

Analýza vlivu legislativních změn na výběr silniční daně v podmínkách ČR s ohledem na vybranou společnost

Adéla Lipinská

Bakalářská práce

2022



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta managementu a ekonomiky

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta managementu a ekonomiky
Ústav financí a účetnictví

Akademický rok: 2021/2022

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: Adéla Lipinská
Osobní číslo: M19165
Studijní program: B6202 Hospodářská politika a správa
Studijní obor: Účetnictví a daně
Forma studia: Prezenční
Téma práce: Analýza vlivu legislativních změn na výběr silniční daně v podmínkách ČR s ohledem na vybranou společnost

Zásady pro vypracování

Úvod

Definujte cíle práce a použité metody zpracování práce.

I. Teoretická část

- Proveďte literární rešerši odborných pramenů a zpracujte teoretické poznatky z oblasti silniční daně.

II. Praktická část

- Proveďte analýzu vlivu legislativních změn na výběr silniční daně od roku 1993 až 2020.
- Zpracujte analýzu silniční daně ve vybrané společnosti za zdaňovací období 2021.
- Navrhněte možnou optimalizaci daně ve vybrané společnosti.

Závěr

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

Seznam doporučené literatury:

- BĚHOUNEK, Pavel. *Automobil v daňovém systému ČR*. 4. aktualizované vydání. Praha: Linde nakladatelství, 2002, 274 s. ISBN 80-86131-30-0.
- BORIA, Pietro. *Taxation in European Union*. Second edition. Cham: Springer, 2017, 208 s. ISBN 978-3-319-53918-8.
- PIKL, Václav. *Automobil (nejen) v podnikání*. Praha: Wolters Kluwer, 2015, 160 s. ISBN 978-80-7478-705-8.
- VANČUROVÁ, Alena, Lenka LÁCHOVÁ a Hana ZÍDKOVÁ. *Daňový systém 2020*. Praha: Wolters Kluwer, 2020, 406 s. ISBN 978-80-7598-887-4.

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Blanka Jarolímová**
Ústav financí a účetnictví

Datum zadání bakalářské práce: **11. února 2022**
Termín odevzdání bakalářské práce: **20. května 2022**

L.S.

prof. Ing. David Tuček, Ph.D.
děkan

prof. Dr. Ing. Drahomíra Pavelková
garant studijního programu

Ve Zlíně dne 11. února 2022

PROHLÁŠENÍ AUTORA BAKALÁŘSKÉ/DIPLOMOVÉ 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,

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

Ve Zlíně

Jméno a příjmení:

.....

podpis diplomanta

ABSTRAKT

Tato bakalářská práce se zabývá vývojem inkasa silniční daně v podmínkách České republiky od roku 1993 až po současnost. Práce je rozdělena na dvě části teoretickou a praktickou. V teoretické části práce je popsán daňový systém České republiky, je zde definována daň a podrobně popsány její konstrukční prvky. Dále je v této části vymezena silniční daň v podmínkách České republiky a je zde také pojednáno o emisních normách EURO. Praktickou část lze rozdělit na 2 části. První část je věnována analýze vývoje legislativních změn a jejich dopad na výši inkasa silniční daně v jednotlivých letech. Jsou zde provedeny i dílčí statistické výpočty jako jsou výtěžnost silniční daně, tempo růstu, podíl silniční daně na celkovém inkasu. Druhá část je věnována analýze daňové povinnosti konkrétní společnosti. Na základě výsledků této analýzy, je navrženo několik opatření na optimalizaci silniční daně ve společnosti.

Klíčová slova: silniční daň, Česká republika, vozidlo,

ABSTRACT

This bachelor thesis deals with the development of road tax collection in the conditions of the Czech Republic from 1993 to the present. The thesis is divided into two theoretical and practical parts. The theoretical part of the thesis describes the tax system of the Czech Republic, defines the tax and describes its design elements in detail. Furthermore, this section defines the road tax in the conditions of the Czech Republic and also discusses the EURO emission standards. The practical part can be divided into 2 parts. The first part is devoted to the analysis of the development of legislative changes and their impact on the amount of collection of road tax in individual years. Partial statistical calculations are also made here, such as road tax yield, growth rate, share of road tax in total collection. The second part is devoted to the analysis of tax liability on specific companies. Based on the results of this analysis, several measures are proposed to optimize road tax in the company.

Keywords: road tax, Czech Republic, vehicle,

Na tomto místě bych ráda poděkovala vedoucí mé bakalářské práce Ing. Blance Jarolímové za rady a připomínky, které mi poskytla v průběhu tvorby mé bakalářské práce.

Prohlašuji, že odevzdaná verze bakalářské/diplomové práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

OBSAH

OBSAH	8
ÚVOD.....	11
CÍLE A METODY ZPRACOVÁNÍ PRÁCE.....	13
I. TEORETICKÁ ČÁST	14
1 DAŇOVÝ SYSTÉM ČR.....	15
1.1 PŘÍMÉ DANĚ.....	16
1.1.1 DANĚ Z PŘÍJMŮ	16
1.1.2 MAJETKOVÉ DANĚ.....	17
1.1.3 DAŇ Z HAZARDNÍCH HER.....	17
1.2 NEPŘÍMÉ DANĚ	17
2 DAŇ.....	19
2.1 FUNKCE DANÍ.....	19
2.1.1 FUNKCE FISKÁLNÍ.....	19
2.1.2 FUNKCE ALOKAČNÍ	20
2.1.3 FUNKCE REDISTRIBUČNÍ.....	20
2.1.4 FUNKCE STIMULAČNÍ	20
2.1.5 FUNKCE STABILIZAČNÍ	20
2.2 KONSTRUKČNÍ PRVKY DANĚ.....	20
3 TEORETICKÉ VYMEZENÍ SILNIČNÍ DANĚ V PODMÍNKÁCH ČR.....	23
3.1 PŘEDMĚT DANĚ	23
3.1.1 REGISTRACE VOZIDEL	25
3.2 OSVOBOZENÍ OD DANĚ.....	26
3.3 POPLATNÍK DANĚ.....	27
3.4 SPRÁVA DANĚ	28
3.5 ZÁKLAD DANĚ	28

3.6	SAZBY DANĚ.....	29
3.7	SLEVY NA DANI	30
4	EMISNÍ NORMY EURO	32
4.1	EMISNÍ POPLATKY	32
II.	PRAKTICKÁ ČÁST	33
5	ANALÝZA INKASA SILNIČNÍ DANĚ V ČESKÉ REPUBLICE	34
5.1	PODÍL SILNIČNÍ DANĚ NA CELKOVÉM INKASU DANÍ.....	34
5.2	VÝVOJ SILNIČNÍ DANĚ OD ROKU 1993 AŽ 2020	35
5.2.1	REGISTROVANÁ VOZIDLA V ČR V LETECH 1994-2020	42
5.3	STÁTNÍ FOND DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY	42
5.4	TEMPO RŮSTU SILNIČNÍ DANĚ	43
5.5	VÝTĚŽNOST SILNIČNÍ DANĚ	44
5.6	EFEKTIVITA SILNIČNÍ DANĚ	45
5.7	MOŽNÉ NÁVRHY NA ZMĚNY SILNIČNÍ DANĚ	46
5.7.1	ZRUŠENÍ SILNIČNÍ DANĚ	46
6	DAŇOVÁ POVINNOST VE SPOLEČNOSTI XY.....	48
6.1	VOZOVÝ PARK	48
6.2	VÝPOČET SILNIČNÍ DANĚ U VYBRANÝCH VOZIDEL ZA ROK 2021	49
6.2.1	PŘÍKLAD A- VOZIDLO 5ZL 1234	49
6.2.2	PŘÍKLAD B- VOZIDLO 1Z1 5678	50
6.2.3	PŘÍKLAD C- VOZIDLO 1SK 9012	51
6.2.4	PŘÍKLAD D- VOZIDLO 1Z2 3456.....	52
6.2.5	PŘÍKLAD E	53
6.3	CELKOVÁ DAŇOVÁ POVINNOST SPOLEČNOSTI ZA ROK 2021	54
7	PŘEDPOKLÁDANÁ DAŇOVÁ POVINNOST NA ROK 2022	57
8	NÁVRH NA OPTIMALIZACI SILNIČNÍ DANĚ	59

8.1	OBNOVA VOZOVÉHO PARKU	59
8.2	KOMBINOVANÁ DOPRAVA	59
	ZÁVĚR	61
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....	63
	SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK.....	69
	SEZNAM OBRÁZKŮ	70
	SEZNAM TABULEK.....	72
	SEZNAM PŘÍLOH.....	73
	PŘÍLOHA P I: ANALYZOVANÁ DATA 1993-2020	74
	PŘÍLOHA P II: SAZBY DANĚ	75
	PŘÍLOHA P III: PŘEHLED EMISNÍCH LIMITŮ PRO BENZÍNOVÉ MOTORY	76
	PŘÍLOHA P IV: PŘEHLED EMISNÍCH LIMITŮ PRO NAFTOVÉ MOTORY	77
	PŘÍLOHA P V: EMISNÍ POPLATKY	78
	PŘÍLOHA P VI: POČTY REGISTROVANÝCH VOZIDEL V ČR OD ROKU 1994-2020.....	79

ÚVOD

V současnosti se stává silniční doprava čím dál více populární. Každá průměrná česká rodina vlastní dle statistik alespoň jedno osobní vozidlo. Zvyšuje se také počet podnikatelů nebo OSVČ, kteří se rozhodnou v oblasti silniční dopravy podnikat. Tento narůstající trend silniční dopravy má samozřejmě mnoho benefitů. Zvyšuje se životní úroveň obyvatel a taktéž silniční doprava přispívá k rozvoji státu. Na druhé straně má silniční doprava mnoho negativních dopadů na životní prostředí. Hlavní dopad na životní prostředí mají výfukové plyny vozidel. V nichž se nachází mnoho škodlivých látek jako například oxid uhelnatý, oxidy dusíku, uhlovodíku a dalších pevných částic dále oxid uhličitý a sírné sloučeniny. Množství v jakém automobily tyto škodlivé látky vypouštějí se odvíjí hlavně od stáří vozidla. Vláda se toto snaží regulovat pomocí silniční daně a různých emisních poplatků. Nově registrovaná vozidla mohou uplatnit nárok na snížení sazby daně až o 48%. Naopak u vozidel registrovaných před rokem 1989 se sazba zvyšuje o 25%. Nelze říci, že toto je jednoznačným motivem pro koupi nového vozidla, ovšem může to být jeden z faktorů při rozhodování.

Příjmy ze silniční daně plynou do Státního fondu dopravní infrastruktury. Účel tohoto fondu je výstavba, modernizace a údržba silnic a dálnic. Poplatníky silniční daně jsou fyzické nebo právnické osoby, které využívají vozidlo k podnikání. V tomto shledávám negativní vlastnost silniční daně a to, že je diskriminující vůči podnikatelům. Silnice využívá každý, kdo vlastní automobil. Proč by tedy silniční daň měli platit pouze podnikatelé? Ta pro ně představuje zbytečnou daňovou zátěž.

Ve své práci se zaměřím a pokusím se odpovědět na následující: Naplňuje silniční daň svůj účel? Je silniční daň diskriminující vůči podnikatelům? Jaké návrhy by mohly být přijaty, aby silniční daň byla pro společnost více přínosná?

V teoretické části této práce bude popsán daňový systém ČR a jednotlivé konstrukční prvky daně. Dále bude podrobně popsána silniční daň v podmínkách ČR. Bude také popsán postup při registraci vozidla, jelikož toto téma velice úzce souvisí se silniční daní. Pro možnost uplatnění nároku na snížení sazby daně je rozhodující datum první registrace. Jedna kapitola bude také věnována emisním limitům EURO. Tyto emisní normy se zabývají množstvím škodlivých látek, které automobily ve svých výfukových plynech vypouští. Zákon o dani silniční byl od svého vzniku několikrát novelizován a v minulosti došlo i k případům, kdy

nárok na snížení sazby daně byl posuzován právě podle toho, jakou emisní třídu vozidlo splňuje.

Praktická část práce bude rozdělena na dvě části. První část bude věnována analýze vývoje silniční daně od roku 1993 až po současnost. Budou popsány jednotlivé novelizace zákona o dani silniční a jejich dopad na výši inkasa v jednotlivých letech. V této kapitole budou také provedeny statistické výpočty, jako jsou podíl inkasa silniční daně na celkovém inkasu, výtěžnost silniční daně a tempo růstu silniční daně.

Druhá část bude věnována výpočtu daňové povinnosti konkrétní společnosti. Společnost XY vlastní 101 vozidel. Jedná se o osobní vozidla, nákladní vozidla, tahače a návěsy. Součástí této kapitoly bude znázornění výpočtu silniční daně pro jednotlivá vozidla. Na základě těchto výpočtů bude popsáno několik návrhů jak optimalizovat silniční daň při tak rozsáhlém vozovém parku.

CÍLE A METODY ZPRACOVÁNÍ PRÁCE

Hlavním cílem této bakalářské práce je analýza legislativních změn v průběhu let 1993 až 2020 a jejich dopad na výši inkasa silniční daně v jednotlivých letech v podmínkách České republiky. Dílčím cílem této práce je analýza daňové povinnosti na konkrétní společnosti a následné návrhy na optimalizaci silniční daně.

Nejprve byla provedena literární rešerše. Byly využity knižní publikace, zákony a internetové zdroje. Tato rešerše slouží k lepšímu pochopení fungování daňového systému na území České republiky.

V praktické části byly využity metody analýzy, srovnání a popisu, byly také provedeny dílčí statistické výpočty. K provedení analýzy vývoje inkasa silniční daně v České republice v průběhu let 1993 až 2020 byly využity údaje z výběru daní dostupné na stránkách finanční správy. K analýze daňové povinnosti na konkrétní společnosti byla využita interní data společnosti XY.

I. TEORETICKÁ ČÁST

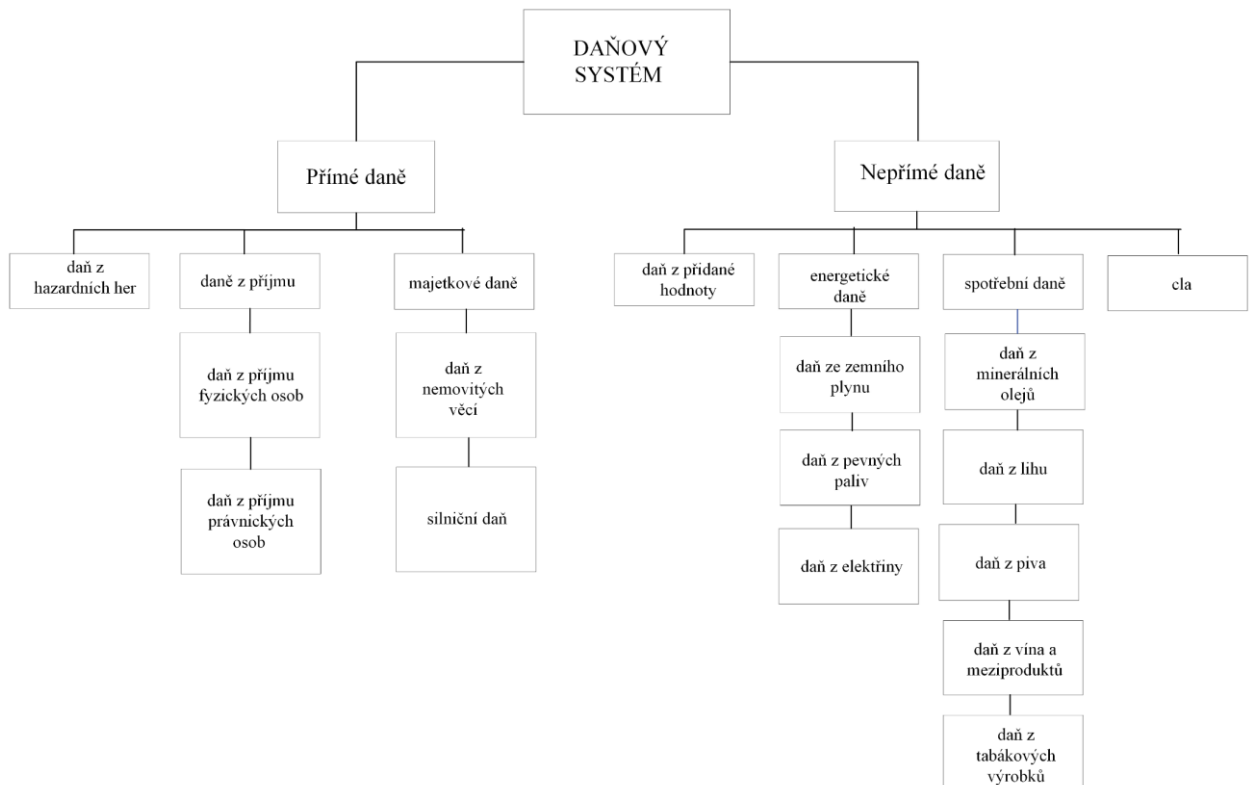
1 DAŇOVÝ SYSTÉM ČR

Daňový systém představuje soustavu všech daní, které jsou na území České republiky vybírány. Na daňový systém jsou kladeny různé požadavky. Dobrý daňový systém by měl být:

- **Spravedlivý**- systém by měl poplatníky motivovat k placení daní. Na princip spravedlnosti se lze dívat dvěma způsoby:
 - Princip platební schopnosti- zjednodušeně lze říci, že každý poplatník by měl na daních platit tolik, kolik je schopen platit.
 - Princip prospěchu- tento princip říká, že každý kdo platí daně by měl mít také užitek z veřejných služeb. Například je spravedlivé, aby daň silniční, bude-li její výnos použit na údržbu a výstavbu silniční sítě, platili uživatelé motorových vozidel.
- **Efektivní**- daň je považována za efektivní, pokud jsou vynaloženy co nejmenší administrativní náklady související s výběrem daní a zároveň by poplatníci daně měli nést minimální nadměrné daňové břemeno. Nadměrné břemeno znamená další náklad, spojený s daňovým systémem – způsobuje neefektivnost. Naproti tomu daň skutečně zaplacená už na společnost další náklad neklade.
- **Jednoduchý a srozumitelný**- dobrý daňový systém by měl být navržen tak, aby každý poplatník daně dopředu znal svou daňovou povinnost. Daňová povinnost by měla být v zákonech definována jasně, stručně a srozumitelně, aby nedocházelo ke zbytečným nedorozuměním a zbytečným administrativním nákladům souvisejícím s výběrem daní.
- **Transparentní**- tento požadavek znamená, že by mělo být jasné, jak daně působí, od koho, na co a kam plynou.
- **Právně perfektní**- právní formulace v daňových zákonech by měli být přesné a správné. Nepřesné formulace mohou vést k vyhýbání se daňovým povinnostem ze strany poplatníků a také mohou zvyšovat nejistotu daňového subjektu, jak správně a přesně postupovat při placení daní.

- **Pružný-** pružností se rozumí schopnost daňového systému reagovat na měnící se požadavky společnosti a stav ekonomiky (Vančurová, Láchová, Zídková, 2020 str. 52).

Obrázek 1- Daňový systém ČR (finanční správa ČR)



1.1 Přímé daně

Přímé daně jsou daně placeny přímo fyzickými nebo právnickými osobami. Tyto daně platí poplatník na úkor svého důchodu a předpokládá se, že je nemůže přenést na jiný subjekt (Kubátová, 2015, str. 20). Čili u této skupiny daní má poplatník povinnost podat daňové přiznání a následně daň odvést. Zástupci přímých daní jsou daně z příjmů fyzických a právnických osob nebo-li daně důchodové, majetkové daně a také daň z hazardních her.

1.1.1 Daně z příjmů

Mezi daně z příjmu patří daň z příjmu fyzických osob a daň z příjmu právnických osob. Veškeré zdanitelné příjmy jednotlivce podléhají dani z příjmu fyzických osob (Kubátová, 2015, str. 20).

Základ daně se skládá z pěti částí: příjmy ze závislé činnosti, příjmy ze samostatné činnosti, příjmy z kapitálového majetku, příjmy z nájmu, ostatní příjmy. U právnických osob je

základem daně rozdíl, o který příjmy převyšují výdaje sloužící k dosažení, zajištěné a udržení těchto příjmů.

1.1.2 Majetkové daně

Do této skupiny daní patří daně placené poplatníkem z vlastnictví nějakého majetku. Mezi majetkové daně se řadí daň z nemovitých věcí a daň silniční. Daň z nemovitých věcí se dále dělí na daň z pozemků a daň ze staveb a jednotek (Marková, 2021, str. 108).

Do této skupiny daní ještě patřila daň z nabytí nemovitých věcí, ale od roku 2021 je tato daň zrušena.

1.1.3 Daň z hazardních her

Hazardní hry nabízí účastníkovi hry snadnou a neočekávanou výhru. Na druhé straně pro provozovatele plyne z provozování těchto her obohacení. Kromě těchto pozitivních vlastností s sebou ovšem hazardní hry přinášejí řadu negativních jevů. Jedná se o vznik závislosti na hazardních hrách, zvyšování zadluženosti na hazardních hrách a zvýšení kriminality. Stát se snaží regulovat tyto negativní jevy daní z hazardních her.

1.2 Nepřímé daně

Nepřímé daně se připočítávají k cenám statků a služeb a do státního rozpočtu je odvádí prodávající nebo-li plátce. Pojem plátce neznamená, že tato osoba daň platí, platba daně stále přísluší poplatníkovi, ale plátce je ten kdo daň odvádí. Nepřímé daně se dělí na všeobecné a selektivní. Všeobecnou daní je daň z přidané hodnoty. Této dani podléhá zejména dodání zboží a poskytování služeb (Vančurová, Láchová, Zídková, 2020, str. 60).

Spotřební daně tvoří skupinu selektivních daní. Patří zde daň z minerálních olejů, daň z lihu, daň z piva, daň z vína a meziproductů a daň z tabákových výrobků. Předmětem těchto daní je jejich výroba a dovoz. Spotřební daň je zpravidla vybírána na ve státě spotřeby (Vančurová, Láchová, Zídková, 2020, str. 61).

„Clo je zvláštním neúvěrovým rozpočtovým příjmem. Je svou podstatou specifickou daní ze spotřeby. Jde o povinnou platbu spojenou s přechodem zboží přes hranice evropské unie“ (Vančurová, Láchová, Zídková, 2020, str. 62).

Energetické nebo též ekologické daně jsou dle definice Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj *„jakékoli povinné neopětované platby státu uvalené ve formě daní,*

kterým je připisován určitý vztah k životnímu prostředí“ Není přesně vymezeno, které konkrétní daně do této skupiny patří. Nejčastěji se zde však řadí daň ze zemního plynu, daň z pevných paliv a daň z elektřiny.

2 DAŇ

Daň je definována jako povinná, nevratná, zákonem určená platba do veřejného rozpočtu. Je to platba neúčelová a neekvivalentní. Představuje transfer finančních prostředků od soukromého do veřejného sektoru (Kubátová, 2015, str. 15).

Z příjmů z daní jsou zajišťovány společné potřeby občanů. Mezi příjemce příjmů z daní se řadí nejen státní rozpočet, ale i rozpočty krajů a obcí. Příjmy z daní plynou také do různých fondů, z nichž nejznámější jsou fondy zdravotních pojišťoven, fond dopravní infrastruktury.

Na jedné straně je veřejný zájem o vypořádání daní s cílem zajistit vitalitu a rozvoj komunity a usilovat o maximalizaci obecných cílů (Boria, 2017, str. 4). Systém založený pouze na dobrovolném financování veřejných statků by se jednoznačně zhroutil. Proto je daň uzákoněna závaznou právní normou jako povinná platba.

Další charakteristikou daní je jejich nenávratnost. Ta odlišuje daň od zápůjčky. Současně s tímto platí, že zaplacením daně nevzniká subjektu žádný konkrétní nárok. Poplatník ovšem může využívat veřejné statky neomezeně, ne pouze ve výši jeho zaplacené daně. Vlastnostmi veřejných statků jsou nezmenšitelnost, to znamená, že spotřeba jednoho spotřebitele nesnižuje spotřebu druhého spotřebitele. Další vlastností je nevylučitelnost, to znamená, že ze spotřeby nelze nikoho vyloučit.

Další vlastností daní je neekvivalentnost. To znamená, že díl, jakým se jednotlivec podílí na společných příjmech nemá žádný nebo téměř žádný vztah k tomu, v jaké výši bude participovat na výdajích veřejných rozpočtů nebo spotřebovávat veřejně financované statky (Vančurová, Láchová, Zídková, 2020, str. 10).

Neúčelovostí se rozumí, nemožnost sledovat, kam příjmy z daní přesně plynou. Ovšem existuje i pár výjimek, jako například silniční daň. Příjmy z této daně plynou do Státního fondu dopravní infrastruktury, který má podle zákona 104/2000 Sb. O státním fondu dopravní infrastruktury jasně vymezen účel.

2.1 Funkce daní

2.1.1 Funkce fiskální

Tato funkce je jednou z nejdůležitějších. Rozumí se jí získávání finančních prostředků do veřejných rozpočtů, z nichž jsou pak financovány veřejné výdaje. Zjednodušeně lze říct, že je to funkce naplnit státní rozpočet (Kubátová, 2015, str.19).

2.1.2 Funkce alokační

Alokační nebo-li rozdělovací funkce se uplatňuje tehdy, když trh projevuje neefektivnost v alokaci zdrojů. K řešení tržního selhání lze tedy využít daní nebo slev, tak aby se systém vyvíjel požadovaným směrem. Stát tedy buď vloží prostředky tam, kde jich trh vkládá málo nebo naopak odejme prostředky z oblastí, kde je jich příliš mnoho (Kubátová, 2015, str. 19).

2.1.3 Funkce redistribuční

Tato funkce je nástrojem pro zmírnění rozdílů v důchodech jednotlivých subjektů. Tím, že se ve větší míře vybírají od bohatých, to umožňuje státu pomocí transferů zvyšovat příjmy slabším. Jedná se tedy o přerozdělování důchodů (Vančurová, Láchová, Zídková, 2020, str. 12).

2.1.4 Funkce stimulační

Tato funkce má schopnost ovlivňovat daňové subjekty. Placení daní považuje každý subjekt za újmu. Stát se touto funkcí snaží zmírnit dopady placení daně na daňový subjekt. Například různými formami daňových úspor jako jsou daňové prázdniny. Jedná se o formu snížení daně konkrétní osobě za předpokladu, že splní určité podmínky. Stát může také vystavit subjekty vyššímu zdanění, jestliže se například chovají nezodpovědně, např. vysoké zdanění alkoholických nápojů a cigaret, jímž chce stát regulovat jejich spotřebu (Vančurová, Láchová, Zídková, 2020, str. 12).

2.1.5 Funkce stabilizační

Touto funkcí se rozumí zmírnění výkyvů ekonomického cyklu. Zjednodušeně řečeno v období konjunktury, kdy důchody rostou, odčerpává stát na daních více. Tím pomáhá předcházet „přehřátí“ ekonomiky a vytvořit také rezervu na „horší časy“ (Vančurová, Láchová, Zídková, 2020, str.13).

2.2 Konstrukční prvky daně

Základní konstrukční prvky daně, které rozhodují o tom, v jaké míře na jednotlivé subjekty budou daně dopadat, jsou:

- Daňový subjekt
- Daňový objekt

- Předmět daně a osvobození
- Základ daně
- Sazba daně
- Slevy na dani

Daňovým subjektem je osoba, která je podle zákona povinna odvádět nebo platit daň. Subjekty se dělí na poplatníka a plátce. Poplatník je ten, jehož příjmy nebo majetek jsou přímo podrobeny dani. Plátce je ze zákona povinen odvést daň do veřejného rozpočtu. Touto daní rozumíme daň vybranou od jiných poplatníků, například daň ze spotřeby (Jarolímová, Kolářová, 2006, str. 7).

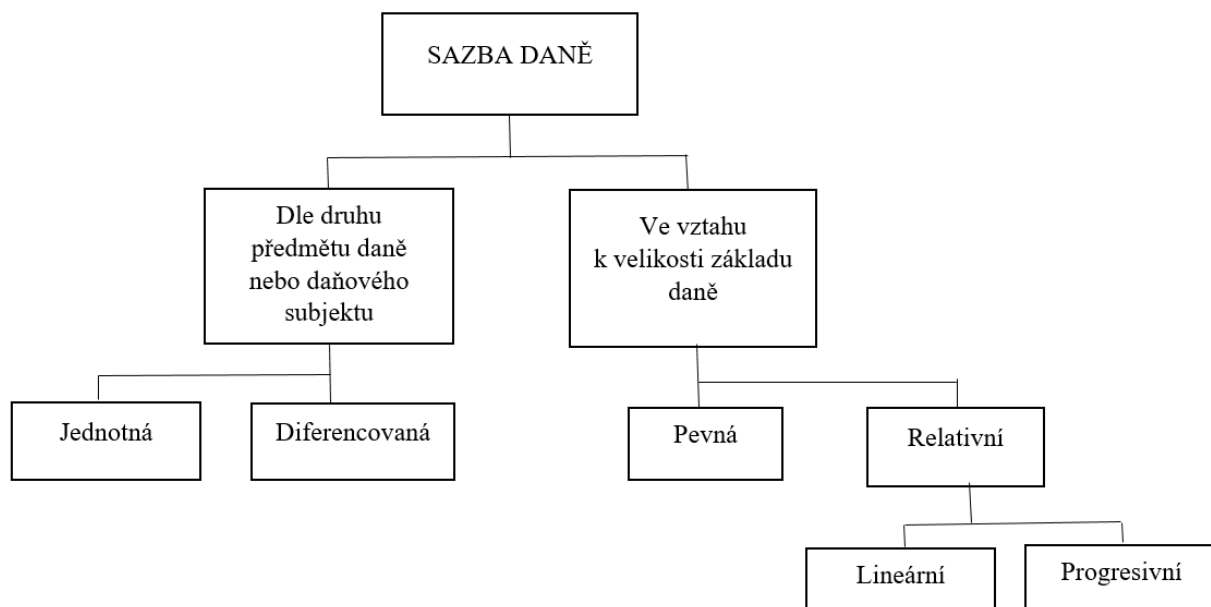
Objekt zdanění představuje rámcové vymezení veličiny, která má být podrobena zdanění. Zjednodušeně řečeno je to veličina, ze které se daň vybírá. Může to být: hlava, majetek, důchod nebo spotřeba (Jarolímová, Kolářová, 2006, str. 9).

Předmět daně jednoznačně a úplně vymezuje rozsah objektu zdanění zákonem. Vynětí z předmětu daně vymezuje to, co už není předmětem daně. Na předmět daně navazuje pojem osvobození od daně. To definuje tu část předmětu daně, ze které se daň nevybírá. Osvobození může být úplné, nebo částečné. Na úplné osvobození má poplatník nárok, pokud jsou splněny všechny podmínky, nesplněním pouze jedné podmínky nárok zaniká. Je-li podmínka splněna jen částečně zůstává nárok na osvobození do jeho podmínky, resp. do jeho výše podílu, v tomto případě hovoříme o částečném osvobození (Jarolímová, Kolářová, 2006, str. 9).

Základ daně je předmět daně vyjádřený v měrných jednotkách a upravený podle zákonných pravidel. Základ daně může stanoven, buď ve fyzikálních jednotkách tzn. kus, m², hl, apod. nebo v peněžních jednotkách. Na základě toho v jakých jednotkách je základ daně stanoven můžeme daně členit na specifické a hodnotové. Specifické jsou takové daně, kde je základ daně vyjádřen v jednotkách fyzického objemu či v jednotkách měřící dané fyzikální nebo chemické vlastnosti. Naopak daně hodnotové jsou takové, kde je základ daně vyjádřen v peněžních jednotkách (Vančurová, Láchová, Zídková, 2020, str. 21).

Sazba daně je algoritmus, prostřednictvím kterého se ze základu daně stanoví velikost daně.

Obrázek 2- Druhy sazeb daně (Vančurová, Láchová, Zídková, 2020)



- **Jednotná sazba daně** je taková, která je stejná pro všechny typy a druhy předmětu daně nezávisle na jeho kvalitě či na daňovém subjektu.
- **Diferencovaná sazba daně** se liší podle druhu předmětu daně, resp. jeho kvality. Typickým příkladem je sazba daně z přidané hodnoty, která je odstupňována na 21%, 15% a 10%.
- **Pevná sazba daně** se vztahuje k fyzikální jednotce základu daně
- **Relativní sazba daně** se využívá tam, kde je hodnotový základ daně
- **Lineární sazba daně** je taková, která roste s růstem základu daně ve stejném poměru
- **Progresivní sazba daně** roste relativně rychleji než základ daně (Vančurová, Láchová, Zídková, 2020, str. 24).

Slevou na dani se rozumí možnost snížení částky daně za stanovených, zákonem daných podmínek. Sleva se pak odečítá od daně. Rozlišujeme absolutní a relativní slevu. Absolutní sleva je vyjádřena pevnou částkou a relativní sleva snižuje základní částku o stanovený díl, zpravidla vyjádřený v procentech (Vančurová, Zídková, Láchová, 2020, str. 32).

3 TEORETICKÉ VYMEZENÍ SILNIČNÍ DANĚ V PODMÍNKÁCH ČR

Silniční daň se řadí mezi daně přímé, konkrétně majetkové. Daň za motorová vozidla je odváděna přímo poplatníkem a předmětem daně jsou vozidla, tedy majetek poplatníka. Tuto daň upravuje zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční, který vešel v platnost v roce 1993. V průběhu let 1993 až 2021 došlo k celkem 23 novelizacím. Poslední novelizací je zákon č. 299/2020 Sb.

Příjmy ze silniční daně plynou do státního fondu dopravní infrastruktury, jehož správcem je ministerstvo dopravy ČR. Účelem tohoto fondu je výstavba, údržba, modernizace a opravy silnic nebo dálnic.

3.1 Předmět daně

„Předmětem daně silniční jsou silniční motorová vozidla a jejich přípojná vozidla registrovaná a provozovaná v České republice, používána poplatníkem daně z příjmu právnických nebo fyzických osob“ (Marková, 2021, str.117). Zjednodušeně řečeno předmětem daně jsou vozidla využívána k podnikání. U těchto vozidel se předpokládá vyšší využívání silniční sítě. Posouzení toho, zda vozidlo je používáno, resp. určeno k podnikání může být někdy složité. Aby vozidlo podléhalo silniční dani, musí být používáno:

- Poplatníkem daně z příjmů právnických osob s výjimkou používání k činnosti veřejně prospěšného poplatníka daně z příjmů právnických osob, pokud příjmy z této jeho činnosti nejsou předmětem daně z příjmů. Veřejně prospěšného poplatníka zákon definuje jako osobu, která v souladu se svým zakladatelským právním jednáním, statutem, stanovami, zákonem nebo rozhodnutím orgánu veřejné moci jako svou hlavní činnost vykonává činnost, která není podnikáním.
- Poplatníkem daně z příjmů fyzických osob k činnosti nebo v přímé souvislosti s činnostmi, ze kterých plynou příjmy ze samostatné činnosti podle § 7 zákona o daních z příjmů (Mikuš, 2016).

Předmětem daně silniční jsou také vozidla, jež použije fyzická osoba – zaměstnanec pro svého zaměstnavatele, pokud tomuto zaměstnanci za použití vozidla přísluší vyplacení cestovních náhrad ve smyslu ustanovení zákoníku práce (Mikuš, 2016).

Předmětem daně jsou dále nákladní automobily s největší povolenou hmotností nad 3,5 tuny registrovaná v České republice. Tato vozidla jsou předmětem daně vždy, bez ohledu na to, zda jsou nebo nejsou používána k podnikání (Marková, 2021, str. 117).

Z předmětu daně jsou vyjmuta speciální pásové automobily a ostatní vozidla dle §3 zákona č. 56/2001 Sb., dále zemědělské a lesnické traktory a vozidla, jimž byla přidělena zvláštní poznávací značka (Tesařová, 2013, str.11). Zvláštní registrační značka je přidělována vozidlům pro jednorázové použití s omezenou platností, pro trvalé manipulační účely nebo pro zkušební účely (Tesařová, 2013, str. 12).

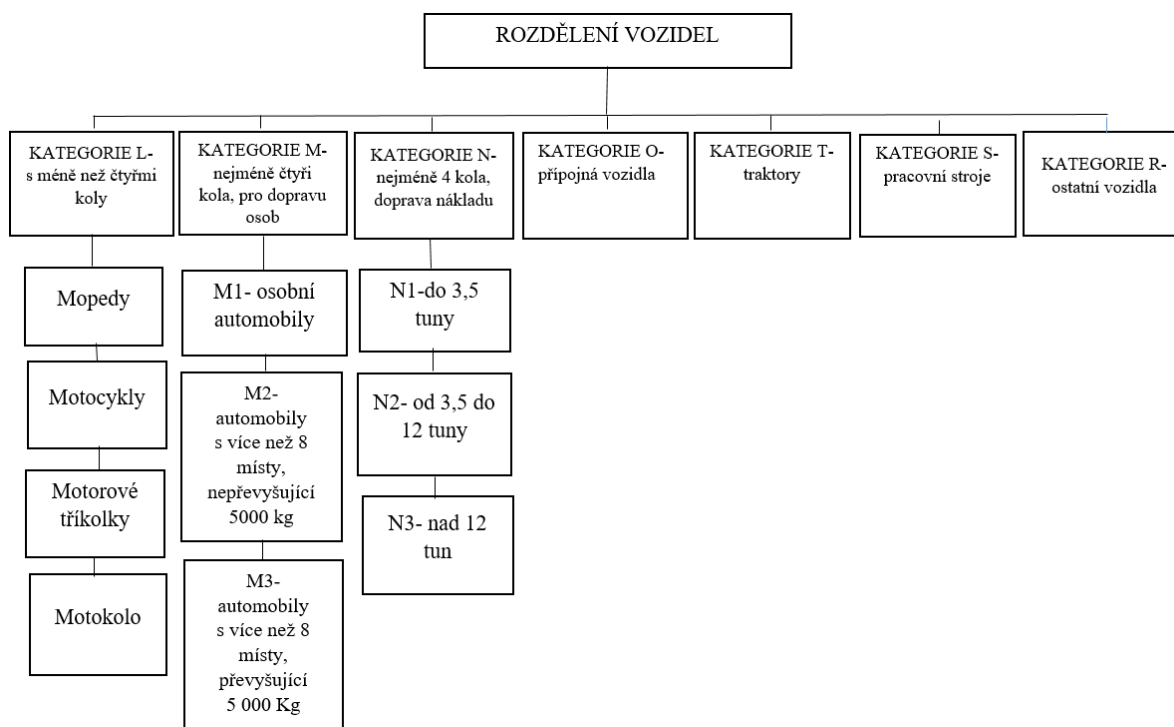
Zákon č. 56/2001 Sb. o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích velice úzce souvisí se zákonem o dani silniční. Pro správné určení předmětu silniční daně je potřeba znalost i tohoto zákona. Nalezneme v něm definici silničního vozidla, jímž se rozumí motorové nebo nemotorové vozidlo, které je vyrobené za účelem provozu na pozemních komunikacích pro přepravu osob, zvířat nebo věcí. Pro určení zda se jedná o silniční vozidlo je důležitý druh vozidla zapsaný v technickém průkazu a rovněž určení kategorie vozidla (Tesařová, 2013, str. 2).

Kategorií vozidel se rozumí skupina vozidel, která má stejné technické podmínky stanovené prováděcím právním předpisem (Pikal, 2015, str. 115).

Silniční vozidla se rozdělují na základní druhy, jimiž jsou:

- Motocykly
- Osobní automobily
- Autobusy
- Nákladní automobily
- Speciální vozidla
- Přípojná vozidla
- Ostatní silniční vozidla (Pikal, 2015, str. 117).

Obrázek 3- Rozdělení vozidel do kategorií (Pikal, 2015)



3.1.1 Registrace vozidel

Jednou ze tří podmínek toho, aby bylo vozidlo předmětem silniční daně, je registrace vozidla v České republice. Povinnost registrace vozidel vyplývá již ze zákona č. 56/2001 Sb. Registr silničních vozidel je informačním systémem veřejné správy podle zvláštního zákona, jehož správcem je ministerstvo dopravy (Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích). Jedná se o seznam silničních vozidel, který vedou příslušné obecní úřady obcí s rozšířenou působností. V tomto registru jsou evidovány údaje o vlastníkově, či provozovateli vozidla, není-li totožný s vlastníkem. Dále registrační značka včetně data jejího přidělení, číslo technického průkazu včetně data a místa jeho vydání, číslo osvědčení o registraci, datum první registrace, údaje o vyřazení silničního vozidla z provozu, bylo-li tak v minulosti učiněno. U silničního vozidla se dále uvádí druh a kategorie, značka, identifikační číslo vozidla (VIN) a řada dalších informací o vozidle.

Jak již bylo řečeno tento registr silničních vozidel vedou příslušné obecní úřady. Tyto úřady zapíší vozidlo do Registru na žádost vlastníka vozidla, a pokud je vozidlo technicky způsobilé, tj. jeho způsobilost k provozu na pozemních komunikacích byla schválena. (Tesařová, 2013, str. 4) Vozidlu je při registraci vystavena registrační značka a je mu také vystaven technický průkaz. Tento průkaz je veřejnou listinou.

K žádosti o zápis silničního vozidla žadatel musí přiložit tyto dokumenty:

- Doklad o technické způsobilosti vozidla
- Doklad o technické prohlídce
- Protokol o evidenční kontrole silničního vozidla, nejedná-li se o nové vozidlo
- Zelenou kartu vydanou podle zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla
- Doklad o povolení k pobytu na území ČR
- Potvrzení o zaplacení daně z přidané hodnoty v případě pořízení nového dopravního prostředku z jiného členského státu
- Dokumentaci obsahující údaje v rozsahu potřebném pro vydání technického průkazu (Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích)

V souvislosti s registrací vozidla je také důležité zmínit institut vyřazení vozidla z Registru. Toto vyřazení může být buď dočasné (tzv. depozitum) nebo trvalé. Doba dočasného vyřazení vozidla z registru nesmí přesáhnout 12 po sobě jdoucích měsíců. V případě, že se vlastník vozidla rozhodne využít tohoto institutu má tato skutečnost dopady do oblasti silniční daně. Vozidlo, které je trvale vyřazeno z registru nepodléhá dani silniční, neboť okamžikem vyřazení vozidlo ztrácí status vozidla registrovaného na území ČR, čili nesplňuje jednu z podmínek §2 zákona č. 16/1993 Sb. a toto vozidlo tedy není předmětem daně. V případě dočasného vyřazení vozidla z registru neplyne poplatníkovi povinnost platit daň silniční za toto vozidlo po dobu uložení do depozita (Tesařová, 2013, str. 9).

Povinnost registrace vozidla je nutno vykonat ve lhůtě do 10 pracovních dnů. Stejná lhůta platí pro provádění změn údajů (Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích).

3.2 Osvobození od daně

Dle zákona č. 16/1993 Sb. jsou od daně silniční osvobozena vozidla:

- kategorie L a jejich přípojná vozidla
- diplomatických misí a konzulárních úřadů, pokud je zaručena jejich vzájemnost

- provozovaná ozbrojenými silami, vozidla civilní obrany, vozidla bezpečnostních sborů, obecní policie, sboru dobrovolných hasičů, vozidla poskytovatele zdravotních služeb
- vozidla pro dopravu osob nebo vozidla pro dopravu nákladů s největší povolenou hmotností méně než 12 tun, která
 1. mají elektrický pohon,
 2. mají hybridní pohon kombinující spalovací motor a elektromotor,
 3. používají jako palivo zkapalněný ropný plyn nebo stlačený zemní plyn, nebo
 4. jsou vybavena motorem určeným jeho výrobcem ke spalování automobilového benzínu a ethanolu 85

Rozdíl mezi vozidly, která jsou osvobozená od daně a těmi, které vůbec nejsou předmětem daně je ten, že i vozidla osvobozená musí být uvedena v daňovém přiznání i přesto, že se za ně daň neodvádí. Poplatník není povinen uvádět do daňového přiznání vozidla spadající do kategorie L a jejich přípojná vozidla a vozidla diplomatických misí a konzulárních úřadů, pokud je zaručena jejich vzájemnost (Běhounek, 2002, str. 147).

3.3 Poplatník daně

Poplatníkem daně je fyzická nebo právnická osoba, která je v technickém průkazu zapsána jako provozovatel (Marková, 2021, str. 117).

Zákon č. 56/2001 Sb. definuje provozovatele vozidla jako fyzickou osobu s trvalým bydlištěm v České republice, nebo právnickou osobu se sídlem na území České republiky, která vlastním jménem provozuje silniční vozidlo a zároveň je vlastníkem tohoto vozidla anebo je vlastníkem vozidla oprávněna k jeho užívání (Tesařová, 2013, str. 23).

Poplatníkem daně se může stát také, uživatel vozidla, v jehož technickém průkazu je zapsána jako provozovatel vozidla, osoba, která zemřela, zanikla nebo byla zrušena, nebo osoba, která byla odhlášena z registru vozidel (Marková, 2021, str. 117).

Může nastat situace, kdy v rámci pracovněprávního vztahu zaměstnavatel vyšle svého zaměstnance na pracovní cestu a zaměstnanec na tuto cestu využije své vlastní vozidlo. Jedná se tedy o vozidlo, jehož vlastníkem je zaměstnanec. Povinnost zaplatit silniční daň za

toto vozidlo má zaměstnavatel, pokud tato povinnost již nevznikla zaměstnanci zároveň má povinnost vyplatit zaměstnanci cestovní náhrady (Tesařová, 2013, str. 27).

Poplatníkem daně může být dále osoba, která užívá vozidlo registrované a určené jako mobilizační rezerva nebo pohotovostní zásoba a organizační složka osoby se sídlem nebo trvalým pobytem v zahraničí (Marková, 2021, str. 117).

Pokud vozidlo k podnikání využívá více osob zároveň a všechny splňují definici poplatníka dle zákona č. 16/1993 Sb., O dani silniční, dochází k platbě daně společně a ve stejné výši (Marková, 2021, str. 117).

3.4 Správa daně

Zdaňovacím obdobím je kalendářní rok. Daňové přiznání podává poplatník nejpozději do 31. ledna kalendářního roku následujícího po uplynutí zdaňovacího období. Poplatník je povinen v daňovém přiznání daň sám vypočítat a zaplatit ji (Marková, 2021, str. 119).

Daňové přiznání se podává u místně příslušného správce daně, tj. finančního úřadu. V případě fyzické osoby se místní příslušnost posuzuje dle místa trvalého bydliště, u právnické osoby dle jejího sídla (Tesařová, 2013, str. 64).

Poplatník je dále povinen platit v průběhu zdaňovacího období čtvrtletní zálohy a to 15. dubna, 15. července, 15. října a 15. prosince. Záloha se vypočte jako 1/12 roční sazby za každý kalendářní měsíc, ve kterém vozidlo podléhalo silniční dani (Marková, 2021, str. 119).

U vozidel vzniká daňová povinnost kalendářním měsícem, kdy byly splněny rozhodné skutečnosti, tzn., začaly platit podmínky, za nichž se vozidlo stává předmětem daně. Těmito podmínkami jsou registrace v ČR, provozování vozidla na území ČR a používání vozidla k podnikatelské činnosti. Naopak daňová povinnost u vozidel zaniká kalendářním měsícem, v němž tyto skutečnosti pominuly. Pokud dojde ke změně poplatníka, zaniká daňová povinnost původnímu majiteli v kalendářním měsíci, který předchází kalendářnímu měsíci vzniku daňové povinnosti novému majiteli (Janoušek, 2010, str. 51).

3.5 Základ daně

Základ daně je vyjádřen ve fyzických jednotkách a liší se podle druhu vozidel. U osobních vozidel je základem daně zdvihový objem motoru v cm^3 . U návěsů je to součet největších povolených zatížení náprav v tunách a počet náprav. U ostatních vozidel je to největší povolená hmotnost v tunách a počet náprav (Vančurová, Láchová, Zídková, 2020, str. 262).

Ostatními vozidly se rozumí nákladní vozidla nad 3,5 tuny, tahače, autobusy atd. Termín největší povolená hmotnost vyjadřuje největší hmotnost, se kterou smí být vozidlo používáno na pozemních komunikacích. Celková hmotnost se skládá z pohotovostní a užitečné hmotnosti. Pohotovostní hmotností se rozumí hmotnost kompletně vybaveného vozidla tj. předepsaným nářadím a předepsanou výbavou. Užitečnou hmotností se rozumí hmotnost nákladu nebo osob (Běhounek, 2002, str. 152).

3.6 Sazby daně

Sazby daně jsou diferencovány dle základu daně. Platí odlišné sazby pro vozidla, u nichž je základem daně zdvihový objem motoru a rozdílné sazby pro vozidla, u nichž se stanovuje základ daně podle maximální přípustné hmotnosti.

Sazby daně silniční jsou stanoveny jako roční sazby. To znamená, že výše daňové povinnosti je stanovena na celé zdaňovací období, jímž je kalendářní rok. Sazba daně je stanovena tak, aby byla vždy dělitelná 12, z důvodu jednoduchého stanovení poměrné výše daně připadající na jeden kalendářní měsíc (Tesařová, 2013, str. 35).

Sazby daně, uvedené v příloze č. 2, se dají dále snižovat. Snižování sazeb se odvíjí od stáří vozidla. Poplatník může celkově uplatňovat nižší sazby po dobu 108 měsíců od data první registrace vozidla. Poplatník má nárok na snížení sazby o 48% po dobu prvních 36 měsíců od data první registrace vozidla, dále má nárok na snížení sazby o 40% po dobu následujících dalších 36 měsíců a 25% po dobu následujících dalších měsíců.

U vozidel, která uplatňují sazbu daně dle hmotnosti náprav v tunách a jsou určena pro činnost výrobní povahy v rostlinné výrobě se sazba snižuje o 25%. Pokud toto vozidlo splňuje podmínky pro uplatnění snížení sazby o 48% nebo 40%, využije poplatník raději této možnosti, jelikož je to pro něj výhodnější. U téhož vozidla nelze uplatnit více možností snížení sazeb (Janoušek, 2010, str. 58).

Dále bez ohledu na datum první registrace se sazba daně snižuje o 100% u nákladních vozidel s hmotností od 3,5 do 12 tun. Pokud splňují některou z následujících podmínek:

- Jsou používána veřejně prospěšným poplatníkem k činnostem, z nichž plynou pouze takové příjmy, které nejsou předmětem daně z příjmu
- Jsou používána fyzickou osobou k činnostem, ze které neplynou příjmy ze samostatné činnosti

- Jsou výcviková vozidla, používána k činnostem, z nichž neplynou příjmy podléhající dani z příjmu právnických osob nebo z nichž neplynou příjmy ze samostatné činnosti

U nákladních vozidel s nejvyšší povolenou hmotností nad 12 tun, splňující alespoň jednu z výše uvedených podmínek, se sazba daně snižuje o 48%. U těchto vozidel nelze zároveň uplatnit snížení sazby daně podle §6 což jsou možnosti snížení sazby daně vzhledem ke stáří vozidla (Zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční).

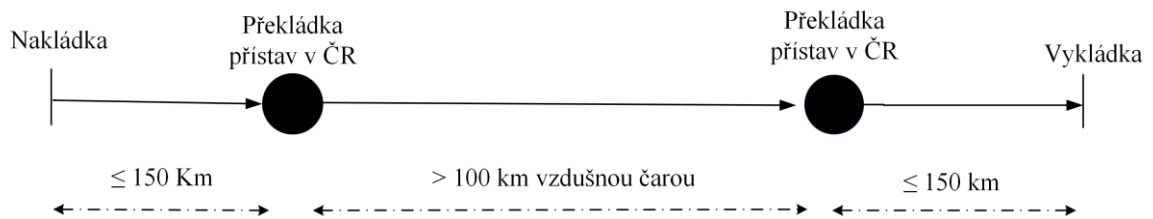
Stáří vozidel je rozhodujícím faktorem při stanovení výše daně. U vozidel poprvé registrovaných před rokem 1989 se sazba daně naopak zvyšuje o 25% (Tesařová, 2013, str. 35).

Pokud je poplatníkem daně zaměstnavatel, který vyplácí zaměstnanci cestovní náhrady za použití jeho osobního vozidla, má poplatník možnost použít sazbu daně 25 Kč za každý den použití osobního automobilu, je-li to pro poplatníka výhodnější. Pokud by této možnosti nevyužil má povinnost zaplatit na zálohách 1/12 roční sazby za každý kalendářní měsíc. Zvolený způsob platby silniční daně za použití osobního vozidla se nesmí v průběhu zdaňovacího období střídat (Marková, 2021, str. 118).

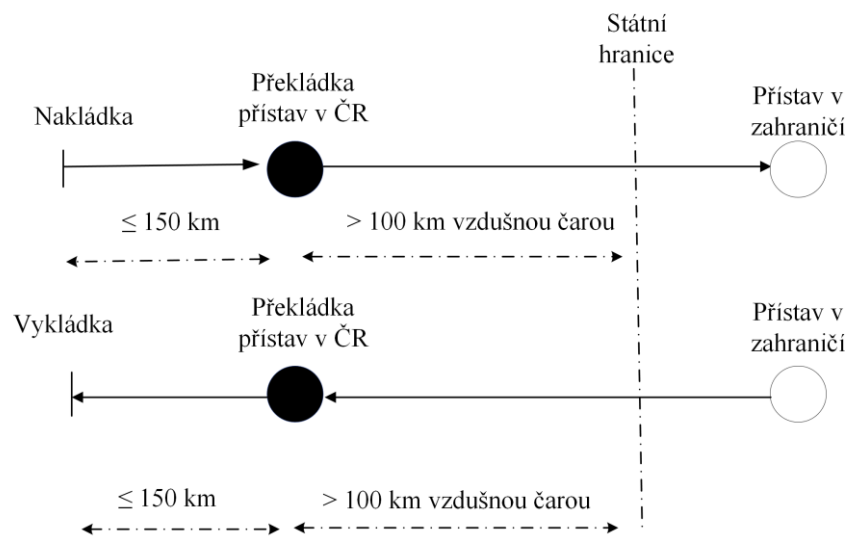
3.7 Slevy na dani

Slevu na dani je možné uplatnit za podmínky využití tzv. kombinované dopravy. Touto dopravou se rozumí přeprava zboží naloženého v přepravní jednotce, nákladním automobilu, přívěsu či návěsu s tahačem i bez tahače, při které se s tímto zbožím při překládce přímo nemanipuluje, ale manipuluje se se silničním vozidlem, ve kterém je zboží uloženo. Podmínkou kombinované dopravy je, že část přepravy vždy probíhá po železnici nebo vodní cestě, pokud tato část přesahuje alespoň 100 km vzdušnou čarou a alespoň počáteční nebo konečný úsek dopravy probíhá na pozemních komunikacích (Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě). Další nezbytnou podmínkou je, že místo nakládky a vykládky se nachází na území ČR. Jedná-li se o kombinovanou dopravu s využitím vnitrozemské vodní cesty, vzdálenost mezi místem vykládky nebo nakládky a nejbližším vnitrozemským přístavem nesmí být větší než 150 km. V rámci kombinované dopravy může být přepravována i prázdná přepravní jednotka.

Obrázek 4- Kombinovaná doprava s využitím vnitrozemské vodní cesty (Janoušek, 2010)



Obrázek 5- Kombinovaná doprava s využitím vnitrozemské vodní cesty s přístavem v zahraničí (Janoušek, 2010)



V případě kombinované dopravy s využitím přepravy po železnici, by schéma vypadalo obdobně, pouze s tím rozdílem, že nemusí být splněna podmínka maximální vzdálenosti 150 km mezi nakládkou nebo vykládkou a nejbližším vnitrozemským přístavem.

Pokud je v kombinované dopravě použit například tahač s návěsem, uplatní se sleva na každé vozidlo samostatně.

U vozidla, které uskuteční v kombinované dopravě ve zdaňovacím období

Více než 120 jízd činí sleva 90% daně

Od 91 do 120 jízd činí sleva 75% daně

Od 61 do 90 jízd činí sleva 50% daně

Od 31 do 60 jízd činí sleva 25% daně (Marková, 2021, str. 119).

Sleva může činit až 100% u vozidel používaných výlučně k přepravě v počátečním nebo konečném úseku dopravy (Janoušek, 2010, str. 71).

4 EMISNÍ NORMY EURO

Jedná se o závaznou emisní normu Evropské unie. Tato norma stanovuje limity škodlivých látek ve výfukových plynech u benzínových i naftových motorových vozidel. Sledují se hodnoty vyprodukovaného oxidu uhelnatého, oxidů dusíku, uhlovodíku a dalších pevných částic. Sledované hodnoty se pak uvádějí v miligramech na kilometr. Normy EURO však nezohledňují množství oxidu uhličitého ani sirných sloučenin. První známá norma Euro 1 vznikla v roce 1993. Se zvyšujícím se důrazem na ekologii a zpřísnujícími se podmínkami nyní platí norma Euro 6. V praxi se objevují 2 typy označení. Značení arabskými číslicemi platí pro osobní a lehká užitková vozidla (např. EURO 4). Značení římskými číslicemi platí pro nákladní automobily (např. EURO IV).

4.1 Emisní poplatky

Při první registraci vozidla, má majitel povinnost zaplatit tzv. emisní poplatek. Jedná se o jednorázový poplatek při prvotní registraci vozidla. Nejedná se tedy o pravidelný roční poplatek, neplatí se ani při změně poplatníka. Poplatky jsou odstupňovány podle toho, jakou emisní normu vůz splňuje:

- a) 3 000 Kč v případě splnění mezních hodnot emisí EURO 2
- b) 5 000 Kč v případě splnění mezních hodnot emisí EURO 1
- c) 10 000 Kč v případě nesplnění mezních hodnot emisí podle písmene a) nebo b), obecně lze říci, že poplatek 10 000 Kč platí pro automobily vyrobené před rokem 1993 a pro automobily bez katalyzátoru.

Poplatek se neplatí u vozidel, která splňují minimálně mezní hodnoty emisí EURO 3 a výše. Jakou emisní normu vůz splňuje, je možné zjistit ve velkém technickém průkazu vozidla. Údaje v něm obsažené je nutné porovnat s tabulkou uvedenou v příloze č. 5

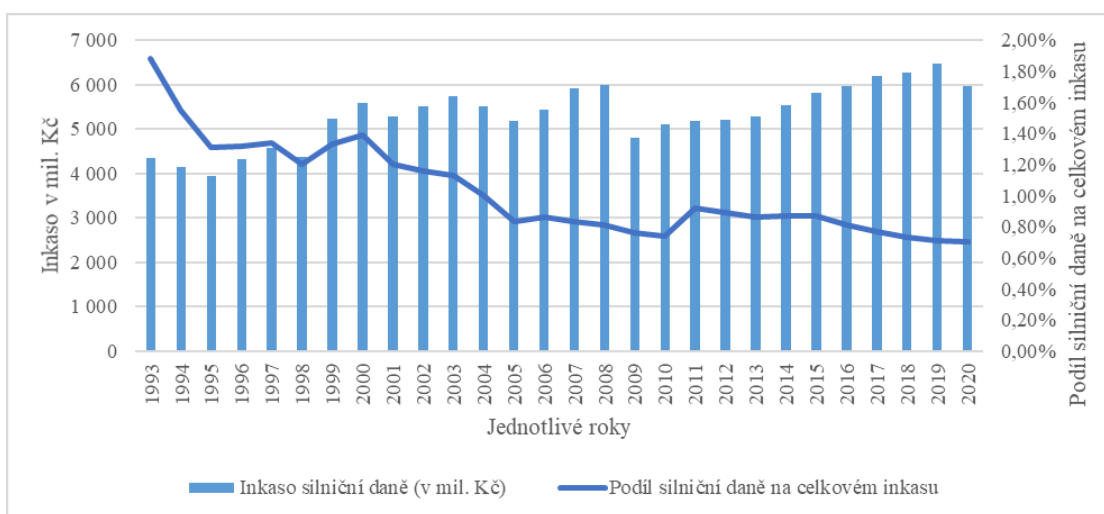
II. PRAKTICKÁ ČÁST

5 ANALÝZA INKASA SILNIČNÍ DANĚ V ČESKÉ REPUBLICCE

V této kapitole bude popsán vývoj inkasa silniční daně v průběhu legislativních změn od roku 1993 až 2020. Počáteční rok 1993 byl zvolen proto, že v tomto roce vešel v platnost zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční. Tento zákon byl ovšem od jeho počátku několikrát novelizován. Bude zde rozebrán dopad legislativních změn na výši inkasa.

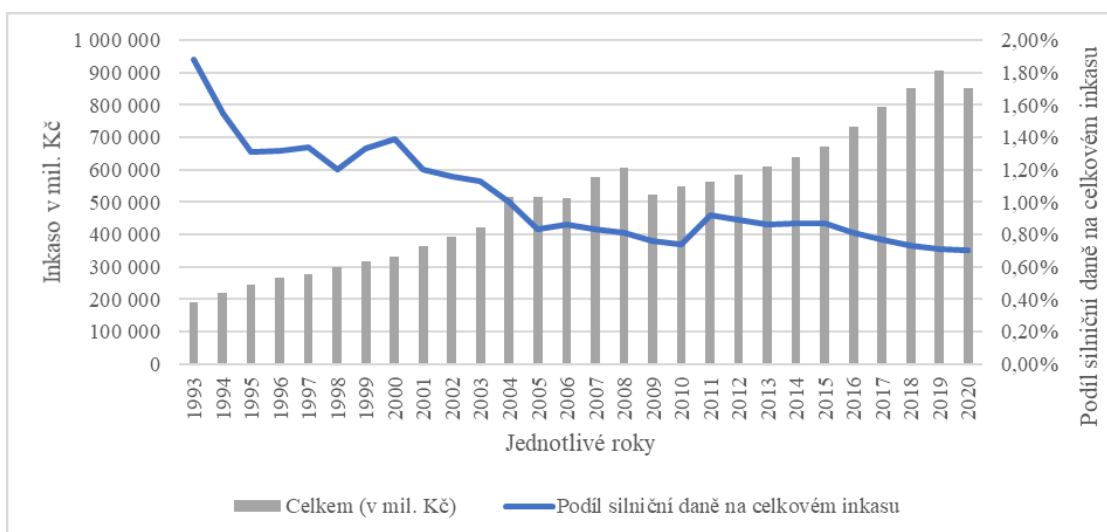
5.1 Podíl silniční daně na celkovém inkasu daní

Graf 1- Podíl silniční daně na celkovém inkasu daní v porovnání s inkasem silniční daně



Zdroj: Finanční správa ČR- informace z výběru daní, vlastní zpracování

Graf 2- Podíl silniční daně na celkovém inkasu daní



Zdroj: Finanční správa ČR- informace z výběru daní, vlastní zpracování

V grafech uvedených výše jsou zobrazena data z výběru všech daní a zvláště data z výběru silniční daně od roku 1993 až po rok 2020. Je zde také znázorněno jaký podíl v procentech zaujímá silniční daň. Nejnižší hodnota celkového odvodu daní nastala hned v roce 1993 a činila 190 355 mil. Kč. V následujících letech mají hodnoty rostoucí charakter. Nejvyšší hodnota nastala naopak v roce 2019, činila 907 850 mil. Kč. Došlo k nárůstu o 717 495 mil. Kč. Silniční daň se v průměru pohybuje okolo 5 513 mil. Kč. Silniční daň tak v průměru tvoří asi 1 % z celkového odvodu daní. Což je velice malé procento v porovnání například s daní z příjmů, která v roce 2020 tvořila asi 46% celkového inkasa. Můžeme tedy tvrdit, že celkový odvod daní nestojí na dani silniční, ta totiž tvoří pouze zanedbatelné procento.

Z grafů je možné vidět, že podíl silniční daně na celkovém inkasu vyjádřený v % má naopak klesající charakter. To je způsobeno tím, že od roku 2012 jsou do celkového odvodu daní započítávány odvody z elektřiny ze slunečního záření a odvod z loterií. Od roku 2014 je součástí také daň z nabytí nemovitých věcí. Toto je důvodem proč inkaso celkových daní roste rychleji, jelikož v průběhu let byl daňový systém rozšiřován.

5.2 Vývoj silniční daně od roku 1993 až 2020

Data získaná na stránkách finanční správy České republiky, byla seřazena do přehledných tabulek pro lepší interpretaci výsledku. V tabulkách lze vidět jednotlivé roky, výši inkasa v jednotlivých letech a celkový odvod peněžních prostředků vytěžených z daní do státního rozpočtu.

Tabulka 1- Inkaso silniční daně v letech 1993-1998

	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Inkaso silniční daně (v mil. Kč)	4 335	4 147	3 930	4 321	4 565	4 373
Celkem (v mil. Kč)	190 355	220 573	243 423	267 127	275 950	297 727

Zdroj: Finanční správa: údaje z výběru daní- vlastní zpracování

V tabulce č. 1 lze vidět vývoj silniční daně od roku 1993 až 1998. Hodnoty se pohybují v rozmezí od 3 930 mil. Kč do 4 565 mil. Kč. Z hodnot v letech 1994 a 1995 lze vidět snížení celkového inkasa silniční daně oproti prvnímu roku. Toto snížení bylo způsobeno změnami v zákoně, který se upravuje téměř každý rok.

V roce 1994 došlo ke snížení inkasa novelizací zákonem č. 302/1993 Sb. kde došlo k rozšíření §2, kde z předmětu daně byla vyjmuta vozidla, kterým byla přidělena zvláštní

poznávací značka. Byl rozšířen §3 osvobození od daně. Změny, které přispěly ke snížení celkového odvodu silniční daně lze vidět také v §6 sazby daně. Například u vozidla o dvou nápravách a hmotnosti do 3,5 tuny by sazba daně po této novelizaci činila 3 600 Kč, dříve 4 800 Kč.

V roce 1995 činil výběr silniční daně 3 930 mil. Kč, což je nejnižší hodnota až do roku 2020. Zákon č. 243/1994 Sb. přinesl další změny v §3 osvobození od daně a také byl upraven §6. U speciálních vozidel používaných pro polní práce v zemědělské výrobě byla sazba daně podle odstavce 2 (u vozidel uplatňující sazbu daně dle počtu náprav a celkové hmotnosti) snížena o 25 %.

V roce 1996 došlo k nárůstu o 391 mil. Kč. Tento nárůst lze přirozeně přisuzovat zvýšení počtu registrovaných vozidel v ČR, jelikož ten stoupá od roku 1993 až 1997. Zákon č. 143/1996 Sb., kterým se mění a doplňuje zákon České národní rady o silniční dani přinesl další změny jako například prodloužení osvobození vozidel až do roku 1998, které splňují limity stanovené předpisy EHK OSN 49-02 B (direktiva EU/EHS 91/542 B) a EHK OSN 83-03 (direktiva EU/EHS 94/12). Tyto předpisy představují emisní úroveň EURO 2.

Zvýšení inkasa silniční daně v roce 1997 bylo způsobeno zvýšením počtu vozidel. V tomto roce nenastaly žádné změny v legislativě. Počet registrovaných vozidel stoupl až o 417 135 ks.

V roce 1998 došlo ke snížení o 192 mil. Kč. Zákon č 61/1998 Sb. rozšiřuje §5 základ daně o součet povolených zatížení náprav v tunách a počet náprav u návěsů.

Tabulka 2- Inkaso silniční daně v letech 1999 až 2004

	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Inkaso silniční daně (v mil. Kč)	5 226	5 587	5 283	5 512	5 738	5 509
Celkem (v mil. Kč)	318 661	329 922	363 902	394 286	423 517	514 398

Zdroj: Finanční správa: údaje z výběru daní- vlastní zpracování

V tabulce č. 2 lze vidět vývoj silniční daně od roku 1999 až 2004. Hodnoty se pohybují v průměru kolem 5 476 mil. Kč. Mezi rokem 1998 a 1999 došlo k výraznému nárůstu inkasa silniční daně o 853 mil. Kč. Tento skok byl způsoben tím, že bylo ukončeno osvobození vozidel spadající do emisní třídy EURO 2. K dalším změnám v tomto roce nedošlo.

Zákon č. 303/2000 Sb. kterým se mění a doplňuje zákon č. 16/1993 sb. o dani silniční nabyt účinnosti od roku 2000 a přinesl tyto změny. Prodlužuje se osvobození vozidel na

elektrický pohon, která byla původně osvobozena do roku 1995. Dále byl rozšířen §6 sazby daně. U vozidel splňující emisní normy EURO 2 byla sazba daně snížena o 25%. Dále vozidla splňující emisní normu EURO 3 měla nárok na snížení sazby daně o 50%. Tyto změny platily až do roku 2002. Od tohoto roku mají poplatníci daně nárok na snížení pouze o 25% jak u vozidel splňující EURO 2, tak u vozidel splňující EURO 3.

Skok, který nastal v tomto roce je překvapující, jelikož v tomto roce došlo ke změnám, které měly přinést spíše úlevy daňovým poplatníkům, přesto došlo ke zvýšení inkasa o 361 milionů. Osvobození vozidel na elektrický pohon a snížení sazeb u určitých vozidel by mělo vést spíše ke snížení inkasa. Tento nárůst nemůžeme přisuzovat ani novým registracím vozidel, jelikož mezi rokem 1999 a 2000 došlo jen k nepatrnému nárůstu.

V roce 2001 činila hodnota inkasa silniční daně 5 283 mil. Kč. Což je o 304 mil. méně než v předešlém roce. V tomto roce došlo k další novelizaci zákona, která vešla v platnost až v roce 2002. Sazba daně u vozidel splňující emisní normy EURO 2 a EURO 3 se snižuje o 25%. Tato změna je platná až do roku 2003. Dále se §6 rozšiřuje o další odstavec, který říká, že u vozidel registrovaných v České republice do 31. 12. 1989 se sazba daně zvyšuje o 15%. Tento krok má motivovat poplatníky k nákupu novějších vozidel, které tolik nezatěžují životní prostředí.

V roce 2003 došlo ke zvýšení inkasa z 5 512 mil. Kč na 5 738 mil. Kč. Nedošlo k žádné novelizaci, přetrvávají změny z roku 2002.

Rok 2004 přináší další změny v legislativě. Upravuje se §2 předmět daně. Vozidla s největší povolenou hmotností minimálně 12 tun jsou předmětem daně vždy bez ohledu na to, zda jsou používána k podnikání či nikoliv. Dále dochází ke snížení sazeb u tahačů, návěsů a ostatních nákladních vozidel splňující emisní normy EURO 2 o 60%. U tahačů, návěsů a ostatních nákladních vozidel splňující emisní normy EURO 3 o 66%. Tyto změny vedly ke snížení inkasa silniční daně o 223 mil. Kč.

Tabulka 3- Inkaso silniční daně v letech 2005 až 2010

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Inkaso silniční daně (v mil. Kč)	5 191	5 428	5 915	6 002	4 795	5 100
Celkem (v mil. Kč)	514 398	513 690	576 473	606 645	522 801	548 466

Zdroj: Finanční správa: údaje z výběru daní- vlastní zpracování

V tabulce č. 3 lze vidět vývoj v letech 2005 až 2010. V roce 2005 došlo ke snížení inkasa o 318 mil. Kč. Toto snížení inkasa silniční daně bylo způsobeno přetrvávajícími změnami

v zákoně. Konkrétně snížení sazeb u vozidel splňující emisní normy EURO 2 a EURO 3. Tento krok měl motivovat podnikatele ke koupi novějších vozů, šetrnějších k životnímu prostředí. A opravdu v roce 2005 byl zaznamenán nárůst počtu registrovaných vozidel o přibližně 140 000 nových vozidel.

V roce 2006 můžeme sledovat navýšení inkasa o 237 mil. Kč. V tomto roce nabyt účinnosti zákon č. 545/2005 sb., Touto novelizací byly upraveny možnosti snížení sazby daně a to u vozidel splňující emisní normy EURO 2 byl nárok na snížení sazby upraven z 60% na pouhých 40%. Možnosti snížení sazby daně u vozidel splňujících emisní normy EURO 3 byly také upraveny z 66% na pouhých 48%. Tyto změny byly platné do roku 2007.

V roce 2007 nastaly změny v zákoně v §1 což je účel zákona. Tato změna ovšem nemá vliv na výběr daně, proto zvýšení v roce 2007 je nutné připisovat jiným faktorům jako například zvýšení počtu registrovaných vozidel o cca 180 000. V roce 2008 zákon opět nepřinesl žádné významné změny, které by mohly ovlivnit výši inkasa. Nárůst v tomto roce lze opět přisuzovat nárůstu registrovaných vozidel a lepší správě při výběru daní.

V roce 2009 došlo k výraznému snížení inkasa silniční daně o 1 207 mil. Což je největší skok od roku 1993 až po současnost. Tuto změnu lze připisovat hned několika faktorům. Například velká ekonomická krize. Celosvětová ekonomická krize byla už v roce 2007 naznačena několika důležitými indikátory. Prvotní příčinou byla americká hypoteční krize, která postupně přerostla ve světovou finanční krizi, významnou roli sehrála rovněž vysoká cena ropy v první polovině roku 2008, která vedla k poklesu reálného HDP a zvedla spotřebitelské ceny. Dále mohly tento pokles způsobit změny v zákoně. Zákon č. 246/2008 Sb. vešel v platnost až na konci roku 2008, čili jeho účinky se promítly až v roce 2009. Tento zákon přinesl změny v §3 osvobození od daně. Od daně jsou nyní osvobozena vozidla pro dopravu osob nebo vozidla pro dopravu nákladů s největší povolenou hmotností méně než 12 tun, která mají elektrický pohon, nebo mají hybridní pohon kombinující spalovací motor a elektromotor, nebo používají jako palivo zkapalněný ropný plyn označovaný jako LPG nebo stlačený zemní plyn označovaný jako CNG, nebo jsou vybavena motorem určeným jeho výrobcem ke spalování automobilového benzínu a ethanolu 85 označovaného jako E85. Opět byl upraven §6 sazby daně. Kdy všechny vozidla, která jsou předmětem silniční daně mají nárok na snížení sazby o 48% po následující 3 roky od data první registrace vozidla. Po uplynutí této lhůty má poplatník nárok na snížení o 40% po dobu následujících 3 let a nárok na snížení o 25% po dobu následujících 3 let. Poplatník má tak celkově nárok na snížení po

dobu 9 let. Dále tento zákon zvyšuje sazbu u vozidel s datem první registrace do 31. prosince 1989 na 25%. Původně byla sazba u těchto vozidel zvyšována o 15%. Tento krok měl opět motivovat vlastníky vozidel ke koupi nových vozidel šetrnějších k prostředí. Dále je tento paragraf upraven o odstavec 10, který zní: *“Bez ohledu na datum první registrace se sazba daně podle odstavce 2 snižuje o 100 % u nákladních vozidel včetně tahačů, nákladních přívěsů a nákladních návěsů s největší povolenou hmotností nad 3,5 tuny a méně než 12 tun, pokud tato vozidla nejsou používána k podnikání nebo v přímé souvislosti s podnikáním nebo k činnostem, z nichž plynoucí příjmy jsou předmětem daně z příjmů anebo nejsou provozována pro cizí potřeby a jsou-li používána subjekty, které nejsou založeny nebo zřízeny za účelem podnikání, nebo jako výcviková vozidla podle zvláštního právního předpisu upravujícího získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, nebo fyzickými osobami.”* Zákon č.246/2008 Sb. byl platný až do roku 2010. Takže meziroční nárůst inkasa o 305 mil. Kč byl způsobený legislativními změnami tohoto zákona. Jednalo se o navýšení sazby daně u vozidel s první registrací do 31. prosince 1989 na 25%.

Tabulka 4- Inkaso silniční daně v letech 2011 až 2016

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Inkaso silniční daně (v mil. Kč)	5 187	5 206	5 273	5 539	5 814	5 970
Celkem (v mil. Kč)	561 183	583 567	610 597	638 982	670 167	732 197

Zdroj: Finanční správa: údaje z výběru daní- vlastní zpracování

V tabulce č. 4 lze vidět inkaso silniční daně v letech 2011 až 2016. V roce 2011 došlo jen k nepatrnému nárůstu o 87 mil. V zákoně také nedošlo k žádným zásadním změnám, které by mohly ovlivnit výši daně.

V roce 2012 byl nárůst ještě menší než v předešlém roce a to o pouhých 19 mil. Můžeme si všimnout, že v posledních třech letech se hodnoty neliší tak drasticky jako v předešlých letech. Tento pomalý nárůst inkasa silniční daně je způsoben stále trvajícím krizí z roku 2008 nebo také tím, že za posledních pár let nedošlo k tolika změnám v legislativě, které by mohly výši inkasa ovlivnit. V tomto roce přešel plně do kompetence ministerstva dopravy centrální registr vozidel.

Centrální registr vozidel je oficiální databáze provozuschopných vozidel slouží k ověřování a registraci všech vozidel na území ČR.

Rok 2013 přinesl opět pouze malý nárůst o 67 mil. V tomto roce vešel v platnost zákon č. 344/2013. Účinnosti ovšem nabyl až v roce 2014. V tomto roce se výše inkasa zvýšila z 5

273 mil. Kč na 5 539 mil. Kč. Novela zákona přinesla změny v §2, kde blíže definuje předmět daně, dále tento paragraf definuje Českou televizi, Český rozhlas, Českou tiskovou kancelář a zdravotní pojišťovny jako veřejně prospěšného poplatníka. To tedy znamená, že příjmy těchto subjektů, které nejsou předmětem daně z příjmů právnických osob se určují, jako by tito poplatníci byli veřejně prospěšnými poplatníky daně z příjmů právnických osob. Dále se do §2 vkládá odstavec 3, který říká, že předmětem daně jsou vždy vozidla s největší povolenou hmotností nad 3,5 tuny určená výlučně k přepravě nákladů a jsou registrovaná v ČR. Dochází také k rozšíření osvobozených vozidel.

Od roku 2015 vešla v účinnost novela z roku 2014. Zákon č. 267/2014 avšak nepřináší zásadní změny vedoucí k úpravě výše silniční daně. Zvýšení o 275 mil. Kč tedy bylo způsobeno zvýšením počtu registrovaných vozidel v ČR, jelikož jak vyplývá ze statistik tento počet každoročně stoupá. Na zvýšení také mohlo mít vliv efektivnější výběr daní.

Novela z roku 2014 byla platná až do roku 2017. Tato novela nepřinesla žádné zásadní změny, takže opět nárůst silniční daně v roce 2016, který činil 156 mil. Kč přisuzují lepší správě při vybírání daní a zvýšení počtu registrovaných vozidel.

Tabulka 5- Inkaso silniční daně v letech 2017 až 2020

	2017	2018	2019	2020
Inkaso silniční daně (v mil. Kč)	6 191	6 276	6 484	5 959
Celkem (v mil. Kč)	795 572	853 634	907 850	850 732

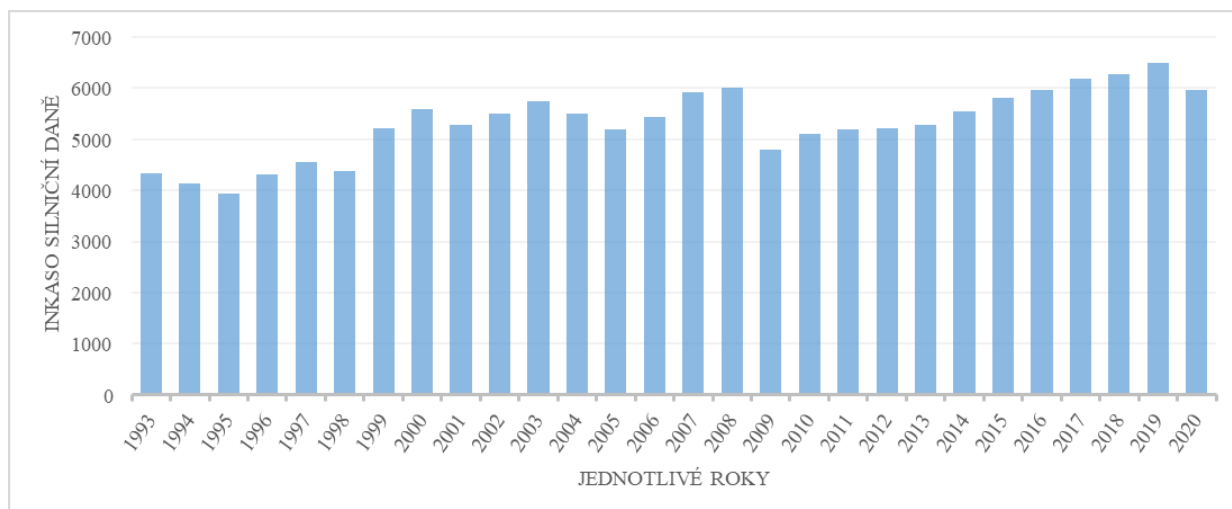
Zdroj: Finanční správa: údaje z výběru daní- vlastní zpracování

V poslední tabulce můžeme vidět vývoj inkasa silniční daně za poslední 4 roky.

Rok 2017 přinesl další novelizaci zákona o dani silniční. Zákon č. 63/2017 Sb. avšak přinesl pouze změny v oblasti názvosloví. Tato novela tak nemá vliv na výši daně.

Ke změně ovšem došlo mezi lety 2019 až 2020. Lze vidět, že výše inkasa meziročně klesla o 525 mil. Kč. Tento pokles byl způsoben celosvětovou krizí, která vznikla v důsledku pandemie výskytu onemocnění COVID-19. V souvislosti s touto pandemií byl upraven zákon o dani silniční. Zákon č. 299/2020 Sb. přinesl změny v oblasti sazby daně, tedy §6. Byly sníženy sazby daně u vozidel o dvou nápravách nad 3,5 tuny. Z důvodu přetrvávající pandemie nastaly problémy s dodávkami zboží. Vláda tak tímto krokem chtěla alespoň částečně ulevit dopravcům snížením daně. Lze vidět, že v roce 2020 činilo inkaso silniční daně 5 959 mil. Kč, což je o 525 mil. méně než v předešlém roce.

Graf 3 - Inkaso silniční daně v letech 1993 až 2020



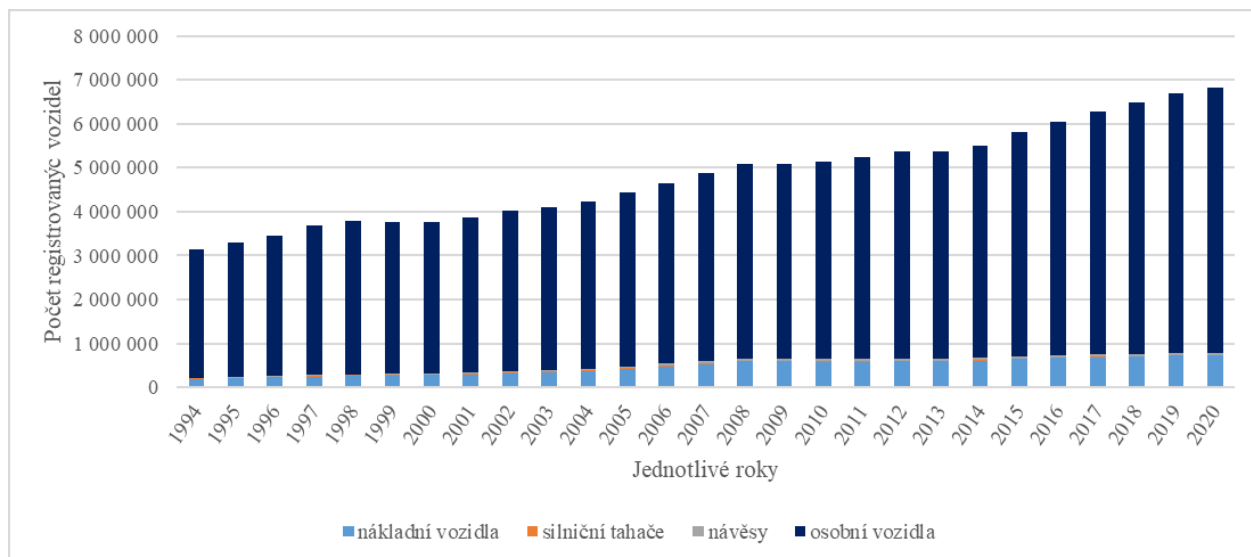
Zdroj: finanční správa: údaje z výběru daní- vlastní zpracování

Pro lepší shrnutí byl vytvořen graf, který vychází z předcházejících tabulek. V grafu jsou zobrazeny hodnoty inkasa silniční daně od roku 1993 až po rok 2020. Jak je z grafu patrné nejnižší hodnota se nachází v roce 1995. Nejvyšší naopak v roce 2019. Celkově můžeme říci, že inkaso silniční daně má rostoucí charakter, tedy až na pár výkyvů, které byly způsobeny několika faktory jako například změny v zákoně, zvýšení počtu registrovaných vozidel nebo efektivnější vybírání daní.

Nejčastější změny v průběhu let můžeme vidět v oblasti §6 sazby daně. Nejčastěji šlo o snižování sazeb u vozidel splňující emisní normy. Snižování sazby daně až o 66% ,jak tomu bylo v roce 2004, představuje nemalou částku. Tento krok měl jednoznačně motivovat poplatníky ke koupi vozidel šetrnějších k životnímu prostředí. Z tohoto vyplývá, že zákonodárcům jde spíše o ochranu životního prostředí než o větší příjmy z daně silniční.

5.2.1 Registrovaná vozidla v ČR v letech 1994-2020

Graf 4- Počet registrovaných vozidel v ČR



Zdroj: Sydos: Ročenka dopravy 1998-2020- vlastní zpracování

Ve výše uvedeném grafu jsou zobrazeny hodnoty počtu registrovaných vozidel od roku 1994 až 2020. Jsou zde znázorněny nákladní vozidla, silniční tahače, návěsy a osobní vozidla. Z grafu je patrné, že dochází k neustálému nárůstu počtu registrovaných vozidel. To má za následek zvyšování celkového inkasa silniční daně. V průměru z dat od roku 1993 až 2020 dochází meziročně k nárůstu o 141 520 nově registrovaných vozidel. Největší část zabírají osobní automobily. Tato vozidla tvoří s hodnotou 120 205 nových vozidel ročně až 85% meziročního přírůstku. Naopak nejmenší podíl ke všem zobrazeným vozidlům tvoří tahače a návěsy. U těchto vozidel dochází k nárůstu pouze 398 vozidel za rok.

5.3 Státní fond dopravní infrastruktury

Veškeré příjmy ze silniční daně plynou do státního fondu dopravní infrastruktury. Tento fond byl zřízen 1. července 2000. Mezi jeho hlavní příjmy můžeme zařadit silniční daň, spotřební daň z minerálních olejů a výnosy z dálničních poplatků. Fond využívá svých příjmů zejména k výstavbě, modernizaci a údržbě silnic, dálnic, chodníků, cyklostezek, železnic a vodních cest. (Státní fond dopravní infrastruktury, 2021)

Tabulka 6-Vybrané příjmy státního fondu dopravní infrastruktury

Druh příjmu	Příjmy v roce 2020 (v tis. Kč)
Spotřební daň	7 711 000
Silniční daň	5 861 952
Poplatek za užívání dálnic	4 423 136
Mýtné	9 968 230
Státní dotace	87 191 194
Celkem příjmy v roce 2020	124 429 896

Zdroj: Výroční zpráva SFDI za rok 2020

V tabulce lze vidět vybrané příjmy státního fondu dopravní infrastruktury za rok 2020.

Největší část příjmů tvořily dotace ze státního rozpočtu. Tyto dotace v hodnotě 87 191 194 tis. Kč tvořily v roce 2020 71,3% celkových příjmů státního fondu dopravní infrastruktury. Silniční daň s částkou 5 861 952 tis. Kč představuje asi 5% z celkových příjmů fondu. Státní fond dopravní infrastruktury nestojí na dani silniční, jelikož tato položka představuje velice malé procento. Můžeme říct, že poplatky za užívání dálnic a mýtné jsou efektivnějším přínosem do rozpočtu než daň silniční, jelikož tyto položky dohromady představují asi 12% z celkových příjmů.

5.4 Tempo růstu silniční daně

Tempo růstu můžeme vyjádřit jako meziroční změnu v proměnné jako procentní podíl

$$k_t = \frac{y_t}{y_{t-1}}$$

$$\text{Tempo růstu silniční daně} = k_t \times 100$$

Kde y_t je inkaso v běžném roce, y_{t-1} je inkaso v roce předchozím, k_t je tempo růstu

Absolutní přírůstek, který vyjadřuje o kolik se zvýšila hodnota inkasa silniční daně oproti minulému roku, lze potom vyjádřit takto:

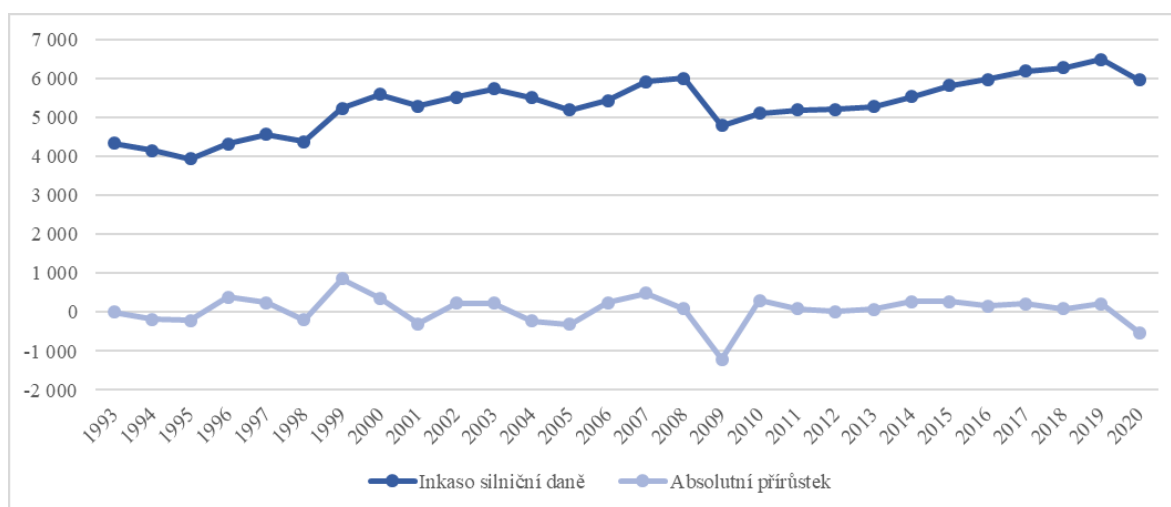
$$d_t = y_t - y_{t-1}$$

kde d_t je absolutní přírůstek

(Andrlík, 2010)

V tabulkách uvedených v příloze č. 1 jsou zobrazeny hodnoty celkového inkasa silniční daně, tempo růstu a absolutní přírůstek. První výrazné hodnoty si můžeme všimnout v roce 1999, kdy došlo ke zvýšení inkasa o 853 mil. Kč. Došlo k nárůstu tempa růstu silniční daně až o 25%. Toto zvýšení bylo způsobeno novelou zákona, která ukončuje osvobození vozidel splňující emisní normu EURO 2. Nejvýraznější hodnota se nachází v roce 2009. V tomto roce došlo ke snížení inkasa silniční daně o 1 206 mil. Kč. Tato změna znamenala propad až o 21%. Tento pokles si lze vysvětlit jako následek ekonomické krize z roku 2008. V roce 2009 došlo také k velice malému počtu nově registrovaných vozidel. Další významná hodnota nastala v roce 2020, kdy v důsledku pandemie COVID-19 došlo ke snížení sazeb daně u nákladních vozidel s dvěma nápravami nad 3,5 tuny. V tomto roce došlo ke snížení hodnoty inkasa silniční daně o 525 mil. Kč, tedy snížení tempa růstu silniční daně o 12%.

Graf 5- Absolutní přírůstek silniční daně



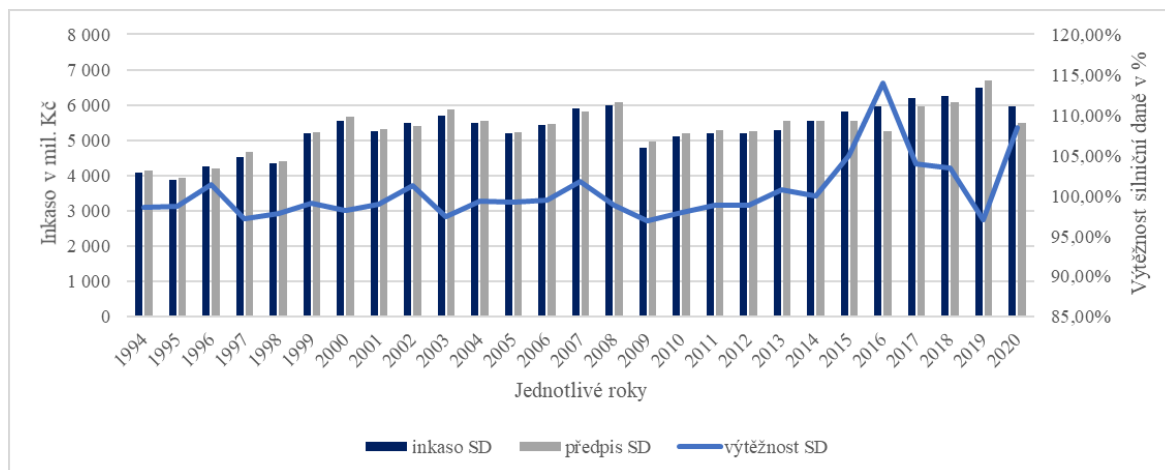
Zdroj: finanční správa, vlastní zpracování

5.5 Výtěžnost silniční daně

Výtěžnost znamená procentní poměr skutečného výtěžku k teoretickému. V tomto případě tedy poměr toho kolik bylo ve skutečnosti odvedeno do státního rozpočtu ze silniční daně k tomu, kolik bylo plánováno odvést. K výpočtům bude použit následující vzorec:

$$\text{výtěžnost silniční daně (\%)} = \frac{\text{inkaso silniční daně}}{\text{předpis silniční daně}} \times 100$$

Graf 6- výtěžnost silniční daně



Zdroj: finanční správa, vlastní zpracování

Pokud výtěžnost dosahuje 100% znamená to, že byly přesně naplněny odhady správců daní a předpis daně se rovná skutečnému inkasu. Z tabulky č. 1 uvedené v příloze lze vidět, že hodnoty výtěžnosti daně se skutečně pohybují v průměru okolo 100%. Nedochází zde k velkým výkyvům. Nejnižší hodnota výtěžnosti se nachází v roce 2009 a činí 96,87%. Pokud je hodnota nižší než 100% znamená to, že bylo vytěženo méně než se očekávalo. To může být způsobeno neschopností splácet daňových subjektů. Naopak, když je hodnota vyšší než 100% znamená to, že bylo vytěženo více než bylo předpokládáno. Z toho co bylo vytěženo nad rámec mohou být uhrazeny ztráty z minulých let, kdy bylo vytěženo méně, než se předpokládalo.

Lze si všimnout, že hodnoty inkasa silniční daně do roku 2005 v této kapitole se nepatrně liší od hodnot v kapitole minulé. Do roku 2005 totiž část inkasa tvořily také příjmy související s výběrem silniční daně na hranicích, které náležely Celní správě. (Informace o činnosti celní správy České republiky, 2004). Pro analýzu výtěžnosti silniční daně, byly použity pouze ty částky z odvodu silniční daně, které připadaly finančnímu úřadu.

5.6 Efektivita silniční daně

Aby bylo možné určit, zda je daň efektivní, či nikoliv je potřeba porovnat výši inkasa s administrativními náklady vynaloženými na výběr této daně. Administrativní náklady jsou

dvojího typu: přímé a nepřímé. Přímé administrativní náklady jsou náklady spojené s výběrem daně na straně veřejného sektoru, například odměny pracovníků. Tyto náklady jsou tím vyšší, čím je daňový systém složitější. Naopak nepřímé administrativní náklady jsou takové, které se objevují na straně soukromého sektoru, jedná se například o náklady související s vyplněním daňového přiznání. Nejvyšší kontrolní úřad prověřil správu silniční daně v letech 2017 až 2020. Z výsledků vyplývá, že finanční správa vybere v průměru na 1 korunu výdajů zhruba 15 korun. To je v porovnání s ostatními daněmi asi 4x méně. U ostatních daní se v průměru na jednu korunu nákladů vybere 68 korun. Z výsledků šetření vyplývá, že vliv na malou efektivitu silniční daně má především inflace a neměnná sazba daně. Dalším problémem je obtížnost ověření, zda měl poplatník daně nárok na osvobození od daně nebo slevu na dani. (Integra centrum, 2022)

5.7 Možné návrhy na změny silniční daně

Jak již bylo uvedeno v předchozích kapitolách na dani silniční se v průměru ročně vybere 5 513 mil. Kč, tato částka ovšem představuje pouze 1% z celkového odvodu daní. Bylo také uvedeno, že silniční daň tvoří pouhých 5% státního fondu dopravní infrastruktury. Tento fond má sloužit na obnovu, úpravu a modernizaci pozemních komunikací. Největší část tohoto fondu tvoří státní dotace, ty tvoří až 70%. Silniční daň, zde tedy nenaplnuje svůj účel, jelikož opravy silnic, dálnic atd. jsou financovány převážně ze státních dotací.

5.7.1 Zrušení silniční daně

Argumentem na zrušení silniční daně může být fakt, že jak již bylo řečeno silniční daň je diskriminující vůči podnikatelům. Jak bylo uvedeno v předešlých kapitolách úpravy silnic a dálnic jsou převážně financovány ze státních dotací. Příjmy ze silniční daně tedy nestačí pokrýt tyto výdaje. Dá se tedy říct, že silniční daň zbytečně zatěžuje podnikatelské subjekty.

Příjmy do státního fondu dopravní infrastruktury za rok 2020 z daně silniční tvořili 5 861 mil Kč. Což samozřejmě není zanedbatelná částka, ale představuje pouze 5% z celkových příjmů do tohoto fondu. Zrušením silniční daně by došlo k poklesu příjmů tohoto fondu. Možným řešením by tedy bylo zvýšit např. ekologickou daň nebo poplatky za užívání dálnic a mýtné. Aby se tento případný schodek ze zrušení silniční daně pokryl.

Vláda v roce 2022 začala pracovat na návrhu zrušení silniční daně pro vozidla o hmotnosti maximálně 12 tun. Tento krok má být jedním ze tří opatření zmírňující dopady rostoucích

cen benzínu a nafty v důsledku války na Ukrajině. Součástí tohoto návrhu je také nahrazení čtvrtletních záloh pravidelnou roční splátkou.

Tento návrh částečně řeší diskriminační problém. Za nejvíce diskriminující považují zdanění osobních vozidel využívaných k podnikání, jelikož osobní vozidla jsou hojně využívána na silničních komunikacích a přitom nejsou využívána k podnikání. Proč by tedy daňové zatížení měli nést pouze podnikatelé? Tento návrh tedy vyjímá osobní vozidla z předmětu daně. Zdaněny zůstanou pouze vozidla, která svými vlastnostmi opravdu mohou poškodit silnice a znečišťují životní prostředí.

Dá se předpokládat, že schválením tohoto návrhu dojde ke snížení celkového inkasa silniční daně. Silniční daň představuje za současného stavu pouze 1% celkových příjmů státního rozpočtu. Se snížením inkasa silniční daně toto procento ještě klesne. Příjmy z této daně tím pádem již vůbec nepostačí na výstavbu a údržbu silnic a dálnic. V tomto spatřuji hlavní nevýhodu tohoto návrhu. Naopak přínosem by bylo snížení administrativních nákladů souvisejících s výběrem této daně.

Systém založený na pravidelné roční splátce silniční daně již využívá několik zemí Evropské unie například Německo. Zde se platba silniční daně uskutečňuje na začátku zdaňovacího období. V tomto ovšem spatřuji nevýhodu. Systém založený na čtyřech splátkách umožňoval platit daň za vozidlo pouze za měsíce, ve kterých bylo vozidlo skutečně předmětem daně. Pokud je tedy daň zaplácena dopředu v plné výši, ale vozidlo bude v průběhu zdaňovacího období vyřazeno z registru a nebude již dále využíváno na silničních komunikacích nic nemění na faktu, že daň již byla zaplácena v plné výši. Je tedy rozhodující, zda bude platba probíhat předem anebo až na konci zdaňovacího období.

6 DAŇOVÁ POVINNOST VE SPOLEČNOSTI XY

6.1 Vozový park

Tabulka 7- Složení vozového parku ve společnosti XY

ZNAČKA VOZIDLA	POČET KS	DRUH VOZIDLA
ŠKODA FABIA	10	Osobní
ŠKODA OCTAVIA	8	Osobní
SUZUKI VITARA	1	Osobní
SEAT ALHAMBRA	1	Osobní
DAF	14	tahač 18t
SCANIA	6	tahač 18t
SCHMITZ	16	návěs 24 t
TOYOTA PROACE	1	nákladní do 3,5t
FIAT DUCATO	3	nákladní do 3,5t
IVECO DAILY	36	nákladní do 3,5t
IVECO EUROCARGO	5	nákladní nad 3,5t

Zdroj: Společnost XY, vlastní zpracování

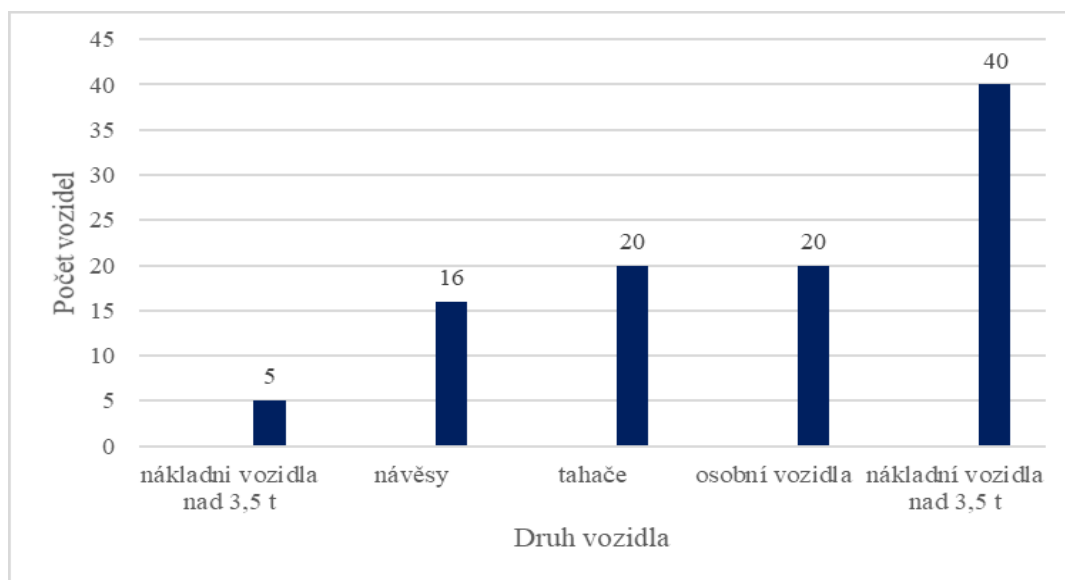
Nejpočetnější skupinu vozidel ve společnosti XY tvoří nákladní vozidla s hmotností nepřesahující 3,5 tuny. Společnost eviduje celkem 40 takových vozidel, což tvoří asi 40% z celkového počtu vozidel. Nejpočetnější skupinou jsou vozidla značky Iveco, dále společnost vlastní 3 vozy značky Fiat a jeden vůz značky Toyota.

Co se týče vozidel přesahující maximální přípustnou hmotnost 3,5 tuny, eviduje společnost pouze 5 vozidel. Všechna tato vozidla jsou značky Iveco, z nichž 3 vozidla mají maximální přípustnou hmotnost 12 tun a zbylá dvě vozidla 18 tun.

Společnost má ve svém vozovém parku 16 návěsů o hmotnosti 24 tun. Společnost se zabývá přepravou potravin. Jedná se tedy o chladírenské návěsy značky Schmitz. . Dále společnost vlastní 20 tahačů. Většinou značky DAF.

Osobních vozidel společnost eviduje 20 z toho 18 jsou vozidla značky Škoda. Jedná se o modely Fabia a Octavia.

Graf 7- Složení vozového parku společnosti XY



Zdroj: společnost XY, vlastní zpracování

6.2 Výpočet silniční daně u vybraných vozidel za rok 2021

Společnost vlastní více než 100 vozidel, které využívá k podnikání. Pro znázornění postupu při zdaňování budou záměrně vybrána různá vozidla s odlišným datem první registrace. Dále budou vybrána vozidla, která byla v majetku společnosti po celou dobu zdaňovacího období a také vozidla, která naopak byla v průběhu zdaňovacího období vyřazena z majetku. Na příkladech bude také znázorněn vliv snížení sazeb daně z důvodu stáří vozidla.

6.2.1 Příklad A- vozidlo 5ZL 1234

Tahač o hmotnosti 18 tun byl v majetku společnosti po celou dobu zdaňovacího období 2021. Vozidlo bylo pořízeno 30. 4. 2021, tudíž se na něj vztahuje snížení sazby daně o 48%.

Postup při zjišťování výše daně je následující:

Nejprve je nutno stanovit základ daně, od kterého se bude dále odvíjet sazba daně. Základem daně je v tomto případě součet největších povolených hmotností na nápravy v tunách a počet náprav (Marková, 2021, str. 117).

Vybrané vozidlo váží 18 tun a má 2 nápravy. Tomuto odpovídá sazba daně 17 800 Kč.

Nárok na snížení sazby daně o 48% platí pro toto vozidlo až do dubna 2023. Výsledná sazba daně tedy činí 9 256 Kč.

Při platbě záloh v tomto případě nedochází k žádným komplikacím, jelikož vozidlo se nachází v majetku společnosti po celou dobu zdaňovacího období. Na zálohách bylo tedy zaplaceno 2 314 Kč za první čtvrtletí, 2 314 Kč za druhé čtvrtletí, 2 314 Kč za třetí čtvrtletí a 1 543 Kč za čtvrté čtvrtletí a doplatek činil 772 Kč.

Výpočet:

$$\text{sazba daně} = 17\,800 - \left(17\,800 \times \frac{48}{100}\right) = 9\,256 \text{ Kč}$$

Zálohy:

15. dubna: $9\,256/12 \times 3 = 2\,314 \text{ Kč}$

15. července: $9\,256/12 \times 3 = 2\,314 \text{ Kč}$

15. října: $9\,256/12 \times 3 = 2\,314 \text{ Kč}$

15. prosince: $9\,256/12 \times 2 = 1\,542 \text{ Kč}$

doplatek: $9\,256/12 \times 1 = 772 \text{ Kč}$

Celkem zaplaceno: 9 256 Kč

Společnost eviduje celkem 32 vozidel, odpovídajících tomuto postupu zdanění. Celková výše daně za různá vozidla odpovídající postupu zdanění případu A činí 109 416 Kč.

6.2.2 Příklad B- vozidlo 1Z1 5678

Toto vozidlo značky Iveco je součástí majetku společnosti od 30. 4. 2018. Vozidlo však bylo prodáno 7. 10. 2021.

Postup zjištění výše daně je stejný jako v předchozím případě. Vozidlo váží 3,5 tuny a má 2 nápravy, tomuto odpovídá sazba daně 3 600 Kč. Vozidlo má nárok na snížení sazby o 48% pouze do března 2021, od dubna 2021 má nárok na snížení pouze o 40%. Toto je potřeba zohlednit na zálohách. Sazba daně snížená o 48% činí 1 872 Kč. V prvním čtvrtletí bylo za toto vozidlo zaplaceno 468 Kč. Sazba daně snížená o 40% činí 2 160 Kč. V druhém čtvrtletí bylo zaplaceno 540 Kč. Ve třetím čtvrtletí bylo zaplaceno také 540 Kč. Vozidlo bylo v 10. měsíci prodáno. Při prodeji vozidla je důležité zjistit, zda společnost prodává vozidlo osobě, která bude vozidlo dále používat k podnikání- v takovém případě by daňová povinnost

společnosti za toto vozidlo zanikla již v 9. měsíci, jelikož 10. měsícem by již vznikla povinnost novému majiteli. Pokud by ovšem společnost prodala vozidlo fyzické osobě, která dále nebude vozidlo využívat pro podnikání zanikla by daňová povinnost společnosti až v 10. měsíci. V tomto případě je předmětem prodeje vozidlo o hmotnosti vyšší než 3,5 tuny. Podle §2 zákona o dani silniční jsou taková vozidla předmětem daně vždy. Není tedy potřeba zjišťovat, komu vozidlo společnost prodává a zda ho bude využívat k podnikání. Daňová povinnost společnosti XY automaticky zaniká 9. měsícem 2021. Celkem bylo tedy na zálohách zapláceno 1 548 Kč.

Výpočet:

$$1. \text{ snižená sazba daně} = 3\,600 - \left(3\,600 \times \frac{48}{100}\right) = 1\,872 \text{ Kč}$$

$$2. \text{ snižená sazba daně} = 3\,600 - \left(3\,600 \times \frac{40}{100}\right) = 2\,160 \text{ Kč}$$

Zálohy:

$$15. \text{ dubna: } 1\,872 / 12 \times 3 = 468 \text{ Kč}$$

$$15. \text{ července: } 2\,160 / 12 \times 3 = 540 \text{ Kč}$$

$$15. \text{ října: } 2\,160 / 12 \times 3 = 540 \text{ Kč}$$

$$15. \text{ prosince: } 0 \text{ Kč}$$

doplatek: 0 Kč

Celkem zapláceno: 1 548 Kč

Vozidel s možností uplatnění dvou snížení sazeb (48% i 40%) během jednoho zdaňovacího období společnost eviduje 10. Celková výše daně za všechny druhy vozidel uplatňujících postup zdanění jako v případě B činí 105 159 Kč.

Společnost během roku 2021 prodala 12 vozidel. Celková výše daně prodaných vozidel v roce 2021 činí 15 541 Kč.

6.2.3 Příklad C- vozidlo 1SK 9012

Jedná se o návěs značky Schmitz o celkové hmotnosti 24 tun. Vozidlo má 3 nápravy. Datum pořízení a zároveň datum první registrace tohoto vozidla je 19. 5. 2021, jedná se o tedy nové vozidlo. Společnost má nárok na snížení sazby daně o 48%. Podle §8 odstavce 1 zákona č.

16/1993 Sb., o dani silniční vzniká daňová povinnost počínaje kalendářním měsícem, v němž byly splněny rozhodné skutečnosti tuto povinnost zakládající. V tomto případě to znamená, že daňová povinnost společnosti vzniká 1.5.2021. Sazba daně tohoto návěsu činí 20 500 Kč. Jedná se o nové vozidlo, čili společnost má nárok na snížení sazby daně o 48% až do dubna 2024.

Výpočet:

$$\text{sazba daně} = 20\,500 - \left(20\,500 \times \frac{48}{100}\right) = 10\,660 \text{ Kč}$$

Zálohy budou vypadat následovně:

15. dubna: 0 Kč

15. července: $10\,660 / 12 \times 2 = 1\,777 \text{ Kč}$

15. října: $10\,660 / 12 \times 3 = 2\,665 \text{ Kč}$

15. prosince: $10\,660 / 12 \times 2 = 1\,777 \text{ Kč}$

doplatek: $10\,660 / 12 \times 1 = 889 \text{ Kč}$

Celkem bylo na zálohách za toto vozidlo odvedeno 7 108 Kč.

Postup zdanění případu C ukazuje stejně jako případ A možnost snížení sazby daně o 48% s tím rozdílem, že v případě A bylo vozidlo zařazeno do majetku společnosti po celou dobu zdaňovacího období. Příklad C znázorňuje postup zdanění u různých druhů vozidel, která byla pořízena až v roce 2021. Takových vozidel společnost eviduje 19. Daň za tyto vozidla činí 85 393 Kč.

6.2.4 Příklad D- vozidlo 1Z2 3456

Jedná se o jedno ze starších vozidel značky Škoda Octavia. Toto vozidlo bylo pořízeno 26. 8. 2010. Jedná se o osobní vozidlo, čili základem daně v tomto případě není největší povolená hmotnost, ale zdvihový objem motoru v cm^3 . Objem motoru tohoto vozidla je 1896 cm^3 . Tomuto vozidlu odpovídá sazba daně 3 000 Kč podle §6 zákona č. 16/1993 Sb., o dani silniční. V tomto případě společnost nemá nárok na snížení sazby daně. Možnost uplatnit snížení sazby o 48% bylo možné do roku 2013, snížení o 40% do roku 2016 a snížení o 25% do roku 2019. Zde tedy není potřeba žádných výpočtů. Sazba daně za osobní vozidlo Škoda Octavia činí 3 000 Kč.

Zálohy:

15. dubna: $3\ 000/12 \times 3 = 750\ \text{Kč}$

15. července: $3\ 000/12 \times 3 = 750\ \text{Kč}$

15. října: $3\ 000/12 \times 3 = 750\ \text{Kč}$

15. prosince: $3\ 000/12 \times 2 = 500\ \text{Kč}$

doplatek: $3\ 000/12 \times 1 = 250\ \text{Kč}$

Zde je znázorněn postup zdanění, kdy vozidlo již nemá nárok na žádné snížení sazby daně. Společnost vlastní 30 takových vozidel. Výsledná daň za vozidla bez nároku na snížení sazby daně činí 126 500 Kč.

6.2.5 Příklad E

Společnost dne 1. 9. 2021 vyslala jednoho ze svých zaměstnanců na služební cestu. Tato cesta trvala 1 den a jednalo se o cestu pouze na území ČR. Zaměstnanec využil pro tuto cestu své osobní vozidlo, které běžně nepoužívá k podnikání, není tudíž poplatníkem silniční daně. Daň za toto vozidlo tedy bude platit společnost, ta se rozhodla uplatnit sazbu daně 25 Kč za každý den použití osobního automobilu nebo jeho přípojného vozidla podle §4 zákona č. 16/1993 Sb., o dani silniční. Jednalo se o jednodenní cestu na území ČR. Výše daně za toto vozidlo tedy činí pouze 25 Kč.

Toto byl jediný případ, kdy společnost uplatnila sazbu daně 25 Kč na den.

6.3 Celková daňová povinnost společnosti za rok 2021

Celková výše silniční daně ve vybrané společnosti za rok 2021 činila 552 799 Kč.

Tabulka 8- Možnosti snížení sazby daně

snížení sazby daně	počet vozidel	celková výše daně
48%	32	109 416 Kč
48% i 40%	10	105 159 Kč
40%	11	74 100 Kč
40% i 25%	4	33 894 Kč
25%	14	103 725 Kč
25% i 0%	0	0 Kč
0%	30	126 500 Kč

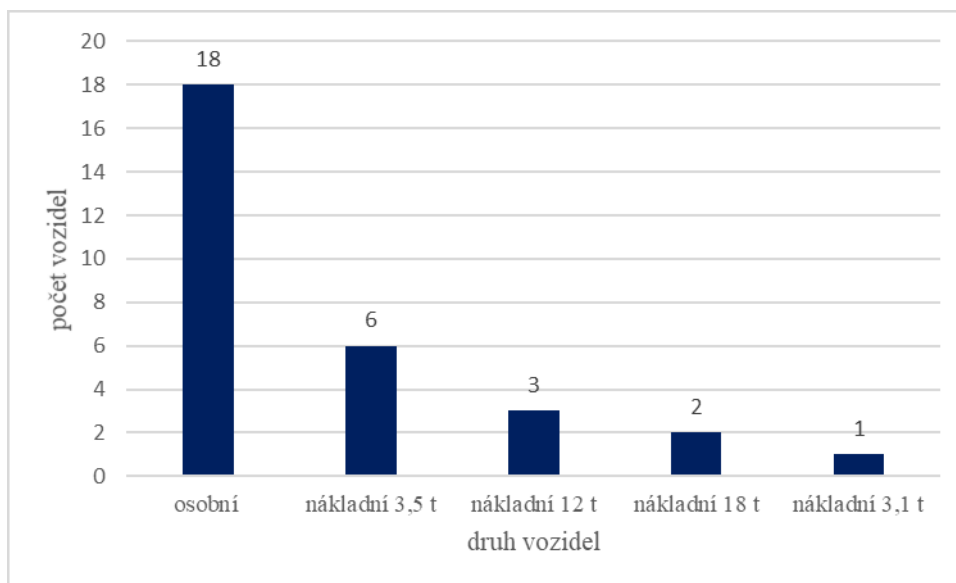
Zdroj: společnost XY, vlastní zpracování

V tabulce jsou rozdělena vozidla podle možnosti snížení sazby daně. U každé skupiny vozidel je také uvedena celková výše daně za vozidla s příslušnou možností snížení daně.

Nejvýraznější hodnota celkové výše daně se nachází u vozidel bez možnosti snížení sazby daně. Takových vozidel společnost vlastní 30, což představuje 30% z celkového počtu vozidel. Zde se potvrzuje, že stáří vozidel má vliv na celkovou výši daně. Skupinu vozidel s možností snížení o 48% tvoří 32 vozidel a celková výše daně za tyto vozidla činí 109 416 Kč. To je o 17 084 Kč méně než u skupiny vozidel bez možnosti snížení daně.

Vozidla bez možnosti snížení sazby představují vozidla s datem první registrace 2012 a starší. Tato skutečnost má nejenom negativní vliv na výši silniční daně, ale také na celkovou image firmy.

Graf 8- Složení vozidel bez nároku na snížení sazby daně



Zdroj: společnost XY, vlastní zpracování

Ve výše uvedeném grafu je znázorněno složení skupiny vozidel bez nároku na snížení sazby daně. Jedná se o 18 osobních a 12 nákladních vozidel, které se liší hmotností. Předpokládejme, že by společnost tyto vozidla prodala a nakoupila nová vozidla ve stejném složení. U těchto nových vozidel by tak vznikl nárok na snížení sazby daně o 48%.

Předpokládejme, že společnost nakoupí 18 osobních vozidel, všechny o objemu motoru 1896 cm³.

Výpočet:

$$\text{sazba daně} = 3\,000 - \left(3\,000 \times \frac{48}{100}\right) = 1\,560 \text{ Kč}$$

Sazba daně na 1 vozidlo vychází 1 560 Kč. Celková výše daně pro tuto skupinu vozidel tedy vychází 28 080 Kč.

Při nákupu 6 nákladních vozidel o 2 nápravách a hmotnosti 3,5 tun, by výše daně vypadala následovně:

Výpočet:

$$\text{sazba daně} = 3\,600 - \left(3\,600 \times \frac{48}{100}\right) = 1\,872 \text{ Kč.}$$

Sazba daně na jedno vozidlo vychází 1 872 Kč. Celková výše daně pro tuto skupinu vozidel vychází 11 232 Kč.

Nakoupí-li společnost 3 nákladní vozidla o hmotnosti 12 tun. Bude celková výše daně pro tuto skupinu vozidel činit 12 632 Kč. Sazba daně na jedno takové vozidlo činí 4 212 Kč.

$$\text{sazba daně} = 8\,100 - \left(8\,100 \times \frac{48}{100}\right) = 4\,212 \text{ Kč}$$

Při nákupu 2 vozidel o hmotnosti 18 tun bude výše daně vypadat takto:

$$\text{sazba daně} = 17\,800 - \left(17\,800 \times \frac{48}{100}\right) = 9\,256 \text{ Kč}$$

Celková výše daně pro tuto skupinu činí 18 512 Kč.

Poslední vozidlo je nákladní vůz o hmotnosti 3,1 tun. Výše daně pro toto vozidlo činí 1 872 Kč.

$$\text{sazba daně} = 3\,600 - \left(3\,600 \times \frac{48}{100}\right) = 1\,872 \text{ Kč.}$$

Celková výše daně za nově nakoupená vozidla by činila 72 328 Kč, což představuje snížení celkové výše daně pro tuto skupinu vozidel až o 43%. Koupě nových vozidel by mělo pozitivní dopad na výši daně.

Společnost dále eviduje 18 vozidel s nárokem na snížení sazby daně o 25%. Jedná se o vozidla s datem první registrace v letech 2013, 2014 a 2015 s tím, že u vozidel registrovaných v roce 2015 lze uplatnit snížení o 25% i 40%. Čili vozidel s nárokem na snížení sazby daně čistě o 25% společnost vlastní 14, jak je uvedeno v tabulce č. 8. Jedná se o 8 nákladních vozidel o hmotnosti 3,5 tuny značky Iveco a Fiat, dále o 5 tahačů značky DAF o hmotnosti 18 tun a jeden návěs značky Schmitz o hmotnosti 24 tun. Pokud by, v zájmu maximálního využití nároku na snížení sazby daně, společnost i tato vozidla prodala a nakoupila nové ve stejném složení došlo by opět ke snížení výše daně z původních 103 725 Kč na 71 918 Kč.

Při stejném postupu u zbylých vozidel, která společnost vlastní by tak celkově mohla společnost na daních výrazně ušetřit. Při obnově vozového parku, s ponecháním pouze vozidel s datem první registrace ne starším než rok 2019, by celková výše daně činila 404 266 Kč. Úspora by tedy činila 148 533 Kč.

7 PŘEDPOKLÁDANÁ DAŇOVÁ POVINNOST NA ROK 2022

Vláda v roce 2022 začala pracovat na návrhu zrušení silniční daně pro vozidla o hmotnosti maximálně 12 tun. Toto odpovídá 63 vozidlům, které společnost vlastní. Je tedy pravděpodobné, že do budoucna by společnost na silniční dani mohla ušetřit, jelikož silniční dani bude podléhat pouze zbylých 38 vozidel z původních 101.

Vláda také navrhuje změnu v oblasti placení silniční daně. Pravidelné čtvrtletní zálohy by nahradila jedna roční platba. Důvodem pro tuto změnu je zjednodušení současné administrativy spojené s placením daní.

Novelu aktuálně připravuje Ministerstvo financí ČR, přičemž návrh znění novely zatím není k dispozici. Tato opatření mají reagovat na zvyšující se ceny benzínu a nafty, které byly zaznamenány od začátku války na Ukrajině. (Krch, Sumerauerová, Zavadilová, 2022)

Tabulka 9- Přehled vozidel podléhající silniční dani po případné novelizaci zákona

ZNAČKA VOZIDLA	POČET KS	DRUH VOZIDLA
DAF	14	tahač 18t
SCANIA	6	tahač 18t
SHMITZ	16	návěs 24t
IVECO EUROCARGO	2	Nákladní 18t

Zdroj: Společnost XY, vlastní zpracování

Ve výše uvedené tabulce lze vidět přehled vozidel společnosti, která by podléhala silniční dani, pokud by byl přijat návrh na zrušení silniční daně pro vozidla o hmotnosti nepřesahující 12 tun. Jsou zde zastoupena vozidla s různým datem první registrace.

Tabulka 10- Rozdělení vozidel dle data první registrace

Datum první registrace	Počet vozidel
2010	2
2013	6
2015	2
2016	3
2017	2
2018	10
2021	13

Zdroj: Společnost XY, vlastní zpracování

V tabulce č. 15 jsou vozidla rozdělena dle data první registrace. Nejpočetnější skupinou jsou vozidla poprvé registrovaná v roce 2021. Tato vozidla mají nárok na snížení sazby daně o 48%. Další početnou skupinou jsou vozidla s datem první registrace v roce 2018. Tato vozidla mají nárok na snížení sazby daně o 40%. Silniční dani by po této novelizaci zákona podléhalo pouze 38 vozidel případná úspora by činila 67 000 Kč. Celková daňová povinnost společnosti na rok 2022 by činila 485 799 Kč. Tyto novelizace by pro společnost znamenaly snížení daňové zátěže až o 12 %, což není zas tak výrazná hodnota. Dle mého názoru se tato změna promítne mnohem výrazněji na straně státního rozpočtu.

8 NÁVRH NA OPTIMALIZACI SILNIČNÍ DANĚ

Z kapitoly 5 lze vidět, že společnost vlastní 101 vozidel. Jsou zde zastoupena nákladní vozidla, tahače, návěsy i osobní vozidla. Všechna tato vozidla se liší stářím, což jak vyplývá z provedené analýzy je hlavním aspektem při uplatňování nároku na snížení sazby daně.

Při provádění analýzy daňové povinnosti nebyly objeveny žádné pochybení ve výpočtech ze strany vybrané společnosti.

Je zřejmé, že s tak vysokým počtem vozidel bude i daň za tyto vozidla vysoká. Ovšem Ministerstvo financí ČR připravuje návrh novely zákona o dani silniční s účinností zpětně již pro rok 2022. Tato novela by znamenala zrušení silniční daně pro vozidla o hmotnosti nepřevyšující 12 tun.

Již tato samotná novelizace by pro společnost znamenala úsporu v oblasti silniční daně. Nabízí se ovšem i další řešení jak by se dala výše silniční daně snížit.

Společnosti XY bych ráda navrhla následující řešení na snížení silniční daně.

8.1 Obnova vozového parku

Pokud by byl přijat návrh na zrušení silniční daně pro skupinu vozidel s hmotností maximálně 12 tun, podléhalo by silniční dani pouze 38 vozidel, které společnost vlastní. Složení stáří těchto vozidel je popsáno v kapitole 7. Nachází se zde 8 vozidel, které již nemají nárok na snížení sazby daně. Jsou to tahače značky DAF s datem první registrace v roce 2013. Těchto tahačů společnost vlastní 5. Dále společnost eviduje jeden chladírenský návěs značky Schmitz, který byl poprvé registrován také v roce 2013. Dalším vozidlem bez možnosti snížení sazby daně je nákladní vozidlo o hmotnosti 18 tun s datem první registrace v roce 2010. Společnost eviduje 2 taková vozidla. Z provedené analýzy vyplývá, že stáří vozidel má rozhodující vliv na výši daně. Pokud by společnost tato vozidla nahradila novějšími mohla by na silniční dani ušetřit. Předpokládaná daňová povinnost by činila 416 151 Kč. Toto představuje úsporu 69 648 Kč.

8.2 Kombinovaná doprava

Kombinovaná doprava je speciální způsob dopravy, který má minimalizovat přepravu po silničních komunikacích. Většina přepravy se tedy uskutečňuje na železnicích nebo na vodě.

Kombinovanou dopravou se označuje přeprava zboží v jedné a téže přepravní jednotce nebo silničním vozidle, kdy převážná část trasy se uskutečňuje po železnici, vnitrozemské vodní cestě nebo na moři bez manipulace se samotným zbožím, přičemž počáteční (svoz) nebo závěrečná část (rozvoz) probíhá zpravidla po silnici.

Sleva na dani by v tomto případě znamenala 100%, pokud by společnost využívala vozidlo výlučně k přepravě v počátečním nebo konečném úseku kombinované dopravy a zároveň by délka úseku po železnici či vodní cestě musela přesáhnout 100 km.

Sleva na dani by se také dala stupňovat podle toho kolik jízd v kombinované dopravě vozidlo uskuteční:

Více než 120 jízd	sleva 90% daně
Od 91 do 120 jízd	sleva 75% daně
Od 61 do 90 jízd	sleva 50% daně
Od 31 do 60 jízd	sleva 25% daně

Nevýhodou kombinované dopravy však je, že je poměrně časově náročná, což by taky nemuselo mít dobrý vliv na image firmy.

ZÁVĚR

Hlavním cílem této bakalářské práce bylo analyzovat vývoj inkasa silniční daně v České republice od roku 1993 až 2020. Dílčím cílem byla analýza daňové povinnosti ve společnosti XY a znázornění výpočtu výše daně za jednotlivá vozidla, která společnost vlastní.

V teoretické části práce byl popsán daňový systém v podmínkách České republiky, dále byly popsány jednotlivé konstrukční prvky daně a podrobně popsána silniční daň na území České republiky. Bylo zde také pojednáno o postupu při registraci vozidla a o limitech Evropské unie stanovující maximální přípustné hodnoty škodlivých látek ve výfukových plynech automobilů.

Praktická část byla rozdělena na 2 části. První část byla věnována analýze inkasa silniční daně. Při zpracování této analýzy jsem vycházela z údajů z výběru daní, dostupných na stránkách finanční správy České republiky. Zákon o dani silniční byl od svého vzniku celkem 23 x novelizován. Každá tato změna v zákoně byla v této práci popsána a bylo také uvedeno, jaký vliv měla na výši inkasa silniční daně v jednotlivých letech. Z popsáných změn je zřejmé, že vláda se těmito novelizacemi snažila spíše zmírnit silniční daň formou různých možností na snížení sazby daně. Z provedené analýzy bylo zjištěno, že v průměru se na dani silniční ročně vybere asi 5 513 mil. Kč. Což je samo o sobě vysoká částka, avšak v porovnání s ostatními daněmi představuje silniční daň jen 1% z celkového odvodu daní. Jedná se tedy o daň, která zatěžuje podnikatelské subjekty, ale nijak výrazně do státního rozpočtu nepřispívá.

V této části práce byly také provedeny statistické výpočty jako výtěžnost silniční daně. Byly zde porovnávány 2 hodnoty. Kolik bylo předepsáno, tzn. kolik bylo očekáváno, že se vybere na dani silniční, s tím kolik bylo ve skutečnosti vybráno. Hodnoty se většinou pohybovaly okolo 100%. To znamená, že byly naplněny odhady správců daně a bylo vybráno přesně tolik, kolik bylo odhadováno. V některých letech dokonce hodnota přesahovala 100%, to znamená, že byly uhrazeny i nedoplatky z minulých let, kdy naopak hodnota nedosahovala 100%.

Příjmy ze silniční daně plynou do Státního fondu dopravní infrastruktury. Ten má sloužit na výstavbu, údržbu a modernizaci pozemních komunikací, ovšem jak bylo v práci popsáno silniční daň tvoří asi jen 5% příjmů tohoto fondu. Hlavními příjmy tohoto fondu jsou státní dotace.

Silniční daň tedy tvoří zanedbatelné procento z celkového odvodu daní, stejně tak tvoří velice malé procento státního fondu dopravní infrastruktury a je také diskriminující vůči podnikatelům, jelikož pouze ti jsou poplatníky silniční daně, ale pozemní komunikace využívá každý vlastník nějakého motorového vozidla. Jako jedno z racionálních řešení se nabízí úplné zrušení silniční daně.

Druhou část této práce představovala analýza daňové povinnosti ve společnosti XY. Na úvod zde byl popsán vozový park společnosti, ze kterého vyplývá, že nejpočetnější skupinou vozidel jsou nákladní vozidla nad 3,5 tuny. Vzhledem k tomu, že společnost vlastní 101 vozidel, byla vozidla rozdělena do 5 skupin a problematika výpočtu silniční daně byla znázorněna za každou skupinu zvlášť. Příklad A znázorňoval výpočet silniční daně u vozidel, která byla zahrnuta v majetku společnosti po celé zdaňovací období 2021 a uplatňují nárok na snížení sazby o 48%. Vozidel odpovídající tomuto postupu zdanění společnost eviduje celkem 32. Na příkladu B byl znázorněn postup při určování výše daňové povinnosti u vozidel, která byla v průběhu zdaňovacího období 2021 vyřazena z majetku společnosti a zároveň vozidel, která měla v tomto zdaňovacím období nárok na snížení sazby daně o 48% i 40%. Vozidel, která byla v průběhu zdaňovacího období vyřazena společnost eviduje celkem 12 a vozidel s nárokem na snížení sazby o 48% i 40% během jednoho zdaňovacího období společnost eviduje 10. Příklad C na rozdíl od příkladu B znázorňoval postup zdanění u vozidel, která byla v průběhu zdaňovacího období pořízena. Takových vozidel společnost eviduje 19. Příklad D znázorňoval výpočet výše daně u vozidel, která již nemají nárok na žádné snížení sazby daně. Společnost vlastní celkem 30 takových vozidel. Na příkladu E bylo znázorněno použití soukromého osobního vozidla zaměstnancem na služební cestu, kdy silniční daň za toto vozidlo zaplatila společnost a uplatnila sazbu 25 Kč za každý den.

Celková výše daňová povinnosti ve společnosti XY za zdaňovací období 2021 činila 552 799 Kč. Z provedené analýzy jasně vyplývá, že největší vliv na výši daně má jednoznačně stáří vozidel. Společnost dostatečně neobnovuje vozový park a z toho důvodu se ochuzuje o možnosti snížení sazby daně.

Společnosti se nabízí několik řešení snížení celkové výše daně a to obnova vozového parku a využití kombinované dopravy.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

Knížní publikace

BĚHOUNEK, Pavel. *Automobil v daňovém systému ČR*. 4. aktualizované vydání. Praha: Linde nakladatelství, 2002, 274 s. ISBN 80-86131-30-0.

BORIA, Pietro. *Taxation in European Union*. Second edition. Cham: Springer, 2017, xvi, 208 s. ISBN 978-3-319-53918-8

JANOUSEK, Karel. *Daň silniční: s komentářem*. 3. aktualiz. vyd. Olomouc: ANAG, 2010. 135 stran. ISBN 978-80-7263-587-0.

JAROLÍMOVÁ, Blanka a Eva KOLÁŘOVÁ. *Daně: studijní pomůcka pro distanční studium*. Zlín: Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně, Fakulta managementu a ekonomiky, 2006, 156 s. ISBN 807318446X

KUBÁTOVÁ, Květa. *Daňová teorie a politika*. 6., aktualizované vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2015, 275 s. ISBN 9788074788413

MARKOVÁ, Hana. *Daňové zákony Úplná znění platná k 1.1. 2021*. Praha: GRADA Publishing, 2021, 296 s. ISBN 978-80-271-1333-0.

PIKAL, Václav. *Automobil (nejen) v podnikání*. Praha: Wolters Kluwer, 2015, 160 s. ISBN 978-80-7478-705-8.

TESAŘOVÁ, Zdeňka. *Zákon o dani silniční: komentář s příklady*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2013, xiii, 125 s. Komentáře Wolters Kluwer. ISBN 9788073572778

VANČUROVÁ, Alena, Lenka LÁCHOVÁ a Hana ZÍDKOVÁ. *Daňový systém ČR 2020*. Praha: Wolters Kluwer, 2020, 406 s. ISBN 978-80-7598-887-4.

Zákony

ČESKO. Zákon č. 16/1993 ze dne 21. prosince 1992 o dani silniční. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1993, částka 6, s.133-136. ISSN 1211-1244. Dostupný také z: <https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/>

ČESKO, Zákon č. 111/1994 ze dne 26. dubna 1994 o silniční dopravě In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1994, částka 37, s.1154-1184. ISSN 1211-1244. Dostupný také z: <https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/>

ČESKO. Zákon č.56/2001 ze dne 10. ledna 2001 o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb. In: *Sbírka zákonů České republiky*.2001, částka 21, s. 1962-2000. ISSN 1211-1244. Dostupný také z: <https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/>

Internetové zdroje

ANDRLÍK, B., *Transferové daně v zemích Evropské unie*, 1. vyd. 2010. Akademické nakladatelství Cerm, s.r.o., ISBN 928-80-7204-716-1

Emisní norma Euro [online]. 27. 10. 2021 [cit. 2022-05-02]. Dostupné z: <https://auto-zuskarova.cz/-emisni-norma-euro#>

Emisní poplatky [online]. [cit. 2022-05-02]. Dostupné z: <https://www.sdruzeni-sova.cz/clanek/emisni-poplatky-2016>

Informace o činnosti daňové správy ČR za rok 1999. *Finanční správa* [online]. [cit. 2022-03-25]. Dostupné z: <http://www.financnisprava.cz/cs/financni-sprava/financni-sprava-cr/vyrocnizpravy-a-souvisejici-dokumenty/1999>

Informace o činnosti daňové správy ČR za rok 2000. *Finanční správa* [online]. [cit. 2022-03-25]. Dostupné z: <http://www.financnisprava.cz/cs/financni-sprava/financni-sprava-cr/vyrocnizpravy-a-souvisejici-dokumenty/2000>

Informace o činnosti daňové správy ČR za rok 2001. *Finanční správa* [online]. [cit. 2022-03-25]. Dostupné z: <http://www.financnisprava.cz/cs/financni-sprava/financni-sprava-cr/vyrocnizpravy-a-souvisejici-dokumenty/2001>

Informace o činnosti daňové správy ČR za rok 2002. *Finanční správa* [online]. [cit. 2022-03-25]. Dostupné z: <http://www.financnisprava.cz/cs/financni-sprava/financni-sprava-cr/vyrocnizpravy-a-souvisejici-dokumenty/2002>

Informace o činnosti daňové správy ČR za rok 2003. *Finanční správa* [online]. [cit. 2022-03-25]. Dostupné z: <http://www.financnisprava.cz/cs/financni-sprava/financni-sprava-cr/vyrocnizpravy-a-souvisejici-dokumenty/2003>

Informace o činnosti daňové správy ČR za rok 2004. *Finanční správa* [online]. [cit. 2022-03-25]. Dostupné z: <http://www.financnisprava.cz/cs/financni-sprava/financni-sprava-cr/vyrocnizpravy-a-souvisejici-dokumenty/2004>

Informace o činnosti daňové správy ČR za rok 2005. *Finanční správa* [online]. [cit. 2022-03-25]. Dostupné z: <http://www.financnisprava.cz/cs/financni-sprava/financni-sprava-cr/vyrocni-zpravy-a-souvisejici-dokumenty/2005>

Informace o činnosti daňové správy ČR za rok 2006. *Finanční správa* [online]. [cit. 2022-03-25]. Dostupné z: <http://www.financnisprava.cz/cs/financni-sprava/financni-sprava-cr/vyrocni-zpravy-a-souvisejici-dokumenty/2006>

Informace o činnosti daňové správy ČR za rok 2007. *Finanční správa* [online]. [cit. 2022-03-25]. Dostupné z: <http://www.financnisprava.cz/cs/financni-sprava/financni-sprava-cr/vyrocni-zpravy-a-souvisejici-dokumenty/2007>

Informace o činnosti daňové správy ČR za rok 2008. *Finanční správa* [online]. [cit. 2022-03-25]. Dostupné z: <http://www.financnisprava.cz/cs/financni-sprava/financni-sprava-cr/vyrocni-zpravy-a-souvisejici-dokumenty/2008> 50

Informace o činnosti daňové správy ČR za rok 2009. *Finanční správa* [online]. [cit. 2022-03-25]. Dostupné z: <http://www.financnisprava.cz/cs/financni-sprava/financni-sprava-cr/vyrocni-zpravy-a-souvisejici-dokumenty/2009>

Informace o činnosti daňové správy ČR za rok 2010. *Finanční správa* [online]. [cit. 2022-03-25]. Dostupné z: <http://www.financnisprava.cz/cs/financni-sprava/financni-sprava-cr/vyrocni-zpravy-a-souvisejici-dokumenty/2010>

Informace o činnosti daňové správy ČR za rok 2011. *Finanční správa* [online]. [cit. 2022-03-25]. Dostupné z: <http://www.financnisprava.cz/cs/financni-sprava/financni-sprava-cr/vyrocni-zpravy-a-souvisejici-dokumenty/2011>

Informace o činnosti daňové správy ČR za rok 2012. *Finanční správa* [online]. [cit. 2022-03-25]. Dostupné z: <http://www.financnisprava.cz/cs/financni-sprava/financni-sprava-cr/vyrocni-zpravy-a-souvisejici-dokumenty/2012>

Informace o činnosti daňové správy ČR za rok 2013. *Finanční správa* [online]. [cit. 2022-03-25]. Dostupné z: <http://www.financnisprava.cz/cs/financni-sprava/financni-sprava-cr/vyrocni-zpravy-a-souvisejici-dokumenty/2013>

Informace o činnosti Finanční správy ČR za rok 2014. *Finanční správa* [online]. [cit. 2022-03-25]. Dostupné z: <http://www.financnisprava.cz/cs/financni-sprava/financni-sprava-cr/vyrocni-zpravy-a-souvisejici-dokumenty/2014>

Informace o činnosti Finanční správy ČR za rok 2015. *Finanční správa* [online]. [cit. 2022-03-25]. Dostupné z: <http://www.financnisprava.cz/cs/financni-sprava/financni-sprava-cr/vyrocni-zpravy-a-souvisejici-dokumenty/2015>

Informace o činnosti Finanční správy ČR za rok 2016. *Finanční správa* [online]. [cit. 2022-03-25]. Dostupné z: <http://www.financnisprava.cz/cs/financni-sprava/financni-sprava-cr/vyrocni-zpravy-a-souvisejici-dokumenty/2016>

Informace o činnosti Finanční správy ČR za rok 2017. *Finanční správa* [online]. [cit. 2022-03-25]. Dostupné z: <http://www.financnisprava.cz/cs/financni-sprava/financni-sprava-cr/vyrocni-zpravy-a-souvisejici-dokumenty/2017>

Informace o činnosti Finanční správy ČR za rok 2018. *Finanční správa* [online]. [cit. 2022-03-25]. Dostupné z: <http://www.financnisprava.cz/cs/financni-sprava/financni-sprava-cr/vyrocni-zpravy-a-souvisejici-dokumenty/2018>

Informace o činnosti Finanční správy ČR za rok 2019. *Finanční správa* [online]. [cit. 2022-03-25]. Dostupné z: <http://www.financnisprava.cz/cs/financni-sprava/financni-sprava-cr/vyrocni-zpravy-a-souvisejici-dokumenty/2019>

Informace o činnosti Finanční správy ČR za rok 2020. *Finanční správa* [online]. [cit. 2022-03-25]. Dostupné z: <http://www.financnisprava.cz/cs/financni-sprava/financni-sprava-cr/vyrocni-zpravy-a-souvisejici-dokumenty/2020>

Informace o činnosti celní správy České republiky za rok 2004 [online]. 48 [cit. 2022-01-31]. Dostupné z: <https://www.celnisprava.cz/cz/statistiky/Vron%20zprvy/Informace%20o%20v%C3%B Dsledc%C3%ADch%20%C4%8Dinnosti%20Celn%C3%AD%20spr%C3%A1vy%20%C4%8CR%20za%20rok%202004.pdf>

KRCH, David, Martina SUMERAUEROVÁ a Zuzana ZAVADILOVÁ. *Zrušení silniční daně u vozidel do 12 tun (již pro zdaňovací období 2022)* [online]. 24.3.2022 [cit. 2022-05-18]. Dostupné z: <https://www.havelpartners.cz/zruseni-silnicni-dane-u-vozidel-do-12-tun/>

Malá efektivita silniční daně [online]. 2.3.2022 [cit. 2022-05-04]. Dostupné z: <https://www.integracentrum.cz/aktuality/mala-efektivita-silnicni-dane-953>

MIKUŠ, Martin. *Podléhá Vaše vozidlo předmětu daně silniční?* [online]. 15.1.2016 [cit. 2022-05-02]. Dostupné z: <https://www.ucetni-portal.cz/podleha-vase-vozidlo-predmetu-dane-silnicni-897-c.html>

Ročenka ministerstva dopravy 1998 [online]. 1998 [cit. 2022-05-03]. Dostupné z: <https://www.sydos.cz/cs/rocenka-1998/cze/start.htm>

Ročenka ministerstva dopravy 1999 [online]. 1999 [cit. 2022-05-03]. Dostupné z: <https://www.sydos.cz/cs/rocenka-1999/index.htm>

Ročenka ministerstva dopravy 2000 [online]. 2000 [cit. 2022-05-03]. Dostupné z: <https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2000/start.htm>

Ročenka ministerstva dopravy 2001 [online]. 2001 [cit. 2022-05-03]. Dostupné z: <https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2001/index.htm>

Ročenka ministerstva dopravy 2002 [online]. 2002 [cit. 2022-05-03]. Dostupné z: <https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2002/index.htm>

Ročenka ministerstva dopravy 2003 [online]. 2003 [cit. 2022-05-03]. Dostupné z: <https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2003/index.htm>

Ročenka ministerstva dopravy 2004 [online]. 2004 [cit. 2022-05-09]. Dostupné z: https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2004/rocenka/htm_cz/index.htm

Ročenka ministerstva dopravy 2005 [online]. 2005 [cit. 2022-05-09]. Dostupné z: <https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2005/index.html>

Ročenka ministerstva dopravy 2006 [online]. 2006 [cit. 2022-05-09]. Dostupné z: <https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2006/index.html>

Ročenka ministerstva dopravy 2007 [online]. 2007 [cit. 2022-05-09]. Dostupné z: <https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2007/index.html>

Ročenka ministerstva dopravy 2008 [online]. 2008 [cit. 2022-05-09]. Dostupné z: <https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2008/index.html>

Ročenka ministerstva dopravy 2009 [online]. 2009 [cit. 2022-05-09]. Dostupné z: <https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2009/index.html>

Ročenka ministerstva dopravy 2010 [online]. 2010 [cit. 2022-05-09]. Dostupné z: <https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2010/index.html>

Ročenka ministerstva dopravy 2011 [online]. 2011 [cit. 2022-05-09]. Dostupné z: <https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2011/index.html>

Ročenka ministerstva dopravy 2012 [online]. 2012 [cit. 2022-05-09]. Dostupné z: <https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2012/index.html>

Ročenka ministerstva dopravy 2013 [online]. 2013 [cit. 2022-05-09]. Dostupné z: <https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2013/index.html>

Ročenka ministerstva dopravy 2014 [online]. 2014 [cit. 2022-05-09]. Dostupné z: <https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2014/index2014.html>

Ročenka ministerstva dopravy 2015 [online]. 2015 [cit. 2022-05-09]. Dostupné z: <https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2015/index.html>

Ročenka ministerstva dopravy 2016 [online]. 2016 [cit. 2022-05-09]. Dostupné z:
<https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2016/index.html>

Ročenka ministerstva dopravy 2017 [online]. 2017 [cit. 2022-05-09]. Dostupné z:
<https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2017/index.html>

Ročenka ministerstva dopravy 2018 [online]. 2018 [cit. 2022-05-09]. Dostupné z:
<https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2018/index.html>

Ročenka ministerstva dopravy 2019 [online]. 2019 [cit. 2022-05-09]. Dostupné z:
<https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2019/index.html>

Ročenka ministerstva dopravy 2020 [online]. 2020 [cit. 2022-05-09]. Dostupné z:
https://www.sydos.cz/cs/rocenka_pdf/Rocenka_dopravy_2020.pdf

Státní fond dopravní infrastruktury [online]. [cit. 2022-05-03]. Dostupné z:
<https://www.sfdi.cz/>

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

CNG	stlačený zemní plyn (z angličtiny Compressed Natural Gas)
ČR	Česká republika
HDP	hrubý domácí produkt
LPG	zkapalněný ropný plyn (z angličtiny Liquefied Petroleum Gas)
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
VIN	identifikační číslo vozidla (z angličtiny Vehicle Identification Number)
atd.	a tak dále
č.	číslo
ks	kus
mil.	milion
např.	například
Sb.	sbírka
t	tuna

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1- Daňový systém ČR (finanční správa ČR).....	16
Obrázek 2- Druhy sazeb daně.....	22
Obrázek 3- Rozdělení vozidel do kategorií	25
Obrázek 4- Kombinovaná doprava s využitím vnitrozemské vodní cesty	31
Obrázek 5- Kombinovaná doprava s využitím vnitrozemské vodní cesty s přístavem v zahraničí.....	31

SEZNAM GRAFŮ

Graf 1- Podíl silniční daně na celkovém inkasu daní v porovnání s inkasem silniční daně	34
Graf 2- Podíl silniční daně na celkovém inkasu daní	34
Graf 3 - Inkaso silniční daně v letech 1993 až 2020.....	41
Graf 4- Počet registrovaných vozidel v ČR.....	42
Graf 5- Absolutní přírůstek silniční daně	44
Graf 6- výtěžnost silniční daně	45
Graf 7- Složení vozového parku společnosti XY	49
Graf 8- Složení vozidel bez nároku na snížení sazby daně.....	55

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1- Inkaso silniční daně v letech 1993-1998	35
Tabulka 2- Inkaso silniční daně v letech 1999 až 2004	36
Tabulka 3- Inkaso silniční daně v letech 2005 až 2010	37
Tabulka 4- Inkaso silniční daně v letech 2011 až 2016	39
Tabulka 5- Inkaso silniční daně v letech 2017 až 2020	40
Tabulka 6-Vybrané příjmy státního fondu dopravní infrastruktury	43
Tabulka 7- Složení vozového parku ve společnosti XY	48
Tabulka 8- Možnosti snížení sazby daně	54
Tabulka 9- Přehled vozidel podléhajících silniční dani po případné novelizaci zákona	57
Tabulka 10- Rozdělení vozidel dle data první registrace	57

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha P I: ANALYZOVANÁ DATA 1993 AŽ 2020

Příloha P II: SAZBY DANĚ

Příloha P III: PŘEHLED EMISNÍCH LIMITŮ PRO BENZÍNOVÉ MOTORY

Příloha P IV: PŘEHLED EMISNÍCH LIMITŮ PRO NAFTOVÉ MOTORY

Příloha P V: EMISNÍ POPLATKY

Příloha P VI: POČTY REGISTROVANÝCH VOZIDEL V ČR OD ROKU 1994-2020

PŘÍLOHA P I: ANALYZOVANÁ DATA 1993-2020

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Inkaso silniční daně (v mil. Kč)	4 335	4 147	3 930	4 321	4 565	4 373	5 226	5 587
Celkem (v mil. Kč)	190 355	220 573	243 423	267 127	275 950	297 727	318 661	329 922
Podíl silniční daně na celkovém inkasu	1,88%	1,55%	1,31%	1,32%	1,34%	1,20%	1,33%	1,39%
Tempo růstu	-	96%	95%	110%	106%	96%	120%	107%
Absolutní přírůstek	-	-188	-217	391	244	-192	853	361
Předpis SD	-	4 147	3 930	4 210	4 668	4 420	5 234	5 654
Výtěžnost SD	-	98,55%	98,73%	101,45%	97,13%	97,85%	99,10%	98,18%

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Inkaso silniční daně (v mil. Kč)	5 283	5 512	5 738	5 509	5 191	5 428	5 915	6 002	4 795
Celkem (v mil. Kč)	363 902	394 286	423 517	514 398	514 398	513 690	576 473	606 645	522 801
Podíl silniční daně na celkovém inkasu	1,20%	1,16%	1,13%	1,00%	0,83%	0,86%	0,83%	0,81%	0,76%
Tempo růstu	95%	104%	104%	96%	94%	105%	109%	101%	80%
Absolutní přírůstek	-304	229	226	-229	-318	237	487	86	-1206
Předpis SD	5 301	5 414	5 863	5 539	5 230	5 457	5 811	6 073	4 950
Výtěžnost SD	99,00%	101,22%	97,36%	99,36%	99,25%	99,48%	101,79%	98,82%	96,87%

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Inkaso silniční daně (v mil. Kč)	5 100	5 187	5 206	5 273	5 539	5 814	5 970	6 191	6 276	6 484	5 959
Celkem (v mil. Kč)	548 466	561 183	583 567	610 597	638 982	670 167	732 197	795 572	853 634	907 850	850 732
Podíl silniční daně na celkovém inkasu	0,74%	0,92%	0,89%	0,86%	0,87%	0,87%	0,81%	0,77%	0,73%	0,71%	0,70%
Tempo růstu	106%	102%	100%	101%	105%	105%	103%	96%	101%	103%	91%
Absolutní přírůstek	304	88	19	67	266	275	156	221	85	208	-525
Předpis SD	5 210	5 299	5 268	5 537	5 537	5 537	5 242	5 954	6 063	6 687	5 496
Výtěžnost SD	97,88%	98,83%	98,83%	100,69%	100,03%	105,00%	113,90%	104,00%	103,50%	97%	108,40%

PŘÍLOHA P II: SAZBY DANĚ

Objem motoru	Sazba daně
do 800 cm	1 200 Kč
nad 800 cm do 1250 cm	1 800 Kč
nad 1250 cm do 1 500 cm	2 400 Kč
nad 1 500 cm do 2 000 cm	3 000 Kč
nad 2 000 cm do 3 000 cm	3 600 Kč
nad 3 000 cm	4 200 Kč

Hmotnost v tunách		Roční sazba v Kč	Hmotnost v tunách		Roční sazba v Kč
1 náprava	do 1 tuny	1 800 Kč	3 nápravy	do 1 tuny	1 800 Kč
	nad 1 t do 2 t	2 700 Kč		nad 1 t do 3,5 t	2 400 Kč
	nad 2 t do 3,5 t	3 900 Kč		nad 3,5 t do 6 t	2 700 Kč
	nad 3,5 t do 5 t	4 500 Kč		nad 6 t do 8,5 t	4 500 Kč
	nad 5 t do 6,5 t	5 200 Kč		nad 8,5 t do 11 t	5 400 Kč
	nad 6,5 t do 8 t	6 300 Kč		nad 11 t do 13 t	6 300 Kč
	nad 8 t	7 200 Kč		nad 13 t do 15 t	7 900 Kč
2 nápravy	do 1 tuny	1 800 Kč		nad 15 t do 17 t	9 900 Kč
	nad 1 t do 2 t	2 400 Kč		nad 17 t do 19 t	11 900 Kč
	nad 2 t do 3,5 t	3 600 Kč		nad 19 t do 21 t	13 100 Kč
	nad 3,5 t do 5 t	4 100 Kč	nad 21 t do 23 t	16 000 Kč	
	nad 5 t do 6,5 t	4 500 Kč	nad 23 t do 26 t	20 500 Kč	
	nad 6,5 t do 8 t	5 400 Kč	nad 26 t do 31 t	27 500 Kč	
	nad 8 t do 9,5 t	6 300 Kč	nad 31 t do 36 t	32 600 Kč	
	nad 9,5 t do 11 t	7 200 Kč	nad 36 t	37 800 Kč	
	nad 11 t do 12 t	8 100 Kč	4 a více náprav	do 18 t	6 300 Kč
	nad 12 t do 13 t	9 500 Kč		nad 18 do 21 t	7 900 Kč
	nad 13 t do 14 t	11 000 Kč		nad 21 t do 23 t	10 600 Kč
	nad 14 t do 15 t	12 400 Kč		nad 23 t do 25 t	13 300 Kč
	nad 15 t do 18 t	17 800 Kč		nad 25 t do 27 t	16 700 Kč
	nad 18 t do 21 t	21 800 Kč		nad 27 t do 29 t	21 200 Kč
	nad 21 t do 24 t	26 300 Kč		nad 29 t do 32 t	28 000 Kč
nad 24 t do 27 t	30 400 Kč	nad 32 t do 36 t		29 500 Kč	
nad 27 t	34 700 Kč	nad 36 t	33 100 Kč		

PŘÍLOHA P III: PŘEHLED EMISNÍCH LIMITŮ PRO BENZÍNOVÉ MOTORY

Rok zavedení normy	Norma	Oxid uhelnatý	Oxidy dusíku	Pevné částice
1993	Euro 1	2,72	-	-
1997	Euro 2	2,2	-	-
2001	Euro 3	2,3	0,15	-
2006	Euro 4	1	0,08	-
2011	Euro 5a	1	0,06	0,005
2013	Euro 5b	1	0,06	0,0045
2015	Euro 6b	1	0,06	0,0045
2018	Euro 6c	1	0,06	0,0045
2019	Euro 6d T	1	0,06	0,0045
2021	Euro 6d T	1	0,06	0,0045

PŘÍLOHA P IV: PŘEHLED EMISNÍCH LIMITŮ PRO NAFTOVÉ MOTORY

Rok zavedení normy	Norma	Oxid uhelnatý	Oxidy dusíku	Pevné částice
1993	Euro 1	2,72	-	0,14
1997	Euro 2	1	-	0,08
2001	Euro 3	0,66	0,5	0,05
2006	Euro 4	0,5	0,25	0,025
2011	Euro 5a	0,5	0,18	0,0005
2013	Euro 5b	0,5	0,18	0,045
2015	Euro 6b	0,5	0,08	0,045
2018	Euro 6c	0,5	0,08	0,045
2019	Euro 6d T	0,5	0,08	0,045
2021	Euro 6d T	0,5	0,08	0,045

PŘÍLOHA P V: EMISNÍ POPLATKY

Euro 1	Euro 2	Euro 3	Euro 4 a vyšší
91/441/EEC	R 83-03 B, C	R 83-05A	R 83-05B (83 R II)
93/59/EEC	R 83-04 B, C	ES 98/69A	ES 98/69B
	ES 94/12	ES 1999/102A	ES 1999/102B
	ES 96/44	ES 2001/1A	ES 2001/1B
	ES 96/69	ES 2001/100A	ES 2001/100B
	98/77	ES 2002/80A	ES 2002/80B
		ES 2003/76A	ES 2003/76B
		ES 2006/96A	ES 715/2007
			ES 2006/96B
5 000 Kč	3 000 Kč	Bez poplatku	Bez poplatku

**PŘÍLOHA P VI: POČTY REGISTROVANÝCH VOZIDEL V ČR OD
ROKU 1994-2020**

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
nákladní vozidla	184278	202 929	225 477	246 621	260 276	268 259	275617
silniční tahače	15 357	16 382	17 482	18 751	20 035	21 151	22669
návěsy	21 026	22 074	23 284	18 997	20 283	21 483	22780
osobní vozidla	2 923 916	3 043 316	3 192 532	3 391 541	3 492 961	3 439 745	3438870

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
nákladní vozidla	296412	323434	340094	371437	415101	468282	533916	589598	587 032	584921
silniční tahače	24823	26061	25652	24769	24060	22622	20915	17814	14735	13045
návěsy	24509	26809	27654	28573	29087	44974	50480	53623	52415	53637
osobní vozidla	3529791	3647067	3706012	3815547	3958708	4108610	4280081	4423370	4435052	4496232

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
nákladní vozidla	585729	595438	593439	608711	646792	667705	689368	706262	719687	728091
silniční tahače	11503	8717	7626	6621	5283	4488	4132	4360	3991	3706
návěsy	56184	50129	49752	52183	53815	53826	52855	50030	46257	43035
osobní vozidla	4581642	4706325	4729185	4833386	5115316	5307808	5538222	5724586	5924995	6049255