

**Univerzita Hradec Králové**  
**Fakulta informatiky a managementu**  
**Katedra ekonomie**

**Ekologické daně a jejich význam**  
Bakalářská práce

Autor: Iva Kačerová  
Studijní obor: Finanční management

Vedoucí práce: Ing. Pavel Jedlička, CSc.

Hradec Králové

duben 2016

Prohlášení:

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci zpracovala samostatně a s použitím uvedené literatury.

V Hradci Králové dne 27.4.2016

Iva Kačerová

Poděkování:

Děkuji vedoucímu bakalářské práce Ing. Pavlu Jedličkovi, CSc. za metodické vedení práce, cenné rady a připomínky.

## **Anotace**

Bakalářská práce „Ekologické daně a jejich význam“ se zabývá problematikou ekologických daní a poplatků souvisejících s ochranou životního prostředí v České republice. V první části je popsán vliv člověka na životní prostředí a potřeba ochrany životního prostředí. Druhá část analyzuje ekologické daně a poplatky v České republice, na ní navazuje kapitola zabývající se ekologickou daňovou reformou v evropských zemích. Praktická část je věnována komparaci ekologických daní a poplatků týkajících se dopravy v České republice a sousedních státech. V závěru jsou navržena některá doporučení k výběru těchto daní pro Českou republiku, vyplývajících z osvědčených postupů ve srovnávaných zemích.

## **Annotation**

### **Title: Environmental taxes and their importance**

The „Environmental taxes and their importance“ bachelor thesis is focused on the problematics of environmental taxes and fees related to the protection of the environment of Czech Republic. In the first part the human influence on the environment and the need of environmental protection is described. The second part describes Czech environmental taxes and fees followed by the chapter describing the environmental tax reform in European countries. The practical part is dedicated to comparison of specific environmental taxes and transport fees of Czech Republic and neighboring countries. In the conclusion the recommendations, gathered from proven practices in compared countries, for collection of such taxes in Czech Republic will be suggested.

# Obsah

1	Úvod.....	1
2	Vliv člověka na životní prostředí.....	3
2.1	Vliv člověka na životní prostředí v minulosti.....	3
2.2	Vliv člověka na životní prostředí v dnešní době .....	4
2.2.1	Vodní stopa .....	7
2.3	Ukazatele vlivu na životní prostředí.....	9
2.4	Ekologická stopa.....	9
2.4.1	Index environmentální udržitelnosti.....	10
2.4.2	Ekologický batoh.....	10
2.4.3	Vtělená energie.....	10
2.4.4	Energetický otrok.....	11
2.5	Politika ochrany životního prostředí.....	11
2.6	Nástroje politiky životního prostředí .....	13
2.7	Administrativní nástroje .....	13
2.7.1	Ekonomické nástroje.....	14
2.7.2	Dobrovolné nástroje.....	14
2.7.3	Informační nástroje .....	14
2.7.4	Organizační a institucionální nástroje.....	14
2.8	Dopady politiky životního prostředí.....	14
3	Ekologické daně a poplatky v České republice .....	15
3.1	Ekologické daně .....	15
3.1.1	Daň ze zemního plynu a některých dalších plynů.....	16
3.1.2	Daň z pevných paliv.....	16
3.1.3	Daň z elektřiny.....	17

3.2	Daně a poplatky související s ochranou životního prostředí .....	17
3.2.1	Daň silniční.....	17
3.2.2	Časový poplatek (dálniční známka) .....	19
3.2.3	Mýtné.....	20
3.2.4	Spotřební daň z minerálních olejů .....	21
3.2.5	Nakládání s odpady.....	23
3.2.6	Poplatky za znečištění ovzduší .....	24
4	Ekologická daňová reforma v evropských zemích .....	26
4.1	EDR v České republice.....	26
4.1.1	První etapa .....	26
4.1.2	Druhá etapa.....	26
4.1.3	Třetí etapa .....	26
4.2	EDR v evropských zemích všeobecně .....	27
4.2.1	Integrace ekonomiky a politiky životního prostředí .....	27
5	Komparace ekologických daní a poplatků ve vybraných státech EU .....	30
5.1	Spotřební daň z pohonných hmot.....	31
5.2	Dálniční kupóny .....	33
5.2.1	Německo a Polsko.....	34
5.3	Mýtné pro vozidla nad 3,5 t.....	35
5.3.1	Mýtné ČR.....	35
5.3.2	Mýtné Německo.....	35
5.3.3	Mýtné Polsko .....	36
5.3.4	Mýtné Rakousko.....	36
5.3.5	Mýtné Slovensko .....	36
5.4	Daně z vlastnictví vozidel.....	38
5.4.1	Silniční daň v ČR.....	38

5.4.2	Daň z motorových vozidel v Německu .....	38
5.4.3	Silniční daň v Polsku.....	39
5.4.4	Daně z vozidel Rakousko .....	39
5.4.5	Daň z motorových vozidel na Slovensku .....	40
6	Shrnutí výsledků.....	43
7	Závěry a doporučení .....	46
8	Seznam použité literatury.....	48

## Seznam obrázků

Obrázek 1: Vztah lidské společnosti a přírodního prostředí.....	11
Obrázek 2: Ceny dálničních kupónů emise 2016 .....	19
Obrázek 3: Mapa zpoplatnění .....	21
Obrázek 4: Schéma udržitelného rozvoje.....	27
Obrázek 5: Mapa porovnávaných států.....	31

## Seznam tabulek

Tabulka 1: Vodní stopa vybraných produktů .....	8
Tabulka 2: Sazby daně ze zemního plynu.....	16
Tabulka 3: Sazba daně silniční pro osobní automobily.....	18
Tabulka 4: Sazba daně silniční podle počtu náprav .....	18
Tabulka 5: Vývoj cen dálničních kupónů (v Kč).....	20
Tabulka 6: Sazby mýtného platné od 1. 1. 2015 (v Kč/km) .....	21
Tabulka 7: Sazby spotřební daně vybraných minerálních olejů .....	22
Tabulka 8: Nakládání s odpady .....	23
Tabulka 9: Znečišťování ovzduší .....	24
Tabulka 10: Znečišťování vod.....	25
Tabulka 11: Management přírodních zdrojů .....	25
Tabulka 12: Půdní management .....	25
Tabulka 13: Environmentální daně v členských zemích EU .....	30
Tabulka 14: Skladba maloobchodní ceny benzínu a nafty (cena v EUR/l).....	32
Tabulka 15: Ceny dálničních kupónů.....	33
Tabulka 16: Porovnání roční výše daně z motorových vozidel v roce 2016 (v EUR) .....	41

## Seznam grafů

Graf 1: Výnosy z dopravních daní v mil. EUR.....	31
Graf 2: Skladba maloobchodní ceny benzínu a nafty (cena v EUR/l) .....	32
Graf 3: Srovnání cen dálničních kupónů pro vozidla do 3,5 t.....	34



Graf 4: Porovnání cen mýtného v letech 2010 - 2014 .....	37
Graf 5: Průměrný výnos z 1 km zpoplatněné komunikace v roce 2013 (v mil. Kč) .	37
Graf 6: Porovnání roční výše daně z motorových vozidel v roce 2016.....	42

# 1 Úvod

Lidské konání má nepopíratelný vliv na životní prostředí, zpětně se čím dál víc odráží na kvalitě života na naší planetě. Proto je kladen stále větší důraz na to, aby člověk aktivně přispíval k řešení aktuálních problémů týkajících se ochrany životního prostředí. Díky člověku totiž mnoho klíčových problémů vzniká a je tedy na něm, aby tyto problémy řešil. Přinejmenším je potřeba, aby se snažil zmírnit poškozování životního prostředí na přijatelnou míru. Naše planeta je živý organismus a má obrovskou schopnost regenerace, jen jí to musíme umožnit. Mnoho lidí si tuto skutečnost uvědomuje a snaží se chovat ekologicky v mnoha oblastech. Ať už se jedná o šetření energií, třídění odpadů, preferování rostlinné stravy a nebalených potravin nebo omezením nákupů věcí, které nepotřebují. V posledních letech je naštěstí vidět i snaha států o šetrnější chování k životnímu prostředí. Začleňují ochranu životního prostředí do svých programů. Nástrojem státu, kterým se v ekonomické oblasti touto problematikou zabývá, jsou např. ekologické daně a poplatky. Právě na ně je tato bakalářská práce zaměřena. V některých oblastech ochrany životního prostředí má stát stále ještě rezervy. Příkladem může být používání herbicidů a pesticidů, využívání zemědělské půdy pro pěstování rostlin na biopaliva nebo např. pěstování geneticky modifikovaných plodin. Zdanění pesticidů má být jedním z plánovaných kroků 3. etapy ekologické daňové reformy. Zbývá věřit, že i dalšími z výše uvedených problémů se stát začne postupně zabývat.

V první části bakalářské práce je popsán historický vývoj vlivu člověka na životní prostředí, také jednotlivé ukazatele životního prostředí, politika ochrany životního prostředí a její nástroje. Dále práce analyzuje ekologické daně a poplatky v České republice, ekologickou daňovou reformu v evropských zemích. Cílem bakalářské práce je komparace ekologických daní a poplatků ve vybraných státech EU. Praktická část bude věnována komparaci environmentálně zaměřených daní a poplatků týkajících se dopravy v České republice a sousedních státech. Jedná se o spotřební daň, dálniční kupóny, mýtné a silniční daň. Dalším záměrem je zjistit, zda jsou sledované daně a poplatky zaměřeny pouze výnosově nebo motivují

k ekologickému chování. Zhodnocením přístupů České republiky, Německa, Polska, Rakouska a Slovenska k této problematice budou doporučena některá opatření pro Českou republiku.

U vlastních výpočtů jsou použity devizové kurzy ČNB a NBP (Polské národní banky) k 4. lednu 2016: 27,02 CZK/EUR a 4,2935 PLN/EUR.

## 2 Vliv člověka na životní prostředí

Člověk má vliv na okolní prostředí od samého počátku, postupně ho však stále více přetváří a stále více ohrožuje životní podmínky na Zemi.

### 2.1 Vliv člověka na životní prostředí v minulosti

Podle Ezechela aj. (2012:90) přetváření začalo již před 40 tisíci lety, kdy díky používání nástrojů člověk začal vybíjet velké býložravce. S nimi vymíraly i některé šelmy, které byly na těchto velkých zvířatech závislé. S přechodem člověka od sběračství k pastevectví a zemědělství, které začalo asi před 17 tisíci lety (v ČR byl tento vývoj časově posunut) docházelo k odlesňování krajiny, množení a šíření vybraných druhů rostlin, s nimi šíření plevelů a škůdců. Ve starověku člověk přispěl k rozšiřování pouští a polopouští díky kácení lesů a budování zavlažovacích kanálů. To vedlo k zasolování půdy a následně „*k pádu mnoha starověkých civilizací*“. Ve starověku člověk začal více využívat kovy. Začalo přetváření krajiny těžbou rud. Ve středověku pak pokračoval masový úbytek lesů, obnažovala se půda a zvyšovala eroze. Docházelo ke zvýšené těžbě rud. Ezechel aj. (2012:92) píše, že „*z doby Karla IV. je doloženo i první nařízení na ochranu lesů, protože se začal projevovat jejich nedostatek*“.

V novověku díky zámořským objevům docházelo ke drancování objevených území, decimování původního obyvatelstva, rozšiřování nových plodin. Na našem území vznikaly soustavy rybníků, upravovaly se vodní toky pro splavování dřeva. Vzrůstající těžba dřeva vedla k první energetické krizi. O době průmyslové revoluce Ezechel aj. (2012:93) uvádí, že začalo využívání fosilních paliv ve větší míře. Díky vynálezu parního stroje se uhlí mohlo přepravovat na velké vzdálenosti a nevyužívalo se jen lokálně k topení. Potřeba jehličnatých stromů na železniční pražce vedla k vysazování jehličnatých lesů. Zvyšovala se těžba nerostných surovin. Pozitivně v tuto dobu člověk ovlivňoval krajinu zakládáním parků.

O 20. Století Ezechel aj. (2012:94) píše, že „*vlivy člověka začaly růst exponenciálně*“. Stoupala potřeba těžby nejen uhlí, různých rud, ale i ropy a zemního plynu. Těžba měnila okolní krajinu. Začala výroba jaderné energie. V zemědělství se začaly

používat pesticidy, ve zvýšené míře minerální hnojiva, docházelo k degradaci půdy. Díky hygieně a lékařské vědě došlo k velkému nárůstu počtu obyvatel na Zemi. Do přírody začaly pronikat látky, které se v ní nikdy nevyskytovaly, stoupala produkce odpadu.

Mezi nebezpečné látky, které se v minulosti používaly, patří např. freony. Matějček (2012:27) tvrdí, že v ovzduší se mohou udržet i stovky let. Freony narušují ozonovou vrstvu, která nás chrání před škodlivými účinky UV záření.

Podle Ezechiela aj. (2012:95) na našem území s nástupem socialismu docházelo k dalším změnám v krajině. „*Vše se podřizovalo co nejvyšší výrobě bez ohledu na ničení životního prostředí.*“ Docházelo k vypouštění odpadů do přírody, k zániku krajinných struktur, také k degradaci půd a erozi díky rozorání mezí, k napřimování toků, k odvodňování cenných mokřadů. Dalším problémem byla chemizace zemědělství. Ke zlepšení životního prostředí na našem území došlo v některých oblastech až po roce 1989 např. odsířením elektráren, budováním čističek odpadních vod, zvýšením ploch chráněných krajinných území.

## **2.2 Vliv člověka na životní prostředí v dnešní době**

Podle Matějčka (2012:37) jsou obrovským problémem cizorodé látky v prostředí. Vedle těžkých kovů jsou to látky, které se do životního prostředí dostávají z moči lidí. Jedná se o „*rezidua hormonální antikoncepce či antidepressiv, kofein*“ atd. Tyto látky představují nejen nebezpečí pro člověka, ale i pro živočichy obývající vodní prostředí. Další nebezpečné hormonálně aktivní látky neboli endokrinní disruptory, kterými člověk ohrožuje životní prostředí, jsou pesticidy, ftaláty a bisfenol A. Ftaláty se do prostředí dostávají především z měkčeného PVC. Jsou příčinou vzniku alergií, astmatu, neplodnosti. Také ohrožují funkce jater a ledvin. Bisfenol A se uvolňuje do prostředí při tisku termální metodou, používá se při výrobě PET. Bisfenol A pravděpodobně narušuje imunitní systém, způsobuje úbytek spermií a zvyšuje možnost rakoviny prsu u žen. Jeho účinky se stále zkoumají.

Velkým problémem jsou geneticky upravené organismy. Kromě běžně diskutovaných otázek ohledně GMO Matějček (2012:37) upozorňuje na problém

možnosti nekontrolovatelného křížení GMO s divokými druhy, což může způsobit genetickou erozi těchto přírodních druhů. Matějček (2012:26) uvádí, že dalším velkým problémem je vypouštění skleníkových plynů. Jedná se především o oxid uhličitý a metan, které se dostávají do životního prostředí díky zemědělství, vytápění, dopravě a průmyslu. Na člověka má podle Matějčka (2012:27) vliv nejen znečištění venkovního prostředí, ale také znečištění ovzduší vnitřních prostor. Mezi zdroje tohoto znečištění patří hlavně cigaretový kouř, ftaláty, formaldehyd, mnohé stavební materiály koberce, domácí a kancelářská elektronika, osvěžovače vzduchu. Matějček uvádí, že 80 % úmrtí způsobených znečištěným ovzduším má podle odhadů na svědomí právě znečištěné ovzduší vnitřních prostor. Je to důsledek toho, že někteří lidé tráví i více než 90 % svého času v budovách nebo v dopravních prostředcích.

Další vlivy na životní prostředí má podle Matějčka (2012:32) povrchová a podpovrchová těžba. Vyčerpání ropného ložiska, ložiska zemního plynu nebo výstavba velkých vodních přehrad mohou vyvolat silné zemětřesení, těžba v lomech zase půdní sesuvy. Odlesnění nebo nevhodné postupy v zemědělství urychlují vodní a větrnou erozi. Velký vliv má též velkoplošná výstavba či budování dopravních cest.

Jak uvádí Matějček (2012:41), člověk ovlivňuje životní prostředí i nadměrným hlukem. Největším zdrojem hluku je pozemní doprava. Negativní dopady hluku patří mezi negativní externality. Ve vodním prostředí pak „hlukovou kontaminaci“ způsobuje hlavně lodní doprava, vojenské pokusy, sonografický výzkum dna a podvodní těžba. Tento hluk je významným zásahem do života vodních živočichů, někdy přímo ohrožuje jejich šanci na přežití, protože sluch je pro tyto živočichy nejdůležitějším smyslovým orgánem.

Životní prostředí člověk také ovlivňuje světelným znečištěním, elektromagnetickým smogem, zápachem z průmyslové výroby, dopravy či zemědělství a také radioaktivitou, která je vyvolána uměle. Zdroje umělé radioaktivity jsou hlavně vojenství a výroba elektrické energie v jaderných elektrárnách. Také je to těžba a úprava radioaktivních surovin. Dalším zdrojem radioaktivity jsou radioaktivní zařízení ve zdravotnictví a v průmyslu. Dosud

nevyřešeným problémem je podle Matějčka (2012:55) likvidace jaderných elektráren v budoucnu. Náklady na likvidaci mohou až stonásobně převyšovat zisky za celou dobu provozu elektrárny. Tyto náklady patří k tzv. externím nákladům a hradit je bude celá společnost prostřednictvím daní.

Matějček (2012:72) píše, že značný vliv na životní prostředí má stále průmyslová výroba, přestože se již ve 20. století začaly ve vyspělejších státech přijímat zákony, které omezovaly vypouštění škodlivých látek. Jednalo se např. o polychlorované bifenyly, dioxiny, těžké kovy jako olovo, rtuť, kadmium, arsen, dále oxidy síry, oxidu dusíku a amoniak. Podniky se dnes chovají šetrněji k životnímu prostředí snižováním energetické a surovinové náročnosti, omezují produkci odpadů a vypouštěných škodlivin, zefektivňují výrobu. Možnost zmírnění negativního vlivu průmyslu na životní prostředí je i v rukou spotřebitelů, neboť výroba mnohých výrobků neustále narůstá a spotřebitel má svým nákupním chováním možnost tento stav ovlivnit.

Matějček (2012:72) uvádí, že doprava, vypouštěním škodlivých látek do ovzduší, hlukem, vibracemi a neustálým nárůstem dopravních ploch, je v dnešní době jedním z hlavních činitelů, který snižuje kvalitu životního prostředí. Mezi škodlivé látky, které se dostávají do ovzduší spalováním pohonných hmot, patří oxid uhelnatý, oxidy dusíku a síry, uhlovodíky, sloučeniny olova a další. Otěrem brzdových destiček se uvolňuje do prostředí azbest, otěrem pneumatik zase jemný prach, který je přenášen na velké vzdálenosti. K dalším negativním důsledkům dopravy jsou úrazy a úmrtí v důsledku nehod, omezení přirozeného pohybu zvěře, hluk, znečištění vody např. při úniku oleje a pohonných hmot z automobilů, dále při haváriích ropných tankerů.

Vliv na životní prostředí má i trávení volného času, sportovní aktivity, cestovní ruch i chov domácích mazlíčků. Podle Matějčka (2012:36) i zavlečení geograficky nepůvodních druhů živočichů a rostlin do oblastí, které by nebyť člověka nikdy neobsadily. Problémem je, když začnou být tyto druhy invazní. Dále je to nadměrný lov a rybolov.

Nebezpečným problémem podle Matějčka (2012:28) je působení člověka na vodu. Člověk svými zásahy do vodního režimu způsobuje nepředvídatelné události. Mění

přirozené odtokové poměry v krajině např. odlesňováním, stavbami přehradních nádrží, melioracemi, nadměrným využíváním vody v zemědělství. Jen na území České Republiky došlo ke zkrácení vodních toků asi o jednu třetinu. „*Zásahy člověka tak způsobují více extrémních situací, jako jsou povodně či sucha.*“ Dalším problémem je znečišťování vody, hlavně podzemních vod, kdy jsou důsledky tohoto znečištění dlouhodobé, i desetitisíce let. Problém představuje také znečištění povrchových vod. Matějček (2012:29) uvádí tyto hlavní zdroje znečištění: komunální vody, průmyslové odpadní vody, splachy ze zemědělských ploch, jednorázové havárie, jako jsou úniky ropných produktů, chemických látek, tekutých odpadů ze zemědělství a radioaktivní zdroje. To jsou vody z provozu jaderných elektráren a havárie jaderných zařízení. Negativní vliv na životní prostředí má i samotný odběr vody z jejího oběhu, při jejíž úpravě pak dochází ke značnému množství odpadů. Největší spotřeba vody je v zemědělství.

Matějček (2012:31) píše, že spotřebu vody na konkrétní výrobek vyjadřuje tzv. „*vodní stopa*“, někdy se také označuje jako „*virtuální voda*“, to hlavně v souvislosti se zahraničním obchodem. Virtuální voda se vyváží nebo dováží prostřednictvím zemědělských produktů.

### **2.2.1 Vodní stopa**

Hoekstra (2008) uvádí, že zahraniční obchod se zemědělskými produkty je formou virtuálního obchodu s vodou. Vodní stopa vyjadřuje celkovou spotřebu vody, která je potřeba k produkci určitého zboží nebo k poskytnutí služby. Tento koncept je potřebný k výpočtům nebo k porovnání požadavků na vodní zdroje či k zajištění vodních rozpočtů celých národů nebo kontinentů. Např. spotřeba vody v Evropě je do značné míry závislá na zdrojích vody z jiných kontinentů. Jedná se o dovoz bavlny, cukru, kávy, rýže a dalších plodin, které jsou velmi náročné na vodu. „*Voda se stále více stává globálním zdrojem.*“ Hoekstra píše, že „*Evropa jako celek je čistým dovozcem virtuální vody*“. To znamená, že daleko více virtuální vody dováží, než vyváží. Výjimkou je Francie, která je jedinou zemí s čistým vývozem.

Tabulka 1 ukazuje vodní stopu neboli „*obsah virtuální vody*“ u několika běžných produktů. Velké vodní stopy si můžeme všimnout u hovězího masa. Hoekstra



uvádí, že tato vodní stopa u hovězího masa ještě neříká všechno. Množství vody na kilogram ještě nezahrnuje znečištěnou vodu, která vyplývá z rozpouštění hnojiv na polích s krmivem pro tyto zvířata a dále znečištěnou vodu mrvou, která se dostává do vodního systému. Hoekstra již dále neuvádí další zřejmou spotřebu a znečištění vody, které souvisí s provozem jatek. Podle dalších údajů z tabulky je zřejmé, že veganská a vegetariánská strava je k životnímu prostředí mnohem šetrnější.

**Tabulka 1: Vodní stopa vybraných produktů**

Produkt	Jednotka	Vodní stopa (v litrech)
Arašídý (neloupané)	1 kg	3 100
Banán	1 kg	860
Brambory	1 kg	250
Broskev, nektarinka	1 kg	1 200
Datle	1 kg	3 000
Jabko, hruška	1 kg	700
Kukuřice	1 kg	900
Okurka, tykev	1 kg	240
Olivy	1 kg	4 400
Pomeranče	1 kg	460
Rajčata	1 kg	180
Rýže	1 kg	3 400
Cukr (z cukrové třtiny)	1 kg	1 500
Čokoláda	1 kg	24 000
Chléb z mouky	1 kg	1 300
Sýr	1 kg	5 000
Hovězí	1 kg	15 500
Kuře	1 kg	3 900
Vepřové	1 kg	4 800
Čaj	250 ml	30
Káva	250 ml	140
Mléko	250 ml	250
Pivo z ječmene	250 ml	75
Víno	250 ml	240
Džíny	1 ks	10 850
Kožené boty	1 ks	8 000
Osobní automobil	1 ks	250 000

*Zdroj: Vlastní tvorba, zpracováno podle Matějčka (2012:31) a Hoekstra (2008).*

Hoekstra dále řeší vodní stopu podniku. To je celkové množství sladké vody, které je použito přímo či nepřímo k výrobě výrobků a služeb určitého podniku. Skládá se ze dvou částí:

- operační vodní stopy,
- vodní stopy zásobovacího řetězce.

Operační vodní stopa (přímá spotřeba) je množství sladké vody využité k výrobě nebo k podpoře výroby. Vodní stopa zásobovacího řetězce se týká vstupů provozu, tzn. výrobků a služeb použitých k vlastní produkci, jedná se o nepřímou spotřebu.

Hoekstra dále představuje koncept neutrální vody, který byl vytvořen Pancho Ndebelem na Světovém summitu o udržitelném rozvoji v roce 2002 v Johannesburgu. Cílem tohoto konceptu je podnítit společnosti i jednotlivce, aby jejich aktivity byly „vodně-neutrální“, tzn., aby investovali do technologií, které šetří vodu, do postupů k zachování vody, do řešení problému odpadních vod a dodávek chudým lidem, kteří mají čisté vody nedostatek. *„Vodní neutralita nespočívá v anulování použití vody, ale v jejím šetření tam, kde je to možné, a kompenzování negativních ekologických a sociálních dopadů jejího užití.“*

### **2.3 Ukazatele vlivu na životní prostředí**

Vliv populace nebo jednotlivce na životní prostředí můžeme vyjádřit řadou ukazatelů, které popisuje Matějček (2012:76).

### **2.4 Ekologická stopa**

Ekologickou stopou rozumíme celkovou plochu produktivní země (může to být pevnina nebo vodní plocha), kterou lidská populace využívá k zajištění zdrojů a likvidaci svých odpadů, které vznikají používáním běžných technologií. Hodnotu vyjadřujeme v „globálních hektarech“. Součástí ekologické stopy je tzv. uhlíková stopa. Ta je vyjádřením podílu člověka nebo produktu na celkových emisích skleníkových plynů. V ČR zaujímá uhlíková stopa 60 % ekologické stopy, hodnota je 3,33 gha na obyvatele. Uhlíkovou stopu tvoří hlavně průmyslová výroba, doprava, zemědělství atd.

Na ekologické stopě má v ČR podle Matějčka (2012:76) vysoký podíl osobní automobilová doprava (cca 5,36 gha/obyvatele), vysokou ekologickou stopu má také spotřeba potravin (cca 1,24 gha/obyvatele). Třetinu této stopy má na svědomí spotřeba masa, a to hlavně hovězího a vepřového, další třetinu mléko a mléčné výrobky. Zbytek připadá na ostatní potraviny, u pochutin jako je káva, čaj, víno nebo čokoláda má na ekologickou stopu vliv hlavně velká přepravní vzdálenost. Nejnižší ekologickou stopu pak má spotřeba českého ovoce a zeleniny, brambor, chleba či vajec.

Podle ekologické stopy se státy řadí mezi „*ekologické věřitele*“ nebo „*ekologické dlužníky*“. Ekologickým dlužníkem se stává stát, ve kterém ekologická stopa převyšuje biologickou kapacitu země. Patří sem např. USA, většina evropských zemí, Čína, Japonsko, státy Blízkého Východu, Severní Afrika, Indie atd. Naopak mezi významné ekologické věřitele patří státy Jižní Ameriky, část afrických zemí. Také Rusko, Kanada nebo Austrálie, ale tyto státy jsou ekologickými věřiteli pouze díky extrémně nízké hustotě zalidnění.

#### **2.4.1 Index environmentální udržitelnosti**

„*Environmental Sustainability Index – ESI*“ kvantitativně porovnává státy z hlediska environmentální udržitelnosti, při jeho výpočtu je hodnocena řada kritérií. Čím má stát vyšší hodnotu ESI, tím lépe může zachovat příznivé udržitelné podmínky životního prostředí dalším generacím. Nejlepší v tomto směru jsou Finsko, Norsko a Švédsko.

#### **2.4.2 Ekologický batoh**

„*Ecological rucksack*“ ukazuje celkovou spotřebu materiálů, kromě vody a vzduchu, které spotřebuje osoba za jeden rok. Mezi nejvíce spotřebovávané materiály patří fosilní paliva, stavební a důlní materiály nebo výrobní odpady.

#### **2.4.3 Vtělená energie**

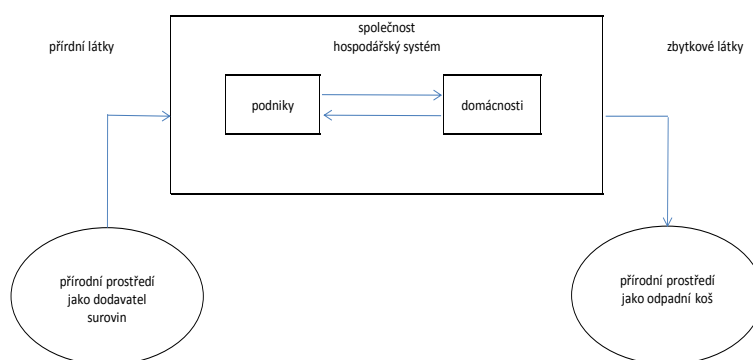
Podle Matějčka (2012:77) je to „energie spotřebovaná během celého životního cyklu výrobku, od těžby, přes zpracování, dopravu a využití až po zneškodňování odpadu“.

#### 2.4.4 Energetický otrok

Tento ukazatel vyjadřuje, kolik otroků by muselo nepřetržitě pracovat, aby byla zajištěna běžná spotřeba jedné osoby nebo vyroben určitý výrobek. Je ekvivalentem práce jedné osoby v energetických jednotkách (J, kWh). Matějček (2012:77) uvádí, že průměrně na jednoho Čecha nepřetržitě pracuje 77 energetických otroků, na Američana asi dvojnásobek.

#### 2.5 Politika ochrany životního prostředí

Vlčková (2008:29) uvádí, že lidstvo žije v interakci s přírodním prostředím, že se nevyvíjí izolovaně. Životní prostředí je důležité pro existenci lidí, a lidé zase toto prostředí ovlivňují. Dlouhou dobu lidstvo předpokládalo, že čistá voda, vzduch a půda jsou k dispozici neomezeně jak domácnostem, tak podnikům, a také že je možné neomezeně vracet odpady zpátky do přírody. Ve druhé polovině 20. století se začaly z těchto volných statků stávat statky vzácné, protože nepostačovaly k uspokojení všech lidských potřeb.



**Obrázek 1: Vztah lidské společnosti a přírodního prostředí**

Zdroj: Vlastní tvorba podle Jílkové (2003:11)

Podle Jílkové (2003:11) „stav narušené ekologické rovnováhy nastává tehdy, je-li přetížena asimilační schopnost přírody pro zbytkové látky (škodliviny přicházející z ekonomického systému), nebo klesá-li stav obnovitelných zdrojů (např. rostlin a zvířat), protože jejich spotřeba je větší než jejich obnova. Životní prostředí se tak stává omezeným statkem“.

Z důvodu větší vzácnosti statků a jejich nedostatkem pro všechny členy společnosti, kteří chtějí statek spotřebovávat, vzniká konflikt o využití tohoto statku.

Vlčková (2008:31) uvádí, že historicky vznikly dva způsoby, jak je možné tento problém řešit:

- regulací ze strany státu (formulací administrativních pravidel, právních norem),
- působením tržního mechanismu (pokud jsou jasně definovaná vlastnická práva).

Tato řešení se stala ideovým základem formulování dnešních politik ochrany životního prostředí. Nejdůležitějším faktorem, který určuje, kdo bude statek skutečně využívat, je tržní cena. Na jejím základě se uskutečňuje alokace statku mezi konkurenčními subjekty v ekonomice.

Jelikož trh často není schopen chránit statky životního prostředí před jejich devastací, je již od 70. let 20. století politika ochrany životního prostředí zaměřena spíše na zásahy státu, než na využití tržní ceny jako kritéria alokace těchto statků. Hlavní důvody selhání trhu jsou:

- statky životního prostředí jsou velmi často statky veřejnými,
- trh se neumí vypořádat s externalitami.

Vlčková (2008:44) uvádí, že podle pojetí vlastnictví devastace životního prostředí vyplývá z nejasně vymezených, nevynutitelných a nepřevoditelných vlastnických práv. Pokud přírodní statky vlastní soukromý subjekt, je jejich hodnota zvyšována a statky jsou ochraňovány, naopak u veřejných statků dochází k devastaci a znečištění.

U negativních externalit pak hlavním nástrojem, jak donutit subjekt produkující negativní externalitu zvažovat společenské náklady, tedy nejen individuální, ale i externí, a produkovat optimální množství statků či služeb, jsou daně a poplatky. Jsou součástí státní politiky ochrany životního prostředí. Vlčková (2008:45) píše: „za politiku ochrany životního prostředí se většinou považují určitá pravidla

*a nařízení, resp. krátkodobé, střednědobé a dlouhodobé záměry na poli ochrany životního prostředí, jejichž nositelem může být stát nebo různé organizace“.*

Podle Vlčkové (2008:45) stát předpokládá selhání trhu a garantuje určitou kvalitu statků životního prostředí tím, že stanovuje cenu za využití těchto statků prostřednictvím ekologických daní a poplatků nebo také tím, že určí přípustné normy znečišťujících látek obsažených v životním prostředí.

## **2.6 Nástroje politiky životního prostředí**

Jsou to nástroje státu k prosazení cílů. Podle postavení jednotlivých účastníků a jejich vzájemných vztahů Jílková (2003:34) popisuje tyto přístupy k řešení problémů:

- donucovací přístup – využívá nerovnovážné postavení státu a znečišťovatelů. Stát prosazuje svoje cíle prostřednictvím administrativních nástrojů, příkazů a zákazů. Trestem za nedodržení předepsané normy chování jsou pokuty.
- tržně orientovaný přístup (ekonomické řešení) – stát se snaží simulovat působení trhu, subjekty mají určitý prostor pro své rozhodování. Využívá daně, dotace, obchodovatelná povolení, vytváří podmínky pro to, aby poškození mohli vůči znečišťovatelům získat náhradu škody. Stát působí osvětově, podporuje výchovu k ochraně životního prostředí, poskytuje informace o životním prostředí, působí na hodnotové orientace občanů, podniků. Umožňuje, aby se rivalizující subjekty dohodly samy mezi sebou. Těmi subjekty mohou být zájmové skupiny, podniky, občané, státní správa.

## **2.7 Administrativní nástroje**

Vlčková (2008:49) uvádí, že administrativní nástroje jsou přímé předpisy, jak se mají jednotlivé subjekty ve vztahu k životnímu prostředí chovat. Orgány státní správy jimi přímo ovlivňují chování znečišťovatelů pomocí zákazů, příkazů, omezení, případně povolení a souhlasů k činnostem ohrožujícím životní prostředí. Příkladem jsou i limity, standardy a normy.

### **2.7.1 Ekonomické nástroje**

Na stránkách české informační agentury CENIA se můžeme dočíst, že ekonomické nástroje působí na chování znečišťovatelů nepřímo prostřednictvím trhu. Patří sem poplatky, pokuty, daně, dotace, daňové úlevy či odklady platby daní spojených s uskutečněním investice na ochranu životního prostředí. Také platby za nakoupená obchodovatelná práva na znečištění, kompenzace za způsobené škody.

### **2.7.2 Dobrovolné nástroje**

Dobrovolné nástroje umožňují podnikům chovat se šetrněji k životnímu prostředí, než je vyžadováno právními normami. Může se jednat o čistší produkci, systémy environmentálního řízení podniku, ekoznačení, environmentální účetnictví atd.

### **2.7.3 Informační nástroje**

Jsou to nástroje informativního a výchovně-vzdělávacího charakteru. CENIA uvádí jako příklad Integrovaný registr znečišťování.

### **2.7.4 Organizační a institucionální nástroje**

Patří sem právní normy k ochraně životního prostředí, strategie, programy, koncepce a další dokumenty, které s ochranou životního prostředí souvisí.

## **2.8 Dopady politiky životního prostředí**

Všechny nástroje, které politika životního prostředí využívá, mají podle agentury CENIA vliv na ekonomiku a její subjekty. Jedná se zejména o:

- zvýšení nákladů podniku, omezení produkce a investic (omezení produkce může vést k vyšší nezaměstnanosti, k nižšímu výnosu veřejných rozpočtů z daní z příjmu fyzických a právnických osob)
- možnost snížení konkurenceschopnosti subjektu v mezinárodním prostředí
- zvýšení životních nákladů
- rozvoj environmentálně šetrnějšího podnikání, zvyšování produkce a investic, nové pracovní příležitosti

- možnost objevení nových trhů s šetrnějšími výrobami, získání konkurenceschopnosti i v zahraničí.

*„Smyslem současných aktivit národních a nadnárodních organizací na poli ochrany životního prostředí není naprosté zamezení lidské činnosti s negativními vlivy na životní prostředí, ale snaha o nalezení optima mezi lidskou činností vyplývající ze sledování individuálních (sobeckých) zájmů a kvalitou životního prostředí, která zaručuje optimální život člověka.“ (Vlčková, 2008:17)*

### **3 Ekologické daně a poplatky v České republice**

#### **3.1 Ekologické daně**

Svátková (2009:234,238) uvádí, že ekologické daně řadíme do nápravných daní. Někteří ekonomové je označují jako daně energetické, což poukazuje na to, že jsou zaměřeny na zdroje energie a naproti tomu ekologický aspekt se spíše upozaduje, subjekty za stávajících podmínek příliš nenutí k ekologickému chování. Podle Svátkové (2009:234) ekologické daně vyjadřují „náklady společnosti na odstranění negativní externality, kterou je znečištění životního prostředí látkami škodlivými jak lidskému zdraví, tak biotopu planety“. Jinak řečeno tyto daně „mají napravovat selhání trhu ve směru vysílání nepravdivých signálů o efektivní alokaci zdrojů“. Jak dále píše Svátková (2009:282), správcem všech ekologických daní je celní úřad a celní ředitelství, nadřízeným orgánem je Generální ředitelství cel, výnosy plynou do státního rozpočtu.

V lednu 2008 byly v ČR na základě zákona č. 261/2007 Sb. o stabilizaci veřejných rozpočtů zavedeny tři ekologické daně:

- daň ze zemního plynu
- daň z pevných paliv
- daň z elektřiny.

Před rokem 2008 daň ze zemního plynu byla zahrnuta ve spotřebních daních jako daň z minerálních olejů. Další dvě daně byly nové. Česká republika se věnovala daním na ochranu životního prostředí již v roce 1993, kdy je zahrnula do nového



zákona o soustavě daní. Až po vstupu do Evropské unie však musela otázku ekologických daní začít intenzivně řešit.

### 3.1.1 Daň ze zemního plynu a některých dalších plynů

Týká se zemního plynu (ve zkapalněném i plynném stavu), bioplynu, svítiplynu, vodního plynu, generátorového plynu, etanu a plynů určených pro pohon motorů, výrobu tepla a dále pro další specifické účely jako je např. využití pro stroje na stavbách, při veřejných pracích, pro úklidové stroje, kombajny apod. Předmětem daně, podle Svátkové (2009:256) je i použití plynu pro nespécifikované účely, což jsou všechny ostatní účely. Tato poslední skupina je obvykle od daně osvobozena. Patří sem např. využití zemního plynu pro výrobu tepla v domácnostech a bytových domech z důvodu zmírnění dopadu daně, osvobození plynů k výrobě elektřiny, aby se zabránilo dvojímu zdanění atd.

Plátcem daně je obchodník s plynem, který v ČR dodal plyn konečnému spotřebiteli, provozovatel přepravní nebo distribuční sítě nebo podzemního zásobníku plynu, též každá osoba, která využila zdaněný plyn nižší sazbou nebo dokonce osvobozený od daně pro účely, ke kterým se osvobození nebo nižší sazba nevztahuje. Plátcem je též osoba, která nezdaněný plyn spotřebovala pro účel, který měl být zdaněn.

**Tabulka 2: Sazby daně ze zemního plynu**

Účel použití plynu	Sazba daně (v Kč/MWH spalného tepla) od:				
	1-1-2008	1-1-2012	1-1-2015	1-1-2018	1-1-2020
Pohon motorů	0,00	34,20	68,40	136,80	264,80
Blíže nespécifikované účely					
Výroba tepla	30,60				
Další specifické účely	30,60				

*Zdroj: Vlastní tvorba podle Svátkové (2009:262)*

### 3.1.2 Daň z pevných paliv

Předmětem daně jsou paliva (černé uhlí, hnědé uhlí, koks, polokoks, brikety, bulety atd.) a ostatní uhlovodíky, jako jsou například dehet, smola apod., pokud jsou určeny k výrobě tepla. Plátcem daně je obchodník s palivy, který v ČR dodal palivo konečnému spotřebiteli, také osoba, která použila pro nesprávný účel palivo

osvobozené od daně nebo spotřebovala nezdaněná paliva pro účel, který měl být zdaněn. Svátková (2009:268) dále uvádí, že osvobození od daně z pevných paliv je obdobné jako u daně ze zemního plynu. Nemá tudíž navýšit náklady domácností, způsobit dvojí zdanění paliv, zatížit daní energeticky náročnou výrobu hutních výrobků, kovů i nekovových produktů, vytvořit u vodní dopravy srovnatelné podmínky pro všechny pohonné hmoty apod. Sazba daně je pro všechna paliva pevná, činí 8,50 Kč/GJ spalného tepla v původním vzorku.

### **3.1.3 Daň z elektřiny**

Plátcem daně je výrobce elektřiny, obchodník i operátor trhu s elektřinou, pokud dodali v ČR zboží koncovému spotřebiteli, též provozovatelé distribuční a přenosové sítě a každá osoba, pokud použila pro nesprávný účel elektřinu osvobozenou od daně nebo nezdaněnou elektřinu spotřebovala za účelem, který je nutno zdanit. Podle Svátkové (2009:275) je osvobození od daně podobné jako u dvou předchozích daní, navíc je osvobozena i výroba. Je podporována výroba elektřiny šetrné k životnímu prostředí na rozdíl od elektřiny vyrobené v uhelných a jaderných elektrárnách. Osvobození se týká například i elektřiny použité v hromadné dopravě cestujících nebo technologického účelu při samotné výrobě elektřiny.

Sazba daně je fixní, činí 28,30 Kč/MWh.

Svátková (2009:284) uvádí, že u všech výše uvedených ekologických daní existuje kromě osvobození nebo snížené sazby i nárok na vrácení daně. Ten se týká pouze cizích státních příslušníků, kteří požívají výsad a imunit. Vrácení daně upravují další podmínky a uplatňuje se v podaném daňovém přiznání spolu s daňovým dokladem o nákupu komodity.

## **3.2 Daně a poplatky související s ochranou životního prostředí**

### **3.2.1 Daň silniční**

BusinessInfo uvádí, že daň byla zavedena v roce 1993, Zákonem č. 16/1993 Sb., o dani silniční. Týká se silničních motorových vozidel a jejich přípojných vozidel,

která jsou registrovaná a provozovaná v ČR a jsou určena nebo používána k podnikání. Dále jsou daní zatížena vozidla nad 3,5 t, i pokud nejsou používána k podnikání, ale jsou učena výhradně k přepravě nákladů a registrovaná v České republice. Daň vybírá finanční úřad jako pevnou roční částku, která je rozložena do záloh. Ty je možné uhradit i na celý rok dopředu. U osobních aut je výše daně závislá na zdvihovém objemu motoru, u nákladních vozidel na celkové hmotnosti a počtu náprav. Sazba daně se zvyšuje nebo naopak snižuje v závislosti na datu první registrace vozidla v ČR, sleva je také na kombinovanou dopravu.

U osobních vozidel je možné zaplatit 25 Kč za každý den používání, pokud je to pro poplatníka výhodnější. Vybrané daně plynou do Státního fondu dopravní infrastruktury, slouží k rozvoji, výstavbě, údržbě a modernizaci silnic a dálnic, železničních dopravních cest a vnitrozemských vodních cest.

**Tabulka 3: Sazba daně silniční pro osobní automobily**

Zdvihový objem motoru	Sazba daně
do 800 cm <sup>3</sup>	1 200 Kč
nad 800 cm <sup>3</sup> do 1 250 cm <sup>3</sup>	1 800 Kč
nad 1 250 cm <sup>3</sup> do 1 500 cm <sup>3</sup>	2 400 Kč
nad 1 500 cm <sup>3</sup> do 2 000 cm <sup>3</sup>	3 000 Kč
nad 2 000 cm <sup>3</sup> do 3 000 cm <sup>3</sup>	3 600 Kč
nad 3 000 cm <sup>3</sup>	4 200 Kč

Zdroj: BusinessInfo.cz

Osobní automobily na elektrický pohon mají výjimku, silniční daň se z nich neodvádí.

**Tabulka 4: Sazba daně silniční podle počtu náprav**

Počet náprav	Sazba daně (v závislosti na hmotnosti)
1 náprava	1 800 - 9 600 Kč
2 nápravy	1 800 - 46 200 Kč
3 nápravy	1 800 - 50 400 Kč
4 a více náprav	8 400 - 40 100 Kč

Zdroj: Vlastní tvorba podle BusinessInfo.cz

Tabulka uvádí základní rozdělení podle náprav, sazba daně je závislá také na hmotnosti. Spodní hranice sazby daně je u 1 – 3 náprav do hmotnosti 1 t, u čtyř a více náprav do 18 t. Horní hranice je u 1 nápravy nad 8 t, u dvou náprav nad 27 t a u 3 a 4 a více náprav nad 36 t.

### 3.2.2 Časový poplatek (dálniční známka)

Dle stránek SFDI se v České republice se používá od roku 1995 na základě Zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích, Nařízení vlády 484/2006 Sb. o výši časových poplatků a o výši sazeb mýtného za užívání určených pozemních komunikací a Vyhlášky č. 527/2006 o užívání zpoplatněných pozemních komunikací. Zpoplatněna jsou vozidla, která mají nejméně 4 kola a jejichž nejvyšší povolená hmotnost je maximálně 3,5 t. Zaplacení časového poplatku je nutné prokázat platným dvoudílným kupónem. Kupóny vydává Státní fond dopravní infrastruktury s časovou platností na 1 rok, jeden měsíc nebo 10 dní, výnosy jsou určeny na údržbu, opravu a výstavbu dopravní infrastruktury. Dálniční kupón je nutné zakoupit před použitím zpoplatněné komunikace, jinak hrozí pokuta v blokovém řízení až Kč 5000,- a až Kč 100 000,- ve správním řízení.

Roční	Měsíční	Desetidenní
		
1500,00 Kč 57,00 EUR 244,00 PLN	440,00 Kč 17,00 EUR 71,00 PLN	310,00 Kč 12,00 EUR 50,00 PLN

**Obrázek 2: Ceny dálničních kupónů emise 2016**

Zdroj: SFDI – Státní fond dopravní infrastruktury

Ceny jsou platné pro Českou republiku, země eurozóny a Polsko. Platnost ročních kupónů emise 2016 je od 1. 12. 2015 do 31. 1. 2017. Platnost měsíčních a desetidenních začíná dnem vyznačeným na kupónu.

**Tabulka 5: Vývoj cen dálničních kupónů (v Kč)**

Kategorie	Časová platnost	1995 1997	1998	1999	2000	2001 2003	2004	2005 2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Do 3,5 t	Roční	400	800	800	800	800	900	900	900	1000	1000	1200	1200	1500	1500	1500	1500
	Měsíční				200	200	250		300	330	330	350	350	440	440	440	440
	2 měsíční							300									
	7 denní								200	220	220						
	10 denní				100	100	150					250	250	310	310	310	310
	15 denní							200									
Nad 3,5 t do 12 t	Roční	1 000	2 000	4 000	6 000	6 000	7 000	7 000	7 000	8 000	8 000						
	Měsíční				800	1 000	1 200		1 750	2 000	2 000						
	2 měsíční							1 750									
	7 denní								650	750	750						
	10 denní				300	400	450										
	15 denní							650									
Nad 12 t	Roční	2 000	4 000	8 000	12 000	12 000	14 000	14 000									
	Měsíční				1 600	2 000	2 300										
	2 měsíční							3 500									
	10 denní				600	800	900										
	15 denní							1 300									
	1 denní					300	250	250									

Zdroj: SFDI – Státní fond dopravní infrastruktury

Z výše uvedené tabulky je patrné, že od roku 2007 bylo v ČR zavedeno elektronické mýtné pro vozidla nad 12 tun. Od roku 2010 pak tato povinnost byla rozšířena i na vozidla nad 3,5 tuny.

### 3.2.3 Mýtné

Na stránkách Státního fondu dopravní infrastruktury se můžeme dočíst, že elektronické mýtné bylo v České republice zavedeno novelou Zákona o pozemních komunikacích 13/1997 Sb., Nařízením vlády 484/2006 Sb., o výši časových poplatků a o výši sazeb mýtného za užívání určených pozemních komunikací, od 1. 1. 2007 pro vozidla s celkovou hmotností nad 12 tun. Mýtné bylo zavedeno i pro autobusy, které však mají zvýhodněné sazby mýta.

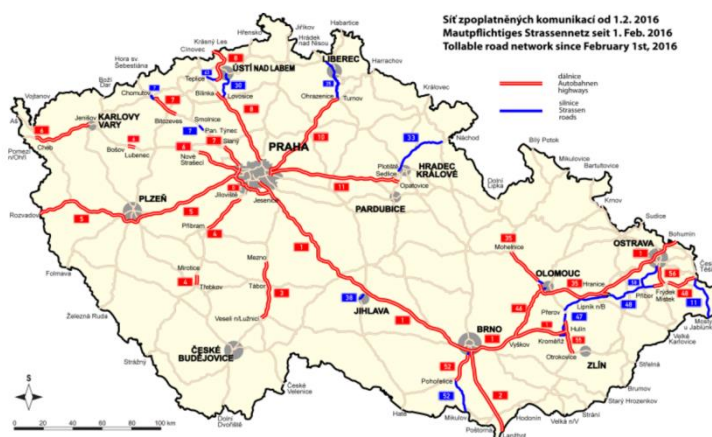
Pro vozidla o celkové hmotnosti nad 3,5 t byla povinnost platit mýtné až od 1. 1. 2010. Mýtné provozuje a spravuje Ředitelství silnic a dálnic, k provozování ho zmocnilo Ministerstvo dopravy ČR, které je vlastníkem mýtného systému. Příjmy plynou stejně jako u silniční daně do Státního fondu infrastruktury.

**Tabulka 6: Sazby mýtného platné od 1. 1. 2015 (v Kč/km)**

emisní třída	EURO 0–II			EURO III–IV			EURO V			tarif Euro6 EURO VI, EEV		
	2	3	4+	2	3	4+	2	3	4+	2	3	4+
dálnice a rychlostní silnice	3,34	5,70	8,24	2,82	4,81	6,97	1,83	3,13	4,52	1,67	2,85	4,12
-- pátek 15-20 h	4,24	8,10	11,76	3,58	6,87	9,94	2,33	4,46	6,46	2,12	4,05	5,88
silnice I. třídy	1,58	2,74	3,92	1,33	2,31	3,31	0,87	1,50	2,15	0,79	1,37	1,96
-- pátek 15-20 h	2,00	3,92	5,60	1,69	3,31	4,74	1,10	2,15	3,07	1,00	1,96	2,80
autobusy	1,38			1,15			1,04			0,80		

Zdroj: SFDI – Státní fond dopravní infrastruktury

Ceny mýtného v tabulce se odvíjejí v závislosti na ekologické kategorii vozidla a počtu náprav. Dražší mýtné je v pátek od 15.00 do 20.00 h. Mýtné v České republice nepodléhá DPH.



**Obrázek 3: Mapa zpoplatnění**

Zdroj: mytocz.eu

### 3.2.4 Spotřební daň z minerálních olejů

Mezi poplatky souvisejícími s ochranou životního prostředí můžeme řadit od roku 1993 i spotřební daň z minerálních olejů. Podle stránek agentury Cenia daň

upravuje Zákon č. 353/2003 Sb., o spotřebních daních, spravuje ji celní úřad, výnosy jdou z 90,9 % do státního rozpočtu, 9,1 % do Státního fondu dopravní infrastruktury. Plátcem daně je „konečný spotřebitel, právnická nebo fyzická osoba, která využívá nebo uvádí do volného oběhu látky a výrobky, které jsou předmětem této daně.“ Platba daně je měsíční. Předmětem daně jsou např. motorové benzíny, ostatní benzíny (technický, lékařský, lakový aj.), motorová nafta, lehký topný olej, petrolej, kerosin, těžký topný olej, odpadní oleje, zkapalněné ropné plyny (LPG, propan-butan), směsi předchozích položek s dalšími látkami, oleje, rašelina, vazelína, parafín, aditiva. Svátková (2009:42) uvádí, že minerální oleje jsou nejkomplicovanějším předmětem spotřebních daní. Kromě jiného je nutné sledovat i účel použití. Daní se zpravidla jen minerální oleje pro výrobu tepla nebo pohon motorů.

**Tabulka 7: Sazby spotřební daně vybraných minerálních olejů**

KÓD NOMENKLATURY	TYPY MINERÁLNÍCH OLEJŮ	SAZBA DANĚ
2700	motorové benzíny, ostatní benzíny a letecké pohonné hmoty benzinového typu podle § 45 odst. 1 písm. a) s obsahem olova do 0,013 g/l včetně	12 840 Kč/1000 l
	motorové benzíny, ostatní benzíny a letecké pohonné hmoty benzinového typu podle § 45 odst. 1 písm. a) s obsahem olova nad 0,013 g/l	13 710 Kč/1000 l
	střední oleje a těžké plynové oleje podle § 45 odst. 1 písm. b)	10 950 Kč/1000 l
	těžké topné oleje podle § 45 odst. 1 písm. c)	472 Kč/t
	odpadní oleje podle § 45 odst. 1 písm. d)	660 Kč/1000 l
2711	zkapalněné ropné plyny podle § 45 odst. 1 písm. e)	3933 Kč/t
	zkapalněné ropné plyny podle § 45 odst. 1 písm. f)	0 Kč/t
	zkapalněné ropné plyny podle § 45 odst. 1 písm. g)	1290 Kč/t

Zdroj: Peníze.cz

V tabulce je vidět rozdílné zdanění nafty a benzínu. Nafta (těžký plynový olej) je zdaněna nižší sazbou. Evropská unie stanovila minimální sazby spotřební daně na naftu 0,33 EUR, na benzín 0,359 EUR. Tyto minimální sazby platí od roku 2010 pro celou Evropskou unii a mají zabránit tankování levnějšího paliva v jiném státě.

## 3.2.5 Nakládání s odpady

Tabulka 8: Nakládání s odpady

Název poplatku	Rok zavedení	Poplatník	Příjemce výnosů a využití	Správce/výběrce	Právní zakotvení
poplatky za uložení odpadů	1992	původce odpadu, plátcem je provozovatel skládky	80% základní složka - obec, 20% riziková složka - SFŽP u nebezpečných odpadů, u ostatních odpadů dostává 100% výnosu obec přímo do svých příjmů	obec a krajský úřad u ostatních odpadů obec, u rizikové složky NO je to SFŽP, který také provádí kontrolu	Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů
místní poplatek za provoz systému shromažďování, sběru, přepravy, třídění, využívání a odstraňování komunálních odpadů	2002	fyzická osoba, která má v obci trvalý pobyt nebo fyzická osoba, která má ve vlastnictví stavbu určenou nebo sloužící k individuální rekreaci, ve které není hlášena k trvalému pobytu žádná fyzická osoba	obec, provoz systému shromažďování, sběru, přepravy, třídění, využívání a odstraňování komunálních odpadů	obec	Zákon č. 565/1990 Sb., o místních poplatcích
úhrada za shromažďování, sběr, přepravu, třídění, využívání a odstraňování komunálních odpadů	2003	fyzické osoby			Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů
poplatek za komunální odpad	2002	každá fyzická osoba, při jejíž činnosti vzniká komunální odpad, plátcem poplatku je vlastník nemovitosti, kde vzniká komunální odpad			Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů
poplatek na podporu sběru, zpracování, využití a odstranění vybraných autovraků	2004	žadatel o registraci použitého vozidla kategorie M1 a N1 do registru silničních vozidel (jedná se o první registraci vozidla v ČR nebo o první přeregistraci u vozidel v ČR registrovaných)	SFŽP ČR, podpora sběru, zpracování, využití a odstranění autovraků a jejich částí, ale i na jiné aktivity související s ochranou a zlepšením životního prostředí	obec s rozšířenou působností	Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů
registrační a evidenční poplatky dle zákona o obalech	2002	osoba, která uvádí na trh nebo do oběhu obaly nebo balené výrobky Autorizovaná obalová společnost	SFŽP ČR, ochrana ŽP	SFŽP ČR	Zákon č. 477/2001 Sb., o obalech a o změně některých zákonů
odvod na jaderný účet	1997	původci radioaktivních odpadů provozující jaderné elektrárny a výzkumné jaderné reaktory s odvodem tepla vyšším než 0,1 MWh ostatní původci radioaktivních odpadů (původci malého množství radioaktivních odpadů)	Správa úložišť radioaktivních odpadů; příspěvků obcím, na jejichž katastrálním území se nachází úložiště radioaktivních odpadů	Správa úložišť radioaktivních odpadů	Zákon č. 18/1997 Sb., o mírovém využívání jaderné energie a ionizujícího záření (atomový zákon) a o změně a doplnění některých zákonů, Nařízení vlády 416/2002 Sb., kterým se stanoví výše odvodu a způsob jeho placení původci radioaktivních odpadů na jaderný účet a roční výše příspěvku obcím a pravidla jeho poskytování

Zdroj: Vlastní tvorba, zpracováno podle CENIA - Přehled poplatků a daní v ČR souvisejících s ochranou životního prostředí

Mezi poplatky týkající se nakládání s odpady je známý poplatek na podporu sběru, zpracování, využití a odstranění vybraných autovraků. Běžně se mu říká ekologická daň.

### 3.2.5.1 Ekologická daň auta

Podle Magazínu AutoTrip je ekologická daň jednorázový poplatek, který je nutné zaplatit při první registraci vozidla kategorie M1 a N1 v ČR, pokud je dovezeno ze zahraničí a nesplňuje emisní normy. V případě, že je vozidlo již v ČR přihlášeno a ekologická daň nebyla doposud zaplacená, je povinnost ji zaplatit při následujícím převodu. Stáří auta se nezohledňuje, poplatek je vypočten podle toho, jaké má emise. Čím jsou emise vozidla vyšší, tím splňuje nižší emisní normu (EURO 0 až EURO 5). Vozidla, která splňují emisní normu vyšší než EURO 3, ekologický



poplatek neplatí. Při splnění emisní normy EURO 2 se platí poplatek Kč 3000,-, při emisní normě EURO 1 je poplatek Kč 5000,-. Vozidla, která nesplňují žádnou emisní normu, se většinou vyplatí raději ekologicky zlikvidovat, při převodu se za ně platí poplatek Kč 10 000,-. „Označení emisní normy vozidla najdeme ve velkém technickém průkazu v kolonce „Emise“ případně „Směrnice EHS/ES č.“ nebo „EHK“.“

Od ekologické daně jsou osvobozeni žadatelé:

- držitelé průkazu ZTP nebo ZTP-P
- při přeregistraci v důsledku zániku společného jmění manželů
- při přeregistraci v důsledku dědictví
- při přeregistraci vozidel v historickém registru.

### 3.2.6 Poplatky za znečištění ovzduší

Nový zákon o ochraně ovzduší Zákon č. 201/2012 Sb. nahradil původní Zákon č. 86/2002 Sb. a významně usnadnil placení poplatků. Z původních více než dvaceti zpoplatněných látek se nyní jejich počet sníží na 4 základní látky. Jedná se o tuhé znečišťující látky, oxid siřičitý, oxidy dusíku a těkavé organické látky. Poplatek je nově vymáhán u výše, která dosáhne minimálně Kč 50 tis. za provozovnu, dříve se vybíral již od Kč 500,-. Základem je množství emisí v tunách. Poplatek se zjišťuje za kalendářní rok.

**Tabulka 9: Znečištění ovzduší**

Název poplatku	Rok zavedení	Poplatník	Příjemce výnosu a využití	Správce/výběrce	Právní zakotvení
poplatky za znečištění ovzduší – provozovatelé stacionárních zdrojů	1967	provozovatel stacionárního zdroje znečištění	SFŽP ČR, ochrana ŽP	krajský úřad/celní úřad	Zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší
poplatky za výrobu a dovoz regulovaných látek a výrobků, které je obsahují	1993	výrobce regulovaných látek a výrobků, které je obsahují	SFŽP ČR, ochrana ozonové vrstvy Země	SFŽP ČR	Zákon č. 73/2012 Sb., o látkách, které poškozují ozonovou vrstvu, a o fluorovaných skleníkových plynech

*Zdroj: Vlastní tvorba, zpracováno podle CENIA - Přehled poplatků a daní v ČR souvisejících s ochranou životního prostředí a stránek EnviWeb*

Od roku 2017 má být 65 % výnosu z poplatků za znečištění ovzduší příjmem SFŽP, 25 % příjmem kraje, který má být použit pouze na financování ochrany životního prostředí, a zbylých 10 % příjmem státního rozpočtu.

**Tabulka 10: Znečišťování vod**

Název poplatku	Rok zavedení	Poplatník	Příjemce výnosu a využití	Správce/výběrce	Právní zakotvení
poplatek za odebrané množství podzemní vody	1980	odběratel podzemní vody	50 % SFŽP ČR, 50 % rozpočet kraje (na podporu výstavby a obnovy vodohospodářské infrastruktury, a to zejména pro obec, na jejímž území se odběr podzemní vody uskutečňuje a na nápravná opatření k nápravě ekologické újmy na povrchových nebo podzemních vodách)	ČiŽP/celní úřady	Zákon č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon)
poplatek za vypouštění odpadních vod do vod povrchových	1966	právnícká nebo fyzická osoba, která vypouští odpadní vody do vod povrchových	SFŽP ČR, ochrana životního prostředí	příslušný vodoprávní úřad/správce poplatku, výši poplatku stanoví Česká inspekce životního prostředí	Zákon č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon)
poplatek za povolené vypouštění odpadních vod do vod podzemních	2002	fyzická nebo právnícká osoba, která má platné povolení k nakládání s vodami	obec, využití není specifikováno	obec	Zákon č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon)
platba k úhradě správy vodních toků a správy povodí	1962	fyzická nebo právnícká osoba, která odebírá povrchovou vodu z vodního toku	správce vodního toku, úhrada nákladů na správu vodních toků a povodí	správce vodního toku	Zákon č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon)

Zdroj: Vlastní tvorba, zpracováno podle CENIA - Přehled poplatků a daní v ČR souvisejících s ochranou životního prostředí

**Tabulka 11: Management přírodních zdrojů**

Název poplatku	Rok zavedení	Poplatník	Příjemce výnosu a využití	Správce/výběrce	Právní zakotvení
poplatek za oprávnění provádět ložiskový průzkum	1992	právnícká nebo fyzická osoba, která má oprávnění k hornické činnosti - zadavatel	obec, využití není specifikováno	obec	Zákon ČNR č. 62/1988 Sb., o geologických pracích a o Českém geologickém úřadu
roční úhrada z dobývacího prostoru	1991	právnícké a fyzické osoby, které v rámci podnikatelské činnosti vykonávají vyhledávání, průzkum nebo dobývání výhradních ložisek nebo jinou hornickou činnost	obec - využití nespecifikováno	Báňský úřad	Zákon č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon)
úhrada z vydobytých nerostů na výhradních ložiskách nebo vyhrazených nerostů po jejich úpravě a zušlechtnění	1991	právnícké a fyzické osoby, které v rámci podnikatelské činnosti vykonávají vyhledávání, průzkum nebo dobývání výhradních ložisek nebo jinou hornickou činnost	25 % - státní rozpočet - náprava škod na ŽP způsobených dobýváním výhradních i nevyhrazených ložisek; 75 % - obec - využití nespecifikováno	Báňský úřad	Zákon č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon)
odvod za kácení dřevin pro výstavbu	1992	ten, kdo kácí dřeviny z důvodu výstavby	obec, zlepšení ŽP SFŽP ČR	obec SFŽP ČR	Zákon ČNR č. 114/1992, o ochraně přírody a krajiny

Zdroj: Vlastní tvorba, zpracováno podle CENIA - Přehled poplatků a daní v ČR souvisejících s ochranou životního prostředí

**Tabulka 12: Půdní management**

Název poplatku	Rok zavedení	Poplatník	Příjemce výnosu a využití	Správce/výběrce	Právní zakotvení
odvody za odnětí půdy ze zemědělského půdního fondu – za trvalé a dočasné odnětí	1966	ten, v jehož zájmu byl vydán souhlas k odnětí půdy ze zemědělského půdního fondu	85 % státní rozpočet, zbytek obec a SFŽP	orgán státní správy na úseku ZPF/ celní úřad	Zákon č. 3334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu
poplatek za odnětí dle lesního zákona – trvalé a dočasné odnětí	1996	žadatel, jemuž bylo povoleno trvalé nebo dočasné odnětí	40 % - obec, zlepšení životního prostředí v obci nebo pro zachování lesa, 60 % - SFŽP ČR, ochrana ŽP	orgán státní správy lesů/celní úřad	Zákon č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon)

Zdroj: Vlastní tvorba, zpracováno podle CENIA - Přehled poplatků a daní v ČR souvisejících s ochranou životního prostředí

## 4 Ekologická daňová reforma v evropských zemích

### 4.1 EDR v České republice

Cíle ekologické daňové reformy v České republice, byly podle Svátkové (2009:236) následující:

- „stimulovat ekonomické subjekty k takovému chování, které povede ke snížení poškození životního prostředí a jeho dopadů na zdraví obyvatelstva,
- snížením daňové zátěže práce, tj. snížením příspěvků na sociální pojistné, popř. daně z příjmů, vytvořit podmínky pro rozšíření zaměstnanosti.“

Očekávaný dvojitý přínos EDR bývá označován jako „double dividend“. Ekonomická daňová reforma v ČR stále pokračuje. Svátková (2009:237-238) popisuje její tři etapy.

#### 4.1.1 První etapa

Byla rozvržena do let 2008 – 2009. Reagovala na požadavky energetické směrnice, a proto bylo cílem úspěšně zavést do daňové soustavy daň z pevných paliv, z elektřiny a ze zemního plynu.

#### 4.1.2 Druhá etapa

Byla naplánována do let 2010 – 2013. Předpokládalo se převedení části poplatků souvisejících s životním prostředím do ekologických daní. Cílem bylo také věnovat pozornost zdanění dopravy a dalších odvětví, která velmi zatěžují životní prostředí. Záměrem druhé etapy bylo zhodnocení výsledků první etapy, dopady na hospodářství země, na regiony, obyvatelstvo a podnikatelskou sféru.

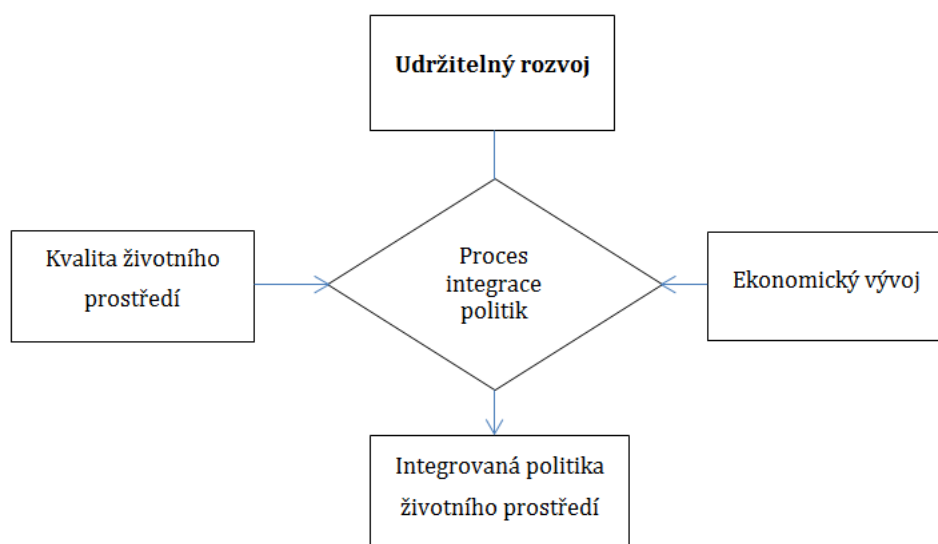
#### 4.1.3 Třetí etapa

Třetí etapa právě probíhá, byla rozvržena do let 2014 – 2017. Jejím cílem bylo zhodnotit předcházející dvě etapy a případně rozšířit ekologické daně o další produkty, služby a suroviny, které ničí lidské zdraví a životní prostředí. Jedná se například o pesticidy, hnojiva, stavební suroviny apod.

## 4.2 EDR v evropských zemích všeobecně

### 4.2.1 Integrace ekonomiky a politiky životního prostředí

Hájek (2005:76-77) píše, že členské státy OECD měly na konci 60. a na začátku 70. let oddělené politiky životního prostředí, nezávisle na sektorových nebo odvětvových politikách. Ekonomický růst a sociální cíle byly tedy vnímány odděleně od ochrany životního prostředí. Změny tohoto vnímání nastaly až v 80. letech. V tu dobu se začala uplatňovat integrovaná politika. „*Je-li cílem integrovaná politika životního prostředí, nemůže docházet k ekonomickému růstu bez ohledu na životní prostředí a naopak k regulaci v ochraně životního prostředí, která by ve svém důsledku měla negativní vliv na hospodářský růst.*“ V roce 1999 byl přijat koncept udržitelného rozvoje.



**Obrázek 4: Schéma udržitelného rozvoje**

*Zdroj: Vlastní tvorba, zpracováno podle Hájka (2005:78)*

Na stránkách EnviWeb se můžeme dočíst, že „udržitelný rozvoj je takový rozvoj, který zajistí potřeby současných generací, aniž by bylo ohroženo splnění potřeb generací příštích a aniž by se to dělo na úkor jiných národů.“

Podle Hájka (2005:78-80) se OECD zabývala od roku 1970, kdy vznikl Výbor pro životní prostředí, podporou využívání ekonomických nástrojů. V 90. letech byla jejich struktura definována takto:

- daně a poplatky
- dotace
- obchodovatelná emisní povolení
- zálohové systémy.

Na rozdíl od normativních nástrojů snižují tyto nástroje náklady na ochranu životního prostředí v důsledku větší flexibility znečišťovatelů, dochází k rychlým inovačním opatřením v technologiích, které redukuje vypouštěné znečištění. Také dochází ke snížení jiných daní a podpoře environmentálních projektů zavedením daní, poplatků a emisních povolení.

Hájek (2005:80-83) uvádí, že každý stát má jiný systém nástrojů, který odráží konkrétní ekonomický systém v každé jednotlivé zemi, a není možné vynucovat jejich jednotné použití. Za nejvhodnější ekonomický nástroj považuje environmentální daně, ale jelikož nejsou sankčním nástrojem, jejich výnos postupně klesá a jejich správa je oproti klasickým daním náročnější. Členské státy OECD tyto environmentální daně a poplatky začaly stále více využívat. Vývoj v této oblasti vyústil ke zřízení společné databáze OECD a EU. Databáze je členěna podle států resp. skupin států a jednotlivých oblastí environmentální politiky. Jsou v ní informace o již uvedených ekonomických nástrojích, také o nástrojích podpory k ochraně životního prostředí a dobrovolných přístupech, což jsou například dohody mezi průmyslem a vládou atd.

Ekologickou daňovou reformu podle Hájka (2005:84-86) v jednotlivých zemích umožnilo politické rozhodnutí k dosažení větší flexibility a efektivnosti hospodářské struktury. Státy OECD ji postupně zaváděly v posledních 25 letech. Docházelo k snižování daní z příjmu a zvyšování základu pro spotřební daně. Tyto změny v daňovém systému jednotlivých zemí pak umožnily rozvoj využití environmentálních daní a souvisejících přístupů politiky životního prostředí, jako například omezení dotací a zvýšení regulace cen. Pro odvětví, která velmi negativně ovlivňují životní prostředí, bylo zavedeno množství daňových úlev tzv. škodlivých podpor. OECD doporučovala tyto škodlivé podpory ze systému

podpor odstranit, protože významně snižují účinnost environmentálních daní a snižují motivaci podniků pro zavádění nových technologií.

Za největší překážku při zavádění EDR byla považována „*obava z narušení konkurenceschopnosti a negativních distribučních efektů environmentálních daní*“. Další věc je, že jednotlivé státy si chrání svoji suverenitu v daňové oblasti, což neumožňuje zavedení jednotné mezinárodní politiky.

Svátková (2009:235-236) uvádí, že rozdílné zdanění energií mezi jednotlivými státy EU mělo škodlivý dopad na fungování vnitřního trhu Společenství. To bylo hlavním důvodem pro vydání Směrnice Rady 2003/96/ES, která od roku 2004 zvýšila zdanění stávajících energetických komodit a také zařadila do zdanění komodity, jako jsou elektřina, uhlí, apod. Z důvodu obav citelných zásahů do jednotlivých ekonomik určila směrnice pro všech 15 států EU přechodná období, která ponechala státům prostor pro postupné zavedení cílových sazeb a přizpůsobení se dalším požadavkům směrnice. Po rozšíření EU o dalších 10 zemí v roce 2004 byly stanoveny jednotlivé výjimky i pro tyto státy, aby nedošlo u nových členů k ohrožujícím sociálním a ekonomickým problémům. Hlavní obavy byly viděny v probíhající ekonomické transformaci, nízké úrovni důchodů a sazeb spotřebních daní a také ve snížené schopnosti států kompenzovat novou daňovou zátěž snížením stávajících daní.

Nová reformní směrnice KOM (2011) 169 final, kterou sem mění Směrnice Rady 2003/96/ES, stanoví mimo jiné minimální sazby daní z emisí CO<sub>2</sub>. Podle Netušilové (2013:12) by neměla sledovat pouze fiskální výnos, ale měla by plně respektovat environmentální cíle.

**Tabulka 13: Environmentální daně v členských zemích EU**

	2003		2013		2013		
	v mil. EUR	v procentech z daní a sociálních příspěvků	v mil. EUR	v procentech z daní a sociálních příspěvků	Energetické daně	Dopravní daně	Daně ze znečištění a využívání přírodních zdrojů
EU	272 097	6.9	330 082	6.3	77%	20%	3%
Belgie	6 729	5.5	8 101	4.5	59%	35%	6%
Bulharsko	542	9.5	1 178	10.1	88%	10%	3%
Česká republika	2 069	6.9	3 360	6.2	93%	6%	1%
Dánsko	9 291	10.5	10 751	8.9	58%	35%	6%
Estonsko	165	6.1	479	8.0	87%	2%	11%
Finsko	4 677	7.3	5 964	6.7	67%	31%	2%
Francie	33 655	4.9	42 937	4.5	79%	14%	7%
Chorvatsko	1 267	11.1	1 530	9.6	58%	23%	19%
Irsko	3 300	7.9	4 397	8.5	62%	37%	1%
Itálie	41 551	7.5	54 893	7.9	81%	18%	1%
Kypr	445	12.0	467	8.2	77%	23%	0%
Litva	:	:	572	6.1	94%	3%	3%
Lotyšsko	239	8.3	558	8.6	78%	18%	4%
Lucembursko	719	7.3	1 002	5.6	93%	7%	1%
Maďarsko	2 080	7.4	2 604	6.7	74%	18%	7%
Malta	151	10.7	204	8.2	52%	43%	5%
Německo	57 813	6.9	57 582	5.4	84%	16%	0%
Nizozemsko	16 969	9.5	21 558	9.0	58%	28%	13%
Polsko	4 825	7.7	9 440	7.5	88%	8%	4%
Portugalsko	4 304	9.4	3 722	6.4	76%	24%	1%
Rakousko	6 258	6.4	7 747	5.6	65%	33%	2%
Rumunsko	1 243	8.5	2 954	7.5	86%	14%	0%
Řecko	:	:	5 279	8.2	76%	24%	0%
Slovensko	719	7.4	1 264	5.7	86%	12%	2%
Slovinsko	850	8.7	1 400	10.5	77%	12%	11%
Spojené království	43 868	7.6	50 624	7.4	72%	24%	4%
Španělsko	16 114	6.1	19 220	5.7	84%	14%	3%
Švédsko	8 072	6.1	10 295	5.5	80%	19%	1%
Lichtenštejsko	23	:	37	:	45%	54%	1%
Švýcarsko	5 554	6.6	8 690	6.2	57%	42%	2%

Zdroj: Vlastní tvorba podle stránek Eurostat - Environmental taxes in the EU

Tabulka ukazuje vybrané environmentální daně v mil. EUR a jejich podíl na celkových daních ve státech EU v letech 2003 a 2013. U většiny zemí, mimo Německa a Portugalska, se výběr daní zvýšil. Dále tabulka rozlišuje podíly jednotlivých environmentálních daní v roce 2013. Největší podíl téměř ve všech zemích zaujímají energetické daně, pak následují daně týkající se dopravy. Kromě Estonska mají daně ze znečištění a zdrojů podíl nejmenší.

## 5 Komparace ekologických daní a poplatků ve vybraných státech EU

Praktická část bakalářské práce je zaměřena na komparaci vybraných ekologických daní a poplatků souvisejících s dopravou v České republice a státech

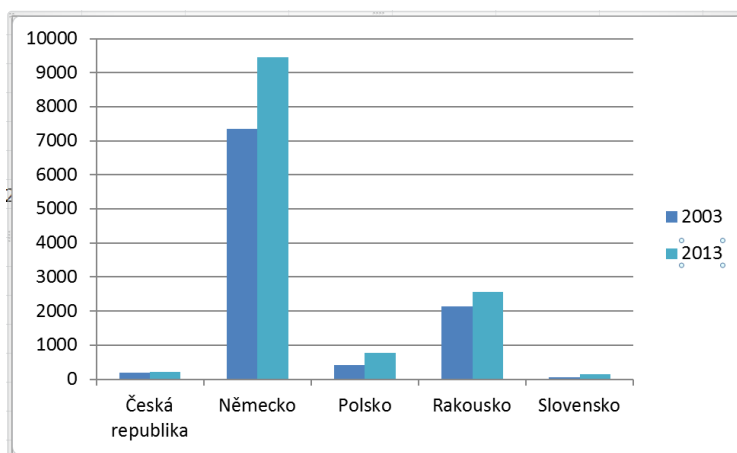
sousedících s Českou republikou. Jedná se o spotřební daň, dálniční kupóny a mýtné a na závěr silniční daň.



**Obrázek 5: Mapa porovnávaných států**

Zdroj: Google

Následující graf sleduje výnosy z dopravních daní v porovnávaných státech a ukazuje jejich výši v roce 2003 a 2013. Nejvyšší výnosy má Německo, naopak nejnižší Slovensko. Ve všech uvedených státech došlo k nárůstu objemu vybraných dopravních daní.



**Graf 1: Výnosy z dopravních daní v mil. EUR**

Zdroj: Vlastní tvorba podle stránek Eurostat - Environmental tax revenues

## 5.1 Spotřební daň z pohonných hmot

Podle Netušilové (2013:21-22) spotřební daň z pohonných hmot OECD, Eurostat i Evropská agentura pro životní prostředí řadí do 1. kategorie environmentálních



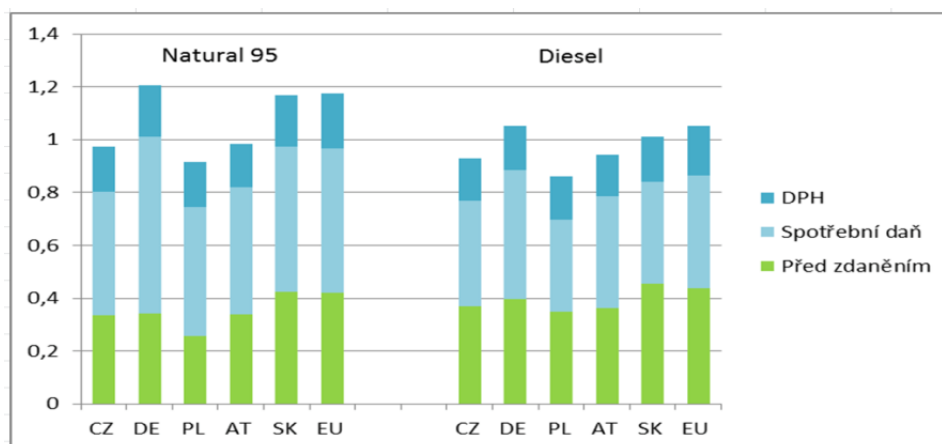
daní, což jsou daně uvalené na zdroje energie. Protože je to daň používaná v dopravě, byla vybrána ke komparaci. Spotřební daň patří mezi daně s neplánovanými environmentálními dopady, důvodem jejího zavedení nebyla ochrana životního prostředí, ale její dopad na ekologii je pozitivní. Tato daň je z environmentálních daní největší fiskální položkou v EU.

**Tabulka 14: Skladba maloobchodní ceny benzínu a nafty (cena v EUR/l)**

	Palivo	Maloobchodní cena		Před zdaněním	Spotřební daň	Bez DPH	Sazba DPH	DPH	Celkové zdanění	
		EUR	Národní měna						(EUR)	(%)
Česká Republika	Natural 95	0,973	26,30 Kč	0,337	0,467	0,804	21%	0,169	0,636	65,35%
	Diesel	0,929	25,10 Kč	0,370	0,398	0,768	21%	0,161	0,559	60,20%
Německo	Natural 95	1,205		0,343	0,670	1,013	19%	0,192	0,862	71,57%
	Diesel	1,052		0,398	0,486	0,884	19%	0,168	0,654	62,16%
Polsko	Natural 95	0,915	3,88 zł	0,257	0,487	0,744	23%	0,171	0,658	71,93%
	Diesel	0,860	3,65 zł	0,350	0,349	0,699	23%	0,161	0,510	59,28%
Rakousko	Natural 95	0,985		0,339	0,482	0,821	20%	0,164	0,646	65,60%
	Diesel	0,944		0,362	0,425	0,787	20%	0,157	0,582	61,69%
Slovensko	Natural 95	1,170		0,424	0,551	0,975	20%	0,195	0,746	63,76%
	Diesel	1,090		0,456	0,386	0,842	20%	0,168	0,554	50,86%
EU (průměr)	Natural 95	1,265		0,421	0,546	0,967	21,5%	0,208	0,754	59,60%
	Diesel	1,049		0,437	0,429	0,866	21,5%	0,186	0,615	58,63%

Zdroj: Vlastní tvorba podle dat portálu Energy.eu, vlastní výpočty celkového zdanění

Tabulka je vytvořena z aktuálních dat z 1. dubna 2016, ukazuje nejen rozdíly v maloobchodních cenách u benzínu a nafty ve vybraných zemích, popisuje hlavně zdanění pohonných hmot, a to jak spotřební daní, tak i DPH. Celkové zdanění ukazují modrá pole v následujícím grafu.



**Graf 2: Skladba maloobchodní ceny benzínu a nafty (cena v EUR/l)**

Zdroj: Vlastní tvorba podle dat portálu Energy.eu

Tabulka i graf ukazují, že nejnižší cena benzínu je v Polsku, které má nejvyšší DPH i nejvyšší celkové zdanění. Celkové zdanění u benzínu je v Německu procentuálně podobné Polsku, tam je však zapříčiněno vysokou spotřební daní. Cena benzínu v Německu je naopak nejvyšší. Slovensko téměř kopíruje průměrnou skladbu ceny v EU. Všeobecně se celkové zdanění v procentech zvýšilo v důsledku výrazného snížení ceny ropy.

## 5.2 Dálniční kupóny

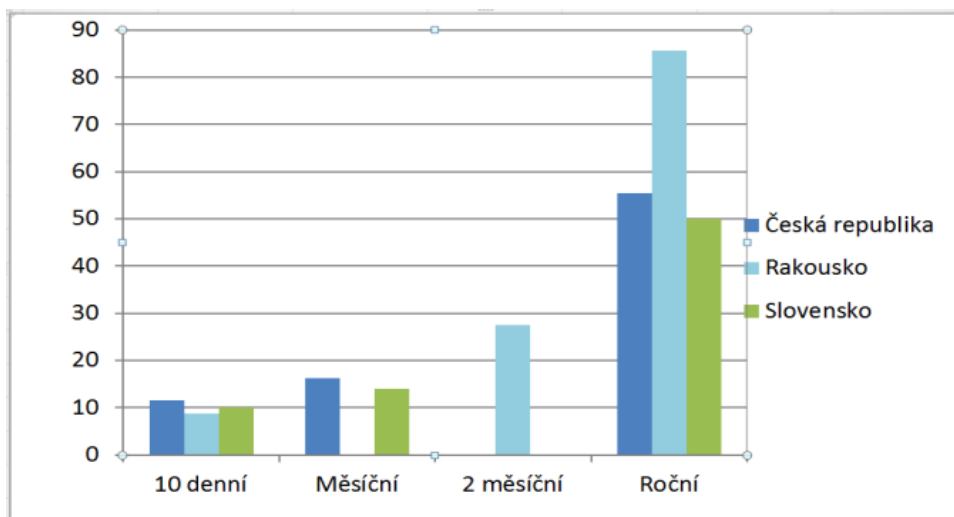
Dálniční kupóny v tuto dobu používají tři z pěti porovnávaných států. Jejich výši v roce 2016 představuje následující tabulka.

**Tabulka 15: Ceny dálničních kupónů**

	Druh vozidla	10 denní		Měsíční		2 měsíční	Roční		
		EUR	Národní měna	EUR	Národní měna	EUR	EUR	Národní měna	Platnost (v měsících)
<b>Česká republika</b>	Vozidlo do 3,5 t	11,50	310 Kč	16,30	440 Kč		55,50	1 500 Kč	14
<b>Rakousko</b>	Motocykl	5,10				12,90	34,10		14
	Vozidlo do 3,5 t	8,80				27,50	85,70		14
<b>Slovensko</b>	Vozidlo do 3,5 t	10,00		14,00			50,00		13
	Přívěs kategorie O1 a O2	10,00		14,00			50,00		13

Zdroj: Vlastní tvorba podle dat portálu Tolls.eu

V tabulce si můžeme všimnout, že pouze Rakousko zpoplatňuje jízdu motocyklů po dálnici. Slovensko navíc zpoplatňuje použití některých přívěsů, a to ve stejné výši jako u osobních automobilů. Rozdíl vidíme v platnosti ročních dálničních kupónů, na Slovensku je to o jeden měsíc méně. Rakousko zvolilo místo měsíční dálniční známky známku dvouměsíční, jejíž cena je nižší než dvojnásobek měsíčního kupónu v sousedních zemích. To je výhodné zejména pro rakouské řidiče, kteří používají dálnici jen o prázdninách.



**Graf 3: Srovnání cen dálničních kupónů pro vozidla do 3,5 t**

*Zdroj: Vlastní tvorba podle dat portálu Tolls.eu*

Cena 10 denní dálniční známky je nejnižší v Rakousku. Roční známka je nejlevnější na Slovensku, ale vzhledem k tomu, že doba platnosti pouze 13 měsíců, tak je srovnatelná s cenou v České Republice. Cena v Rakousku je nejvyšší, navíc se platí na mnoha místech jednorázové mýtné. Výběr dodatečného poplatku je zejména za průjezd tunely, průsmyky, za použití některých silnic a horských cest.

### 5.2.1 Německo a Polsko

V Německu bylo plánováno zavést dálniční poplatky pro osobní automobily od začátku roku 2016, zatím však bylo odloženo z důvodu nesouhlasu Evropské komise s chystaným zpoplatněním dálnic. Důvodem podle DRAZDANY.info a článku na webu ihned.cz je, že mýtné by dopadlo pouze na zahraniční řidiče, německým řidičům by byla snížena daň z vlastnictví vozidla. Výše ročního poplatku by se měla pohybovat od 22 do 130 eur v závislosti na ekologické náročnosti provozu automobilu.

V Polsku není průjezd dálnic osobními automobily a motocykly zpoplatněn dálniční známkou, je zpoplatněn pomocí mýtného. Mezi zpoplatněné úseky patří dálnice A1, A2, A4. Od června 2012 se řidiči vozidel do 3,5 t mohou rozhodnout, zda chtějí platit dálniční poplatky manuálně při průjezdu mýtnou branou nebo pomocí systému ViaTOLL, které je pro ně dobrovolné. V tom případě si musí zakoupit palubní (viaAUTO) jednotku. Mýtné lze zaplatit v dolarech, eurech nebo zlotých,

akceptována je většina platebních karet. Sazba závisí na typu vozidla a počtu ujetých kilometrů. Pro častý průjezd dálnicí A4 lze zakoupit předplacenou kartu A4, která urychlí průjezd všech typů vozidel mýtnými branami.

### **5.3 Mýtné pro vozidla nad 3,5 t**

#### **5.3.1 Mýtné ČR**

Poplatek je vybírán u motorových vozidel nad 3,5 tuny s výjimkou zvláštních vozidel za použití dálnic a vyznačených úseků silnic 1. třídy. Výběr mýtného se provádí již od roku 2010, na výši poplatku má vliv počet náprav, typ vozidla, emisní třída vozidla, třída komunikace, délka mýtného úseku a čas průjezdu komunikací. Na stránkách MYTO CZ se dočteme, že každé zpoplatňované vozidlo musí být vybaveno palubní (OBU) jednotkou, která je nepřenosná na jiné vozidlo. Ta komunikuje s mýtnými branami a odečítá mýtné za každý zpoplatněný úsek při průjezdu pod branou. Palubní jednotka se nabíjí na distribučních nebo kontaktních místech při jejím předložení. Tuzemským řidičům zaregistrovaných na stránkách MYTO CZ je na začátku roku vrácena část zaplaceného mýtného za předchozí rok v závislosti na celkové zaplacené částce. V roce 2015 sleva mohla dosáhnout až 13 % při splnění určených podmínek.

Podle zprávy společnosti Inoxive Česká republika vyniká svou strategií využíváním dálničního mýtného systému pro kamiony k regulačním účelům. Díky zvýšenému pátečnímu mýtnému reguluje v tuto dobu počet kamionů na dálnicích.

#### **5.3.2 Mýtné Německo**

V Německu je mýtný systém založený na satelitní lokalizační technologii GPS, palubní jednotky OBU komunikují mobilní sítí GSM. Vznikl již v roce 2005 pro vozidla nad 12 t, v dnešní současné době se mýtné vybírá u automobilů nad 7,5 tuny. Autobusy této povinnosti nepodléhají. Odpadá nutnost vybavit vozidla mýtnou jednotkou, mýto lze hradit i přes manuální poplatkové terminály nebo přes internet. V roce 2012 bylo zpoplatnění dálnic rozšířené i na některé úseky spolkových silnic. Mýtné se vypočítává podle počtu kilometrů, počtu náprav

a emisní třídy vozidla. Tyto údaje můžeme zjistit na stránkách společnosti Tool Collect, která mýtné v Německu spravuje.

### **5.3.3 Mýtné Polsko**

System mýtného (ViaTOLL) pro automobily nad 3,5 tuny využívá mikrovlnnou technologii, byl spouštěn v roce 2011. Podle stránek ViaToll jsou palubní (viaBOX) jednotky namontovány ve vozidle a poplatek za určitý úsek se odečte při průjezdu mýtnou branou. Mezi zpoplatněné úseky patří dálnice A1, A2, A4 a některé další silniční úseky. Cena závisí na třídě komunikace, typu vozidla, emisní třídě vozidla a ujeté vzdálenosti. ViaBOX je nepřenosný na jiné vozidlo. Pro častý průjezd dálnicí A4 lze zakoupit předplacenou kartu A4, která urychlí průjezd všech typů vozidel mýtnými branami.

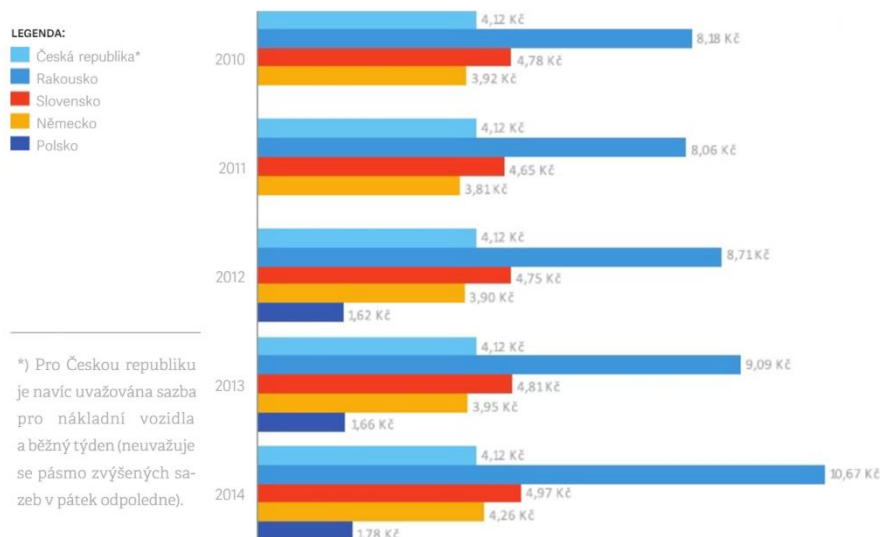
### **5.3.4 Mýtné Rakousko**

Podle zprávy Inoxive Rakousko zavedlo národní elektronický systém mýtného pro vozidla nad 3,5 tuny již v roce 2004. Jedná se o mikrovlnný systém, vozidla podléhající povinnosti musí být vybavena palubní jednotkou Go-boxem. Mýtné je stanoveno podle úseku dálnice, ujetých kilometrů, kategorie a emisní třídy vozidla. Na vybraných alpských úsecích se platí mimo klasického mýta speciální vyšší sazby, na úseku A13 přes Brennerský průsmyk z důvodu omezení nočního hluku platí pro vozidla s více nápravami speciální noční sazba, která se rovná dvojnásobku denní sazby. Rakousko nejvíce podporuje interoperabilitu, lze použít palubní jednotky vybraných zemí na rakouské síti dálnic.

### **5.3.5 Mýtné Slovensko**

Mýto na Slovensku se na úsecích slovenských dálnic, rychlostních komunikacích a silnic 1. třídy vybírá od roku 2010, jedná se o druhý mýtný systém Evropy využívající satelitní technologii. Vozidla nad 3,5 tuny je potřeba vybavit OBU jednotkou. Výše mýta je ovlivněna ujetou vzdáleností, počtem náprav, kategorií vozidla a emisní třídou vozidla. Slovenské mýtné podléhá DPH. Zajímavostí na Slovensku je, že podle zákona musí být palubní jednotkou vybaveny i autobusy

a nákladní vozidla používající silnice 2. a 3. třídy. Stát tím monitoruje, zda se řidiči nevyhýbají zpoplatněným úsekům.



**Graf 4: Porovnání cen mýtného v letech 2010 - 2014**

Zdroj: zpráva společnosti InoXive: Sedm let elektronického mýtného v ČR

Graf porovnává mýtné sazby na dálnici pro kamiony emisní třídy Euro V s pěti nápravami a hmotností vyšší než 12 tun. Nejvyšší mýtné se platí v Rakousku, které zpoplatňuje své dálnice velmi důsledně, mýtný systém je optimalizován pro výnos a každý rok se mýtné zvyšuje o inflaci.



**Graf 5: Průměrný výnos z 1 km zpoplatněné komunikace v roce 2013 (v mil. Kč)**

Zdroj: zpráva společnosti InoXive: Sedm let elektronického mýtného v ČR

Graf ukazuje nejvyšší výnos v Rakousku, Německo má nižší sazby mýta, protože nejsou jediným zdrojem pro obnovu jeho infrastruktury. Navíc se zpoplatnění

dálnic v Německu netýká osobních automobilů. Česká republika, Slovensko a Polsko zpoplatnily i silnice nedálničního typu, kde kamiony platí nižší sazby, což ovlivňuje průměrný výnos na kilometr.

## **5.4 Daně z vlastnictví vozidel**

### **5.4.1 Silniční daň v ČR**

Jak už bylo uvedeno, týká se silničních motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, která jsou registrovaná a provozovaná v ČR a jsou určena nebo používána k podnikání. Dále jsou daní zatížena vozidla nad 3,5 t, i pokud nejsou používána k podnikání, ale jsou učena výhradně k přepravě nákladů a registrovaná v České republice. U osobních aut je výše daně závislá na zdvihovém objemu motoru, u nákladních vozidel na celkové hmotnosti a počtu náprav. Sazba daně se zvyšuje nebo naopak snižuje v závislosti na datu první registrace vozidla v ČR, sleva je také na kombinovanou dopravu. Osvobozena jsou vozidla do 12 t, která jezdí na elektrický, hybridní pohon, na plyn LPG nebo CNG apod., dále vozidla záchranných a ozbrojených složek, úklidová vozidla a vozidla diplomatických misí, vozidla používaná veřejně prospěšným poplatníkem, atd.

U osobních vozidel je možné zaplatit Kč 25,- za každý den používání, pokud je to pro poplatníka výhodnější. Vybrané daně plynou do Státního fondu dopravní infrastruktury, slouží k rozvoji, výstavbě, údržbě a modernizaci silnic a dálnic, železničních dopravních cest a vnitrozemských vodních cest.

### **5.4.2 Daň z motorových vozidel v Německu**

Podle stránek Spolkového ministerstva spravedlnosti se tato daň týká domácích motorových vozidel a jejich přípojných vozidel používaných na německých komunikacích, zahraničních vozidel se sídlem v Německu kromě vozidel výlučně používaných pro přepravu nad 3,5 t, dále se daní protiprávní používání těchto vozidel a rovněž je daň uvalena například na přidělení značky na veterány a červených značek k opětovnému použití. Osvobozena jsou například označená vozidla záchranných složek, policie, vozidla na čištění silnic, vládní vozidla, vozidla pro zemědělskou a lesní výrobu, karavany a mobilní domy nad 3,5t a mnoho

dalších. Výjimky jsou u vozidel na elektrický pohon, dočasná výjimka na emisní třídu EURO 6 a zvláštní pravidla jsou pro vozidla tělesně postižených. Výše daně závisí na emisní třídě, objemu motoru a zohledňuje se, zda jde o benzínový nebo dieselový motor. Rozdílné výpočty daně jsou u osobních automobilů registrovaných v různých obdobích. Poplatníkem vozidla je registrovaný držitel. U motocyklů výše daně závisí na objemu motoru. U nákladních vozidel je zohledněna emisní třída, a nejvyšší povolená hmotnost. Daň je roční a platí se předem, od roku 2014 spravuje tuto daň celní úřad.

### **5.4.3 Silniční daň v Polsku**

Na webu polského Ministerstva financí finance se můžeme dočíst, že povinnost platit silniční daň mají právnické a fyzické osoby, které jsou vlastníky motorového vozidla nad 3,5 t. Na osobní automobily se daň nevztahuje. Daň je závislá na typu motoru, na objemu válců, a také na nosnosti. Osvobozena jsou např. historická vozidla, vozidla konzulárních úřadů a vozidla určená pro speciální účely. Daň se platí každoročně ve dvou splátkách do obecního rozpočtu, ve kterém je sídlo daňového poplatníka. Obecní zastupitelstvo stanovuje výši daně v rámci limitů stanovených zákonem. Zohledňuje vliv vozidla na životní prostředí, rok výroby a např. počet sedadel u autobusů.

### **5.4.4 Daně z vozidel Rakousko**

#### **5.4.4.1 Daň z motorových vozidel**

Podle rakouských stránek jusline, na základě kterých jsou zpracovány i dvě následující daně, se týká hlavně vozidel registrovaných v Rakousku s hmotností vyšší než 3,5 t, traktory a vozidla do 3,5 t, na které se nevztahuje daň z pojištění odpovědnosti podle § 6 odst. 3 zákona o pojištění z roku 1953 a přípojná vozidla nad 3,5 t. Od daně jsou osvobozena např. vozidla záchranných složek, vládní a vojenská vozidla, vozidla vězeňské služby, traktory určené pro zemědělskou a lesní výrobu, elektrické vozíky pro tělesně postižené, malé motocykly atd. Daň se snižuje u kombinované dopravy. Daň v Rakousku není roční, ale měsíční a pro vozidla nad 3,5 t se vypočítá součinem měsíční sazby za tunu a hmotnosti vozidla v tunách (měsíční sazby se liší v závislosti na hmotnosti vozidla). Minimální daň



pro tato vozidla je 15 eur, maximálně 80 eur, pro přípojná vozidla 66 eur. Výpočet daně u motocyklů a vozidel do 3,5 t je pak odlišný. Poplatníkem daně je registrovaný majitel vozidla, daň se platí čtvrtletně.

#### **5.4.4.2 Registrační daň**

Této dani podléhají nově pořízená osobní vozidla, motocykly, karavany a vozidla určená pro přepravu osob registrovaná na území Rakouska. Osvobozena jsou například vozidla autoškol, taxi, vozidla záchranných složek, pohřební vozy, předváděcí vozy, také vozidla vyrobená v Rakousku na export a další. Poplatníkem této daně je kupující při nákupu automobilu v Rakousku, plátcem je prodejce. Plátcem může být i leasingová společnost, nabyvatel při dovozu ze zahraničí, majitel původně osvobozeného vozidla při změně účelu, prodeji nebo darování. Základem daně je hodnota nově koupeného vozidla bez DPH. Sazby daně závisí na kategorii vozidla a druhu motoru. U nově vyrobených vozidel lze uplatnit slevu. Daňová povinnost vzniká v měsíci, ve kterém bylo vozidlo pořízeno, u živnostníků je to pak den pořízení.

#### **5.4.4.3 Daň z pojištění**

Kromě různých jiných pojištění se týká všech motorových vozidel, které mají v Rakousku sjednané povinné ručení. Výjimkou jsou traktory a samopojízdné pracovní stroje, kterých se týká daň z motorových vozidel bez ohledu na hmotnost. Osvobozena jsou vozidla záchranných složek, policejní a vojenská vozidla, autobusy, předváděcí vozy a mnohé další. Daň z pojištění je podílem pojistné částky a u osobních automobilů a motocyklů částka zahrnuje ještě daň vypočítanou podle výkonu motoru, platí se pravidelně měsíčně, čtvrtletně, pololetně nebo ročně. Poplatníkem je pojistník, který nemusí být majitelem vozidla, plátcem daně je pojišťovna.

#### **5.4.5 Daň z motorových vozidel na Slovensku**

Na webu Finanční správy Slovenské republiky se můžeme dočíst, že předmětem daně jsou motorová vozidla registrovaná na Slovensku, která se používají k podnikání. Výjimku tvoří např. vozidla používaná na zkušební jízdy nebo speciální vozidla bez možnosti přepravy, dále vozidla diplomatických úřadů,

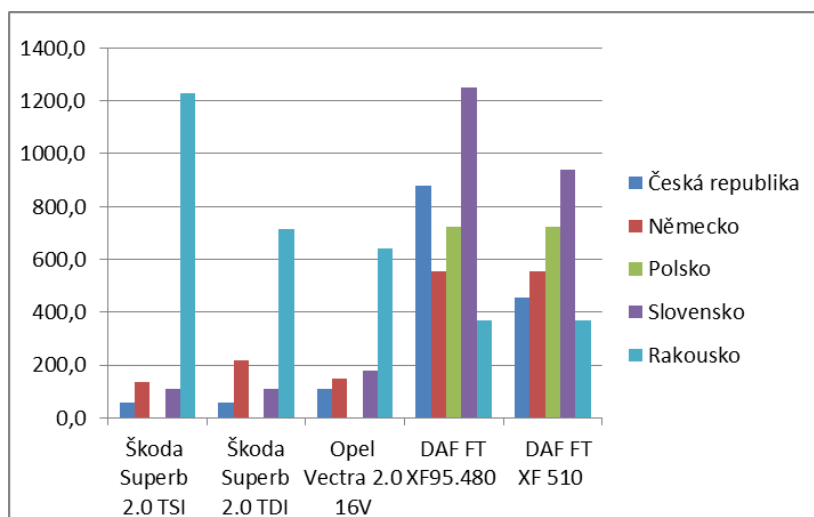
záchranných složek, vozidla pro přepravu ve veřejném zájmu nebo používaná výhradně k zemědělské a lesní výrobě. Základem daně u elektrických vozidel je výkon motoru v kW, u osobních vozidel objem válců motoru cm<sup>3</sup>, u užitkových vozidel a autobusů jsou to největší přípustná hmotnost nebo celková hmotnost v tunách a počet náprav. Sazba daně se zvyšuje nebo naopak snižuje v závislosti na datu první registrace vozidla v ČR, sleva je také na kombinovanou dopravu a na hybridní vozidla. Správu daně vykonává daňový úřad.

**Tabulka 16: Porovnání roční výše daně z motorových vozidel v roce 2016 (v EUR)**

	Škoda Superb 2.0 TSI 162 kW emise CO <sub>2</sub> : 143 g/km rok pořízení 2015	Škoda Superb 2.0 TDI 110 kW emise CO <sub>2</sub> : 109 g/km rok pořízení 2015	Opel Vectra 2.0 16V 100 kW EURO 2 rok pořízení 1995	Tahač návěsů DAF FT XF95.480 355 kW, EURO 3 nejvyšší pov. hm. 18 t rok pořízení 5/2005	Tahač návěsů DAF FT XF 510 FT 4x2 375 kW, EURO 6 nejvyšší pov. hm. 18 t rok pořízení 5/2015
Česká republika	57,7	57,7	111,0	877,1	456,1
Německo	136,0	218,0	147,0	556,0	556,0
Polsko	0,0	0,0	0,0	max. 722,1	max. 722,1
Slovensko	111,0	111,0	177,6	1252,0	939,0
Rakousko	1229,2	714,4	639,1	367,2	367,2

*Zdroj: vlastní tvorba podle kalkulaček silniční daně (daně z motorových vozidel) na stránkách peníze.cz, SME.sk a Bundesministerium der Finanzen, podle dat ze stránek Bankier.pl, vlastní výpočty podle stránek: jusline.at*

Z tabulky i grafu je zřejmé, že Polsko nezdaňuje silniční daní osobní automobily. V České republice jsou osobní vozidla zdaněna, pokud jsou použita v podnikání. Na Slovensku jsou zdaněna motorová vozidla používaná v podnikání. Daň z motorových vozidel v Rakousku se týká vozidel nad 3,5 t nebo nepojištěných osobních vozidel a motocyklů. V tabulce je u osobních automobilů uvedena daň z pojištění odpovědnosti z provozu bez podílu z výše sjednaného pojištění, předpokládáme, že vozidla jsou pojištěna. Částky jsou za roční platbu (při placení pololetně, čtvrtletně nebo měsíčně je daň ještě stupňovitě navýšena). U nákladních vozidel v Polsku je uvedena maximální sazba stanovená zákonem, výše daně závisí na rozhodnutí obecního zastupitelstva, které zohledňuje např. rok výroby a vliv vozidla na životní prostředí. Výsledná daň, zvláště u tahače pořízeného v roce 2015, bude pravděpodobně nižší, než je uvedeno v tabulce a grafu.



**Graf 6: Porovnání roční výše daně z motorových vozidel v roce 2016**

*Zdroj: vlastní tvorba podle dat z tabulky č. 16*

Z grafu můžeme usuzovat, že daň z motorových vozidel je v Rakousku příliš vysoká. To je však důsledek zahrnutí daně z pojištění z provozu. Pokud bychom ji nezahrnuli, daň by byla stejně jako u Polska nulová. U nových osobních aut je zřejmé, že nejvyšší daň je (kromě Rakouska) v Německu, Česká republika i Slovensko využívá daňové zvýhodnění podle stáří vozidla. U 21 let starého vozidla Opel Vectra je nejvyšší daň na Slovensku, které naopak základní daň zvyšuje u starých vozidel až o 20 %. Daň u porovnávaných tahačů je nejvyšší na Slovensku, nejnižší v Rakousku. V Německu ani v Rakousku nevidíme žádný rozdíl ve zdanění rozdílně starých tahačů. V Německu existuje závislost na emisní třídě, tahače však i přes rozdíl stáří 10 let a 3 emisních tříd spadají do stejné kategorie. V Rakousku se zdanění neliší díky stejné nejvyšší povolené hmotnosti.

## 6 Shrnutí výsledků

Jak už bylo uvedeno v kapitole 5.1, spotřební daň z minerálních olejů patří mezi daně s neplánovanými environmentálními dopady, důvodem jejího zavedení nebyla ochrana životního prostředí, ale její dopad na ekologii je pozitivní. Usměrnjuje spotřebu benzínu a nafty. Tato daň je z environmentálních daní největší fiskální položkou v EU. Ze sledovaných států je tato daň v Německu, za ní následuje Slovensko. Nejnižší spotřební daň má Polsko u nafty. Cenu benzínu pro konečného spotřebitele navyšuje ještě DPH, která je ve sledovaných státech rozdílná. Nejvyšší DPH má Polsko, díky tomu je celkové zdanění benzínu nakonec nejvyšší právě v Polsku. DPH má stejně jako spotřební daň mírný ekologický efekt, usměrnjuje spotřebu služeb a statků, neovlivňuje však chování velkých firem, ovlivňuje spíše chování konečných spotřebitelů z řad běžných občanů a také firem, které nejsou plátcí DPH.

Dálniční známky používají 3 z 5 porovnávaných států, Česká republika je mezi nimi. Německo se na zpoplatnění dálnic pro osobní automobily teprve chystá, Polsko používá u osobních automobilů mýtné. U ČR, Slovenska a Rakouska jsou ceny dálničních kupónů srovnatelné, jen roční známka je nejdražší v Rakousku. Tento poplatek je zaměřen na výnos, je určený na obnovu infrastruktury. Nenutí řidiče chovat se ekologicky, protože uživatel platí stejnou částku, ať použije dálnici jednou nebo několikrát denně. Na rozdíl od Rakouska Česká republika nemá dálniční známku pro motocykly, což je škoda, zdanění by mělo být pro všechny uživatele dálnice. Polský přístup je spravedlivému zdanění nejbližší, daní každou cestu po dálnici.

Mýtné u sledovaných států je podobné. Česká Republika, Slovensko a Polsko zdaňuje i některé úseky silnic nedálničního typu, kde vybírá nižší mýtné. Funkce mýtného je v ČR také regulační, díky páteční vyšší sazbě reguluje v tuto dobu počet kamionu na dálnicích. Podobnou regulací Rakousko ovlivňuje noční hluk na úseku dálnice A13, sazba daně je tam v nočních hodinách dvojnásobná. Ekologické zaměření mýtného ve všech zemích potvrzují zvýhodněné sazby na vozidla vyšších emisních tříd. Nejvyšší mýtné se platí v Rakousku, které zpoplatňuje své dálnice velmi důsledně, mýtný systém je optimalizován pro výnos a každý rok se mýtné

zvyšuje o inflaci. Nejnižší mýtné se platí v Polsku. Jediné Slovensko uvalilo na mýtné DPH.

Silniční daň v České Republice a na Slovensku se týká vozidel používaných v podnikání. V ČR jsou navíc zdaněna veškerá vozidla nad 3,5 tuny, která jsou určena k přepravě nákladu. V obou zemích se sazba daně zvyšuje nebo snižuje v závislosti na roce první registrace. V ČR dochází ke zvýšení sazby o 25 % u vozidel, která byla registrována před 1989, největší snížení je o 48 % po 36 měsících od data první registrace. Na Slovensku ke zvýšení sazby dochází již u vozidel více než 12 let starých a to o 10 %, více než 13 let starých o 20 %, největší snížení sazby je o 25 % po dobu 36 měsíců od první registrace. V Polsku jsou zákonem stanoveny maximální sazby daně pro silniční vozidla nad 3,5 tuny, které se týkají právnických i fyzických osob, konkrétní výše daně závisí na rozhodnutí obecního zastupitelstva, které zohledňuje např. rok výroby a vliv vozidla na životní prostředí. Daň z motorových vozidel v Německu se týká všech vozidel, vypočítává se u nich rozdílně. U osobních automobilů hraje roli emisní třída, jestli se jedná o dieselový nebo benzínový motor, datum registrace a objem motoru. U nákladních automobilů je důležité, do jaké emisní normy patří (rozlišuje se alespoň norma S2, dále S1, třída hlučnosti G1 a ostatní) a jaká je nejvyšší povolená hmotnost. V Rakousku jsou tři daně: daň z motorových vozidel od 3,5 t (i do 3,5 t, která nemají pojištění z odpovědnosti provozu), daň z pojištění odpovědnosti z provozu a registrační daň. Daň z pojištění u motocyklů a osobních automobilů se vypočítává podle výkonu motoru, součástí daně je také podíl částky sjednaného pojištění. Registrační daň zohledňuje emisní třídu, zda se jedná o benzínový nebo dieselový motor, dále je sleva na nově pořízené vozidlo. U všech sledovaných zemí jsou osvobozena vozidla výhradně poháněná elektřinou (v Německu pouze na 5 až 10 let podle doby registrace). V České republice jsou osvobozena i vozidla na hybridní pohon, LPG a CNG pohon a vozidla s motory na spalování benzínu a etanolu E85. Slovensko má na hybridní vozidla, vozidla na LNG nebo vodíkový pohon poloviční sazbu daně. Silniční daň je zaměřena ekologicky, téměř u všech států hraje roli emisní třída nebo datum první registrace, u všech jsou osvobozena vozidla na elektrický pohon, státy zohledňují kombinovanou

dopravu, některé mají odlišné sazby na benzínové a naftové motory. Rakousko u daně z motorových vozidel nad 3,5 t ekologické aspekty nezohledňuje, k výpočtu daně používá součin měsíční sazby za tunu a hmotnost vozidla v tunách. Ekologické aspekty však zohledňuje v registrační dani. Největší slevy ze základních sazeb u silniční daně v závislosti na stáří vozidla jsou v České republice.

## 7 Závěry a doporučení

Všeobecně lze říci, že k ochraně životního prostředí lze přistupovat různými způsoby. Cílem ekologických daní je snížení negativního chování subjektů vůči přírodnímu prostředí. Je potřeba, aby všechny subjekty změny svůj přístup k výrobě i spotřebě tak, aby jejich chování snížilo nepříznivý dopad na poškozené životní prostředí i na zdraví obyvatelstva. Výnosy z ekologických daní by měly být použity k podpoře projektů, které mohou pozitivně ovlivnit životní prostředí, a také k nápravě již způsobených škod na životním prostředí, kterých se lidé dopustili. Měli bychom se snažit o zachování co nejméně zdevastovaného přírodního prostředí i pro další generace.

V dnešní době se státy zabývají problémem klimatických změn, na které mají vliv mimo jiné emise skleníkových plynů produkované automobily. Záměrem evropské unie je harmonizace daňových systémů jednotlivých zemí EU kvůli jejich velkým odlišnostem. Po shrnutí poznatků získaných v předchozích kapitolách bakalářské lze doporučit některá opatření. U dálničních kupónů by bylo dobré vrátit se k dřívějšímu modelu, kdy byly v prodeji dálniční známky též pro motocykly. Všechna vozidla využívající tento veřejný statek by měla být zdaněna. Polský model, kde se za motocykly na dálnici platí mýtné, není vhodný, mýtné v ČR neplatí ani osobní automobily. Mýtné vybírané u vozidel nad 3,5 t není potřeba měnit, zaregistrovaným tuzemským řidičům je vrácena na začátku roku část zaplaceného mýtného v závislosti na celkové zaplacené částce v předchozím roce, vloni sleva dosahovala až 13 %. Stát tímto způsobem podporuje tuzemské dopravce, ne každý dopravce však o této možnosti ví. Pozitivně lze hodnotit, jak je v ČR řešena silniční daň, zvýhodnění nových vozidel až o 48 % je pro dopravce jistě motivující. U silniční daně je možné doporučit podobný přístup k navýšení daně, jako je tomu na Slovensku. To navyšuje silniční daň u vozidel starších 12 let. U nás se navýšení daně týká vozidel registrovaných před 31. 12. 1989, tzn. více než 26 let starých vozidel. Zajímavé by mohlo být navýšení základní daně o 15 % u vozidel starších 15 let, navýšení o 25 % u vozidel starších 25 let. Výjimku by mohla mít vozidla nad 3,5 t, která nejsou určena pro podnikání. Spotřební daň z minerálních olejů není potřeba upravovat. Tato daň je pod evropským průměrem, což lze hodnotit kladně.

Celkově lze vyvodit závěr, že zvolený způsob zdanění dopravy v České republice motivuje dopravce k ekologickému chování.



## 8 Seznam použité literatury

- [1] VLČKOVÁ, Jitka. *Průvodce ochranou životního prostředí pro veřejnou správu*. Vyd. 1. Praha: IREAS, Institut pro strukturální politiku, 2008, 416 s. ISBN 978-80-86684-49-9.
- [2] EZECHEL, Miroslav, Jana ZICHOVÁ a Ladislav PYTLOUN. *Ekologie a ochrana životního prostředí*. 1. vyd. Mělník: Vyšší odborná škola zahradnická a Střední zahradnická škola ve spolupráci s vydavatelstvím Profi Press, 2012, 211 s. ISBN 978-80-904782-3-7.
- [3] MATĚJČEK, Tomáš. *Životní prostředí*. Vyd. 1. Ústí nad Labem: Univerzita J. E. Purkyně v Ústí nad Labem, Přírodovědecká fakulta, 2012, 98 s. ISBN 978-80-7414-511-7.
- [4] JÍLKOVÁ, Jiřina. *Daně, dotace a obchodovatelná povolení - nástroje ochrany ovzduší a klimatu*. Vyd. 1. Praha: IREAS, 2003, 156 s. ISBN 80-86684-04-0.
- [5] HOEKSTRA, Arjen Y. *The water footprint of food*. Twente Water Centre, University of Twente, the Netherlands, 2008 [online] [cit. 2015-08-18]. Dostupné z: <http://waterfootprint.org/media/downloads/Hoekstra-2008-WaterfootprintFood.pdf>
- [6] CENIA – Česká informační agentura životního prostředí. *Politika životního prostředí* [online]. [cit. 2015-08-27]. Dostupné z: <http://www1.cenia.cz/www/environmentální-ekonomika/politika-zp>
- [7] SVÁTKOVÁ, Slavomíra. *Spotřební a ekologické daně v České republice*. Vyd. 1. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2009, 300 s. ISBN 978-80-7357-443-7.
- [8] STIBŮRKOVÁ, Jana. *Daně a daňové poradenství III.: spotřební a ekologické daně*. Kunovice: Evropský polytechnický institut, 2009, 48 s. ISBN 978-80-7314-164-6.
- [9] MAGAZÍN AUTOTRIP.CZ *Ekologická daň auta 2015* [online]. 2015-01-02 [cit. 2015-12-13]. Dostupné z: <http://autotrip.cz/ekologicka-dan-auta-tabulka-2015/>
- [10] FINANČNÍ SPRÁVA. *Popis systému*. [online]. 2013-01-01 [cit. 2015-12-29]. Dostupné z: <http://www.financnisprava.cz/cs/dane-a-pojistne/danovy-system-cr/popis-systemu>
- [11] JÍLKOVÁ, Jiřina. *Poplatky k ochraně životního prostředí a jejich efektivnost*. Vyd. 1. Praha: Eurolex Bohemia, 2006, 135 s. ISBN 80-7379-002-5.
- [12] SFDI. *Popis systému* [online]. ©2015 [cit. 2015-12-29]. Dostupné z: <http://www.sfdi.cz/myto-a-dalnicni-kupony/dalnicni-kupony-2015/uvod/>

- [13] SFDI. *Vývoj cen dálničních kupónů* [online]. ©2015 [cit. 2015-12-29]. Dostupné z: <http://www.sfdi.cz/myto-a-dalnicni-kupony/dalnicni-kupony-2015/vyvoj-cen-dalnicnich-kuponu/>
- [14] CENIA – Česká informační agentura životního prostředí. *Přehled poplatků a daní v ČR souvisejících s ochranou životního prostředí (XLS, 211 kB)* [online] datum poslední revize 2012-03-31 [cit. 2015-12-30]. Dostupné z: [http://www.cenia.cz/\\_C12571B20041E945.nsf/\\$pid/CENMSFV3DEIFp](http://www.cenia.cz/_C12571B20041E945.nsf/$pid/CENMSFV3DEIFp)
- [15] NETUŠILOVÁ, Pavla a Tomáš KŘIVKA. *Ekonomické a právní aspekty environmentálních daní: [odborná monografie]*. Plzeň: Nava, 2013. ISBN 978-80-7211-458-0.
- [16] BusinessInfo.cz. *Daň silniční* [online]. 2016-01-01 [cit. 2015-12-30]. Dostupné z: <http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/dan-silnicni-3537.html>
- [17] Peníze.cz. *Spotřební daně* [online]. [cit. 2016-01-21]. Dostupné z: <http://www.penize.cz/80318-spotrebni-dane>
- [18] EnviWeb. *Poplatky za znečišťování podle nového zákona o ochraně ovzduší* [online]. 2013-02-26 [cit. 2016-01-22]. Dostupné z: <http://www.enviweb.cz/clanek/ekologove/94767/poplatky-za-znecistovani-podle-noveho-zakona-o-ochrane-ovzdusi>
- [19] EnviWeb. *3. týden udržitelného rozvoje* [online]. 2005-05-19 cit. 2016-01-31]. Dostupné z: <http://www.enviweb.cz/clanek/obecne/53687/3-tyden-udrzitelneho-rozvoje>
- [20] Hájek, Miroslav. *Environmentální daně a daňová reforma v členských státech OECD. In Ekologická daňová reforma v SRN a její příprava v ČR: sborník příspěvků ke studiu problematiky = Ökologische Steuerreform in der BRD und ihre Vorbereitung in der ČR: Sammelband der Beiträge zum Studium der Ausgewählter Probleme*. Vyd. 1. Ústí nad Labem: Univerzita Jana Evangelisty Purkyně v Ústí nad Labem, Fakulta životního prostředí, 2005, 120 s. Studia oecologica. ISBN 80-7044-654-4.
- [21] Eurostat. *Environmental taxes in the EU* [online]. 2015-11-25 [cit. 2016-01-31]. Dostupné z: <http://ec.europa.eu/eurostat/documents/2995521/7087192/8-25112015-AP-EN.pdf/044200d1-8970-4960-b4ed-f3649847c685>
- [22] Eurostat. *Environmental tax revenues* [online]. 2016-03-08 [cit. 2016-04-17]. Dostupné z: <http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/submitViewTableAction.do>
- [23] Europe's Energy Portal. *Fuel prices* [online]. 2016-04-01 [cit. 2016-04-02]. Dostupné z: <http://www.energy.eu/fuelprices/>

- [24] Tolls.eu. *Mýtné v Evropě* [online]. ©2015 [cit. 2016-04-03]. Dostupné z: <http://www.tolls.eu/cs/europe>
- [25] DRAZDANY.info. *NĚMECKO: Dálniční známku v roce 2016 není potřeba!* [online] 2015-12-28 [cit. 2016-04-03]. Dostupné z: <http://www.drazdany.info/dalnicni-znamka>
- [26] ihned.cz. *Mýtné v Německu se v roce 2016 nestihne. Kvůli Evropské komisi, tvrdí ministr* [online] 2015-06-18 [cit. 2016-04-03]. Dostupné z: <http://byznys.ihned.cz/c1-64188770-mytne-v-nemecku-se-v-roce-2016-nestihne-kvuli-evropske-komisi-tvrdi-ministr>
- [27] Tolls.eu. *Dálniční známka Česko* [online]. ©2015 [cit. 2016-04-15]. Dostupné z: <https://www.tolls.eu/cs/czechia>
- [28] MYTO CZ. *Mýtný systém* [online]. ©2016 [cit. 2016-04-15]. Dostupné z: <http://www.mytocz.eu/>
- [29] MYTO CZ. *Jak a kdy provést evidenci do systému slev* [online]. ©2016, [cit. 2016-04-15]. Dostupné z: [https://www.slevymyto.cz/Documents/HowTo/HowTo\\_CZ.pdf](https://www.slevymyto.cz/Documents/HowTo/HowTo_CZ.pdf)
- [30] viaTOLL. *Jak działa* [online]. ©2016 [cit. 2016-04-15]. Dostupné z: <http://www.viatoll.pl/pl/pojazdy-ciezarowe/system-viatoll/jak-dziala>
- [31] Eurowag. *Mýto na Slovensku* [online]. ©2016 [cit. 2016-04-16]. Dostupné z: <http://www.eurowag.com/sluzby/myto/myto-na-slovensku?gclid=COu21bWvlMwCFewW0wodMy8B9Q>
- [32] SCRIBD. *Sedm let elektronického mýtného v ČR* [online]. Praha: Inoxive s.r.o. 2014, 40 s. [cit. 2016-04-16]. Dostupné z: <https://www.scribd.com/doc/239448053/Sedm-let-elektronicke-ho-my-tne-ho-v-C-R>
- [33] TOOL COLLECT. *Mýto pro nákladní automobily v Německu* [online]. ©2016 [cit. 2016-04-16]. Dostupné z: [https://www.toll-collect.de/en/toll\\_collect/microsites/cs/cestina.html](https://www.toll-collect.de/en/toll_collect/microsites/cs/cestina.html)
- [34] Finanse. *Podatek od środków transportowych* [online]. Aktualizace 2016-01-26 [cit. 2016-04-16]. Dostupné z: <http://www.finanse.mf.gov.pl/podatki-i-oplaty-lokalne/podatek-od-srodkow-transportowych;jsessionid=2E251065D2C68C258519B00FD1067943>
- [35] Finančná správa Slovenská republika. *Daň z motorových vozidiel* [online]. 2015-11-11, aktualizace 2016-02-09 [cit. 2016-04-16]. Dostupné z: <https://www.financnasprava.sk/sk/podnikatelia/dane/dan-z-motorovych-vozidiel>

- [36] Jusline. *Kraftfahrzeugsteuergesetz (KfzStG)* [online]. ©2016 [cit. 2016-04-16]. Dostupné z: [http://www.jusline.at/Kraftfahrzeugsteuergesetz\\_\(KfzStG\).html](http://www.jusline.at/Kraftfahrzeugsteuergesetz_(KfzStG).html)
- [37] Jusline. *Normverbrauchsabgabegesetz (NoVAG)* [online]. ©2016 [cit. 2016-04-17]. Dostupné z: [http://www.jusline.at/Normverbrauchsabgabegesetz\\_\(NoVAG\).html](http://www.jusline.at/Normverbrauchsabgabegesetz_(NoVAG).html)
- [38] Jusline. *Versicherungssteuergesetz (VerstG)* [online]. ©2016, [cit. 2016-04-17]. Dostupné z: [http://www.jusline.at/index.php?cpid=f04b15af72dbf3fdc0772f869d4877ea&law\\_id=468](http://www.jusline.at/index.php?cpid=f04b15af72dbf3fdc0772f869d4877ea&law_id=468)
- [39] Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz. *Kraftfahrzeugsteuergesetz* [online]. ©2016 [cit. 2016-04-17]. Dostupné z: <http://www.gesetze-im-internet.de/kraftstg/index.html>
- [40] Jusline. *§ 5 KfzStG Steuersatz* [online]. ©2016, [cit. 2016-04-23]. Dostupné z: [http://www.jusline.at/5.\\_Steuersatz\\_KfzStG.html](http://www.jusline.at/5._Steuersatz_KfzStG.html)
- [41] Peníze.cz. *Silniční daň 2016 - kalkulačka* [online]. ©2016, [cit. 2016-04-23]. Dostupné z: <http://www.penize.cz/kalkulacky/silnicni-dan-vypocet#silnicnidan>
- [42] Bundesministerium der Finanzen. *Kfz-Steuerrechner* [online]. ©2016 [cit. 2016-04-23]. Dostupné z: [http://www.bundesfinanzministerium.de/Web/DE/Service/Apps\\_Rechner/KfzRechner/KfzRechner.html?ct1=LKW&ct1backup=LKW&ct2=18000&ct4=mindestensS2&submitButton=Berechnen](http://www.bundesfinanzministerium.de/Web/DE/Service/Apps_Rechner/KfzRechner/KfzRechner.html?ct1=LKW&ct1backup=LKW&ct2=18000&ct4=mindestensS2&submitButton=Berechnen)
- [43] SME.sk. *Výpočet dane z motorových vozidiel - cestná daň - pre rok 2015* [online]. ©2016 [cit. 2016-04-23]. Dostupné z: <http://ekonomika.sme.sk/kalkulacky/dan-z-motorovych-vozidiel-cestna-dan-2015.php>
- [44] Bankier.pl. *Podatek od środków transportu* [online]. ©2016, [cit. 2016-04-23]. Dostupné z: <http://www.bankier.pl/podatki-i-zus/wskazniki-i-stawki/podatek-od-srodkow-transportu>

Univerzita Hradec Králové  
Fakulta informatiky a managementu  
Akademický rok: 2015/2016

Studijní program: Ekonomika a management  
Forma: Kombinovaná  
Obor/komb.: Finanční management - anglický jazyk (fm-k-a)

**Podklad pro zadání BAKALÁŘSKÉ práce studenta**

PŘEDKLÁDÁ:	ADRESA	OSOBNÍ ČÍSLO
Kačerová Iva	SNP 658, Chlumeck nad Cidlinou	I14858

**TÉMA ČESKY:**

Ekologické daně a jejich význam

**TÉMA ANGLICKY:**

Environmental taxes and their importance

**VEDOUcí PRÁCE:**

Ing. Pavel Jedlička, CSc. - KE

**ZÁSADY PRO VYPRACOVÁNÍ:**

Cíl:

Cílem bakalářské práce je komparace ekologických daní a poplatků ve vybraných státech EU.

Osnova:

Úvod

Vliv člověka na životní prostředí

Ekologické daně a poplatky v České republice

Ekologická daňová reforma v evropských zemích

Komparace ekologických daní a poplatků ve vybraných státech EU

Závěr

**SEZNAM DOPORUČENÉ LITERATURY:**

EZECHEL, Miroslav, Jana ZICHOVÁ a Ladislav PYTLOUN. Ekologie a ochrana životního prostředí. 1. vyd. Mělník: Vyšší odborná škola zahradnická a Střední zahradnická škola ve spolupráci s vydavatelstvím Profi Press, 2012, 211 s. ISBN 978-80-904782-3-7.

JÍLKOVÁ, Jiřina. Daně, dotace a obchodovatelná povolení - nástroje ochrany ovzduší a klimatu. Vyd. 1. Praha: IREAS, 2003, 156 s. ISBN 80-86684-04-0.

MATĚJČEK, Tomáš. Životní prostředí. Vyd. 1. Ústí nad Labem: Univerzita J. E. Purkyně v Ústí nad Labem, Přírodovědecká fakulta, 2012, 98 s. ISBN 978-80-7414-511-7.

SVÁTKOVÁ, Slavomíra. Spotřební a ekologické daně v České republice. Vyd. 1. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2009, 300 s. ISBN 978-80-7357-443-7.

VLČKOVÁ, Jitka. Průvodce ochranou životního prostředí pro veřejnou správu. Vyd. 1. Praha: IREAS, Institut pro strukturální politiku, 2008, 416 s. ISBN 978-80-86684-49-9.

Podpis studenta:

*Kan*

Datum:

*13.10.2015*

Podpis vedoucího práce:

*[Signature]*

Datum:

*12.11.15*