

# **Medzinárodná preprava osôb z pohľadu medzinárodného zdanenia**

**Bakalárska práca**

**Vedúci práce:**

**Ing. Veronika Solilová, Ph.D.**

**Belavá Silvia**



## **Pod'akovanie**

Chcela by som sa pod'akovať svojej vedúcej Ing. Veronike Solilovej, Ph.D., za odbornú pomoc a usmerňovanie počas písania tejto práce, za užitočné rady a informácie, ale aj za jej veľkú ochotu.



### **Čestné vyhlásenie**

Vyhlasujem, že som túto prácu: **Medzinárodná preprava osôb z pohľadu medzinárodného zdanenia** vypracovala samostatne a všetky použité pramene a informácie sú uvedené v zozname použitej literatúry. Súhlasím, aby moja práca bola zverejnená v súlade s § 47b zákona č. 111/1998 Zb., o vysokých školách v znení neskorších predpisov, a v súlade s platnou *Smernicou o zverejňovaní vysokoškolských záverečných prácach*.

Som si vedomá, že sa na moju prácu vzťahuje zákon č. 121/2000 Zb., autorský zákon, a že Mendelova univerzita v Brne má právo na uzavretie licenčnej zmluvy a použitie tejto práce ako školského diela podľa § 60 ods. 1 Autorského zákona.

Ďalej sa zaväzujem, že pred spísaním licenčnej zmluvy o využití diela inou osobou (subjektom) si vyžiadam písomné stanovisko univerzity o tom, že predmetná licenčná zmluva nie je v rozpore s oprávnenými záujmami univerzity, a zaväzujem sa uhradiť prípadný príspevok na úhradu nákladov spojených so vznikom diela, a to až do ich skutočnej výšky.

V Brne dňa 23. mája 2016

---



## **Abstract**

Belavá, S. International carriage of passengers in terms of international taxation. Bachelor thesis. Brno: Mendel University, 2016.

This bachelor work deals with an air transport from the international taxation point of view. Profit tendency of the corresponding companies has been investigated based on the contracts analysis concerning the double taxation agreement, and based on the analysis of selected Czech subjects providing fly transport and their holding structures.

## **Keywords**

Air transport, double taxation, contracts for the avoidance of double taxation, Model OECD, airline.

## **Abstrakt**

Belavá, S. Medzinárodná preprava osôb z pohľadu medzinárodného zdanenia. Bakalárska práca. Brno: Mendelova univerzita v Brně, 2016.

Táto bakalárska práca sa zaoberá leteckou dopravou z pohľadu problematiky medzinárodného zdanenia. Na základe analýz zmlúv o zamedzení dvojitého zdanenia, ktoré má ČR uzavreté, a na základe analýz vybraných českých subjektov poskytujúcich leteckú prepravu a ich vlastníckych štruktúr, bolo skúmané, kam smerujú zisky príslušných spoločností.

## **Kľúčové slová**

Letecká doprava, dvojité zdanenie, zmluvy o zamedzení dvojitého zdanenia, Modelová zmluva OECD, letecká spoločnosť.





# Obsah

<b>1</b>	<b>Úvod a cieľ práce</b>	<b>11</b>
1.1	Cieľ práce.....	12
<b>2</b>	<b>Medzinárodná letecká doprava</b>	<b>13</b>
2.1	Charakteristika.....	13
2.2	História leteckej dopravy.....	14
2.3	Výhody a nevýhody leteckej dopravy.....	14
2.4	Štatistiky leteckej dopravy.....	15
2.4.1	Počet cestujúcich vo svete.....	16
2.4.2	Počet cestujúcich v ČR.....	17
2.4.3	Prehľad medzinárodných leteckých spoločností.....	17
2.4.4	Prehľad letísk.....	18
2.4.5	Oblúbenosť jednotlivých dopráv.....	19
2.4.6	Celková doprava a znečistenie ovzdušia.....	20
<b>3</b>	<b>Dane</b>	<b>21</b>
3.1	Problematika daňovej rezidencie.....	21
3.1.1	Fyzické osoby.....	22
3.1.2	Právnické osoby.....	23
3.2	Dvojité zdanenie.....	23
3.3	Delenie medzinárodného dvojitého zdanenia.....	24
3.4	Opatrenia proti dvojitému zdaneniu.....	25
3.4.1	Vnútroštátne opatrenia.....	25
3.4.2	Medzinárodné opatrenia.....	25
<b>4</b>	<b>Modelová zmluva OECD</b>	<b>26</b>
4.1	História Modelovej zmluvy OECD.....	26
4.2	Význam Modelovej zmluvy OECD.....	27
4.3	Modelová zmluva OECD – Článok 8.....	27
<b>5</b>	<b>Metodika práce</b>	<b>29</b>

---

<b>6</b>	<b>Analýza Článku 8 zmlúv ČR o zamedzení dvojitého zdanenia</b>	<b>31</b>
6.1	Prehľad analýz Článku 8 .....	32
6.1.1	Zisky zdaňované v štáte rezidencie .....	33
6.1.2	Zisky zdaňované v štáte zdroja .....	36
6.1.3	Zisky zdaňované v oboch štátoch.....	37
6.1.4	Štáty so špecifikami .....	38
<b>7</b>	<b>Analýza leteckých spoločností</b>	<b>41</b>
7.1	Prehľad finančných ukazovateľov .....	41
7.2	Analýza vlastníckych štruktúr .....	42
7.2.1	České aerolínie, a.s. ....	42
7.2.2	Eclair Aviation, s.r.o. ....	44
7.2.3	G-JET, s.r.o. ....	46
7.2.4	HELI CZECH, s.r.o. ....	47
<b>8</b>	<b>Diskusia</b>	<b>49</b>
<b>9</b>	<b>Záver</b>	<b>51</b>
<b>10</b>	<b>Zoznam použitej literatúry</b>	<b>53</b>
<b>A</b>	<b>Zoznam platných zmlúv ČR</b>	<b>59</b>
<b>B</b>	<b>Prehľad leteckých spoločností</b>	<b>62</b>

# 1 Úvod a cieľ práce

Pojem dane je veľmi široký, možno si pod ním predstaviť daň z príjmu fyzických či právnických osôb, daň z pridanej hodnoty, spotrebnú daň, či nakoniec aj povinnosť podávania daňových priznaní. Problematika daní je považovaná za veľmi problémovú oblasť, a to prevažne z pohľadu medzinárodného dvojitého zdanenia, ktoré je pre štát veľmi škodlivé a nesie so sebou mnoho nevýhod. Dochádza k nemu vtedy, keď ten istý predmet zdanenia je podrobený zdaneniu v dvoch, no niekedy aj vo viacerých štátoch. Existujú však opatrenia, ktoré mu čiastočne alebo úplne predchádzajú. Tieto opatrenia sú uvedené v ZOZDZ, ktoré jednotlivé štáty medzi sebou uzavierajú podľa Modelovej zmluvy OECD. Aby nedochádzalo k dvojitému zdaneniu, vymedzuje Modelová zmluva práve jeden štát, ktorý má právo na zdanenie príslušných ziskov. Avšak Modelová zmluva je významná aj z pohľadu predchádzania daňovým únikom, či daňovej diskriminácii.

Letecká doprava je v súčasnosti definovaná ako najmladšia, najbezpečnejšia, a takisto je aj veľmi obľúbená, a to najmä preto, že poskytuje jej klientom vysoký komfort. V tejto oblasti pritom dochádza k neustálemu rozvoju, či už je to v technickom vybavení lietadiel, profesionalite personálu, alebo v stále sa rozrastajúcom počte nových leteckých spoločností, či nových letísk. Jej veľké pozitívum spočíva aj v prekonaní veľkej vzdialenosti za relatívne krátky čas. Taktiež poskytuje mnoho pracovných príležitostí a podieľa sa na vytváraní HDP.

Avšak z pohľadu generovania ziskov v danej oblasti, nie je vždy celkom jasné, kde sa tieto zisky vytvárajú a s tým súvisí aj skutočnosť, kde sa majú zdaňovať. Pravidlá zdanenia v oblasti medzinárodnej prepravy popisuje Čl. 8, Modelovej zmluvy OECD. Podľa príslušného článku, by sa mali zisky zdaňovať v tom zmluvnom štáte, kde sa nachádza skutočné vedenie danej spoločnosti.

Hlavnou náplňou bakalárskej práce je teda priblížiť spôsob zdanenia v oblasti leteckej dopravy a určiť, kam smerujú zisky u vybraných subjektov leteckých spoločností.

## 1.1 Cieľ práce

Cieľom práce je, na základe analýz reálnych dát vybraných spoločností poskytujúcich medzinárodnú leteckú prepravu a ich vlastníckych štruktúr, stanoviť štáty, kam smerujú generované zisky na základe ustanovení Čl. 8 ZOZDZ.

Aby práca naplnila daný cieľ, na jej začiatku je vykonaná analýza jednotlivých štatistík zo sveta leteckej dopravy. V tejto analýze je vymedzené, aké miesto zastupuje letecká doprava spomedzi ostatných druhov dopravy, ale aj prehľad najdôležitejších leteckých spoločností a letísk.

Ďalším krokom k naplneniu hlavného cieľa práce je analýza ZOZDZ, a to presnejšie Čl. 8, ktorý sa týka medzinárodnej dopravy. Analýza spočíva v porovnaní jednotlivých zmlúv, ktoré má ČR uzavreté s ostatnými štátmi, s Modelovou zmluvou OECD. Cieľom analýzy je predovšetkým zistiť, v čom sa jednotlivé zmluvy odlišujú, alebo či je v nich uvedené aj nejaké iné ustanovenie, ktoré sa v Modelovej zmluve nevyskytuje.

Poslednou fázou je analýza jednotlivých leteckých spoločností, pričom sa jedná len o české spoločnosti. V prvej časti analýzy je vykonaný rozbor základných finančných ukazovateľov príslušných spoločností a v jej druhej časti sú stanovené možnosti zdanenia týchto spoločností, a to na základe ich vlastníckych štruktúr. Úlohou analýzy je predovšetkým stanoviť, či letecké spoločnosti zdaňujú svoje zisky v mieste, kde majú svoje sídlo alebo naopak, si svoj zisk zdaňujú mimo štátu svojho sídla, teda v mieste zdroja generovania ziskov. V tom prípade je cieľom danej analýzy stanoviť cieľové štáty, kde sa príslušné zisky zdaňujú, v kontexte s obsahom Čl. 8 ZOZDZ.

## 2 Medzinárodná letecká doprava

V nasledujúcej kapitole je charakterizovaná letecká doprava, jej história a hlavné klady a zápory. Daná kapitola zhrňuje základné štatistiky o leteckej doprave, napr. o počte cestujúcich, najväčších leteckých spoločnostiach a letiskách, oblúbenosti jednotlivých dopráv, ale zahrňuje aj štatistiky o znečisťovaní ovzdušia jednotlivými druhmi dopravy.

### 2.1 Charakteristika

Letecká doprava, ktorá sa považuje za najmladšiu dopravu vôbec, sa radí medzi najbezpečnejšiu a najrýchlejšiu, spomedzi dopravy ľudí, tovaru a iných veľkých nákladov na veľké vzdialenosti. Zohráva dôležitú úlohu pri udržiavaní medzinárodných vzťahov medzi jednotlivými štátmi a má veľký význam aj vo svetovom obchode (Pruša, 2007).

Medzi najdôležitejšie medzinárodné organizácie leteckej dopravy patrí napr. IATA, ktorá zabezpečuje spoluprácu jednotlivých leteckých spoločností. Ďalšou významnou organizáciou je ICAO, ktorá sa sústreďí najmä na bezpečnosť a neustály rozvoj v civilnom letectve (Pruša, 2007).

Aj keď prešlo letectvo veľkým technickým pokrokom, následky leteckých nehôd sú katastrofálne. No nie vždy je na vine chyba v konštrukcii lietadla, často dochádza k nehodám práve kvôli zlyhaniu ľudskému faktoru (Smrž, 2010).

Pre leteckú dopravu sú predovšetkým veľkou hrozbou teroristické útoky. Avšak EÚ zavádza stále nové bezpečnostné opatrenia a obmedzenia pri odbavovaní na letisku a následne aj pri nástupe na palubu a samotnom lete. Letecké spoločnosti musia prísne dodržiavať tieto opatrenia, inak im bude zakázaná akákoľvek činnosť na území Európy. Letecké spoločnosti, ktoré majú tento zákaz sú na tzv. čiernej listine<sup>1</sup> (Evropská komise, 2014).

---

<sup>1</sup> (<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/PDF/?uri=OJ%3AL%3A2015%3A328%3AFULL&from=EN>)

## 2.2 História leteckej dopravy

V roku 1903 sa uskutočnili prvé lety motorovým lietadlom, a to bratmi Wrightovými. Odvtedy prešla letecká doprava veľkým technickým pokrokom, kde mala predovšetkým zásluhu 1. a 2. svetová vojna, kedy vo veľkom pribúdali letiská a vyrábali sa nové typy lietadiel. Čoraz viac pribúdalo leteckých spoločností v jednotlivých krajinách. Letecká doprava sa v jej počiatkoch pokladala za určitý luxus a vyznačovala sa poskytovaním kvalitných služieb (Bína, Šourek, Žihla, 2007).

Postupne sa prekonávala dlhšia vzdialenosť medzi miestom odletu a cieľom priletu. Zvyšovala sa tiež ponuka poskytovaných služieb leteckých spoločností, rásťol poskytovaný komfort v interiéri lietadiel a zvyšovali sa aj odborné znalosti a zručnosti personálu (Bína, Šourek, Žihla, 2007).

Veľký rozvoj nastal aj v navigačných systémoch, čo umožnilo pilotom väčší rozhľad a zaznamenanie približovania neznámych objektov v ich letovej dráhe. Globálne distribučné systémy sú dôležité najmä pre cestovné kancelárie, ktoré sú prostredníctvom nich prepojené s leteckými spoločnosťami, hotelmi a požičovňami áut. Umožňujú porovnávanie cien poskytovaných služieb od jednotlivých dodávateľov (Pruša, 2007).

## 2.3 Výhody a nevýhody leteckej dopravy

Výhodou leteckej dopravy je jej vplyv na vzájomnú spoluprácu medzi jednotlivými štátmi. Významne prospieva aj cestovnému ruchu, čo následne vedie aj k rastu ekonomiky štátu. Ďalšie pozitívum leteckej dopravy je, že prispieva k udržateľnosti rozvoja spoločnosti. Tento druh dopravy je zdrojom mnohých pracovných miest (Smrž, 2010).

Letecká doprava je preferovaná, pretože v porovnaní s ostatnými druhmi dopravy disponuje výhodami, ako sú napr. bezpečnosť, komfort, rýchlosť, no taktiež je cenovo dostupná aj pre nižšie vrstvy obyvateľstva, kde sú lacnejšie letenky poskytované hlavne nízkonákladovými spoločnosťami (Pruša, 2007).

Hoci sa letecká doprava považuje za najbezpečnejší druh dopravy, za jej negatívum sa považujú najmä hrozivé rozmery leteckých havárií. Za ďalšiu nevýhodu leteckej dopravy je považovaný viditeľný pokles kvality poskytovaných služieb, či meškanie letov, ktorých príčinou sú hlavne veľké preťaženia vzdušného priestoru (Evropská komise, 2014).

Najväčšou nevýhodou leteckej dopravy je závislosť od výkyvov počasia, politického a vojenského diania, ale patrí sem aj čiastočná závislosť od sezónnosti (Bína, Šourek, Žihla, 2007).

Ako ďalšiu nevýhodu možno uviesť znečisťovanie životného prostredia, a to hlavne vypúšťaním emisií, z ktorých sa môžu stať potenciálne zdroje skleníkových plynov. V porovnaní s ostatnými druhmi dopravy má však letecká doprava najmenší vplyv na znečistenie ovzdušia (Smrž, 2010).

Negatívum leteckej dopravy spočíva v spotrebe energií a neustálej výstavbe nových letísk, leteckých dráh, či prístávacích plôch. Pri leteckej doprave je aj vysoké riziko nehôd s nebezpečným nákladom (Smrž, 2010).

Odvetvie leteckej dopravy nie je veľmi atraktívne pre investorov. Nenaskytujú sa tu možnosti dosahovania horibilne vysokých ziskov. Preto investori využívajú odvetvie leteckej dopravy skôr pre zviditeľnenie sa (Pruša, 2007).

## 2.4 Štatistiky leteckej dopravy

Letecká doprava plní dôležitú úlohu čo sa týka ekonomiky štátu, a to hlavne z pohľadu zamestnanosti. Štatisticky je dokázané, že zamestnáva až 5,1 milióna zamestnancov na rôznych pozíciách. Jej podiel na vytváraní HDP v Európe je približne 2,4%.

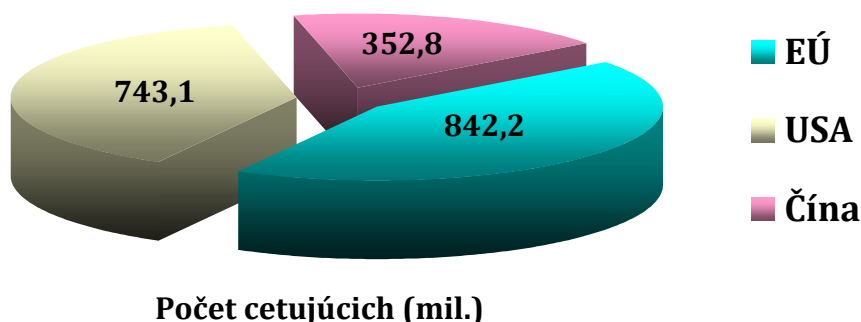
Do budúcnosti sa pre leteckú dopravu odhaduje rastúci trend, a to predovšetkým kvôli zlacneniu leteniek, čo sprístupnilo využívanie leteckých dopravných služieb pre všetky kategórie obyvateľov (Evropská komise, 2014).

### 2.4.1 Počet cestujúcich vo svete

Celkový počet cestujúcich v roku 2014 dosiahol v zóne EÚ celkom 879 miliónov. Oproti roku 2013 tak došlo k nárastu počtu cestujúcich o 4,4%.

Celosvetový počet cestujúcich v leteckej doprave sa v roku 2013 pohyboval okolo troch miliárd. V porovnaní s rokom 2012 tak letiská mohli zaznamenať nárast prepravy o 4,5%.

Ako možno vidieť v grafe č. 1, v roku 2013 celkový počet cestujúcich, ktorí využili služby leteckej dopravy v EÚ, dosiahol 842,2 milióna, pričom EÚ z celkovej leteckej dopravy predstavuje 27,9%. Jedná sa o nárast 1,7% v porovnaní s rokom 2012. V Spojených štátoch amerických, ktoré tvoria 24,6% medzinárodnej leteckej prepravy to bolo 743,1 milióna. Čína so svojim podielom 11,7% evidovala 352,8 milióna cestujúcich.



Graf 1 Prehľad počtu cestujúcich leteckej dopravy za rok 2013 v EÚ, USA a v Číne  
Zdroj: European Commission: Eurostat, 2015

Veľký pokles osobnej aj nákladnej leteckej dopravy nastal najmä na prelome rokov 2008 a 2009, keď vrcholila hospodárska a finančná kríza. Tento stav však netrval príliš dlho a do roku 2013 bolo opäť všetko tak, ako v predkrízovom období. V niektorých krajinách bol dokonca zaznamenaný vyšší počet cestujúcich leteckej dopravy ako v čase pred krízou (European Commission: Eurostat, 2015).



Z tabuľky č. 1 možno vidieť, že vyšší stav zaevidovala EÚ, Nemecko, Francúzsko a Taliansko. Naopak Veľká Británia, Španielsko, ale aj ČR zaznamenali v roku 2013 nižší stav ako v čase krízy.

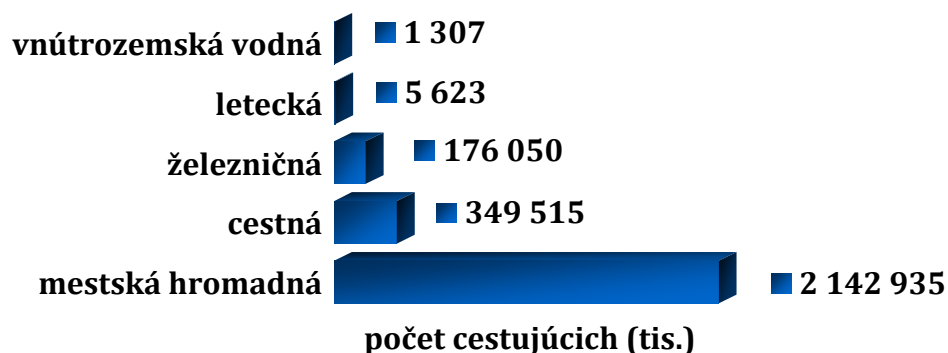
Tabuľka 1 Porovnanie počtu cestujúcich za rok 2008 a 2013 v krajinách s najfrekventovanejšou leteckou dopravou (pre porovnanie je uvedená aj ČR)

Názov štátu	Rok 2008	Rok 2013
<b>EÚ (28 štátov)</b>	799 024 981	842 219 926
<b>Veľká Británia</b>	213 888 122	210 468 756
<b>Nemecko</b>	165 758 846	180 781 589
<b>Španielsko</b>	161 400 952	157 731 973
<b>Francúzsko</b>	122 723 531	138 085 382
<b>Taliansko</b>	105 216 903	115 271 926
<b>Česká republika</b>	13 429 149	11 891 812

Zdroj: Eurostat, 2016

#### 2.4.2 Počet cestujúcich v ČR

Spomedzi jednotlivých druhov dopravy je v ČR najobľúbenejšia, z pohľadu počtu cestujúcich, mestská hromadná doprava. Hneď po nej nasleduje cestná, železničná, a letecká, čo je viditeľné aj na grafe č. 2. Za najmenej využívanú dopravu, sa považuje vnútrozemská vodná, ktorú v roku 2014 využilo len 1307 cestujúcich.



Graf 2 Podiel leteckej dopravy na celkovej doprave v ČR

Zdroj: Český štatistický úrad, 2016

#### 2.4.3 Prehľad medzinárodných leteckých spoločností

Za najväčšiu medzinárodnú leteckú spoločnosť sa z pohľadu počtu medzinárodných pasažierov považuje Ryanair, ktorá sídli v Dubline. Ako možno vidieť

z tabuľky č. 2, prináleží jej výrazné prvenstvo. Za ňou sa umiestnila britská letecká spoločnosť easyJet, za ktorou nasleduje nemecká letecká spoločnosť Lufthansa. Letecká spoločnosť Delta Air Lines, ktorej sídlo sa nachádza v USA, v štáte Georgia, sa pokladá za najmenšiu medzinárodnú leteckú spoločnosť.

Tabuľka 2 Najväčšie medzinárodné letecké spoločnosti za rok 2014

Názov leteckej spoločnosti	Počet cestujúcich (tis.)
<b>Ryanair</b>	86 370
<b>easyJet</b>	56 312
<b>Lufthansa</b>	48 244
<b>Emirates</b>	47 278
<b>British Airways</b>	35 364
<b>Air France</b>	31 682
<b>Turkish Airlines</b>	31 016
<b>KLM</b>	27 740
<b>United Airlines</b>	25 708
<b>Delta Air Lines</b>	24 243

Zdroj: airtravel.about.com, 2016

#### 2.4.4 Prehľad letísk

Prvenstvo v počte prepravených osôb medzi svetovými letiskami prináleží americkému letisku Hartsfield-Jackson Atlanta. Nasleduje čínske letisko a za ním veľmi známe letisko London Heathrow, nachádzajúce sa na západe Londýna vo Veľkej Británii. Toto letisko si drží prvenstvo v Európe. Viac detailov približuje tabuľka č. 3, uvedená nižšie.

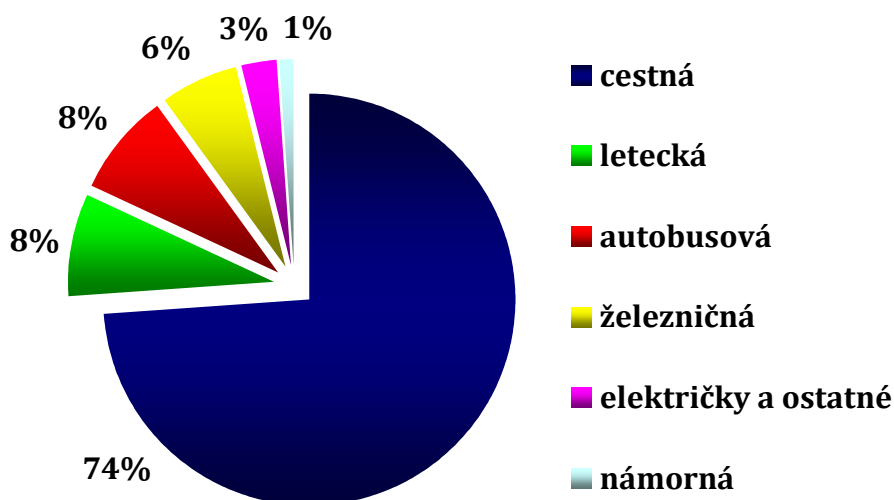
Tabuľka 3 Najväčšie svetové letiská za rok 2013

Názov štátu	Mesto	Počet cestujúcich (mil.)
<b>Spojené štáty americké</b>	Atlanta	94,4
<b>Čína</b>	Peking	83,7
<b>Londýn</b>	Hillingdon	72,4
<b>Japonsko</b>	Tokio	68,9
<b>Indonézia</b>	Jakarta	60,1
<b>Turecko</b>	Istanbul	51,3
<b>Južná Kórea</b>	Soul	41,7
<b>Austrália</b>	Sydney	38,3
<b>India</b>	Naí Dillí	36,7
<b>Brazília</b>	São Paulo	36,5

Zdroj: Eurostat, 2016

#### 2.4.5 Obľúbenosť jednotlivých dopráv

Najväčšiu časť z celkovej dopravy v EÚ, tvorí cestná doprava, ako to vyplýva aj z nižšie uvedeného grafu. Za ňou sú na rovnakom mieste umiestnené letecká a autobusová doprava. Tretie miesto prináleží železničnej doprave. Predposledné miesto tvorí metro, električky a ostatné vozidlá s dvomi kolesami. Za najmenej obľúbenú dopravu za považuje námorná doprava, ktorá tvorí z celkovej dopravy podľa kritéria obľúbenosti len necelé percento.



Graf 3 Podiel jednotlivých dopráv z celkovej dopravy v rámci EÚ

Zdroj: Evropská komise, 2014

#### **2.4.6 Celková doprava a znečistenie ovzdušia**

Podľa štatistík najväčšie znečistenie v rámci EÚ pripadá cestnej doprave, a to až 71%. Je to spôsobené tým, že sa radí medzi najpreferovanejšiu dopravu. Ná-mornej a leteckej doprave prináleží 14%. Vnútrozemská vodná doprava zaberá takmer 2%. Za dopravu, ktorá najmenej znečisťuje životné prostredie sa pokladá železničná doprava, a to len 1% (Evropská komise, 2014).

## 3 Dane

Dane sú vo všeobecnosti chápané ako povinná a nenávratná platba daňových poplatníkov štátu, a tieto platby sú určené zákonmi. Štát vymeriava výšku daní na základe príjmu fyzických a právnických osôb, a taktiež zdaneniu podliehajú aj všetky príjmy, ktoré plynú zahraničným osobám v danom štáte (Rylová, 2012).

Pre štát dane znamenajú najväčšiu položku príjmov pre štátny rozpočet. Daňové systémy si každý štát prispôsobuje podľa jeho potrieb, a tak vznikajú nesúlady medzi daňovými sústavami na medzinárodnej úrovni. Hlavný problém, ktorý vzniká pri týchto kolíziách je dvojité zdanenie. Mnoho daňových poplatníkov sa v rámci svojho daňového plánovania snaží vyhnúť dvojitému zdaneniu, a tak často dochádza k nelegálnym daňovým praktikám. K najčastejším patrí prevod zisku do krajín s nízkym alebo žiadnym zdanením pomocou prevodných cien, alebo zámerne znižovanie zisku za pomoci uvádzania falošných nákladov (Rylová, 2012).

Dane z pohľadu medzinárodnej leteckej prepravy osôb sú oslobodené od DPH. ZDPH vychádza zo Smernice<sup>2</sup>, ktorá bola niekoľkokrát novelizovaná a taktiež obsahuje ustanovenie týkajúce sa zvláštneho režimu pre zdanenie cestovných služieb, kde patrí aj doprava osôb. Podľa Čl. 48 tejto Smernice je miesto plnenia pre služby týkajúce sa dopravy osôb určené tam, kde sa uskutočňuje, a to podľa jej prepravnej vzdialenosti. Keďže táto Smernica nestanovuje členským štátom rovnaký spôsob zdanenia, dochádza k tomu, že každý štát má vlastný systém zdanenia cestovných služieb (Otavová, Dvořáková, Svoboda, 2012).

### 3.1 Problematika daňovej rezidencie

Daňový rezident je podľa ZOZDZ daňový poplatník, ktorý splňuje jedno z nasledujúcich kritérií v príslušnom štáte, a teda má v ňom:

- bydlisko,
- stály pobyt,

---

<sup>2</sup> Smernica Rady 77/388/EHS zo dňa 17.5.1977 o spoločnom systéme daní z pridanej hodnoty

- miesto vedenia podniku,
- alebo iné.

Pritom však platí, že mu musí daňová rezidencia vyplývať z legislatívy daného štátu (Sojka, 2013).

Daňový rezident je konkretizovaný v Čl. 4 Modelovej zmluvy OECD.

### 3.1.1 Fyzické osoby

Určenie daňovej rezidencie pri ZOZDZ je náročnejšie, pretože sa niekedy poplatník považuje za rezidenta v oboch zmluvných štátoch.

Preto sa zohľadňujú najmä tieto kritériá:

- a) Stály byt – teda miesto, kde sa poplatník dlhodobo zdržiava (prenajatý byt, vlastný dom a pod.). V tom prípade je poplatník rezidentom v štáte, kde sa nachádza stály byt.
- b) Stredisko životných záujmov – v prípade, že platca daní vlastní byt v oboch zmluvných štátoch, za rezidenta sa bude považovať v štáte, ku ktorému má užšie osobné a hospodárske vzťahy. Zohľadňuje sa hlavne, kde má poplatník rodinu, zamestnanie, miesto zriadenia bankových účtov, miesto, odkiaľ spravuje poplatník svoj majetok, ale aj kultúrne, športové aktivity atď. Existujú aj dosť bizarné kritériá, ako napr. určenie podľa miesta, kde chová poplatník svoje domáce zvieratá.
- c) Miesto obvyklého zdržiavania sa – vzniká najmä pri častom pobyte v príslušnom mieste kvôli plneniu pracovných povinností.
- d) Štátne občianstvo – v prípade, ak príslušná osoba zotrváva v oboch štátoch, alebo ani v jednom z nich, pokladá sa za rezidenta v tom štáte, ktorého je štátnym príslušníkom.
- e) Ak určenie rezidencie nie je možné z predchádzajúcich kritérií, nastáva prípad, kedy sa kompetentné úrady oboch zmluvných štátov dohodoria na riešení danej situácie (Sojka, 2013).

### 3.1.2 Právnické osoby

Určenie daňovej rezidencie právnickej osoby je zhodné s jej určením podľa zákona o dani z príjmu. Teda platí že právnická osoba je rezidentom v tom štáte, kde sa nachádza sídlo jej skutočného vedenia (Sojka, 2013).

## 3.2 Dvojité zdanenie

Dvojité zdanenie nastáva vtedy, keď platca dane zdaní predmet dane v tom istom daňovom období v dvoch, či viacerých krajinách, a to tou istou daňou alebo obdobného charakteru. Predmetom zdanenia je daň z príjmov alebo daň z majetku. Daňovník zdaňuje svoj zisk z povinnosti rezidenta v danom štáte, ak ten nezohľadní daň povinnú zo zdroja príjmov, a druhýkrát zaplatí daň v krajine, kde vytvoril daný zisk (Sojka, 2013).

Dochádza k tomu predovšetkým kvôli nezrovnalosti daňových pravidiel jednotlivých štátov. Kvôli tomu môžu nastať prípady, kedy niektorí daňoví poplatníci sú daňami nadmerne zaťažení a iní naopak, svoje zisky zdaňujú na veľmi nízkej hranici, alebo ich nezdaňujú vôbec. A to je spôsobené tým, že sa plateniu daní úspešne vyhýbajú, a teda si prenášajú svoje zisky do daňových rajov, kde je veľmi malé alebo žiadne daňové zaťaženie. Jediným spôsobom ako zabrániť dvojitému zdaneniu je to, aby štáty spolu úzko spolupracovali a rešpektovali vzájomne svoje daňové pravidlá (Rylová, 2009).

Avšak existujú ZOZDZ, ktoré medzi sebou uzavierajú dva alebo viacero štátov. Sú v nich presne vymedzené pravidlá, ako, kde a v akej výške sa budú príjmy daňového poplatníka zdaňovať. Pokiaľ ich štáty medzi sebou neuzavrú, tak dochádza neustále ku vzájomnej konfrontácii jednotlivých štátnych daňových pravidiel (Sojka, 2013).

Štáty medzi sebou súperia, aby dostali do svojho štátneho rozpočtu čo najviac financií. Rozhodnutie jednej vlády môže ovplyvniť rozhodnutia ostatných štátov pri tvorbe vlastných daňových sústav, ako napr. pri nastavení výšky sadzieb daní (Rylová, 2009).

Daňoví poplatníci môžu na jeho zmiernenie použiť metódu zápočtu dane alebo vyňatia príjmov, avšak nemôžu si medzi nimi vybrať, to im určujú ZOZDZ (Sojka, 2013).

Medzinárodné dvojité zdanenie môžu spôsobiť dve príčiny:

- daňoví poplatníci sú v rámci dane z príjmu považovaní za daňového rezidenta vo viacerých štátoch,
- daňový poplatník je považovaný za platcu daní z povinnosti zdroja príjmov a prihliada sa naň ako na daňového nerezidenta, a zároveň štát, kde má daňový poplatník bydlisko, na túto daň neprihliada, takže daňovník musí zaplatiť aj daň z povinnosti rezidencie.

Dvojité zdanenie nesie pre štát mnoho nevýhod. Hlavnými z nich sú strata atraktívnosti pre podnikateľov, strata záujmu o investovanie, ale aj spomaľovanie hospodárskeho rastu krajiny. Spôsobuje taktiež zaostávanie ekonomiky štátu a následne nastávajú problémy pri nadväzovaní spolupráce s ostatnými štátmi (Rozehnalová a kolektív, 2010).

### **3.3 Delenie medzinárodného dvojitého zdanenia**

Rozlišujú sa dva základné druhy dvojitého zdanenia, ktorými sú ekonomické a právne dvojité zdanenie.

K právnemu dvojitému zdaneniu dochádza vtedy, keď ten istý zisk u jedného daňového poplatníka podlieha zdaneniu ako v štáte jeho rezidencie, tak aj v štáte zdroja jeho zisku. Pritom sa jedná o rovnaké daňové obdobie a taktiež aj o rovnaký predmet dane. Na čiastočné odstránenie tohto druhu dvojitého zdanenia je účelné uzatváranie ZOZDZ medzi jednotlivými štátmi.

Ekonomické dvojité zdanenie, pri ktorom sa tiež jedná o rovnaký predmet dane, spočíva v tom, že dva alebo viac štátov zdaňujú rovnaký zisk, ale u rôznych daňových poplatníkov. Ekonomickému dvojitému zdaneniu sa na rozdiel od právneho, nedá predísť prostredníctvom uzatvárania ZOZDZ (Sojka, 2013).



### 3.4 Opatrenia proti dvojitému zdaneniu

Základné opatrenia na zamedzenie dvojitého zdanenia možno členiť nasledovne:

- vnútroštátne,
- medzinárodné.

#### 3.4.1 Vnútroštátne opatrenia

Vnútroštátne opatrenia, nazývané aj jednostranné, sú ponechané zákonu príslušného štátu. Prostredníctvom týchto opatrení upravuje každý štát obecnú a samostatne problematiku dvojitého zdanenia. Veľká nevýhoda pri týchto opatreniach vzniká predovšetkým kvôli ich obecnému definovaniu, kedy nedokážu reagovať na všetky špecifiká medzinárodného obchodu, ktoré sú v jednotlivých štátoch rozdielne. Tieto opatrenia sa dajú takisto ľahko zneužiť, čo by ďalej poviedlo až k daňovým únikom (Rozehnalová a kolektív, 2010).

#### 3.4.2 Medzinárodné opatrenia

Typickým dvojstranným opatrením na zamedzenie dvojitého zdanenia je uzatvorenie ZOZDZ medzi dvoma alebo aj viacerými štátmi.

V rámci medzinárodných opatrení sa vyskytujú dve metódy využívané na odstránenie právneho dvojitého zdanenia. Jedná sa pritom o metódu zápočtu dane a metódu vyňatia príjmov.

V prípade ak sa príjem toho istého daňového poplatníka zdaňuje v štáte jeho rezidencie a zároveň v štáte zdroja jeho príjmu, tak v prípade metódy zápočtu dane sa jeho daňová povinnosť znižuje o daň, ktorá mu vyplýva zo štátu zdroja príjmu. Môže byť však znížená najviac vo výške dane, ktorá daňovému poplatníkovi vyplýva zo štátu zdroja príjmu.

Druhou metódou na odstránenie dvojitého zdanenia je vyňatie príjmov. Táto metóda je menej používaná. Dochádza k nej vtedy, keď sa do daňového základu rezidenta nezahrnú príjmy zo štátu zdroja. Takýto postup sa nazýva úplné vyňatie príjmov (Rozehnalová a kolektív, 2010).

## 4 Modelová zmluva OECD

V tejto kapitole je uvedený historický vývoj Modelovej zmluvy OECD a dôvody jej významnosti a dôležitosti. Taktiež je tu definovaný Čl. 8 tejto zmluvy, ktorý vymedzuje spôsob zdanenia v medzinárodnej preprave.

### 4.1 História Modelovej zmluvy OECD

Prvá zmienka o zamedzení dvojitého zdanenia pochádza z roku 1955, keď OEEC, vydala prvé odporúčanie týkajúce sa tejto problematiky. V roku 1928 sa vďaka práci Lige národov vytvoril prvý model bilaterálnej dohody.

Dôležitý pokrok nastal 30. júla 1963, kedy rada OECD prijala odporúčania týkajúce sa zamedzenia dvojitého zdanenia. Následne boli vlády jednotlivých členských štátov vyzvané k tomu, aby postupovali podľa daných odporúčaní pri uzatváraní zmlúv medzi sebou. V roku 1977 došlo k inovácii týchto odporúčaní vrátane komentárov (Nerudová, 2008).

V roku 1979 bola prijatá Modelová zmluva OSN v Ženeve medzi rozvojovými štátmi. Jej publikácia bola vydaná v roku 1980 (Nerudová, 2008).

Hlavný rozdiel medzi Modelovými zmluvami OECD a OSN je ten, že Modelová zmluva OSN prihliada viac na zdanenie príjmov v štáte zdroja a Modelová zmluva OECD je viac naklonená k zdaneniu príjmov v tom štáte, kde má daňovník bydlisko. Pri uzatvorení takýchto zmlúv je zohľadnená len jedna daň, a teda nedochádza k dvojitému zdaneniu (Nerudová, 2008).

Modelová zmluva OECD po svojom rozšírení nadobudla platnosť aj pre nečlenské štáty. Odvtedy bola vzorová zmluva pravidelne obnovovaná zakaždým, keď sa vytvorili nové daňové pravidlá. Tie vznikali hlavne kvôli neustálemu vývoju globálnej ekonomiky (Nerudová, 2008).

Najnovšia verzia Modelovej zmluvy pochádza z roku 2014.

## 4.2 Význam Modelovej zmluvy OECD

Hlavný význam Modelovej zmluvy OECD spočíva v tom, aby sa predchádzalo dvojitému zdaneniu. Dvojité zdanenie nastáva vtedy, keď zisk spoločností býva zdaňovaný dvakrát v dvoch rozdielnych zemiach. Cieľom zmluvy je tomu zabrániť a teda priamo určiť pravidlá zdanenia, aby sa zisk zdanil len v jednom štáte. Ďalším cieľom zmluvy je predchádzať daňovým únikom a daňovej diskriminácii (Nerudová, 2008).

Hlavné postavenie prináleží ZOZDZ, až potom nastupujú daňové zákony štátu. Modelová zmluva OECD avšak nestanovuje daňovým poplatníkom iné zákony než tie, ktoré sú uvedené v daňovej sústave štátu, ani im nemôže stanoviť viac daní, než je ich daňová povinnosť (Rylová, 2009).

Členské štáty nemajú právo priamo zasahovať alebo meniť Modelovú zmluvu OECD, avšak majú právo poznámok či komentárov (Rylová, 2009).

Členské krajiny OECD uzatvárajú medzi sebou bilaterálne dohody, ktoré sú založené na tejto Modelovej zmluve. Musia sa riadiť pravidlami, ktoré sú v nej ustanovené. Vďaka zmluve sa uľahčilo uzatváranie zmlúv medzi štátmi.

Prvé zmluvy začala ČR uzatvárať ešte ako Československo, a to v 70. rokoch. So Slovenskom uzavrela vzájomnú zmluvu v roku 2003 (Rylová, 2009).

ČR má v súčasnosti uzavretých 85 zmlúv s ostatnými členskými aj nečlenskými štátmi, vid' príloha č. 1.

## 4.3 Modelová zmluva OECD – Článok 8

Čl. 8 Modelovej zmluvy OECD o zamedzení dvojitého zdanenia obsahuje štyri odseky, ktoré sú v nasledujúcom znení:

1) *„Zisky z prevádzkovania lodí alebo lietadiel v medzinárodnej doprave podliehajú zdaneniu len v tom zmluvnom štáte, v ktorom sa nachádza miesto skutočného vedenia podniku.*

2) Zisky z prevádzkovania člnov vo vnútrozemskej vodnej doprave podliehajú zdaneniu len v tom zmluvnom štáte, v ktorom sa nachádza miesto skutočného vedenia podniku.

3) Ak miesto skutočného vedenia námorného podniku alebo podniku, ktorý sa zaoberá vnútrozemskou vodnou dopravou, je na palube lodi alebo člnu považuje sa za umiestnené v zmluvnom štáte, v ktorom sa nachádza domovský prístav lode alebo člnu, ak nie je taký domovský prístav v zmluvnom štáte, ktorého je prevádzkovateľ lode alebo člna rezidentom.

4) Ustanovenie odseku 1 platí rovnako pre zisky z účasti na poolu, spoločnom prevádzkovaní alebo medzinárodnej prevádzkovej organizácii“ (Modelová zmluva, 2014).

V rámci Čl. 8 Modelovej zmluvy OECD je nutné zohľadniť nasledujúcu skutočnosť (neoficiálny preklad): „Modelová zmluva OECD sa vzťahuje na prevádzkovanie lodí alebo lietadiel v medzinárodnej doprave. Znamená to akúkoľvek dopravu loďou alebo lietadlom prevádzkovanú podnikom, ktorý má miesto svojho skutočného vedenia v jednom zmluvnom štáte, okrem prípadov, kedy je loď alebo lietadlo prevádzkované len medzi miestami v druhom zmluvnom štáte. Preto, pokiaľ je loď alebo lietadlo umiestnené v druhom zmluvnom štáte a neprekračuje hranice, Modelová zmluva OECD neplatí“ (Lang, 2012, s. 93).<sup>3</sup>

Podľa odseku 1, by mali byť zisky zdanené v štáte, v ktorom sa nachádza sídlo, a teda skutočné vedenie príslušného podniku. Avšak môže nastať prípad, že samotný podnik nemá rezidenciu v danom štáte, a preto niektoré štáty uprednostňujú, aby výlučné právo na zdanenie ziskov prináležalo štátu rezidencie (Nerudová, 2009).

---

<sup>3</sup> Originálne znenie: OECD Model applies to the operation of ships or aircraft in international traffic. It means any transport by a ship or aircraft operated by an enterprise that has its place of effective management in a contracting state, except when the ship or aircraft is operated solely between places in the other contracting state. Therefore, if the ship or aircraft is located in the other contracting state and is not crossing borders, OECD Model does not apply.

## 5 Metodika práce

V druhej kapitole bakalárskej práce je charakterizovaná letecká doprava, v rámci ktorej je uvedená aj jej stručná história. Taktiež je v nej vykonaná analýza jednotlivých štatistík, ktoré sa týkajú leteckej dopravy, najmä zadefinovanie najväčších svetových letísk, ale aj svetových leteckých spoločností. Uvedené sú aj štatistiky, v ktorých krajinách sa vyskytuje najväčší počet cestujúcich a akú časť predstavuje letecká doprava z celkovej dopravy. Vybrané štatistiky sú čerpané predovšetkým z webovej stránky Eurostatu.

V tretej kapitole je definovaná problematika daní, pričom je uvedená charakteristika dvojitého zdanenia, opatrenia, ktoré mu majú brániť a jeho základné členenie. V štvrtej kapitole je charakterizovaná Modelová zmluva OECD, jej vznik a taktiež je tu opísaný Čl. 8 o medzinárodnej doprave.

V teoretickej časti práce sú uplatnené metódy klasifikácie, deskripcie, syntézy, pričom boli využité zdroje uvedené v zozname použitej literatúry, táto časť zároveň uzatvára teoretickú časť bakalárskej práce.

Nasleduje praktická časť práce, ktorá pozostáva z dvoch kapitol. Prvá časť praktickej práce je vykonaná v kapitole č. 6. Jej základom je analýza, ktorá sa týka Čl. 8 ZOZDZ. Pritom spracovávané údaje pochádzajú zo zmlúv, ktoré má ČR uzavreté s jednotlivými krajinami. Daná analýza spočíva v porovnaní celkovo 85-tich zmlúv s Modelovou zmluvou OECD. Na základe využitia metódy dedukcie sú zhrnuté základné výsledky príslušnej analýzy, pričom bola dôležitá ich jednotlivá klasifikácia. Predovšetkým, ktoré štáty majú určené ako miesto zdanenia štát rezidencie, ktoré štáty majú určený štát zdroja generovania ziskov a nakoniec aj štáty, ktorých zdanenie je určené v oboch, teda v mieste rezidencie aj v mieste zdroja.

Druhú časť praktickej časti tvorí analýza leteckých spoločností, ktorá je uvedená v kapitole č. 7. V podkapitole 7.1 je vykonaný rozbor finančných ukazovateľov všetkých 20-tich českých leteckých spoločností. Finančné údaje pochádzajú z databázy Amadeus, ktorá sústreďuje množstvo informácií o jednotlivých firmách.

Podkapitola 7.2 obsahuje analýzu vybraných českých leteckých spoločností. Na základe ich vlastníckych štruktúr, ktoré pochádzajú taktiež z databázy Amadeus, sú vybrané štyri české letecké spoločnosti. Po postupnej indukcii týchto leteckých spoločností, je vykonaná metóda dedukcie, po ktorej sa určia cieľové štáty, do ktorých pravdepodobne smerujú zisky jednotlivých leteckých spoločností.

V poslednej časti práce je uvedená diskusia a záver, v ktorých sú zhrnuté zistené skutočnosti o skúmanej oblasti.

## 6 Analýza Článku 8 zmlúv ČR o zamedzení dvojitého zdanenia

V nasledujúcej časti práce je uvedená analýza jednotlivých zmlúv, ktoré ČR uzavrela s ostatnými štátmi, za účelom zamedzenia dvojitého zdanenia. Zmluvy týchto štátov sú jednotlivo podelené do príslušných tabuliek a pre jednoduchosť je text v zmluvách pridelený určitému kódu. Analýza pritom vychádza z najnovšej verzie Modelovej zmluvy OECD, a to z roku 2014.

Kód A obsahuje približne nasledujúci text:

V odseku 1, kde sú zisky zdaňované v štáte rezidencie:

„Zisky z prevádzkovania lodí alebo lietadiel v medzinárodnej doprave podliehajú zdaneniu len v tom zmluvnom štáte, v ktorom sa nachádza miesto skutočného vedenia podniku.“

Alebo je odsek 1 v znení, že sa zisky z prevádzkovania lodí alebo lietadiel zdaňujú len v štáte zdroja. Príslušný odsek je v tabuľke označený ako A\*:

„Zisky podniku jedného zmluvného štátu z prevádzkovania lodí alebo lietadiel v medzinárodnej doprave podliehajú zdaneniu len v tomto zmluvnom štáte.“

V odseku 2:

„Zisky z prevádzkovania člnov vo vnútrozemskej vodnej doprave podliehajú zdaneniu len v tom zmluvnom štáte, v ktorom sa nachádza miesto skutočného vedenia podniku.“

V odseku 3:

„Ak miesto skutočného vedenia námorného podniku alebo podniku, ktorý sa zaoberá vnútrozemskou vodnou dopravou, je na palube lodi alebo člnu, považuje sa za umiestnené v zmluvnom štáte, v ktorom sa nachádza domovský prístav lode alebo člnu, ak nie je takýto domovský prístav v zmluvnom štáte, ktorého je prevádzkovateľ lode alebo člnu rezidentom.“

Pri danom odseku bola vo väčšine prípadov vynechaná fráza, že sa daný podnik zaoberá vnútrozemskou vodnou dopravou.

V odseku 4:

„Ustanovenie odseku 1 platí rovnako pre zisky z účasti na poolu, spoločnej prevádzke alebo medzinárodnej prevádzkovej organizácii.“

Pri tomto odseku dochádza k určitým odchýlkam, kedy sa v texte odseku 4, Čl. 8 uvádza viac vymenovaných odsekov ako len jeden. V tabuľkách bude uvedený buď obecný kód A, alebo k nemu ešte jedno z nasledujúcich písmen:

- a) odsek 1 a 2,
- b) odsek 1 až 3,
- c) odsek 1 a 3.

Kód B znamená, že sa daný odsek v Čl. 8 príslušnej zmluvy vôbec nenachádza.

Kód C znamená, že Čl. 8 je rozšírený o nájomné z lodí alebo lietadiel, pričom nie je definované, či s posádkou alebo bez nej. Taktiež v danom odseku nie sú spomínané ani zisky z prenájmu, údržby, či z používania prepravných kontajnerov.

No v niektorých zmluvách je presne zadefinované o aké zisky sa jedná, takže v tabuľke okrem obecného kódu C, budú uvedené písmená „a“, „b“, „c“ podľa nasledujúceho textu:

- a) „zisky z prenájmu lodí a lietadiel bez posádky,
- b) zisky poberané z prenájmu lodí alebo lietadiel vrátane posádky,
- c) zisky z používania, údržby alebo prenájmu kontajnerov používaných pre prepravu tovaru.“

Pri danom odseku sa vyskytujú určité výnimky, kedy je ďalej uvedené, že „takýto prenájom je náhodný alebo doplnkový vo vzťahu k prevádzkovaniu lodí alebo lietadiel.“ V niektorých zmluvách je tiež uvádzané, že pre tieto zisky platí ustanovenie odseku 1.

## 6.1 Prehľad analýz Článku 8

V tejto časti práce nasleduje podrobná analýza ZOZDZ. Najdôležitejšie a prvé kritérium pri zostavovaní jednotlivých tabuliek bolo, či spoločnosti, ako je uvedené aj v Modelovej zmluve OECD, zdaňujú svoje zisky len v štáte rezidencie, alebo naopak



je zdanenie určené v štáte zdroja. V niektorých článkoch zmlúv sa vyskytovali aj prípady, kedy sa zisky zdaňovali v oboch spomínaných štátoch.

Jediný štát, ktorý nemá ustanovený Čl. 8 o medzinárodnej doprave je Nigéria. Namiesto medzinárodnej dopravy, Čl. 8 pojednáva o združených podnikoch.

### 6.1.1 Zisky zdaňované v štáte rezidencie

Tabuľka č. 4 obsahuje štáty, ktoré majú Čl. 8 o medzinárodnej doprave v zmluvách identický s Modelovou zmluvou OECD. U týchto štátov platí, že zisky poberané z medzinárodnej dopravy sú zdaňované len v štáte rezidencie, teda v štáte, kde sa nachádza skutočné sídlo podniku.

Tabuľka 4 Štáty, ktorých zmluvy sú identické s Modelovou zmluvou OECD

Odsek 1	Odsek 2	Odsek 3	Odsek 4
A	A	A	A
<b>Zmluvný štát</b>			
<b>Francúzsko, Švajčiarsko, Tunis, Vietnam</b>			
<b>Maďarsko<sup>1</sup></b>			
<b>Bosna a Hercegovina<sup>2</sup>, Luxembursko<sup>2</sup>, Rumunsko<sup>2</sup>, Slovensko<sup>2</sup>, Srbsko a Čierna Hora<sup>2</sup></b>			
<b>Výnimky</b>			
<b>Holandsko</b>	A	A	A B
<b>Chorvátsko</b>	A	A	A A – a
<b>Nemecko</b>	A	A	A A – b
<b>Poľsko<sup>1</sup>, Rusko, Ukrajina<sup>1</sup></b>	A	A	B A

Poznámka: 1 = v odseku 1 je okrem lodí a lietadiel ustanovená aj cestná doprava;  
2 = v odseku 1 je okrem lodí a lietadiel ustanovená cestná aj železničná doprava

V prípade Holandska, Poľska, Ruska a Ukrajiny možno vidieť, že majú 3 odseky rovnaké ako Modelová zmluva OECD. Jeden odsek je však v zmluve úplne vynechaný. Holandsko má v zmluve vynechaný odsek, ktorý pojednáva o ziskoch „z účasti na poolu, spoločnej prevádzke alebo medzinárodnej prevádzkovej organizácii“. V zmluve s Poľskom, Ruskom a Ukrajinou je vynechaný odsek 3, ktorý je zameraný na skutočnosť, kedy je miesto vedenia podniku na palube lodi alebo člunu.

Taktiež sa od Modelovej zmluvy OECD odkláňajú štáty Bosna a Hercegovina, Luxembursko, Rumunsko, Slovensko, Srbsko a Čierna Hora, ktoré majú v odseku 1 okrem lietadiel a lodí ustanovenú aj cestnú alebo železničnú dopravu.

Chorvátsko a Nemecko sa odchyľujú od Modelovej zmluvy OECD len tým, že v odseku 4 majú okrem uvedeného odseku 1 aj ďalšie, a to v prípade Chorvátska odsek 1 a 2 a v prípade Nemecka je to odsek 1, 2 a 3.

Z analýzy Čl. 8 vyplynulo, že Francúzsko má v zmluve pridaný nový odsek, ktorý pojednáva o profesijnej dani. V prípade Ukrajiny je v zmluve ustanovený odsek o ziskoch poberaných z prenájmu lodí alebo lietadiel, či z používania prepravných kontajnerov.

Z danej analýzy možno vyvodiť záver, že len málo štátov má uzavreté zmluvy presne podľa Modelovej zmluvy OECD. Možno sem zaradiť len štyri štáty, ktorými sú Francúzsko, Švajčiarsko, Tunis a Vietnam. No pri Francúzsku sa vyskytuje už spomínaná odchýlka, kedy je v zmluve ustanovený ďalší odsek. V prípade ďalších štátov je na rozdiel od Modelovej zmluvy uvedená v odseku 1 buď cestná alebo železničná doprava.

Tabuľka č. 5 zahŕňa štáty, v ktorých zmluvách chýba odsek 2, ktorý pojednáva o ziskoch z prevádzkovania člnov, kedy je ich zdanenie určené len v štáte rezidence. Zvyšné 3 odseky Čl. 8 sú rovnaké alebo obsahujú približne rovnaký text ako je uvedený v Modelovej zmluve OECD. Taktiež ako v predchádzajúcej tabuľke je v zmluvách jednotlivých štátov, pridaná v odseku 1 aj cestná a železničná doprava.

Tabuľka 5 Štáty, v ktorých zmluvách chýba odsek 2 a zvyšné 3 odseky sú rovnaké alebo podobné s Modelovou zmluvou OECD

Odsek 1	Odsek 2	Odsek 3	Odsek 4
A	B	A	A
<b>Zmluvný štát</b>			
<b>Bahrajn, Barbados, Brazília, Cyprus, Čína, Egypt, Etiópia, Gruzínsko, Írsko, Island, KLDK, Kuvajt, Lichtenštajnsko, Maroko, Pakistan, Portugalsko, Rakúsko, SAE, Saudská Arábia, Sýria, Španielsko, Švédsko, Taliansko, Veľká Británia, Venezuela</b>			
<b>Albánsko<sup>1</sup>, Izrael<sup>1</sup></b>			
<b>Belgicko<sup>2</sup>, Libanon<sup>2</sup>, Macedónsko<sup>2</sup>, Mongolsko<sup>2</sup>, Slovinsko<sup>2</sup>, Tadžikistan<sup>2</sup></b>			

Poznámka: 1 = v odseku 1 je okrem lodí a lietadiel ustanovená aj cestná doprava;

2 = v odseku 1 je okrem lodí a lietadiel ustanovená aj cestná a železničná doprava

Tabuľka č. 6 zahŕňa štáty, ktoré majú odsek 1 o určení, kde sa zdania zisky z prevádzkovania lodí a lietadiel, a odsek 4 o ziskoch „z účasti na poolu, spoločnej prevádzke alebo medzinárodnej prevádzkovej organizácii“, identický s Modelovou zmluvou OECD. Odseky 2 a 3 nie sú v zmluvách vôbec ustanovené. Odsek 2 pritom pojednáva o zdanení ziskov z prevádzkovania člnov, a odsek 3 popisuje skutočnosť, kedy je miesto vedenia podniku na palube lodi alebo člnu.

Tabuľka 6 Štáty, v ktorých zmluvách sú odseky 1 a 4 rovnaké ako v Modelovej zmluve OECD, pričom odseky 2 a 3 sú v nej vynechané

Odsek 1	Odsek 2	Odsek 3	Odsek 4
A	B	B	A
<b>Zmluvný štát</b>			
<b>Dánsko, Grécko, Jordánsko, Kazachstan, Kolumbia, Mexiko</b>			
<b>Arménsko<sup>1</sup>, Moldavsko<sup>1</sup>, Turecko<sup>1</sup></b>			
<b>Výnimky</b>			
<b>Nórsko</b>	A	B	B
			A - c

Poznámka: 1 = v odseku 1 je okrem lodí a lietadiel ustanovená aj cestná a železničná doprava

Arménsko, Moldavsko a Turecko majú opäť v odseku 1 ustanovené, že zisky môžu okrem prevádzkovania lodí a lietadiel pochádzať aj z cestnej a železničnej dopravy.

Výnimku tvorí Nórsko, kde v odseku 4 je okrem uvedeného odseku 1 v texte, aj odsek 1 a 3.

### 6.1.2 Zisky zdaňované v štáte zdroja

Tabuľka č. 7 zahŕňa štáty, v ktorých zisky z prevádzkovania lodí alebo lietadiel sú zdaňované jedine v štáte zdroja.

Tabuľka 7 Štáty, v ktorých zmluvách sú zisky zdaňované v štáte zdroja

Odsek 1	Odsek 2	Odsek 3	Odsek 4
A*	B	B	A
<b>Zmluvný štát</b>			
<b>Azerbajdžan, Estónsko, JAR, Fínsko, Hongkong, Indonézia, India, Litva, Lotyšsko, Malajzia, Panama, USA</b>			
<b>Malta<sup>1</sup></b>			
<b>Bulharsko<sup>2</sup></b>			
<b>Výnimky</b>			
<b>Bielorusko<sup>2</sup>, Kórejská republika</b>	A*	A	B
<b>Japonsko, Uzbekistan<sup>2</sup></b>	A*	B	B
			A – a

Poznámka: 1 = v odseku 1 je okrem lodí a lietadiel ustanovená aj cestná doprava;

2 = v odseku 1 je okrem lodí a lietadiel ustanovená aj cestná a železničná doprava

Väčšina štátov v danej tabuľke majú odsek 1 v znení, že zisky z medzinárodnej dopravy sú zdaňované len v štáte zdroja. Odsek 2 o zdanení ziskov z prevádzkovania člnov, je vynechaný úplne, až na jednu výnimku, ktorou je Kórejská republika. Všetky uvedené štáty majú odsek 3, v ktorom sa pojednáva o situácii, kedy je sídlo podniku na palube lodi alebo člnu, taktiež úplne vynechaný. Odsek 4 o ziskoch „z účasti na poolu, spoločnej prevádzke a medzinárodnej prevádzkovej organizácii“, majú definovaný všetky štáty presne podľa Modelovej zmluvy OECD.

Takisto sa tu vyskytujú určité výnimky, kde možno spomenúť Maltu, ktorá má v zmluve v odseku 1 zahrnutú aj cestnú dopravu. V štátoch Bulharsko, Bielorusko či Uzbekistan je v odseku 1 okrem cestnej dopravy navyše zahrnutá aj železničná doprava.

Štáty, ako sú Japonsko a Uzbekistan, majú na rozdiel od iných štátov v tabuľke uvedené v odseku 4, že „pre zisky z účasti na poolu, spoločnej prevádzke alebo medzinárodnej prevádzkovej organizácii“ platia okrem ustanovení odseku 1 aj ustanovenia odseku 2.

### 6.1.3 Zisky zdaňované v oboch štátoch

Tabuľka č. 8 obsahuje štáty, pri ktorých sa zisky jednotlivých spoločností musia zdaňovať ako v štáte rezidencie, tak aj v štáte zdroja. V takomto prípade dochádza k dvojitému zdaneniu, kedy sa často využívajú metódy, ktoré mu čiastočne alebo úplne predchádzajú. Prvou z nich je metóda vyňatia príjmov a to druhou je metóda zápočtu dane.

Tabuľka 8 Štáty, v ktorých zmluvách sú zisky zdaňované aj v štáte rezidencie aj v štáte zdroja

Zmluvný štát	Odsek 1	Odsek 2	Odsek 3	Odsek 4
<b>Austrália, Kanada, Nový Zéland</b>	A	B	B	A - a
<b>Filipíny<sup>1</sup>, Singapur<sup>1</sup></b>	A	B	A	A - a
<b>Srí Lanka<sup>1</sup></b>	A	B	B	B
<b>Thajsko<sup>1</sup></b>	A*	B	B	A - a

Poznámka: 1 = zmluva obsahuje obmedzenia na tú daň, ktorá sa zdaní v štáte zdroja; Thajsko v odseku 1 nemá ustanovené lode

V niektorých zmluvách sa vyskytujú určité obmedzenia na daň, ktorá sa zdaňuje v štáte zdroja, pričom zisky zdaňované v štáte rezidencie nepodliehajú žiadnemu zvláštnemu režimu. Tieto obmedzenia sa vyskytujú v štátoch, ako sú Filipíny, Singapur, Srí Lanka a Thajsko.

V zmluve štátu Filipíny je ustanovené, že daň uložená v štáte zdroja nepresiahne 1,5% hrubých príjmov, ktoré sú poberané v danom štáte. Ďalej tiež, že nepresiahne „najnižšiu sadzbu, ktorá môže byť uložená na zisky rovnakého druhu, ktoré poberá za podobných okolností rezident tretieho štátu.“

Štáty Singapur, Srí Lanka a Thajsko majú odsek o obmedzení dane v štáte zdroja v podobnom znení. Odsek v zmluve štátu Singapur určuje, že daň uložená na zisky z prevádzkovania lodí alebo lietadiel v štáte zdroja „bude znížená o čiastku rovnajúcu sa 50% takejto dane.“

Srí Lanka má v danom odseku ustanovené, že daň, v druhom zmluvnom štáte bude znížená o 50%. Pričom druhým zmluvným štátom je myslený štát zdroja. Podobný odsek je ustanovený aj v zmluve s Thajskom.

#### 6.1.4 Štáty so špecifikami

V tabuľke č. 9 sú zahrnuté štáty, ktoré majú v zmluvách ustanovený text vysvetlený v kóde C o prenájme. K tomuto kódu sú jednotlivo pridelené písmená, kde písmeno „a“ zahŕňa zisky z prenájmu lodí a lietadiel bez posádky, písmeno „b“ zase zisky vrátane posádky a posledné písmeno „c“ zahŕňa zisky z používania, prenájmu alebo údržby kontajnerov, ktoré sú využívané k preprave tovaru.

V niektorých zmluvách je v tomto odseku ďalej uvedené, že to platí len vtedy, ak je tento prenájom náhodný alebo doplnkový v spojitosti s prevádzkovaním lodí alebo lietadiel.

Tabuľka 9 Štáty, ktoré majú v zmluve ustanovenie o ziskoch z prenájmu lodí, lietadiel alebo prepravných kontajnerov

Zmluvný štát	Poznámka
<b>Írsko, Izrael</b>	C
<b>Poľsko<sup>1</sup></b>	C – a
<b>India, Francúzsko<sup>1</sup>, Maroko<sup>1</sup></b>	C – c
<b>Azerbajdžan, Kanada, Kuvajt<sup>2</sup>, Lichtenštajnsko<sup>1</sup>, Moldavsko, Singapur, Turecko<sup>2</sup>, Ukrajina, Uzbekistan</b>	C – a, c
<b>Belgicko, Cyprus<sup>1</sup>, Dánsko, JAR, Kolumbia<sup>1</sup>, Mexiko<sup>1</sup>, Nórsko<sup>1</sup>, USA</b>	C – a, b, c

Poznámka: 1= daný odsek platí bez ohľadu na ustanovenia Čl. 12 o licenčných poplatkoch;  
2 = daný odsek platí bez ohľadu na Čl.12, odsek 3

V zmluve Írska nie je presne definované o aký prenájom sa jedná. Je v nej ustanovené, že Čl. 8 sa tiež vzťahuje aj na zisky poberané z prenájmu lodí alebo lietadiel. Ďalej je v odseku uvedené, že tieto zisky musia pochádzať z medzinárodnej dopravy alebo, že sú tieto zisky spojené s ostatnými, ktoré sú spomínané v odseku 1.

Na rozdiel od Írska, má Izrael v danom odseku prenájom definovaný ako príležitostný. Ďalej aj, že je tento prenájom náhodný vo vzťahu k prevádzkovaniu medzinárodnej dopravy.

V zmluvách zahrnutých do tejto tabuľky sa vyskytovalo často spojenie, že zisky z prevádzkovania lodí alebo lietadiel zahŕňujú aj zisky z prenájmu, a to bez ohľadu na ustanovenia Čl. 12, ktorý definuje licenčné poplatky. Kuvajt a Turecko

majú okrem Čl. 12, navyše uvedený aj odsek 3 tohto článku. Tento odsek definuje licenčné poplatky ako platby, ktoré boli získané ako náhrada za využitie autorského práva, ochrany známky, patentu alebo výrobného postupu, či nejakého plánu. Uvedené sú pritom literárne, umelecké, vedecké diela, no aj kinematografické filmy a nahrávky.

Tabuľka č. 10 obsahuje štáty, ktoré sú už zaradené v predchádzajúcich čiastočných analýzach, avšak majú v zmluvách obsiahnutý nejaký pridaný odsek.

Austrália a Nový Zéland majú nové ustanovenie vo veľmi podobnom znení. Zahnuté sú v ňom okrem ziskov z leteckej a námornej dopravy, aj zisky z prepravy živého inventára, pošty a tovaru.

Zaujímavý odsek je ustanovený v zmluve s Francúzskom, ktorý je zameraný na profesijnú daň. Presnejšie definuje, že v prípade podniku, ktorý má sídlo v ČR a ktorý prevádzkuje medzinárodnú leteckú dopravu, je vo Francúzsku oslobodený od profesijnej dane. V prípade, že sa jeho hlavné vedenie nachádza vo Francúzsku, je oslobodený v ČR od akejkoľvek podobnej dane k francúzskej profesijnej dani.

V zmluvách, ako napr. s Dánskom, Nórskom a Švédskom nové odseky pojednávajú o obchodnom konzorciu.

Veľmi špecifické ustanovenie sa vyskytuje v prípade zmluvy s Panamou, a to presnejšie v spojitosti s Panamským prieplovom. Definuje, že sa ustanovenia príslušnej zmluvy nepoužijú pri vzniknutých poplatkoch pri prechode Panamským prieplovom.

Tabuľka 10 Štáty, ktorých zmluvy obsahujú ustanovenie, ktoré sa v Modelovej zmluve OECD vôbec nenachádza

Zmluvný štát	Pridaný odsek
<b>Austrália</b>	Zameraný na „zisky plynúce z lodnej alebo leteckej dopravy cestujúcich, živého inventára, poštových zásielok alebo tovaru.“
<b>Dánsko</b>	Odsek o prevádzkovaní lodí a lietadiel prostredníctvom obchodného konzorcia.
<b>Etiópia</b>	Konkretizuje, na ktoré zisky sa článok vzťahuje.
<b>Francúzsko</b>	Vzťahuje sa na profesijnú daň.
<b>Grécko</b>	Zisky budú zdanené tam, kde boli lode registrované alebo kde boli vydané ich dokumenty.
<b>India</b>	Úroky z fondov sú považované za zisky plynúce z prevádzkovania lodí alebo lietadiel, a pritom sa nepoužijú ustanovenia z článku 11 o úrokoch.
<b>Japonsko</b>	Týka sa oslobodenia od japonskej živnostenskej dane.
<b>Mexiko</b>	„Zisky uvedené v odseku 1 nezahŕňujú zisky z poskytovania ubytovania a zisky z používania akéhokoľvek iného dopravného prostriedku.“
<b>Nový Zéland</b>	Zameraný je na „zisky plynúce z lodnej alebo leteckej dopravy cestujúcich, živého inventára, pošty alebo tovaru.“
<b>Nórsko</b>	Rozšírený o „zisky poberané spoločným nórsnym, dánskym a švédskym konzorciom leteckej dopravy, Škandinávskym systémom aerolínií (SAS).“
<b>Panama</b>	Ustanovenia príslušnej zmluvy sa nepoužijú pri poplatkoch, mýtnom a podobných platbách, ktoré by vznikli pri prechode Panamským prieplavom.
<b>Švédsko</b>	Rozšírený o problematiku účasti a.s. Aerotransport (ABA) na konzorciu SAS.



## 7 Analýza leteckých spoločností

V tejto kapitole je uvedený prehľad základných finančných údajov českých leteckých spoločností. Jedná sa pritom o celkový obrat, cash flow, súhrn aktív, finančné náklady a nakoniec aj o výšku daní. Viac podrobností popisuje príloha č. 2.

Ďalej sú v danej kapitole uvedené jednotlivé predpoklady o určení štátov, kde by mali byť zdanené zisky príslušných leteckých spoločností. Tie sú uskutočnené najmä na základe situovania hlavného vedenia príslušnej spoločnosti. Veľmi dôležitým je pritom aj obsah jednotlivých ZOZDZ príslušných štátov. Ďalším pohľadom na určenie miesta zdanenia je vzťah dcérska a materská spoločnosť. V prípade existencie jednej dcérskej spoločnosti, ktorá má zdanenie ziskov z prevádzkovania leteckej dopravy určené v štáte rezidencie, je definovaný ako cieľový štát ten, kde sa nachádza materská spoločnosť, lebo predpokladáme, že hlavné vedenie bude v mieste rezidencie materskej spoločnosti.

### 7.1 Prehľad finančných ukazovateľov

V nižšie uvedenej tabuľke sú zobrazené najdôležitejšie finančné údaje o jednotlivých českých leteckých spoločnostiach, a to za rok 2014.

Pokiaľ sa jedná o celkový obrat spoločností, tak najvyšší zaznamenala letecká spoločnosť Silesia air, s.r.o., a naopak najnižší obrat sa vyskytuje u spoločnosti ABS Jets, a.s. Najväčšiu výšku cash flow zaznamenala spoločnosť DSA, a.s. Do záporných hodnôt sa dostala spoločnosť Silesia air, s.r.o., a to až do výšky -103 994 EUR. Spoločnosť DSA, a.s., si drží prvenstvo aj vo vlastníctve aktív, najmenej ich pritom vlastní spoločnosť ABS Jets, a.s. Keďže letecká spoločnosť Silesia air, s.r.o. zaznamenala najvyšší obrat, prináležia jej tiež najvyššie finančné náklady. Ako vyplýva aj z tabuľky č. 11, možno vyvodiť záver, že najmenšia spoločnosť z uvedených, je ABS Jets, a.s., ktorá má aj najmenšie finančné náklady. Čo sa týka daní, záporné hodnoty dosiahli spoločnosti Silesia air, s.r.o. a SILVER AIR, s.r.o.

Tabuľka 11 Prehľad vybraných finančných ukazovateľov leteckých spoločností za rok 2014

Letecká spoločnosť	Celkový obrat	Cash flow	Aktíva	Finančné náklady	Dane
<b>ABS Jets, a.s.</b>	48 835	1 935	28 935	1 125	240
<b>AEROPARTNER, a.s.</b>	4 743 104	57 462	1 799 099	46 135	26 188
<b>AEROTAXI, s.r.o.</b>	1 247 097	83 109	504 206	8 405	-
<b>Air Bohemia, a.s.</b>	1 796 069	15 186	307 473	12 517	-
<b>Air Prague, s.r.o.</b>	1 628 805	3 860	527 833	22 725	2 633
<b>CTR flight services, s.r.o.</b>	4 566 931	740 727	5 662 673	145 151	9 270
<b>DSA, a.s.</b>	8 585 252	2 124 030	11 287 615	35 530	193 451
<b>G-JET, s.r.o.</b>	9 443 247	642 685	1 879 249	78 022	153 736
<b>Silesia air, s.r.o.</b>	10 853 820	-103 994	9 316 600	1 628 841	-23 915
<b>SILVER AIR, s.r.o.</b>	2 354 635	335 140	1 067 606	35 819	-10 894
<b>Van Air Europe, a.s.</b>	2 870 708	439 458	2 282 059	64 892	56 307

Zdroj: databáza Amadeus, 2014

Poznámka: číselné údaje sú uvedené v EUR

## 7.2 Analýza vlastníckych štruktúr

Daná analýza sa bude týkať vybraných leteckých spoločností, ktoré boli vybrané na základe štruktúry ich vlastníkov. Jedná sa o spoločnosti České aerolínie, a.s., Eclair Aviation, s.r.o., G-JET, s.r.o. a HELI CZECH, s.r.o.

### 7.2.1 České aerolínie, a.s.

Letecká spoločnosť České aerolínie, pôsobí na trhu už od roku 1923, a teda sa radí medzi celosvetovo najstaršie letecké spoločnosti. Je členom IATA, medzinárodnej aliancie SkyTeam a taktiež je držiteľom cenných certifikátov. Spolupracuje s mnohými leteckými prepravcami, vďaka čomu disponuje veľmi širokou ponukou atraktívnych letov.

Hlavnou činnosťou príslušnej leteckej spoločnosti je preprava cestujúcich na pravidelných linkách. Svoju činnosť zameriava len na lety z hlavného letiska

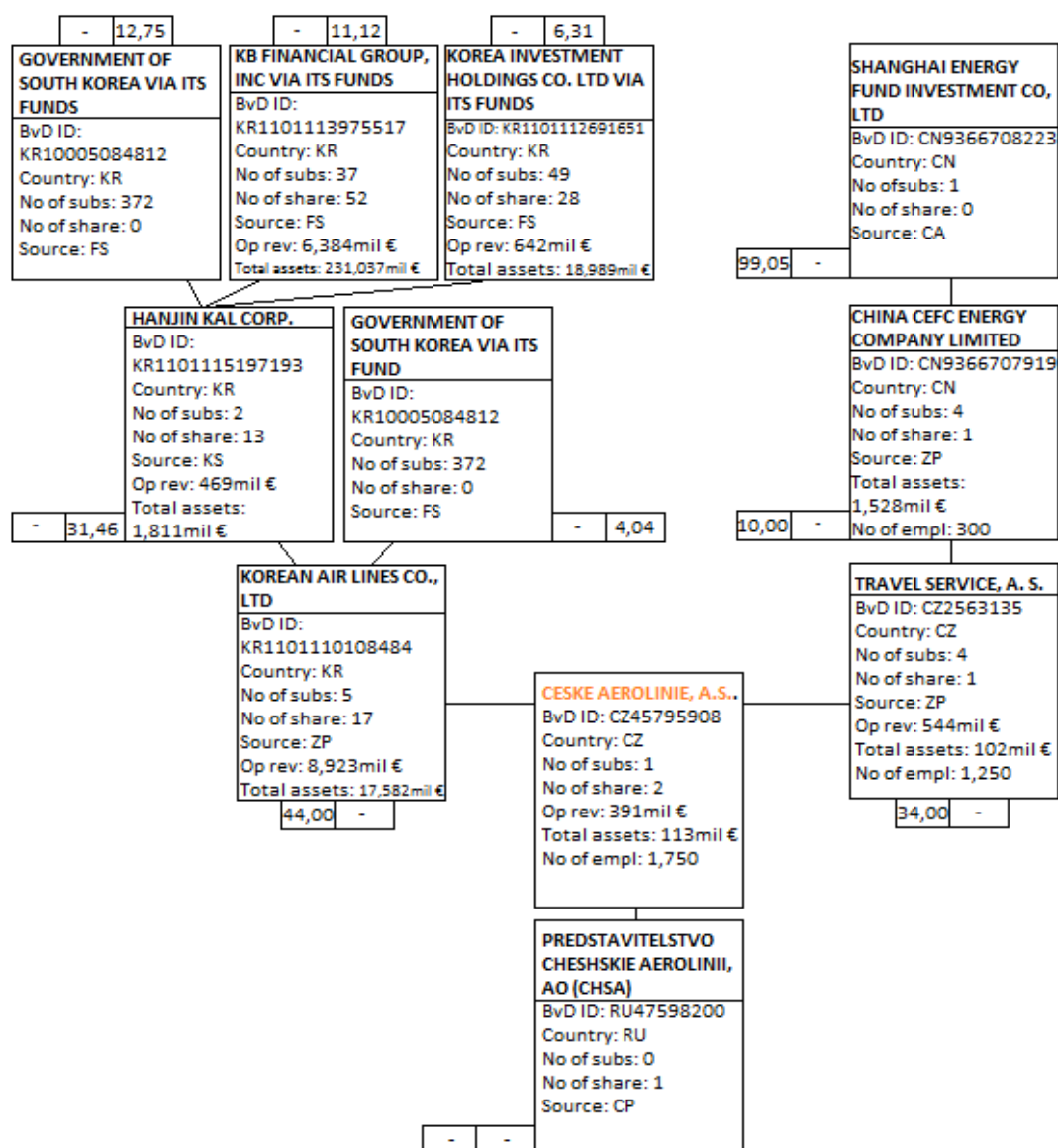
v Prahe do zaujímavých destinácií v Európe a Ázii. Daná letecká spoločnosť sa však sústreďuje aj na rôzne zásielky či poštu, a to prostredníctvom svojej organizačnej jednotky Cargo.

Po odsúhlasení českej vlády, letecká spoločnosť dňa 30. marca 2013 predala kórejskej leteckej spoločnosti Korean Air 460 725 kusov akcií. Korean Air teda vlastní 44-percentný podiel na českej spoločnosti. Celkovú sumu 2,64 mil. EUR previedla na účet Českých aerolínií dňa 31. júla toho istého roku, a teda až od tohto dňa nadobudla platnosť jej podielu.

Druhým, no už menším akcionárom sa stala dňa 31. marca 2015, česká letecká spoločnosť Travel Service. Po spoločnom jednaní Českých aerolínií, Korean Air a Travel Service, sa nakoniec odsúhlasil 34-percentný podiel Travel Service na spoločnosti České aerolínie (csa.cz, 2016).

U tejto spoločnosti môžu nastať predpokladané spôsoby zdanenia podľa štruktúry jej spoluvlastníkov:

- a) Ak bude letecká doprava uskutočňovaná menom kórejskej spoločnosti Korean Air, a bude prevádzkovať lety, napr. aj do ČR, zisky budú podliehať zdaneniu len v Kórejskej republike. Pokiaľ však lety spoločnosti Korean Air budú uskutočňované z ČR, budú zisky z tejto prepravy zdanené v ČR, pretože práve tu je zdroj generovania ziskov. Je to kvôli tomu, že má v zmluve s ČR ustanovené, že sa zisky zdanenia v štáte zdroja.
- b) Ak sa však lety Českých aerolínií, budú uskutočňovať z ČR do hociktovej inej destinácie na svete, budú sa zisky zdaňovať jedine v ČR.
- c) Za predpokladu, že dcérska spoločnosť Travel Service, bude prevádzkovať lety do hociktovej krajiny, vrátane Číny, budú zisky podliehať zdaneniu v štáte rezidencie, teda v ČR.
- d) V prípade prevádzkovania leteckej dopravy čínskou spoločnosťou z Číny hoci aj do ČR, budú zisky zdaňované v štáte rezidencie, ako je to ustanovené v ZOZDZ, teda v ČR.



Obr. 1 Vlastnícká štruktúra leteckej spoločnosti České aerolinie, a.s.  
Zdroj: databáza Amadeus, 2014 (upravený)

## 7.2.2 Eclair Aviation, s.r.o.

Letecká spoločnosť Eclair Aviation bola založená 26. septembra, v roku 2012. Hlavné sídlo spoločnosti sa nachádza v Prahe.

Činnosť príslušnej spoločnosti je zameraná najmä na prevádzkovanie lietadiel pre súkromných vlastníkov. Hlavný cieľ tejto spoločnosti je poskytovanie vysokého

štandardu služieb na mieru v špecifickej oblasti obchodnej leteckej dopravy (eclair.aero, 2016).

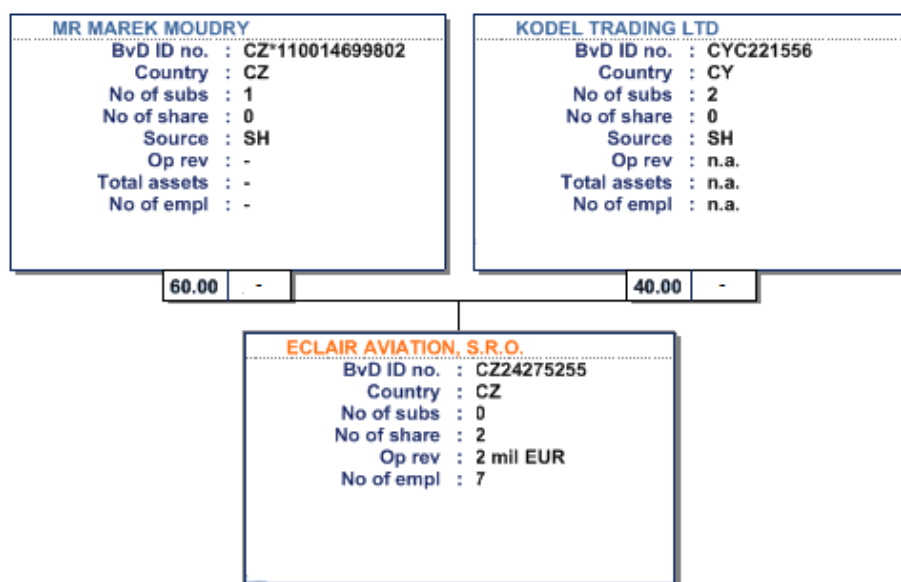
Podľa obchodného registra príslušnej spoločnosti, cyperská spoločnosť Kodel Trading bola zapísaná ako spoločník od 11. februára, 2013 s podielom 40%.

V období 24.2.2015-30.11.2015, bol v spoločnosti zapísaný ako spoluvlastník pán Marek Moudry, ktorý mal podiel vo výške 60%.

Zisky leteckej spoločnosti Eclair Aviation by mohli byť zdanené dvoma spôsobmi, a to:

- a) Pokiaľ sa skutočné vedenie spoločnosti Eclair Aviation nachádza v ČR, tak sa jej zisky budú zdaňovať jedine v mieste jej skutočného vedenia, teda v ČR, a to podľa Čl. 8 ZOZDZ.
- b) Druhá možnosť zdanenia ziskov tejto spoločnosti môže nastať za predpokladu, že hlavné vedenie sa nachádza v Cypruse, a teda by sa zisky spoločnosti zdaňovali jedine tam. Dôležitá je pritom informácia, že Cyprus má v ZOZDZ s ČR, uvedené, že zisky sa zdania v mieste hlavného vedenia podniku.

Druhá možnosť je pre spoločnosť oveľa atraktívnejšia, keďže v Cypruse je priemerná efektívna sadzba dane z príjmu len 12,5%.



Obr. 2 Vlastnícka štruktúra leteckej spoločnosti Eclair Aviation, s.r.o.  
Zdroj: databáza Amadeus, 2014

### 7.2.3 G-JET, s.r.o.

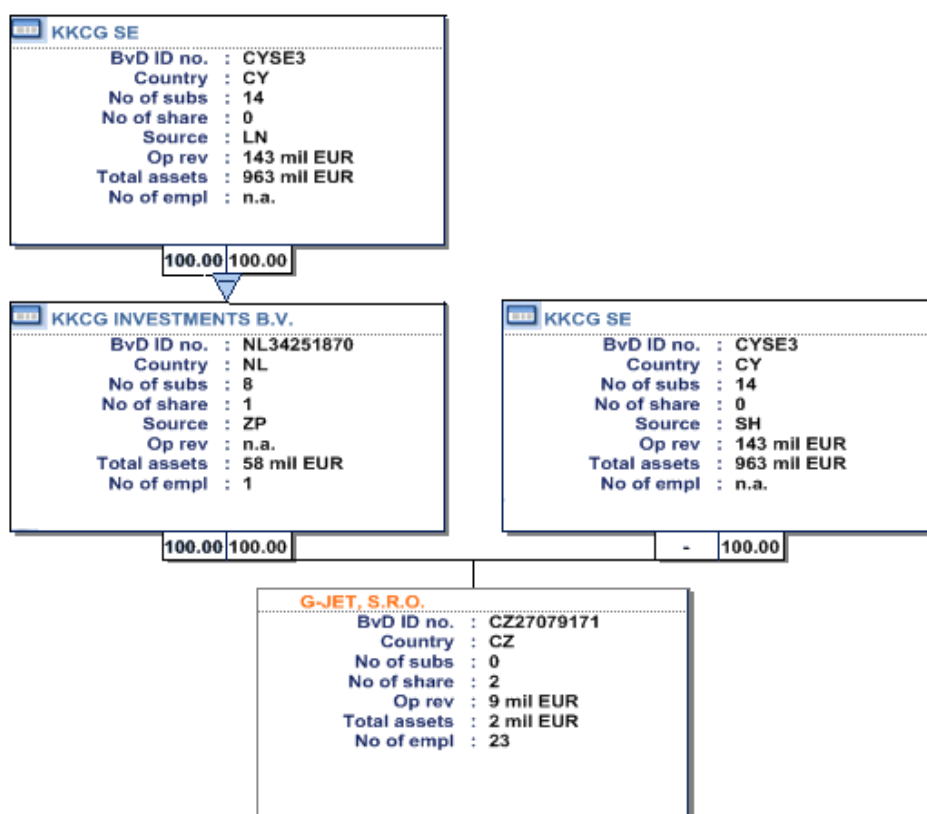
Letecká spoločnosť G-JET bola založená v roku 2004. Jej činnosť sa zameriava na poradenstvo v oblasti súkromnej a obchodnej leteckej dopravy. Je držiteľom cenového certifikátu AOC a akreditovaným predajcom IATA. V súčasnosti je členom investičnej skupiny KKCG (g-jet.eu, 2016).

Na rozdiel od obrázku č. 3, v obchodnom registri spoločnosti už ako spoluvlastník nefiguruje holandská spoločnosť KKCG INVESTMENTS B.V. Táto spoločnosť bola aktívna v období 2.12.2010-15.9.2011.

Cyperská spoločnosť KKCG SE sa stala spoluvlastníkom dňa 12.12.2014.

Podľa nižšie uvedenej vlastníckej štruktúry leteckej spoločnosti G-JET, môžu nastať tieto varianty zdanenia:

- a) Pokiaľ bude deklarované, že rezidencia, teda skutočné vedenie podniku je v KKCG v Cypruse, tak všetky zisky z uskutočňovanej leteckej prepravy budú podliehať zdaneniu práve tam.
- b) Pokiaľ sa však hlavné vedenie spoločnosti G-JET, bude nachádzať v ČR, tak sa všetky zisky z tejto uskutočňovanej leteckej prepravy zdania v ČR, a to podľa čl. 8 ZOZDZ.



Obr. 3 Vlastnícka štruktúra leteckej spoločnosti G-JET, s.r.o.  
Zdroj: databáza Amadeus, 2014

#### 7.2.4 HELI CZECH, s.r.o.

Letecká spoločnosť zahájila svoju činnosť v roku 2007. Svojím klientom poskytuje zážitkové lety vrtuľníkmi. Taktiež prevádzkuje leteckú školu a letecké práce pre filmovacie a monitorovacie lety.

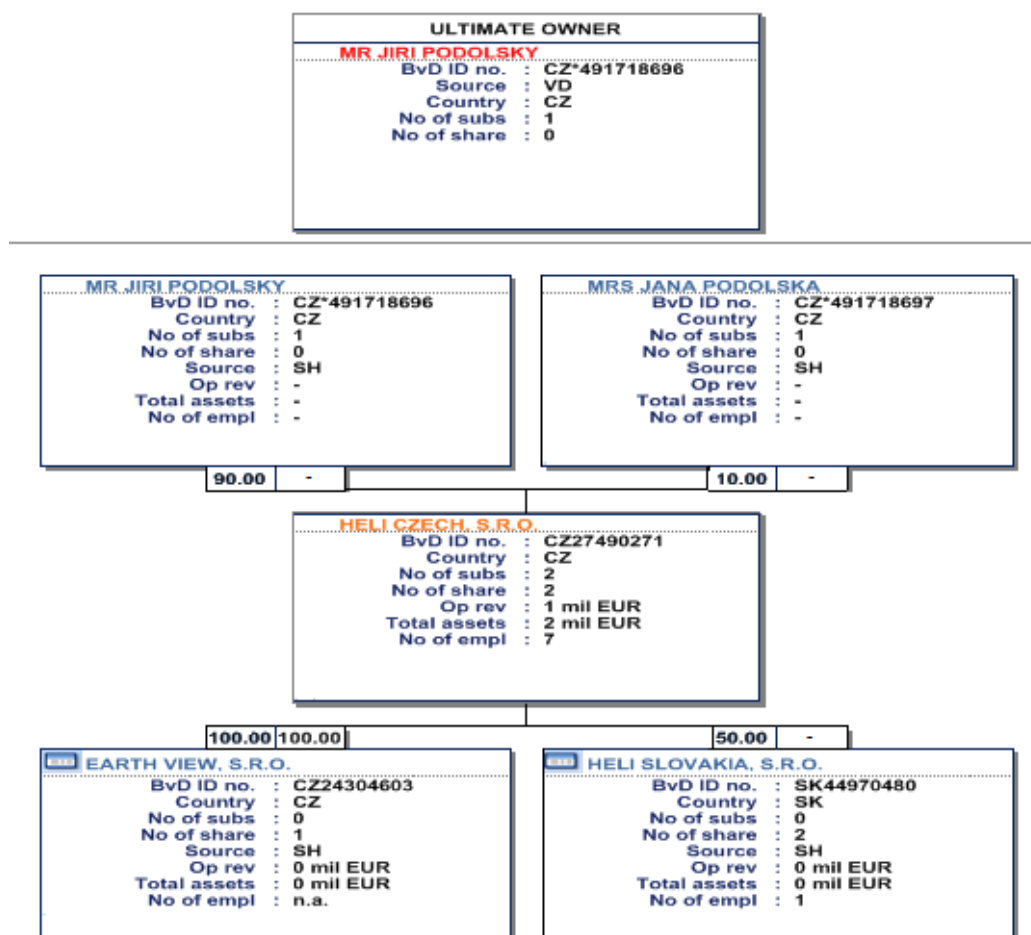
Ako jediná letecká spoločnosť v ČR, vlastní licenciu Leteckého dopravcu podľa prísnych európskych noriem s ľahkými vrtuľníkmi Robinson a zároveň je držiteľom aj certifikátu AOC (heliczeh.cz, 2016).

Podľa obchodného registra je spoločnosť vo vlastníctve pána Jířího Podolského, ktorý vlastní 90% a pani Jany Podolskej, ktorej prináleží zvyšných 10%.

Vo vlastníctve danej spoločnosti figuruje aj česká dcérska spoločnosť Earth View, s.r.o. a slovenská spoločnosť Heli Slovakia, s.r.o.

Keďže spoločnosť Heli Czech má dcérsku spoločnosť na Slovensku, zisky by sa mohli zdaňovať:

- a) Ak je vedenie podniku výhradne vo vlastníctve pána a pani Podolských, tak sa zisky spoločnosti budú zdaňovať v ČR, teda v mieste hlavného vedenia podniku. Všetky uskutočňované lety menom spoločnosti Heli Czech, resp. z nich vytvorené zisky, teda budú zdanené v ČR, a to aj v prípade, keby smerovali na Slovensko. Takýto postup by sa uplatnil aj vtedy, keby lety boli uskutočňované cez spoločnosť Heli Slovakia, s.r.o.
- b) Pokiaľ je však hlavné vedenie slovenskej dcérskej spoločnosti na Slovensku, zisky budú zdanené na Slovensku. Keď bude táto letecká spoločnosť prevádzkovať lety do iných krajín, vrátane ČR, zisky z nich sa zdania v štáte rezidencie, ktorým je Slovensko.



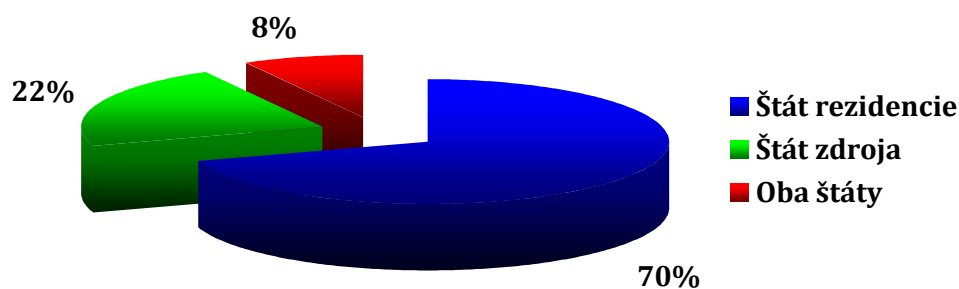
Obr. 4 Vlastnícka štruktúra leteckej spoločnosti HELI CZECH, s.r.o.  
 Zdroj: databáza Amadeus, 2014



## 8 Diskusia

Podľa vykonanej analýzy štatistík leteckej dopravy v druhej kapitole tejto práce vyplýva záver, že vedúce postavenie podľa počtu cestujúcich prináleží EÚ, za ktorou nasleduje USA a Čína. Leteckú dopravu zasiahla v rokoch 2008-2009 ekonomická kríza, čo sa prejavilo následne aj v počte cestujúcich. Na základe porovnania počtu cestujúcich za rok 2008 a za rok 2013 možno vyvodiť záver, že mnoho štátov zaznamenalo vyšší stav ako v predkrízovom období. Za najväčšiu svetovú leteckú spoločnosť sa za rok 2014 považuje írsky Ryanair a za najväčšie svetové letisko sa pokladá Hartsfield-Jackson Atlanta v USA. Z uvedených štatistík v rámci ČR možno tvrdiť, že najvyužívanejšia doprava v ČR je mestská hromadná doprava, celosvetovo však vedie cestná doprava, ktorá má prvenstvo aj v znečisťovaní ovzdušia v rámci EÚ.

Praktická časť pozostávala z analýzy Čl. 8 ZOZDZ, ktoré uzavrela ČR s ostatnými štátmi a Modelovou zmluvou OECD. Vychádza z nej záver, že v mnohých zmluvách bola okrem lodnej a leteckej dopravy ustanovená taktiež cestná alebo železničná doprava. Z danej analýzy taktiež vyplýva, že viacero štátov zdaňuje zisky z oblasti prevádzkovania lodnej alebo leteckej dopravy v štáte rezidencie, teda v mieste skutočného vedenia podniku, čo možno vidieť aj na grafe č. 4. Potom nasledovali štáty, v ktorých sa zisky zdaňujú v mieste zdroja vytvárania ziskov a nakoniec štáty, kde sa zisky zdaňujú aj v mieste rezidencie aj v mieste zdroja. V poslednom prípade zmluvy obsahovali aj obmedzenia na zisky z prevádzkovania medzinárodnej dopravy, ktorých zdanenie bolo určené v štáte zdroja.



Graf 4 Prehľad miesta zdanenia ziskov podľa ZOZDZ

Vysoká pravdepodobnosť dvojitého zdanenia nastáva práve pri štátoch, ktoré majú v zmluvách ustanovené zdanenie ziskov v štáte zdroja, aj v štáte rezidencie. Ak sa správne neaplikuje metóda na jeho zamedzenie, môže nastať v štátoch ako je Austrália, Kanada, Nový Zéland, Filipíny, Singapur, Srí Lanka a nakoniec aj v Thajsku.

Ďalšou súčasťou praktickej časti práce bola analýza finančných ukazovateľov českých leteckých spoločností. Podľa dosahovaného obratu za rok 2014 možno za najmenšiu spoločnosť považovať ABS Jets, a.s. a za najväčšiu možno označiť spoločnosť Silesia air, s.r.o., ktorá taktiež zaznamenala aj najväčšie finančné náklady.

Podľa analýzy vybraných českých leteckých spoločností a ich vlastníckych štruktúr majú dve z nich založené subjekty v Cypruse. Môže to byť spôsobené práve tým, že v Cypruse je priemerná efektívna sadzba dane z príjmov vo výške len 12,5%. Preto je tu vysoký predpoklad, že práve v tejto oblasti môže dochádzať k vytváraniu umelých štruktúr, prostredníctvom ktorých by zisky plynuli mimo ČR a dané subjekty by tak vykazovali nižšie daňové odvody a zároveň dosahovali vyššie zisky. Ďalej možno tvrdiť, že vo väčšine príslušných subjektov zisky budú podliehať zdaneniu v tom štáte, kde je rezidencia daného subjektu, len Kórejská republika má zdanenie podľa ZOZDZ ponechané v štáte zdroja.

## 9 Záver

V tejto bakalárskej práci sú vymedzené základné informácie o leteckej doprave, či už o jej histórii, alebo jej hlavných pozitívach a negatívach. V rámci leteckej dopravy je vykonaná analýza najdôležitejších štatistík týkajúcich sa celého sveta, pričom sú určené najväčšie letecké spoločnosti a letiská. Súčasťou tejto analýzy sú aj štatistiky v rámci ČR týkajúce sa počtu cestujúcich podľa jednotlivých druhov dopravy.

V oblasti leteckej dopravy často dochádza k dvojitému zdaneniu, kedy nie je vždy jasné, kde sa zisky z jej prevádzkovania jednotlivých leteckých spoločností majú zdať. Preto bolo cieľom tejto práce určiť jednotlivé štáty, do ktorých smerujú ich zisky. K tomu bolo potrebné vykonať dve analýzy, prvou bola analýza Čl. 8 o medzinárodnej doprave ZOZDZ a druhou bola analýza leteckých spoločností.

Po vykonaní analýzy Čl. 8 jednotlivých ZOZDZ možno vyvodiť záver, že len málo štátov dodržiava presnú štruktúru Modelovej zmluvy OECD. Väčšina má v zmluvách vynechaný určitý odsek alebo pridané nové ustanovenie. Čl. 8 Modelovej zmluvy vymedzuje, že zdanenie ziskov, je ponechané tomu štátu, kde sa nachádza hlavné vedenie podniku. Z vykonanej analýzy vyplýva, že až 70% jednotlivých zmlúv, ktoré má ČR uzavreté, má určené ako miesto zdanenia štát rezidencie. Zmluvy, v ktorých je zdanenie ziskov určené v štáte zdroja tvoria 22% a zostávajúcich 8% zmlúv definuje ako miesto zdanenia ziskov oba štáty, teda štát zdroja aj štát rezidencie.

V praktickej časti práce bola vykonaná aj analýza leteckých spoločností v celkovom počte 20-tich subjektov v ČR. Podľa vybraných základných finančných údajov jednotlivých spoločností sa vymedzili najväčšie a najmenšie podnikateľské subjekty, a to prevažne podľa výšky ich obratu, cash flow, aktív, finančných nákladov a pod.

V analýze vlastníckych štruktúr sú však vybrané len štyri české letecké spoločnosti. Analýza vychádzala hlavne z Čl. 8 ZOZDZ a konkrétnej podoby vlastníckej štruktúry týchto spoločností. Výstupom analýzy sú vyvodené predpoklady pravde-

podobného miesta zdanenia ziskov daných leteckých spoločností. Väčšina štátov, ktoré sa vyskytujú vo vlastníckych štruktúrach mala určené v Čl. 8 ZOZDZ, že sa zisky zdaňujú v štáte rezidencie. Jediný štát, ktorého zisky sa zdaňujú v štáte zdroja je Kórejská republika. Vypracovaním tejto analýzy a určením štátov, kde smerujú zisky vybraných subjektov, sa naplnil hlavný cieľ tejto bakalárskej práce.

## 10 Zoznam použitej literatúry

BÍNA, Ladislav, David ŠOUREK a Zdeněk ŽIHLA. *Letecká doprava II*. 1. vyd. V Praze: Vysoká škola obchodní, 2007. ISBN 978-80-86841-07-6.

ČSA. *Czech Airlines i.s.c.: Skyteam*. [online]. © 1998 - 2016 [cit. 2016-04-22]. Dostupné z: [http://www.csa.cz/cs/portal/homepage/cz\\_homepage.htm](http://www.csa.cz/cs/portal/homepage/cz_homepage.htm)

ECLAIR AVIATION. *eclair.aero*. [online]. © 2016 [cit. 2016-04-22]. Dostupné z: <http://www.eclair.aero/>

EUROPEAN COMMISSION: EUROSTAT. *The EU in the world. 2015 edition* [online]. 2015 [cit. 2016-04-22]. ISBN 978-92-79-48417-9. Dostupné z: <http://ec.europa.eu/eurostat/documents/3217494/6975194/KS-EX-15-001-EN-N.pdf>.

EVROPSKÁ KOMISE. *Politiky Evropské unie, Doprava: Spojení pro evropské občany i podniky* [online]. 2014 [cit. 2016-04-22]. ISBN 978-92-79-42773-2. Dostupné z: [http://europa.eu/pol/pdf/flipbook/cs/transport\\_cs.pdf](http://europa.eu/pol/pdf/flipbook/cs/transport_cs.pdf)

G-JET s.r.o. – obchodní rejstřík, úplný výpis. *Kurzy.cz*. [online]. © 2000 – 2016 [cit. 2016-04-22]. Dostupné z: <http://rejstrik-firem.kurzy.cz/rejstrik-firem/DO-27079171-grossmann-jet-service-spol/>

G-JET. *g-jet.eu*. [online]. [cit. 2016-05-05]. Dostupné z: <http://www.g-jet.eu/cs/>

HELI CZECH s.r.o., Pardubice IČO 27490271 – Obchodní rejstřík firem. *Kurzy.cz*. [online]. © 2000 – 2016 [cit. 2016-04-22]. Dostupné z: <http://rejstrik-firem.kurzy.cz/27490271/heli-czech-sro/>

LANG, M. -- PISTONE, P. *The Impact of the OECD and the UN Model Conventions on Bilateral Tax Treaties*. 1. vyd. Cambridge: Cambridge University Press, 2012. 858 s. ISBN 978-1-107-01972-0.

NERUDOVI, D. Modelová smlouva o zamezení dvojího zdanění příjmů a majetku. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2009. 448 s. ISBN 978-80-7357-480-2.

NERUDOVI, Danuše. *Harmonizace daňových systémů zemí Evropské unie*. 2., aktualiz. vyd. Praha: ASPI, 2008. Daňová řada. ISBN 978-80-7357-386-7.

O nás. *Heliczech*. [online]. [cit. 2016-04-22]. Dostupné z: <http://www.heliczech.cz/o-nas/>

OBCHODNÝ REGISTER. *Ministerstvo spravodlivosti slovenskej republiky*. [online]. © 2011 [cit. 2016-04-22]. Dostupné z: <http://www.orsr.sk/vypis.asp?ID=162640&SID=3&P=0>

OTAVOVÁ, M. -- DVOŘÁKOVÁ, V. -- SVOBODA, P. *Daně a účetnictví v cestovním ruchu*. 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2012. 163 s. ISBN 978-80-7357-868-8.

PRUŠA, Jiří. *Svět letecké dopravy*. Vyd. 1. Praha: Galileo CEE Service ČR, 2007. ISBN 978-80-239-9206-9.

Přehled platných smluv. *Ministerstvo financí České republiky*. [online]. 7.4.2016 [cit. 2016-04-27]. Dostupné z: <http://www.mfcr.cz/cs/legislativa/dvoji-zdaneni/prehled-platnych-smluv>

ROZEHNALOVÁ, Naděžda. *Právo Světové obchodní organizace a další kapitoly z mezinárodního ekonomického práva*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2010. Edice učebnic PrF MU. ISBN 978-80-210-5154-6.

RYLOVÁ, Z. *Mezinárodní dvojí zdanění : smlouvy o zamezení dvojího zdanění, určení residence, způsoby vybírání daně, příjmy zahraničních osob, příjmy rezidentů, smlouva se Slovenskem včetně komentáře, převodní ceny*. 4. vyd. Olomouc: ANAG, 2012. 487 s. ISBN 978-80-7263-724-9.

RYLOVÁ, Z. *Mezinárodní dvojí zdanění : smlouvy o zamezení dvojího zdanění, určení rezidence, způsoby vybírání daně, příjmy zahraničních osob, příjmy rezidentů, smlouva se Slovenskem včetně komentáře, převodní ceny*. 1. vyd.: ANAG, 2009. 424 s. ISBN 978-80-7263-511-5.

SMRŽ, Vladimír. *Letecká doprava*. Vyd. 1. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2010. 198 s. ISBN 978-80-7204-741-3.

SOJKA, V. *Mezinárodní zdanění příjmů : smlouvy o zamezení dvojího zdanění a zákon o daních z příjmů*. 3. vyd. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2013. 355 s. ISBN 978-80-7478-035-6.

Úradný vestník Európskej únie: Právne predpisy [online]. 2015, (58) [cit. 2016-05-13]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/PDF/?uri=OJ%3AL%3A2015%3A328%3AFULL&from=EN>

Veřejná databáze. Český statistický úřad: *Přeprava věcí a osob, přepravní výkony*. [online]. 2016 [cit. 2016-04-22]. Dostupné z: <https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/shortUrl?su=cc724e6c>

Veřejný rejstřík a sbírka listin. *Ministerstvo spravedlnosti České republiky*. [online]. © 2012-2015 [cit. 2016-04-22]. Dostupné z: <https://or.justice.cz/ias/ui/rejstrik-firma.vysledky?subjektId=13084&typ=UPLNY>

WILSON BENET. *The Largest Airlines in the World, By Passenger Count*. *about travel*. [online]. 12.1.2016 [cit. 2016-04-22]. Dostupné z: <http://airtravel.about.com/od/airlines/a/bigair.htm>

## Zoznam tabuliek

<b>Tabuľka 1</b>	Porovnanie počtu cestujúcich za rok 2008 a 2013 v krajinách s najfrekventovanejšou leteckou dopravou	<b>17</b>
<b>Tabuľka 2</b>	Najväčšie medzinárodné letecké spoločnosti za rok 2014	<b>18</b>
<b>Tabuľka 3</b>	Najväčšie svetové letiská za rok 2013	<b>19</b>
<b>Tabuľka 4</b>	Štáty, ktorých zmluvy sú identické s Modelovou zmluvou OECD	<b>33</b>
<b>Tabuľka 5</b>	Štáty, v ktorých zmluvách chýba odsek 2 a zvyšné 3 odseky sú rovnaké alebo podobné s Modelovou zmluvou OECD	<b>35</b>
<b>Tabuľka 6</b>	Štáty, v ktorých zmluvách sú odseky 1 a 4 rovnaké ako v Modelovej zmluve OECD, pričom odseky 2 a 3 sú v nej vynechané	<b>35</b>
<b>Tabuľka 7</b>	Štáty, v ktorých zmluvách sú zisky zdaňované v štáte zdroja	<b>36</b>
<b>Tabuľka 8</b>	Štáty, v ktorých zmluvách sú zisky zdaňované aj v štáte rezidencie aj v štáte zdroja	<b>37</b>
<b>Tabuľka 9</b>	Štáty, ktoré majú v zmluve ustanovenie o ziskoch z prenájmu lodí, lietadiel alebo prepravných kontajnerov	<b>38</b>
<b>Tabuľka 10</b>	Štáty, ktorých zmluvy obsahujú ustanovenie, ktoré sa v Modelovej zmluve OECD vôbec nenachádza	<b>40</b>
<b>Tabuľka 11</b>	Prehľad vybraných finančných ukazovateľov leteckých spoločností za rok 2014	<b>42</b>



## Zoznam použitých skratiek

<b>ABA</b>	Letecká spoločnosť Aerotransport, a.s.
<b>AOO</b>	Osvedčenie leteckého prevádzkovateľa
<b>ČR</b>	Česká republika
<b>DPH</b>	Daň z pridanej hodnoty
<b>EÚ</b>	Európska únia
<b>HDP</b>	Hrubý domáci produkt
<b>IATA</b>	Medzinárodné združenie leteckých dopravcov
<b>ICAO</b>	Medzinárodná organizácia pre civilné letectvo
<b>JAR</b>	Juhoafrická republika
<b>KLDR</b>	Kórejská ľudovo demokratická republika
<b>OEEC</b>	Rada organizácie pre európsku hospodársku spoluprácu
<b>OECD</b>	Organizácia pre hospodársku spoluprácu a rozvoj
<b>OSN</b>	Organizácia spojených národov
<b>SAE</b>	Spojené arabské emiráty
<b>SAS</b>	Škandinávске aerolínie
<b>USA</b>	Spojené štáty americké
<b>ZDPH</b>	Zákon o dani z pridanej hodnoty
<b>ZOZDZ</b>	Zmluvy o zamedzení dvojitého zdanenia

# Prílohy

## A Zoznam platných zmlúv ČR

Príloha 1 Prehľad platných zmlúv ČR o zamedzení dvojitého zdanenia

Názov štátu	Platnosť odo dňa
<b>Albánsko</b>	10.9.1996
<b>Arménsko</b>	15.7.2009
<b>Austrália</b>	27.11.1995
<b>Azerbajdžan</b>	16.6.2006
<b>Bahrajn</b>	10.4.2012
<b>Barbados</b>	6.6.2012
<b>Belgicko</b>	24.7.2000
<b>Bielorusko</b>	15.1.1998
<b>Bosna a Hercegovina</b>	12.5.2010
<b>Brazília</b>	14.11.1990
<b>Bulharsko</b>	2.7.1999
<b>Cyprus</b>	26.11.2009
<b>Čína</b>	4.5.2011
<b>Dánsko</b>	17.12.2012
<b>Egypt</b>	4.10.1995
<b>Estónsko</b>	26.5.1995
<b>Etiópia</b>	30.5.2008
<b>Filipíny</b>	23.9.2003
<b>Fínsko</b>	12.12.1995
<b>Francúzsko</b>	1.7.2005
<b>Grécko</b>	23.5.1989
<b>Gruzínsko</b>	4.5.2007
<b>Holandsko</b>	5.11.1974
<b>Hongkong</b>	24.1.2012
<b>Chorvátsko</b>	28.12.1999
<b>India</b>	27.9.1999
<b>Indonézia</b>	26.1.1996
<b>Írsko</b>	21.4.1996
<b>Island</b>	28.12.2000
<b>Izrael</b>	23.12.1994
<b>Japonsko</b>	25.11.1978
<b>JAR</b>	3.12.1997
<b>Jordánsko</b>	7.11.2007
<b>Kanada</b>	28.5.2002
<b>Kazachstan</b>	29.10.1999
<b>Kórejská republika</b>	3.3.1995
<b>KLDR</b>	7.12.2005

Názov štátu	Platnosť odo dňa
<b>Kolumbia</b>	6.5.2015
<b>Kuvajt</b>	3.3.2004
<b>Libanon</b>	24.1.2000
<b>Lichtenštajnsko</b>	22.12.2015
<b>Litva</b>	8.8.1995
<b>Lotyšsko</b>	22.5.1995
<b>Luxembursko</b>	31.7.2014
<b>Maďarsko</b>	27.12.1994
<b>Macedónia</b>	17.6.2002
<b>Malajzia</b>	9.3.1998
<b>Malta</b>	6.6.1997
<b>Maroko</b>	18.7.2006
<b>Mexiko</b>	27.12.2002
<b>Moldavsko</b>	26.4.2000
<b>Mongolsko</b>	22.6.1998
<b>Nemecko</b>	17.11.1983
<b>Nigéria</b>	2.12.1990
<b>Nórsko</b>	9.9.2005
<b>Nový Zéland</b>	29.8.2008
<b>Pakistan</b>	30.10.2015
<b>Panama</b>	25.2.2013
<b>Poľsko</b>	11.6.2012
<b>Portugalsko</b>	1.10.1997
<b>Rakúsko</b>	22.3.2007
<b>Rumunsko</b>	10.8.1994
<b>Rusko</b>	18.7.1997
<b>Saudská Arábia</b>	1.5.2013
<b>SAE</b>	9.8.1997
<b>Singapur</b>	21.8.1998
<b>Slovensko</b>	14.7.2003
<b>Slovinsko</b>	28.4.1998
<b>Srbsko a Čierna Hora</b>	27.6.2005
<b>Srí Lanka</b>	19.6.1979
<b>Sýria</b>	12.11.2009
<b>Španielsko</b>	5.6.1981
<b>Švédsko</b>	8.10.1980
<b>Švajčiarsko</b>	23.10.1996
<b>Tadžikistan</b>	19.10.2007
<b>Taliansko</b>	26.6.1984
<b>Thajsko</b>	14.8.1995
<b>Tunis</b>	25.10.1991

Názov štátu	Platnosť odo dňa
<b>Turecko</b>	16.12.2003
<b>Ukrajina</b>	20.4.1999
<b>USA</b>	23.12.1993
<b>Uzbekistan</b>	15.1.2001
<b>Veľká Británia (Spojené kráľovstvo Veľkej Bri- tánie a Severného Írska)</b>	20.12.1991
<b>Venezuela</b>	12.11.1997
<b>Vietnam</b>	3.2.1998

Zdroj: mfc.r.cz, 2016

## B Přehľad leteckých spoločností

Príloha 2 Vybrané finančné ukazovatele českých leteckých spoločností

	r. 2014	r. 2013	r. 2012	r. 2011	r. 2010
<b>ABS Jets, a.s.</b>					
<i>Obrat</i>	48 835	47 651	48 197	39 131	39 894
<i>Cash flow</i>	1 935	1 620	1 492	934	866
<i>Aktíva spolu</i>	28 935	27 797	29 028	25 566	17 756
<i>Rentabilita vlastného kapitálu (%)</i>	16,25	11,43	9,58	9,37	13,53
<i>Počet zamestnancov</i>	225	150	150	150	150
<i>Finančné náklady</i>	1 125	1 062	1 338	1 552	1 110
<i>Dane</i>	240	161	121	114	179
<b>AEROPARTNER, a.s.</b>					
<i>Obrat</i>	4 743 104	3 054 584	2 605 528	1 046 768	164 112
<i>Cash flow</i>	57 462	72 168	149 038	-20 271	-
<i>Aktíva spolu</i>	1 799 099	1 063 209	565 885	354 530	171 851
<i>Rentabilita vlastného kapitálu (%)</i>	24,48	30,97	60,72	-22,32	4,78
<i>Počet zamestnancov</i>	15	7	7	7	3
<i>Finančné náklady</i>	46 135	46 326	19 609	8 760	1 356
<i>Dane</i>	26 188	27 409	36 275	194	718
<b>AEROTAXI, s.r.o.</b>					
<i>Obrat</i>	1 247 097	992 790	795 508	1 158 046	1 910 749
<i>Cash flow</i>	83 109	-1 822	-	-26 162	-324 794
<i>Aktíva spolu</i>	504 206	320 712	-	162 440	343 663
<i>Rentabilita vlastného kapitálu (%)</i>	73,46	-11,04	-	-	-
<i>Počet zamestnancov</i>	15	15	15	15	23
<i>Finančné náklady</i>	8 405	5 722	-	20 387	37 578
<b>Air Bohemia, a.s.</b>					
<i>Obrat</i>	1 796 069	1 430 830	627 815	61 898	12 087
<i>Cash flow</i>	15 186	28 503	-34 127	-	-
<i>Aktíva spolu</i>	307 473	277 229	183 603	2 829	2 832
<i>Počet zamestnancov</i>	15	15	15	15	3
<i>Finančné náklady</i>	12 517	12 210	13 643	116	2 593
<b>Air Prague, s.r.o.</b>					
<i>Obrat</i>	1 628 805	1 659 583	2 105 431	1 093 318	535 819
<i>Cash flow</i>	3 860	1 932	142 595	4 729	11 927

	<i>r. 2014</i>	<i>r. 2013</i>	<i>r. 2012</i>	<i>r. 2011</i>	<i>r. 2010</i>
<b>Aktíva spolu</b>	527 833	413 037	613 456	245 074	146 241
<b>Rentabilita vlastného kapitálu (%)</b>	29,52	15,39	-	-	-
<b>Počet zamestnancov</b>	3	3	3	3	3
<b>Finančné náklady</b>	22 725	43 155	29 991	16 783	10 890
<b>Dane</b>	2 633	1 786	1 432	1 357	997
<b>ALFA-HELICOPTER, s.r.o.</b>					
<b>Obrat</b>	-	9 112 177	8 451 597	8 173 721	8 643 227
<b>Cash flow</b>	-	-	2 024 329	2 236 557	4 215 423
<b>Aktíva spolu</b>	-	-	14 995 606	15 997 369	17 820 996
<b>Rentabilita vlastného kapitálu (%)</b>	-	-	9,58	13,16	7,39
<b>Počet zamestnancov</b>	-	75	75	75	38
<b>Finančné náklady</b>	-	-	350 700	500 303	538 890
<b>Dane</b>	-	-	206 753	261 430	783 623
<b>CTR flight services, s.r.o.</b>					
<b>Obrat</b>	4 566 931	3 218 567	981 538	876 848	171 173
<b>Cash flow</b>	740 727	198 791	-91 762	-	-
<b>Aktíva spolu</b>	5 662 673	6 206 850	6 863 882	201 664	90 234
<b>Rentabilita vlastného kapitálu (%)</b>	17,60	-12,30	-4,55	-	-62,87
<b>Počet zamestnancov</b>	15	7	3	3	3
<b>Finančné náklady</b>	145 151	141 640	128 673	15 194	1 516
<b>Dane</b>	9 270	0	0	0	0
<b>České aerolínie, a.s.</b>					
<b>Obrat</b>	-	391 365	610 236	594 154	815 602
<b>Cash flow</b>	-	-29 305	46 830	380	21 773
<b>Aktíva spolu</b>	-	113 074	196 827	206 440	264 592
<b>Rentabilita vlastného kapitálu (%)</b>	-	-155,56	43,08	-14,75	-29,35
<b>Počet zamestnancov</b>	-	1 750	1 750	1 750	4 500
<b>Finančné náklady</b>	-	102 532	68 863	31 425	43 804
<b>DSA, a.s.</b>					
<b>Obrat</b>	8 585 252	11 340 870	10 521 231	10 620 973	11 896 036
<b>Cash flow</b>	2 124 030	1 982 299	3 086 492	3 439 370	5 269 468

	<i>r. 2014</i>	<i>r. 2013</i>	<i>r. 2012</i>	<i>r. 2011</i>	<i>r. 2010</i>
<b>Aktíva spolu</b>	11 287 615	10 962 605	11 767 871	11 468 364	12 964 881
<b>Rentabilita vlastného kapitálu (%)</b>	5,83	2,49	17,27	26,81	25,25
<b>Počet zamestnancov</b>	75	75	75	75	75
<b>Finančné náklady</b>	35 530	965 964	162 045	209 842	357 066
<b>Dane</b>	193 451	86 165	348 592	453 986	388 500
<b>Eclair Aviation, s.r.o.</b>					
<b>Obrat</b>	-	1 640 192	-	-	-
<b>Počet zamestnancov</b>	-	7	-	-	-
<b>G-JET, s.r.o.</b>					
<b>Obrat</b>	9 443 247	10 646 157	10 325 138	7 722 991	7 457 860
<b>Cash flow</b>	642 685	352 022	-119 207	62 790	-86 883
<b>Aktíva spolu</b>	1 879 249	2 365 047	2 052 649	2 211 519	1 804 199
<b>Rentabilita vlastného kapitálu (%)</b>	57,92	65,67	-1,50	24,89	-26,17
<b>Počet zamestnancov</b>	23	23	23	23	38
<b>Finančné náklady</b>	78 022	1 013 821	296 446	276 236	391 851
<b>Dane</b>	153 736	105 410	168 528	103 371	-12 406
<b>HELI CZECH, s.r.o.</b>					
<b>Obrat</b>	-	556 936	882 338	826 926	754 861
<b>Cash flow</b>	-	-183 629	45 662	95 347	23 895
<b>Aktíva spolu</b>	-	1 794 443	1 859 898	891 732	688 283
<b>Počet zamestnancov</b>	-	7	7	7	3
<b>Finančné náklady</b>	-	130 231	100 831	62 441	77 668
<b>Dane</b>	-	0	199	4 922	0
<b>LR Airlines, s.r.o.</b>					
<b>Obrat</b>	-	525 773	504 113	515 923	553 331
<b>Cash flow</b>	-	55 657	57 038	40 038	60 116
<b>Aktíva spolu</b>	-	344 003	194 144	228 679	314 143
<b>Rentabilita vlastného kapitálu (%)</b>	-	-64,36	-25,56	-110,80	-4,97
<b>Počet zamestnancov</b>	-	7	7	7	7
<b>Finančné náklady</b>	-	14 616	6 802	8 023	8 577
<b>Dane</b>	-	-693	-3 142	-3 062	-479
<b>PRAGA AVIATION, s.r.o.</b>					
<b>Obrat</b>	-	728 974	724 032	167 401	-
<b>Cash flow</b>	-	-	-2 426	31 705	-



	<i>r. 2014</i>	<i>r. 2013</i>	<i>r. 2012</i>	<i>r. 2011</i>	<i>r. 2010</i>
<b>Aktíva spolu</b>	-	-	884 167	331 662	-
<b>Rentabilita vlastného kapitálu (%)</b>	-	-	-	30,77	-
<b>Počet zamestnancov</b>	-	3	3	7	-
<b>Finančné náklady</b>	-	-	5 330	1 434	-
<b>Dane</b>	-	-	0	659	-
<b>Queen Air, s.r.o.</b>					
<b>Obrat</b>	-	728 974	795 508	775 183	299 184
<b>Počet zamestnancov</b>	-	-	-	3	3
<b>Silesia air, s.r.o.</b>					
<b>Obrat</b>	10 853 820	10 282 290	11 071 961	8 447 787	7 412 823
<b>Cash flow</b>	-103 994	346 955	905 964	-137 246	356 308
<b>Aktíva spolu</b>	9 316 600	9 985 925	11 222 232	10 476 053	11 087 561
<b>Rentabilita vlastného kapitálu (%)</b>	-111,62	7,99	67,76	-171,33	19,10
<b>Počet zamestnancov</b>	38	38	38	38	38
<b>Finančné náklady</b>	1 628 841	966 146	676 222	1 208 471	673 483
<b>Dane</b>	-23 915	24 165	0	0	0
<b>SILVER AIR, s.r.o.</b>					
<b>Obrat</b>	2 354 635	2 757 636	1 789 893	1 605 248	3 405 033
<b>Cash flow</b>	335 140	-46 909	-	359 530	533 106
<b>Aktíva spolu</b>	1 067 606	1 033 649	-	1 913 732	2 499 623
<b>Rentabilita vlastného kapitálu (%)</b>	21,58	-53,60	-	2,88	19,17
<b>Počet zamestnancov</b>	15	15	15	23	23
<b>Finančné náklady</b>	35 819	36 558	-	90 037	132 638
<b>Dane</b>	-10 894	0	-	-775	6 422
<b>Time Air, s.r.o.</b>					
<b>Obrat</b>	-	4 720 108	5 212 050	3 010 694	3 097 392
<b>Cash flow</b>	-	11 080	147 527	199 493	-66 499
<b>Aktíva spolu</b>	-	1 667 966	1 586 720	1 432 693	758 970
<b>Rentabilita vlastného kapitálu (%)</b>	-	-25,30	149,59	-	-
<b>Počet zamestnancov</b>	-	15	15	15	15
<b>Finančné náklady</b>	-	113 793	110 138	113 797	199 695
<b>Dane</b>	-	15 855	6 006	0	0
<b>Travel Service, a.s.</b>					

	<i>r. 2014</i>	<i>r. 2013</i>	<i>r. 2012</i>	<i>r. 2011</i>	<i>r. 2010</i>
<b>Obrat</b>	-	543 938	431 599	409 513	353 551
<b>Cash flow</b>	-	6 397	2 468	332	608
<b>Aktíva spolu</b>	-	101 994	79 480	62 225	71 569
<b>Rentabilita vlastného kapitálu (%)</b>	-	27,81	10,85	0,07	0,35
<b>Počet zamestnancov</b>	-	1 250	1 250	1 250	750
<b>Finančné náklady</b>	-	13 721	12 203	16 364	22 268
<b>Dane</b>	-	2 201	651	187	18
<b>Van Air Europe, a.s.</b>					
<b>Obrat</b>	2 870 708	3 184 414	2 299 018	1 877 338	1 921 120
<b>Cash flow</b>	439 458	390 402	315 141	213 602	163 714
<b>Aktíva spolu</b>	2 282 059	1 708 132	1 182 523	1 328 741	1 205 831
<b>Rentabilita vlastného kapitálu (%)</b>	29,38	21,03	30,50	31,85	23,56
<b>Počet zamestnancov</b>	-	23	15	15	15
<b>Finančné náklady</b>	64 892	70 273	119 764	117 324	217 367
<b>Dane</b>	56 307	30 435	45 105	27 984	6 063

Poznámka: Číselné údaje sú uvedené v EUR

Zdroj: databáza Amadeus, 2014