

Komparativní analýza silniční daně v České republice a jejích ekvivalentů ve vybraných evropských státech

Jana Dvouletá

Bakalářská práce
2016



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta managementu a ekonomiky

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Jana Dvouletá**
Osobní číslo: **M13755**
Studijní program: **B6202 Hospodářská politika a správa**
Studijní obor: **Účetnictví a daně**
Forma studia: **prezenční**

Téma práce: **Komparativní analýza silniční daně v České republice a jejích ekvivalentů ve vybraných evropských státech**

Zásady pro vypracování:

Úvod

Definujte cíle práce a použité metody zpracování práce.

I. Teoretická část

- Provedte průzkum literárních pramenů a zpracujte teoretické poznatky týkající se problematiky silniční daně.

II. Praktická část

- Provedte komparativní analýzu silniční daně v České republice a jejích ekvivalentů ve vybraných evropských státech.
- Zhodnoťte výsledky analýzy.

Závěr

Rozsah bakalářské práce: cca 40 stran
Rozsah příloh:
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná/elektronická

Seznam odborné literatury:

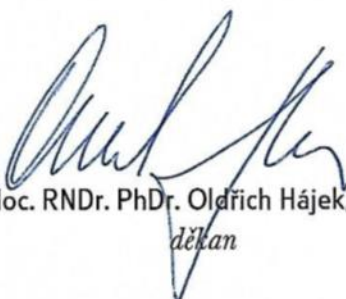
ANDERSON, David A. Environmental economics and natural resource management. 4th ed. Abingdon, Oxon: Routledge, Taylor and Francis Group, 2014, 428 s. ISBN 978-0-415-64095-4.

KUBÁTOVÁ, Květa. Daňová teorie a politika. 5., aktualiz. vyd. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2010, 275 s. ISBN 978-80-7357-574-8.

ŠIROKÝ, Jan. Daně v Evropské unii: daňové systémy všech 28 členských států EU, legislativní základy daňové harmonizace včetně judikátů SD, odraz ekonomické krize v daňové politice EU, zdanění finančního sektoru. 6. aktualiz. a přeprac. vyd. včetně CD. Praha: Linde Praha, 2013, 386 s. ISBN 978-80-7201-925-0.

Vedoucí bakalářské práce: Ing. Eliška Pastuszková, Ph.D.
Ústav financí a účetnictví
Datum zadání bakalářské práce: 15. února 2016
Termín odevzdání bakalářské práce: 16. května 2016

Ve Zlíně dne 15. února 2016


doc. RNDr. PhDr. Oldřich Hájek, Ph.D.
děkan




doc. Ing. Miloš Král, CSc.
ředitel ústavu

PROHLÁŠENÍ AUTORA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

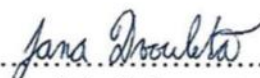
Prohlašuji, že

- beru na vědomí, že odevzdáním diplomové/bakalářské práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, bez ohledu na výsledek obhajoby;
- beru na vědomí, že diplomová/bakalářská práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému dostupná k prezenčnímu nahlédnutí, že jeden výtisk diplomové/bakalářské práce bude uložen na elektronickém nosiči v příruční knihovně Fakulty managementu a ekonomiky Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně;
- byl/a jsem seznámen/a s tím, že na moji diplomovou/bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, zejm. § 35 odst. 3;
- beru na vědomí, že podle § 60 odst. 1 autorského zákona má UTB ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- beru na vědomí, že podle § 60 odst. 2 a 3 autorského zákona mohu užít své dílo – diplomovou/bakalářskou práci nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen připouští-li tak licenční smlouva uzavřená mezi mnou a Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně s tím, že vyrovnání případného přiměřeného příspěvku na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše) bude rovněž předmětem této licenční smlouvy;
- beru na vědomí, že pokud bylo k vypracování diplomové/bakalářské práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tedy pouze k nekomerčnímu využití), nelze výsledky diplomové/bakalářské práce využít ke komerčním účelům;
- beru na vědomí, že pokud je výstupem diplomové/bakalářské práce jakýkoliv softwarový produkt, považují se za součást práce rovněž i zdrojové kódy, popř. soubory, ze kterých se projekt skládá. Neodevzdání této součásti může být důvodem k neobhájení práce.

Prohlašuji,

- že jsem na diplomové/bakalářské práci pracoval samostatně a použitou literaturu jsem citoval. V případě publikace výsledků budu uveden jako spoluautor.
- že odevzdaná verze diplomové/bakalářské práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

Ve Zlíně 13.5.2016


.....
podpis diplomanta

ABSTRAKT

Cílem práce je porovnání silniční daně v České republice, Velké Británii a Švýcarsku. Teoretická část je zaměřena na detailní rozebrání silniční daně a jejích ekvivalentů ve vybraných evropských státech. Dále bude rozebrán pohled na silniční daň jako na nástroj pro ochranu životního prostředí. Praktická část je věnována komparaci daňových sazeb silniční daně a jejích ekvivalentů ve vybraných zemích. Součástí praktické části je rovněž dotazníkové šetření zabývající se postavením silniční daně u české veřejnosti. Praktická část nabízí doporučení pro upravení české silniční daně.

Klíčová slova: silniční daň, daňová sazba, životní prostředí, OECD, Česká republika, Velká Británie, Švýcarsko

ABSTRACT

The main aim of this thesis is to compare road tax in the Czech Republic, Great Britain and Switzerland. The theoretical part is focused on detailed disassembly of the road tax and its equivalents in selected European countries. The view of the road tax as an instrument for environmental protection will be also disassembled in this thesis. The practical part is devoted into a comparison tax rates of road tax and its equivalents between selected countries. The practical part consists of a questionnaire dealing with the position of road tax in Czech public. The practical section provides recommendations for adjusting the Czech road tax.

Keywords: vehicle tax, tax rate, environment, the OECD, Czech Republic, United Kingdom, Switzerland

Ráda bych poděkovala vedoucí své bakalářské práce paní Ing. Elišce Pastuszkové, Ph.D. za odborné vedení a cenné rady při zpracování práce. Dále bych ráda poděkovala své rodině za podporu během psaní bakalářské práce.

Motto: „*Cesta civilizace je dlážděna daňovými výměry.*“ (Spiro Agnew)

OBSAH

ÚVOD	9
CÍLE A METODY ZPRACOVÁNÍ PRÁCE	10
I TEORETICKÁ ČÁST	11
1 POJMOVÝ APARÁT UPLATŇOVANÝ V DAŇOVÝCH SYSTÉMECH	12
1.1 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKY DANÍ.....	12
1.2 FUNKCE DANĚ	12
1.3 DAŇOVÉ PRINCIPY.....	13
1.4 TŘÍDĚNÍ DANĚ	14
2 KLASIFIKACE OECD	16
2.1 ROZDÍLY MEZI KLASIFIKACÍ DANÍ DLE OECD A SYSTÉMEM NÁRODNÍCH ÚČTŮ	16
2.2 ZÁKLADY VYKAZOVÁNÍ PODLE OECD	17
2.2.1 Zpracování údajů.....	17
2.2.2 Rozdíl mezi daňovým a výdajovým ustanovením	17
2.2.3 Kalendářní a fiskální rok.....	18
2.3 OBECNÁ KRITÉRIA PRO KLASIFIKACI	18
2.3.1 Opakující se poplatky a daně z výrobků a na povolení k používání výrobků nebo vykonávající činnost	18
3 DAŇOVÉ NÁSTROJE NA OCHRANU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ	20
3.1 ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	20
3.2 EKOLOGICKÉ DANĚ	20
3.2.1 Podstata ekologických daní.....	21
3.2.2 Proces navrhnutí ekologické daně.....	22
3.2.3 Klasifikace ekologických daní	22
3.2.4 Nastavení sazby daně	24
3.2.5 Předvídatelnost a důvěryhodnost ekologické daně	25
3.2.6 Používání příjmů z ekologické daně	25
3.3 POPLATKY	27
4 SILNIČNÍ DAŇ V ČESKÉ REPUBLICE	28
4.1 DAŇOVÝ SYSTÉM V ČR.....	28
4.2 SILNIČNÍ DAŇ	29
4.2.1 Předmět daně	29
4.2.2 Poplatníci daně	30
4.2.3 Základ daně	30
4.2.4 Sazby daně	30
4.2.5 Vznik a zánik daňové povinnosti	32
4.2.6 Sleva na dani	33
4.2.7 Daňové přiznání	34
II PRAKTICKÁ ČÁST	35
5 SILNIČNÍ DAŇ VE VELKÉ BRITÁNII	36

5.1	DAŇOVÝ SYSTÉM	36
5.2	DAŇOVÝ ZÁKLAD	36
5.3	PŘÍMÉ DANĚ	37
5.4	NEPŘÍMÉ DANĚ	38
5.5	DAŇ Z MOTOROVÝCH VOZIDEL „VEHICLE EXCISE DUTY“	39
5.5.1	Sazby	39
5.5.2	Navrácení daní při prodeji či ztrátě	41
6	SILNIČNÍ DAŇ VE ŠVÝCARSKU.....	42
6.1	DAŇOVÉ ZATÍŽENÍ.....	42
6.2	FEDERÁLNÍ DANĚ	42
6.3	KANTONÁLNÍ A OBECNÍ DANĚ	43
6.4	DAŇ Z MOTOROVÝCH VOZIDEL „MOTORFAHRZEUGSTEUER“	43
7	SROVNÁNÍ SILNIČNÍ DANĚ, VEHICLE EXCISE DUTY, MOTORFAHRZEUGSTEUER.....	45
7.1	PŘEDMĚT DANĚ	45
7.2	POPLATNÍCI DANĚ	45
7.3	SAZBA DANĚ	45
7.4	PLACENÍ DANĚ	46
7.5	OSVOBOZENÍ OD DANĚ	46
8	POROVNÁNÍ DAŇOVÝCH VÝNOSŮ.....	47
8.1	VÝVOJ DAŇOVÝCH VÝNOSŮ	47
8.2	POROVNÁNÍ DAŇOVÝCH PŘÍJMU SLEDOVANÝCH ZEMÍ V ROCE 2013	47
8.3	POROVNÁNÍ SAZEB ZE SILNIČNÍ DANĚ	48
9	DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ.....	52
9.1	ZKOUMANÁ OBLAST DOTAZNÍKOVÉHO ŠETŘENÍ.....	52
9.2	OTÁZKA Č. 1 JSTE PODNIKATEL?	52
9.3	OTÁZKA Č. 2 PLATÍTE SILNIČNÍ DAŇ?.....	53
9.4	OTÁZKA Č. 3 POVAŽUJETE SILNIČNÍ DAŇ, ZA DAŇ SOUVISEJÍCÍ SE ŽIVOTNÍM PROSTŘEDÍM?	54
9.5	OTÁZKA Č. 4 KDO BY MĚL ODVÁDĚT SILNIČNÍ DAŇ?.....	55
9.6	OTÁZKA Č. 5 OD ČEHO BY SE MĚLO ODVÍJET STANOVENÍ SILNIČNÍ DANĚ, DLE VAŠEHO NÁZORU?	56
9.7	OTÁZKA Č. 6 JAKÁ VÝŠE SILNIČNÍ DANĚ (ROČNÍ SAZBA) BY VÁS POTENCIONÁLNĚ MOTIVOVALA K REDUKCI EMISÍ ŠKODLIVIN NAPŘ. KOUPI NOVÉHO AUTA?	58
10	DOPORUČENÍ.....	60
	ZÁVĚR	62
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....	63
	SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK.....	66
	SEZNAM OBRÁZKŮ	67
	SEZNAM TABULEK.....	68
	SEZNAM PŘÍLOH.....	69

ÚVOD

V dnešní době si nikdo nedovede představit život bez automobilu. Stal se nepostradatelnou součástí mnoha domácností po celém světě. Především u podnikatelů se těší velké oblibě a většina by bez automobilů jak osobních, tak také nákladních nemohla provozovat svou podnikatelskou činnost. Prakticky každé podnikání související s poskytováním služeb či prodejem zboží se, ať přímo či nepřímo, vztahuje k dopravě. Protože automobil nám v podnikání přináší určitý prospěch a napomáhá k dosahování zisku, váže se v České republice povinnost právě pro podnikatelské subjekty platit silniční daň.

Ovšem naše potřeba užívat automobil obnáší neblahý dopad na životní prostředí prostřednictvím emisí z výfukových plynů, zvýšené prašnosti či hlučnosti. I když v této době se můžeme setkat se snahou chránit životní prostředí obzvláště v oblasti dopravy, kdy neustále dochází k rozvoji odvětví ekoaut nebo hybridních automobilů. Daňový systém v České republice zapomíná na fakt, že používání automobilu je úzce spojeno s životním prostředím, tak i silniční daň by měla být založena na principu ochrany životního prostředí.

Když se globálně podíváme na silniční daň v Evropě, lze říci, že máme dvě roviny. První, kdy se silniční daň odvíjí od výše emise, stáří automobilu a vztahuje se na všechny majitele automobilu bez ohledu na podnikatelskou činnost. Do pomyslné druhé roviny můžeme zařadit i Českou republiku, která výši silniční daně odvíjí od objemu motoru automobilu a u nákladních vozidel podle hmotnosti či počtu náprav a vztahuje se výlučně k podnikatelům.

Jelikož žádná česká literatura se nezabývá srovnáním silniční daní v Evropě, klade si bakalářská práce za cíl srovnat silniční daň ve Velké Británii, Švýcarsku a České republice a z výsledků komparace dát České republice doporučení ke změně silniční daně, která bude zaměřena na životní prostředí a bude v souladu s klasifikací podle OECD. Ke zlepšení reálnosti bude provedeno dotazníkové šetření od potencionálních poplatníků a s ohledem na situaci v České republice budou zvažována pozitiva a negativa, která respondenti vnímají v souvislosti s vymezením silniční daně podle klasifikace OECD.

CÍLE A METODY ZPRACOVÁNÍ PRÁCE

Hlavním cílem bakalářské práce je provést srovnání silniční daně v České republice a jejích ekvivalentů ve Švýcarsku a Velké Británii a na základě zjištěných výsledků uvést doporučení pro případnou úpravu vymezení silniční daně a to tak, aby lépe odpovídala jednotné klasifikaci OECD.

Díličními cíli bakalářské práce jsou pak zhodnocení ekvivalentů silniční daně ve vybraných státech a rovněž provedení dotazníkového šetření mezi respondenty v České republice, zaměřené na zjištění vnímání silniční daně jako nástroje fiskálního a zároveň nástroje k ochraně životního prostředí.

V teoretické části je využita metoda průzkumu literárních pramenů, praktická část staví především na metodě komparativní analýzy, analogii, analýzy a syntézy. Využito je i kvantitativního průzkumu v podobě dotazníkového šetření.

Dotazníkové šetření má za úkol potvrzovat či vyvracet otázky, týkající se dané problematiky. Cílem dotazníkového šetření je zjistit, zda respondenti vnímají silniční daň jako daň související se životním prostředím, jestli souhlasí s výběrem silniční daně a vnímají zavedení silniční daně jako správné nebo zaujmají opačné stanovisko.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1 POJMOVÝ APARÁT UPLATŇOVANÝ V DAŇOVÝCH SYSTÉMECH

Úvodní kapitola je věnována základním definicím využívaných v oblasti daní. Popisuje funkčnost daní a odůvodňuje jejich existenci. Dále popisuje vývoj daňového systému a požadavků kladené na něj. Poslední část úvodní kapitoly se zaměřuje na třídění daní podle vybraných hledisek.

1.1 Základní charakteristiky daní

Kubátová (2010, s. 15) definuje „*daň je povinná, nenávratná, zákonem určená platba do veřejného rozpočtu. Je to platba neúčelová a neekvivalentní.*“ Dále Kubátová rozděluje daně jako platbu pravidelnou i nepravidelnou. Daň založená na pravidelné platbě se opakuje v časových intervalech. Do této kategorie lze zařadit například daň z příjmů, která se platí každoročně. Naopak daň z nemovitostí je typickou daní, která se platí za určitých podmínek, tedy nepravidelně. (Kubátová, 2010, s. 16)

Jelikož **poplatky a daně** jsou platby, které putují do veřejných rozpočtů, musíme tedy tyto pojmy vymežit. Tyto příjmy mají stejné znaky v nenávratnosti a částečně i nepravidelnosti. Zásadním rozdílem je účelovost a dobrovolnost poplatku. V rámci poplatku se jedná o vztah státu a subjektu, kdy subjektu z toho vztahu vyplývá určitá konkrétní protihodnota. (Kubátová, 2010, s. 16)

Daňový řád považuje za **daňový subjekt** osobu, kterou tak označuje zákon nebo která je poplatníkem či plátcem daně. Daňový subjekt je vázán povinností stanovit správnou výši daně po dobu stanovené lhůty pro stanovení daně a po dobu, která je určena na placení doplatku uhradit daň a to i v případě, že už pozbyla status daňového subjektu. (ČESKO, 1993)

1.2 Funkce daně

Jelikož daně putují do veřejných rozpočtů, tak i jejich funkce je totožná s funkcemi veřejného sektoru.

Alokační funkce pokrývá nedostatky trhu při přerozdělování zdrojů. Alokační funkce je založena z důvodu mikroekonomických příčin pro vznik veřejného sektoru. Tržní selhání zahrnují existence veřejných statků, externalit, asymetrické informace, nedokonalá konkurence a tendence ke vzniku monopolů, neúplné trhy. Alokační funkce vkládá

prostředky tam, kde je jich z trhu málo nebo odebírá prostředky z oblastí, kde jich trh přidělil mnoho.

Redistribuční funkce napravuje mimoekonomické příčiny pro vznik veřejného sektoru. Tržní sektor se nezabývá spravedlivým, rovnoměrným rozdělení důchodu ve společnosti. Úkolem daní je přesunout část důchodů a bohatství bohatších jedinců méně bohatým.

Stabilizační funkce zabezpečuje makroekonomické příčiny pro vznik veřejného sektoru. Ovlivňuje cyklické výkyvy v ekonomice tak, aby byla zajištěna dostatečná a cenová stabilita a zaměstnanost. Agregátní národohospodářské ukazatele působí jak pozitivně, tak negativně na daňový systém.

Primární funkcí daní je **fiskální funkce**. Prostřednictvím daní se získávají finanční prostředky do veřejných rozpočtů, které slouží na pokrytí veřejných výdajů. Nejstarší funkce daní je právě funkce fiskální, která má kořeny už ve formě desátku. Fiskální funkce se prolíná všemi výše popsanými funkcemi. Funkce alokační se zaměřuje na získání finančních prostředků pro oblasti trhu, které jsou podceněné. Fiskální funkce se v redistribuční funkci projevuje jako přerozdělování finančních prostředků od bohatých k chudým. V stabilizační funkci se projevuje regulací daňových příjmů podle hospodářského cyklu. (Kubátová, 2010, s. 19)

1.3 Daňové principy

Požadavky na daňový systém se vyvíjely spolu s daňovou teorií a čerpal z ekonomického myšlení, které v té době převažovalo. První ucelené daňové principy – čtyři kánony definoval Adam Smith, který považoval za základní daňové principy spravedlnost a princip efektivnosti. Avšak plnění těchto principů současně není možné, jelikož si odporují, proto musí být jeden princip brán jako prioritní.

Pojem spravedlnost svou podstatou souvisí více s filosofií, pokud tedy chceme použít spravedlnost v daňové souvislosti, musíme si přeformulovat podle jakého kritéria je jednotlivá daň nebo daňový systém jako celek považován za spravedlivý. Poplatníky zdaňujeme podle kritéria užítku nebo podle kritéria platební kapacity.

Zásady zdaňování dle užítku formuluje, aby každý poplatník se podílel na úhradě veřejných výdajů, podle toho, kolik užítku mu plyne ze spotřeby statků, transferů a poskytnutých veřejných služeb. Se zmíněnou zásadou jsou spjaty dva nedostatky. Prvním zásadním problémem je určit, jakým způsobem by se měl měřit užitek plynoucí

poplatníkovi daně. Další problém tkví ve způsobu zajištění plnění redistribuční funkce daní.

Většina daní je založena na **zásadě zdaňování dle schopnosti daňové úhrady** poplatníkem. Uvedený daňový princip se odvíjí od platební schopnosti poplatníka, se podílet na veřejných výdajích.

Výše zmíněná **efektivnost daně** lze z hlediska daňových principů rozdělit na narušení tržního mechanismu, které přináší zavedená daň a efektivnost činností, které jsou spjaty s daní jako je výpočet daňové povinnosti, výběr daně, správa a kontrola. Z uvedeného rozdělení rozlišujeme administrativní náklady a vyvolané náklady. (Široký, Krajňák, 2015, s. 33)

1.4 Třídění daně

V literatuře se setkáváme s nepřehledným množstvím třídění daní. Pro potřeby bakalářské práce se zaměříme na třídění daní podle dopadu, podle objektu a krátké členění dle metodiky OECD.

Kubátová (2010, s. 20) rozděluje daně **podle vazby na důchod poplatníka**:

- daně přímé;
- daně nepřímé.

Přímé daně odvádí poplatník, který je současně v pozici plátce, v neprospěch svého důchodu či majetku a jsou to daně nepřevoditelné. Za daně přímé považujeme daně důchodové, daně majetkové a daně z hlavy.

Rozdílné jsou daně nepřímé, kde vystupují dvě osoby, jedna v pozici plátce – daň zprostředkovaně odvádí finančnímu úřadu a druhá v pozici poplatníka - reálně platí daň. Zde dochází k převodu daňové povinnosti z plátce na poplatníka v podobě zvýšení ceny. Do nepřímých daní patří daně ze spotřeby a obrátů, daň z přidané hodnoty a cla. (Kubátová, 2010, s. 20)

Široký a Krajňák (2015, s. 26) na rozdíl od Kubátové (2010) třídí daně také **podle subjektu**, které jsou vázány daň uhradit:

- individuální fyzická osoba,
- domácnost,
- oba manželé neboli manželský splitting,

- všichni členové domácnosti tzv. plný splitting,
- obchodní korporace nebo jakákoliv uměle vytvořená právnická osoba.

Pokud srovnáváme daňové systémy ve vybraných státech, považujeme za daně všechny odvody daňového charakteru, uvedené v klasifikaci daní **dle metodiky OECD** (OECDi-Library, © 2015a):

- 1000 daně z důchodů, zisků a kapitálových výnosů,
- 2000 příspěvky na sociální zabezpečení,
- 3000 daně z mezd a pracovních sil,
- 4000 daně majetkové,
- 5000 daně ze zboží a služeb,
- 6000 ostatní daně.

2 KLASIFIKACE OECD

Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj umožňuje svým členům diskutovat a konfrontovat svoje zkušenosti, hledat odpovědi na běžné problémy, poučit se z politik druhých. OECD zajišťuje velkou škálu záležitostí, které se vztahují k sociální politice, ekonomice a životnímu prostředí.

2.1 Rozdíly mezi klasifikací daní dle OECD a systémem národních účtů

OECD daň klasifikuje jako „*povinnou nenávratnou platbu do veřejného rozpočtu.*“ OECD považuje daň za neekvivalentní platbu v tom smyslu, že dávky poskytované vládou daňovým poplatníkům nejsou úměrné jejich platbám. Do daní nezahrnuje pokuty s daňových trestných činů a povinných půjček. (OECDiLibrary, © 2015a)

Systém národních účtů (SNA) se snaží poskytnout komplexní rámec pro zaznamenání a prezentování hlavních toků týkající se produkce či spotřeby vnější transakce daného hospodářského prostoru, obvykle země nebo hlavního regionu v zemi. Vládní příjmy jsou důležité transakce, které zachycují mezinárodní účty SNA. Systém národních účtů tvoří komplexní, konzistentní a flexibilní souhrn makroekonomických účtů sloužící zemím s tržní ekonomikou bez ohledu na jejich fázi hospodářského rozvoje a také pro země, které přechází na tržní ekonomiku. Významnou součástí koncepčního SNA a jeho definice různých odvětví hospodářství se promítly do OECD klasifikace daní. (OECDiLibrary, © 2015a)

Existují však určité rozdíly mezi třídění OECD daní a SNA pojmy, které vznikly při prvotním záměru, o co největší členění statistických údajů.

Odlišnosti:

- OECD zahrnuje příspěvky na sociální zabezpečení v celkových daňových příjmech,
- existují různé pohledy na to, zda některé odvody a poplatky jsou klasifikovány za daně,
- OECD vylučuje imputované daně či subvence vyplývající z provozu oficiálních vícenásobných směnných kurzů,
- existující rozdíly v daňových úlevách.

Dva rozdíly mezi třídění OECD a SNA týkající se hranice mezi daní a nedaňových příjmů jsou následující:

- a) SNA klasifikuje řadu plateb do nepřímých daní, pokud by byly zaplacený podniky, dále sem řadí výnosy, které byly placeny domácnostmi,
- b) převažující praxe u většiny daňových správ OECD, která je občas použita v této klasifikaci pro rozlišování mezi daňové a nedaňové příjmy, není relevantním kritériem pro účely SNA. (OECDiLibrary, © 2015a)

2.2 Základy vykazování podle OECD

Podkapitola se zabývá základními principy, jak správně vykazovat podle OECD. Obsahuje postup jak zpracovat údaje, aby splňovaly požadavky kladené OECD.

2.2.1 Zpracování údajů

Údaje OECD jsou v poslední době zejména řazena na základě časového rozlišení. Údaje jsou zaznamenány v okamžiku, kdy vznikla daňová povinnost. Další informace jsou zachyceny v poznámkách pod čarou. Ovšem údaje zachycené dříve se řadily dle principu cash báze, tedy v okamžiku, kdy vláda přijala platbu. Tenhle princip byl nahrazen principem časového rozlišení a to především proto, že případ byl zachycen v roce, kdy došlo k zaplacení daně, ale časově nespadal do období, kdy k němu došlo, z toho důvodu následovala oprava transakce, která zapříčinila nevýhodné odečtení výnosů.

OECD **zakazuje kompenzaci** daňových příjmů s výběru daní proti administrativním nákladům. Uvedené položky musí být vykázány v plné výši. Stejně přistupujeme i k zachycení výnosu z daní a dotací. (OECDiLibrary, © 2015a)

2.2.2 Rozdíl mezi daňovým a výdajovým ustanovením

OECD se zabývá především příjmovou stranou vládního sektoru bez přihlédnutí k výdajové straně, proto se musí rozlišit, zda se jedná o daňový nebo výdajový předpis. Ve většině případů není komplikované určit výdaj, který je založen na daňových předpisech od předpisu, který je postaven mimo daňový systém. V krajním případě se řídíme podle cash flow, které odděluje daňový a výdajový tok, podle předpisů. (OECDiLibrary, © 2015a)

2.2.3 Kalendářní a fiskální rok

Pomocí období kalendářního roku je nám umožněno maximálně srovnávat údaje s jinými státy. V některých případech ovšem nepoužíváme kalendářní rok, místo toho srovnáváme státy podle fiskálního roku. Fiskální rok lze použít především na ukazatele HDP. (OECDiLibrary, © 2015a)

2.3 Obecná kritéria pro klasifikaci

OECD klasifikuje příjmy do šesti okruhů podle základu, na kterém je daň vybírána:

- daně z důchodů, zisků a kapitálových výnosů,
- příspěvky na sociální zabezpečení,
- daně z mezd a pracovních sil,
- daně majetkové,
- daně ze zboží a služeb,
- ostatní daně.

Pokud je daň vypočítána na principu více základů, tak by se měly příjmy rozdělit, ovšem za předpokladu, že je tato operace proveditelná. Okruhy majetkové daně a daně ze zboží a služeb nepokrývají pouze daně, u kterých je daňový základ vlastnost zboží nebo služeb, pohlcují, také některé související daně jako například daně z převodu nemovitostí a daně z užívání zboží nebo o vydání povolení k činnosti. Uvedené okruhy se dělí na dílčí okruhy podle toho, jestli se jedná o jednorázovou daň nebo daň vybíranou v pravidelných intervalech. (OECDiLibrary, © 2015a)

2.3.1 Opakující se poplatky a daně z výrobků a na povolení k používání výrobků nebo vykonávají činnost

Pro potřeby bakalářské práce si blíže popíšeme pouze okruh 5210, přehled celé klasifikace daní podle OECD se nachází v příloze. Dílčí okruh 5210 zahrnuje opakující se poplatky a daně z výrobků a na povolení k používání výrobků nebo z vykonávající činnosti. Do skupiny 5210 řadíme daně a poplatky, které jsou charakteristicky vybírány v pravidelných intervalech a jsou určeny obvykle v pevných částkách. Nejvýznamnější položkou z pohledu daňových příjmů jsou daně z užívání vozidel. Dále sem spadají poplatky o vydání povolení k lovu, střelbě, odchytu ryb nebo daně z vlastnictví psů. Sekci 5210 členíme do podsekcí podle vozidel na 5211 – daně z motorových vozidel placených

domácnostmi a 5212 – daně z motorových vozidel placené ostatními subjekty dále 5213 – se vztahuje na psí licence a uživatelské poplatky za povolení výkonu, kde spadají činnosti jako je prodej masa nebo alkoholu, neboť tyto daně či poplatky jsou založeny na principu pravidelného vybírání. (OECDiLibrary, © 2015a)

3 DAŇOVÉ NÁSTROJE NA OCHRANU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Politiky jednotlivých států si mohou stanovit takové daňové nástroje, aby zabránily znečišťování životního prostředí. Tento fakt má za následek dva pozitivní vlivy. První je ochrana životního prostředí a zároveň zajištění fiskálnosti, která může zajistit jak ochranu životního prostředí, tak možnou prevenci nebo může uhradit vývoj, který by zajistil takovou alternativu, která by neznečišťovala životní prostředí.

3.1 Životní prostředí

Anderson (2014, s. 124 – 130) upozorňuje na nepříznivé vlivy člověka na životní prostředí a zkoumá především kvalitu životního prostředí. Připouští, že životní prostředí je schopno vstřebávat omezené množství některých znečišťujících látek, které se zředí, rozptýlí nebo absorbují do prostředí, aniž by došlo k poškození. Příkladem může být ukládání oxidu uhličitého do prostředí, který je odstraňován pomocí fotosyntézy. Ovšem životní prostředí se stává uložištěm pro škodlivé látky, které jsou vedlejším produktem lidské činnosti, tím se snižuje kvalita životního prostředí.

Pokud znečištění pochází ze stacionárního zdroje, který se v důsledku času nemění, není obtížné zaznamenat výstup ze stacionárního zdroje a zregulovat jej. Na druhé straně máme takové zdroje, které se v průběhu času mění. Typickým příkladem jsou mobilní zdroje tedy motorová vozidla. Zde se nabízí možnost regulace prostřednictvím regulace paliva, které jdou do mobilních zdrojů nebo zásahu politiky. (Anderson, 2014, s. 126)

3.2 Ekologické daně

Znečištění životního prostředí vyvíjí tlak na vládu, která je povinna najít řešení, aby zabránila škodám na životním prostředí. Vláda může využít celou škálu nástrojů, které má k dispozici, včetně předpisů, informačních programů, inovační politiky, dotace v oblasti životního prostředí a ekologických daní. Nejvýznamnější nástrojem jsou daně, protože poskytují mnoho výhod zejména ekologickou účinnost, ekonomickou efektivnost, transparentnost daně a schopnost získávat veřejné příjmy. Již v minulosti ekologické daně úspěšně vyřešily otázky spojené se znečišťováním životního prostředí jako například nakládání s odpadem, znečišťování vod a ovzduší. (OECDiLibrary, © 2011)

Využití ekologických daní:

- 1) daně mohou přímo napravovat neúspěchy trhu, aby dopady na životní prostředí byly zachyceny v ceně,
- 2) ekologické daně oceňují životní prostředí a ponechávají spotřebitelům a podnikům prostor pro snížení jejich ekologické stopy,
- 3) umožňuje spekulace s nejnižšími náklady, představuje pobídku pro inovace,
- 4) ekologická daň by měla být zaměřena na znečišťující látky nebo znečišťující chování,
- 5) působnost ekologické daně by měla být tak široká, jako je rozsah škod na životním prostředí a daňová sazba by se také měla odvíjet od škod na životním prostředí,
- 6) daň by měla být věrohodná s cílem motivovat ke zlepšení životního prostředí,
- 7) také mohou výnosy z ekologických daní pomoci fiskální konsolidaci nebo přispět ke snížení jiných daní. (OECDiLibrary, © 2011)

3.2.1 Podstata ekologických daní

Čím vyšší náklady v podobě ekologické daně plynou při podnikatelské činnosti, která vede k znečišťování životního prostředí, tím méně je pro podnikatele atraktivní. Na rozdíl od dotací, daně podněcují změnit podnikatelské chování a snížit škodlivé účinky. Tímto způsobem umožňuje trhu snížit škody na životním prostředí a současně snížit náklady podniku. Mnoho zemí stanovují vysoké daně z motorových paliv jako je benzin a ostatní paliva, protože jejich využití přispívá ke globálnímu oteplování a k místnímu znečištění ovzduší. Nárůst nákladů na řízení vozidla je podnětem ke snížení emisí, které by mohlo být dosaženo řadou způsobů, jak v krátkém, tak dlouhém horizontu:

- menší spotřeba pohonných hmot,
- motorové vozidlo, které používá jiný zdroj energie například hybridní či elektrická vozidla,
- využívat méně vozidlo nebo efektivněji,
- zvolit veřejnou dopravu, pěší turistiku, cykloturistiku.

Ekologické daně poskytují větší rozsah příležitostí ke snižování emisí, než nástroje jako je nařízení, při kterých je vyžadována minimální hladiny paliva, účinnost vozidel nebo dotace, která je výsadou elektromobilů, což řeší problém s emisí jen částečně.

Za předpokladu, že předpisy by byly dostatečně tuhé a přísně dodržované, mohly by mít významný vliv. (OECDiLibrary, © 2011)

3.2.2 Proces navrhnutí ekologické daně

Účinné zavedení „zelených“ daní vyžaduje pečlivé zvážení všech faktorů. Neboť při chybně navržené dani, by mohla mít snížený účinek na životní prostředí a vyšší ekonomické náklady. Daňovým základem u ekologické daně by měla být zaměřena na znečišťující látky nebo chování, které znečišťuje životní prostředí. Na základě této skutečnosti, by měla být ekologická daň vybírána pokud, lze přímo určit znečišťující látky nebo akce způsobující poškození životního prostředí. (OECDiLibrary, © 2011)

3.2.3 Klasifikace ekologických daní

Kubátová (2010, s. 260) rozděluje ekologické daně podle čtyř kritérií

a) Podle předmětu zdanění

Ekologické daně rozdělujeme podle toho, na jaký výrobek či službu je ekologická daň vázána:

- Daně z motorových paliv. Prostřednictvím spotřební daně nebo daní z přidané hodnoty jsou zdaňována motorová paliva. Jejichž výše se odvíjí od druhu výrobku a je tedy odlišná. Z hlediska fiskálního patří tato ekologická daň k nejvýznamnějším.
- Daně z automobilů. Sem zařazujeme všeobecné spotřební daně při prodeji nových motorových vozidel, roční daně, daně související s vlastnictvím či používáním vozidla, zdanění firemních automobilů používaných pro soukromé účely.
- Daně z energetických surovin. Zabývá se jiným předmětem, než jsou motorová paliva. Například uhlí, lehké a těžké topné oleje, zemní plyn, elektrická energie.
- Daň z emisí, poplatky na těžbu nerostných surovin, platby za využívání životního prostředí apod. V porovnání s ostatními daněmi z hlediska třídění podle předmětu je tato třída nejméně významná.

b) Podle druhů

- Pigouviánské daně – jsou daně ekologické, které se řídí teorií externalit a Pigouva návrhu na odstranění externalit. Výše těchto daní se odvíjí od znečištění na jednotku oxidu uhličitého a oxidu siřičitého. Tato daň je zaměřena na využití externích efektů. Pigouviánská daň má dva možné

účinky. Za prvé snižuje množství vyrobených a spotřebovaných škodlivých produktů nebo stimuluje zavádění technologií, které snižují emise škodlivin.

- Nepřímé ekologické daně jsou daně, které byly nepřímo uvaleny prostřednictvím nějakého zástupného faktoru, který znečišťuje životní prostředí. Například použití nafty jako vstupu. Výhodou je, že není potřebné stanovit ekologické škody, které spotřeba daného statku způsobuje.
- Daně s neplánovaným ekologickým dopadem jsou daně, které nebyly ze své podstaty zavedené na ochranu životního prostředí, ale mají ekologicky pozitivní vliv. Hlavním důvodem zavedení této daně je především fiskálnost, neboť tato daň má největší výnosy. Řadíme sem selektivní daně z minerálních olejů, všeobecné DPH.

c) Podle techniky zdanění

- Emisní daně a poplatky. Daň je vybírána v důsledku znečišťování životního prostředí emisemi. Pro zavedení této daně je důležité, aby emise byly měřitelné. Tato ekologická daň má přímý dopad na snížení škodlivých emisí.
- Výrobové daně. Daně jsou uvalené na výrobky, s jejichž spotřebou, výrobou, použitím nebo likvidací je spojené se znečištěním životního prostředí. Od emisních daní se liší tím, že tyto daně nejsou primárně určené z environmentálních důvodů. Například se může jednat o poplatky odváděné do mimorozpočtových fondů.
- Uživatelské poplatky za veřejné služby. Slouží ke krytí nákladů na poskytování těchto služeb. Příkladem může být sběr a likvidace odpadů nebo čištění odpadních vod.
- Administrativní poplatky placené za povolení. Povolení se může týkat vyrábění produktu nebo používání specifických technologických postupů.
- Odčitatelné daňové položky. Mohou zahrnovat zrychlené odpisování, sleva na dani. Tyto nástroje nejsou brány v pravém slova smyslu jako daně, jedná se spíše o prvky daňových systémů. I odpočitatelné daňové položky do jisté míry podporuje investice do zařízení na ochranu životního prostředí.

d) Podle cílů

- Účelové ekologické daně. Jsou založeny v důsledku zvýšení daňových výnosů, které slouží pro ekologické účely. Pokud se tato daň zvýší, tak doléhá daňové

zatížení na vícero daní. Tato daň je vnímána negativně, jelikož ekologické daňové reformy nemají za účel vyvolávat růst daní.

- Stimulační daně. Primárně ovlivňují chování subjektů tak, aby se snížila produkce škodlivých látek a výrobků.
- Doplňkové ekologické daně. Daň je uvalena na produkty a aktivity, které nemají blízké substituty.

3.2.4 Nastavení sazby daně

Daňová sazba by v obecné rovině měla být nastavena tak, aby odrážela společnost s hodnotou poškození životního prostředí. Dalšími nepříznivými sekundárními dopady z aktivit je potřeba zvýšit veřejné příjmy. Nastavení daňových sazeb, aby odrážely poškození životního prostředí, zajistí, že ceny, s nimiž se potýkají výrobci a spotřebitelé odrážejí náklady na jejich činnosti – poškození na životním prostředí. To poskytuje finanční pobídky, aby tyto dopady braly v úvahu při svém rozhodování. Některé škody na životním prostředí jsou snadno zjistitelné např. u poškození z kyselých dešťů při komerční produkci dřeva. Proces oceňování může být obtížnější, tam kde je škoda způsobená něčím, co nemá jasnou tržní hodnotu např. čistý vzduch a biologická rozmanitost. S ohledem na důsledky pro životní zdraví jsou výpočty založené na hodnotě a kvalitě lidského života jsou implicitní v tomto ocenění procesu. Tento proces je jednodušší, když je konkrétní výsledek pro životní prostředí brán jako cíl, protože sazba může být odvozena pro dosažení tohoto cíle, především tam, kde je cílem snížit rychlost toku pro životní prostředí škodlivých emisí daným množstvím. Činnosti, na které jsou vybírány ekologické daně, jsou často spojovány s dalšími sociálními dopady. Příkladem je spalování paliva v motorových vozidlech, které přispívá ke změně klimatu a má za následek lokální znečištění ovzduší, které může způsobit dýchací potíže, dále užívání vozidla vytváří dopravní zácpy, což způsobuje negativní ekonomické a sociální dopady v důsledku promarněného času a v neposlední řadě je zdrojem zranění při dopravních nehodách. Pak může být vyžadována celá řada různých nástrojů včetně zpoplatnění silnic. (OECDiLibrary, © 2011)

Pokud nepoužijeme ideální nástroje politiky, kterými se stanoví příslušné sazby na ekologickou daň je zjištění daňové sazby obtížnější vzhledem působení externalit a rizik ze zavedení. (OECDiLibrary, © 2011)

Vlády také vybírají explicitní ekologické daně a ostatní daně související se životním prostředím pouze za účelem zajištění příjmů k financování veřejných výdajů, příkladem je daň z pohonných hmot a motorových vozidel. Jsou hlavními kandidáty pro explicitní zdanění, jelikož zavedení daně má tendenci mít mírný dopad na poptávku v krátkodobém horizontu. Zvyšování příjmů může mít za následek, že daňové sazby pro daně související s životním prostředím jsou vyšší než odhadovaná hodnota sociálních externalit. Takové daňové sazby zvyšují náklady některých činností či zboží. Byla by tedy potřeba začlenit externality v případě konečné spotřeby. (OECDiLibrary, © 2011)

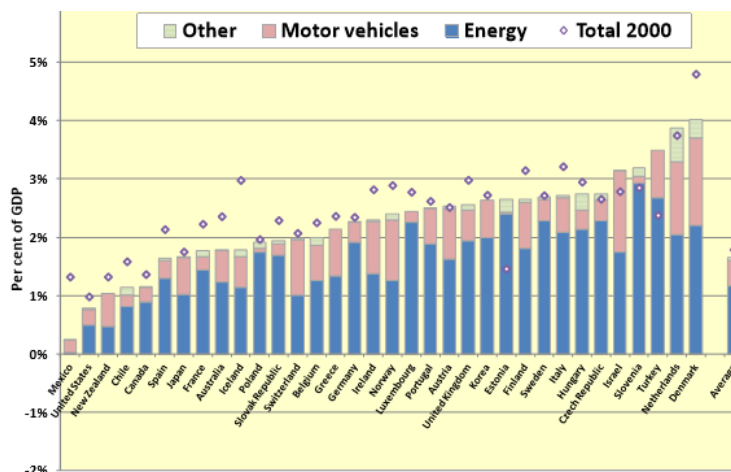
Jiné nástroje environmentální politiky jako jsou spotřebitelské dotace, mají typicky mnohem vyšší náklady než implicitní optimální daně potřebné k dosažení stejného snížení znečištění. (OECDiLibrary, © 2011)

3.2.5 Předvídatelnost a důvěryhodnost ekologické daně

Ekologická daň musí být věrohodná a její rychlost předvídatelná s cílem motivovat zlepšení životního prostředí. V krátkodobém horizontu mohou firmy snížit výkon a spotřebitelé mohou přijmout méně znečišťujícího chování v reakci na změny cen. V případě, že změny byly rychle zvráceny, mohou hospodářské subjekty snadno obnovit dřívější chování bez větších nákladů a úsilí. Pro ekologickou daň je typické vyvolat strukturální změny v úsilí o snižování emisí a inovací. (OECDiLibrary, © 2011)

3.2.6 Používání příjmů z ekologické daně

Environmentální daňové příjmy mohou pomoci fiskální konsolidaci nebo přispět ke snížení jiných daní. Většina daní související s životním prostředím nevyvolávají značné příjmy pro vlády. Environmentální daňové příjmy tvoří pouze několik daní a poplatků (CO₂, daně z paliv, vozidla, mýtné). Strukturu a procentuální zastoupení jednotlivých ekologických daní zobrazuje obrázek 1. (OECDiLibrary, © 2011)



Obrázek 1 - Příjmy z daní souvisejících s životním prostředím v procentech HDP, dle daňového základu. 2000 a 2009, (OECDiLibrary, © 2011)

Daně související s životním prostředím představují přibližně 5% celkových daňových příjmů v zemích OECD. Kromě toho je záměrem těchto daní zmenšit daňový základ, na rozdíl od většiny ostatních daní, které se snaží zvýšit výnosy při nižších nákladech na základně. Na druhou stranu, rozsah snížení emisí skleníkových plynů je nezbytná, pokud koncentrace v atmosféře mají být omezeny. Příklad řekněme, že je nutné omezit emise skleníkových plynů na 450 ppm oxidu uhličitého, který je tak velký, že daňové sazby na fosilních palivech musejí být mnohem vyšší než v současnosti, a vytvářet tak výrazně vyšší příjmy z daní alespoň v dohledné budoucnosti. (OECDiLibrary, © 2011)

Obecně platí, že s příjmy z ekologických daní by mělo být zacházeno jako s vládními příjmy a používat je k udržení výdajů v ostatních oblastech, snížení dluhu, nebo snížení daní. Zatímco teoreticky některé příjmy by mohly být použity k napravení životního prostředí, které bylo nejvíce poškozeno, v praxi to není reálné u:

- měření dopadu škod na životním prostředí z řady znečišťujících látek na jednotlivce;
- životního prostředí, které je samo o sobě veřejným statkem, který se s dopady škod na životním prostředí široce rozšířila, což naznačuje, že příjmy by mohly být nasazeny široce a kompenzovat je se zvýšenými náklady na „ošetření“ a adaptaci na škody na životním prostředí;
- mnohé otázky životního prostředí také mají značné mezigenerační aspekty. (OECDiLibrary, © 2011)

Návrh "vyčlenění" příjmů z ekologické daně - např. financovat veřejné výdaje na inovace v oblasti životního prostředí nebo dotacemi - může pomoci zvýšit politickou přijatelnost daně. V praxi však úroveň výnosů z určitého poplatku, je nepravděpodobné, že lze sledovat odpovídající úroveň výdajů v určité oblasti politiky, což má za následek podfinancování nebo nadměrné financování nebo neustálé úpravy v daňové sazbě. Jako věc fiskálního plánování, a proto je obvykle rozumnější, aby vlády řídily své jednotlivé zdroje příjmů a potřeby výdajové nezávisle na sobě. (OECDiLibrary, © 2011)

3.3 Poplatky

Zákony ČR definují za poplatky platby, které jsou vyvolány za znečišťování a ohrožování životního prostředí v důsledku lidské činnosti. Poplatky jsou zaváděny v důsledku podnítit v původci motivaci ke snížení negativního vlivu jeho činnosti na životní prostředí a zároveň promítají negativní externalitu do jeho nákladů. (CENIA, © 2012)

Česká republika ve své evidenci vykazuje všechny složkové poplatky k ochraně životního prostředí, registrační poplatky za registraci v systému sběru obalů, poplatky za vjezd motorových vozidel, dálniční známka a mýtné. (CENIA, © 2012)

Ritschelová (2002, s. 43 – 44) třídí ekonomické nástroje podle OECD na:

1) Poplatky za znečišťování životního prostředí:

- poplatky za znečišťování ovzduší,
- poplatky za vypouštění odpadních vod,
- poplatky za ukládání odpadu na skládky,
- poplatky za spalování odpadu,
- poplatky za hluk.

2) Poplatky za využívání přírodních zdrojů:

- poplatky za odběr podzemních vod,
- poplatky za odběry povrchových vod z vodních toků,
- odvody za odnětí půdy ze zemědělského a lesního půdního fondu,
- úhrady z dobývacího prostoru a z vydobytých vyhrazených nerostů,
- poplatky za kácení dřevin.

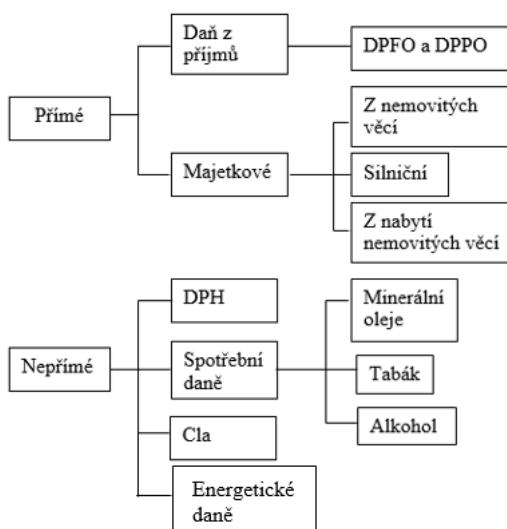
3) Uživatelské poplatky:

- poplatky za spotřebu látek poškozujících ozónovou vrstvu,
- poplatky za užívání vybraných dusíkatých hnojiv a pesticidů.

4 SILNIČNÍ DAŇ V ČESKÉ REPUBLICE

4.1 Daňový systém v ČR

Česká republika má podobný daňový systém jako má většina vyspělých zemí, především evropských zemí. Daňové příjmy České republiky mají také stejnou proporcii nepřímých a přímých daní jako jiné vyspělé evropské země. Níže uvedený obrázek 2 zobrazuje daňový systém v České republice. (BusinessInfo.cz, © 2014)



Obrázek 2 Schéma daňového systému v ČR po roce 2014, Finanční správa, © 2013

U **přímých daní** lze přesně určit osobu, která daň uhradí – poplatník a zároveň je osobou, která daň odvede finančnímu úřadu – plátce. Přímě daně můžeme rozdělit na daně důchodové (daň z příjmů fyzických osob, daň z právnických osob) a majetkové (daň z nemovitých věcí, daň z nabytí nemovitých věcí, silniční daň). (STORMWARE, © 2014)

U **nepřímých daní** nelze dopředu stanovit poplatníka, který bude zatížen úhradou daně. Určen je pouze poplatník, který odvede daň finančnímu úřadu. Daň je zahrnuta prostřednictvím ceny zboží nebo služby nakupovaných zákazníkem, který uhradí kromě pořizovací ceny i daň. Prodejce odvede daň státu. (STORMWARE, © 2014)

4.2 Silniční daň

V českém daňovém systému je silniční daň zařazena do přímých daní.

4.2.1 Předmět daně

Podle silniční daně se zdaňují motorová vozidla a jejich přípojná vozidla, která jsou registrovaná v České republice, užívaná na území České republiky a jsou používána v rámci podnikatelské činnosti. Dále také vozidla s hmotností nad 2,5 tuny, která slouží k přepravě nákladů a také musí být splněna podmínka registrace v České republice. Naopak silniční daně nepodléhají speciální pásové automobily a ostatní vozidla, zemědělské a lesnické traktory a jejich přípojná vozidla a další zvláštní vozidla podle zvláštního právního předpisu a vozidla, kterým byla přidělena zvláštní registrační značka podle § 15 vyhlášky č. 243/ 2001 Sb., o registraci vozidel. (ČESKO, 1993)

Dále se silniční daň nevybírá, pouze evidují:

- vozidla s méně než čtyřmi koly, které spadají do kategorie L,
- vozidla diplomatických a konzulárních úřadů,
- vozidla zabezpečující linkovou osobní vnitrostátní přepravu, které byly využity minimálně na 80 % z celkového počtu kilometrů za zdaňovací období,
- vozidla ozbrojených sil, vozidla civilní obrany, obecní policie, vozidla ozbrojených sil, vozidla poskytovatele zdravotních služeb apod.,
- zametací vozidla, speciální jednoúčelová vozidla,
- vozidla pro dopravu osob nebo vozidla pro dopravu nákladů s největší povolenou hmotností méně než 12 tun, která:
 - mají elektrický pohon,
 - mají hybridní pohon kombinující spalovací motor a elektro motor,
 - používají jako palivo zkapalněný ropný plyn označovaný jako LPG nebo stlačený zemní plyn označovaný jako CNG,
 - jsou vybavena motorem určeným jeho výrobcem ke spalování automobilového benzínu a ethanolu 85 označovaný jako E85,
- vozidla požární ochrany používaná jednotkou hasičského záchranného sboru podniku podle zákona upravujícího požární ochranu vybavená zvláštním zvukovým výstražným zařízením doplněným zvláštním výstražným světlem zařízením

doplněným zvláštním výstražným světlem modré barvy zapsanými v technickém průkazu vozidla,

- vozidla, která jsou mobilizační rezervou nebo pohotovostní zásobou, pokud nejsou používána k podnikání. (ČESKO, 1993)

4.2.2 Poplatníci daně

Poplatníkem silniční daně je ten, kdo je zapsaný v technickém průkazu vozidla nebo zaměstnavatel, který využívá osobní automobil či jeho přípojně vozidlo zaměstnanec za podmínek úhrady cestovních náhrad a zároveň musí být zamezeno dvojímu zdanění. Poplatníkem je rovněž ten, kdo používá vozidlo, které je registrované jako mobilizační rezerva nebo pohotovostní zásoba. Poplatníkem může být i organizační složka nebo osoba se sídlem či trvalým pobytem v zahraničí. Vyskytne-li se případ, kdy jedno vozidlo má více poplatníků, tak platí, že daň platí společně a nerozdílně. (ČESKO, 1993)

4.2.3 Základ daně

Základem daně je:

- zdvihový objem motoru v cm^3 u osobních automobilů s výjimkou osobních automobilů na elektrický pohon,
- součet největších povolených hmotností na nápravy v tunách a počet náprav u návěsů,
- největší povolená hmotnost v tunách a počet náprav u ostatních vozidel. (ČESKO, 1993)

4.2.4 Sazby daně

- 1) Roční sazba daně ze základu daně u osobních automobilů s výjimkou osobních automobilů na elektrický pohon jsou vymezena v tabulce 1. (ČESKO, 1993)

Tabulka 1 Sazby silniční daně pro osobní automobily

Zdvihový objem motoru	Sazba daně
do 800 cm ³	1 200 Kč
800 cm ³ – 1 250 cm ³	1 800 Kč
1250 cm ³ – 1 500 cm ³	2 400 Kč
1 500 cm ³ – 2 000 cm ³	3 000 Kč
2 000 cm ³ – 3 000 cm ³	3 600 Kč
nad 3 000 cm ³	4 200 Kč

Zdroj: ČESKO, 1993

- 2) Roční sazba daně ze základu daně při součtu největších povolených hmotností na nápravu – povolených zatížení náprav v tunách a počet náprav u návěsů. Pro možnost srovnání jsou sazby uvedené v příloze II. (BusinessInfo.cz, © 2016)

V technickém dokladu vozidla lze zjistit informace potřebné ke správnému zařazení vozidla do kategorie a následně určit daňovou sazbu. Pokud zaměstnavatel používá automobil zaměstnance a je to pro něj výhodné, může použít sazbu 25 Kč za každý den. (ČESKO, 1993)

Sazba daně se snižuje:

- u vozidel, která jsou podle údajů zapsaných v technickém průkazu určena k činnostem výrobní povahy v rostlinné výrobě podle klasifikace produktu CZ – CPA, kód 01.61.10 se sazba daně snižuje o 25 %. Je-li poplatník osobou provozující zemědělskou výrobu,
- po dobu prvních 36 kalendářních měsíců od registrace vozidla se sazba snižuje o 48 %,
- po dalších následujících 36 kalendářních měsíců o 40 %,
- po dobu následujících 36 kalendářních měsíců o 25 %. (ČESKO, 1993)

Nárok na snížení sazby daně vzniká dnem první registrace vozidla a končí po 108 kalendářních měsících. Uplatnit nárok na snížení sazby má nárok i nový majitel vozidla a to nejdříve v kalendářním měsíci, kdy došlo k přepisu provozovatele vozidla

v technickém průkazu. Pokud je vozidlo dovezeno ze zahraničí může si poplatník uplatnit příslušné snížení daňové sazby po předložení potvrzení o první registraci vozidla v zahraničí. U vozidel, která jsou určena k zemědělské činnosti a náleží jim snížená sazba o 25 %, nelze využít další snížení sazby daně po první registraci v rozsahu 108 kalendářních měsíců. Snížení daně se také nevztahuje na vozidla registrovaná od 1. ledna 1999, jejichž provozovatelem byla do té doby Armáda České republiky. Naopak daň zvyšuje o 25 % u vozidel, která byla poprvé registrovaná do 31. prosince 1989. (ČESKO, 1993)

U nákladních automobilů, tahačů, nákladních přívěsů a návěsů s největší povolenou hmotností nad 3,5 tuny a méně než 12 tun snižuje se sazba daně o 100 %, pokud:

- a) je provozovatelem vozidla veřejně prospěšný poplatník daně z příjmů právnických osob a využívá jej pouze k činnostem, které nejsou předmětem daně z příjmů,
- b) vozidlo je používáno fyzickou osobou a přímo či nepřímo nevyvolávají povinnost k dani z příjmů,
- c) se jedná o výcviková vozidla podle právního předpisu upravující získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, která nejsou používána k činnosti, z níž
 1. plynoucí příjmy jsou předmětem daně z příjmů právnických osob,
 2. plynou příjmy ze samostatné činnosti.

Pokud nákladní vozidlo, tahač nebo nákladní návěs či přívěs splňují výše uvedené podmínky, ale překračují hmotnostní limit 12 tun, mohou si snížit sazbu daně o 48 %, už si ovšem nemohou uplatnit snížení daně z hlediska 108 měsíců od první registrace vozidla. (ČESKO, 1993)

4.2.5 Vznik a zánik daňové povinnosti

Pokud osoba vlastní silniční motorové vozidlo, které je registrované v České republice, využívá pozemní komunikace v ČR a používá vozidlo k podnikatelským účelům, tak je povinna k silniční dani a to od toho kalendářního měsíce, kdy byly tyto podmínky splněny. Daňová povinnost k silniční dani zaniká měsícem, kdy přestaly být tyto podmínky splňovány. Nastane-li situace, kdy v průběhu zdaňovacího období dojde ke změně poplatníka, zaniká původnímu poplatníkovi uplynutím kalendářního měsíce,

který předchází před kalendářním měsícem vzniku daňové povinnosti novému poplatníkovi. (ČESKO, 1993)

V průběhu zdaňovacího období je poplatník povinen uhradit čtyři zálohy na silniční daň a to do:

- 15. dubna,
- 15. července,
- 15. října,
- 15. prosince.

Výše záloh činí 1/12 příslušné roční sazby za každý kalendářní měsíc, ve kterém u vozidla trvala, vznikla nebo zanikla daňová povinnost v rozhodném období. Rozhodným obdobím se rozumí kalendářní čtvrtletí bezprostředně předcházející kalendářnímu měsíci, na který připadl termín splatnosti zálohy. Poplatník, který vlastní vozidlo, jehož daňová sazba je snížena, hradí zálohu ve výši 70 % roční daňové povinnosti nejpozději do 15. prosince zdaňovacího období. Každý poplatník má povinnost vést evidenci o zaplacené dani a zálohách na daň podle jednotlivých vozidel. Daň, záloha i sleva na dani se podle tohoto zákona zaokrouhlují na celé koruny nahoru za jednotlivá vozidla. (ČESKO, 1993)

4.2.6 Sleva na dani

Slevy na dani (viz. Tabulka 2) se poskytuje vozidlům, která se zabývají kombinovanou dopravou tedy přepravou v jedné přepravní jednotce nebo v nákladním automobilu, přívěsu, návěsu s tahačem i bez tahače, při které se využije také železniční doprava nebo vnitrozemská vodní doprava, pokud úsek po železnici nebo vnitrozemské vodní cestě přesahuje alespoň 100 kilometrů vzdušnou čarou a pokud její počáteční nebo konečný úsek tvoří přeprava po pozemní komunikaci

- a) mezi místem nakládky nebo vykládky zboží a nejbližší železniční stanicí vhodnou k překládce nebo překladištěm kombinované dopravy,
- b) mezi místem nakládky nebo vykládky zboží a vnitrozemským přístavem, jestliže nepřesahuje vzdálenost 150 kilometrů vzdušnou čarou. (ČESKO, 1993)

Tabulka 2 Sleva na dani

Počet jízd za zdaňovací období	Sleva na dani
výlučně kombinovaná doprava	100 %
více než 120	90 %
91 – 120	75%
61 – 91	50 %
31 - 60	25%

Zdroj: (ČESKO, 1993)

Pokud je vzdálenost ujetá po železnici územím České republiky delší než 250 kilometrů, započítává se taková jízda jako dvě jízdy. Aby byla poplatníkovi uznána sleva na silniční dani, musí předložit doklady s potvrzenými údaji překladiště kombinované dopravy, případně nakládací a vykládací železniční stanice vhodné k překládce nebo vnitrozemského přístavu. (ČESKO, 1993)

4.2.7 Daňové přiznání

Poplatník podává daňové přiznání u místně příslušného správce daně nejpozději do 31. ledna kalendářního roku následujícího po uplynutí zdaňovacího období, a to i za předpokladu, že daňový poradce zpracovává daňové přiznání. V daňovém přiznání se uvádějí i vozidla, která jsou osvobozena od silniční daně s výjimkou vozidel, které spadají do kategorie L a vozidel diplomatických misí. Poplatník má ze zákona povinnost v daňovém přiznání daň vyměřit a zaplatit ve lhůtě pro podání přiznání. Poplatník může v daňovém přiznání změnit postup zvolený při placení záloh. Daňové přiznání nemusí podávat poplatník u nákladního automobilu, tahače nebo nákladních návěsů a přívěsů, které splňují zákonné podmínky a jejich sazba je snížena o 100%. Pokud není daň včas zaplacená, plynou úroky z prodlení, které jsou splatné v náhradní lhůtě 30 dnů. (ČESKO, 1993)

II. PRAKTICKÁ ČÁST

5 SILNIČNÍ DAŇ VE VELKÉ BRITÁNII

Velká Británie je konstituční monarchie, které od roku 1952 vládne královna Alžběta II. s dvoukomorovým parlamentem. Velká Británie je od roku 1973 členem Evropské unie. Velká Británie patří k nejrozvinutějším státům světa, je pátou největší ekonomikou světa a je členem G8. Hlavní město Velké Británie – Londýn je jedním ze tří hlavních ekonomických center světa spolu s New Yorkem a Tokiem. Londýn dosahuje nejvyšší životní úrovně v Evropě. (ŠIROKÝ, 2013, s. 345), (Danovyraj.cz, © 2016)

5.1 Daňový systém

Do britského daňového systému putují nejvíce odvody z důchodových daní, majetkových daní, daně z přidané hodnoty, oboustranně placené odvody na sociálním pojištění. Britský daňový systém úzce spojuje korporátní a osobní důchodové daně prostřednictvím imputačního systému, který započítává dividendy ve výši 1/9. Osoby samostatně výdělečně činné a také partneři v podniku musí podat daňové přiznání za uplynulý rok do 31. března – 1. dubna nejpozději však do 30. září prostřednictvím formuláře nebo do 31. ledna elektronicky. Pokud není dodržen termín pro podání daňového přiznání, je potrestán pokutou ve výši 100 britských liber. (ŠIROKÝ, 2013, s. 345), (Euroskop.cz., © 2005 – 2016)

5.2 Daňový základ

Podniky registrované ve Velké Británii a občané s trvalým pobytem ve Velké Británii zdaňují zde své celosvětové zisky a příjmy. Podniky, které nejsou registrované ve Velké Británii a občané s trvalým pobytem mimo území Velké Británie hradí pouze daň ze zisku a příjmu vzniklého na území Velké Británie. Pokud je situace opačná, kdy osoba s trvalým pobytem ve Velké Británii, které plynou příjmy v jiném státě, tak daň zaplacená v zahraničí se odečítá od daňového základu ve Velké Británii. Tedy základ daně je zdanitelný v místě jeho vzniku. Toto umožňují smlouvy o zamezení dvojího zdanění, které Velká Británie uzavřela se stovkou zemí. S Českou republikou to upravuje smlouva 89/1992 Sb. V praxi se můžeme setkat i s podniky Velké Británie, které jsou řízeny a spravovány ze zahraničí, i když tu nemají žádnou přítomnost ani činnost. Potom na takové podniky pohlížíme jako na rezidentní mimo území Velké Británie a to v důsledku smlouvy o zamezení dvojího zdanění. Pokud se má na podnik nahlížet jako na rezidentní ve Velké Británii musí být zde registrované a řízené. Proto se podnik

musí rozšířený více ve Velké Británii než v pobočkách v zahraničí. (Euroskop.cz., © 2005 – 2016)

5.3 Přímé daně

Daní ze zisků korporací čili Corporate Income Tax jsou zavázané všechny společnosti založené podle zákona o společnostech tedy, akciové společnosti, společnosti s ručením omezeným, družstva, vzájemné pojišťovací společnosti, státem vlastněné podniky, veřejně prospěšné společnosti a stálé provozovny nerezidentních společností. Daňový základ je stanoven na základě obchodních účtů, příjmy a výdaje jdou účtovány na přírůstkové bázi. Osvobozen je dividendový příjem získaný od rezidentních společností Ztráty lze přenést zpět o 1 rok a do dalších let neomezeně. Procentuální sazba daně je zobrazena v tabulce níže. (ŠIROKÝ, 2013, s. 345)

Tabulka 3 Sazby daně z příjmů PO

Roční příjem v GBP	Sazba v %
0 – 3000 000	20
300 000 – 1 500 000	23
1 500 000 a více	23

Zdroj: ŠIROKÝ, 2013, s. 345

Pro účel stanovení daňového základu **osobní důchodové daně**, členíme daňové subjekty na dvě skupiny. Velké Británie jsou povinni zdaňovat své celosvětové příjmy a nerezidenti pouze příjmy, které pocházejí z území Velké Británie. Základ daně se vypočte jako souhrn všech druhů příjmů po odečtení daňových odpočtů a nezdanitelných částí základu daně a uplatnění daňových slev. Mezi nezdanitelné části daně patří odpočet na poplatníka ve výši 9 440 britských liber. Sleva na dani ve Velké Británii činí 10 % ze základu daně. (ŠIROKÝ, 2013, s. 346 - 347)

Zaměstnavatel hradí **národní pojistné příspěvky** v hodnotě 13,8 % z týdenní mzdy přesahující 148 britských liber. Společnosti si mohou sociální pojištění odečíst z korporátní daně.

Zaměstnance dělíme do 4 kategorií:

- zaměstnanci platí sociální pojištění, pokud dosáhnou 150 britských liber za týdenní mzdu, z přesahující částky se sociální pojištění vyměří v rozsahu 12 % pouze do limitu 797 britských liber týdně,
- osoby samostatně výdělečně činné s výrobními a obchodními aktivitami hradí jednotné sociální pojištění ve výši 2,70 britských liber týdně,
- nezaměstnaní a daňoví nerezidenti tzv. dobrovolní plátcí platí příspěvky, aby zachovali nárok na důchod ze sociálního zabezpečení, činí 13,55 liber,
- osoby samostatně výdělečně činné s jinými aktivitami, které dosahují ročního výdělku v rozsahu od 7 755 liber do 41 450 liber, hradí sociální příspěvek ve výši 9 %, a 2 % z výdělku přesahující 41 450 liber. (ŠIROKÝ, 2013, s. 347)

Základ **daně z nemovitostí** se stanoví jako skutečná či fiktivní tržního nájemného získaného z nemovitosti, tato hodnota se upravuje každých 5 let. Jednotlivé sazby daně si každoročně určují vlády jednotlivých zemí. V roce 2014 byla sazba v Anglii 47,1% a podobné sazby se pohybovali i ve Skotsku a Walesu. (ŠIROKÝ, 2013, s. 347)

Dědická daň se vybírá z majetku získaným zděděním. Ze své podstaty se nejedná o dědickou daň, ale o snahu zamezit daňovým únikům prostřednictvím darů. Daň se vyměří na sedmileté bázi, zdanitelné převody se sečtou s transfery z předchozích 7 let. Od daně jsou osvobození manželé při převodu majetku do 55 000 liber, dále pravidelné dary do 3 000 liber ročně a u darů, které jsou poskytnuty charitě nebo politickým stranám. Sazba daně je nulová pokud částka nepřekročí výši 325 000 liber, 20 % či 40 % z částky, která převýšila hranici 325 000 liber. (ŠIROKÝ, 2013, s. 348)

5.4 Nepřímé daně

Osoba má povinnost registrovat se k **dani z přidané hodnoty**, v době, kdy jeho obrat z podnikatelských činností překročí 79 000 liber. Dani podléhají zdanitelná plnění v rámci Velké Británie, zboží pořízené z jiných členských států a dovoz ze třetích zemí.

Daňové sazby:

- **0 %** se vztahuje na dodání knih, časopisů a map, dodání potravin pro lidskou výživu, dodání vody, léků na předpis, lékařských a chirurgických přístrojů, dodání dětského oblečení a dětské obuvi atd.,

- 5 % se vztahuje na dodávky paliva a energií používaných v domácnostech a charitativních organizacích, pomůcky a služby pro postižené,
- 20 % základní sazba. (ŠIROKÝ, 2013, s. 348)

Spotřební daň se vztahuje na specifický druh zboží. Daň je zahrnuta v ceně zboží. Každá ze spotřebních daň se počítá jinak z hlediska své podstaty a logiky.

Mezi spotřební daně patří:

- daň z alkoholických nápojů,
- daň z tabákových výrobků,
- daň z pohonných hmot,
- daň z motorových vozidel,
- daň z letecké dopravy,
- daň ze skládek,
- ekologická daň,
- daň z těžby,
- daň z pojištění,
- daň ze sázek a z hazardu,
- daň z dovozu. (fpr-zcu.cz, © 2014)

5.5 Daň z motorových vozidel „Vehicle Excise Duty“

Vehicle Excise Duty je českou obdobou silniční daně. Kromě toho, že uživatel vozidla platí pojištění, musí ještě uhradit tuto daň a to bez ohledu jestli podniká nebo nikoliv. Pokud je vozidlo užíváno nebo jen zaparkováno na veřejné komunikaci je povinností daň uhradit prostřednictvím internetu, mobilního telefonu nebo na poště. Potvrzením o platbě je tzv. **daňová známka**, která se vystaví na přední sklo vozidla, můžeme říci, že se jedná o stejný princip jako u české dálniční známky. Pokud vozidlo není označeno daňovou známkou, může být majitel vozidla pokutován ve výši 800 – 1 000 liber a vozidlu může být znemožněn odjezd z místa, být zabaveno nebo dokonce zlikvidováno. (lochneska, © 2010)

5.5.1 Sazby

Sazby ze silniční daně se odvozují od velikosti motoru, typu paliva, emisí oxidu uhličitého a datu, kdy bylo vozidlo registrováno. Platí pravidlo: **čím nižší emise, tím nižší daň**

z vozidla. Sazba daně se může mírně lišit podle druhu úhrady nebo podle na jakou dobu hradíme daň (6 nebo 12 měsíců). Výše ročních sazeb a jejich odlišnosti v závislosti na typu vozidla znázorňují tabulky 4 až 6. Rok po první registraci je daň nulová a to pro vozidla kategorie A – D bez ohledu na pohonné hmoty. Pro vozidla, která budou registrovaná v roce 2017, se výše daně změní. (gov.uk, © 2015)

Tabulka 4 Roční sazba daně z motorových vozidel po roce 1. 3. 2001

skupina	CO2 (g/km)	nafta/benzín	alternativní pohon
A	do 100	£0	£0
B	101-110	£20	£10
C	111-120	£30	£20
D	121-130	£110	£100
E	131-140	£130	£120
F	141-150	£145	£135
G	151-165	£185	£175
H	166-175	£210	£200
I	176-185	£230	£220
J	186-200	£270	£260
K*	201-225	£295	£285
L	226-255	£500	£490
M	Přes 255	£515	£505

Zdroj: gov.uk, © 2015

Tabulka 5 Roční sazba daně pro nákladní automobily nad 3,5 tuny

vozidlo	daň
lehké nákladní vozidlo	£ 230
Euro 4 lehké nákladní automobily	£ 140
Euro 5 lehkých nákladních vozidel	£ 140

Zdroj: gov.uk, © 2015

*Tabulka 6 Roční sazba daně
pro motocykl*

objem motoru (cc)	daň
více než 150	£ 17
151 – 400	£ 39
401 – 600	£ 60
více než 600	£ 82

Zdroj: gov.uk, © 2015

5.5.2 Navrácení daní při prodeji či ztrátě

Pokud dojde k odcizení vozidla nebo jeho exportování máme možnost požádat prostřednictvím formuláře o vrácení daně. Vrací se částka, která přísluší za každý celý měsíc do vypršení splatnosti. Pokud požadujeme vrácení daně, bez toho, aniž bychom zaslali daňovou známku, bude nám strženo 7 liber titulem administrativního poplatku. (lochneska, © 2010)

6 SILNIČNÍ DAŇ VE ŠVÝCARSKU

Švýcarsko není členem Evropské unie ani Evropského hospodářského společenství, přesto občané Norska, Islandu a za určitých okolností i Lichtenštejnska mají povolení podle smlouvy o volném pohybu osob mezi Evropskou unií a Švýcarskem, se pohybovat po území Švýcarska. Švýcarsko je také od roku 2008 součástí tzv. schengenského prostoru, tedy ke vstupu do země stačí identifikace občanským průkazem. Pouze u hranic s Lichtenštejnskem je nutné se prokázat cestovním pasem. Švýcarská konfederace se skládá z 26 kantonů. (EURES, © 2016)

6.1 Daňové zatížení

Daňový systém ve Švýcarsku patří mezi komplikovanější systémy, ale také daleko propracovanější než mnohé jiné. Každý kanton ve Švýcarsku má rozdílné daňové zatížení a to z důvodu, že každý kanton má své vlastní daňové zákony. U daní z příjmů, majetku a spotřební daně existují rozdíly nejen mezi kantony, ale i mezi obcemi stejného kantonu. Posledně uvedené daně jsou nejčastěji vybírané federální vládou a nedochází k vysokým regionálním rozdílům. Projevuje se snaha, aby chudší kantony měly nižší daňové zatížení. Kantony a dokonce i obce mají rozsáhlé pravomoci a svou finanční a fiskální autonomii. Švýcarský daňový systém je také charakteristický tím, že sami občané na referendu rozhodnou, které daně se budou zjišťovat skrze něho. (EIDGENÖSSISCHE STEUERVERWALTUNG, 2015)

6.2 Federální daně

Nejvýznamnějšími nepřímými daněmi jdou cla a DPH. Přímé daně vybírají kantony pod dohledem federální vlády.

- a) Daně z příjmů, daně z majetku a ostatní přímé daně:
- daň z příjmů,
 - daň ze zisku,
 - srážková daň,
 - odvod náhradní dávky,
 - federální daň z hazardu.

b) Spotřební daně a ostatní nepřímé daně:

- daň z přidané hodnoty,
- daň z motorových vozidel
- kolkovné,
- daň z tabáku,
- daň z piva,
- daň z minerálních olejů,
- daň z lihu
- clo (z dovozu, vývozu a celní příplatky). (EIDGENÖSSISCHE STEUERVERWALTUNG, 2015)

6.3 Kantonální a obecní daně

a) Přímé daně kantonů a obcí:

- daň z příjmů fyzických osob,
- daň z majetku,
- daň z kapitálu právnických osob,
- daň z příjmů právnických osob,
- daň ze zisku z loterie
- dědická daň,
- darovací daň,
- daň z prodeje nemovitého majetku.

b) Nepřímé daně kantonů a obcí:

- daň z motorových vozidel,
- poplatek za psa,
- kantonální kolkovné,
- daň z loterií. (EIDGENÖSSISCHE STEUERVERWALTUNG, 2015)

6.4 Daň z motorových vozidel „Motorfahrzeugsteuer“

Daň z motorových vozidel patří do nepřímých kantonálních daní. Všechny motorová vozidla a přívěsy se sídlem ve Švýcarsku musí být řádně zaregistrovány. Registrace vozidel, doručování registračních dokumentů a poznávacích značek obstarává úřad

o silničním provozu v příslušném kantonu, kde je zaregistrovaný i majitel vozidla. Pro kantony Obwalden a Schwyz je daň z provozu motorových vozidel vybírána podle Verkehrssicherheitszentrum Obwalden a Nidwalden.

Předmětem daně z motorových vozidel jsou motorová vozidla a přívěsy. Tato daň se vybírá jednou ročně v každém kantonu. Daň z motorových vozidel se nevztahuje na vozidla, která jsou registrovaná **ve jménu konfederace**, kantonů, obcí a jejich částí, jakož i zastoupení cizích zemí.

Osobou povinnou k dani je vlastník vozidla, na jehož jméno byly ID vozidel a státní poznávací značky vydány. Na rozdíl od některých sousedních zemí, SPZ vozidla jsou připojeny k držáku tak dlouho, dokud zůstane ve stejném kantonu ve Švýcarsku. Pokud je vozilo prodáno, přidělí mu příslušný kanton novou registrační značku.

Výše daně se liší podle typu vozidla. Konstrukční kritéria jsou vždy technické vlastnosti v závislosti na počtu kantonu zdanitelných koňských sil, kilowattů, objem motoru, užitečné zatížení, celkový nebo prázdnou hmotnost, životní prostředí a tak dále. Daň z motorových vozidel se mohou kanton od kantonu, výrazně lišit. Ve Švýcarsku je časté osvobození z této daně. Například elektrické nebo hybridní vozidla nebo vozidla kategorie A a B v souladu s emisemi CO₂.

Kantony mají pod dohledem také vodní vozidla, plachty a čluny. Tyto lodě musí být zapsány u kantonálních námořních úřadů. (EIDGENÖSSISCHE STEUERVERWALTUNG, 2015)

7 SROVNÁNÍ SILNIČNÍ DANĚ, VEHICLE EXCISE DUTY, MOTORFAHRZEUGSTEUER

Cílem bakalářské práce je provést komparativní analýzu silniční daně v České republice, Velké Británii a Švýcarsku. Na základě výsledků komparativní analýzy poukázat na rozdíly, které jsou u jedné ekvivalentní daně v odlišných státech a jak sledovaná daň mění svou povahu i logiku. Rozdíly silniční daně v jednotlivých zemích znázorňuje tabulka 7.

7.1 Předmět daně

Silniční daň a jeho obdoby v zahraničí jsou zcela odlišné z hlediska předmětu, podle kterého se silniční daň zdaňuje. Nejvýraznějším rozdílem je, že silniční daň v České republice se vybírá jen z vybraných automobilů, které slouží k podnikání. Oproti tomu, předmětem daně z motorových vozidel jsou ve Velké Británii tak i ve Švýcarsku všechna vozidla. Švýcarsko má velmi mnoho výjimek, které vylučují potencionálního poplatníka z povinnosti platit daň. Velká Británie přihlíží k této problematice tak, že každý, kdo vlastní motorové vozidlo a použije jej na pozemní komunikaci ve Velké Británii, je povinen platit daň z motorových vozidel.

7.2 Poplatníci daně

V České republice je poplatníkem silniční daně podnikatel, který používá ke svému podnikání automobil, který je podle zákona č. 16/1993 o dani silniční předmětem daně a není na něj uvalena sleva sazby ve výši 100 %. Dokonalým protikladem je poplatník daně z motorových vozidel ve Velké Británii, kde má povinnost platit daň každý, kdo své vozidlo použije na veřejné komunikaci ve Velké Británii. Ve Švýcarsku je v obecné rovině považován každý majitel vozidla za poplatníka. Typickým rysem silničním daně vybírané ve Švýcarsku je časté vyloučení z jeho placení nebo omezení v podobě snížení sazby v chudších kantonech.

7.3 Sazba daně

V České republice se sazba silniční daně odvíjí u osobních automobilů od zdvihového objemu motoru v cm^3 a u nákladních automobilů od hmotnosti a počtu náprav. Ve Velké Británii a Švýcarsku se primárně odvíjí od vyloučení oxidu uhličitého. Vliv na výši sazby má u Velké Británii také datum registrace vozidla a kategorie,

do které vozidlo spadá. Sazba Švýcarské daně je ovlivněna kategorií vozidla a také kantonem, do kterého je zaregistrovaný plátc.

7.4 Placení daně

Silniční daň v České republice se liší od ostatních ekvivalentů silniční daně i zařazením v daňovém systému. Česká republika silniční daň řadí do přímých majetkových daní. Zatímco Velká Británie a Švýcarsko do nepřímých daní. Od toho se liší i postavení plátce poplatník. V České republice plátc odvádí daň finančnímu úřadu. Švýcarský poplatník odvádí daň kantonu, který to odvádí centrále a ve Velké Británii se platí daň prostřednictvím koupě daňové známky.

7.5 Osvobození od daně

V České republice není silniční daň uvalena na hybridní automobily a na vozidla s méně než čtyřmi koly. Na rozdíl od Velké Británie, kde se daň z motorových vozidel vztahuje i na vozidla s alternativními pohony a motocykly, osvobozena jsou vozidla spadající do kategorie A. Ve Švýcarsku je daň osvobozena z elektrického nebo hybridního vozidla a z vozidla kategorie A a B v souladu s emisemi CO₂.

Tabulka 7 Rozdíly silniční daně v jednotlivých zemích

Země	Česká Republika	Velká Británie	Švýcarsko
Daň	přímá	nepřímá	nepřímá
Předmět	automobil užívan k podnikání	všechna motorová vozidla	motorová vozidla (mnoho osvobození)
Poplatníci	podnikatelské subjekty vlastníci vozidlo	majitelé vozidla, které je používáno na britských komunikacích	majitelé vozidla
Sazba	zdvihový objem motoru hmotnost a počet náprav	vyloučení oxidu uhličitého datum registrace, kategorie vozidla	kategorie vozidla a kanton, kde je poplatník registrován
Osvobození	hybridní či elektrická vozidla vozidla s méně než 4 koly	vozidla kategorie A	hybridní či elektrická vozidla vozidla kategorie A i B

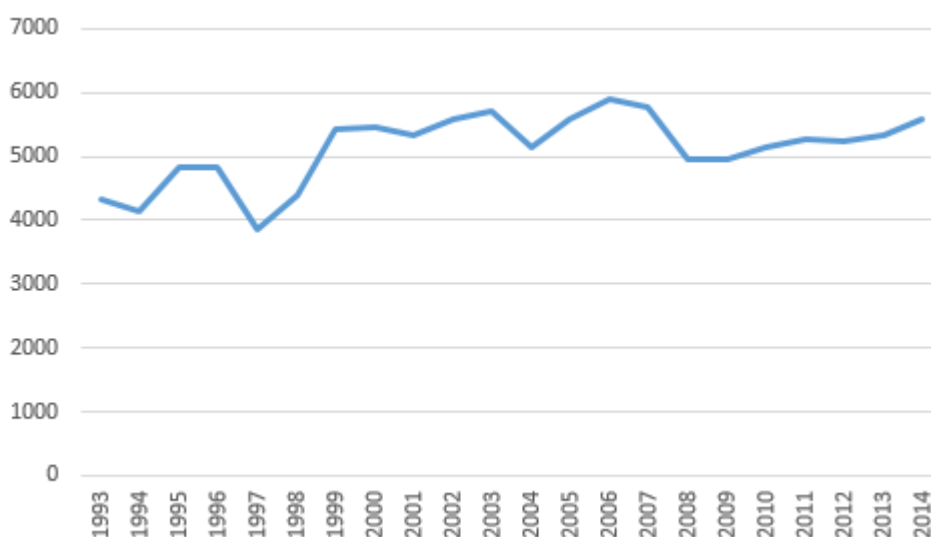
Zdroj: vlastní zpracování na základě daňových zákonů jednotlivých zemí

8 POROVNÁNÍ DAŇOVÝCH VÝNOSŮ

Organizace OECD sestavuje přehledy o ekonomické i hospodářské situace v zemích OECD. To umožňuje porovnání jak v čase, tak mezi státy. Data z OECD jsou zpracována do grafů a tabulek, tak aby zobrazovala vývoj v čase, rozdíly v jednotlivých zemích.

8.1 Vývoj daňových výnosů

Graf znázorňuje vývoj výše silniční daně v České republice v letech 1993 až 2014. Z uvedeného grafu, lze konstatovat, že výše silničních daní nepodléhala přílišným výkyvům. K výraznému vzrůstu výše silniční daně došlo v roce 1999. Naopak výrazný pokles zaznamenala v roce 2008, kdy probíhala celosvětová ekonomická krize. Z toho lze vyvodit, pokud je stabilní ekonomická situace zvyšuje se výše daně tedy i silniční daně a naopak při nepříznivé ekonomické situaci klesá výše silniční daně.



Obrázek 3 Graf vývoje výnosů z daní souvisejících s motorovými vozidly v letech 1993 – 2014, OECDiLibrary, © 2015b

8.2 Porovnání daňových příjmu sledovaných zemí v roce 2013

Níže uvedená tabulka porovnává daňové příjmy z hlavních okruhů v procentech z celkového zdanění v České republice, Velké Británii, Švýcarsku a průměr v OECD v roce 2013. Ze sledovaných zemí se nejvíce přibližuje k hodnotám OECD Velká Británie, která má podle (Danovyraj.cz, © 2016) nejlepší hodnocení v nejvyšší životní úrovni v Evropě, což se projevuje i na výše daních. Jedinou vybočující hodnotou jsou majetkové daně, které činí dvojnásobek průměrné hodnoty v OECD. Jelikož tato daň je vázaná

na předmět, můžeme jen konstatovat, že Velká Británie se z hlediska ekonomického vyvíjí velmi dobře. Silniční daň, kterou se zabývá bakalářská práce, se zahrnuje pod daní ze zboží a služeb. Pokud budeme srovnávat s průměrem v OECD je nejbližší hodnotou daň z Velké Británie, kde lze říci, že výše daně je adekvátní a daňový systém je srovnatelný s OECD. Na Švýcarské dani se ukazuje fakt, že daňový systém ve Švýcarsku poskytuje úlevy od placení daní, jistě se na tom podepisuje i kantonální výběr daní. Česká republika má vysoký podíl daní ze zboží a služeb k celkovému zdanění a to jen proto, že do této skupiny daní patří daně z výroby, prodeje, převodů, leasingu a dodávek zboží a úpravy zboží a daně z používání nebo povolení používání zboží nebo vykonávání určitých činností, kde patří i pravidelné placené daně z motorových vozidel.

Tabulka 8 Daňové příjmy v procentuálním vyjádření v roce 2013

Země	daně z příjmů	příspěvky na sociální zabezpečení	daně z mezd	daně majetkové	daně ze zboží a služeb	ostatní daně	cla
Česká republika	20,8	43,2	0,0	1,4	34,3	0,0	0,4
Švýcarsko	46,0	25,1	0,0	6,7	22,2	0,0	-
Velká Británie	35,4	18,8	0,0	12,3	32,9	0,0	0,5
Průměr v OECD	33,7	26,1	1,1	5,6	32,7	0,6	0,4

Zdroj: OECDiLibrary, © 2016a

8.3 Porovnání sazeb ze silniční daně

Tabulky ukazují sazby jednotlivých zemí. Pro lepší srovnání jsou částky vyjádřeny jak v tuzemské měně, tak i v jednotné měně tedy eurech.

Sazby se odvíjí od předmětu daně, nejnáročnější jsou nákladní automobily se třemi nebo čtyřmi nápravami.

Tabulka 9 Sazby silniční daně v České republice

Předmět silniční daně	sazba v Kč	sazba v €
Osobní automobil s objemem válců mezi 2001 a 3000 ccm	1200 - 4200	43,5 - 152,5
Použití jiného vozidla s nápravou 1, váží mezi 1 a 2 tuny	1 800 - 9 600	65,36 - 348,6
Použití jiného vozidla se 2 nápravami, váží více než 27 tun	1 800 - 46 200	65,36 - 1677,6
Použití jiného vozidla se 3 nápravami, váží mezi 31 a 36 tun	1 800 - 50 400	65,36 - 1830,1
Použití jiného vozidla se 4 nápravami, váží mezi 25 a 27 tun	8 400 - 44 100	305 - 1601,3

Zdroj: OECDiLibrary, © 2016b, vlastní zpracování

Ve Švýcarsku se prolíná hned několik kombinací ke stanovení sazby daně. Každý kanton má své sazby daně, které jsou stanoveny na ekonomické situace obyvatel kantonu. Můžou se lišit základem daně např. vypouštěním emisí, objemem motoru nebo výkonem motoru.

Tabulka 10 Sazby Motorfahrzeugsteuer dle kantonů ve Švýcarsku

Kanton	sazba v CHF	sazba v €
Aargau	6 – 348	4,94 - 286,3
Appenzell Ausserrhoden	2,10 - 142	1,73 - 116,8
Appenzell Innerrhoden	3 - 200	2,47 - 164,5
Basel-Landschaft	0,0644 na kg - 128,9	0,053 na kg - 106
Basel-Stadt	12 koňskou sílu - 1542	9,87 koňskou sílu - 1268,6
Bern	0,045 na kg - 0,36 na kg	0,037 na kg - 0,2962
Fribourg	16 - 4 371	13,16 - 3596,1
Genève	27 - 1 805	22,21 - 1485
Glarus	17 na 100 ccm - 575	13,99 na 100 ccm - 473,1

Graubünden	5,65 na 100 ccm -415,8	4,65 na 100 ccm - 342,1
Jura	50 - 740	41,14 - 608,8
Luzern	60 - 2 200	49,36 - 1 810
Neuchâtel	32,40 - 1 866	26,66 - 1535,2
Nidwalden	8 na další 100 kg - 1 738	6,58 na další 100 kg - 1 429,9
Obwalden	9 na další 100 ccm - 300	7,40 na další 100 ccm - 246,8
Schaffhausen	12 na další 100 ccm - 300	9,87 na další 100 ccm - 246,8
Schwyz	28 na další 100 ccm - 215	23,04 na další 100 ccm - 176,9
Solothurn	5 na další 100 ccm - 172,5	4,11 na další 100 ccm - 141,9
St. Gallen	-	-
Thurgau	-	-
Tessin	1,80 na kW - 105	1,48 na kW – 86, 38
Uri	1,70 na 10 kg - 40	1,40 na 10 kg - 32,91
Valais	30 - 370	24,68 - 304,4
Vaud	21 - 546	17,28 - 449,2
Zug	8 na další 100 kg - 200	6,58 na další 100 kg - 164,5
Zürich	12,5 na další 100 kg - 1 625	10,28 na další 100 kg - 1 336,9

Zdroj: OECDiLibrary, © 2016b, vlastní zpracování

Ve Velké Británii podléhají Vehicle Excise Duty i motocykly, vozidla na elektrický pohon nebo třeba tříkolky, což neplatilo u silniční daně ani u Motorfahrzeugsteuer, ovšem její výše nijak vysoká. Nejvyšší sazby daně se nachází u druhé tažné nápravy a nákladních vozidel. V souhrnu lze říct, že bez ohledu na zemi, která daň vybírá, je nejvyšší sazba daně u nákladních automobilů.

Tabulka 11 Sazby Vehicle Excise Duty podle předmětu daně

Předmět Vehicle Excise Duty	sazba v GBP	sazba v €
Použití 2 tažné nápravy (12.000 a 16.000 kg)	0 – 5 170	0 – 6 412
Osobní automobilu registrována před 03. 2001 (do 1549 ccm)	110 - 175	136,4 - 217
Vozidlo se zážehovým nebo motorovým poháněním vozidla registrovaného po březnu 2001	0 - 435	0 – 539,5
Přívěs	40 - 410	49,61 – 508,5
Autobusy	88 - 480	198,4 – 595,3
Motocykly	15 - 60	18,6 – 74,41
Použití tuhé a kloubová nákladní vozidla	1,70 – 4 400	2,11 – 5 457
Tříkolky	15 - 60	18,6 – 74,41
Elektrická vozidla	15 - 40	18,6 – 49,61

Zdroj: OECDiLibrary, © 2016b, vlastní zpracování

Obecně můžeme říci, že nejvyšší silniční daň u všech sledovaných zemí je vybírána z nákladních automobilů, které nejvíce zatěžují komunikace i životní prostředí. V České republice v současné době odvedeme nejvíce za vozidlo se 3 nápravami, vážící mezi 31 a 36 tun. Největší finanční obnos za silniční daň odvedeme ve švýcarských kantonech Fribourg, Luzern, Zürych. V kantonu Fribourg může silniční daň činit až 3 596 €. Nejvyšší britskou silniční daní je daň za druhou tažnou nápravu, která může činit až 6 412 €.

9 DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ

Dotazníkové šetření by mělo lépe přiblížit, jak česká veřejnost vnímá silniční daň. Cílem dotazníkového šetření je zjistit, jak je současné vymezení silniční daně poplatníky přijímáno, jakou by měla mít daň podobu. Od čeho by se měla vyvíjet výše její sazby, na koho by byla uvalena apod. Jestli by respondentům vadilo, kdyby byl okruh plátců rozšířen. Jaká výše daně by byla motivující pro šetrnější přístup k využívání motorových vozidel. Dotazníky budou tedy formovat doporučenou silniční daň.

Pomocí e – mailů byl zasílán online dotazník, který byl zaměřen především na daňové poradce, kteří mají praxi i se silniční daní. Dalšími respondenty byly právnické osoby zabývající se daňovým poradenstvím či přímo autodopravou, zaměstnané osoby a osoby bez zaměstnání (studenti, rodiče na mateřské dovolené, nezaměstnaní apod.) Návratnost dotazníků byla velmi malá, pohybovala se kolem 10 %, přičemž nejvyšší zaznamenaná návratnost z jednoho hromadné e – mailu, který vždy překračoval 100 osob, bylo 20 %.

9.1 Zkoumaná oblast dotazníkového šetření

Před provedením dotazníkového šetření byla stanovena zkoumaná oblast, která by mohla být dosažena. Dotazníkové šetření dané otázky potvrdí či vyvrátí.

Zkoumaná oblast:

- 1) většina respondentů vnímá silniční daň jako daň spojenou se životním prostředím,
- 2) většina respondentů souhlasí s výběrem silniční daně, tj. vnímají zavedení silniční daně jako správné,
- 3) většina nepodnikajících respondentů se domnívá, že silniční daň by měli odvádět pouze podnikatelé využívající vozidlo k podnikání,
- 4) méně jak polovina respondentů souhlasí s tím, aby silniční daň odváděli všichni majitelé motorového vozidla.

9.2 Otázka č. 1 Jste podnikatel?

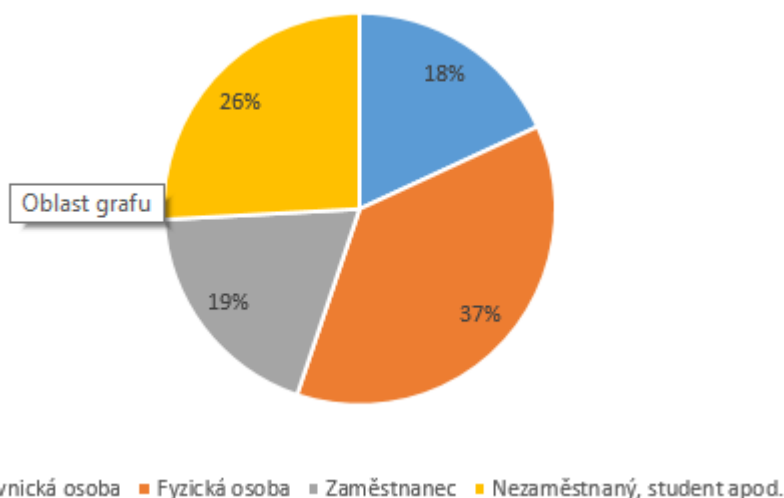
Do dotazníkového šetření se zapojila 116 respondentů, které můžeme rozdělit do čtyř skupin na právnické osoby, což byly společnosti zabývající se autodopravou a převážně společnosti zabývající se daňovým poradenstvím, fyzické osoby především daňoví poradci, respondenti, kteří jsou zaměstnaní a poslední skupinou tvoří nezaměstnaní, studenti, rodiče na mateřské dovolené. Největší podíl respondentů se 43 účastníky dotazníkového šetření

s 37 % zastoupením byly podnikatelé. Především studenti se podíleli 26 % účastí, což činilo 30 respondentů. Dotazníkového šetření se zúčastnilo 22 zaměstnanců, což z celkového součtu činilo 19%. Nejmenší skupinu tvořili právnické osoby s 21 členy a 18 % zastoupením.

Tabulka 12 Respondenti dotazníkového šetření

Respondenti	počet respondentů
Právnická osoba	21
Fyzická osoba	43
Zaměstnanec	22
Nezaměstnaný, student apod.	30
Celkem	116

Zdroj: vlastní zpracování



Obrázek 4 Graf zobrazující podíl jednotlivých respondentů, vlastní zpracování

9.3 Otázka č. 2 Platíte silniční daň?

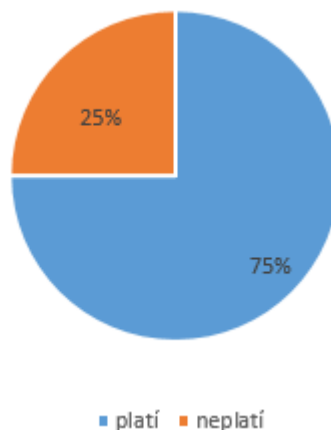
Cílem této otázky je zjistit jaké procento respondentů, kteří podnikají, odvádí silniční daň. Z výsledků vyplývá, že pouze 32% oslovených fyzických osob neodvádí silniční daň. U právnických osob jsou to pouze dvě společnosti, které nepoužívají ke svému podnikání automobil, což je s přihlédnutím na fakt, že většina PO měla předmět podnikání daňové

poradenství, tudíž automobil není pro podnikání nezbytný. Fyzické osoby se rovněž nevyhýbají silniční dani. Ze 43 oslovených fyzických osob pouze 14 neodvádí silniční daň.

Tabulka 13 Kdo platí silniční daň

Respondenti	platí	neplatí
Právnícká osoba	19	2
Fyzická osoba	29	14
Celkem	48	16

Zdroj: vlastní zpracování



Obrázek 5 Graf poplatníků
silniční daně, vlastní
zpracování

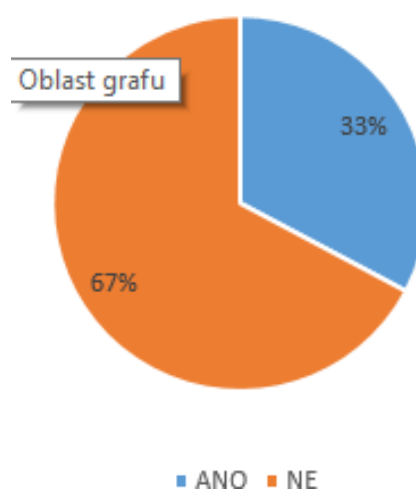
9.4 Otázka č. 3 Považujete silniční daň, za daň související se životním prostředím?

Z dotazníkového šetření vyplývá, že 78 respondentů, což odpovídá 67 %, nevnímá silniční daň, jako daň související s životním prostředím. Opačné stanovisko zaujímá OECD, která vnímá vzájemnou provázanost silniční daně a působení životního prostředí. Ve Švýcarsku i Velké Británii je tato propojenost zachycena prostřednictvím emisí.

Tabulka 14 Pohled respondentů na silniční daň

Respondenti	ANO	NE
Právnícká osoba	3	18
Fyzická osoba	11	32
Zaměstnanec	6	16
Nezaměstnaný, student apod.	18	12
Celkem	38	78

Zdroj: vlastní zpracování



Obrázek 6 Respondenti považující SD za daň související se životním prostředím, vlastní zpracování

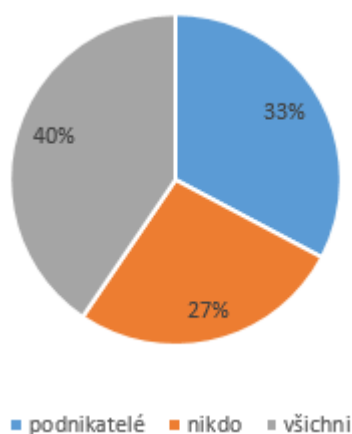
9.5 Otázka č. 4 Kdo by měl odvádět silniční daň?

Pokud by zákonodárci chtěli ustavit novou podobu silniční daně, určitě by je zajímala přízeň či odpor budoucích poplatníků. Příjemným zjištěním, jak z hlediska fiskálního, tak z hlediska ochrany životního prostředí je, že 40 % respondentů se ztotožňuje s názorem, že všichni by měli odvádět silniční daň. Největší zastoupení bylo u podnikatelů a ve stejné míře i u nezaměstnaných. 33% respondentů souhlasí se současným stavem silniční daně. Odpůrcem silniční daně je 27 % dotázaných respondentů, kteří by silniční daň zrušili úplně.

Tabulka 15 Poplatník silniční daně podle respondentů

Respondenti	podnikatelé	nikdo	všichni
Fyzická osoba	14	12	17
Právnícká osoba	7	8	6
Nezaměstnaný, student apod.	9	4	17
Zaměstnanec	8	7	7
Celkem	38	31	47

Zdroj: vlastní zpracování



Obrázek 7 Graf zobrazující
potencionální poplatníky,
vlastní zpracování

9.6 Otázka č. 5 Od čeho by se mělo odvíjet stanovení silniční daně, dle vašeho názoru?

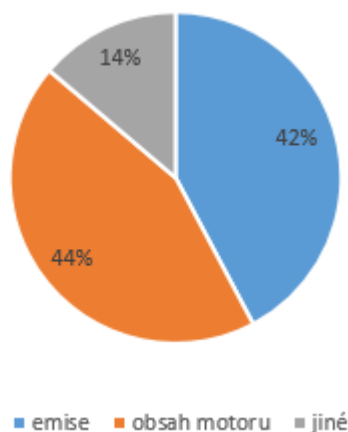
Většina respondentů v podobě 44 % se stále upíná na zavedený základ daně v podobě obsahu motoru. Jen o dva respondenty méně se přiklonilo k názoru, že silniční daň by měla být odvozena od emisí, které vozidlo vypouští. Což je výrazným pokrokem a možná i dispozicí pro zavedení takové silniční daně, která by se opíraly o filozofii OECD. Dalšíh 16 respondentů přišlo zcela novým přístupem stanovení základu silniční

daně, což by ve většině případů byla neproveditelná nebo zbytečně obtížná. Respondenti navrhovali, výpočet sazby odvozením od stavu komunikace, což by bylo náročné jak na výběr daně, tak i stanovení sazby na jednotlivé komunikace. Dalším návrhem bylo stanovení jednotné silniční daně, což by poplatníky nemotivovalo. Neposledním návrhem bylo, že by se sazba měla odvíjet od stáří vozidla, ovšem toto kritérium je nepřímou zahrnuto u stanovené britské a švýcarské silniční daně, kde množství vypouštění emise se většinou odvíjí i od stáří vozidla. Zazněly opět názory, že by silniční daň neměla být vybírána vůbec.

Tabulka 16 Základ silniční daně

Respondenti	emise	obsah motoru	jiné
Fyzická osoba	17	16	10
Právnícká osoba	6	11	4
Nezaměstnaný, student apod.	18	11	1
Zaměstnanec	8	13	1
Celkem	49	51	16

Zdroj: vlastní zpracování



Obrázek 8 Graf procentuální vyjádření základu daně, vlastní zpracování

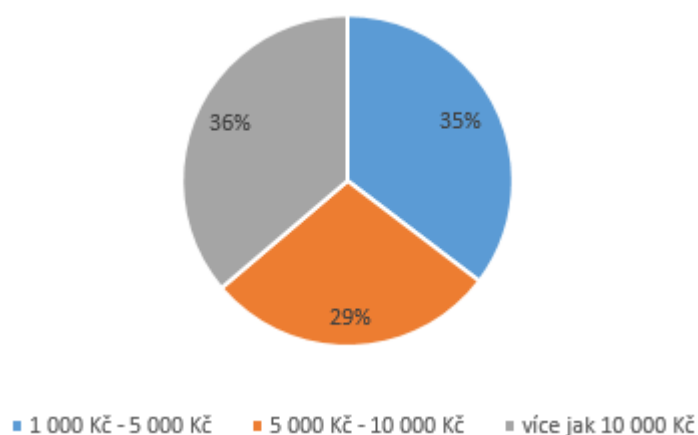
9.7 Otázka č. 6 Jaká výše silniční daně (roční sazba) by Vás potenciálně motivovala k redukcí emisí škodlivin např. koupí nového auta?

Výsledky na otázku číslo 6 byly vyrovnané. Pozitivním zjištěním je, že i nízká daňová povinnost by motivovala potenciální poplatníky k zamyšlení, jakým způsobem omezit výši daňové povinnosti, což by mělo příznivý dopad na životní prostředí.

Tabulka 17 Výše motivující silniční daně

Respondenti	1 000 Kč - 5 000 Kč	5 000 Kč - 10 000 Kč	více jak 10 000 Kč
Fyzická osoba	15	11	17
Právnícká osoba	5	3	13
Nezaměstnaný, student apod	9	13	8
Zaměstnanec	12	6	4
Celkem	41	33	42

Zdroj: vlastní zpracování



Obrázek 9 Graf procentuálního vyjádření k motivující dani, vlastní zpracování

Konečné výsledky dotazníkového šetření zcela vyvrátily zkoumanou oblast č. 1, neboť více než polovina respondentů nevnímá silniční daň jako daň související s životním prostředím. Naopak zkoumanou otázku č. 2 byla potvrzena tedy, většina respondentů souhlasí s výběrem silniční daně, tj. vnímají zavedení silniční daně jako správné. Což je pozitivní, neboť většina respondentů by se rozšířením poplatníků silniční daně nebránila. Také zkoumaná oblast číslo 3. byla vyvrácena, kupodivu většina nepodnikajících respondentů zastává názor, že silniční daň by měli odvádět všichni vlastníci motorového vozidla. Poslední zkoumaná oblast byla potvrzena, jelikož méně jak polovina souhlasí, aby silniční daň odváděli všichni majitelé motorového vozidla, ale co se týče počtu, byl u této odpovědi nejvíce respondentů tedy 47. Tato otázka neměla převažující počet hlasů u jedné odpovědi, byla spíše vyvážená.

10 DOPORUČENÍ

Dle mého názoru by měla Česká republika přehodnotit současný stav silniční daně a zabezpečit větší srovnání s ostatními státy, zajistit účelovost silniční daně, která by více motivovala poplatníky, dodat její podstatu a odůvodnění. Pokud budeme porovnávat silniční daň či její ekvivalent a to v rámci států Evropy nebo na území států OECD, tak dospějeme k zjištění, že Česká republika zcela liší od ostatních silničních daní.

U silniční daně v České republice je neobvyklé oproti jiným zemím, že se vztahuje pouze na podnikatelské subjekty. Rozsah osob by se měl rozšířit na všechny osoby vlastníci automobil, tak jak je to ve Velké Británii a třeba umožnit více osvobození jako je ve Švýcarsku, které by se mohly týkat hybridních automobilů, elektrických vozidel, vozidel s nízkými emisemi apod. Z výsledků dotazníkové šetření, lze předpokládat, že by potencionální poplatníci byly ochotni platit „nově vymezenou“ daň, která by jistě měla pro poplatníky motivující účinky.

Závažný problém silniční daně spočívá v podobě, v jaké je silniční daň nastavená v současné době kvůli, které nereflektuje znečištění životního prostředí, které je zapříčiněno používáním automobilů. Proto by se sazba daně měla primárně odvíjet od množství emisí oxidu uhličitého. Sazba silniční daně by mohla být i nulová do určitého limitu emisí, takže v konečném důsledku by nemusel každý platit silniční daň, ale platil by je pouze ten, jehož vozidlo nadměrně zatěžuje životní prostředí. Také by se Česká republika mohla inspirovat Švýcarskem a jeho rozdělením země na kantony. Což by v českých podmínkách mohl uplatnit na kraje a sazby by se odvíjely od dopravní situace v kraji. Uvedený princip se sice využívá ve Švýcarsku, ale v českých podmínkách by bylo komplikované stanovit výše daně, která by se odvíjela od dopravní situace v kraji.

Silniční daň postavená na environmentálních principech by více zachycovala znečištění životního prostředí a motivovala by potencionální poplatníky k jeho omezení. Nově vzniklá situace by přispěla k navýšení peněžních prostředků, takže nový daňový výnos by mohl využít Státní fond dopravní infrastruktury nebo by se část výnosů mohl využít na vývoj zabývající se ochranou životního prostředí.

Úskalí, která by vznikla při zavedení nové daně, by jistě vznikla s jejím vybíráním, která by spočívala v prohloubení byrokracie. Dále by bylo těžké zavést novou daň tam, kde stávající daň působila 23 let. Dalším ekonomickým problémem jsou fungující mýtné brány, do kterých se už investovalo příliš mnoho finančních prostředků, a teď by bylo

vhodné jejich odstranění. Takto to funguje i ve Velké Británii, kde každý vlastník motorového vozidla platí silniční daň a pojištění vozidla. Bylo by už demotivující, kdyby poplatníci silniční daně měli ještě platit poplatky za využití dálnice apod. Ovšem je zde otázka, jestli ponechat mýtné brány pro podnikatele či pro cizince.

Možná rizika a doporučení nově vymezené silniční daně vymezuje tabulka 18.

Tabulka 18 doporučení i možná rizika vyplývající se zavedením nové silniční daně

vhodné alternativy	rizika
rozšíření poplatníků	vybírání daně
stanovení sazby daně podle vylučování oxidu uhličitého	špatné přijetí nově vymezené daně a snaha vyhnout se dani
	byrokracie
	zrušení mýtných brán

Zdroj: vlastní zpracování

Pokud by se zákonodárci rozhodli pro novou obdobu silniční daně, bylo by jistě přínosné pro Českou republiku tak pro životní prostředí, kdyby se předmětem daně ustanovila všechna motorová vozidla. Sazba daně by se obdobně mohla odvíjet od objemu vyloučení oxidu uhličitého. Další výrazná změna by mohla proběhnout v přetřídění silniční daně z přímých daní do nepřímých. Kdy poplatníci by byly všichni, kteří vlastní a využívají motorové vozidla a další subjekt, který by v roli plátce odváděl daň finančnímu úřadu nebo jinému orgánu. Po vzoru Švýcarska by to v praxi mohlo vypadat i tak, že poplatníci by odváděli daň obci či kraji a tyto orgány by daňový výnos směřovaly do Státního fondu dopravní infrastruktury. V kontextu s potencionální změnou by se řešila problematika osvobození daně, kde jsou britské a švýcarské názory protichůdné. Zastávám názor, pokud by silniční daň měla chránit životní prostředí, měla by k tomu i motivovat. Toho lze docílit pomocí osvobození, které by se vztahovalo na vozidla s alternativním pohonem. Toto řešení by bylo přínosné jak pro životní prostředí, tak i pro navýšení finančních prostředků pro Státní fond dopravní infrastruktury.

Nová podoba silniční daně není vyloučená, jelikož v České republice je potenciál chránit životní prostředí, ale neobešlo by se to bez značných komplikací.

ZÁVĚR

V této bakalářské práci na téma Komparativní analýza silniční daně v České republice a jejích ekvivalentů ve vybraných evropských státech, bylo hlavním cílem srovnat silniční daň v České republice s britskou Vehicle Excise Duty a švýcarskou Motorfahrzeugsteuer. Vedlejším cílem bakalářské práce je navrhnout doporučení pro nové stanovení silniční daně v České republice, přičemž tato doporučení vycházejí z komparační analýzy. Tato bakalářská práce se člení na dvě části. Teoretická část patří v této bakalářské práci k důležitější části, protože jsou zde popsány obecné sestavení daní a jejich sazeb. Důležité je pojetí daní podle klasifikace OECD, která oceňuje daně založené na environmentálním principu. Dále se zabývá vykazování daní podle OECD. Důležitou kapitolou je silniční daň v České republice. První kapitolou praktické části je věnována daňovým systémům sledovaných zemí se zaměřením na silniční daň tedy na daň z motorových vozidel. Na tyto kapitoly plynule navazuje komparace daní z motorových vozidel těchto zemí. Další kapitola se soustředí na statistické údaje. První část se zabývá vývojem daňových výnosů v OECD v letech 1993 až 2014, dále porovnává daňové příjmy za rok 2013 ve sledovaných zemí a v poslední části porovnává sazby jednotlivých zemí. Praktická část se rovněž zabývá dotazníkovým šetřením, které se uskutečnilo a komentuje zjištěné výsledky. Kapitola, která uzavírá bakalářskou práci, se zabývá doporučením na potencionální nově sestavenou silniční daň pro Českou republiku, která využívá stejné principy, které jsou uplatněny ve Vehicle Excise Duty a Motorfahrzeugsteuer.

Věřím, že jsem ve své bakalářské práci splnila stanovené cíle. Doufám, že Česká republika nalezne svůj potenciál k vyšší ochraně životního prostředí a sníží objem emisí na nejnižší možné minimum.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

- ANDERSON, D. A., 2014. *Environmental economics and natural resource management*. 4th ed. Abingdon, Oxon: Routledge, Taylor & Francis Group, xviii, 428 s. ISBN 978-0-415-64095-4.
- BusinessInfo.cz, © 2014 *CzechTrade*. [online]. [cit. 2016-04-22]. Dostupné z: <http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/danovy-system-ceske-republiky-3429.html>
- BusinessInfo.cz, © 2016 *CzechTrade*. [online]. [cit. 2016-04-22]. Dostupné z: <http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/dan-silnicni-3537.html#ds05>
- CENIA, © 2012 *CENIA, česká informační agentura životního prostředí*. [online]. [cit. 2016-04-22]. Dostupné z: <http://www1.cenia.cz/www/sites/default/files/Databaze%20OECD.pdf>
- ČESKO, 1993. Zákon č. 16/1993 ze dne 21. prosince 1992 o dani silniční. In: *Sbírka zákonů České Republiky* [online]. Částka 6, s. 133 – 136 [cit. 2016-03-02]. Po zadání čísla předpisu dostupné z <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/>
- ČESKO, 2009. Zákon č. 280/2009 ze dne 3. září 2009 daňový řád. In: *Sbírka zákonů České Republiky* [online]. Částka 87, s. 280 – 281 [cit. 2016-03-02]. Po zadání čísla předpisu dostupné z <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/>
- Danovyraj.cz, © 2016. *TERRITORIAL INVESTMENTS GROUP*. [online]. [cit. 2016-04-22]. Dostupné z: <http://www.danovyraj.cz/velka-britanie-jurisdikce>
- EIDGENÖSSISCHE STEUERVERWALTUNG, 2015. *Das schweizerische Steuersystem*. Schweizerische Steuerkonferenz, Kommission Information, Druck: Rub Media AG 3001 Bern, ISSN: 1664-8447. Od roku 2015 dostupné také z: https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:uKjEqGNWYGkJ:https://www.estv.admin.ch/dam/estv/de/dokumente/allgemein/Dokumentation/Publikationen/schweizer_steuersystem/Das%2520schweizerische%2520Steuersystem.pdf.download.pdf/CH-Steuersystem_d.pdf+%&cd=2&hl=cs&ct=clnk&gl=cz
- EURES, © 2016. *portal.mpsv.cz*. [online]. [cit. 2016-04-22]. Dostupné z: <https://portal.mpsv.cz/eures/podminky/svycarsko/>
- Euroskop.cz., © 2005 – 2016. *Vláda České republiky*. [online]. [cit. 2016-04-22]. Dostupné z: <http://www.euroskop.cz/gallery/36/11032-uk.pdf>

- Finanční správa, © 2013. *mfcz.cz*. [online]. [cit. 2016-04-22]. Dostupné z: <http://www.financnisprava.cz/cs/dane-a-pojistne/danovy-system-cr/popis-systemu>
- fpr-zcu.cz, © 2014. *www.fek-zcu.cz*. [online]. [cit. 2016-04-22]. Dostupné z: <http://www.fpr-zcu.cz/clanek/danovy-system-velke-britanie>
- gov.uk, © 2015 *gov.uk*. [online]. [cit. 2016-04-22]. Dostupné z: <https://www.gov.uk/vehicle-tax-rate-tables/rates-for-cars-registered-on-or-after-1-march-2001>
- KUBÁTOVÁ, K., 2010. *Daňová teorie a politika*. 5., aktualiz. vyd. Praha: Wolters Kluwer Česká republika. ISBN 978-80-7357-574-8.
- lochneska, © 2010 *lochneska.cz*. [online]. [cit. 2016-04-22]. Dostupné z: <http://www.lochneska.cz/roadtaxe-duty>
- OECDiLibrary, © 2011. *oecd.org*. [online]. [cit. 2016-04-22] Dostupné z: <https://www.oecd.org/env/tools-evaluation/48164926.pdf>
- OECDiLibrary, © 2015a. *oecd.org*. [online]. [cit. 2016-04-22]. Dostupné z: <http://www.oecd.org/tax/tax-policy/oecd-classification-taxes-interpretative-guide.pdf>
- OECDiLibrary, © 2015b. *oecd.org* [online]. [cit. 2016-04-22]. Dostupné z: http://www.oecd-ilibrary.org/taxation/data/revenue-statistics/revenue-statistics-czech-republic-edition-2015_b4b6b0c3-en
- OECDiLibrary, © 2016a. *oecd.org* [online]. [cit. 2016-04-22]. Dostupné z: http://www.oecd-ilibrary.org/taxation/data/revenue-statistics/comparative-tables_data-00262-en
- OECDiLibrary, © 2016b. *oecd.org* [online]. [cit. 2016-04-22]. Dostupné z: http://www2.oecd.org/ecoinst/queries/Query_2.aspx?QryCtx=3&Key=f652993b-70ac-4ea7-8c29-6d9d871bd07a&QryFlag=1
- RITSCHELOVÁ, I. et al. 2002. *Úvod do ekonomiky životního prostředí*. Vyd. 1. Ústí nad Labem: Univerzita Jana Evangelisty Purkyně, Fakulta životního prostředí, Environmentální management; 2. ISBN 80-7044-415-0.
- STORMWARE, © 2014. STORMWARE s.r.o.. [online]. [cit. 2016-04-22]. Dostupné z: <http://www.stormware.cz/ucetni-pojmy/dane/>
- ŠIROKÝ, J., 2013. *Daně v Evropské unii: daňové systémy všech 28 členských států EU, legislativní základy daňové harmonizace včetně judikátů SD, odraz ekonomické*

krize v daňové politice EU, zdanění finančního sektoru. 6. aktualiz. a přeprac.
vyd. včetně CD. Praha: Linde Praha, . ISBN 978-80-7201-925-0.

ŠIROKÝ, J., KRAJŇÁK M., 2015. *Základy daňové teorie: Cvičebnice*. 1. vydání: Praha:
Wolters Kluwer. ISBN 978-80-7478-927-4.

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

OECD Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj.

DPH Daň z přidané hodnoty.

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 - Příjmy z daní souvisejících s životním prostředím	26
Obrázek 2 Schéma daňového systému v ČR	28
Obrázek 3 Graf vývoje výnosů z daní souvisejících s motorovými vozidly	47
Obrázek 4 Graf zobrazující podíl jednotlivých respondentů	53
Obrázek 5 Graf poplatníků silniční daně	54
Obrázek 6 Respondenti považující SD za daň související se životním prostředím.....	55
Obrázek 7 Graf zobrazující potencionální poplatníky	56
Obrázek 8 Graf procentuální vyjádření základu daně	57
Obrázek 9 Graf procentuálního vyjádření k motivující dani	58

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 Sazby silniční daně pro osobní automobily	31
Tabulka 2 Sleva na dani	34
Tabulka 3 Sazby daně z příjmů PO	37
Tabulka 4 Roční sazba daně z motorových vozidel po roce 1. 3. 2001	40
Tabulka 5 Roční sazba daně pro nákladní automobily nad 3,5 tuny	41
Tabulka 6 Roční sazba daně pro motocykl	41
Tabulka 7 Rozdíly silniční daně v jednotlivých zemích	46
Tabulka 8 Daňové příjmy v procentuálním vyjádření v roce 2013	48
Tabulka 9 Sazby silniční daně v České republice	49
Tabulka 10 Sazby Motorfahrzeugsteuer dle kantonů ve Švýcarsku	49
Tabulka 11 Sazby Vehicle Excise Duty podle předmětu daně	51
Tabulka 12 Respondenti dotazníkového šetření	53
Tabulka 13 Kdo platí silniční daň	54
Tabulka 14 Pohled respondentů na silniční daň	55
Tabulka 15 Poplatník silniční daně podle respondentů	56
Tabulka 16 Základ silniční daně	57
Tabulka 17 Výše motivující silniční daně	58
Tabulka 18 doporučení i možná rizika vyplývající se zavedením nové silniční daně	61

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha P I: Klasifikace daní podle metodiky OECD.....	70
Příloha P II: Roční sazba daně podle počtu náprav a hmotnosti.....	73

PŘÍLOHA P I: KLASIFIKACE DANÍ PODLE METODIKY OECD

1000 Daně z důchodů, zisků a kapitálových výnosů

1100 Daně z důchodů, zisků a kapitálových výnosů od jednotlivců

1110 Z příjmů a ze zisků

1120 Z kapitálových výnosů

1200 Daně z důchodů, zisků a kapitálových výnosů od společností

1210 Z příjmů a ze zisků

1220 Z kapitálových výnosů

1300 Položky, které nelze jednoznačně zařadit mezi 1100 a 1200

2000 Příspěvky na sociální zabezpečení

2100 Zaměstnanci

2200 Zaměstnavatelé

2300 Samostatně výdělečná osoba nebo nezaměstnaná

2400 Nezařaditelné do 2100, 2200 a 2300

3000 Daně z mezd a pracovních sil

4000 Daně majetkové

4100 Pravidelné daně z nemovitého majetku

4110 Domácností

4120 Ostatní

4200 Pravidelné daně z čistého jmění

4210 Jednotlivci

4220 Společnosti

4300 Daně z nemovitosti dědické a darovací

4310 Daně z nemovitostí a dědické

4320 Daně darovací

4400 Daně z finančních a kapitálových transakcí

4500 Ostatní nepravidelné daně z majetku

4510 Z čistého jmění

4520 Ostatní nepravidelné

4600 Ostatní pravidelné daně z majetku

5000 Daně ze zboží a služeb

5100 Daně z výroby, prodeju, převodů, leasingu a dodávek zboží a úpravy zboží

5110 Daně všeobecné

5111 Daň z přidané hodnoty

5112 Daně prodejní (obratové)

5113 Ostatní všeobecné daně ze zboží a služeb

5120 Daně ze speciálních zboží a služeb

5121 Spotřební daně

5122 Zisky z fiskálních monopolů

5123 Cla a dovozní daně

5124 Vývozní daně

5125 Daně z investičního zboží

5126 Daně ze speciálních služeb

5127 Ostatní daně z mezinárodního obchodu a transakcí

5128 Ostatní daně ze speciálních zboží a služeb

5130 Nezařaditelné do skupin 5110 až 5120

5200 Daně z používání nebo povolení používání zboží nebo vykonávání určitých činností

5210 Pravidelné daně

5211 Placené domácnostmi z motorových vozidel

5212 Placené ostatními subjekty z motorových vozidel

5213 Ostatní pravidelné daně

5220 Nepravidelné daně

5300 Nezařaditelné do skupin 5100 a 5200

6000 Ostatní daně

6100 Placené výhradně podniky

6200 Placené jinými subjekty než podniky nebo neidentifikovatelné

PŘÍLOHA P II: ROČNÍ SAZBA DANĚ PODLE POČTU NÁPRAV A HMOTNOSTI

Počet náprav	Hmotnost	Sazby daně
1 náprava	Do 1 tuny	1 800 Kč
	1 t- 2 t	2 700 Kč
	2 t- 3,5 t	3 900 Kč
	3,5 t – 5 t	5 400 Kč
	5 t – 6,5 t	6 900 Kč
	6,5 t - 8 t	8 400 Kč
	Nad 8 t	9 600 Kč
2 nápravy	Do 1 tuny	1 800 Kč
	1 t- 2 t	2 400 Kč
	2 t- 3,5 t	3 600 Kč
	3,5 t – 5 t	4 800 Kč
	5 t – 6,5 t	6 000 Kč
	6,5 t - 8 t	7 200 Kč
	8 t – 9,5 t	8 400 Kč
	9,5 t – 11 t	9 600 Kč
	11 t – 12 t	10 800 Kč
	12 t – 13 t	12 600 Kč
	13 t – 14 t	14 700 Kč
	14 t – 15 t	16 500 Kč
	15 t – 18 t	23 700 Kč
	18 t – 21 t	29 100 Kč
21 t – 24 t	35 100 Kč	

	24 t – 27 t	40 500 Kč
	Nad 27 t	46 200 Kč
3 nápravy	do 1 t	1 800 Kč
	1 t - 3,5 t	2 400 Kč
	3,5 t - 6 t	3 600 Kč
	6 t - 8,5 t	6 000 Kč
	8,5 t - 11 t	7 200 Kč
	11 t - 13 t	8 400 Kč
	13 t - 15 t	10 500 Kč
	15 t - 17 t	13 200 Kč
	17 t - 19 t	15 900 Kč
	19 t - 21 t	17 400 Kč
	21 t - 23 t	21 300 Kč
	23 t - 26 t	27 300 Kč
	26 t - 31 t	36 600 Kč
	31 t - 36 t	43 500 Kč
	nad 36 t	50 400 Kč
4 nápravy a více náprav	do 18 t	8 400 Kč
	18 t - 21 t	10 500 Kč
	21 t - 23 t	14 100 Kč
	23 t - 25 t	17 700 Kč
	25 t - 27 t	22 200 Kč
	27 t - 29 t	28 200 Kč
	29 t - 32 t	33 300 Kč
	32 t - 36 t	39 300 Kč

	nad 36 t	44 100 Kč
--	----------	-----------