹]:	190						
24 Brzdy (ANO/NE) - provozní:	ANO	- ABS:	ANO	- parkovací:	ANO	- odlehčovací:	NE
U Vnější hluk vozidla [dB (A)]: U.1- stojícího / U.2 ot.[min ⁻¹]:	76.0/2 813		U.3 - za jízdy:	71.9			
25 Spotřeba paliva - metodika:	ES 692/2008A		26 - při rychlosti [km.h ⁻¹]:				
27 (l.100 km ⁻¹):	9.1 / 5.7 / 6.9						
Q Poměr výkon/hmotnost [kW.kg ⁻¹]:			28 Retardér:	NE			
29 Řazení převodovky (MAN/AUT):	AUT		30 Hydropohon:				
Další údaje viz část DALŠÍ ZÁZNAMY:							

Příloha č. 6 – Dotazník

Dotazník k diplomové práci - Zdanění všech motorových vozidel

* Povinné pole

Informace pro vyplňující:

Jsem studentka Vysoké školy ekonomické v Praze a v rámci své diplomové práce se budu věnovat silniční dani. Budu zkoumat, jaký vliv na veřejné příjmy by mělo zavedení silniční daně pro všechny občany vlastníci motorové vozidlo bez ohledu na to, zda je používáno pro podnikání (podnikatelé v současnosti platí silniční daň) nebo jen pro osobní potřebu. Zároveň zjišťuji názor veřejnosti, proto chci požádat o vyplnění následujícího dotazníku. Odpovědi jsou anonymní a budou použity pouze v mé diplomové práci. Děkuji. Bc. Eliška Čejková

Údaje o vyplňujících

Pohlaví *

- ☐ žena
- ☐ muž

Bydliště – Město (Kraj): _____ *

Věk *

- ☐ 18 – 28
- ☐ 29 – 45
- ☐ 46 a více

Zaměstnání *

- ☐ student
- ☐ pracující student
- ☐ zaměstnanec
- ☐ osoba samostatně výdělečně činná
- ☐ nezaměstnaný
- ☐ Jiné:

Máte motorové vozidlo (jste jeho vlastníkem)? *

- ☐ ano
- ☐ ne

Zdanění

1. Jaké zdanění je pro Vás přijatelnější? *

- ☐ zdanění majetku (nemovitosti, motorová vozidla, šperky a luxusní zboží)
- ☐ zdanění práce (zaměstnání a podnikání)

2. Souhlasíte se zavedením silniční daně pro majitele všech motorových vozidel bez ohledu, zda je používáno pro podnikání nebo běžně? *

- ☐ ano (Po poslední otázce v této části přeskočte na otázku 11.)
- ☐ ne (Po poslední otázce v této části přeskočte na otázku 9.)

3. Souhlasili byste se zavedením silniční daně pro majitele všech motorových vozidel v případě, že by se snížilo zdanění práce? *

- ☐ ano (Přeskočte na otázku 11.)
- ☐ ne (Přeskočte na otázku 9.)

Doplňující

3. Ovlivnilo by Váš názor vědomí, že by šel výtěžek na údržbu a rozvoj silnic a dálnic? *

- ☐ ano
- ☐ ne

4. Existuje nějaký jiný důvod, který by Váš názor změnil, jaký?

Pokud neexistuje žádný důvod, který by Vás ovlivnil, nechte pole prázdné.
(Přeskočte na otázku 11.)

Zdanění

Následující otázky se vztahují k situaci, kdy daň byla zavedena. Prosím o vyplnění, i když se zavedením nesouhlasíte.

5. Ovlivnilo by zavedení silniční daně Vaše rozhodnutí ohledně pořízení motorového vozidla? *

- ☐ ano
- ☐ ne

6. Jakou maximální částku daně za rok za jedno vozidlo byste byl ochoten zaplatit? *

7. V případě, že by částka daně byla vyšší, ovlivnila by rozhodnutí o pořízení vozidla? *

- ☐ ano
- ☐ ne

8. Z jaké hodnoty byste daň počítali? *

- ☐ zdvihový objemu motoru (cm³), hmotnost náprav a počet náprav u návěsů (současný systém u podnikatelů)
- ☐ hodnota (cena) motorového vozidla
- ☐ ujeté kilometry
- ☐ exhalace (emise výfukových plynů)

9. Jste pro zohlednění ekologických provozů vozidel (elektrický pohon, pohon na zkapalněný ropný plyn nebo stlačený zemní plyn)? *

- ☐ ano (Přeskočte na otázku 16.)
- ☐ ne (Přeskočte na otázku 17.)

Doplňující

10. Jakou formu zohlednění ekologického provozu byste preferovali? *

- ☐ sleva na dani silniční (nižší částka oproti běžné dani)
- ☐ odpočet od základu daně u daně z příjmů
- ☐ nezdanění takových vozidel
- ☐ Jiné:

Komentář

Zde můžete přidat Váš komentář, připomínku nebo námět.

Příloha č. 7 – Skript výpočtu

```
#!/usr/bin/python
# -*- coding: utf-8 -*-
import pandas as pd
import numpy as np
def obj_kat(x):
    if x <= 800:
        return 1200
    elif x > 800 and x <= 1250:
        return 1800
    elif x > 1250 and x <= 1500:
        return 2400
    elif x > 1500 and x <= 2000:
        return 3000
    elif x > 2000 and x <= 3000:
        return 3600
    elif x > 3000:
        return 4200
    else:
        return 0
def pocet_aut(akat):
    pocty = akat["stare"] + akat["1945"] + akat["1946"] + akat["1947"] + akat["1948"] +
    akat["1949"] + akat["1950"] + akat["1951"] + akat["1952"] + akat["1953"] +
    akat["1954"] + akat["1955"] + akat["1956"] + akat["1957"] + akat["1958"] +
    akat["1959"] + akat["1960"] + akat["1961"] + akat["1962"] + akat["1963"] +
    akat["1964"] + akat["1965"] + akat["1966"] + akat["1967"] + akat["1968"] +
    akat["1969"] + akat["1970"] + akat["1971"] + akat["1972"] + akat["1973"] +
    akat["1974"] + akat["1975"] + akat["1976"] + akat["1977"] + akat["1978"] +
    akat["1979"] + akat["1980"] + akat["1981"] + akat["1982"] + akat["1983"] +
    akat["1984"] + akat["1985"] + akat["1986"] + akat["1987"] + akat["1988"] +
    akat["1989"] + akat["1990"] + akat["1991"] + akat["1992"] + akat["1993"] +
    akat["1994"] + akat["1995"] + akat["1996"] + akat["1997"] + akat["1998"] +
    akat["1999"] + akat["2000"] + akat["2001"] + akat["2002"] + akat["2003"] +
    akat["2004"] + akat["2005"] + akat["2006"] + akat["2007"] + akat["2008"] +
    akat["2009"] + akat["2010"] + akat["2011"] + akat["2012"] + akat["2013"] +
    akat["2014"] + akat["2015"]
    return pocty
na_values = [" - POLOŽKA NEBYLA NAPLNĚNA", ".", "",
    " - URČENO K TESTOVÁNÍ",
    " - URČENO K PŘEVOZU"]
polepocetu=[ unicode(x) for x in ["stare"] + range(1945, 2016) ]
zmena_za_roky = 3
# 1 - procentní snížení -> jednotlivé sazby, mění se po 'zmena_za_roky' letech
snizenisazeb=[ 0.52, 0.6, 0.75, 1 ]
def vypis_stat(text, d):
    print("{} počet radku: {} počet aut: {}".format(text, len(d), pocet_aut(d).sum()))
# po nastavení na True se použije sloučený soubor, který se vyfiltruje
# hodnota False znamená, že se vezme originální soubor
filtrovat=False
```

```

if filtrovat:
    # pouzít soubor rozšíření o druh a kat
    data = pd.read_csv("sloucene.csv", sep=";", low_memory=False,
na_values=na_values)
    vypis_stat("po nactení sloucene.csv", data)
    # vyfiltrování vozidel
    data = data[data.druh.isin(["OV", "OA", "OAD", "OAE", "OAG", "OAK", "OAM",
"OAO", "OAR", "OAS", "OAV", "PO", "POC", "PON", "POO"])]
    vypis_stat("po vyfiltrování druhu", data)
    data = data[data.kat.isin(["M1", "M2", "M1G", "M3", "N1", "N1G", "N2G", "N2",
"N3", "R", np.nan])]
    vypis_stat("po vyfiltrování kategorii", data)
    data=data[~data.druh.isnull().combine(data.kat.isnull(), lambda x,y: x and y)]
    vypis_stat("po vyfiltrování nulových druhu a kategorii", data)
else:
    data = pd.read_csv("orig/rok_znacka_typ_pal_obj.csv", sep=";",
low_memory=False, na_values=na_values)
    vypis_stat("po nactení rok_znacka_typ_pal_obj.csv", data)
    objem_fl = data.objem.apply(lambda x: float(str(x).replace(",", ".")))
    data["objem_fl"] = pd.DataFrame(objem_fl)
    data["rocni_sazba_dane"] = objem_fl.apply(obj_kat)
    roky = [ unicode(x) for x in ["stare"] + range(1945, 2016) ]
    roky.reverse()
    print("zacatek vypoctu")
    celkem_dane = 0
    def vypocet_auto(x):
        global celkem_dane
        auto = x
        # 1 znamená pro následující rok, ten co není v souboru
        pocetroku = 0
        pocty = [0] * len(snizenisazeb)
        for rok in roky:
            if auto[rok]:
                index_sazby = min(pocetroku / zmena_za_roky, len(pocty) - 1)
                #print("auto", auto.znacka, auto.typ, "rok", rok, "index", index_sazby, "pocet",
auto[rok])
                pocty[index_sazby] = pocty[index_sazby] + auto[rok]
                pocetroku = pocetroku + 1
            dane = [ pocty[x] * snizenisazeb[x] * auto.rocni_sazba_dane for x in
range(len(snizenisazeb)) ]
            soucet_dani = sum(dane)
            #print(pocty)
            #print(dane, soucet_dani)
            celkem_dane = celkem_dane + soucet_dani
        # aplikovat metodu vypoctu na každý řádek tabulky
        data.apply(vypocet_auto, axis=1)
        # vypis výsledku
        print("Dane celkem: {}".format(celkem_dane))

```