

Univerzita Karlova  
Právnická fakulta  
Katedra Finančního práva

Téma Státní rigorózní práce

**Finančně právní aspekty provozu na pozemních komunikacích**

Michal Nedělka  
Pavrovského 2445/2  
155 00 Praha 5

## **Poděkování**

Tímto bych rád poděkoval paní Doc. JUDr. Haně Markové CSc., která se na mou žádost zhostila úlohy konzultantky mé Státní rigorózní práce. Děkuji za konzultace, podnětné návrhy a připomínky k výše uvedené práci.

Prohlašuji, že jsem Státní rigorózní práci zpracoval samostatně, a že jsem vyznačil prameny, z nichž jsem pro svou práci čerpal způsobem ve vědecké práci obvyklým.

V Praze, dne 1. října 2007

*Nedělka*  
Michal Nedělka

## Obsah

<b>Hlava I.</b>	Úvod	1
<b>Hlava II.</b>	Historický exkurz	2
<b>Hlava III.</b>	Finančně právní aspekty provozu na pozemních komunikacích	12
<b>Kapitola I.</b>	Daňové aspekty užívání automobilů	14
<b>Část I.</b>	Nabytí automobilu	15
<b>Část II.</b>	Užívání automobilu k podnikání	20
<b>Kapitola II.</b>	Poplatkové a jiné finančně právní aspekty užívání automobilů	51
<b>Část I.</b>	Poplatkové povinnosti	51
<b>Část II.</b>	Jiné možnosti platebních povinností	68
<b>Hlava IV.</b>	Právní úprava ve vybraných zemích EU	76
<b>Hlava V.</b>	Závěr	99
	<b>Příloha k Státní rigorózní práci</b>	101
	<b>Příloha č. 1.</b> Pokyn č. D-207, Rozhodnutí o snížení daně silniční	101
	<b>Příloha č. 2.</b> Seznam dálnic a rychlostních silnic, jejichž užití podléhá zpoplatnění	102
	<b>Příloha č. 3.</b> Mapa cenových pásem abonentních karet	103
	<b>Seznam literatury</b>	104

## **Hlava I.**

### **Úvod**

Úvodem bych rád poznamenal, že téma mé Státní rigorózní práce (dále jen „práce“), které zní „Finančně právní aspekty provozu na pozemních komunikacích“, jsem si vybral z toho důvodu, jelikož jsem byl zvědavý, s jakými finančně právními aspekty spojenými s provozem na pozemních komunikacích, se lze při užívání automobilu setkat. A skutečně, těchto finančně právních aspektů může být v České republice (dále jen ČR) poměrně široká škála. V souvislosti s provozem automobilů na pozemních komunikacích je možné se s nimi setkat v podobě nejrůznějších daňových a poplatkových povinností, které mohou být uloženy jen zákonem<sup>1</sup>, ale případně i dalších platebních povinností. Vše pak záleží na tom, kdo je vlastníkem, provozovatelem či držitelem daného automobilu, k jakému účelu automobil používá a jaké právní úkony ve vztahu k automobilu případně činí. Účelem mé práce tak je podat určitý obraz těchto finančně právních aspektů.

Důležité je také všimnout si, jak jsou obdobné okruhy této problematiky řešeny i v jiných členských státech Evropské unie (dále jen EU)<sup>2</sup>, jíž je ČR členem.

---

<sup>1</sup> Usnesení Předsednictva České národní rady o vyhlášení Listiny základních práv a svobod č. 2/1993 Sb., jako součásti ústavního pořádku České republiky, čl. 4 odst. 1 a čl. 11 odst. 5 .

<sup>2</sup> Vznik v roce 1992 uzavřením Smlouvy o Evropské unii, tkz. Maastrichtské smlouvy, Evropské společenství.

## Hlava II. Historický exkurz

Pokusy o zdanění, tedy daně v užším smyslu jako dávky ukládané ke krytí veřejné potřeby vůbec, a to bez ohledu, zda a jakou měrou se veřejné zařízení použije<sup>3</sup>, směřující k držení a užívání motorových vozidel, a tedy i osobních automobilů jako motorových vozidel, které nejezdí po kolejích a jimiž lze přepravovat nejvýše osm osob včetně řidiče, přičemž pro posouzení o jaký konkrétní druh vozidla šlo, bylo rozhodné označení uvedené v úředním osvědčení o připuštění vozidla k jízdě<sup>4</sup>, zde byly již před vznikem samostatné Československé republiky.

Nejprve bylo zamýšleno zdanění zemské. To ovšem pro odpor vlády uskutečněno nebylo, jelikož bylo pokládáno za pochybné, kdy při rychlosti automobilů mohlo být vozidlo za den postiženo několika daněmi a zemím chyběl také aparát kontrolní<sup>5</sup>.

Naproti tomu bylo zamýšleno na zdanění říšské. Předloha o zavedení daně z automobilů byla podána roku 1907 (příloha 547. XVIII. zasedání) i projednána výborem berním (příloha 974. XX. zasedání), ale v plénu projednána nebyla, jakož i návrhy iniciativní (příloha 859. XX. zasedání). Byly podány i návrhy nové, poslanecké (příloha 102. 252. XXI. zasedání). Roku 1911 předložila vláda sama návrh (příloha 888. XXI. zasedání) o němž bylo schváleno usnesení ve sněmovně poslanecké a jednáno i ve sněmovně panské, ale k uzákonění nedošlo, a to právě pro odpor v posledně jmenované sněmovně. Dle tohoto návrhu měly z výnosu této daně obdržet 50 % zemské fondy, kde bylo sídlo vozidla, k udržování silnic a 50 % včetně celého výnosu daně z cizozemských vozidel měl dostat stát<sup>6</sup>.

Již za trvání samostatné Československé republiky a účinnosti Ústavy<sup>7</sup>, která povolovala ukládat daně a veřejné dávky jen na základě zákona, připustila finanční novela obecní, která byla uzákoněna pod č. 329/1921 Sb. z. a n., o přechodné úpravě finančního hospodářství měst a obcí s právem municipálním, dávku za držení motorických dopravních prostředků, a to jako samostatnou dávku obecní. K provedení toho zákona ze dne 12. srpna

<sup>3</sup> Kol. autorů, Slovník veřejného práva československého, svazek I., POLIGRAFIA, Brno, 1929.

<sup>4</sup> Zákon č. 77/1935 sb. z. a n., o dopravě motorovými vozidly a jejich zdanění, § 65 odst. 3, 5.

<sup>5</sup> Fuksa, J. Slovník obchodně-technický, účetní a daňový. Ústřední svazek čsl. Průmyslníků. Praha. 1929. str. 893

<sup>6</sup> Dvorský, V. Slovník národohospodářský, sociální a a'politický. Otakar Janáček, Praha, 1931, str. 156

<sup>7</sup> Ústavní listina č. 121/1920 Sb. z. a n., § 111 odst. 1.

1921 dle § 60, bylo vydáno vládní nařízení č. 143/1922 Sb. z. a n., jako vzorná pravidla. Toto vládní nařízení obsahovalo mimo jiné též Pravidla o vybírání obecní dávky z držení motorických dopravních prostředků (dále jen „dávka“).

Dávka ale mohla být vybírána jen na základě povolení Zemského správního výboru v Praze pro Čechy, Zemského výboru v Brně pro Moravu, Zemské správní komise v Opavě pro Slezsko a ministerstva vnitra pro Slovensko, které k usnesení té které obce vydaly výnos o povolení k vybírání dávky.

Na základě usnesení zastupitelstva dávku předepsal obecní starosta a týkala se motorických dopravních prostředků, které měly v dané obci stálé stanoviště. Jednalo se o dávku roční, která činila u osobních automobilů (dále jen „automobil“):

- z prvních 5 koňských sil (dále jen „ks“) motoru za 1 ks. .... 15 K
- za každou další ks až do celkem 10 ks motoru (6-10)..... 30 K
- za každou další ks až do celkem 15 ks motoru (11-15)... 100 K
- za každou další ks až do celkem 24ks motoru (16-24)... 150 K
- za každou další ks (tedy za 25 ks a každou další ks) ... 200 K

Dlužno podotknouti, že cizozemská vozidla, tedy vozidla, která měla rejstříkovou značku vydanou v zahraničí, pobývající na území ČSR, byla zpoplatněna Úřadem pro zahraniční obchod<sup>8</sup>.

Dávku byl povinen platit držitel motorického vozidla, tedy osoba, které byla příslušným politickým úřadem vydána značka pro motorické vozidlo<sup>9</sup>. Dávka se platila předem, a to ve dvou pololetních lhůtách vždy do 14. ledna a 14. července. Dávka se ovšem neplatila z:

- a) vozidel cizích státních zastupitelstev, vozidel státních, župy okresu a obce
- b) vozidel určených k prodeji, používaných v držení obchodníka
- c) vozidel výrobce, které byly ve zkoušce

Výtěžek z těchto plateb od držitelů motorických vozidel měl být určen hlavně k udržení a zlepšení jízdní dráhy ulic a cest užívaných těmito vozidly. Ke změně užití výtěžku došlo s přijetím zákona č. 289/1924 Sb. z. a n., který proponoval dávku z motorických vozidel k úhradě odměn veřejným zaměstnancům, jako dávku státní, a to dle § 4 odst. 2.

14. července 1927 byl přijat zákon č. 116/1927 Sb. z. a n., o silničním fondu, s účinností od 1. října 1927. Tento zákon zrušil dávku a zavedl daň z motorových vozidel

<sup>8</sup> Zákon č. 418/1920 Sb. z. a n., o Úřadu pro zahraniční obchod

<sup>9</sup> Dle nařízení ministerstva vnitra č. 81/1910 ř. z. ze dne 28. dubna

(dále jen „daň“) jakožto běžný příjem silničního fondu (dále jen „fond“). Fond byl zřízen při ministerstvu veřejných prací jako právnická osoba.

Účelem fondu bylo opatřit prostředky na zlepšení státních silnic a poskytovat příspěvky na zlepšení silnic zemských, okresních nebo i obecních. Pro zajímavost lze uvést, že dalším příjmem silničního fondu byla vedle již zmíněné daně také polovina poplatků za povolení k dovozu minerálních olejů a clo na dovoz pneumatik, jakož i plných a komorových pryžových obručí<sup>10</sup>.

Dani byla podrobena motorová vozidla, jichž se používá k dopravě po veřejných cestách a místech a nepohybují se po kolejích. Poplatníkem daně byl předně majitel motorového vozidla a dále například při prodeji s výhradou vlastnictví držitel takto pořízeného motorového vozidla.

Zde nastala změna oproti předešlé úpravě, která vycházela při zpoplatnění z počtu koňských sil. Z tuzemských motorových vozidel, tedy z vozidel, která mají stále stanoviště na území ČSR byl poplatník povinen uhradit daň, která byla stanovena u automobilu dle válcového obsahu vyjádřeného v litrech (dále jen „l“) tak, že nejnižší sazba byla opět pro automobil s obsahem válců pouze do 1 l a činila 300 K a naopak nejvyšší sazba byla stanovena pro automobil s obsahem válců překračujícím 7 l, a ta pak činila 8 000 K.

Tato sazba se uplatnila jen na automobily osazené pneumatikami. Na automobily, které byly osazeny:

- a) obručemi plnopryžovými – sazba zvýšena o 50 %
- b) obručemi komorovými – sazba zvýšena o 20 %

Automobily hnané elektřinou byly zdaněny:

za každých 100 Kg váhy a její část, převyšující 50 Kg váhy 50 K.

S účinností tohoto zákona pozbyla platnosti také zákonná úprava spočívající ve zpoplatnění cizozemských motorových vozidel Úřadem pro zahraniční obchod. Podle této nové právní úpravy byla cizozemská motorová vozidla nacházející se na území ČSR po přechodnou dobu zdaněna tak, že z automobilů se vybírala daň:

- při pobytu do 2 dnů.....40 K
- při pobytu do 5 dnů..... 80 K
- při pobytu do 15 dnů... 160 K
- při pobytu do 30 dnů... 240 K
- při pobytu do 60 dnů... 480 K

<sup>10</sup> Deset let ČSR 1918-1927, Státní tiskárna, Praha 1928, str. 67.



Poplatníkem daně byl předně majitel motorového vozidla. Daň bylo nutno zaplatiti před použitím vozidla, a to najednou na rok či šest měsíců při prvním vyměření daně, nejpozději však do konce běžného pololetí, tedy do 30. června nebo běžného roku, tedy do 31. prosince. Z cizozemských vozidel byla daň placena při celním záznamu vozidla v okamžiku jeho vpuštění na území ČSR. Řidič jak tuzemského tak i cizozemského automobilu byl pak povinen mít u sebe při jízdě doklad o zaplacení.

Vyměřovacím úřadem pro daň z tuzemských motorových vozidel bylo pro Čechy a Moravu okresní finanční ředitelství, pro Slezsko finanční inspektorát, pro Slovensko a Podkarpatskou Rus finanční ředitelství, v jehož obvodu mělo vozidlo stálé stanoviště. V případě cizozemských vozidel se jednalo o vstupní celní úřad.

Daň se nevztahovala na všechna motorová vozidla. Byla od ní osvobozena například:

- a) motorová vozidla státní správy,
- b) motorová vozidla užitá výhradně pro službu telegrafní, telefonní či poštovní,
- c) osobní motorová vozidla osob, které dle mezinárodního práva požívají výsad a imunit v případě, že vzájemnost je zaručena a
- d) motorová vozidla zvláště zařazena pro službu hasičskou, záchranou a zdravotní.

V roce 1935 byl přijat další zákon řešící problematiku zdanění motorových vozidel, a to zákon ze dne 12. dubna č. 77/1935 Sb. z. a n., o dopravě motorovými vozidly a jejich zdanění, s účinností od 1. července 1935, který v Hlavě VIII (Finanční ustanovení), obsahoval oddíl první (daň z motorových vozidel). Tento zákon se od předešlé úpravy z roku 1927 lišil především v tom, že zrušil dosavadní sazby na automobily dle válcového obsahu a zavedl sazby nové, přičemž došlo ke zmírnění daňové zátěže. Od účinnosti tohoto zákona platily pro automobily takové sazby, kdy nejnižší byla za automobil s obsahem válců do 1 l a činila 250 K a nejvyšší byla za automobil s obsahem válců převyšujícím 7 l, a ta byla stanovena na 4 500 K. Dále například u nákladních automobilů a jiných nákladních motorových vozidel činila sazba daně 32,50 K za každých i začatých 100 kg vlastní váhy a za každých i začatých 100 kg únosnosti.

Jinak byla stanovena daň u tuzemských motorových vozidel, byla-li poháněna elektřinou nebo jinou pohonnou látkou než minerálními oleji nebo jejich směsí s lihem. Daň činila za kalendářní rok u automobilů za každých i začatých 100 kg vlastní váhy 50 K a u nákladních automobilů za každých i začatých 100 kg vlastní váhy a za každých i začatých 100 kg únosnosti po 40 K. Obecně pak byly sazby na nákladní automobily zvýšeny, jestliže se nejednalo o dopravu provozovanou po živnostensku.

U cizozemských vozidel přijíždějících na území ČSR na přechodnou dobu, činila daň za kalendářní den pobytu :

u automobilů..... 10 K za den pobytu

u nákladních automobilů..... 150K za den pobytu

Změn doznala i příslušnost vyměřovacích úřadů, a to patrně díky novému územnímu uspořádání státu<sup>11</sup>, kde věcně příslušným úřadem I. stolice byl v zemi České, na území bývalé Moravy a v zemích Slovenské a Podkarpatské Rusy okresní finanční ředitelství a na území bývalého Slezska finanční inspektorát. Místní příslušnost zůstala nezměněna.

Daň se rovněž jako u zákonné úpravy z roku 1927 nevztahovala na všechna motorová vozidla a navíc byla od daně za určitých podmínek dočasně osvobozena i nová tuzemská vozidla. Zákonné úpravy umožňovaly osvobození od daně také pro cizozemská vozidla.

I nadále byl celý výnos daní běžným příjmem fondu zřízeného zákonem č. 116/1927 Sb. z. a n.

V roce 1942, tedy za existence Protektorátu Čechy a Morava (dále jen „Protektorát“)<sup>12</sup> bylo přijato dne 31. července vládní nařízení č. 310/1942 Sb. z. a n., o dani z motorových vozidel, a to s účinností od 1. října 1942. Toto nařízení bylo velmi podrobné.

Dle této právní úpravy bylo dani podrobena držení motorového vozidla k jízdě na veřejných cestách a vedle toho také nezákonné používání vozidla na těchto cestách. Poplatníkem byla při držení motorového vozidla, které bylo připuštěno v tuzemském připouštěcím řízení<sup>13</sup>, ta osoba, pro niž bylo motorové vozidlo připuštěno a v případě nezákonného používání ta osoba, která vozidlo takto používala.

U automobilů tuzemských, které byly poháněny tekutými palivy (například benzin a líh), činila roční sazba daně opět dle válcového obsahu:

- za každých i započatých 100 cm<sup>3</sup> obsahu válců....126 K

U automobilů, které byly poháněny jinými nežli výše uvedenými palivy (například dřevo, koks, svítiplyn a metan), činila roční sazba daně z vlastní váhy:

- do 2400 kg, za každých i započatých 200 kg váhy....157,50 K.

- přes 2400 kg, za každých i započatých 200 kg váhy....52,50 K.

Daň však činila vždy nejméně ....50 K.

Daň se platila vždy napřed na dobu jednoho roku, ale bylo možno jí zaplatit na dobu jednoho pololetí, jednoho čtvrtletí nebo i jednoho měsíce. Na pololetí pak sazba daně činila

<sup>11</sup> Zákon č. 125/1927 Sb. z. a n., o organizaci politické správy.

<sup>12</sup> Výnos A. Hitlera z 16. března 1939 o zřízení Protektorátu Čechy a Morava, zákon č. 75/1939 Sb. z. a n.

<sup>13</sup> Vládní nařízení č. 249/ 1939 Sb. z. a n., o připouštění osob a vozidel k dopravě na silnicích

polovinu daně roční, ovšem s přírůžkou 3 %, na čtvrtletí činila sazba daně čtvrtinu daně roční s přírůžkou 6 % a na měsíc činila sazba daně dvanáctinu daně roční s přírůžkou 8 %. Daň bylo nutno zaplatit zejména když bylo motorové vozidlo připuštěno k jízdě, a to před vydáním jízdního průkazu takového vozidla povolovacím úřadem a dále například při přechodu vozidla na nového poplatníka, též před vydáním jízdního průkazu. Jako průkaz o zaplacení daně poté sloužil daňový list, který bylo nutno mít vždy za jízdy u sebe.

Cizozemská motorová vozidla nacházející se na území Protektorátu po přechodnou dobu, byla zdaněna od vstupu až do opuštění Protektorátu tak, že v případě automobilů se vybírala daň:

- na určité období (rok, pololetí, čtvrtletí nebo měsíc). Pak zůstaly sazby daně jako u tuzemských automobilů
- podle dní pro pobyt až šedesátidenní činila sazba daně za každý kalendářní den i jeho část... 10 K.

Daň však činila vždy nejméně... 30 K.

Věcně příslušnými vyměřovacími úřady byly okresní finanční ředitelství s berními úřady za dohledu zemských finančních ředitelství a za nejvyššího vedení ministerstva financí. Místně příslušným pro tuzemské automobily byl úřad, v jehož obvodu měl poplatník bydliště a neměl-li ho, tak v jehož obvodu měl obvyklé místo pobytu.

Tato úprava obsahovala poměrně početné kategorie automobilů, které byly od daně osvobozeny. Jednalo se opět za určitých podmínek o nové tuzemské automobily. Daň se prozatím dle tohoto nařízení neplatila z tuzemských automobilů poháněných spalovacím motorem a připuštěných poprvé k jízdě před 1. dubnem 1933 a nebo poháněných elektřinou nebo parou a připuštěných poprvé k jízdě před 1. dubnem 1935.

Toto nařízení počítalo také s možností snížení či prominutí daně, a to v případě starých automobilů poháněných tekutými palivy a o obsahu válců větším než 2400 cm<sup>3</sup> bylo možno ku žádosti daň snížit o polovinu, byl-li automobil poprvé připuštěn k jízdě před 1. dubnem 1933, dále v případě válečných poškozců, kteří mají k vlastnímu pohybu automobil, mohla být k žádosti daň zcela nebo zčásti prominuta. Za předpokladu vzájemnosti mohla být k žádosti daň prominuta i u služebních automobilů, které například byly připuštěny pověřeným diplomatickým zastupitelstvím cizích států.

Vládní nařízení určilo celý výnos daně ku prospěch Protektorátu.

Po skončení Protektorátu v roce 1945 následovalo téměř dvacetileté období bez přímého daňového zpoplatnění spojeného s držením či vlastněním automobilu. Změna nastala až v první polovině šedesátých let, kdy byl dne 5. června 1964 přijat zákon č. 98/1964 Sb., o

dani z motorových vozidel, s účinností od 1. července 1966, který byl proveden vyhláškou ministerstva financí č. 99/1964 Sb.

Jednalo se o zvláštní typ platební povinnosti, zavedené v důsledku snížení ceny benzínu, která byla vázána na držení motorového vozidla a jednalo se tedy o daň reálnou, přičemž její ekonomický obsah a zejména dopad ji zařazoval mezi daně spotřební, tedy nepřímé, i když byla vybírána u poplatníků, kde tento spotřební charakter, tedy zvyšování ceny spotřebovávaného zboží se projevil v tom, že když v roce 1974 došlo ke zvýšení ceny benzínu, tato daň byla zrušena<sup>14</sup>.

Dle tohoto zákona podléhaly dani silniční motorová vozidla. Daňová povinnost vznikla u tuzemských vozidel přidělením státní poznávací značky a trvala dokud ji vozidlo mělo přiděleno. Poplatníkem daně byla osoba zapsána jako držitel vozidla v technickém průkazu vozidla nebo v obdobném průkazu vyžadovaném pro motorová vozidla v cizině. Roční sazba daně činila u tuzemských automobilů dle obsahu válců:

- do 800 cm<sup>3</sup> včetně..... 700 Kčs
- nad 800 cm<sup>3</sup> do 1 250 cm<sup>3</sup>  
včetně.....900 Kčs
- nad 1 250 cm<sup>3</sup> do 2 000 cm<sup>3</sup>  
včetně..... 1 300 Kčs
- nad 2 000 cm<sup>3</sup>.....1 600 Kčs

Ke zvýšení sazby daně, a to až na pětinasobek, mohlo dojít při používání automobilu k provozování výdělečné činnosti, ale i k výkonu činnosti nestátních socialistických organizací, neboť na vozidla státních organizací se tato zákonná úprava nevztahovala.

U cizozemských automobilů nacházejících se na území ČSSR činila sazba daně jednu dvanáctinu sazby stanovené pro tuzemský automobil za každý i započatý měsíc pobytu. Daňová povinnost vznikla dnem jejich vstupu na území ČSSR a trvala po dobu jejich pobytu. Daň ovšem vyměřena nebyla při pobytu kratším než sedm dní.

Daň z tuzemských automobilů byla splatná v dvou pololetních splátkách do 1. března a do 1. září. V případě cizozemských automobilů byla splatná nejpozději při výjezdu vozidla z našeho území. Správcem daně byl okresní národní výbor v jehož obvodu bylo vozidlo přihlášeno v evidenci. I dle této zákonné úpravy byla povinnost mít doklad o zaplacení daně při jízdě u sebe.

Od daně byla osvobozena například:

---

<sup>14</sup> Madar, Z. a kol.: Slovník českého práva, LINDE 2002, str. 245.

- a) vozidla diplomatických misí a konzulárních úřadů cizích států,
- b) vozidla členů těchto institucí, nejde li o československé občany a je li zaručena vzájemnost a
- c) vozidla organizačních složek československé advokacie.

Výnos této daně byl příjmem státního rozpočtu. Dne 30. března 1974 bylo přijato zákonné opatření předsednictva Federálního shromáždění č. 28/1974 Sb., o zrušení daně z motorových vozidel s účinností od 1. dubna 1974.

V roce 1968 byl dne 11. ledna přijat zákon č. 8/1968 Sb., o státním rozpočtu a o některých dalších finančních opatřeních, který s účinností od 1. ledna 1968 zavedl odvody z motorových vozidel. Na rozdíl od zákonné úpravy z roku 1964 se tento zákon vztahoval pouze na vozidla státních hospodářských organizací, přičemž sazba daně na automobily těchto organizací i její splatnost zůstaly zachovány. Výnos z odvodů byl určen do silničního fondu existujícího od roku 1968 jako státní finanční fond, který byl zřízen při Ministerstvu dopravy k financování výstavby a údržby dálnic a modernizaci vybrané silniční sítě a od roku 1972 připadl federálnímu rozpočtu<sup>15</sup>.

Zájemce o koupi automobilu a jeho provoz musel také počítat vedle daňové povinnosti spojené přímo s vlastněním či držením automobilu, která ho po zakoupení čekala, i s daní, která byla zahrnuta v pořizovací ceně automobilu a kterou tedy budoucí majitel musel nutně při pořízení automobilu zaplatit.

Již v roce 1919 byl dne 11. prosince přijat zákon č. 658/1919 Sb. z. a n., o všeobecné dani z převodu statků a z pracovních výkonů a o dani přepychové. Oprávněnost ukládati přepychovou daň byla spatřována v tom, že budoucí vlastník prokazuje dobré finanční zajištění, může li si dovolit pořídit přepychový předmět uvedený v seznamu jakož i náklady s údržbou a spotřebou nadále spojené, přičemž se jedná o spotřebu zbytnou, přepychovou<sup>16</sup>. Součástí tohoto zákona byl i seznam přepychových předmětů. V rubrice -D- Ostatní přepychové předměty pod číslem II. Sport, hry, doprava, byly také uvedeny dopravní prostředky všeho druhu s motorickým pohonem. Sazba daně činila 12 h z každé koruny úplaty. V roce 1921 došlo dle zákona č. 321 Sb. z. a n. ke změně sazby u přepychové daně, a to na 10 či 12 %, opět na všechny dopravní prostředky s motorickým pohonem. Tento zákon byl nahrazen zákonem přijatým dne 21. prosince č. 268/1923 Sb. z. a n., o dani z obratu a dani přepychové s účinností od 1. ledna 1924. Sazba daně z obratu činila 2%. Daň přepychová zůstala nezměněna.

<sup>15</sup> Madar, Z. a kol.: Slovník českého práva, LINDE 2002, str. 242.

<sup>16</sup> Dvorský, V. a kol.: Slovník národohospodářský, sociální a politický, Otakar Janáček, Praha 1931, str. 155.

K tomuto zákonu bylo přijato vládní nařízení č 185/1924 Sb. z. a n., které stanovilo seznam přepychových předmětů (dále jen „seznam“). Již se nejednalo o všechny dopravní prostředky s motorickým pohonem, ale jen sportovní osobní vozy a automobily s více jak 4 válci či s obsahem válců nad 1,8 l. Vládní nařízení č. 59/1925 Sb. z. a n. měnilo seznam s tím, že za přepychové jsou považovány automobily s obsahem válců větším než 1,95 l. K zákonu č. 246/1926 Sb. z. a n., který prodloužil platnost předešlého zákona byla vydána opět vládní nařízení stanovující seznam. Dle vládního nařízení č. 42 Sb. z. a n. byla stanovena 2% daň z obratu na automobily, nejsou-li dle vládního nařízení č. 43 Sb. z. a n. přepychová, tedy nemá-li automobil obsah válců větší než 2,5 l. Na výnosu z těchto daní se podílely vedle státního rozpočtu také samosprávné svazky, a to například dle zákona 334/1921 Sb. z. a n., 40%, kdy 5-10% připadlo obcím, 5% okresů a župám a zbytek zemským fondům. V roce 1926 to kupříkladu činilo v souhrnu 640 milionů Kč<sup>17</sup>.

V souvislosti s přijetím zákona č 116/1927 Sb. z. a n., o silničním fondu, byla od účinnosti tohoto zákona, tedy od 1. října 1927, daň přepychová na motorová vozidla zrušena a nadále platila již jen 2% daň z obratu, která byla v roce 1946 zvýšena na 3%.

Spotřeba pohonných látek je nedílnou a trvalou součástí provozu automobilu. Z tohoto důvodu musel každý, kdo automobil užíval, počítat s dalším vynaložením peněžních prostředků na jejich nákup. V ceně těchto pohonných látek ovšem bylo zahrnuto další finanční břímě pro jejich kupujícího, a to daň z minerálních olejů (dále jen „daň“), která byla koncipována jako daň nepřímá, rázu spotřebního. Daň takto zvyšovala cenu spotřebovávaného zboží. V podstatě byla uložena jednotlivci za uspokojování svých potřeb, ale z technických důvodů se nevybírala od spotřebitele samého, ale od výrobce, který ji pak přenesl na daného spotřebitele tím, že mu pohonnou látku prodal draž o částku, kterou musel na dani zaplatit<sup>18</sup>.

Dle zákona č 75/1924 Sb. z. a n., kterým se měnil a doplňoval starý, ještě říšský zákon o dani z minerálních olejů (tedy zejména benzin), byla sazba daně na tyto oleje získané rafinací na území ČSR a jejichž hutnota při +12 stupních Réaumura nepřesahovala 880 stupňů (tisícin hutnoty čisté vody), 13 Kč za každých 100 kg čisté váhy. Dále se sazby dle dalších zákonných úprav měnily. Zákon č. 77/1931 Sb. z. a n., o spotřební dani z minerálních olejů se týkal olejů u nás rafinovaných či k nám dovezených a daň činila 75 Kč, jestliže hutnota při +15 stupních C nedosahovala 790 stupňů, a pakliže dosáhla tak 15 Kč, a to opět za

<sup>17</sup> Kol. autorů, Slovník veřejného práva československého, svazek I., POLYGRAFIA, Brno, 1929.

<sup>18</sup> Ottův slovník naučný, Paseka a Argo, 1997, str. 932

každých 100 kg čisté váhy. Zákonem č. 78/1935 Sb. z. a n. byly změněny předešlé zákony o dani a opět došlo ke změně sazby a daň činila 96 Kč, jestliže hutnota Při +15 stupních C nedosahovala 810 stupňů, 30 Kč šlo-li o rozpětí mezi 810-830 stupni a 40 Kč při 830 stupni a více, za každých 100 kg čisté váhy. Tento zákon byl zrušen v roce 1948 zákonem č.283 Sb.z., o všeobecné dani.

Druhou skupinou dávek, které vedle daní souvisely s provozem a dispozicí automobilem jsou poplatky, a to poplatky za úřední úkony s automobilem související, které byly ukládány jako úplata za zvláštní činnost zařízení veřejných, vždy ale jednotlivcem vyvolanou. Jeho předpokladem tedy byl vždy úřední úkon<sup>19</sup>.

V roce 1925 byl přijat zákon č. 53/1925 Sb. z. a n., o dávkách za úřední úkony ve věcech správních, který byl proveden vládním nařízením č. 254/1926 Sb. z. a n., kde bylo stanoveno, že státní úřady, ústavy a podniky mohou, vykonávají-li výsostnou pravomoc, vybírat zvláštní dávky za úřední úkony ve věcech správních, staly-li se výhradně v zájmu soukromém, jakož i za udělení nejrůznějších oprávnění. Dávkou byl povinen ten, kdo k úkonu zavdal příčiny. Dávku ukládal úřad, který rozhoduje o věci, jejíž projednání zavdává dávkovou povinnost. Dávka byla stanovena jednak pevnou sazbou a jednak v číselných mezích. K vládnímu nařízení byl připojen dávkový řád obsahující zpoplatněné úkony.

V tomto řádu pak byly sazby zvláštní, kde pod bodem B byly v oboru ministerstva vnitra například sazby dle č. 56, za řidičské listy pro motorová vozidla a) pro majitele vozidel...od 20 K do 200 K dle druhu a síly vozidla. Pod č.57, za přiděl či změnu evidenční značky od 20 K do 500 K dle druhu a síly vozidla. Dle vládního nařízení č. 191/1932 Sb z. a n., o dávkách za úřední úkony ve věcech správních v řádu například pod č. 59, za řidičské listy pro motorová vozidla a) pro řidiče (amatéry) od 100 K do 300 K, dále například za přiděl či změnu evidenční značky motorového vozidla d) automobil, a to dle válcového obsahu od 30 K do 600 K. V roce 1935 bylo vydáno další vládní nařízení totožného názvu č. 248/1935 Sb. z. a n., kde například pod č. 59 činil poplatek a) za povolení řídit motorová vozidla u automobilu od 30 K do 300 K dle majetkových poměrů řidiče.

V roce 1951 byl přijat zákon č. 105/1951 Sb. o správních poplatcích, ke kterému byl vydán sazebník v nařízení ministerstva financí č. 9/1952 Sb., kde činil poplatek pod č. 49 například a) za přidělení státní poznávací značky u automobilu nejméně 30 Kčs.

Je tedy zřejmé, že již od vzniku samostatné ČSR měly majitelé a provozovatelé automobilů uloženy nejrůznější daňové a poplatkové povinnosti spojené nejprve se samotným

<sup>19</sup> Kol. autorů, Slovník veřejného práva československého, svazek I. POLYGRAFIA, Brno, 1929

pořízením již tak poměrně nákladného zboží, jakým tehdy automobil bezesporu byl, a poté také s jeho následným provozem, tedy jízdou po komunikacích.

### **Hlava III.**

#### **Finančně právní aspekty provozu na pozemních komunikacích**

Jak jsem již uvedl v úvodu mé práce, finančně právní aspekty provozu na pozemních komunikacích se projevují předně zákonným uložením daňových či poplatkových povinností spojených s užíváním automobilů. Jednotlivé zákony pak ve svých ustanoveních konkretizují prvky daňově či poplatkově právních vztahů, do kterých fyzické nebo právnické osoby vstupují v souvislosti s užíváním automobilů na pozemních komunikacích nebo nejrůznějších dispozic s nimi. Než se budu věnovat již konkrétním finančně právním aspektům, považuji za vhodné nejprve popsat druhy a jednotlivé kategorie automobilů, neboť je to pro účely mé práce důležité.

Obecně se dá říci, že se jedná o silniční motorová a nemotorová vozidla, která jsou vyrobena za účelem provozu na pozemních komunikacích k přepravě osob, zvířat nebo věcí<sup>20</sup>. V zákoně č. 56/2001 Sb., jsou uvedeny druhy vozidel, které jsou rozděleny do jednotlivých kategorií, a to v jeho příloze. Jde např. o tyto druhy.

- a) osobní automobily
- b) autobusy
- c) nákladní automobily
- d) přípojná vozidla

V již zmíněné příloze jsou pak uvedeny jednotlivé kategorie a jejich členění.

V této práci se budu věnovat zejména kategoriím M a N.

Kategorie M, tedy motorová vozidla, která mají nejméně čtyři kola a používají se pro dopravu osob se dále člení na:

a) M<sub>1</sub> - vozidla, která mají nejvýše osm míst k přepravě osob, kromě místa řidiče, nebo víceúčelová vozidla,

b) M<sub>2</sub> - vozidla, která mají více než osm míst k přepravě osob, kromě místa řidiče, a jejichž nejvyšší přípustná hmotnost nepřevyšuje 5 000 kg.

<sup>20</sup> Zákon č. 56/2001 Sb. o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích... ve znění pozdějších předpisů, § 2 odst. 1



c)  $M_3$  - vozidla, která mají více než osm míst k přepravě osob, kromě místa řidiče, a jejichž největší přípustná hmotnost převyšuje 5 000 kg.

Kategorie N, tedy motorová vozidla, která mají nejméně čtyři kola a používají se pro dopravu nákladů se dále člení na:

a)  $N_1$  - vozidlo, jehož největší přípustná hmotnost nepřevyšuje 3 500 kg,

b)  $N_2$  - vozidlo, jehož největší přípustná hmotnost převyšuje 3 500 kg, avšak nepřevyšuje 12 000 kg,

c)  $N_3$  - vozidlo, jehož největší přípustná hmotnost převyšuje 12 000 kg.

Na závěr ještě zmíním kategorii O, tedy přípojná vozidla.

Také je vhodné stručně popsat pozemní komunikace. Pozemní komunikací se tedy rozumí dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti. Tyto komunikace se pak ještě člení na následující kategorie<sup>21</sup>:

a) dálnice

b) silnice

c) místní komunikace

d) účelové komunikace

V této práci lze k orientaci v jednotlivých zákonných úpravách použitelných na mé téma vycházet jednak ze zákona č. 212/1992 Sb., o soustavě daní, ze dne 15. dubna 1992 s účinností od 1. ledna 1993, ve znění zákona č. 302/1993 Sb., jímž byl pozměněn a nakonec dle zákona č. 353/2003 Sb., o spotřebních daních, jímž byl s účinností od 1. ledna 2004 zrušen, a který obsahoval výčet jednotlivých druhů daní, které ale stále jsou jednotlivě zákony upraveny (viz níže), a pouze které bylo možno dle § 1 odst. 2 tohoto zákona na našem území uložit, co se týká daňových povinností spojených s provozem automobilů a dále ze zákona č. 565/1990 Sb., o místních poplatcích, ze dne 13. prosince 1990 s účinností od 1. ledna 1991, ve znění pozdějších předpisů a zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ze dne 26. listopadu 2004 s účinností od 16. ledna 2005, ve znění pozdějších předpisů, co se týká poplatkové povinnosti spojené s provozem automobilu.

Je také nutno zmínit zákon č. 134/1994 Sb., o pozemních komunikacích, ze dne 30. května 1994, s účinností od 1. ledna 1995, jímž byl novelizován zákon č. 135/1961 Sb., o pozemních komunikacích, a který od 1. ledna 1995 zavedl poplatek za užívání dálnic a silnic dálničního typu čtyřkolovými motorovými vozidly.

---

<sup>21</sup> Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, § 2 odst. 1 a 2

Touto zákonnou úpravou je respektován ústavní zákon (viz. výše), který obecně stanoví, že povinnosti mohou být ukládány toliko na základě zákona a dále tuto zásadu konkretizuje, jelikož výslovně stanoví, že daně a poplatky mohou být ukládány jen na základě zákona.

## Kapitola I.

### Daňové aspekty užívání automobilů

Daně je obecně možné z hlediska právního charakterizovat jako platební povinnost, kterou stát stanoví zákonem k získání příjmů do státního rozpočtu, aniž přitom poskytuje zdaňovaným subjektům přímo ekvivalentní protiplnění<sup>22</sup>. Pouze v případě určitých daní (např. daň silniční) se lze zamyslet, že by se zdaňované subjekty, tedy vlastníci, provozovatelé či držitelé automobilů, mohly nepřímo dočkat určitého protiplnění, a to zejména ve zkvalitnění silniční sítě v ČR, na kterou v podobě této daně významně přispívají. Ovšem s ohledem na její současnou kvalitu nutno konstatovat, že ani toto nepřímé protiplnění se jim prozatím v dostatečné míře nedostává. Mohu jen doufat, že v budoucnu se kvalita, ale i kvantita, a to zejména dálniční sítě, zvýší.

Jednotlivé daňové aspekty jsou pak konkretizovány především následujícími daněmi:

- A) Daň silniční (dále jen „DSI“)
- B) Daň z příjmů (dále jen „DZP“)
  - daň z příjmů fyzických osob
  - daň z příjmu právnických osob
- C) Daň dědická, daň darovací (dále jen „DDaD“)
- D) Daň z přidané hodnoty (dále jen „DPH“)
- E) Daň spotřební (dále jen „DSP“), a to
  - daň z minerálních olejů

Každá z těchto daní označené výše pod jednotlivými písmeny je následně samostatně upravena zákonným předpisem. Ohledně DSI jde o zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční, ve znění pozdějších předpisů. Ohledně DZP se jedná o zákon č. 586/1992 Sb. o daních z příjmů,

---

<sup>22</sup> Bakeš, M. a kolektiv: Finanční právo. 4. aktualizované vydání. Praha, C. H. Beck 2006, str. 188.

ve znění pozdějších předpisů. Ohledně DDaD se jedná o zákon č. 357/1992 Sb., o dani dědické, dani darovací a dani z převodu nemovitostí, ve znění pozdějších předpisů. Ohledně DPH se jedná o zákon č. 235/2004 Sb., o dani z přidané hodnoty, ve znění pozdějších předpisů. Ohledně DSP jde o zákon č. 353/2003 Sb., o spotřebních daních, ve znění pozdějších předpisů. Tyto zákonné předpisy pak upravují jednotlivé daňové aspekty užívání vozidel na pozemních komunikacích.

S daňovými aspekty užívání automobilů se tak mohou subjekty daně, tedy fyzické nebo právnické osoby, setkat při nejrůznějších situacích neboť v souvislosti s užíváním automobilů mohou vstupovat do nejrůznějších daňově právních vztahů, které se pak ještě mohou různě prolínat a navzájem i ovlivňovat. Velký vliv pak má na jednotlivé daňové právní vztahy to, zda-li je automobil pořízen a následně i používán k soukromím účelům nebo je naopak pořízen nebo používán k podnikatelské činnosti a zařazen v obchodním majetku, neboť v důsledku toho pak těmto subjektům vznikají různá práva a povinnosti.

## **Část I. Nabytí automobilu**

Obecně lze automobil v podstatě nabyt čtyřmi možnými způsoby. Může se jednat předně o koupi (popř. nájem s následnou koupí) a dále přichází v úvahu i nabytí automobilu darem, děděním nebo i výhrou, což je i poměrně častá záležitost.

Z daňového hlediska je finančně právním aspektem koupě automobilu povinnost zaplatit v jeho pořizovací ceně již zahrnutou daň z přidané hodnoty ve výši 19 %, což platí obecně pro všechny kupující. Pouze plátce daně z přidané hodnoty pak má ale možnost uplatnit si odpočet této daně, jestliže automobil zahrne do obchodního majetku, ovšem s výjimkou automobilů kategorie M<sub>1</sub>, u kterých odpočet daně uplatnit nemůže ani plátce této daně.

Dalším způsobem nabytí automobilu je možnost automobil zdědit nebo jej získat darem. Daňovým aspektem nabytí automobilu tímto způsobem je pak povinnost přiznat a zaplatit daň dědickou a nebo daň darovací dle toho, o jaký způsob nabytí se v konkrétním případě jedná. Jednotlivá práva a povinnosti subjektů daně jsou pak konkretizována v zákoně č. 357/1992 Sb., o dani dědické, dani darovací a dani z převodu nemovitostí, a to v ustanoveních týkajících se daně dědické a daně darovací.

Daň dědická (dále jen „daň“) a daň darovací (dále jen „daň“) byla přijata zákonem ze dne 5. května 1992 č. 357/1992 Sb., o dani dědické, dani darovací a dani z převodu

nemovitostí, v současné době ve znění pod číslem 186/2006 Sb. Součástí daňové soustavy se stala od 1. ledna 1993, kdy tento zákon o dani nabytí účinnosti a zároveň došlo k zrušení zákona č. 146/1984 Sb., o notářských poplatcích.

Charakteristickým znakem těchto daní je jejich spojitost se změnou v osobě vlastníka a postihují nabytí majetku, zde tedy automobilu, novým vlastníkem nebo jeho přechod z dosavadního vlastníka na nového (tedy majetek v pohybu). Z tohoto důvodu jsou proto obvykle zkráceně označovány jako daně převodní a jsou upraveny společně v rámci jednoho zákona. Daně postihují nabytí a převody majetku, ke kterým dochází na základě přechodu vlastnictví v důsledku dědění nebo darování. Rozlišujícím znakem mezi těmito daněmi je, zda k tomuto bezúplatnému nabytí dochází v důsledku smrti dosavadního vlastníka (*mortis causa*), tedy v případě dědění nebo mezi živými (*inter vivos*), a to v případě darování<sup>23</sup>.

Dědicem majetku v podobě automobilu se stane fyzická nebo právnická osoba, která nabytí automobilu ze závěti, ze zákona nebo z obou těchto právních důvodů dle pravomocného rozhodnutí příslušného orgánu (soudu) jímž bylo řízení o dědictví zastaveno. Té tak případně i vzniká daňová povinnost dle zákona o dani. Předmětem daně je tedy nabytí automobilu děděním, nejde-li o nabytí automobilu od daně osvobozené. Základem daně je cena automobilu nabytého dědicem, která může být případně snížena o položky uvedené v zákoně o dani. Cenou automobilu je pak jeho cena zjištěná na základě zákona<sup>24</sup>, platná ke dni smrti zůstavitele. S ohledem na uložení daňové povinnosti v souvislosti se smrtí zůstavitele a v důsledku toho s nabytím automobilu je podstatné, do které skupiny osob dědic náleží.

Pro účely výpočtu daně dle tohoto zákona jsou osoby zařazeny do tří skupin vyjadřujících jejich vztah k zůstaviteli, přičemž příbuzenským vztahům vzniklým narozením jsou na roveň postaveny vztahy založené osvojením.

#### I. skupina:

Do této skupiny patří příbuzní v řadě přímé (např. otec a syn) a manželé.

#### II. skupina:

Do této skupiny patří příbuzní v řadě pobočné (např. sourozenci) a dále manželé dětí, děti manžela, rodiče manžela, manželé rodičů a osoby, které s zůstavitelem nebo pro účely daně darovací s dárce žily nejméně po dobu jednoho roku před převodem nebo smrtí zůstavitele ve společné domácnosti, a které z tohoto důvodu pečovaly o společnou domácnost nebo byly odkázány výživou na zůstavitele a pro účely daně darovací na dárce.

<sup>23</sup> Bakoš, M. a kolektiv: Finanční právo. 4. aktualizované vydání. Praha. C. H. Beck 2006, str. 321.

<sup>24</sup> Zákon č. 151/1997 Sb., o oceňování majetku

III. skupina:

Do této skupiny patří ostatní fyzické osoby a právnické osoby.

V zákoně o dani jsou pak uvedeny pro každou jednotlivou skupinu osob tabulky stanovující výši daně, kdy částka se ještě násobí koeficientem 0,5 a její výše je odstupňována směrem nahoru dle vztahu zůstavitele k dědicům od I. skupiny až po III. skupinu.

Pokud by tedy došlo k dědění automobilu v důsledku smrti zůstavitele fyzickou osobou zařazenou do I. skupiny, tak této osobě by žádná daňová povinnost v souvislosti s nabytím automobilu nevznikla, protože je ze zákona od daně osvobozena a není ani povinna na rozdíl od osob zařazených do II. a III. skupiny k podání daňového přiznání v souvislosti s nabytím automobilu, přičemž pro osoby II. a III. skupiny je daňové přiznání podmínkou pro osvobození od daně, jsou-li jinak dodrženy zákonem požadované skutečnosti pro osvobození. Ti jej tedy pro osvobození od daně v daňovém přiznání uvést musí.

V případě, že by dědila automobil fyzická osoba zařazená do II. skupiny, mohli bys tím být spojeny tyto daňové aspekty:

a) fyzická osoba zdědila automobil, který po dobu jednoho roku před jeho nabytím nebyl součástí obchodního majetku zůstavitele a jeho cena v době smrti zůstavitele nepřevyšuje 60 000 Kč. V tomto případě by byla fyzická osoby od daňové povinnosti ze zákona osvobozena.

b) fyzická osoba zdědila automobil a přitom podmínky pro osvobození uvedené pod písmenem a) splněny nejsou. V tomto případě fyzické osobě vzniká daňová povinnost a daň by byla vybrána jen z té části ceny automobilu, o kterou by přesáhla 60 000 Kč.

A v případě, že by automobil zdědila osoba zařazená do III. skupiny, opět by mohli nastat z hlediska daňové povinnosti pro tuto osobu dvě situace totožné jako u fyzických osob zařazených do II. skupiny, ale jen s tím rozdílem, že zde by musela cena automobilu pro možnost osvobození od daně dosáhnout pouze 20 000 Kč.

Zákon o dani dále uvádí ve svých ustanoveních další případy, kdy jsou osoby od daně osvobozeny. Příkladmo uvádím případ, kdy zůstavitel byl zástupcem cizího státu pověřeným v ČR, příslušníkem jeho rodiny žijícím s ním ve společné domácnosti, jakož i jinou osobou, již příslušely diplomatické výsady a imunity a která nebyla občanem ČR, je-li zaručena vzájemnost. Od daně je také např. osvobozeno bezúplatné nabytí automobilu Českou republikou, státem registrovanou církví a náboženskou společností, územními samosprávnými celky a veřejnými vysokými školami.

Pokud jde o darování a sním spojený daňový aspekt v podobě daně darovací, tak nabyvatelem daru v podobě automobilu se stane fyzická nebo právnická osoba, která od dárce

dostane automobil darem, tedy bezúplatně, na základě právního úkonu, a to jinak než smrtí zůstavitele. Té tedy také vzniká případně i daňová povinnost dle zákona o dani. Vznikla by ale i osobě, která by poskytla bezúplatně automobil jiné osobě do ciziny, tedy dárci. Předmětem této daně by ale nebylo bezúplatné nabytí automobilu darem, a to v souvislosti s podnikáním obdarovaného, kde by se u obdarovaného jednalo, až na výjimky, o daň z příjmu. Základem daně je cena automobilu zjištěná na základě zákona (viz poznámka pod čarou č. 24) a případně snížená o položky v zákoně o dani vypočtené. V případě, že by osoba v průběhu dvou po sobě jdoucích kalendářních roků nabyla od téhož dárce více automobilů, cena se sčítá, a tento součet je pak základem daně. Pokud byla tato daň již z automobilu vyměřena, započítá se na daň vyměřenou při opakovaném nabytí automobilu. I zde je důležité zařazení osob obdarovaných a v případě dárců do ciziny i těch, s ohledem na jejich vztah k dárci či obdarovanému, do skupin pro účely uložení daňové povinnosti spojené s nabytím automobilu darem a zároveň se použijí i stejné sazby daně jako u daně dědické, s výjimkou vynásobení výsledné ceny koeficientem 0,5. Jestliže by se obdarovaným stala fyzická osoba zařazená do I. skupiny, daňová povinnost by jí vznikla v tom případě, že by darem byl automobil, jehož cena by byla stanovena alespoň na 1 000 000 Kč a v období jednoho roku před nabytím obdarovaným jej dárce měl zahrnut do obchodního majetku. Daň by se pak vybrala jen z té části ceny, o kterou by hodnota automobilu převyšovala 1 000 000 Kč. Pokud by tomu tak nebylo, jednalo by se dle zákona o dani o nabytí automobilu, které je od daně osvobozeno.

Pakliže by obdarovaným byla fyzická osoby zařazená do II. skupiny, daňová povinnost by jí při nabytí automobilu darem vznikla již při stanovení jeho ceny alespoň na 60 000 Kč. Opět by se pak daň vybrala jen z té části ceny, o kterou by hodnota automobilu převyšovala 60 000 Kč. V opačném případě by byla od daně osvobozena.

A pokud by se jednalo o osobu zařazenou do III. skupiny, daňová povinnost by jí v souvislosti s nabytím automobilu darem vznikla již při jeho ceně stanovené alespoň na 20 000 Kč. I zde by se samozřejmě daň vybrala jen z té části ceny, o kterou by hodnota automobilu převyšovala 20 000 Kč. V opačném případě by byla osoba opět od daně osvobozena.

Kdyby se jednalo o poskytnutí automobilu jako daru do ciziny, pak by se toto vztahovalo na dárce.

Osvobození od daně se i zde dle zákona o dani vztahuje například na diplomaty, je-li zaručena vzájemnost, na Českou republiku, na státem registrované církve a náboženské společnosti, územní samosprávné celky, dále ještě například na obecně prospěšné společnosti

a politické strany. Může také nastat situace, kdy obdarovaný bude požadovat na Finančním ředitelství o prominutí daně darovací, a to v tom případě, že ve lhůtě tří let od bezúplatného nabytí automobilu, tedy darování, dojde k jeho vrácení v důsledku výskytu vady na automobilu a obdarovaný v této tříleté lhůtě od nabytí o prominutí požádá.

Přiznání k dani nepodléhají darované automobily osobám zařazeným do skupin I., II., III. a diplomatům, jsou-li od daně osvobozeny. Přiznání k dani dědické a dani darovací se podává místně příslušnému správci daně, a to do 30 dnů ode dne pravomocně skončeného řízení o dědictví, v případě daně dědické a do 30 dnů ode dne v němž je např. uzavřena smlouva o darování automobilu v případě daně darovací.

Posledním možným způsobem nabytí automobilu, které může přicházet v úvahu, je jeho výhra, jelikož se často stává, že se fyzické osoby účastní nejrůznějších soutěží a her, u kterých mnohdy bývá, zejména jako první cena pro vítěze, připraven nový automobil. Pakliže se na určitou fyzickou osobu po ukončení této soutěže „usměje štěstí“ a ona skutečně automobil vyhraje, jednalo by se o příjem této osoby, a to příjem nepeněžní. Nastala by situace, při které by se výherce mohl zajímat o daňové aspekty této výhry, tedy, zda nebude muset tento příjem určitým způsobem zdanit. V tom případě zjistí, že:

- a) pokud se zúčastnil například určité spotřebitelské soutěže, která může být uskutečněna jen na základě povolení vydaného dle zákona<sup>25</sup>, jedná se o příjem od daně osvobozený nebo
- b) pokud se zúčastnil soutěže, k jejímuž uspořádání povolení zapotřebí nebylo, příjem podléhá zdanění zvláštní sazbou daně ve výši 20 % z příjmu z výhry<sup>26</sup>, kterou sráží pořadatel soutěže a jelikož je nemyslitelné aby předal výherci zbytek výhry v podobě 80 % automobilu, ani v tomto případě výherci žádná daňová povinnost nevzniká a nese ji pořadatel.

Na závěr zbývá dodat, že výnos daně dědické a daně darovací je příjmem státního rozpočtu.

<sup>25</sup> Zákon č. 202/1990 Sb., o loteriích a jiných podobných hrách, ve znění pozdějších předpisů, § 4 odst. 1

<sup>26</sup> Zákon č. 586/1992 Sb., o daních z příjmu, ve znění pozdějších předpisů, § 36 odst. 2 písm. b)

## **Část II. Užívání automobilu k podnikání**

Fyzické nebo právnické osoby často používají automobily všech výše uvedených kategorií k provozování podnikatelské činnosti nebo v souvislosti s jejím provozováním, souhrnně tedy k podnikání. Podnikáním se rozumí soustavná činnost, prováděná podnikatelem samostatně vlastním jménem na vlastní odpovědnost za účelem dosažení zisku. Podnikatelem je pak zejména osoba zapsaná v obchodním rejstříku, osoba podnikající na základě živnostenského oprávnění a nebo osoba podnikající na základě jiného než živnostenského oprávnění<sup>27</sup>. Automobil pak může být přímo nástrojem k podnikání (např. TAXI, osobní nebo nákladní doprava) nebo jen slouží k zajištění vlastní podnikatelské činnosti, kdy je převážně používán k jízdám na služební cesty apod.

A právě s užíváním automobilů k podnikání je spojeno množství daňových aspektů, které pak závisí především na tom, o kterou kategorii automobilu se jedná, k jakému účelu a kým je automobil používán, přičemž důležitou roli hraje i fakt, je-li automobil zařazen do obchodního majetku konkrétního podnikatele či nikoliv a je-li podnikatel plátcem DPH či nikoliv. Dále se jednotlivé daňové aspekty mohou navzájem i ovlivňovat a být na sobě závislé.

Pravděpodobně nejmarkantnějším daňovým aspektem užívání automobilu k podnikání je pak povinnost k placení daně silniční.

Daň silniční (dále jen „daň“) byla přijata zákonem ze dne 21. prosince 1992 č. 16/1993 Sb., o dani silniční, v současné době v úplném znění pod č. 545/2005 Sb. Tato daň byla v souvislosti s daňovou reformou uskutečněnou v roce 1992 přijata jako daň nová, jelikož dřívější daňová soustava ji nezahrnovala. V minulosti se ale vyskytly daně do určité míry obdobné, a to daně z motorových vozidel (viz historický exkurz). Jedná se o daň přímou, jelikož je hrazena přímo poplatníkem, a to typu majetkového, protože objektem (předmětem) daně je zde automobil, tedy movitý majetek.

Tato daň je koncipována jako jakýsi platební příspěvek držitelů (provozovatelů) automobilů na financování silniční sítě, přičemž výše tohoto příspěvku je odstupňována v závislosti na vlivu jednotlivých kategorií vozidel na opotřebování silniční sítě, jelikož je nepochybné, že zcela jiný dopad má na kvalitu vozovky častá jízda nákladními automobily oproti osobnímu automobilu a na základě toho jsou též sazby upraveny.

Tuto daň je jako subjekt daně povinna platit fyzická nebo právnická osoba, která:

---

<sup>27</sup> Zákon č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník, ve znění pozdějších předpisů, § 2 odst. 1 a 2.



- a) je provozovatelem automobilu registrovaného v ČR v registru vozidel a je zapsána v technickém průkazu automobilu. Jedná se tedy buď o fyzickou osobu s místem trvalého pobytu nebo s místem povoleného pobytu v ČR nebo právnickou osobu se sídlem v ČR, která vlastním jménem provozuje automobil a je současně jeho vlastníkem a nebo je vlastníkem automobilu oprávněna k provozování automobilu<sup>28</sup>,
- b) je uživatelem vozidla v jehož technickém průkazu je zapsána jako provozovatel osoba, která zemřela, zanikla nebo byla zrušena a nebo vozidla, jehož provozovatel je odhlášen z registru vozidel,
- c) je zaměstnavatelem, pokud vyplácí cestovní náhrady svému zaměstnanci<sup>29</sup> za použití automobilu, pokud daňová povinnost již nevznikla samotnému provozovateli, tedy zaměstnanci, daného automobilu,
- d) používá automobil registrovaný a určený jako mobilizační rezerva nebo pohotovostní zásoba<sup>30</sup>,
- e) je stálá provozovna nebo jiná organizační složka (např. kancelář)<sup>31</sup> osoby se sídlem nebo trvalým pobytem v zahraničí.

Tyto osoby jsou povinny platit tuto daň za automobil, který je registrovaný v ČR a provozovaný na území ČR, je li, a to je charakteristickým znakem této daně:

- a) používán nebo určen k podnikání nebo jiné samostatné výdělečné činnosti, např. činnosti spojené s výkonem nezávislého povolání,
- b) používán v přímé souvislosti s podnikáním nebo k činnostem, z nichž plynoucí příjmy jsou předmětem daní z příjmů dle zákona o DZP.

Výjimkou je automobil s celkovou hmotností nad 12 tun, u kterého podmínka jeho užití v souvislosti s podnikáním splněna být nemusí a daň se platí vždy až na stanovené výjimky (viz příloha)<sup>32</sup>.

Je nutné ale zdůraznit, že automobily, které jsou určeny k podnikání, podléhají této dani bez ohledu na skutečnost, zda v rozhodném období byly či nebyly použity k podnikání a zda byly či nebyly použity na pozemních komunikacích, tedy že pro stanovení výše daně

<sup>28</sup> Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích...

<sup>29</sup> Zákon č. 586/1992 Sb., o dani z příjmů, ve znění pozdějších předpisů, § 6 odst. 2.

<sup>30</sup> Zákon č. 241/2000 Sb., o hospodářských opatřeních pro krizové stavy...

<sup>31</sup> Zákon č. 586/1992 Sb., o dani z příjmů, ve znění pozdějších předpisů, § 22 odst. 2.

<sup>32</sup> Pokyn Ministerstva financí č. D-270, rozhodnutí o snížení daně silniční, finanční zpravodaj č. 9-10, 2004

není rozhodující faktické využívání pozemní komunikace, ale především fakt, že automobil je zahrnut v obchodním majetku podnikatele<sup>33</sup>.

Předmětem daně naopak není např. automobil, kterému byla přidělena zvláštní registrační značka (např. automobil pro zkušební účely nebo automobil historický)<sup>34</sup>.

S ohledem na výše uvedené platí, že automobily užívané pouze pro osobní potřebu jsou z daňové povinnosti vyjmuty a nejsou tedy předmětem daně obecně.

Zákonem je pamatováno také na osvobození od daně a tak jsou osvobozeny například:

- a) automobily diplomatických misí a konzulárních úřadů za předpokladu, že je zaručena vzájemnost, což bývá v podstatě běžný princip mezinárodního práva,
- b) automobily provozované ozbrojenými silami, vozidla Policie České republiky a vozidla požární ochrany, splňují li zákonem stanovené podmínky,
- c) automobily, které by zabezpečovaly linkovou osobní vnitrostátní přepravu, pokud by pro tento účel najeli více než 80 % kilometrů z celkového počtu kilometrů jimi ujetých ve zdaňovacím období a
- d) automobily na elektrický pohon.

Ale i v případě, že je poplatník od daně osvobozen, je povinen podat přiznání k dani a v tomto přiznání osvobození uplatnit. To se netýká případu uvedeného pod bodem a). Zde je nárok přiznán ze zákona a poplatník tedy není povinen přiznání podávat.

Základem daně je u osobních automobilů, s výjimkou osobních automobilů na elektrický pohon, zdvihový objem motoru v cm<sup>3</sup>, tedy celkový obsah válců motoru. Zdvihový objem motoru se zjišťuje ze zápisu v technickém průkazu vystaveném k předmětnému automobilu (samozřejmě nejedná-li se o automobil na elektrický pohon, tzv. elektromobil, kde tento údaj chybí a především automobil na elektrický pohon je od daně osvobozen, ale daňové přiznání je za tento automobil nutno podat také).

Sazba daně ze základu daně je u osobního automobilu roční a je stanovena v závislosti na zdvihovém objemu motoru v cm<sup>3</sup> takto:

<sup>33</sup> Běhounek, P. a kol: Automobil v daňovém systému ČR. 4. aktualizované vydání. Praha, LINDE 2002. str. 144  
Obdobně i rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 18. 5. 2006, č. j. 2 Afs 102/2005-67, [www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz).

<sup>34</sup> Vyhláška č. 243/2001 Sb., o registraci vozidel, ve znění pozdějších předpisů, § 15

nad cm <sup>3</sup>	do cm <sup>3</sup>	Kč
-	800	1200
800	1250	1800
1250	1500	2400
1500	2000	3000
2000	3000	3600
3000	-	4200

Dále je základem daně u jiných kategorií nežli osobních automobilů:

- součet největších povolených hmotností na nápravy v tunách a počet náprav u návěsů
- největší povolená hmotnost v tunách a počet náprav u ostatních vozidel

Opět se i zde roční sazba daně zjistí a stanoví dle údajů zapsaných v technických dokladech k vozidlům.

Roční sazba daně ze základu daně je pak stanovena dle počtu náprav hmotnosti takto:

1 náprava	do 1 tuny	1 800 Kč
	nad 1 t do 2 t	2 700 Kč
	nad 2 t do 3,5 t	3 900 Kč
	nad 3,5 t do 5 t	5 400 Kč
	nad 5 t do 6,5 t	6 900 Kč
	nad 6,5 t do 8 t	8 400 Kč
	nad 8 t	9 600 Kč
2 nápravy	do 1 tuny	1 800 Kč
	nad 1 t do 2 t	2 400 Kč
	nad 2 t do 3,5 t	3 600 Kč
	nad 3,5 t do 5 t	4 800 Kč
	nad 5 t do 6,5 t	6 000 Kč
	nad 5 t do 6,5 t	6 000 Kč
	nad 6,5 t do 8 t	7 200 Kč
	nad 8 t do 9,5 t	8 400 Kč
	nad 9,5 t do 11 t	9 600 Kč
	nad 11 t do 12 t	10 800 Kč
nad 12 t do 13 t	12 600 Kč	

	nad 13 t do 14 t	14 700 Kč
	nad 14 t do 15 t	16 500 Kč
	nad 15 t do 18 t	23 700 Kč
	nad 18 t do 21 t	29 100 Kč
	nad 21 t do 24 t	35 100 Kč
	nad 24 t do 27 t	40 500 Kč
	nad 27 t	46 200 Kč
3 nápravy	do 1 t	1 800 Kč
	nad 1 t do 3,5 t	2 400 Kč
	nad 3,5 t do 6 t	3 600 Kč
	nad 6 t do 8,5 t	6 000 Kč
	nad 8,5 t do 11 t	7 200 Kč
	nad 11 t do 13 t	8 400 Kč
	nad 13 t do 15 t	10 500 Kč
	nad 15 t do 17 t	13 200 Kč
	nad 17 t do 19 t	15 900 Kč
	nad 19 t do 21 t	17 400 Kč
	nad 21 t do 23 t	21 300 Kč
	nad 23 t do 26 t	27 300 Kč
	nad 26 t do 31 t	36 600 Kč
	nad 31 t do 36 t	43 500 Kč
	nad 36 t	50 400 Kč
4 nápravy a více náprav	do 18 t	8 400 Kč
	nad 18 t do 21 t	10 500 Kč
	nad 21 t do 23 t	14 100 Kč
	nad 23 t do 25 t	17 700 Kč
	nad 25 t do 27 t	22 200 Kč
	nad 27 t do 29 t	28 200 Kč
	nad 29 t do 32 t	33 300 Kč
	nad 32 t do 36 t	39 300 Kč
	nad 36 t	44 100 Kč

Kombinace počtu náprav a hmotnosti automobilu se používá ryze z pragmatických důvodů, neboť vozidlo s větším počtem náprav opotřebovává vozovku méně než vozidlo o téže hmotnosti s menším počtem náprav<sup>35</sup>.

Ve všech těchto případech můžeme hovořit o jakési sazbě daně obecné či standardní, jelikož dle zákonné úpravy existují i možnosti ke snížení, ale naopak i ke zvýšení či slevě na této obecné či standardní sazbě daně na motorová vozidla. Jedná se o tyto případy:

1. Snížení sazby daně: je u automobilů, kde je základem daně součet největších povolených hmotností na nápravy v tunách a počet náprav u návěsů a největší povolená hmotnost v tunách a počet náprav u ostatních vozidel,

a) u nichž údaj v technickém průkazu vozidla nebo v samostatném dokladu vydaném výrobcem vozidla či jeho pověřeným zástupcem (akreditovaným dovozcem) osvědčuje, že vozidla splňují limity úrovně EURO 2 stanované předpisy Evropské hospodářské komise OSN 49-02 B (směrnice 91/542/B/EHS, směrnice 96/1/ES) a Evropské hospodářské komise OSN 83-04 B, C (směrnice 96/69/ES, směrnice 98/77/ES), se sazba daně snižuje o 40 % do 31. prosince 2007.

b) u nichž údaj v technickém průkazu vozidla nebo v samostatném dokladu vydaném výrobcem vozidla či jeho pověřeným zástupcem (akreditovaným dovozcem) osvědčuje, že vozidla splňují limity úrovně EURO 3 a limity vyšší úrovně stanované předpisy Evropské hospodářské komise OSN R 83-05 (směrnice ES 1999/102, směrnice ES 2001/1, směrnice ES 2001/100, směrnice ES 2002/80) a Evropské hospodářské komise OSN R 49-03 (směrnice ES 1999/96, směrnice ES 2001/27), popřípadě dalšími předpisy Evropské hospodářské komise OSN a směrnicemi ES, se sazba daně snižuje o 48 % do 31. prosince 2007.

Aby bylo možné těchto úlev dosáhnout, stanovené úrovně jednotlivých limitů musí splnit u poplatníka každý tahač nebo tandemový nákladní automobil v závislosti na počtu návěsů nebo tandemových přívěsů. Poplatník je v podstatě tímto snížením daně odměněn za provoz s vozidly šetrnými k životnímu prostředí s ohledem na množství zplodin ve výfukových plynech jím provozovaných vozidel.

Ještě pro zajímavost lze dodat, že snížení sazby daně ve výši 25 % platí u vozidel která jsou podle údajů zapsaných v technickém průkazu určena pro činnosti výrobní povahy v rostlinné výrobě podle Standardní klasifikace produkce ČSÚ, kód 01.41.11. Práce výrobní

<sup>35</sup> Radvan, M. Zdanění majetku v Evropě. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2007, str. 286.

povahy v rostlinné výrobě, je-li poplatníkem daně osoba provozující zemědělskou výrobu. Toto snížení ovšem nelze kombinovat se snížením daně jak je uvedeno v bodech a) a b) výše.

2. zvýšení sazby daně: u automobilů, které byly na území ČR registrovány do 31. prosince 1989 se sazba daně zvyšuje, a to o 15 %.

I zde se jedná o jakousi odměnu poplatníka, ovšem v negativním smyslu, vzhledem ke zvýšenému množství škodlivin ve výfukových plynech jím provozovaných vozidlech, díky již zastaralé konstrukci motorů.

3. sleva na dani: může být uplatněna poplatníkem, jestliže uskuteční ve zdaňovacím období zákonem požadovaný počet jízd kombinovanou dopravou.

Touto kombinovanou dopravou se rozumí přeprava zboží v jedné a téže přepravní jednotce (např. ve velkém kontejneru či výměnné nástavbě) nebo v nákladním automobilu, přívěsu, návěsu s tahačem i bez tahače, při které se využije též železniční nebo vnitrozemská vodní doprava, pokud úsek po železnici nebo vnitrozemské vodní cestě přesahuje vzdálenost 100 kilometrů vzdušnou čarou a pokud její počáteční nebo konečný úsek tvoří přeprava po pozemní komunikaci:

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

Slevy na dani jsou pak dle počtu jízd v kombinované dopravě za zdaňovací období následující:

více než 120 jízd	sleva činí 90 % daně
od 91 do 120 jízd	sleva činí 75 % daně
od 61 do 90 jízd	sleva činí 50 % daně
od 31 do 60 jízd	sleva činí 25 % daně

U vozidla, které je používáno výlučně k přepravě v počátečním nebo konečném úseku kombinované dopravy činí sleva na dani 100 %. Jako dvě jízdy se pak pro účely slevy na dani započítává vzdálenost ujetá na území ČR delší než 250 kilometrů.

I v tomto případě se dá uvažovat o jisté odměně dopravce za to, že jízdy činí kombinovanou dopravou, jelikož jak železniční tak i vodní přeprava nákladu je více šetrná s ohledem na životní prostředí, ale i vzhledem k zatížení silniční sítě.

Nárok na slevu na dani je pak nutné ze strany poplatníka prokázat přepravními doklady s potvrzenými údaji překladiště kombinované dopravy, případně nakládací a vykládací železniční stanice vhodné k překládce nebo vnitrozemského přístavu.

Zvláštní případ úpravy obecné či standardní sazby daně může nastat u zaměstnavatele, pokud vyplácí svému zaměstnanci cestovní náhrady za použití automobilu, jestliže daňová povinnost nevznikla již provozovateli automobilu. V tomto případě pak může sazba daně činit 25 Kč za každý den použití automobilu, pakliže to je pro zaměstnavatele výhodnější. Zde bude záležet především na počtu dní, ve kterých by měl zaměstnanec automobil pro daný účel k dispozici.

Poslední možnou redukcí daně je možnost jejího prominutí nebo snížení dle pokynu Ministerstva financí<sup>36</sup>.

Zdaňovacím obdobím je kalendářní rok a daňová povinnost vzniká u automobilů počínaje kalendářním měsícem, v němž se automobil stane předmětem daně. Poplatníci (subjekty) daně z těchto vozidel podávají daňové přiznání u místně příslušného správce daně, kterým je finanční úřad. Tato příslušnost finančního úřadu se řídí podle sídla nebo bydliště poplatníka daně. Daňová povinnost zaniká v kalendářním měsíci, kdy automobil přestane být předmětem daně. Za situace, kdy dojde v průběhu zdaňovacího období ke změně v osobě poplatníka, zaniká daňová povinnost původnímu poplatníkovi uplynutím kalendářního měsíce, který předchází před kalendářním měsícem vzniku daňové povinnosti novému poplatníkovi. U automobilů, u kterých daňová povinnost vznikne nebo zanikne v průběhu kalendářního roku, se daň platí ve výši 1/12 příslušné roční daňové sazby za každý kalendářní měsíc, ve kterém daňová povinnost trvala, vznikla nebo zanikla. Stejně se postupuje, jestliže dojde v průběhu kalendářního roku ke vzniku nebo zániku nároku na osvobození od daně. Nový poplatník má vůči správci daně registrační povinnost ve lhůtě splatnosti nejbližší zálohy na daň.

Poplatník daně je povinen podat daňové přiznání vždy nejpozději do 31. ledna za uplynulý kalendářní rok. V přiznání si poplatník daň sám vypočítává a ve lhůtě pro podání přiznání je povinen doplatit případný rozdíl mezi vypočtenou celkovou roční daňovou povinností a částkami, které zaplatil na zálohách. A naopak, jestliže bylo na zálohách zapláceno více než činí daňová povinnost, vypořádává se rozdíl jako přeplatek na dani.

V průběhu kalendářního roku platí poplatník čtvrtletní zálohy na daň. Tyto zálohy jsou splatné do 15. dubna, 15. července, 15. října a 15. prosince. K uvedenému termínu se platí

---

<sup>36</sup> Pokyn Ministerstva financí č. D-270, rozhodnutí o snížení daně silniční, finanční zpravodaj č. 9-10, 2004 (viz. příloha)

zálohy vždy ve výši 1/12 příslušné roční sazby daně za každý kalendářní měsíc předcházejícího čtvrtletí, v němž u automobilu trvala, vznikla nebo zanikla daňová povinnost, u zálohy splatné k 15. prosinci pak za měsíce říjen a listopad. Variantně je řešeno placení daně u zaměstnavatele, který využívá k pracovním cestám automobily svých zaměstnanců. Zálohy na daň se neplatí za automobil, který splňuje podmínky pro nárok na osvobození od daně. Pro usnadnění kontroly mají poplatníci uloženu povinnost vést evidenci o zaplacené dani a zálohách na daň dle jednotlivých automobilů.

Zbývá jen dodat, že dle zákona o rozpočtovém určení daní je celostátní hrubý výnos daně silniční, kterým se rozumí peněžní prostředky vybrané v průběhu rozpočtového roku správcem daně, případně snížené o vrácené prostředky, příjmem Státního fondu dopravní infrastruktury (dále jen „Fond“), neboť správce daně tyto peněžní prostředky na Fond převede.

Když jsem zde již zmínil tento Fond, myslím, že je zajímavé uvést blíže činnost tohoto Fondu v návaznosti i na Ministerstvo dopravy, neboť tyto dvě instituce mají klíčový význam s ohledem na strukturu dopravy a financování dopravní infrastruktury.

Ministerstvo dopravy (dále jen „Ministerstvo“), jakožto ústřední orgán státní správy ČR, bylo zřízeno zákonem ze dne 8. ledna 1969 č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy ČR, ve znění pozdějších předpisů. Ministerstvo dle tohoto zákona plní úlohu ústředního orgánu státní správy ve věcech dopravy a odpovídá za tvorbu státní politiky v oblasti dopravy a v rozsahu své působnosti za její uskutečňování<sup>37</sup>. V čele Ministerstva stojí ministr, který jej řídí a zároveň je členem vlády ČR<sup>38</sup>.

Mezi hlavní náplň činnosti Ministerstva patří zejména tvorba nejrůznějších dokumentů rozvoje dopravní sítě v ČR a zpracování návrhů priorit její výstavby, a to především na základě ekonomické efektivity. Zajišťuje implementaci tématicky příslušných aktů EU do právního řádu ČR. Vytváří také nejrůznější dopravní prognózy a zabezpečuje realizaci Státní politiky životního prostředí<sup>39</sup> v rámci své působnosti. Dle tohoto usnesení se má Ministerstvo zasadit o pokles silniční dopravy, především nákladní, jejím přenesením na méně životní prostředí zatěžující dopravu, a to zejména železniční a dále, krom jiného, při modernizaci silniční sítě využívat stávající silnice, případně jejich koridory a omezit tak fragmentaci krajiny novými trasami a nesnižovat průchodnost krajiny pro živočichy.

<sup>37</sup> Zákon č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy ČR, ve znění pozdějších předpisů, § 17

<sup>38</sup> Ústavní zákon č. 1/1993 Sb., Ústava ČR, ve znění pozdějších předpisů, čl. 67 odst. 2

<sup>39</sup> Usnesení vlády ČR č. 235, o Státní politice životního prostředí ČR



Ministerstvo odpovídá za výkon státní správy ve věcech dopravy na úseku územního plánování a v souvislosti s tím zpracovává souborná stanoviska k podkladům pro územně plánovací dokumentaci. Podílí se na koordinaci aktivit týkajících se družicové navigace v rámci ČR v úzké vazbě na EU. Zde jde především o nově připravovaný systém satelitní navigace v rámci EU, nazvaný „GALILEO“. Podílí se na podpoře výzkumu a vývoje, zejména s ohledem na možnosti užití alternativních paliv.

Jako jeho nejvýznamnější úlohu v rámci jeho působnosti lze však vidět v přípravě, tvorbě a monitorování Dopravní politiky ČR<sup>40</sup>.

Dopravní politika představuje základní strategický dokumentem pro sektor dopravy a deklaruje, co stát a jeho exekutiva, především tedy Ministerstvo, v oblasti dopravy musí učinit na základě mezinárodních závazků, co chce učinit z pohledu společenských potřeb a může učinit s ohledem na finanční možnosti.

Cílem Dopravní politiky pak je sjednocení podmínek na dopravním trhu a vytváření podmínek pro zajištění kvalitní dopravy v rámci udržitelného rozvoje. Hlavními prioritami Dopravní politiky je především zajištění:

- a) rovných podmínek v přístupu na dopravní trh, tzn. zákaz diskriminace,
- b) kvalitní dopravní infrastruktury umožňující hospodářský růst,
- c) financování v sektoru dopravy,
- d) dopravního sektoru,
- e) podpory rozvoje dopravy v regionech.

Na tyto uvedené jednotlivé priority následně navazují specifické cíle a konkrétní opatření k jejich realizaci. Dopravní politika bude dále rozpracována do dvou sektorových dokumentů. Prvním je Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury a tím druhým bude Strategie podpory dopravní obsluhy území, které budou předloženy vládě ČR ke schválení.

Díky schválení tohoto dokumentu jsou vytvořeny základní předpoklady pro čerpání prostředků z fondů EU (například Strukturální fond) v programovacím období 2007 – 2013. Dopravní politika bude sehrávat významnou roli pro tvorbu práva ČR<sup>41</sup>, neboť na ní musí navazovat příslušné právní předpisy, které Dopravní politiku a její cíle uvedou v „život“. Je třeba se zmínit i o Ředitelství silnic a dálnic ČR (dále jen „ŘSD“), které je zřízeno jako státní příspěvková organizace řízená Ministerstvem. ŘSD především vykonává vlastnická práva státu k nemovitostem v podobě dálnic, rychlostních silnic a silnic I. tříd. Mezi hlavní úkoly

<sup>40</sup> Usnesení vlády ČR č. 882, Dopravní politika ČR pro léta 2005 – 2013

<sup>41</sup> www.mdcr.cz

patří zejména výstavba a modernizace tohoto typu nemovitostí a dále jejich správa, údržba a bohužel i velmi častá oprava spojená s nejrůznějšími uzavírkami a omezeními, což plynulosti dopravy moc neprospívá. Podílí se na realizaci Dopravní politiky<sup>42</sup> a provozuje a vybírá časový poplatek, nebo-li mýto (viz níže).

Co se týče Fondu, tak ten byl zřízen zákonem č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury, o změně zákona č. 171/1991 Sb., o působnosti orgánů ČR ve věcech převodů majetku státu na jiné osoby a o Fondu národního majetku ČR, ve znění pozdějších předpisů, ze dne 4. dubna 2000, který nabyl účinnosti dne 1. července 2000. Fond je podřízen Ministerstvu a majetek, se kterým hospodaří, je ve vlastnictví státu. Zřízení tohoto Fondu bylo důležité i s ohledem na možnost čerpání finančních prostředků z EU, jelikož bylo nutné, aby zde existovala instituce s majetkem a příjmy, s kterými by se mohla podílet na kofinancování, tedy spolufinancování projektů v podobě výstavby, ale i modernizace stávající silniční sítě v ČR, s podporou z EU<sup>43</sup>.

Hlavním úkolem Fondu je pak rozvoj, výstavba, údržba a modernizace silnic a dálnic, ale také železničních dopravních cest a vnitrozemských vodních cest. Fond dále poskytuje příspěvky na nejrůznější průzkumné a projektové práce, studijní a expertní činnosti, které jsou zaměřené na dopravní infrastrukturu. Pro plnění těchto úkolů Fond používá své příjmy. Mezi jeho příjmy se pak řadí zejména převody výnosů silniční daně, převody podílu z výnosu spotřební daně z minerálních olejů (výše podílu viz. níže), převod výnosu z časového poplatku, převody výnosů z mýtného a dále například i dary a dědictví a také příspěvky poskytované prostřednictvím příslušných Evropských fondů. Je zde tedy zajištěno, že část výnosů, které doprava produkuje, se do dopravy opět vrací tím, že Fond příjmy užije zejména na výstavbu, modernizaci a údržbu silniční sítě. Důležité také je, že nespotřebované příjmy za kalendářní rok Fond převádí do následujícího kalendářního roku.

Fond má vlastní statut, který upravuje jeho vnitřní organizační strukturu a dále má své orgány. Mezi ně patří devítičlenný výbor v čele s ministrem a ostatními členy jmenovanými vládou ČR na funkční období čtyř let. V kompetenci výboru je zejména jmenování a odvolávání ředitele Fondu, schvalování návrhu rozpočtu Fondu a časový plán příjmů a výdajů Fondu. Statutárním orgánem Fondu je ředitel jmenovaný výborem, který zejména provádí rozhodnutí výboru o uvolnění finančních prostředků Fondu a řídí jeho aparát. Kontrolním

<sup>42</sup> Zřizovací listina Ministerstva, zřízení ŘSD od 1. ledna 1997

<sup>43</sup> Důvodová zpráva k zákonu č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury .....

orgánem Fondu je pak dozorčí rada, která především dozírá na činnost a hospodaření Fondu. Má pět členů volených Poslaneckou sněmovnou na čtyři roky.

Z hlediska plnění úkolů Fondu hraje významnou úlohu nástroj, který Fond za tím účelem používá, a který vyplývá ze zákona. Jedná se o rozpočet Fondu, který je každoročně sestavován a jeho návrh schvalován výborem Fondu. Rozpočet na rok 2007 je sestaven jako vyrovnaný s předpokládanými příjmy a výdaji celkem ve výši zhruba 71 miliard Kč. Pro rok 2007 se předpokládají například následující výdaje:

- a) financování výstavby a modernizace oprav a údržby silnic a dálnic a poskytování příspěvků na výstavbu a modernizaci průjezdních úseků silnic a dálnic ve výši zhruba 42 miliard Kč a
- b) jako zálohové uvolnění finančních prostředků ve výši asi 12 miliard Kč, které se předpokládají k čerpání z fondů EU.

Pro rok 2007 se předpokládají například následující příjmy:

- a) převody výnosů silniční daně ve výši 5,7 miliardy Kč,
- b) převody výnosů z časového poplatku ve výši 2 miliardy Kč a
- c) vrácené zálohově poskytnuté finanční prostředky od konečných příjemců dotací z fondů EU ve výši asi 12 miliard Kč.

U výdajů uvedených pod bodem b) a příjmů uvedených pod bodem c) se jedná o finanční prostředky, které Fond uvolňuje pro kofinancování projektů, u kterých je žádáno o dotace z fondů EU. Bez těchto prvotních finančních prostředků by nebylo možné o dotace z fondů EU žádat. Podmínkou pro čerpání zálohového financování z rozpočtu Fondu je schválení poskytnutí příspěvku na danou akci z příslušného fondu EU a schválení veškeré související dokumentace<sup>44</sup>. Příjemcem těchto zálohových plateb je například ŘSD<sup>45</sup>.

Kromě daně silniční, jako daňového aspektu souvisejícího s užíváním automobilu k podnikání se osoby setkají i s dalšími daňovými aspekty, které s užíváním automobilu souvisí. Mnoho daňových aspektů vyplývá ze zákona o dani z příjmů.

Daň z příjmů (dále jen „daň“) byla přijata zákonem ze dne 20. listopadu 1992 č. 586/1992 Sb., o dani z příjmů, v současné době ve znění pod č. 67/2007 Sb. Součástí daňové soustavy se stala od 1. ledna 1993, kdy zákon o dani nabyl účinnosti.

Tento zákon se jednak věnuje dani z příjmu fyzických osob, čímž došlo ke zrušení dřívějších zákonů, a to zákona č. 76/1952 Sb., o dani ze mzdy, ve znění pozdějších předpisů,

<sup>44</sup> Vyhláška Ministerstva financí č. 40/2001 Sb., o účasti státního rozpočtu na financování programů reprodukce majetku.

<sup>45</sup> Rozpočet Státního fondu dopravní infrastruktury na rok 2007.

zákona č. 36/1965 Sb., o dani z příjmů z literární a umělecké činnosti, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 389/1990 Sb., o dani z příjmu obyvatelstva, ve znění zákona č. 578/1991 Sb. a jednak dani z příjmu právnických osob, čímž došlo ke zrušení zákona č. 172/1988 Sb., o zemědělské dani, ve znění pozdějších předpisů, zákona č. 156/1989 Sb., o odvodech do státního rozpočtu, ve znění pozdějších předpisů a zákona č. 157/1989 Sb., o dani důchodové, ve znění pozdějších předpisů<sup>46</sup>.

### **Příjmy z prodeje automobilu**

Zde se nebudu zabývatí samotným předmětem podnikatelské činnosti, kterým by například mohl být nákup za účelem následného prodeje automobilů na základě živnostenských oprávnění v podobě nejrůznějších autosalonů renomovaných značek atd., ale pouze situaci, kdy podnikající fyzická osoba prodává svůj automobil.

V těchto případech je zde nejdůležitějším pojmem obchodní majetek (viz výše) a nejvýznamnější je skutečnost zda automobil je či není nebo byl či nebyl do tohoto obchodního majetku zahrnut.

Aby se tedy jednalo o příjem fyzické osoby z podnikání musí nastat situace, kdy podnikající fyzická osoba prodá automobil, který má zahrnutý v obchodním majetku. Tento příjem by pak byl dílčím základem daně podnikající fyzické osoby, snížený o výdaje prokazatelně vynaložené na jeho dosažení, zajištění a udržení a neuplatnila-li by je takto, může uplatnit výdaje ve výši 50 % příjmu<sup>47</sup>.

Pokud by tedy automobil v okamžiku prodeje ještě nebo už do obchodního majetku zahrnut nebyl, nejednalo by se o příjem fyzické osoby z podnikání v podobě prodeje automobilu zahrnutého do obchodního majetku této osoby, ale o příjem ostatní, ovšem za předpokladu, že by nebyl od daně osvobozen. Osvobození od daně se týká např. příjmů z prodeje movitých věcí (automobilů) s výjimkou případů, kdy se osvobození nevztahuje na:

- a) příjmy z prodeje automobilu, nepřesahuje-li doba mezi nabítem a prodejem dobu jednoho roku (což platí obecně) a
- b) příjmy z prodeje automobilu, pokud je nebo byl zahrnut do obchodního majetku, kterým se pro účely zákona o dani rozumí souhrn majetkových hodnot (věcí, pohledávek a jiných práv a penězi ocenitelných hodnot), které jsou ve vlastnictví

<sup>46</sup> Důvodová zpráva k Vládnímu návrhu zákona o daních z příjmů, který byl uzákoněn pod č. 586/1992 Sb.

<sup>47</sup> Bakeš, M. a kolektiv: Finanční právo. 4. aktualizované vydání. Praha, C. H. Beck 2006, str. 250.

poplatníka a o kterých bylo nebo je účtováno, pro výkon podnikatelské či jiné samostatné výdělečné činnosti poplatníka, a to do pěti let od jeho vyřazení z obchodního majetku. Dnem vyřazení majetku se rozumí den, kdy poplatník o tomto majetku naposledy účtoval<sup>48</sup>.

Z tohoto tedy vyplývá, že pokud nedojde k dodržení těchto časových podmínek, o osvobození od daně se nejedná.

### **Příjmy z pronájmu automobilu**

Fyzická osoba získá příjem z pronájmu automobilu tehdy, jestliže pronajme jiné osobě, ať již fyzické nebo právnické automobil za úplatu, a to zpravidla na základě příslušné smlouvy. V tomto případě je ale důležité brát zřetel jednak na to, na jak dlouhou dobu je automobil pronajat, jelikož v případě pronájmu na kratší dobu by se mohlo jednat o příjmy ostatní, tedy o příjem z příležitostného pronájmu automobilu, ale bohužel není zákonnou úpravou přesně stanovena doba, pomocí které by se rozdíl mezi těmito příjmy dal posoudit a zároveň na to, zda automobil zahrnutý v obchodním majetku není pronajat v souvislosti s podnikatelskou činností fyzické osoby, která jej pronajala, kde by se jednalo zejména o autopůjčovnu, jelikož v tomto případě by se nejednalo o příjem z pronájmu, ale o příjem fyzické osoby z podnikání. Pokud by ale fyzická osoba pronajala automobil zahrnutý do obchodního majetku za účelem nesouvisejícím s jejími podnikatelskými aktivitami, jednalo by se o příjem z pronájmu či o ostatní příjem. Dílčím základem daně z pronájmu automobilu by byl příjem z tohoto pronájmu fyzické osobě plynoucí, snížený o výdaje prokazatelně vynaložené na jejich dosažení, zajištění a udržení a v případě, že by tyto výdaje takto neuplatnila, může je uplatnit ve výši 30 % z příjmu z pronájmu automobilu.

### **Poskytnutí automobilu zaměstnanci**

Poskytne-li zaměstnavatel zaměstnanci automobil k užívání pro služební, ale i soukromé účely, představuje to pro zaměstnance také příjem, a to příjem ze závislé činnosti. Příjem ze závislé činnosti je tak např. příjem ze současného pracovněprávního poměru, v

---

<sup>48</sup> Zákon č. 563/1991 Sb., o účetnictví, ve znění pozdějších předpisů.

němž poplatník (zaměstnanec) při výkonu práce pro plátce příjmu (zaměstnavatele) je povinen dbát jeho příkazů.

Při používání automobilu poskytnutého zaměstnavatelem lze daňový aspekt spatřovat v navýšení příjmu zaměstnance. Za takovéto situace se za příjem zaměstnance považuje částka ve výši 1% vstupní ceny, kterou je např. pořizovací cena automobilu, je-li pořízen úplatně, a to za každý i započatý kalendářní měsíc poskytnutí automobilu. Pakliže by se jednalo o najatý automobil, vycházelo by se ze vstupní ceny automobilu u původního vlastníka, a to i tehdy, pokud by došlo k následné koupi automobilu. Pokud by ve vstupní ceně automobilu nebyla zahrnuta daň z přidané hodnoty, tato vstupní cena by se za účelem určení příjmu zaměstnance o tuto daň zvýšila. Jestliže by zaměstnavatel poskytl zaměstnanci více vozidel za sebou, jednalo by se o 1 % z nejvyšší vstupní ceny automobilů, a pokud by měl k dispozici současně několik automobilů, o 1 % z úhrnu vstupních cen všech automobilů. Následně by se tento příjem zahrnul u zaměstnance do základu daně ve výši 1 % vstupní ceny automobilu za každý i započatý měsíc jeho bezplatného poskytnutí. A v případě, že by částka, která se posuzuje jako příjem zaměstnance za každý i započatý kalendářní měsíc poskytnutí vozidla, byla nižší než 1 000 Kč, považuje se za příjem zaměstnance částka ve výši 1 000 Kč.

#### **Výdaje vynaložené na dosažení, zajištění a udržení příjmů**

Význam výdajů vynaložených na dosažení, zajištění a udržení příjmů (dále jen „výdaje“) spočívá v tom, že budou odečteny ve výši prokázané poplatníkem a ve výši stanovené tímto zákonem nebo zvláštními předpisy, a to za účelem zjištění základu daně u zdanitelných příjmů. Základem daně pak tedy bude rozdíl, o který příjmy převyšují výdaje, a to při respektování jejich věcné a časové souvislosti v daném zdaňovacím období.

Zákon o dani vypočítává o jaké výdaje také jde. Jedná se tedy zejména o:

- a) odpisy hmotného majetku

#### **Odpisy automobilů**

Finanční prostředky vynaložené na pořízení automobilu kterékoliv kategorie nejsou ještě sami o sobě výdaji. Tyto finanční prostředky lze do výdajů zahrnout až prostřednictvím odpisů automobilu jakožto hmotného majetku<sup>49</sup>.

<sup>49</sup> Sedláková, E.: Pořízení, provoz a prodej automobilu z hlediska daně z příjmu, PORADCE č. 4/2007, str. 131

Aby měl poplatník daně možnost automobil odepisovat, je nutné, aby jeho vstupní cena byla vyšší než 40 000 Kč a jeho provozně technická funkce delší než jeden rok. Automobil dále nesmí být pořízen za účelem jeho dalšího prodeje, neboť by se jednalo o zásobu v podobě zboží. Odpisováním se rozumí zahrnování odpisů z automobilu evidovaného v majetku poplatníka, který se vztahuje k zajištění zdanitelného příjmu, do výdajů k zajištění tohoto příjmu. Odpis ve výši ročního odpisu lze uplatnit z automobilu evidovaného v majetku poplatníka ke konci příslušného zdaňovacího období až na určité výjimky stanovené zákonem o dani. Odpis pouze ve výši jedné poloviny ročního odpisu lze uplatnit např. u automobilu, dojde-li v průběhu zdaňovacího období k jeho vyřazení zejména v důsledku darování, před koncem zdaňovacího období nebo k prodeji automobilu jiné osobě. Automobil odepisuje poplatník, který má k němu vlastnické právo. Je třeba zmínit, že vstupní cena automobilu kategorie M<sub>1</sub> pro účely odpisování nesmí přesáhnout (až na výjimky stanovené zákonem o dani, kdy se jedná např. o pořízení vozidla sanitního nebo provozovatelem taxislužby s řádně vydanou koncesí) částku 1 500 000 Kč.

Automobil se odepisuje nejvýše do vstupní ceny nebo zvýšené vstupní ceny stanovené dle zákona o dani. Pronajatý automobil u finančního pronájmu s následnou koupí najatého automobilu (pořízení automobilu na leasing) lze odepsat až do výše 90 % vstupní ceny rovnoměrně po dobu trvání pronájmu za předpokladu, že doba pronájmu trvá alespoň 40 % doby odpisování (viz níže), nejméně však tři roky.

V prvním roce odpisování zařadí poplatník automobil do odpisové skupiny uvedené v příloze č. 1, která je nedílnou součástí zákona o dani. V případě automobilů se jedná o odpisovou skupinu č. 1a, položka (1a-1) a SKP 34.10.2.<sup>50</sup> kde jsou evidována motorová vozidla kromě motocyklů nebo položka (1a-2) SKP 34.10.4., kde jsou evidována jen silniční motorová vozidla, která mají v technickém průkazu zapsanou kategorii vozidla N<sub>1</sub>. Dále jde zejména o odpisovou skupinu č. 2, položka (2-57) SKP 34.10.4., kde jsou evidována motorová vozidla pro nákladní dopravu, kromě silničních motorových vozidel, která mají v technickém průkazu zapsanou kategorii N<sub>1</sub> v položce (1a-2). Doba odpisování činí minimálně:

Odpisová skupina	Doba odpisování
1a	4 roky
2	5 let

<sup>50</sup> Položka = kód odpisové skupiny a pořadové číslo a SKP = kód Standardní klasifikace produkce.

Fyzická osoba má možnost pro každý nově pořízený automobil stanovit způsob odpisování, kterým může být rovnoměrné nebo zrychlené odpisování, ale tento jím vybraný způsob odpisování nemůže v jeho průběhu měnit.

- b) zůstatková cena automobilu, za kterou se považuje rozdíl mezi vstupní cenou automobilu a celkovou výší odpisů, který byl např. prodán,
- c) nájemné např. u finančního pronájmu s následnou koupí najatého automobilu (tedy leasingové splátky), neboť ten lze odepisovat za podmínky, že doba nájmu pronajatého automobilu je delší než 20 % stanovené doby odpisování, nejméně však 3 roky. Doba nájmu se počítá ode dne, kdy byla věc nájemci přenechána ve stavu způsobilém obvyklému užívání, zde tedy k jízdě samotným automobilem, který je předmětem pronájmu a po ukončení doby nájmu následuje bezprostředně převod vlastnického práva k automobilu mezi pronajímatelem jako dosavadním vlastníkem automobilu a nájemcem: přitom kupní cena najatého automobilu není vyšší než zůstatková cena vypočtená ze vstupní ceny evidované u vlastníka, kterou by automobil měl při rovnoměrném odpisování k datu prodeje a po ukončení tohoto pronájmu zahrne nájemce takto odkoupený automobil do svého obchodního majetku a
- d) zaplacená silniční daň<sup>51</sup>, kdy lze říci, že se jedná o jakousi kompenzaci ekonomického dopadu daně, jelikož je možné zaplacenou daň uplatnit jako daňově uznatelný výdaj pro účely zjištění základu daně z příjmu. Zaplacená daň se od základu daně z příjmu odečte ve výši prokázané poplatníkem, dle dané sazby daně.

To znamená, že jeli poplatník daně zároveň poplatníkem daně silniční, je daň silniční daňově uznatelným výdajem. Pokud by ale byla silniční daň zaplacená za jiného poplatníka, byla by daňově uznatelným výdajem jen v těchto případech:

- a) daň zaplacená jedním z manželů, který je zapsán jako držitel (provozovatel) automobilu v technickém průkazu, přičemž vozidlo je používáno pro podnikatelskou či jinou samostatně výdělečnou činnost druhým z manželů, který jako držitel (provozovatel) automobilu v technickém průkazu zapsán není,
- b) daň zaplacená veřejnou obchodní společností za své společníky nebo komanditní společností za komplementáře, kteří pro pracovní cesty používají vlastní automobil.

<sup>51</sup> Zákon č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů, § 24 odst. 1 a 2 písm. ch), v).



Kromě těchto dvou případů nelze daň zaplacenou za jiného poplatníka uznat za daňový výdaj.

- e) výdaje na pracovní cesty automobilem, kdy dochází ke spotřebě pohonných hmot.

Finanční prostředky vynaložené na nákup pohonných hmot tak představují pro podnikatele daňově uznatelný výdaj. Výdaje na pracovní cesty pak mohou být posuzovány z různých hledisek.

#### **Automobil zahrnutý do obchodního majetku nebo v nájmu**

Výdaje na nákup pohonných hmot se u automobilu zahrnutého do obchodního majetku nebo pronajatého uplatňují v prokázané výši. Jedná se tedy o výdaje, které byly osobou prokazatelně vynaloženy na nákup pohonných hmot, což se prokáže dokladem o nákupu, a které byly také prokazatelně spotřebovány v rámci pracovní cesty, kdy se tedy hledí na množství pohonných hmot v nádrži před započítáním pracovní cesty a její celkovou vzdáleností, která se během pracovní cesty ujede v kilometrech, a ze které pak zjistíme spotřebu průměrnou (orientačním vodítkem je údaj o spotřebě uvedený v technickém průkazu k automobilu), vyjádřenou v penězích. Tu pak jako výdaj na pracovní cestu uplatňuje.

#### **Vlastní automobil nezahrnutý do obchodního majetku**

Jedná-li se o automobil, který fyzická osoba, jakožto podnikatel, nemá zahrnutý do svého obchodního majetku, jako výdaje vynaložené na dosažení, zajištění a udržení příjmů lze uplatnit výdaje na dopravu automobilem, a to ve výši sazby základní, kdy sazba základní náhrady za 1 km jízdy činí u automobilu kategorie M<sub>1</sub> 3,80 Kč<sup>52</sup> a dále náhrady výdajů za spotřebované pohonné hmoty (ovšem zde je nelze uplatnit v prokázané výši), pro jejichž stanovení lze použít průměrné ceny uplatňované ve zdaňovacím období jejich rozhodujícími prodejci v ČR, které zveřejní ministerstvo financí ve Finančním zpravodaji po uplynutí zdaňovacího období. Pro rok 2006 tak byly stanoveny průměrné ceny pohonných hmot, které lze použít pro výpočet výše náhrady výdajů za spotřebované pohonné hmoty ke stanovení základu daně z příjmů za zdaňovací období roku 2006 takto<sup>53</sup>:

<sup>52</sup> Zákon č. 262/2006 Sb., Zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů, § 157 odst. 4 písm. b)

<sup>53</sup> Pokyn Ministerstva financí ČR č. D-306, [www.mfcr.cz](http://www.mfcr.cz)

Benzin Special BA 91	Benzin Natural BA 95	Benzin Super plus BA 98	Benzin Normál BA 91	Nafta Motorová	Bionafta
29,30 Kč	29,82 Kč	33,12 Kč	29,64 Kč	29,04 Kč	27,51 Kč

**Vlastní automobil nezahrnutý do obchodního majetku poplatníka, ale který v něm zahrnut byl, nebo byl u fyzické osoby předmětem finančního pronájmu a nájemné(jeho část) uplatnil(či uplatňuje) jako výdaj na dosažení, zajištění a udržení příjmů.**

Jedná-li se o automobil, který se nachází v této situaci pro účely uplatnění výdajů na pracovní cesty, lze je uplatnit jen ve výši výdajů za spotřebované pohonné hmoty. To samé platí i pro případ, že by byl použit k pracovní cestě automobil vypůjčený. Pokud by poplatník podával přiznání v průběhu roku za uplynulou část zdaňovacího období, poskytí by mu informaci o průměrných cenách správce daně. Použije-li poplatník ceny vyšší, je povinen doložit je doklady o jejich nákupu.

U jiných kategorií automobilů než je kategorie M<sub>1</sub> se použije sazba základní náhrady pro tuto kategorii automobilů.

#### **Automobil zahrnutý do obchodního majetku nebo v nájmu a pracovní cesta do zahraničí**

V tomto případě osoba v souvislosti se spotřebou pohonných hmot uplatňuje výdaje na tuto zahraniční cestu jednak v prokázané výši a případně ve výši náhrady výdajů za spotřebované pohonné hmoty u pracovních cest, při nichž výdaje na pohonné hmoty nelze prokázat. Použije tak tuzemských cen pohonných hmot platných v době použití automobilu.

#### **Automobil zaměstnance vyslaného na pracovní cestu v ČR**

Pracovní cestou se rozumí časově omezené vyslání zaměstnance zaměstnavatelem k výkonu práce mimo sjednané místo výkonu práce. Zaměstnanci, který je vyslán na pracovní cestu a použije k ní na žádost zaměstnavatele automobil ze zdrojů jiných než zaměstnavatele,

tedy například automobil svůj, náleží náhrada dle zákona<sup>54</sup>, která je pro zaměstnavatele výdajem vynaloženým na dosažení, zajištění a udržení příjmů. Tato náhrada mu náleží v případě, že použije automobil kategorie M<sub>1</sub> na žádost svého zaměstnavatele, kterou si uplatní dle sazby základní náhrady, které činí za 1 km jizdy 3,80 Kč, nesjedná-li ji jinak a jestliže by (patrně důvodně) použil i přívěs, tak se sazba zvyšuje nejméně o 15 %. Tato základní sazba náhrady se zvýší nejméně dvojnásobně, jestliže zaměstnanec použije například automobil kategorie N. Základní sazba náhrady se pak pravidelně k 1. lednu následujícího roku mění v závislosti na vývoji ceny, a dle údajů Českého statistického úřadu o vývoji cen automobilů. Jestliže by došlo k zvýšení či snížení ceny alespoň o 20 %, upraví se základní sazba náhrady v mimořádném termínu. Dále si zaměstnanec uplatní náhradu za spotřebovanou pohonnou hmotu. Tu určí zaměstnavatel tak, že vynásobí množství spotřebované pohonné hmoty během cesty cenou pohonné hmoty. Cenu pohonné hmoty prokáže zaměstnanec dokladem o nákupu, ze kterého musí být patrná souvislost s pracovní cestou. Jestliže se mu toto nepodaří a cenu hodnověrným způsobem neprokáže, použije zaměstnavatel pro určení výše náhrady průměrnou cenu pohonné hmoty, která je stanovena vyhláškou Ministerstva práce a sociálních věcí. Pro rok 2007 tak byly ceny pohonných hmot stanoveny takto<sup>55</sup>:

Benzin Special O 91	Benzin Normál O 91	Benzin Super O 95	Benzin Super plus O 98	Nafta motorová
27,80 Kč	27,90 Kč	28,10 Kč	31,10 Kč	28,10 Kč

Spotřebu automobilu vypočítá zaměstnavatel z údajů o spotřebě, které jsou zapsány v technickém průkazu od použitého automobilu. Zaměstnanec je povinen technický průkaz zaměstnavateli předložit. Jestliže technický průkaz tyto údaje neobsahuje, náleží zaměstnanci náhrada jen v tom případě, pokud předloží technický průkaz od automobilu stejného typu a se stejným obsahem válců. Pro určení spotřeby užije zaměstnavatel údaj o spotřebě pro kombinovaný provoz dle norem EU. Chybí-li tento údaj, provede zaměstnavatel výpočet aritmetickým průměrem spotřeby pohonných hmot uvedených v technickém průkazu. Zaměstnanec má ještě možnost, pokud tyto údaje o spotřebě chybí, na vlastní náklad údaje určit Ústavem pro výzkum silničních motorových vozidel. Určité komplikace s prokázáním

<sup>54</sup> Zákon č. 262/2006 Sb., Zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů, § 157 a násl.

<sup>55</sup> Vyhláška Ministerstva práce a sociálních věcí č. 577/2006 Sb., kterou se pro určení výše náhrady za spotřebovanou pohonnou hmotu stanoví průměrná cena pohonných hmot

spotřeby mohou nastat, jestliže by zaměstnanec použil k pracovní cestě upravený automobil na plynový pohon. K tomuto alternativnímu pohonu nejsou stanoveny potřebné údaje v technickém průkazu, ani není stanovena výše náhrady. Zaměstnavatel tak je nucen požadovat, aby si zaměstnanec, chce-li využívat vozidlo s tímto pohonem pro pracovní cesty, na vlastní náklad vyžádal u již zmíněného Ústavu pro výzkum silničních motorových vozidel certifikát, který bude dle provedeného testu obsahovat příslušné údaje. Ty pak opět na jeho vlastní náklad a žádost zapíše do technického průkazu příslušný dopravní inspektorát<sup>56</sup>.

### **Automobil zaměstnance vyslaného na zahraniční pracovní cestu**

Pokud má zaměstnanec schválené svým zaměstnavatelem při vyslání na zahraniční pracovní cestu použití soukromého vozidla, pak mu přísluší za každý ujetý kilometr této cesty sazba základní náhrady a náhrada za spotřebovanou pohonnou hmotu. Zaměstnanci přísluší náhrada základní a dále náhrada za spotřebovanou pohonnou hmotu. Za spotřebovanou pohonnou hmotu na území ČR mu přísluší náhrada v Kč a od okamžiku překročení hranice do zahraničí již v cizí měně. Opět i zde je třeba doložit nárok na náhradu dokladem o nákupu pohonné hmoty, přičemž nemá-li zaměstnanec tento doklad z vážných důvodů k dispozici, může mu zaměstnavatel poskytnout náhradu v cizí měně i na základě jeho prohlášení o skutečně vynaložené ceně pohonné hmoty a důvodech jejího nedoložení<sup>57</sup>.

Zbývá ještě dodat, že zaměstnanec má při splnění zákonem předvídaných skutečností nárok na náhradu jízdních výdajů při návštěvě člena rodiny jak při domácí tak i zahraniční pracovní cestě. Je-li zaměstnavatelem např. stát, státní fond apod., je jako zaměstnavatel povinen striktně dodržovat příslušná ustanovení právních předpisů týkajících se náhrad a nesmí je nijak navyšovat či sjednat odchylně.

Je nutné také poznamenat, že výši výdajů za spotřebované pohonné hmoty spoluvytváří, krom i jiných faktorů, také spotřební daň v podobě daně z minerálních olejů, neboť se promítne do koncové ceny pohonné hmoty. Navíc spotřební daně jsou také součástí základu pro výpočet daně z přidané hodnoty, což jejich ekonomický dopad ještě zvyšuje<sup>58</sup>. Obecně pak lze spatřovat vztah této daně k daňovým aspektům provozu automobilů různých kategorií na pozemních komunikacích v tom, že každý, kdo se rozhodl pořídit si automobil a tudíž s ním i jezdit a tím jej používat k jeho účelovému určení, musí počítat s tím, že při

<sup>56</sup> Salačová, M.: Cestovní náhrady podle nového zákoníku práce. Praha: ASPI, a. s. str. 28 a 29.

<sup>57</sup> Salačová, M.: Cestovní náhrady podle nového zákoníku práce. Praha: ASPI, a. s. str. 44 a násled.

<sup>58</sup> Bakoš, M. a kolektiv: Finanční právo. 4. aktualizované vydání. Praha, C. H. Beck 2006, str. 223.

každém nákupu pohonných hmot zaplatí v rámci celkové ceny vedle samotné ceny pohonné hmoty, daně z přidané hodnoty, marže společnosti zabývající se prodejem pohonné hmoty i tuto spotřební daň. Daně spotřební (dále jen „daň“) jsou upraveny zákonem ze dne 26. září 2003 č. 353/2003 Sb., o spotřebních daních, s účinností od 1. ledna 2004, v současné době ve znění zákona č. 43/2007 Sb. Byl zrušen dřívější Zákon o spotřebních daních. Tato daň se stala součástí daňové soustavy ČR od 1. ledna 1993. Tímto zákonem byl rovněž zrušen zákon č. 212/1992 Sb., o soustavě daní. Tyto daně jsou v EU upraveny především Směrnicí 92/12/EHS ze dne 25. února 1992 o obecné úpravě, držení, pohybu a kontrole výrobků podléhajících spotřební dani, ve znění pozdějších přepisů.

Zákon o spotřebních daních vyjmenovává vybrané druhy výrobků či surovin, kterých se tato daň týká. Daň z minerálních olejů je v EU upravena Směrnicí č. 92/81/EHS ze dne 19. října 1992 o harmonizaci struktury spotřebních daní z minerálních olejů a Směrnicí č. 92/82/EHS ze dne 19. října 1992 o sblížení sazeb spotřebních daní z minerálních olejů.

Této dani tak podléhají minerální oleje, které jsou uvedeny v hlavě I. zákona o spotřebních daních, která je věnována této dani. Jedná se tedy například o motorové benziny uvedené pod kódy nomenklatury 2710 11 41 až 2710 11 59, zkapalněné ropné plyny určené k použití, nabízené k prodeji nebo používané pro pohon motorů uvedené pod kódy nomenklatury 2711 12 11 až 2711 19 a uhlovodíkové plyny určené k použití, nabízené k prodeji nebo používané pro pohon motorů uvedené pod kódy nomenklatury 2711 11 a 2711 21. Dále jsou předmětem dani i nejrůznější směsi. Jde například o směsi benzínu s lihem, které obsahují nejméně 95 % benzínu a nejvýše 5 % kvasného bezvodého zvláště denaturovaného lihu, který může být vyroben jen z plodin vypěstovaných na území ČR<sup>59</sup>, směsi minerálních olejů určené jako palivo pro pohon vznětových motorů s metylestery řepkového oleje nebo etylestery řepkového oleje vyrobenými z kvasného lihu bezvodého zvláště denaturovaného, který opět může být vyroben jen z plodin vypěstovaných na území ČR, přičemž podíl metylesteru řepkového oleje nebo etylesteru řepkového oleje musí činit nejméně 31% hmotnostních všech látek ve směsi obsažených. Předmětem daně jsou také všechny výrobky v zákoně o dani neuvedené, které jsou určeny k použití, nabízené k prodeji nebo používané pro pohon motorů.

Základem daně je množství minerálních olejů vyjádřené v 1 000 litrech při teplotě 15 °C, což ale neplatí např. pro zkapalněné ropné plyny a uhlovodíkové plyny, u kterých je základ daně množství vyjádřené v tunách čisté hmotnosti. Pro výpočet daně je rozhodující

<sup>59</sup> Zákon č. 61/1997 sb., o lihu, § 13 odst. 3.

množství minerálních olejů v okamžiku vzniku povinnosti daň přiznat a zaplatit. Sazba daně z minerálních olejů je např.

Kód nomenklatury	Text	Sazba daně
2710	Motorové a ostatní benziny s obsahem olova do 0,013 g/l včetně	11 840 Kč/1 000 l
	Motorové a ostatní benziny s obsahem olova nad 0,013 g/l	13 710 Kč/1 000 l
2711	Zkapalněné ropné plyny pro pohon Motorů	3 933 Kč/t
	Uhlovodíkové plyny pro pohon motorů	0 Kč/t

Dále je v tomto zákoně upravena i sazba daně pro jednotlivé směsi minerálních olejů.

Naopak od daně jsou pak například osvobozeny minerální oleje, které jsou používány pro jiné účely, než je pohon motorů. Může se jednat zejména o použití pro účely vědecké a medicínské. Dále jsou osvobozeny i některé směsi minerálních olejů, které slouží k výzkumu v pilotním projektu technologického vývoje ekologicky příznivější palivové směsi na základě kvasného lihu bezvodého zvláště denaturovaného nebo projektu technologického vývoje ekologicky příznivé palivové směsi těžkých plynových olejů s vodou, který je schválený Ministerstvem životního prostředí.

Vzhledem k stále rostoucí spotřebě ropy a jejích produktů je, ale zejména v budoucnosti bude velice důležité, s ohledem na udržitelný rozvoj, příklon k většímu zastoupení alternativních paliv sloužících především pro pohon automobilů.

Alternativní náhrady ropných paliv jsou tak zejména biopaliva, a to bioethanol a bionafta pro pohon zážehových či vznětových motorů a dále stlačený zemní plyn (CNG), zkapalněný ropný plyn (LPG), hybridní či elektrický pohon a v neposlední řadě i vodíková technologie.

V budoucnu se počítá asi s následujícím zastoupením alternativních paliv oproti klasickým<sup>60</sup>:

<sup>60</sup> Smékal, Petr, Alternativní paliva a udržitelná doprava, Centrum dopravního výzkumu, www.env.cz

rok	Biopaliva(%)	CNG (%)	Vodík (%)	celkem (%)
2010	6	2		8
2015	7	5	2	14
2020	8	10	5	23

I v ČR jsou již patrné jisté snahy o podporu alternativních paliv. Novelou zákona o spotřebních daních došlo od 1. ledna 2007 k osvobození od daně z minerálních olejů u zemního plynu, lihu kvasného bezvodého zvláště denaturovaného, bioplynu, 47 % bio etyl-terciér-butyl-etheru a esteru rostlinných a živočišných olejů za předpokladu, že jsou vyráběny, nabízeny k prodeji nebo používány pro výrobu tepla nebo pohon motorů.

Významné je také, v souladu se Směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2003/30/ES, o podpoře biopaliv a dalších obnovitelných paliv v dopravě, přistoupení ČR k povinnému přimíchávání biopaliv k motorovému benzínu a motorové naftě, a to na základě novely zákona č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší. Novela provedená zákonem č. 180/2007 Sb., kterou tedy došlo ke změně zákona o ochraně ovzduší, ze dne 7. června 2007, s účinností od 1. září 2007, stanoví povinnost přiměsi biopaliva. Je tak stanovena povinnost pro osoby, které uvádějí motorovou naftu nebo motorový benzín do volného daňového oběhu na daňovém území ČR pro dopravní účely zajistit, aby v těchto pohonných hmotách bylo obsaženo i minimální procento biopaliv, a to:

- od 1. září 2007 ve výši 2 % objemových z celkového množství motorové nafty přimíchaných do motorové nafty,
- od 1. ledna 2008 ve výši 2 % objemových z celkového množství motorových benzinů přimíchaných do motorových benzinů,
- od 1. ledna 2009 ve výši 4,5 % objemových z celkového množství motorové nafty přimíchaných do motorové nafty
- od 1. ledna 2008 ve výši 3,5 % objemových z celkového množství motorových benzinů přimíchaných do motorových benzinů.

Postupně by mělo docházet k dalšímu zvyšování podílu biosložek v biopalivech.

Pokud jde o výnose daně z příjmu, tak o celostátní hrubý výnos daně z příjmů se státní rozpočet dělí jednak s rozpočty jednotlivých krajů a jednak s rozpočty jednotlivých obcí a jedná se tak o daň sdílnou<sup>61</sup>. Co nepřipadne těmto rozpočtům přísluší rozpočtu státnímu. Rozpočty obcí se na celostátním hrubém výnosu této daně podílejí 20,59 % a rozpočty krajů

<sup>61</sup> Marková, H. Rozpočtové právo. 1. vydání. Praha, C. H. Beck, 2001. str. 34.

pak 8,92 %. Zákon pak v přílohách pro rozpočty jednotlivých obcí a krajů stanoví postup, na jehož základě se dojde ke konkrétním částkám pro jednotlivé rozpočty obcí a krajů<sup>62</sup>.

Daň spotřební, a to daň z minerálních olejů, je také sdílnou daní, což v tomto případě znamená, že 9,1 % celostátního hrubého výnosu daně je příjmem Fondu a zbytek plyne do státního rozpočtu.

Poslední daňové aspekty užívání automobilu k podnikání se váží k dani z přidané hodnoty.

Daň z přidané hodnoty (dále jen „daň“) je upravena zákonem ze dne 1. dubna 2004 č. 235/2004 Sb., o dani z přidané hodnoty (s účinností od 1. května 2004, kdy vstoupila v platnost „Smlouva o přistoupení ČR k EU), v současné době ve znění zákona č. 319/2006 Sb.. Byl zrušen dřívější zákon o dani z přidané hodnoty. Tato daň se stala součástí daňové soustavy ČR od 1. ledna 1993. Oblast daně z přidané hodnoty je upravena především VI. směrnicí rady ze dne 17. května 1977 (77/388/EHS), která byla několikrát novelizována.

Obecně lze daňový aspekt této daně spatřovat ve dvou rovinách:

- a) předně jde o případ, kdy se fyzická osoba rozhodne zakoupit si pro svou osobní každodenní potřebu automobil, a to především kategorie M<sub>1</sub>. V tomto případě musí počítat s tím, že v rámci koncové prodejní ceny tohoto automobilu zaplatí i tuto daň, která cenu automobilu zvyšuje, a kterou si může zjistit tak, že od ceny, za kterou automobil koupila, odečte 19 %, což je základní sazba daně, která se na tento druh zboží uplatňuje.
- b) složitější je pak situace u plátce daně v souvislosti s jeho daňovou povinností související pořízením a s provozováním automobilu.

Plátcem daně je osoba povinná k dani, tedy osoba, která má sídlo, místo podnikání nebo provozovnu v ČR, jejíž obrat, jímž se rozumí výnosy za uskutečněná plnění, s výjimkou plnění, která jsou osvobozena od daně bez nároku na odpočet daně, za nejvýše 12 kalendářních měsíců přesáhne částku ve výši 1 000 000 Kč, což je zhruba ekvivalent k 35 000 EUR obratu trvale vyjednané výjimky k registraci. Tato osoba se stává plátcem od prvního dne třetího měsíce následujícího po měsíci, ve kterém překročila stanovený obrat. Pokud nesplní registrační povinnost, stává se plátcem dnem účinnosti registrace uvedeným na osvědčení o registraci. Ve skutečnosti však tato daň zatěžuje pouze konečného spotřebitele a ne plátce, který ji pouze vybírá a odvádí.

---

<sup>62</sup> Zákon č. 243/2000 Sb., o rozpočtovém určení daní.



Daň je vybírána postupně a po částech pouze z té hodnoty, která byla v příslušné fázi přidána (odtud pojem přidaná hodnota) k ceně nakoupeného zboží či služby. Plátce daně použije jako základ daně vše, co jako úplatu obdržel nebo má obdržet za uskutečněné zdanitelné plnění od osoby, pro kterou je zdanitelné plnění uskutečněno, nebo od třetí osoby, vyjma daně za toto zdanitelné plnění. Zdanitelným plněním se rozumí v souvislosti s tématem mé práce dodání zboží (tedy automobilu). K dodání zboží dochází převodem práva nakládat se zbožím jako vlastníkem. Daní na vstupu je u plátce daň, která je obsažena v částce za přijaté plnění nebo například daň při dovozu zboží, daň při pořízení zboží a daň při poskytnutí služby osobou registrovanou k dani v jiném členském státě. A naopak daní na výstupu je daň, kterou musí přiznat plátce z úplaty (ať ji obdržel nebo ne) za uskutečněné zdanitelné plnění nebo také daň, kterou musí přiznat při pořízení zboží nebo při poskytnutí služeb osobou registrovanou k dani v jiném členském státu nebo podnikatelem ze třetí země. Vlastní daňovou povinností plátce je povinnost odvést do státního rozpočtu kladný rozdíl mezi daní na výstupu a odpočtem daně za příslušné zdaňovací období. Naopak nadměrný odpočet je vlastně zápornou daňovou povinností, tj. vznikne v případě, že nárok na odpočet daně je vyšší než daň na výstupu za příslušné zdaňovací období. Nadměrný odpočet se vrací plátcovi za zákonem stanovených podmínek<sup>63</sup>.

### Nárok na odpočet daně

Dle zákonné úpravy nemá plátce daně nárok na odpočet daně při pořízení automobilu kategorie M<sub>1</sub>, a to i například formou finančního pronájmu. Zákon o dani nám specifikuje osobní automobil jako dopravní prostředek, který má v technickém osvědčení nebo technickém průkazu zapsanou kategorii M<sub>1</sub> nebo M<sub>1</sub>G. Také určuje, co se rozumí novým dopravním prostředkem. Nové je takové pozemní motorové vozidlo, které:

- a) bylo dodáno do 6 měsíců ode dne prvního uvedení do provozu nebo
- b) má najeto méně než 6 000 km.

Nároku na odpočet daně lze ale dosáhnout u automobilů zařazených do kategorie N<sub>1</sub><sup>64</sup>, kde se v podstatě často jedná o automobil kategorie M<sub>1</sub>, který je díky určitým technickým úpravám vnitřku automobilu přehomologován do kategorie N<sub>1</sub>, aniž se změní jeho vnější vzhled. Toho v hojné míře využívají takřka všechny automobilky zastoupené na trhu v ČR a

<sup>63</sup> Důvodová zpráva k vládnímu návrhu zákona přijatého pod č. 23 S/2004

<sup>64</sup> Vyhláška č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích

nabízejí tyto automobily převážně ve verzi kombi s pevnou přepážkou oddělující zavazadlový prostor od prostoru určeného pro posádku automobilu. Kromě toho je ještě nutné zatmavit zadní boční okna. Při nákupu automobilu kategorie N<sub>1</sub> si tedy plátce po zařazení automobilu do obchodního majetku daň odpočte. Plátce daně si ovšem odečte daň i v tom případě, kdy pořídí automobil kategorie M<sub>1</sub> za účelem jeho dalšího prodeje či finančního pronájmu. Odečíst daň smí i v tom případě, kdy je automobil kategorie M<sub>1</sub> určen na vývoz plátcem. Plátce však nemá nárok na odpočet daně, pokud osobní automobil pořízený za účelem dalšího prodeje, a to i v případě jeho pořízení formou finančního pronájmu, použije pro účel, u kterého nemá nárok na odpočet daně. Plněním osvobozeným od daně je dodání automobilu kategorie M<sub>1</sub>, při jehož pořízení neměl plátce nárok na odpočet daně. S nárokem na odpočet daně je osvobozeno od daně dodání nových automobilů plátcem do členských zemí EU. Plátce má také nárok na odpočet daně u automobilů kategorie M<sub>1</sub>, propuštěných do režimu dočasného použití<sup>65</sup>, pokud tento režim bude ukončen jejich zpětným vývozem do zemí mimo EU či zemí dle zákona o dani z EU vyloučených. Nárok na odpočet daně má plátce při pořízení automobilů z jiných členských států EU, pokud mu při tomto pořízení vznikla povinnost přiznat daň.

#### **Dodatečné dodanění automobilu**

K dodatečnému dodanění dochází v případě, kdy plátce, který při nákupu automobilu kategorie N<sub>1</sub> (nebo automobilu jiné kategorie, která to umožňuje) uplatní nárok na odpočet daně a později automobil, který má zařazen do obchodního majetku, použije pro účely nesouvisející s uskutečňováním ekonomické činnosti. Jde tedy o případy dočasného využití obchodního majetku pro osobní potřebu plátce nebo jeho zaměstnance, jestliže mu automobil poskytne k soukromým účelům. V takovém případě je základem daně cena zjištěná dle zákona o oceňování majetku a v praxi by tak měla být, dle právního názoru ministerstva financí obvyklá cena, která se uplatňuje při pronájmu nebo půjčování automobilů stejného či obdobného typu. Samozřejmě, že s tím souvisí i dodanění spotřebovaných pohonných hmot při těchto soukromých jízdách, byl-li při jejich nákupu uplatněn nárok na odpočet daně. Aby se plátce vyhnul dodatečnému dodanění automobilu, má možnost již při jeho pořízení uplatnit nárok na odpočet daně ve výši předpokládaného rozsahu jeho používání pro ekonomickou

<sup>65</sup> Úmluva č. 33/2000 Sb. m. s., o dočasném použití. Čl. 1. a)

činnost. Tak mu již nevzniká povinnost provádět dodanění z důvodů užití automobilu pro osobní potřebu.

K dodatečnému dodanění dojde i v případě přestavby automobilu kategorie N<sub>1</sub>, kdy si plátce uplatnil nárok na odpočet daně, na kategorii M<sub>1</sub>, u které nárok na odpočet daně nevzniká. Toto zdanitelné plnění se bude považovat za uskutečněné dnem schválení technické způsobilosti přestavěného vozidla příslušným úřadem<sup>66</sup>.

### **Dodání či pořízení nových automobilů uvnitř území EU**

Dodání nového dopravního prostředku za úplaty plátcem do jiného členského státu osobě registrované k dani, za předpokladu skutečného přemístění nového dopravního prostředku do jiného členského státu EU, se považuje za osvobozené plnění s nárokem na odpočet daně. Plátce je povinen správcem daně prokázat, že se jedná o dodání nového dopravního prostředku, jehož pořízení je předmětem daně v zemi užití. Pořízení nového dopravního prostředku plátcem od osoby registrované v jiném členském státě EU se považuje za pořízení zboží, které je vždy předmětem daně v tuzemsku. Plátce dodává nový dopravní prostředek osvobozený od daně s nárokem na odpočet daně, pokud je předmětem daně u zákazníka. Pořízení nového dopravního prostředku plátcem od osoby neregistrované k dani, se také považuje za pořízení zboží, které je vždy předmětem daně v tuzemsku.

Osoba, která není plátcem a příležitostně dodá nový dopravní prostředek, který je přemístěn do jiného členského státu EU, se považuje za osobu oprávněnou uplatnit nárok na odpočet daně, kterou zaplatila při nabytí nového dopravního prostředku ve sjednané ceně nebo při dovozu nebo při pořízení z jiného členského státu EU, a to maximálně do výše daně, kterou by byl povinen odvést plátce, pokud by dodání bylo zdanitelným plněním v tuzemsku. Tato osoba je oprávněna uplatnit nárok na odpočet daně u svého místně příslušného správce daně v daňovém přiznání, ke kterému přiloží kopii daňového dokladu a s hlášením o dodání nového dopravního prostředku předloží daňové přiznání do 10 dnů ode dne dodání nového dopravního prostředku do jiného členského státu EU. Pokud nárok na odpočet daně neuplatní v tomto daňovém přiznání nebo na požádání správce daně neposkytne informace nutné ke správnému stanovení nároku na odpočet daně, její nárok zaniká.

Osoba, která není plátcem a pořizuje v tuzemsku nový dopravní prostředek z jiného členského státu EU, který bude registrován k provozu v tuzemsku, je povinna předložit

<sup>66</sup> Benda, Václav.: DPH při prodeji a používání osobních automobilů, PORADCE č. 3/2006, str. 151a 153 a násled.

daňové přiznání, ke kterému přiloží kopii daňového dokladu, hlášení o pořízení nového dopravního prostředku, a to do 10 dnů ode dne pořízení. Na základě tohoto daňového přiznání správce daně, příslušný finanční úřad a při dovozu zboží příslušný celní úřad, vyměří částku daně, kterou je pořizující osoba povinna zaplatit místně příslušnému správci daně do 25 dnů ode dne, kdy jí daň byla vyměřena<sup>67</sup>.

### **Dodání použitých automobilů**

Tento zvláštní režim může použít zejména obchodník (například provozovatel autobazaru) jako plátce, který v rámci své výdělečné činnosti pořizuje nebo dováží použité automobily, za účelem dalšího prodeje. Tyto automobily musí být vhodné k dalšímu použití v nezměněném stavu nebo po opravě. Jedná se i o případy dodání použitých automobilů dle smlouvy o finančním pronájmu. Obchodník takto může postupovat, jestliže mu automobil dodá:

- a) osoba, která není plátcem ani osobou registrovanou k dani v jiném členském státě,
- b) jiný plátce, pro kterého dodání automobilu je osvobozeno od daně dle zákona o dani nebo
- c) jiný obchodník, pokud při dodání automobilu tímto obchodníkem byl použit zvláštní režim.

Při použití tohoto zvláštního režimu vztahujícího se na obchodníky s použitými automobily je základem daně přírážka snížená o daň z přírážky. Přírážka se stanoví jako rozdíl mezi prodejní cenou obchodníka a pořizovací cenou automobilu. Pokud je tento rozdíl záporný, základem daně je nula. Prodejní cenou je pak zejména úplata, která byla nebo má být získána obchodníkem od osoby, které je zboží dodáno a pořizovací cenou úplata, která byla nebo má být získána od obchodníka osobou, která mu automobily dodává.

Plátci daně jsou povinni podat do 25 dnů po skončení zdaňovacího období daňové přiznání, i když jim nevznikla daňová povinnost a v této lhůtě daň zaplatit. Vznikne-li v důsledku nadměrného odpočtu vratitelný přeplatek, bude vrácen plátcovi do 30 dnů po jeho vyměření, a to bez žádosti.

Zákon o dani umožňuje vrácení daně<sup>68</sup> určité kategorii osob v souvislosti s pořízením automobilů kategorie M<sub>1</sub>.

<sup>67</sup> Důvodová zpráva k zákonu č. 235/2004 Sb, o dani z přidané hodnoty

<sup>68</sup> Směrnice ES 79/1072/EHS a 86/560/EHS

## Vrácení daně osobám požívajícím výsad a imunit

Zákon o dani považuje za osoby požívající výsad a imunit například:

- a) člena diplomatické mise<sup>69</sup>,
- b) člena konzulárního úřadu<sup>70</sup>,
- c) člena orgánu Evropských společenství<sup>71</sup> se sídlem v ČR, který je akreditován pro ČR a nemá místo pobytu v ČR nebo
- d) rodinný příslušník osob uvedených výše, pokud s nimi žije ve společné domácnosti na území ČR, který dosáhl věku 15 let, není státním občanem ČR a je registrován Ministerstvem zahraničních věcí.

Rozsah výsad vztahujících se k nákupu automobilů v tuzemsku, u nichž byla vrácena daň, a k pořízení automobilů z jiných členských států osvobozených od daně, počet těchto automobilů a lhůta, po kterou nesmí být tyto automobily pronajaty, zapůjčeny, zastaveny nebo převedeny úplatně či neúplatně na jinou osobu, se řídí principem vzájemnosti a přiznává se maximálně v takové míře, v jaké se přiznává české osobě požívající výsad a imunit v cizím státu.

Pakliže princip vzájemnosti uplatnit nelze, zákon o dani stanoví množstevní limity pro osobu požívající výsad a imunitu uvedenou výše, za kterých je u nakoupeného automobilu v ČR vrácena daň nebo je pořízení automobilu z jiného členského státu EU osvobozeno od daně. Jedná-li se například o osobu v postavení velvyslance, může takto nakoupit dva automobily a navíc ještě jeden automobil v případě, kdy je doprovázen rodinným příslušníkem, který je registrován Ministerstvem zahraničních věcí. Konzulární úředník může takto nakoupit pouze jeden automobil a opět jeden navíc pro případ, že je doprovázen rodinným příslušníkem, který je registrován Ministerstvem zahraničních věcí.

Takto lze ovšem postupovat jen v případě, že ve lhůtě 24 měsíců ode dne registrace automobilu nebude automobil zapůjčen, zastaven nebo převeden úplatně či neúplatně na jinou osobu. Pokud bude osobní automobil převeden před uplynutím lhůty 24 měsíců, musí příslušná osoba požívající výsad a imunit vrácenou daň v plném rozsahu uhradit příslušnému finančnímu úřadu. Toto nebude platit, jestliže automobil bude převeden na jinou osobu požívající výsad a imunit.

---

<sup>69</sup> Čl. 1. vyhlášky č. 157/1964 Sb., o Vídeňské úmluvě o diplomatických stycích

<sup>70</sup> Čl. 1. vyhlášky č. 32/1969 Sb., o Vídeňské úmluvě o konzulárních stycích

<sup>71</sup> Protokol o výsadách a imunitách Evropských společenství

Může také dojít k situaci, kdy osoba požívající výsad a imunit, která uplatnila nárok na vrácení daně nebo je pořízení automobilu z jiného členského státu EU osvobozeno od daně, předčasně ukončí služební pobyt na území ČR ještě před uplynutím lhůty 24 měsíců od registrace automobilu a ten prodá jiné osobě, která nepožívá výsad a imunit. Zde ji vznikne povinnost vrátit příslušnému finančnímu úřadu alikvotní podíl daně, který se váže na období chybějící do uplynutí lhůty 24 měsíců.

### **Vrácení daně osobám se zdravotním postižením**

Osoba se zdravotním postižením, tedy fyzická osoba, které byl rozhodnutím příslušného úřadu přiznán příspěvek na zakoupení automobilu, má nárok na vrácení zaplacené daně u automobilu, který zakoupila v ČR, a to i formou finančního pronájmu, ale nevzniká jí nárok na vrácení daně z přírážky leasingové společnosti. Fyzická osoba má nárok na vrácení daně za jeden automobil pořízený v ČR v období pěti let a nejvýše do 100 000 Kč. Nárok na vrácení daně u zakoupeného automobilu v ČR může fyzická osoba uplatnit nejdříve za kalendářní měsíc, ve kterém automobil zakoupila nebo při ukončení finančního pronájmu a převodu vlastnického práva na nájemce, pokud byl automobil zakoupen formou finančního pronájmu. Nárok na vrácení daně může fyzická osoba uplatnit i při zakoupení ojetého automobilu. Fyzická osoba má nárok na vrácení daně vypočtené ze základu daně dle ustanovení zákona o dani, dle kterých postupuje obchodník při uplatnění zvláštního režimu jak je uvedeno výše.

Nárok na vrácení daně může fyzická osoba uplatnit nejpozději do 6 kalendářních měsíců od konce kalendářního měsíce, ve kterém bylo uskutečněno zdanitelné plnění nebo nejpozději do 6 měsíců od konce kalendářního měsíce, ve kterém bylo převedeno vlastnické právo, jednalo-li se o finanční pronájem.

Fyzická osoba, která má nárok na vrácení zaplacené daně, může tento nárok uplatnit podáním žádosti o vrácení daně správci daně, který je místně příslušný dle jejího trvalého pobytu. Fyzické osobě, která má nárok na vrácení daně, se poté daň vrátí do 30 dnů ode dne následujícího po podání žádosti.

Nutno k tomuto ale poznamenat, že vrácení daně osobám se zdravotním postižením není slučitelné s právem EU, není v souladu s příslušnými směrnici, týkajícími se daně z přidané hodnoty<sup>72</sup>.

<sup>72</sup> Důvodová zpráva k zákonu č. 235/2004 Sb, o dani z přidané hodnoty

Ohledně DPH lze závěrem jen konstatovat, že se jedná také o daň sdílnou a na celostátním hrubém výnosu této daně se podílejí rozpočty obcí 20,59 % a rozpočty kraje 8,92 %. Zbýlá část výnosu daně je příjmem státního rozpočtu.

## **Kapitola II.**

### **Poplatkové a jiné finanční aspekty užívání automobilů**

Pro poplatky je, na rozdíl od daní, charakteristické, že je s nimi spojeno i určité protiplnění, ať již v podobě provedení určitého úkonu příslušným orgánem, k jehož provedení, popřípadě k vydání osvědčení o jeho provedení, je úhrada stanoveného poplatku předpokladem a kdy tento orgán je v případě neuhrazení poplatku nečinný nebo v podobě povolení k určitému způsobu jednání, které by jinak bylo bez uhrazení tohoto poplatku jednáním protiprávním a samozřejmě by z toho také vyplývaly pro osobu takto jednající příslušné sankce. I poplatky mohou být ukládány jen na základě zákona, tak jak bylo uvedeno u daní.

Kromě poplatků stanovených orgány veřejné správy se lze ještě často setkat i s jinými finančně právními aspekty spojenými s užíváním automobilů. Některé souvisí přímo s užíváním automobilů, jiné pak lze vysledovat až při určité nastalé situaci, s níž jsou tyto aspekty spojeny.

#### **Část I. Poplatkové povinnosti**

V souvislosti s užíváním automobilů se mohou jak osoby podnikající tak i osoby nepodnikající setkat s poměrně velkým množstvím poplatků, které jim zákon ukládá. S ohledem na téma mé práce je dle mého názoru nutné na prvním místě zmínit poplatky za užívání dálnic a rychlostních silnic.

## Poplatek za užívání dálnic a rychlostních silnic<sup>73</sup> motorovými vozidly

Poplatek za užívání silnic a rychlostních komunikací motorovými vozidly (dále jen „poplatek“) představuje jednu z výjimek ze zásady, že obecné užívání je bezplatné. Nejprve bych se rád věnoval právní úpravě, která tu byla v platnosti pro určitou kategorii automobilů do 31. prosince 2006 a poté nové právní úpravě, která nabyla účinnosti od 1. ledna 2007 a která se týká jen vybrané kategorie automobilů.

Tento poplatek, a to jako poplatek časový (tzv. dálniční známka) byl zaveden v důsledku novelizace zákona č. 135/1961 Sb., o pozemních komunikacích, která byla provedena zákonem č. 134/1994 Sb. V rámci této novelizace zákon stanovil, že dálnice a rychlostní silnice označené příslušnou dopravní značkou lze použít motorovými vozidly různých kategorií po zaplacení poplatku za jejich užívání. Poplatek byl a pro určité kategorie automobilů nadále je konstruován jako uživatelské zpoplatnění zvláštního druhu, jehož smyslem a účelem je finanční participace uživatele vybrané kategorie pozemní komunikace, která mu na rozdíl od ostatní sítě poskytuje především vyšší komfort, jehož důsledkem je vyšší bezpečnost jízdy, rychlost a plynulost dopravy. Jde tedy o určité nadstandardní vybavení dopravní cesty, které pro uživatele znamená vyšší pohodlí, ale zároveň s ohledem na stávající rozložení silniční sítě prakticky umožňuje variantní řešení spočívající v možnosti volby nepoužití tohoto způsobu cesty<sup>74</sup>.

Zaplacení poplatku se prokazuje nálepkou, kterou musí být každé vozidlo před započítáním jízdy na těchto silnicích opatřeno. Tato nálepka prokazuje uhrazení poplatku, který byl při jeho zavedení stanoven pro automobily s celkovou hmotností do 3,5 tuny na 400 Kč, pro automobily nad 3,5 tuny do 12 tun 1 000 Kč a automobily nad 12 tun 2 000 Kč za kalendářní rok.

Osvobození od poplatkové povinnosti se dle této zákonné úpravy vztahovalo např. na automobily používané k dopravě těžce zdravotně postižených osob, které pobírají příspěvek na provoz automobilu<sup>75</sup>, používané policií ČR a záchranou službou.

Dne 22. ledna 1997 byl přijat nový zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, který s účinností od 1. dubna téhož roku zrušil zákon č. 135/1961 Sb., o pozemních

<sup>73</sup> Vyhláška Ministerstva dopravy č. 527/2006 Sb., o užívání zpoplatněných pozemních komunikací .....(viz. příloha)

<sup>74</sup> Důvodová zpráva k zákonu č. 134/1994 Sb., kterým se mění a doplňuje zákon č. 135/1961 Sb., o pozemních komunikacích

<sup>75</sup> Vyhláška ministerstva práce a sociálních věcí č. 182/1991 Sb., kterou se provádí zákon o sociálním zabezpečení, ve znění pozdějších předpisů, § 36.



komunikacích, ve znění zákona č. 134/1994 Sb. Tento nový zákon ohledně poplatkové povinnosti stanovil maximální horní hranici poplatku za kalendářní rok, který je u automobilu do 3,5 tuny stanoven na 1 200 Kč, u automobilu nad 3,5 tuny do 12 tun 16 000 Kč a který byl pro automobily nad 12 tun 50 000 Kč, přičemž ustanovení týkající se poplatkové povinnosti nabyly účinnosti až od 1. ledna 1998. Dále bylo stanoveno, že skutečná výše poplatku bude stanovena právním předpisem. Ve zmocňovacím ustanovení tohoto zákona<sup>76</sup> je vláda pověřena, aby vládním nařízením stanovila závaznou výši poplatků. Vláda ČR postupem času vydala několik vládních nařízení, které upravovaly výši poplatků pro jednotlivé kategorie automobilů za užívání dálnic a rychlostních silnic.

Prvním bylo vládní nařízení č. 281/1997 Sb., kterým se upravuje výše poplatku s účinností od 1. ledna 1998. Poplatek byl stanoven za kalendářní rok pro automobily do 3,5 tuny ve výši 800 Kč, pro automobily nad 3,5 tuny do 12 tun 2 000 Kč a pro automobily nad 12 tun 4 000 Kč. V roce 1998 bylo vydáno vládní nařízení č. 259/1998 Sb., kterým byla upravena výše poplatky za kalendářní rok pro automobily nad 3,5 tuny do 12 tun a činila 4 000 Kč a pro automobily nad 12 tun 8 000 Kč.

Vládní nařízení č. 146/1999 Sb., kterým se upravila výše poplatků s účinností od 1. ledna 2000, zrušila vládní nařízení předchozí. Novinkou tohoto předpisu byla možnost zaplatit poplatek za užívání dálnic a rychlostních silnic na dobu kratší než kalendářní rok, a to buď na jeden kalendářní měsíc nebo na dobu do deseti po sobě jdoucích kalendářních dnů. Došlo také k zvýšení poplatků pro automobily nad 3,5 tuny. Poplatky pro automobily byly stanoveny takto:

automobil	kalendářní rok/Kč	kalendářní měsíc/Kč	deset dnů/Kč
do 3,5 t	800	200	100
nad 3,5 t do 12 t	6 000	800	300
nad 12 t	12 000	1 600	600

V roce 2000 bylo přijato vládní nařízení č. 347/2000 Sb., kterým se opět upravovala výše poplatků, a to na jeden kalendářní měsíc pro automobily nad 3,5 tuny do 12 tun na 1 000 Kč, pro vozidla nad 12 tun na 2 000 Kč a na dobu do deseti po sobě jdoucích kalendářních dnů pro automobily nad 3,5 tuny do 12 tun na 400 Kč a pro automobily nad 12 tun na 800 Kč.

<sup>76</sup> Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, § 20 odst. 4 a § 46 odst. 1.

Nově byla tímto nařízením stanovena možnost, aby byl poplatek uhrazen za den. To se ovšem týkalo jen automobilů nebo jízdních souprav s celkovou hmotností nad 12 tun a poplatek činil 300 Kč.

Dne 21. července 2003 bylo opět přijeto nové vládní nařízení č. 287/2003 Sb., kterým se stanovila výše poplatku. Nabylo účinnosti dnem vyhlášení a poprvé bylo použito pro dálniční známky prokazující uhrazení poplatku za kalendářní rok 2004, na kalendářní měsíc leden 2004 a u desetidenních známek na den 1. ledna 2004. Toto vládní nařízení ruší opět vládní nařízení předchozí a současně také, a to je hlavní, zvyšuje ceny známek pro automobily takto:

automobil	kalendářní rok/Kč	kalendářní měsíc/Kč	deset dnů/Kč
do 3,5 t	900	250	150
nad 3,5 t do 12 t	7 000	1 200	450
nad 12 t	14 000	2 300	900

Došlo ovšem ke zlevnění poplatku za jeden den užití dálnice nebo rychlostní silnice automobilem nebo jízdní soupravou s celkovou hmotností nad 12 tun, a to na 250 Kč.

Vládní nařízení č. 527/2004 Sb., kterým byla opět stanovena výše poplatku, nabylo účinnosti dnem 1. ledna 2005 a došlo k prodloužení platnosti krátkodobých známek a zároveň k jejich zvýšení. Poplatky tak byly stanoveny pro automobily následovně:

automobil	kalendářní rok/Kč	dva kalendářní měsíce/Kč	patnáct dnů/Kč
do 3,5 t	900	300	200
nad 3,5 t do 12 t	7 000	1 750	650
nad 12 t	14 000	3 500	1 300

Roční poplatky pro všechny kategorie automobilů a poplatek za den užití dálnice nebo rychlostní silnice zůstaly ve stejné výši.

K zásadní změně došlo v souvislosti s přijetím zákona č. 80/2006 Sb., ze dne 8. února 2006, kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, a další související předpisy. Tato novela zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, zavedla s účinností od 1. ledna 2007 vedle stále platného časového zpoplatnění také výkonové zpoplatnění užívání příslušných kategorií pozemních komunikací,

a to pouze automobily nebo jízdními soupravami s nejvyšší povolenou hmotností nejméně 12 tun. Podrobněji je pak tato problematika upravena v nařízení vlády č. 484/2006 Sb., o výši časových poplatků a výši sazeb mýtného za užívání určených pozemních komunikací a ve vyhlášce Ministerstva dopravy č. 527/2006 Sb., o užívání zpoplatněných pozemních komunikací.

Nejprve bude v krátkosti popsána platná právní úprava týkající se časového zpoplatnění, které zůstalo zachováno pro určité kategorie automobilů a poté se budu věnovat nově zavedenému výkonovému zpoplatnění.

### **Časové zpoplatnění**

Zpoplatnění se stanoví podle časového období, po které pak vzniká právo na užívání zpoplatněné pozemní komunikace. Co se týká tohoto poplatku, novela nepřinesla zásadnější změny. Ze systému časového zpoplatnění byla vypuštěna výše uvedená kategorie automobilů a jízdních souprav a přesunuta do nově zavedeného systému zpoplatnění a došlo k úpravě výše poplatků. U automobilů nad 3,5 tuny do 12 tun byl stanoven limit maximální výše ročního poplatku na částku 20 000 Kč a došlo ke zkrácení platnosti krátkodobých známek opět na jeden měsíc a na sedm dnů, přičemž výše poplatku zůstala zachována. Dá se tedy konstatovat, že tím došlo k jeho určitému zvýšení. Poplatky jsou stanoveny s účinností od 1. ledna 2007 pro automobily v systému časového zpoplatnění takto:

automobil	kalendářní rok/Kč	měsíc/Kč	7 dnů/Kč
do 3,5 t	900	300	200
nad 3,5 t do 12 t	7 000	1 750	650

### **Výkonové zpoplatnění**

Jak již bylo uvedeno výše, výkonové zpoplatnění vybraných kategorií pozemních komunikací bylo do právního řádu ČR zavedeno zákonem č. 80/2006 Sb., ze dne 8. února 2006, kterým došlo k novelizaci zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, a dalších souvisejících předpisů, a to s účinností od 1. ledna 2007. V návaznosti na zmocňovací ustanovení pak byly vydány příslušné prováděcí předpisy.

Zpoplatnění výkonové se stanoví, na rozdíl od časového, dle typu vozidla a ujeté vzdálenosti po zpoplatněné komunikaci na základě zavedeného systému elektronického mýtného (dále jen „mýtné“). Systém mýtného byl v ČR zaveden, aby lépe odrážel princip spravedlnosti v užívání a v jeho důsledku také poškozování dané silniční sítě a životního prostředí nejtěžší silniční dopravou. Proto se týká, prozatím, jen automobilů a jízdních souprav s hmotností přesahující 12 tun. Ty jsou pak zpoplatněny dle skutečné délky trasy, kterou po komunikaci ujedou. V tom je právě spatřován princip spravedlnosti oproti zpoplatnění časovému, kdy se platí vždy stejná částka bez ohledu na to, jak často je ve skutečnosti zpoplatněná komunikace předmětným automobilem užívána. Časový poplatek a mýtné představuje platbu za službu, nikoli daň, resp. poplatek ve smyslu zákona č. 337/1992 Sb., o správně daní a poplatků, ve znění pozdějších předpisů.

Mýtné bylo v ČR zavedeno také v důsledku stále rostoucí kamionové dopravy, která po našem vstupu do EU ještě výrazněji vzrostla. Do budoucna se počítá s rozšířením mýtného i na jiné hmotnostní kategorie automobilů.

Nutné je také poznamenat, že současná právní úprava je plně kompatibilní s akty práva EU, které se touto problematikou zabývají. Jedná se především o tyto akty:

- 1) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES, o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly

Cílem této Směrnice je zejména dosažení spravedlivějšího zpoplatnění uživatelů silničních komunikací, tedy snaha o zavedení existence užší vazby rozsahu užívání pozemních komunikací a jejich zpoplatnění bez jakékoli diskriminace a dále snaha o rozvoj v oblasti dopravní infrastruktury a v neposlední řadě ochrana životního prostředí. Směrnice se týká automobilů určených k přepravě zboží, jejichž celková hmotnost činí nejméně 12 tun. Směrnice ve svých ustanovení umožňuje zpoplatnit pouze dálnice nebo jiné víceproude silnice podobné charakteristiky, například tunely, a také umožňuje zpoplatnit některé silnice I. třídy, jsou-li využity pro dálkovou a mezistátní dopravu těžkými nákladními vozidly. Je zakázáno vybírat zároveň časové poplatky a mýtné za jeden automobil. Směrnice stanoví maximální výši ročních poplatků, které lze po dvou letech upravovat, a které činí:

emisní limit	nejvýše tři nápravy	nejméně čtyři nápravy
bez EURO	960 EUR	1 550 EUR
EURO I	850 EUR	1 400 EUR
EURO II	750 EUR	1 200 EUR

Výnosy mají být užity na údržbu a rozvoj silniční sítě.

- 2) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/52/ES, o mezinárodní použitelnosti (interoperabilitě) systémů elektronického mýta v rámci EU.

Cílem této Směrnice je stanovit členským státům povinnost, týkající se použití určených druhů systému elektronického mýtného tak, aby v budoucnu byly jednotlivé systémy použité v členských státech EU vzájemně kompatibilní. Směrnice krom jiného stanoví, že všechny nové elektronické systémy mýtného, které budou uvedeny do provozu od 1. ledna 2007, budou využívat jednu z následujících technologií:

- a) lokalizace pomocí satelitu (GNSS - Global Navigation Satellite System); nebo
- b) mobilní síť (rádiový spoj) podle GSM/GPRS-Norm; nebo
- c) mikrovlnná technika 5,8 GHz.

Komise doporučila použít u nových elektronických mýtních systémů techniku lokalizace pomocí satelitu nebo mobilního rádiového spojení<sup>77</sup>. V ČR je ale použita, navzdory doporučení, mikrovlnná technika od společnosti KAPSCH, která se stala generálním dodavatelem mýtného systému pro ČR.

Systém elektronického mýtného v ČR tedy pracuje na bázi spolehlivé moderní mikrovlnné technologie, která se svou jednoduchostí a nenáročností osvědčila a nemá vliv na životní prostředí. Mýtné je vybráno při průjezdu automobilu mýtnou stanicí (bránou), čímž dojde k uskutečnění mýtné transakce, a to ve výši daného mýtného úseku, na kterém se v okamžiku výběru mýta automobil pohybuje. O správnosti odúčtování mýta je řidič informován akustickým signálem palubní jednotky Premid, která je nepřenosná. Řidič přitom může jet v libovolném jízdním pruhu, nemusí snižovat rychlost jízdy ani zastavovat. Mýtné se účtuje plně automaticky, bez jeho zásahu. Bude-li se v dané komunikační zóně nacházet současně více vozidel, bude každé z nich zpoplatněno samostatně.

<sup>77</sup> Důvodová zpráva k zákonu č. 80/2006 Sb., kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

Mýtné je možné platit buď předem (platba pre-pay) nebo následně po ujetí příslušné vzdálenosti na zpoplatněné síti komunikací (platba post-pay). Řádný odvod mýtného a možnost zkontrolovat správně odvedené mýtné zajišťují na síti zpoplatněných vybraných komunikací stacionární, přenosná a mobilní kontrolní zařízení. Kontrolní systém mýtného je v provozu nepřetržitě a automaticky identifikuje všechna vozidla, u nichž odečet mýtného neproběhl, či proběhl jen částečně. V případě vzniku nesrovnalosti je ihned automaticky informována mobilní kontrola. Tuto kontrolu provádí pracovníci Generálního ředitelství cel ČR, kteří mají ze zákona oprávnění zastavovat mýtným systémem označené automobily, ověřit nesrovnalosti a v případě jejich potvrzení požadovat pokutu nebo zahájit správní řízení, případně vozidlo odstavit. Řidiči tak musí počítat s významným zdržením a komplikacemi. Přístup pracovníků mobilní kontroly k informacím o nesrovnalostech není nijak časově omezen a automobilu tedy hrozí zdržení i dlouhý čas po vzniku nesrovnalosti<sup>78</sup>.

Výše sazeb mýtného za užívání zpoplatněných komunikací v ČR je stejně jako u časového zpoplatnění stanovena nařízením vlády č. 486/2006 Sb., o výši časových poplatků a o výši sazeb mýtného za užívání určených pozemních komunikací.

Sazby se liší podle počtu náprav a emisní třídy automobilu, a také dle kategorie pozemní komunikace. Mýtné za užití konkrétního úseku je dáno násobkem sazby a délky úseku zpoplatněné komunikace. Sazby mýtného jsou tedy stanoveny následovně pro:

a) dálnice a rychlostní silnice od 1. ledna 2007

tabulka mýtných sazeb (Kč/km)					
emisní třída do Euro II			emisní třída Euro III nebo vyšší		
Počet náprav					
2	3	4 a více	2	3	4 a více
2,30	3,70	5,40	1,70	2,90	4,20

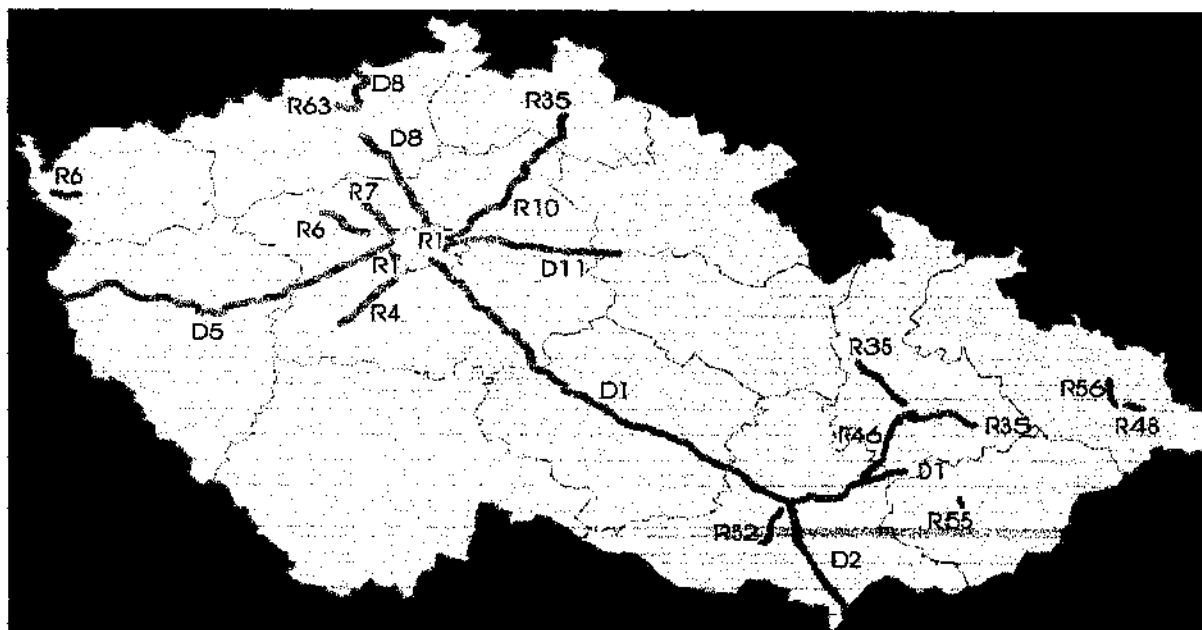
b) silnice I. třídy od 1. července 2007 (ve skutečnosti budou zpoplatněny později)

tabulka mýtných sazeb (Kč/km)					
emisní třída do Euro II			emisní třída Euro III nebo vyšší		
Počet náprav					
2	3	4 a více	2	3	4 a více
1,10	1,80	2,40	0,80	1,40	2

<sup>78</sup> www.premid.cz

Při stanovení sazeb mýtného jsou tedy zohledněny jednak zátěžové nároky kladené na silniční síť při užití zpoplatněného automobilu a dále i jeho šetnost k životnímu prostředí s ohledem na emise jím vypouštěné.

Pro představu vkládám mapu ČR s vyobrazením zpoplatněných úseků dálnic a rychlostních silnic od 1. ledna 2007. Konkrétní trasy pak budou uvedeny v příloze mé práce.



Zákon také pamatuje na osvobození některých automobilů od zpoplatnění obecného užívání pozemních komunikací, a to jednotně pro časové zpoplatnění i mýtné. Od zpoplatnění jsou tak osvobozeny například automobily zdravotnické záchranné služby vybavené zvláštním výstražným zařízením, Ministerstva vnitra používané PČR a označené nápisem „POLICIE“, ozbrojených sil ČR, přepravující těžce zdravotně postižené dle ZTP s výjimkou částečné či úplné hluchoty a dle ZTP/P, je-li držitelem automobilu ona nebo osoba jí blízká, užitě při záchraně života a ochraně zdraví osob, přepravující humanitární pomoc a automobily správce zpoplatněné komunikace.

Ovšem i automobily osvobozené od mýtného musí mít nainstalovanou jednotku premid. Zpoplatněná komunikace je také užitá bez zpoplatnění, je-li po ní vedena objížďka.

V novele zákona jsou pak podrobně uvedena práva a povinnosti jak provozovatele mýtného tak i uživatelů zpoplatněných komunikací.

Provoz systému elektronického mýtného a jeho výběr zajišťuje za zákona Ministerstvo dopravy, které dle zákonného zmocnění těmito úkoly pověřilo Ředitelství silnic a dálnic. Jak již bylo naznačeno výše, celý převod výnosu z poplatku za užívání dálnic a rychlostních silnic motorovými vozidly je příjmem Fondu. Jedná se tedy o celý výnos časového zpoplatnění a

výnos výkonového zpoplatnění, přičemž je ale nutné podotknout, že z celkového výnosu výkonového zpoplatnění, tedy mýtného, je dohodnutá část převedena na generálního dodavatele systému elektronického mýta, společnost KAPSCH a. s., a to jako splátky úhrady za jeho vybudování.

Nezanedbatelnými poplatkovými aspekty spojenými s užíváním automobilů jsou správní poplatky, které se váží k automobilům.

Správní poplatky mohou být vybírány na základě zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ze dne 26. listopadu 2004, který nabyl účinnosti 16. ledna 2005, až na určitá ustanovení, která nabyla účinnosti později, a v současné době ve znění zákona č. 575/2006 Sb. Byl zrušen dřívější zákon o správních poplatcích. Účelem této nové právní úpravy bylo zejména přispět ke zjednodušení orientace správních orgánů i poplatníků v dané právní úpravě a sjednotit dosavadní roztržité sazebníku správních poplatků v různých zvláštních právních předpisech<sup>79</sup>.

Součástí tohoto zákona je také příloha, která obsahuje sazebník jednotlivých správních poplatků (dále jen „poplatek“). Sazebník poplatků pak v jednotlivých položkách obsahuje například i případné osvobození od těchto poplatků.

Zákon tedy v sazebníku uvádí poplatky, které vyměřují a vybírají jednak orgány moci výkonné a dále orgány územních samosprávních celků a právnických osob, které vykonávají působnost v oblasti státní správy. Je pro ně souhrnně zavedena legislativní zkratka „správní úřad“. Poplatek je vyměřen a vybrán příslušným správním úřadem na základě žádosti nebo jiných návrhů fyzických či právnických osob za provedení úkonu, k němuž dali podnět nebo osob, v jejichž zájmu byly provedeny. Sazby za jednotlivé úkony jsou uvedeny v sazebníku a jsou stanoveny buď pevnou částkou nebo procentem ze základu poplatku vyjádřeného v penězích.

Nestanoví-li tento zákon jinak, jsou poplatky vyměřeny a vybírány v české měně a až na zákonem stanovené případy, kdy jsou poplatky vyměřeny a vybírány územními samosprávními celky, na hraničních přechodech ČR, českými zastupitelskými úřady nebo Českou národní bankou, je lze zaplatit kolkovými známkami, jestliže poplatek nepřevyšuje 5 000 Kč<sup>80</sup>. V zákoně je uvedeno, kdo je od poplatku osvobozen. Může to být například státní orgán a státní fond nebo diplomatická zastupitelství cizích států a jejich delegovaní diplomatictí zástupci. Dále jsou pak u jednotlivých položek uvedeny další možnosti osvobození, o kterých se zmíním níže.

<sup>79</sup> Důvodová zpráva k zákonu č. 634/2004 Sb. o správních poplatcích

<sup>80</sup> Vyhláška Ministerstva financí č. 192/1993 Sb. o kolkových známkách, ve znění pozdějších předpisů



Sužíváním automobilů různých kategorií na pozemních komunikacích mohou souviset poplatky uvedené v příslušném sazebníku v části II. především jako položka 26, 27 a dále položka 34 a 35.

### Správní poplatky dle položky 26

Pod položkou 26 jsou zpoplatněny zápisy vozidel do registru a vydání tabulek registrační značky, jakož i vydání řidičského průkazu a provedení změn v řidičském průkazu. Poplatky jsou stanoveny za jednotlivé úkony následovně:

1. zápis do registru vozidel, jde li o:
  - a) motorové vozidlo s nejméně čtyřmi koly, činí poplatek 800 Kč
  - b) přípojné vozidlo do 750 kg hmotnosti včetně, činí poplatek 500 Kč a
  - c) přípojné vozidlo nad 750 kg hmotnosti, činí poplatek 700 Kč
2. při dočasném vyřazení vozidla z registru vozidel činí poplatek 100 Kč
3. u vydání tabulky:
  - a) registrační značky, činí poplatek za každou tabulku 200 Kč
  - b) zvláštní registrační značky, činí poplatek za každou tabulku 500 Kč
4. při zápisu změny do technického průkazu vozidla a do registru vozidel za každou změnu činí poplatek 50 Kč
5. za vydání řidičského průkazu činí poplatek 50 Kč
6. za změnu v řidičském průkazu nebo v mezinárodním řidičském průkazu činí poplatek 10 Kč. Jde o změnu jména, příjmení nebo pobytu.

Zákon také v důsledku zmírnění ekonomického dopadu této poplatkové povinnosti pamatuje ve svých ustanovení na osvobození od poplatkové povinnosti pro osoby zvláště těžce zdravotně postižené, a to držitele průkazu ZTP nebo ZTP/P<sup>81</sup>; jedná-li se o poplatek pod bodem 1. a) a bodem 5. Dále jsou také od poplatků uvedených pod bodem 1. osvobozeny úkony provedené na základě rozhodnutí soudu o dědickém řízení nebo rozhodnutí soudu o zániku společného jmění manželů a úkony provedené při změně právního postavení subjektu, jeho obchodní firmy nebo jeho názvu v souvislosti s převodem majetku státu podle

<sup>81</sup> Zákon č. 100/1988 Sb., o sociálním zabezpečení, ve znění pozdějších předpisů, § 86 odst. 2.

zvláštního právního předpisu<sup>82</sup>. Také je od poplatku uvedeného pod bodem 3. b) osvobozeno vydání zvláštní registrační značky pro jednorázové použití.

Ze zákona není nutné platit za vyřazení vozidla z registru v důsledku jeho odcizení (například při odcizení řidičského průkazu se ale za nový platí), za trvalé vyřazení vozidla z registru, odhlášení vozidla z registru a za povinnou výměnu řidičského průkazu či registrační značky.

### **Správní poplatky dle položky 27**

V položce 27 jsou poplatky vybírány za různá schválení technické způsobilosti vozidel. Zpoplatněným úkonem dle této položky je tedy například:

1. vydání rozhodnutí o schválení technické způsobilosti:
  - a) typu vozidla nebo samostatného technického celku, kdy poplatek činí 2000 Kč
  - b) systému vozidla, konstrukční části vozidla nebo jeho výbavy s poplatkem 1000 Kč
2. schválení technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného nebo jednotlivě dovezeného vozidla, kdy poplatek činí 2 000 Kč
3. schválení technické způsobilosti vozidla po přestavbě nebo schválení technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného nebo dovezeného samostatného technického celku anebo za schválení užití vozidla k výcviku v autoškole, kdy poplatek činí 1 000 Kč
4. schválení technické způsobilosti vozidla po přestavbě spočívající v úpravě na alternativní palivo benzín - zkapalněný plyn nebo propan-butan s poplatkem ve výši 500 Kč

Opět i zde jsou od poplatku, a to uvedeného pod bodem 3., osvobozeny osoby se zvláště těžkým zdravotním postižením s průkazy ZTP a ZTP/P. Půjde nejčastěji dle mého názoru o případy, kdy jsou ve prospěch těchto zdravotně postižených osob prováděny takové přestavby automobilů, které jim umožní snadné ovládání s vzhledem k jejich postižení. Bude se tedy jednat například o přestavbu ovládání plynu či brzdy z podlahy na volant a podobně. Příslušný správní úřad může také snížit poplatek uvedený pod bodem 1. až o 50 %, jestliže vydává rozhodnutí o schválení technické způsobilosti typu vozidla na základě osvědčení o homologaci EU.

<sup>82</sup> Zákon č. 92/1991 Sb., o podmínkách převodu majetku státu na jiné osoby, ve znění pozdějších předpisů

## Správní poplatky dle položky 34

V položce 34 jsou zpoplatněny úkony související s vydáním licencí a povolení k provozování jak osobní tak i nákladní dopravy. Tyto poplatky se tak vztahují na podnikatele v určitém odvětví automobilové dopravy. Zpoplatněna je tak vlastně v první řadě žádost o udělení povolení či jeho vydání a následně i případně prodloužení nebo nahrazení takového povolení. Dle této položky se tedy můžeme setkat s následujícími zpoplatněnými úkony, a to za:

1. vydání povolení<sup>83</sup> k provozování silniční dopravy pro cizí potřebu, která není živností:
  - a) na dobu nejvýše 2 měsíců, kdy je poplatek stanoven na 400 Kč
  - b) na dobu nejvýš jednoho roku a poplatek činí 2 000 Kč
2. vydání licence nebo změna licence<sup>84</sup>:
  - a) k provozování vnitrostátní linkové osobní dopravy
    - za každou vnitrokrajskou linku a linku městské autobusové dopravy činí poplatek 300 Kč
    - za každou mezikrajskou linku činí poplatek 500 Kč
  - b) k provozování mezinárodní linkové osobní dopravy veřejné je stanoven poplatek za každou linku 5 000 Kč
  - c) k provozování mezinárodní linkové osobní dopravy zvláštní za každou linku 1 000 Kč
3. vydání povolení k provozování silniční dopravy zahraničním provozovatelem mezi dvěma místy na území ČR:
  - a) k provedení jedné přepravy, kdy je poplatek stanoven na 1 000 Kč
  - b) k provedení 2 až 5 přeprav s poplatkem 4 000 Kč
  - c) k provedení neomezeného počtu přeprav a s výší poplatku 20 000 Kč
5. vydání povolení zahraničnímu provozovateli k provozování příležitostné nebo kyvadlové osobní silniční dopravy nebo taxislužby činí poplatek 5 000 Kč
6. vydání vstupního povolení<sup>85</sup> k provozování mezinárodní silniční nákladní dopravy zahraničním provozovatelem k provedení jedné přepravy Kč 5 000
7. vydání náhradního povolení<sup>86</sup> pro zahraničního provozovatele Kč 10 000

<sup>83</sup> Zákon č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, § 7

<sup>84</sup> Zákon č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, § 10

<sup>85</sup> Zákon č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, § 31

<sup>86</sup> Zákon č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, § 34 odst. 4.

Správní úřad ovšem také může na základě vzájemnosti nebo mezinárodní smlouvy, kterou je ČR vázána, určité poplatky v této položce stanovené snížit, zvýšit až na pětinasobek nebo od vybrání poplatky upustit, a to z důvodů zabezpečení zásad dopravní politiky.

K výši poplatků vztahujících se na zahraniční provozovatele lze konstatovat, že zdaleka nedosahují takové výše jako například v Německu, kde správní orgány vybírají poplatky za povolení zahraničnímu provozovateli provozovat taxislužbu v Německu ve výši 1 500 EUR, což činí v přepočtu přibližně 42 000 Kč a dále za vydání německé licence pro každou linku provozovanou českým dopravcem vybere správní úřad 3 000 EUR, tedy asi 84 000 Kč. Za náhradní povolení k jízdě vybere příslušný německý správní úřad částku 200 EUR, asi 5 600 Kč<sup>87</sup>.

### **Správní poplatky dle položky 35**

Pod položkou 35 jsou zpoplatněny úkony, na jejichž základě dochází k povolení zvláštního užívání pozemních komunikací vozidly, které svou hmotností, rozměry a případně tlakem na nápravu přesahují limity stanovené příslušnými právními předpisy<sup>88</sup>. Spadají sem veškeré dálnice, silnice nebo místní komunikace. Klasicky půjde o případy, kdy dopravce potřebuje přepravit náklad, který bude tyto limity překračovat nebo použije limity překračující vozidlo samo o sobě. Je pak tedy povinen požádat příslušný úřad o udělení povolení k uskutečnění dané přepravy jako zvláštního užití pozemní komunikace.

Poplatkům podléhá zvláštní užívání dálnice, silnice nebo místní komunikace při dopravě zvláště těžkých nebo rozměrných předmětů a užívání vozidel, jejichž rozměry, hmotnost na nápravu nebo hmotnost vozidla přesahují stanovené limity, a to jde-li o:

1. vnitrostátní dopravu a:

- a) přesahuje-li pouze největší přípustné rozměry, vybere se poplatek ve výši 1 200 Kč
- b) největší povolenou hmotnost do 60 t včetně, činí poplatek 2 500 Kč
- c) největší povolenou hmotnost nad 60 t a k provedení opakovaných přeprav s největší povolenou hmotností do 60 t (s povolením platným nejdéle tři měsíce), je poplatek 6 000 Kč

2. mezinárodní dopravu a:

<sup>87</sup> Důvodová zpráva k zákonu č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích.

<sup>88</sup> Zejména jde o zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

a) přesahuje-li pouze největší přípustné rozměry a šířka nepřesáhne 3,5 m, poplatek ve výši 4 500 Kč

b) v ostatních případech

největší povolená hmotnost v t	do 60 včetně	nad 60	nad 80	nad 100	nad 120	nad 150
I sazba v Kč	6 000	12 000	20 000	30 000	40 000	60 000
překročení největší povolené hmotnosti na nápravu v %	3 - 10	11 - 20	21 - 30	nad 30		
II sazba v Kč	5 000	15 000	30 000	60 000		
celková šířka v mm	nad 3 500	nad 4 000	nad 4 500	nad 5 000	nad 5 500	
III sazba v Kč	3 000	6 000	10 000	15 000	20 000	
IV tranzitní doprava	25 000 Kč					

Poplatky se v tomto případě kumulují a celkový poplatek pak případně činí I + II + III + IV.

Od všech těchto poplatků v položce 35 pod body 1. a 2. jsou osvobozena povolení k přepravě zemědělských strojů, a to v souvislosti se sezónními pracemi. V případě vzájemnosti a za účelem zabezpečení zásad správní politiky může správní úřad snížit sazbu poplatku uvedeného pod bodem 2.

Tyto poplatky, pokud jsou zaplacený v souvislosti s podnikáním, jsou výdaji vynaloženými na dosažení, zajištění a udržení příjmů<sup>89</sup> a pro zjištění základu daně se v prokázané výši odečtou.

Správní poplatky mohou být jednak příjmem státního rozpočtu, příjmem rozpočtu obce nebo i rozpočtu kraje. V podstatě to závisí pouze na subjektu, který správní poplatek za svoji činnost inkasuje, tedy který správní úřad je pověřen výkonem správního úkonu<sup>90</sup>.

V neposlední řadě mají svůj význam jako poplatkové aspekty spojené s užíváním automobilů i peněžní prostředky vydané za místní poplatky.

Místní poplatky mohou být ukládány a následně i vybírány dle zákona ze dne 13. prosince 1990 č. 565/1990 Sb., o místních poplatcích, ve znění zákona č. 229/2003 Sb., s účinností od 1. ledna 1993. Současně s účinností tohoto zákona byl zrušen zákon č. 82/1952 SB., o

<sup>89</sup> Zákon č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů, ve znění pozdějších předpisů, §24 odst. 2. písm. ch)

<sup>90</sup> Marková, H. Rozpočtové právo. 1. vydání. Praha, C. H. Beck, 2001. str. 35.

místních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů. Samotný zákon pak obsahuje taxativní výčet místních poplatků, které mohou být ukládány a následně vybírány.

Charakteristickým znakem místních poplatků je, že mohou být ukládány a vybírány jen obcí. Poplatky mají fakultativní povahu a povinnými se stávají až jejich zavedením obecně závaznou vyhláškou obce, kterou vydává v rámci své samostatné působnosti zastupitelstvo té které obce<sup>91</sup>. Je tedy čistě na tomto zastupitelstvu, zda s přihlédnutím k místním podmínkám v obci poplatkovou povinnost na daném území obce dle tohoto zákona uloží či nikoliv. Prvky následně založeného právního vztahu vyplývající z poplatkové povinnosti, na rozdíl od správních poplatků, jsou obdobné jako u daní.

Poplatky, které může zastupitelstvo obecně závaznou vyhláškou zavést, a které se mohou dotýkat automobilů, jsou poplatky za užívání veřejného prostranství, a to konkrétně za vyhrazení trvalého parkovacího místa a poplatky za povolení k vjezdu s motorovým vozidlem do vybraných míst a částí města. V obecně závazné vyhlášce je nutné stanovit konkrétní sazbu poplatku, ohlašovací povinnost ke vzniku poplatkové povinnosti, úlevy a případná osvobození od poplatku. Je také nutné určit místa, která jsou veřejným prostranstvím.

### **Poplatek za užívání veřejného prostranství**

Tento poplatek je hrazen za zvláštní užívání veřejného prostranství. Za veřejné prostranství se považuje např. náměstí, silnice a místní komunikace, které je přístupné každému bez omezení, a které slouží obecnému užívání, které je, až na výjimky (viz. časové a výkonové zpoplatnění), bezplatné, a to způsoby stanovenými v tomto zákoně. Po zaplacení poplatku tak vzniká oprávnění ke zvláštnímu užívání daného prostranství, a to na základě správního aktu vydaného vykonavatelem obecní samosprávy. Oprávnění tak vzniká vždy jmenovitě určitému uživateli, tedy adresátovi aktu<sup>92</sup>. Vzhledem k tématu mé práce se budu zabývat poplatkem za užívání veřejného prostranství uskutečněného vyhrazením trvalého parkovacího místa.

Pokud jde o tento poplatek, lze jej vybírat pouze v případě zabezpečení časově neomezeného užívání veřejného prostranství určitou osobou. Aby obec mohla vybírat tento poplatek, musí být schopna zajistit, aby osoba měla trvalé parkovací místo, které bude výhradně ona užívat. Vyhrazení tohoto místa obec provede tak, že dané místo osadí

<sup>91</sup> Ústavní zákon č. 1/1993 Sb., Ústava ČR, čl. 104 odst. 3.

<sup>92</sup> Hendrych, D. a kolektiv: Správní právo, Obecná část. 5. změnéné a doplnéné vydání. Praha, C. H. Beck, 2003, str. 264.

příslušnou dopravní značkou s dodatkovou tabulkou, na které je uvedena registrační značka automobilu, pro nějž je parkovací místo vyhrazeno, popřípadě je osoba jinak identifikována (např. 4. parkovací místa pro vozidla KOOOPERATIVA)<sup>93</sup>.

Často se také můžeme setkat s dopravní značkou upozorňující na vyhrazené parkovací místo pro osobu invalidní, ale tento okruh osob je na základě tohoto zákona od této poplatkové povinnosti osvobozeny. Obec pak může ve vyhlášce osvobození dále rozšířit i na další okruh osob.

Zákon stanoví sazbu poplatku až na 10 Kč za každý i započatý m<sup>2</sup> užívání veřejného prostranství a den, přičemž skutečná výše při respektování horní hranice 10 Kč je ponechána na úpravě v obecně závazné vyhlášce dané obce. Obec může stanovit poplatek týdenní, měsíční nebo i roční paušální částkou.

Tak například na území Hlavního města Prahy je v současné době uložena poplatková povinnost za užívání veřejného prostranství vyhláškou Magistrátu ze dne 27. listopadu 2003 č. 24/2003, o místním poplatku za užívání veřejného prostranství, s účinností od 1. ledna 2004, ve znění pozdějších předpisů.

Sazba poplatku za každý i započatý m<sup>2</sup> a den činí v případě užívání veřejného prostranství v podobě vyhrazení trvalého parkovacího místa 10 Kč a osvobození se kromě zákonné úpravy vztahuje i např. na vozidla Policie ČR, Městské polici, úřady městských částí a u vyhrazení trvalého parkovacího místa Technickou správou komunikací Hlavního města Praha v případech, kdy je takové místo vyhrazeno pro vozidla TAXI. Výnos je příjmem rozpočtu Hlavního města Prahy.

#### **Poplatek za povolení k vjezdu s motorovým vozidlem do vybraných míst a částí měst**

Poplatek za povolení k vjezdu s automobilem do vybraných míst a částí měst (dále jen „poplatek“) představuje další z výjimek ze zásady bezplatného obecného užívání pozemních komunikací k účelům, ke kterým jsou určeny a způsobem obvyklým<sup>94</sup>. Obec zpravidla ukládá tuto poplatkovou povinnost v případě, kdy má zájem chránit určitou lokalitu, ať z důvodu její kulturní hodnoty nebo s ohledem na ochranu přírody a krajiny. Tento poplatek zaplatí osoba, které bylo vydáno povolení k vjezdu s automobilem do lokality, do které je příslušnou dopravní značkou vjezd zakázán, nejedná-li se o osoby od poplatku dle tohoto zákona

<sup>93</sup> Zákon č. 565/1990 Sb., o místních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů, s komentářem.

<sup>94</sup> Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, § 19 odst. 1.

osvobozené, jako jsou např. osoby, které ve vybrané lokalitě vlastní nemovitost nebo držitelé průkazu ZTP a jejich průvodci.

Zákon stanoví sazbu poplatku až na 20 Kč za den, přičemž samotná výše opět závisí na vyhlášce dané obce. V případě, že se obec dohodne s osobou žádající o vjezd do vybrané lokality, může stanovit poplatek paušální částkou. Při stanovení této poplatkové povinnosti by však měly obce postupovat šetrně, aby nedocházelo k nezbytnému narušení účelu, ke kterému byla komunikace vybudována, zejména pak k propojení jednotlivých obcí, překonání přírodních překážek nebo napojení na jiné komunikace.

Pro zajímavost uvedu jako příklad vyhlášku města Sadská č. 2/2003 ze dne 15. prosince 2003 o místních poplatcích, ve které je poplatek za povolení vjezdu s motorovým vozidlem do vybrané části města v hlavě VI. upraven. Stanoví se zde, že poplatek je vybírán za vydání povolení k vjezdu s motorovým vozidlem do chráněné oblasti přírodního parku Kersko – Bory, kam je jinak vjezd zakázán dopravní značkou B11 „Zákaz vjezdu všech motorových vozidel“, pod kterou je umístěna dodatková tabulka E12 s textem „Vjezd povolen po zaplacení poplatku“. Poplatek je povinna zaplatit každá fyzická nebo právnická osoba, které bylo do uvedené lokality vydáno povolení ke vjezdu s motorovým vozidlem. Výše poplatku je pro automobil stanovena ve výši 20 Kč za den nebo ve výši 150 Kč za měsíc.

Denní poplatek je vybírán při vjezdu výběřím a měsíční poplatek se platí na pokladně Městského úřadu Sadská. Od poplatkové povinnosti jsou pak zejména osvobozeny osoby, které mají v dané lokalitě trvalý pobyt nebo jsou zde vlastníky nemovitosti, včetně osob jim blízkých. Tyto osoby jsou povinny při vjezdu prokázat osvobození průkazkou povolující vjezd, kterou vydává Městský úřad Sadská. Dále jsou od poplatku osvobozeny osoby, které jsou držiteli průkazu ZTP spolu s jejich průvodci. Výnos tohoto poplatku je příjmem výše zmíněného města.

Na území Hlavního města Prahy není v současné době poplatek vyhláškou Magistrátu uložen.

## **Část II. Jiné možnosti platebních povinností**

Vedle již zmíněných poplatkových povinností, jakožto poplatkových aspektů souvisejících s užíváním automobilů, se lze v praxi setkat ještě s některými dalšími finančně právními aspekty užívání automobilů, které svou povahou nelze zařadit do některých z výše uvedených částí.



## Zóny placeného stání

Zóny placeného stání (dále jen „zóna“) jsou ty části pozemních komunikací, které jsou vyhrazeny k stání automobilů za úplatu. Jsou používány v různých městech v ČR a pomáhají regulovat vjezd do center těchto měst právě tím, že je parkování a stání zpoplatněno. Zmíním se o Hlavním městě Praha (dále jen „HMP“).

V HMP je tato problematika řešena obecně závaznou vyhláškou rady Zastupitelstva HMP č. 42/2000, kterou se vymezují oblasti HMP, ve kterých lze místní komunikace nebo jejich určené úseky užit za cenu sjednanou v souladu s cenovými předpisy<sup>95</sup>, ve znění pozdějších předpisů. V přílohách, které jsou součástí této vyhlášky je pak stanoven výčet jednotlivých ulic a náměstí na Praze 1, 2 a 3, na kterých je stání zpoplatněno. Jednak se uvádí výčet míst, kde lze stát na dobu omezenou, nejvýše po 24 hodin a zde se úhrada za povolení k stání prokazuje parkovacím lístkem z parkovacích hodin, který musí být viditelně umístěn za předním sklem automobilu. A dále je stanoven výčet míst, označených jako zóny, ve kterých je povoleno stání pro rezidenty a abonenty. Ti jsou povinni zakoupit si parkovací kartu a trvale po dobu její platnosti ji mít umístěnou uvnitř na předním skle automobilu.

Na každé příjezdové komunikaci do zóny je dopravní značka „ Zóna s dopravním omezením „, což znamená, že na jiných než příslušnou dopravní značkou určených místech k parkování v této zóně smí stát pouze automobily, které mají viditelně umístěnou parkovací kartu. Počítá se také s odstupňováním míst pro stání do pásem vzhledem k atraktivitě daného místa k centru Prahy pro parkovací lístky a parkovací karty pro abonenty.

Základní cena je stanovena na částku 36 000 Kč ročně za první a další automobil a ceny jsou pak odstupňovány dle platby pololetně, 20 000 Kč, čtvrtletně 10 000 Kč, měsíčně 3 500 Kč a týdně 900 Kč.

Snížená cena platí pro Rezidenty, jakožto fyzické osoby, které mají ve vymezené oblasti místo trvalého pobytu a ty pak platí za první vozidlo ročně částku za parkovací kartu ve výši 700 Kč. Za druhé vozidlo již platí 7 000 Kč a za každé další platí 14 000 Kč. Fyzická osoba starší 65 let platí za první vozidlo polovinu.

---

<sup>95</sup> Ceník schválený usnesením Rady HMP č.0644 ze dne 20.4.2004

Snížená ceny platí také pro automobil provozovaný právnickou osobou, která má ve své hlavní činnosti uvedenou veřejně prospěšnou činnost ve vymezených oblastech a má sídlo nebo provozovnu ve vymezené oblasti. Platí čtvrtletně 250 Kč, i za každé další. A dále také za první automobil provozovaný za účelem podnikání, zaplatí fyzická osoba, která má sídlo nebo provozovnu ve vymezené oblasti, ročně částku 12 000 Kč a pololetně 6 000 Kč. V současnosti je zóna (tzv. modrá zóna) zavedena jen na pravobřežní části Prahy 1.

Dne 14. srpna 2007 ale Rada HMP vydala nařízení č. 11/2007, kterým se vymezují oblasti HMP, ve kterých lze místní komunikace nebo jejich určené úseky užít za cenu sjednanou v souladu s cenovými předpisy, s účinností od 15. září 2007. Toto nařízení ruší předešlou vyhlášku č. 42/2000 a k ní vydaný ceník, přičemž je připraven nový ceník. Nařízení v příloze vypočítává všechny ulice pro jednotlivé části HMP, kterých se zpoplatnění týká, a počítá tak s rozšířením zón placeného stání i na levobřežní část Prahy 1 a dále na Prahu 2, Prahu 3 a Prahu 7. Do budoucna se prozatím počítá s rozšířením i na Prahu 16. Novinkou oproti předešlé úpravě je i rozvržení zón do tří cenových pásem dle atraktivity místa k blízkosti centra pro karty abonentů (viz. příloha).

Dále jsou ještě mimo modré zóny určené pro parkování rezidentů a abonentů zřízeny tzv. oranžové zóny (krátkodobé stání do 2. hod.) a zelené zóny (střednědobé stání do 6. hod.), kde tedy budou moci parkovat návštěvníci, a to na dobu časově omezenou.

Ceny v zónách jsou tedy stanoveny následovně:

- a) základní cena parkovací karty za první a další vozidlo pro automobil provozovaný právnickou nebo fyzickou osobou za účelem podnikání, která má sídlo nebo provozovnu ve vymezené oblasti HMP.

cenové pásmo	roční	pololetní	čtvrtletní	měsíční	týdenní
1.cenové pásmo	36 000 Kč	20 000 Kč	10 000 Kč	3 500 Kč	900 Kč
2.cenové pásmo	30 000 Kč	17 000 Kč	8 500 Kč	3 000 Kč	800 Kč
3.cenové pásmo	24 000 Kč	13 500 Kč	7 000 Kč	2 500 Kč	700 Kč

- b) snížená cena pro první vozidlo fyzické osoby provozované za účelem podnikání, která má sídlo nebo provozovnu ve vymezené oblasti HMP. V tomto případě musí být karta vydána na registrační značku.

cenové pásmo	roční	pololetní
1. cenové pásmo	12 000 Kč	6 000 Kč
2. cenové pásmo	9 000 Kč	4 500 Kč
3. cenové pásmo	6 000 Kč	3 000 Kč

Tyto uvedené ceny jsou platné pro abonentní parkovací karty. Pro parkovací karty rezidentů jsou ceny zachovány a nevztahuje se tak na ně ani členění cenových pásem. Ceny zůstávají stejné i pro první a další automobil právnické osoby provozující obecně prospěšnou činnost, tak i stejné ceny pro osoby starší 65 let.

Další novinkou je zavedení jednak dvouhodinové parkovací karty, která umožní stání po dobu dvou hodin v rezidentní zóně s cenou 120 Kč pro všechna cenová pásma a zavedení již výše zmíněných oranžových a zelených zón dočasného stání pro návštěvníky vybraných částí HMP. V těchto zónách se počítá s následující cenou dočasného stání:

a) oranžová zóna

tarif I.	10 Kč/hod. nebo 0,40 EUR/hod.
tarif II.	20 Kč/hod. nebo 0,70 EUR/hod.
tarif III.	40 Kč/hod. nebo 1,50 EUR/hod.

b) zelená zóna

tarif I.	15 Kč/hod. nebo 0,50 EUR/hod.
tarif II.	30 Kč/hod. nebo 1,00 EUR/hod.

Použití konkrétního tarifu bude záviset na schváleném projektu zóny<sup>96</sup>.

Návštěvníci musí počítat s tím, že je pro ně připraveno asi 7 500 parkovacích míst a již tedy bude šance na zaparkování automobilu skutečně malá. Snahou je tak především eliminovat zbytečný vjezd do vybraných částí HMP, a také umožnit rezidentům snadnější parkování. Celý systém zón má být spuštěn od 1. října 2007. Tento termín je v možném ohrožení, jelikož jedna z neúspěšných společností výběrového řízení na provozovatele zón podala na magistrát HMP odvolání a obrátila se i na Úřad pro ochranu hospodářské soutěže, který bude podmínky výběrového řízení přezkoumávat a může tak případně výsledek zrušit, čímž se termín zavedení oddálí<sup>97</sup>.

Vybrané prostředky budou příjmem příslušných městských částí HMP.

### Odstranění vraku

Zvláštní platební povinnost vznikne vlastníku automobilu, který jej odstaví např. na místní komunikaci a pokud je jeho automobil klasifikován jako vrak, tedy jako trvale technicky nezpůsobilý k provozu a není opatřen registrační značkou nebo je zjevně trvale

<sup>96</sup> [www.mesto-praha.cz](http://www.mesto-praha.cz)

<sup>97</sup> Oppelt, Robert, MF DNES, 14. srpna 2007, [www.zpravy.idnes.cz](http://www.zpravy.idnes.cz)

technicky nezpůsobilý k provozu. Vlastník takto klasifikovaného automobilu je povinen na výzvu vlastníka pozemní komunikace, v tomto případě obce, v jejímž územní obvodu se komunikace nachází, vrak odstranit do dvou měsíců od doručení této výzvy. Pakliže by tak v této lhůtě neučinil, vlastník komunikace vrak odstraní a zlikviduje na náklady vlastníka vraku. Nepodaří-li se vlastníku komunikace zjistit vlastníka vraku, zveřejní výzvu k odstranění vraku způsobem v místě obvyklém, v tomto případě zejména na úřední desce obecního úřadu a po marném uplynutí dvouměsíční lhůty vrak odstraní a zlikviduje na své náklady. Pokud by vlastníka vraku zjistil dodatečně, může vůči němu uplatnit nárok na náhradu nákladů vzniklých s odstraněním a likvidací vraku<sup>98</sup>.

### Krkonošský národní park

Uživatelé automobilů musí počítat se zpoplatnění i zde neboť dne 1. prosince 1995 vydala Správa Krkonošského národního parku (dále jen „KRNAP“) jakožto orgán státní správy v ochraně přírody a krajiny vyhlášku<sup>99</sup> č. 2/1995, o poplatcích za vjezd, setrvání a jízdu motorovými vozidly na území KRNAPu, s účinností od 1. ledna 1996. Touto vyhláškou je stanovena výše poplatku za vjezd, setrvání a jízdu motorovými vozidly na území KRNAPu mimo zastavěná území obce. Poplatky jsou vybírány v závislosti na druhu automobilu a době jeho setrvání na území KRNAPu následovně pro:

- 1) osobní a nákladní automobily do nosnosti 3,5 tuny

do 3 dnů	do 7 dnů	do 14 dnů	nad 14 dnů
100 Kč	300 Kč	500 Kč	1 000 Kč

- 2) autobusy a nákladní automobily s nosností nad 3,5 tuny

na 1 den	do 7 dnů	do 14 dnů	nad 14 dnů
200 Kč	500 Kč	1 000 Kč	5 000 Kč

Tyto poplatky se dále mohou zvyšovat dle okolností ve vyhlášce uvedených. Zvyšují se tedy v závislosti na stupni a potřebě ochrany území. Při vjezdu a setrvání na území

<sup>98</sup> Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, § 19 odst. 2 písm. g), odst. 3 a odst. 4.

<sup>99</sup> Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, § 24 odst. 3.

II. zóny se zvyšují o 100 %, při vjezdu a setrvání na území I. zóny se zvyšují o 200 % a při vjezdu na území KRNAPu zatížené nadměrnou návštěvností a setrvání v něm se zvyšují o 500 %.

Výše poplatku za jízdu činí 20 Kč za den s výjimkou autobusů. Za ně se platí 50 Kč. Byl-li ovšem zaplacen již poplatek za vjezd a setrvání v KRNAPu, poplatek za jízdu již platit nutné není. Paušální poplatek činí jednak 1000 Kč za rok nebo 500 Kč za sezónu, přičemž ta trvá maximálně 6. měsíců. Za autobusy se platí 3 000 Kč za rok nebo 1 500 Kč za sezónu.

Od poplatku jsou osvobozeni například držitelé průkazu ZTP nebo ZTP/P a dále autobusové zájezdy organizované pro postižené občany. Tento poplatek nejsou povinny platit osoby na území KRNAPu pracující, trvale bydlící nebo fyzické osoby vlastníci rekreační objekty na území KRNAPu. Vyhláška se nevztahuje na vozidla horské služby, požární ochrany apod.

Jelikož Správa KRNAPu zde zavedla tento poplatek, nepřipadá již v úvahu zavést zde obdobný poplatek na základě zákona o místních poplatcích<sup>100</sup>.

### **Rozhlasový a televizní poplatek**

Ačkoliv by se to nemuselo zdát pravděpodobné, v souvislosti s provozem automobilu může za určitých okolností vzniknout i povinnost k úhradě poplatku dle zákona ze dne 5. srpna 2005 č. 348/2005 Sb., o rozhlasových a televizních poplatcích a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, který nabyl účinnosti 13. září 2005.

Poplatková povinnost vznikne fyzické nebo právnické osobě v tom případě, jestliže je rozhlasový přijímač (autorádio) ve vybavení automobilu. Ve výbavě automobilu může být samozřejmě i televizní přijímač, i když to není ještě zcela běžné u osobních automobilů, ale můžeme se často setkat s televizory zabudovanými v autobusech.

Fyzická osoba platí poplatek jen z jednoho přijímače a z dalšího již nikoliv, na rozdíl od fyzické osoby, která používá přijímač k podnikání nebo v souvislosti s ním a platí poplatek z každého takového přijímače, obdobně jako právnická osoba. Výše poplatku činí měsíčně v případě rozhlasového přijímače 45 Kč a v případě televizního přijímače 120 Kč. Televizní poplatek bude od 1. ledna 2008 činit 135 Kč.

<sup>100</sup> Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, § 24 odst. 5.

## Pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla

Pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, neboli povinné ručení, je dalším finančně právními aspektem s dopady na provoz na pozemních komunikacích, jelikož je hrazeno. Toto pojištění je v ČR upraveno zákonem č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla (dále jen „pojištění“), ve znění pozdějších předpisů. Obecně se dá konstatovat, že toto povinné pojištění chrání pojištěného před možnými finančními nároky jím poškozeného v případě škody způsobené provozem jím užitého vozidla, které mohou v jednotlivých případech dosahovat i milionových částek. Předpokladem je samozřejmě uzavření pojištění. V zákoně, který akcentuje akty EU<sup>101</sup>, je výslovně uvedeno, že není-li stanoveno jinak, může na pozemní komunikaci, s výjimkou účelové komunikace, která není veřejně přístupná, provozovat vozidlo pouze ten, jehož odpovědnost za škodu způsobenou provozem tohoto vozidla, je pojištěn podle tohoto zákona. V jednotlivých ustanoveních zákona jsou pak stanoveny konkrétní práva a povinnosti subjektů pojištění. Došlo také k zřízení České kanceláře pojistitelů, jejímž hlavním úkolem je poskytovat z garančního fondu plnění za škodné události způsobené nezjištěnými automobily a osobami nebo automobily bez uzavřeného pojištění. Do garančního fondu přispívají jednotlivé pojišťovny, které sjednávají toto pojištění. Zákon stanoví minimální pojistné limity, které musí být nejméně:

- 1) 35 000 000 Kč na každého zraněného nebo usmrceného při škodě na zdraví či usmrcení
- 2) 18 000 000 Kč pro věcnou škodu či ušlý zisk

Pojištění se ale nevztahuje například na škodu, kterou utrpěl řidič vozidla, jehož provozem byla škoda způsobena. Pojišťovna je oprávněna vymáhat na pojištěném jí hrazené plnění, jestliže se například prokáže, že pojištěný způsobil škodu úmyslně. Cizí státní příslušníci při vjezdu na území ČR jsou povinni na výzvu prokázat uzavření obdobného pojištění v cizině, a to tzv. „Zelenou kartou“. Nejsou-li toho schopní, je stanovena povinnost, zaplatit hraniční pojištění na hranicích pro Českou kancelář pojistitelů. Sazby standardního hraničního pojištění jsou následující:

<sup>101</sup> Zejména Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/26/ES, o sblížení právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel.

skupina vozidel	sazba pojistného v Kč	
	mimo soutěž	motoristická soutěž
osobní automobily do celkové hmotnosti 3 500 kg	5 500	10 000
ostatní motorová vozidla	8 000	15 000
přívěsy nad 750 kg a návěsy	2 000	-

Jestliže je na území ČR provozováno cizozemské vozidlo, jehož provoz je podmíněn hraničním pojištěním, bez uzavření tohoto pojištění, je řidič tohoto vozidla povinen zaplatit částku odpovídající trojnásobku pojistného, které mělo být na dobu pobytu tohoto vozidla na území ČR zapláceno, nejméně však 10 000 Kč. Toto pojištění se hradí nejméně na dobu 15 dnů.

Povinnosti uzavřít smlouvu o pojištění dle tohoto zákona nepodléhají například vozidla Bezpečnostní informační služby.

Pro názornost uvádím sazby pojištění pro osobní automobil do celkové hmotnosti 3 500 kg od společnosti KOOPERATIVA a. s., která také spravuje hraniční pojištění.

Jedná se o roční pojistné STANDARD-2007 s limity pojistného plnění pro škodu na zdraví nebo usmrcení ve výši 54 000 000 Kč a věcnou škodu či ušlý zisk ve výši 24 000 000 Kč. Sazby pojištění jsou tyto<sup>102</sup>:

osobní automobil do nosnosti 3 500 kg včetně	základní sazba v Kč	bonus 1	bonus 2	bonus 3	bonus 4	bonus 5	bonus 6	bonus 7
Do 1 000 cm <sup>3</sup> nebo elektrický pohon	3 360	3 192	3 024	2 856	2 688	2 520	2 352	2 184
Nad 1 000 cm <sup>3</sup> do 1 350 cm <sup>3</sup> včetně	3 948	3 748	3 552	3 352	3 156	2 960	2 760	2 564
Nad 1 350 cm <sup>3</sup> do 1 850 cm <sup>3</sup> včetně	5 988	5 688	5 388	5 088	4 788	4 488	4 188	3 892
Nad 1 850 cm <sup>3</sup> do 2 500 cm <sup>3</sup>	9 288	8 820	8 356	7 892	7 428	6 964	6 500	6 036
Nad 2 500 cm <sup>3</sup>	12 948	12 300	11 652	11 004	10 356	9 708	9 060	8 416

<sup>102</sup> www.koop.cz

Bonusy jsou ročně řidiči odměňováni za bezeškový průběh pojistného vztahu, kdy se jim pojistné snižuje. Můžou dosáhnout ale také malusu, což je naopak zvýšení pojistného při způsobení škod po ztrátě bonusu. Pojišťovna KOOOPERATIVA ale umožňuje i jednorázově si pojistit bonus, takže v případě první způsobené škody o bonus řidič nepřijde.

Pokud se jedná o automobil zahrnutý v obchodním majetku podnikatele, je uhrazené pojistné daňově uznatelným výdajem.

Uhrazené pojištění je příjmem té které pojišťovny, u níž lze tento typem pojištění sjednat. Výnos pak slouží k uhrazení případné způsobené škody řidičem, jenž je u ní pro tento případ pojištěn.

## **HLAVA IV.**

### **Právní úprava ve vybraných zemích EU**

Jak již bylo uvedeno v úvodu mé práce, zmíním se také o právní úpravě ve vybraných zemích EU, přičemž se zaměřím především na způsob řešení daně z motorových vozidle a obdobnou úpravu zpoplatnění provozu na pozemních komunikacích neboť si myslím, že toto téma je v členských státech EU velice aktuální, i s ohledem na postupné budování „Transevropské dopravní sítě“ a postupné propojování jednotlivých systémů elektronického mýta. Bude pojednáno o Slovensku, Rakousku a Německu. Tyto země jsem si vybral z toho důvodu, že s nimi má ČR společné hranice, z historického hlediska jsou nám blízké a v určitých případech i obdobně řeší finančně právní aspekty provozu na pozemních komunikacích, a to zejména zpoplatnění vybraných úseků pozemních komunikací.

#### **Slovensko**

Slovensko se stalo členským státem EU ve stejném roce jako ČR, tedy v roce 2004. Otázku zpoplatnění vybraných úseků pozemních komunikací řeší na Slovensku zákon č. 135/1961 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, ze dne 30. listopadu 1961. Jedná se o zákon, který byl účinný i na území ČR a byl zrušen zákonem č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Na Slovensku je užívání zpoplatněno od roku 1996.



V tomto zákoně je uvedeno<sup>103</sup>, že vybrané úseky dálnic a silnic pro motorová vozidla, opatřená příslušnou značkou, lze dvoustupými vozidly nebo jízdními soupravami užit jen po zaplacení úhrady za jejich užití. Vláda je pak zákonem zmocněna vydat nařízení, které bude výši poplatků upravovat. Na Slovensku se zatím používá jen časové zpoplatnění (viz výše).

V současné době je výše poplatků na Slovensku upravena nařízením vlády č. 623/2006, kterým se stanovuje výše úhrady za užívání vymezených úseků dálnic, silnic pro motorová vozidla a silnic I. třídy, ze dne 8. listopadu 2006, které nabylo účinnosti 1. ledna 2007. Sazby dálničních známek jsou tedy stanoveny následovně:

hmotnost automobilu	dálniční známka			
	roční	měsíční	týdenní	denní
do 3,5 t	1 100 Sk	300 Sk	150 Sk	-
nad 3,5 t do 12 t	13 500 Sk	2 600 Sk	1 100 Sk	260 Sk
nad 12 t	28 000 Sk	3 000 Sk	1 200 Sk	300 Sk

Poplatek neplatí například vozidla Policejního sboru, Ozbrojených sil Slovenské republiky a požární ochrany.

Podobnou úlohu, jakou má v ČR ŘSD plnit na Slovensku „Národní dálniční společnost“, která byla zřízena zákonem č. 639/2004 Z. z., o Národní dálniční společnosti. Zakladatelem je Slovenský stát a zastoupen je Ministerstvem dopravy, pošt a telekomunikací. Úkolem této společnosti je především příprava, realizace oprav a výstavba dálnic a rychlostních silnic. Zabezpečuje výrobu, distribuci a prodej dálničních známek a výnos z jejich prodeje je, krom jiného, jejím příjmem.

Slovensko prozatím nemá zaveden systém elektronického mýta, ale počítá s jeho zprovozněním od 1. ledna 2009. Vše bude záviset na tom, zda se povede na základě veřejné soutěže, která má být vyhlášena, vybrat kvalitního generálního dodavatele, který by systém nejen vybudoval, ale i po určitou dobu provozoval a mýto vybíral. Počítá se s zpoplatněním

<sup>103</sup> Zákon č. 135/1961 sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, § 6 odst. 2.

přibližně 2 400 km dálnic, rychlostních silnic a vybraných úseků silnic I. a II. tříd. Mýto by měly platit vozidla nad 3,5 t hmotnosti, přičemž ostatní budou dále používat dálniční známky. Sazby budou teprve stanoveny, ale v průměru by mohly být od 4 Sk do 6 Sk za km. Výše sazby bude záležet na kategorii automobilu<sup>104</sup>.

Na Slovensku je poměrně zajímavě řešena, z pohledu úpravy v ČR, problematika silniční daně.

Tato daň je v současné době upravena zákonem č. 582/2004 Z. z. o místních daních a o poplatku za komunální odpady a drobné stavební odpady, ze dne 23. září 2004, který nabyt účinnosti dne 1. listopadu 2004. V tomto zákoně je stanoveno<sup>105</sup>, že tuto daň, jako daň místní, může uložit vyšší územní celek obecně závazným nařízením, což je právě rozdíl od daně úpravy v ČR, kde je tato daň předepsána zákonem na celostátní úrovni. Samotné dani se pak věnuje část jedenáctá zákona. Dle dané úpravy dani podléhají automobily kategorie M, N a O, které jsou užity k podnikání nebo v jeho souvislosti a:

- a) mají na Slovensku přidělené evidenční číslo nebo
- b) nejsou na Slovensku evidovány

Daň platí fyzická nebo právnická osoba, případně její organizační složka, která je vedena v obchodním rejstříku a používá automobil v souvislosti s podnikáním.

Sazba daně, kromě osobních automobilů, je stanovena v příloze č. 4 k tomuto zákonu v EUR, kdy konkrétní sazbu daně pak určí vyšší územní celek, přičemž ta nesmí být nižší, než v příloze uvedená. U osobních automobilů je základem daně zdvihový objem motoru v cm<sup>3</sup> a u ostatních kategorií automobilů pak celková hmotnost v tunách a počet náprav. Zdaňovacím obdobím je kalendářní rok a daňová povinnost vznikne dnem, kdy je vozidlo použito k podnikání a zaniká dnem, v němž k tomuto účelu přestane být používáno. Daňové přiznání je třeba podat správci daně do patnácti dní od vzniku daňové povinnosti. Daň se platí předem do 31. ledna zdaňovacího období a nebo čtvrtletně ve splátkách, a to do 31. ledna, 30. dubna, 31. června a 31. října, je-li daň více jak 50 000 Sk. Pokud je daň více jak 250 000 Sk, platí se v měsíčních splátkách v příslušném poměru.

Tento zákon pamatuje také na vrácení daně, a to především v případě, jestliže dopravce učiní ve zdaňovacím období alespoň šedesátkrát jízdu v kombinované dopravě. Za tu se považuje jízda po železnici, říční či námořní plavba spolu s jízdou po pozemní komunikaci, přičemž vzdušná čára jízdy po pozemní komunikaci z místa či do místa

<sup>104</sup> [www.pravda.sk](http://www.pravda.sk)

<sup>105</sup> Zákon č. 582/2004 Z. z. o místních daních a o poplatku za komunální odpady a drobné stavební odpady, § 2. odst. 3

nakládky na kombinovanou dopravu na Slovensku nesmí být více jak 150 km. Poplatník pak může žádat o vrácení 50 % zaplacené daně. Ta mu pak bude do třiceti dnů od doručení žádosti vrácena. Toto je vlastně období slevy na dani silniční dle právní úpravy v ČR. Daň se vrací v přiměřené části také v případě, kdy poplatník má daň v zálohách předplacenou, ale v průběhu zdaňovacího období mu zanikne povinnost k dani. Daň se ale nevrátí, je-li částka nižší jak 100 Sk.

V zákoně jsou uvedeny také případy, kdy jsou automobily od daně osvobozeny. Jde buď o osvobození dle tohoto zákona přímo, a to se týká automobilů vyšších územních celků, do kterých plynou výnosy těchto daní nebo vozidel diplomatických misí a konzulárních úřadů, je-li zaručena vzájemnost. Vyšší územní celek je také zákonem zmocněn k osvobození nebo snížení daně dle místních podmínek, jedná-li se například o automobily:

- a) záchranné zdravotnické služby
- b) autobusové dopravy provozované ve veřejném zájmu nebo
- c) evidované na Slovensku, které se po celé zdaňovací období zdržují mimo jeho území

Jak již bylo uvedeno, vybraná daň je příjmem vyššího územního celku, na jehož území je stanovena, vybírána a v němž je vozidlo evidováno. Správu daně vykonává finanční úřad, který pak výnos daně za kalendářní měsíc převede na vyšší územní celek do patnáctého dne měsíce následujícího.

Pro zajímavost uvádím obecně závazné nařízení Bratislavského samosprávného kraje jako vyššího územního celku, kterým je tato daň stanovena.

Jedná se o obecně závazné nařízení č. 13/2006 o dani z motorových vozidel, ze dne 6. prosince 2006, které nabylo účinnosti dne 1. ledna 2007. V tomto nařízení jsou sazby stanoveny následovně:

- a) pro osobní automobily dle zdvihového objemu motoru:

do 900 cm <sup>3</sup> včetně	1 760 Sk
nad 900 cm <sup>3</sup> do 1 200 cm <sup>3</sup> včetně	2 310 Sk
nad 1 200 cm <sup>3</sup> do 1 500 cm <sup>3</sup> včetně	3 190 Sk
nad 1 500 cm <sup>3</sup> do 2 000 cm <sup>3</sup> včetně	4 070 Sk
nad 2 000 cm <sup>3</sup> do 3 000 cm <sup>3</sup> včetně	5 170 Sk
nad 3 000 cm <sup>3</sup>	6 160 Sk

b) pro ostatní kategorie automobilů c celkovou hmotností:

s 1 nebo 2 nápravami	
do 1 t včetně	1 980 Sk
nad 1 t do 2 t včetně	3 520 Sk
nad 2 t do 4 t včetně	5 830 Sk
nad 4 t do 6 t včetně	8 800 Sk
nad 6 t do 8 t včetně	11 660 Sk
nad 8 t do 10 t včetně	14 630 Sk
nad 10 t do 12 t včetně	17 490 Sk
nad 12 t do 14 t včetně	21 890 Sk
nad 14 t do 16 t včetně	26 290 Sk
nad 16 t do 18 t včetně	30 690 Sk
nad 18 t do 20 t včetně	35 090 Sk
nad 20 t do 22 t včetně	40 920 Sk
nad 22 t do 24 t včetně	46 860 Sk
nad 24 t do 26 t včetně	52 690 Sk
nad 26 t do 28 t včetně	58 520 Sk
nad 28 t do 30 t včetně	64 350 Sk
nad 30 t	70 180 Sk
s 3 nápravami	
do 15 t	16 060 Sk
nad 15 t do 17 t včetně	19 030 Sk
nad 17 t do 19 t včetně	23 430 Sk
nad 19 t do 21 t včetně	27 830 Sk
nad 21 t do 23 t včetně	32 230 Sk
nad 23 t do 25 t včetně	36 520 Sk
nad 25 t do 27 t včetně	40 920 Sk
nad 27 t do 29 t včetně	45 320 Sk
nad 29 t do 31 t včetně	49 720 Sk
nad 31 t do 33 t včetně	55 550 Sk
nad 33 t do 35 t včetně	61 490 Sk
nad 35 do 37 t včetně	67 320 Sk

nad 37 t do 40 t včetně	73 150 Sk
nad 40 t	78 980 Sk
s 4 a více nápravami	
Do 23 t včetně	20 460 Sk
Nad 23 t do 25 t včetně	24 860 Sk
Nad 25 t do 27 t včetně	29 260 Sk
Nad 27 do 29 t včetně	33 660 Sk
Nad 29 t do 31 t včetně	38 060 Sk
Nad 31 t do 33 t včetně	43 890 Sk
Nad 33 t do 35 t včetně	49 720 Sk
Nad 35 t do 37 t včetně	55 550 Sk
Nad 37 t do 40 t včetně	61 490 Sk
Nad 40 t	67 320 Sk

Dle tohoto nařízení jsou osvobozeny od daně automobily vyššího územního celku, do jehož rozpočtu výnos daně plyne a automobily diplomatických misí a konzulárních úřadů, je-li zaručena vzájemnost.

Na rozdíl od úpravy v ČR není při stanovení výše sazby brán ohled na to, zda automobil plní některé úrovně emisních limitů EURO, a tyto automobily tak nejsou nijak zvýhodněny.

Ve výše zmíněném zákoně č. 582/2004 Z. z., je upravena také jednak místní daň za užívání veřejného prostranství a místní daň za vjezd a setrvání motorového vozidla v historické části města<sup>106</sup>. Jedná s o daně, které může ukládat obec. Obdoba těchto daní je ČR stanovena zákonem č. 565/1990 Sb., o místních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů, s tím rozdílem, že se používá termín poplatky.

Pokud jde o daň za užívání veřejného prostranství, dle slovenské zákonné úpravy se tím má na mysli, s ohledem na téma mé práce, především dočasné parkování automobilu na vyhrazeném místě a trvalé parkování automobilu mimo hlídané parkoviště. Veřejným prostranstvím jsou pak pozemky ve vlastnictví obce. Za základ daně slouží parkovací místo nebo výměra veřejného prostranství v m<sup>2</sup>. Daň je povinna zaplatit fyzická nebo právnická

<sup>106</sup> Zákon č. 582/2004 Z. z. o místních daních a o poplatku za komunální odpady a drobné stavební odpady, § 1. písm. c) a g)

osoba, která toto místo zákonem předvídaným způsobem užívá, a to od okamžiku započetí užívání. Povinnost platit pak končí s ukončením předmětného užívání.

Obce jsou pak tímto zákonem zmocněny vydat obecně závazné nařízení, které stanoví konkrétní sazby daně, prostranství podléhající dani a způsob jeho užívání, způsob výběru daně, případně osvobození od daně či její snížení.

Pro ilustraci uvedu obecně závazné nařízení města Bratislava č. 2/2006, o dani za užívání veřejného prostranství, ze dne 25. května 2006, které nabylo účinnosti 1. července 2006.

V tomto nařízení je stanovena daňová povinnost za trvalé parkování automobilů mimo hlídaná parkoviště na vybraných místech veřejného prostranství, která jsou uvedena v tomto nařízení a jsou opatřena příslušnou dopravní značkou. Sazby daně jsou stanoveny za trvalé parkování pro:

- a) automobily fyzických a právnických osob za 1m<sup>2</sup> a den v městské části Bratislava takto:

Staré Město	10 Sk
Nové Město, Ružinov, Petržalka, Karlova Ves	6 Sk
Dúbravka, Rača, Podunajské Biskupce, Vrakuňa	3 Sk
Děvínská Nová Ves, Lamač	2 Sk
Děvín, Záhorská Bystrica, Vajnory, Jarovce, Rusovce, Čunovo	1 Sk

- b) automobily taxislužby za 1m<sup>2</sup> a den v městské části Bratislava takto:

Staré Město	12 Sk
Nové Město, Ružinov, Petržalka, Karlova Ves	7 Sk
Dúbravka, Rača, Podunajské Biskupce, Vrakuňa	4 Sk
Děvínská Nová Ves, Lamač	3 Sk
Děvín, Záhorská Bystrica, Vajnory, Jarovce, Rusovce, Čunovo	2 Sk

c) automobily se zvláštním označením<sup>107</sup> za 1m<sup>2</sup> a den ve výši 0,50 Sk. Jedná se o automobily osob těžce zdravotně nebo těžce pohybově postižených, jsou-li odkázáni na individuální dopravu. Tyto osoby nejsou ani ze zákona, ani dle tohoto nařízení osvobozeny od daňové povinnosti na rozdíl od ČR, kde jsou tyto osoby osvobozeny ze zákona. Naopak je

<sup>107</sup> zákon č. 315/1996 Z. z. o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, § 4 ods. 1 písm. a) a b)

kupříkladu osvobozeno město Bratislava, které také vykonává správu daně, a jednotlivé její městské části.

Správce daně předepíše poplatníkovy daň platebním výměrem, který je splatný do patnácti dnů od jeho doručení. Podkladem pro předepsání daně je oznámení poplatníka správci daně o vzniku daňové povinnosti a jejím zániku, případně o změnách skutečností určujících sazbu daně. Výnosy daně jsou příjmem rozpočtu města Bratislava.

Pokud se jedná o místní daň v podobě daně za vjezd a setrvání v historické části města, lze konstatovat, že na rozdíl od právní úpravy v ČR je zde explicitně uvedeno, že se musí jednat o historickou část města a je tu tak výběr území zúžen.

Jestliže obec tuto daň zavede svým obecně závazným nařízením, platební povinnosti podléhá každý vjezd a setrvání automobilu do určené historické části města. Tak tomu ovšem ze zákona není v případě, je-li nutné vjezd či setrvání učinit v souvislosti s ochranou zdraví, majetku nebo veřejného pořádku. Základem daně je pak počet dní vjezdu a setrvání v dané části města. Sazbu daně pak určí obec v nařízení za každý i započatý den vjezdu a setrvání v historické části města nebo ji určí paušální částkou bez ohledu na počet dní. Daňová povinnost vzniká dnem vjezdu a setrvání automobilu v této části města. Obec je tedy zákonem zmocněna určit obecně závazným nařízením konkrétní výši sazeb, historické části města, nebo například osvobození či snížení této daně.

Pro příklad uvádím obecně závazné nařízení města Martin č. 62/2006, o místních daních a místním poplatku za komunální odpady a drobné stavební odpady, ze dne 26. října 2006, s účinností od 1. ledna 2007, ve kterém je i tato daň předepsána.

Tímto nařízením je stanovena výčetem jednotlivých ulic historická část města, která je prohlášena za pěší zónu s vyznačením příslušnými dopravními značkami a je stanoveno, že do této zóny je, až na výjimky určené tímto nařízením, vjezd automobilů zakázán. Výjimku pak tvoří zejména automobily:

- a) v držení občanů, které mají v pěší zóně trvalý pobyt,
- b) v držení fyzické či právnické osoby s místem či sídlem podnikání v pěší zóně,
- c) do 2,5 tuny, které zabezpečují zásobování, není-li možný jiný přístup,
- d) při pořádání sportovních utkání, volebních kampaní politických stran a jarmarků,
- e) s právem přednosti v jízdě (Policie apod.).

Tyto automobily tak mohou do zóny vjet na základě povolení vydaného městem Martin, kromě případu dle písmene c), které mohou do zóny vjet bez povolení. V zóně je omezena maximální rychlost na 20 km/h a automobily do 2,5 t hmotnosti mají povolen vjezd

v letním čase bez povolení od 21 hod. do 10 hod. a v zimním čase od 19 hod. do 10 hod. V této zóně je parkování zakázané a stání je povoleno jen na dobu nezbytně nutnou.

Sazba daně je za každý i započatý den vjezdu a setrvání v pěší zóně stanovena následovně pro automobily uvedené výše:

dle písm. a)	10 Sk
dle písm. b)	30 Sk
dle písm. c)	60 Sk
dle písm. d) - osobní automobil	300 Sk
- automobil nad 2,5 t	1 000 Sk
-autobus	1 000 Sk

Sazba je také stanovena roční paušální částkou a činí pro automobily uvedené výše:

dle písm. a)	1 000 Sk
dle písm. b)	3 000 Sk
dle písm. c)	6 000 Sk

Paušální částku lze platit také půlročně u automobilu dle písm. b) ve výši 1 700 Sk a dle písm. c) ve výši 3 400 Sk.

Od daně jsou osvobozeny automobily fyzických nebo právnických osob s místem či sídlem podnikání v pěší zóně nebo tam mající trvalé bydliště, a to v čase vyhrazeném pro zásobování, jestliže hmotnost automobilu nepřesáhne 2,5 tuny. Daň je splatná okamžitě po vydání povolení k vjezdu a setrvání v pěší zóně.

Co se týče daně z příjmu, byla na Slovensku provedena daňová reforma a v roce 2004 vstoupil v účinnost nový zákon č. 595/2003 Z. z., o dani z příjmů, ze dne 4. prosince 2003, který nabyl účinnosti 1. ledna 2004. tento zákon byl již několikrát novelizován.

Typické pro tento zákon je zavedení rovné daně z příjmu jak fyzických tak právnických osob. Sazba daně je tedy jednotná ve výši 19 % ze základu daně snížená o daňovou ztrátu a nezdanitelné části základu daně u fyzických osob a snížená o daňovou ztrátu u právnických osob.

Ohledně automobilů lze říci, že je-li zahrnut do obchodního majetku, tak vstupní cena automobilu pro účely odpisování je stanovena minimálně na částku 30 000 Sk, přičemž jeho provozně technická použitelnost musí být více jak jeden rok. Není zde tedy žádná maximální limitní suma jako je tomu v ČR, kde je pro kategorii automobilu M<sub>1</sub> vstupní cena stanovena maximálně na 1 500 000 Kč pro účely odpisování. Jednotlivé odpisy se pak postupně zahrnují



do daňových výdajů. Automobily patří do první odpisové skupiny 1, kde doba odpisování činí 4 roky. Automobil lze pak odepisovat metodou rovnoměrného odpisování nebo zrychleného, a to až do výše jeho vstupní ceny nebo při zrychleném odpisování do výše zvýšené vstupní ceny.

Dalším daňově uznatelným výdajem jsou u automobilu zahrnutého do obchodního majetku výdaje na spotřebované pohonné hmoty. Výdaje na spotřebované pohonné hmoty se prokazují dle údajů zapsaných v technickém průkazu k vozidlu a cenu pohonných hmot stanovuje Statistický úřad Slovenské republiky. K datu 8. června 2007 jsou ceny pohonných hmot stanoveny takto<sup>108</sup>:

benzín automobilový 95 oktanů	benzín automobilový 98 oktanů	LPG	motorová nafta
38,61 Sk	41,29 Sk	19,77 Sk	37,05 Sk

Pokud poplatník použije například vlastní automobil nezahrnutý do obchodního majetku může uplatnit jednak výdaje do výše náhrady za spotřebované pohonné hmoty a dále základní náhrady za každý kilometr jízdy. Podobně se postupuje, když se zaměstnavatel dohodne se zaměstnancem, že pro dopravu na služební cestu použije vlastní automobil. Toto je řešeno v zákoně č. 283/2002 Z. z., o cestovních náhradách. Konkrétní výši této náhrady určí zvláštní právní předpis<sup>109</sup>. Zde je tedy výše základní náhrady za 1 km jízdy stanovena na 6,20 Sk. Je to obdobné jako právní úprava v ČR.

Zbývá jen dodat, že za příjem zaměstnance, stejně jako v ČR, se považuje i částka ve výši 1 % ze vstupní ceny automobilu za každý i začatý kalendářní měsíc, po který mu je zaměstnavatelem poskytnut pro služební a soukromé účely.

Daňová reforma na Slovensku se dotkla i daně z přidané hodnoty. Ta je nyní upravena zákonem č. 222/2004 Z. z., o dani z přidané hodnoty, ze dne 6. dubna 2004, který nabyl účinnosti dnem vstupu Slovenska do EU a byl již několikrát novelizován.

Plátcem daně se stává osoba, která vykonává ekonomickou činnost a jejíž obrat za posledních dvanáct po sobě jdoucích kalendářních měsíců přesáhne částku 1 500 000 Sk. Je tak povinna podat žádost o registraci k dani. Obdobně jak je tomu v ČR, nemá plátcce daně nárok na odpočet daně při pořízení automobilu kategorie M<sub>1</sub> s tou výjimkou, kdy například

<sup>108</sup> www.statistics.sk

<sup>109</sup> Opatření Ministerstva práce, sociálních věcí a rodiny č. 260/2004 Z. z., o částkách základní náhrady za použití silničních motorových vozidel při pracovních cestách

plátce daně kupuje automobil této kategorie v rámci své podnikatelské činnosti za účelem jeho dalšího prodeje. V tomto případě si může odpočítat daň při koupi. Pokud jej ovšem použije následně na jiný účel než ten, s nímž souvisí odpočet daně, je povinen odvést daň v odpočítané výši, a to v zdaňovacím období, v kterém ho užil k jinému účelu. U ostatních kategorií automobilů tak učinit může.

Zákon také pamatuje za stanovených podmínek na vrácení zaplacené daně z přidané hodnoty v případě automobilu kategorie M<sub>1</sub> u zástupců diplomatických misí a jiných zahraničních zástupců. O vrácení daně mohou také požádat například neziskové organizace, které by vyvezli v rámci humanitární pomoci automobil mimo území EU. Slovenská právní úprava nepočítá, na rozdíl od ČR, s vrácením daně osobám se zdravotním postižením.

Otázka spotřebních daní je systematicky na Slovensku řešena odlišně než v ČR, a to tak, že každá komodita podléhající spotřební dani je upravena v samostatném zákoně. Tak otázku daně z minerálních olejů upravuje na Slovensku zákon č. 98/2004 Z. z. o spotřební dani z minerálních olejů, ze dne 3. února 2004, který nabyl účinnosti, až na některá ustanovení, 1. března 2004.

Základem daně je množství minerálního oleje vyjádřené v litrech při teplotě 15 °C nebo v kilogramech a nebo množství v něm obsažené energie vyjádřené v gigajoulech.

Sazby daně jsou kupříkladu tyto:

motorový benzín	15 500 Sk/1 000 l
střední olej	14 500 Sk/1 000 l
zemní plyn pro pohon	100 Sk/Gj
zkapalněné plynné uhlovodíky pro pohon	7 800 Sk/kg

Dlužno dodat, že na rozdíl od ČR jsou zde zvýhodněny snížením sazby daně minerální oleje, které jsou ve směsi s biosložkami, tzv. biopaliva.

Správní poplatky, tak jako v ČR, upravuje na Slovensku uceleně zákon č. 145/1995 Z. z. o správních poplatcích, ze dne 22. června 1995, který nabyl účinnosti 1. srpna 1995. Poplatky vybírají správní orgány za činnost a úkony jimi provedené, které jsou uvedené v sazebníku, který je přílohou tohoto zákona. Poplatníkem je osoba fyzická nebo právnická, která dala podnět k provedení úkonu správního orgánu. Poplatky se mohou hradit třeba kolkovými známkami, jestliže výše poplatku nepřevyšuje 10 000 Sk nebo v hotovosti na pokladně příslušného správního orgánu. Od poplatku jsou osvobozeny například státní orgány, obce a vyšší územní celky s výjimkami uvedenými v zákoně. Jednotlivé položky pak

v sazebníku stanovují ještě další osvobození. V sazebníku jsou pak uvedeny jednotlivé částky za zpoplatněné úkony.

Automobilů se pak týká VI. část nazvaná Doprava. Zde je položka číslo 65, kde je zpoplatněn první zápis držitele motorového vozidla a další zápis držitele motorového vozidla částkou 1 000 Sk. Jestliže se jedná o osobu postiženou zákonem předvídaným stupněm tělesného postižení, činí poplatek 50 Sk. Od tohoto poplatku je osvobozen zápis držitele na základě dědění nebo vypořádání bezpodílového spoluvlastnictví manželů. V položce 67 se například za podání žádosti o udělení typového schválení motorového vozidla platí 5 000 Sk. Za podání žádosti o schválení jednotlivě vyrobeného motorového vozidla se vybere poplatek ve výši 2 000 Sk. V položce 68 je krom jiného zpoplatněno částkou 500 Sk podání žádosti o povolení výroby jednotlivého automobilu stejně tak jako jeho přestavby. Pod položkou 73 je stanoven poplatek za podání žádosti o dočasné vyřazení automobilu z provozu na pozemních komunikacích ve výši 100 Sk. V položce 79 jsou uvedeny poplatky za vydání dopravních licencí pro dopravce. Tak je například stanoven poplatek 3 000 Sk za vydání licence na mezinárodní autobusovou dopravu na každý i začatý rok. 5 000 Sk je zpoplatněno vydání licence pro provozování mezinárodní nákladní silniční dopravy zahraničním dopravcem na jednu dopravu jedním vozidlem mezi dvěma místy na území Slovenska. Neomezený počet přeprav jedním vozidlem je pak zpoplatněn částkou 30 000 Sk. Pod položkou 80 jsou uvedeny poplatky stanovené za vydání povolení k zvláštnímu užívání silnic, kdy dochází k přepravě nadměrných nákladů, které překračují přípustnou hmotnost či rozměr pro jednu jízdu. Tak například při překročení celkové přípustné hmotnosti včetně nákladu, které činí méně než 20 tun, se za vydání povolení požaduje poplatek ve výši 3 000 Sk. Při překročení přípustné šířky včetně nákladu do 3 metrů, je za vydání povolení stanoven poplatek 500 Sk. 500 Sk činí poplatek v případě povolení, jedná-li se o překročení celkové přípustné délky včetně nákladu do 12 metrů. Poplatky jsou pak ještě dále odstupňovány dle překročené přípustné hmotnosti, šířky a délky.

Při zhodnocení právní úpravy dané problematiky na Slovensku v porovnání s ČR lze konstatovat, že je řešena obdobně jako v ČR. Rozdíly lze spatřovat především v úpravě zpoplatnění provozu na vybraných úsecích pozemních komunikací, jelikož na Slovensku v současné době není zaveden systém elektronického mýta pro určité kategorie automobilů, ale je s ním v budoucnu počítáno, jak jsem uvedl výše. Obdoba daně silniční, a to daň z motorových vozidel je, na rozdíl od ČR, řešena na úrovni samosprávy, kdy jsou jednotlivé vyšší územní celky zákonem zmocněny k stanovení této daně jako daně místní, jejíž výnosy jsou pak příjmem jejich rozpočtů. Na Slovensku také není nijak omezena vstupní cena

automobilů kategorie M<sub>1</sub>, jako je tomu v ČR částkou 1 500 000 Kč, až na určité výjimky viz výše. Správné je dle mého názoru daňové zvýhodnění minerálních olejů, zde benzinu či nafty, které jsou smíchány s biosložkami, jakožto obnovitelnými zdroji.

### Rakousko

Rakousko se stalo členským státem EU v roce 1995. Problematika zpoplatnění užívání vybraných úseků pozemních komunikací je řešena obdobně jako v ČR, což znamená, že je nastaveno jednak časové zpoplatnění a jednak výkonové zpoplatnění, nebo-li mýto.

V současné době je v Rakousku užívání vybraných úseků pozemních komunikací zpoplatněno na základě zákona č. 109/2002 BGBl, o výběru mýtného na spolkových komunikacích z roku 2002, který nabyl účinnosti 1. ledna 2003 a na nějž navázalo Nařízení o výběru mýtného od společnosti ASFINAG, která je jeho provozovatelem. Všechny vybrané komunikace jsou tak od 1. ledna 2004 zpoplatněny. Každé vozidlo pak spadá buď pod časové, nebo výkonové zpoplatnění. V Rakousku, na rozdíl od ČR, platí mýtné pro všechny automobily s celkovou hmotností nad 3,5 tuny a ostatní jsou povinni zakoupit dálniční známku (tzv. „Vignette“). Je zpoplatněno přibližně 2000 km dálnic.

Pro rok 2007 jsou stanoveny nařízením Spolkového ministerstva dopravy, inovací a technologií č. 254/2000 BGBl, o cenách dálničních známek, s platností od 1. ledna 2002, následující sazby za dálniční známky:

hmotnost automobilu	roční dálniční známka	dvouměsíční dálniční známka	desetidenní dálniční známka
do 3,5 t	72,60 EUR	21,80 EUR	7,60 EUR

Dne 21. června 2007 bylo přijato nové nařízení č. 141/2007, které počítá pro automobily s celkovou hmotností do 3,5 tuny se zvýšením cen dálničních známek dvouměsíčních na 22,20 EUR a desetidenních na 7,70 EUR, a to od 1. prosince 2007 a ročních známek od 1. ledna 2008 na 73,80 EUR.

Mýtný systém, jakožto výkonové zpoplatnění vybraných úseků pozemních komunikací, pak v Rakousku vlastně funguje na stejném mikrovlnném principu jako v ČR, neboť i dodavatelem technologie byla také společnost KAPSCH. Rakousko bylo první zemí na světě, která tento systém v tak rozsáhlé míře zavedla a osvědčil se. Mýto platí veškeré

automobily s celkovou hmotností nad 3,5 tuny, a to i když se jedná o jízdní soupravu, která by zvlášť mýto neplatila. Jde především o osobní automobil spolu s obytným přívěsem, překročí-li 3,5 tuny celkové hmotnosti. Vozidla jsou povinně vybavena palubní jednotkou Go-Box, přes kterou jsou veškeré transakce prováděny. Obdobou je palubní jednotka Premid, používaná v ČR.

Pro rok 2007 jsou sazby mýtného (bez 20 % DPH) na rakouských dálnicích pro automobily nad 3,5 tuny od 1. července upraveny nařízením Spolkového ministerstva dopravy, inovací a technologií č. 140/2007 BGBL, o mýtném tarifu, kdy došlo ke zvýšení sazby pro automobily nad 3,5 tuny s dvěma nápravami z 0,13 EUR na 0,155 EUR za kilometr. Ostatní sazby jsou zachovány ve výši dle nařízení společnosti ASFINAG, o výběru mýtného, část B, z roku 2003, a jsou tedy následující<sup>110</sup>.

Počet náprav	Sazba mýta/EUR/km
2	0,155
3	0,182
4 a více	0,273

Dá se ale říci, že toto jsou jakési obecné sazby mýta, jelikož v Rakousku existují ještě i další úseky dálnic a rychlostních silnic, na kterých automobily s celkovou hmotností nad 3,5 tuny platí zvláštní sazby mýta a dokonce je zde výkonové zpoplatnění stanoveno i pro automobily s celkovou hmotností do 3,5 tuny. Klasické dálniční známky tedy na těchto úsecích neplatí. To je ospravedlněno tím, že tyto úseky byly díky své technické náročnosti stavby více nákladné a mají tedy vysokou hodnotu, neboť vedou těžko přístupnou krajinou. Jedná se o dálnice číslo A 9 Pyhrn, A 10 Tauer, A 11 Karawanken, A 13 Brenner a rychlostní silnici S 16 Arlberg. Bude zpoplatněna také rychlostní silnice S 37 Klagenfurt. Na těchto úsecích tedy platí následující sazby mýtného (bez 20 % DPH):

<sup>110</sup> [www.asfinag.at](http://www.asfinag.at)

název silnice	zpoplatněný úsek	km	2 nápravy/ EUR	3 nápravy/ EUR	4 a více náprav/ EUR
A 9 Pyhrn Bosruck	Spital/Pyhrn Ardring	10	10,60	14,80	22,30
A 9 Phyrn Gleinalm	Kn. St. Michael Übelbach	25	9,50	13,30	20
A 10 Tauern	Flachau Rennveg	47	13,60	19	28,60
A 11 Karawanken	St. Jakob/Rosental Tunnel, Südportal	10	9	12,60	18,90
A 13 Branner	Insbruck- Amras- Brenner	35	23,50	32,90	49,40
	Insbruck- Witten- Brenner	34	22,80	32	47,90
S 16 Arlberg	St. Anton/Arlberg- Langen/Arlberg	16	22	30,80	46,20

1. července 2007 vstoupilo v účinnosti nařízení Spolkového ministerstva dopravy, inovací a technologií č. 140/2007 BGBl, o mýtném tarifu, kterým došlo k poměrně výraznému zvýšení sazby na dálnici A 9 a rychlostní silnici S 16 pro všechny kategorie automobilů s celkovou hmotností nad 3,5 tuny. Ke zvýšení sazby došlo v důsledku narůstající tranzitní dopravy po těchto komunikacích.

Na dálnici A 13 se ještě pro automobily se 4 a více nápravami použije tzv. noční tarif, který platí od 10 hodin večer do 5 hodin ráno a sazba mýtného se po tuto dobu zdvojnásobuje.

Jak už jsem uvedl výše, na těchto dálnicích a rychlostních silnicích je stanoveno výkonové mýto i pro automobily s celkovou hmotností do 3,5 tuny. Ty pak mohou tyto komunikace užít jen po zakoupení jednotlivé známky pro jízdu nebo zakoupit speciální kartu a mýtné je účtováno elektronicky, kdy se hovoří o tzv. videomýtném. Sazby mýta při pořízení jednotlivých známek jsou následující:

A 9	druh známky	cena/EUR	Gleinhalm	Bosruck
	jednotlivá jízda		7,50	4,50
roční		87	-	-

A 10	druh známky	cena/EURO	cesta celkem	část cesty
	jednotlivá jízda		9,50	4,50
	roční	87	-	-

A 11	druh známky	cena/EUR	cena za jízdu/EUR
	jednotlivá jízda	-	6,50
	měsíční na deset jízd	21,50	2,15

A 13	druh známky	cena/EUR	celkem trasa	část 1	část 2	část 3	část 4
	jednotlivá jízda	-	8	1	2	2,50	4
	roční	87	-	-	-	-	-
	měsíční	33,50	-	-	-	-	-

S 16	druh známky	cena/EUR	cena za jízdu/EUR
	jednotlivá jízda	-	8,50
	roční	87	-

Sazby se mohou ještě různě modifikovat. Tak například zaměstnanec který využívá tyto silnice, kromě A 11, na kterou se to nevztahuje, pro cesty do práce, platí ročně 33,50 EURO.

Tzv. vidomýtné je v provozu na dálnicích A9, A 10, A 13, a rychlostní silnici S 16, přičemž sazby za jednotlivou jízdu jsou stejné, ale výhoda je v rychlém odbavení, kdy automobily nemusí čekat ve frontách na odbavení u mýtné stanice. Mýtnou branou je třeba projíždět maximálně 15 km/h a automobil nesmí mít obytný přívěs a být širší než dva metry. Mýtné je tak automaticky odúčtováno z kreditu na kartě<sup>111</sup>.

Zákon pamatuje, obdobně jako v ČR i na případy vyloučení určitých automobilů z mýtné povinnosti. Jedná se především o vozidla opatřená modrými výstražnými světly s předností v jízdě a za určitých okolností i o automobily převážející například humanitární pomoc. Na rozdíl od ČR ovšem nejsou sazby mýta krom počtu náprav ještě ovlivněny snížením sazby v případech, kdy automobil plní některé z úrovní emisních limitů EURO.

Pro zajímavost lze ještě dodat, že v Rakousku, zejména v alpských oblastech, existuje mnoho vyhlídkových silnic, které jsou průjezdné také jen po zaplacení místního mýta.

<sup>111</sup> [www.videomaut.at](http://www.videomaut.at)

Na rozdíl od ČR a Slovenska je v Rakousku zavedena „Daň z motorových vozidel“. Dala by se do jisté míry přirovnat dani silniční v ČR, ovšem s tím hlavním rozdílem, že v Rakousku není podmínkou, aby automobil byl používán k podnikání. Tato daň je v současné době v Rakousku upravena zákonem č. 449/1992 BGBl, o dani z motorových vozidel a změně zákonů dřívějších, vyhlášen dne 30. července 1992, jehož jednotlivá ustanovení nabyla účinnosti jednak 1. ledna 1993 a jednak 1. května 1993. Dle tohoto zákona jsou automobily v Rakousku zdaněny dvěma různými způsoby, a to v závislosti na jejich hmotnosti. Od této daňové povinnosti jsou osvobozeny především automobily osob s tělesným postižením, automobily záchranných sborů, testovací automobily, automobily na elektrický pohon, automobily státu, autobusy a vozidla TAXI.

Automobily jsou pro účely tohoto zákona rozděleny následovně:

a) automobily do 3,5 tuny

Jedná se především o osobní automobily a dále o tzv. automobily v kombinaci, kam patří například obytné automobily a ostatní automobily (s výjimkou traktorů a nákladních vozidel) do celkové hmotnosti 3,5 tuny. Tuto daň je pak povinen platit majitel či držitel automobilu, který je používán k dopravě a je v Rakousku registrován.

Při stanovení výše daně se vychází z výkonu motoru v kW uvedeného v technickém průkazu a pro samotný výpočet slouží matematický vzorec s odečitatelnou položkou, násobený koeficientem v EUR.

Daň se vypočítává měsíčně a je možné vybrat cyklus platby a od toho se pak odvíjí výše koeficientu. Tyto koeficienty mohou být čtyři, a to dle toho, jestli se poplatník rozhodne platit daň měsíčně (koeficient je 0,605), čtvrtletně (koeficient je 0,594), půlročně (koeficient je 0,583) nebo ročně (koeficient je 0,550). Je tedy patrné, že při ročním placení poplatník ušetří. Výpočet pak může pro automobil s výkonem např. 100 kW a roční platbou vypadat následovně:

$$(100 - 24) \times 0,550 = 41,80 \text{ EUR měsíčně} \times 12 = 501,60 \text{ EUR ročně.}$$

Minimálně je sazba stanovena na 5 EUR měsíčně a maximálně na 60 EUR měsíčně, přičemž tento limit neplatí například pro osobní automobily. Benzínovým automobilům, které byly v Rakousku do provozu připuštěny poprvé před rokem 1987 a nejsou vybaveny katalyzátorem, se daň zvyšuje o 20 %.

b) automobily nad 3,5 tuny, přívěsy nad 3,5 tuny, traktory a ostatní nákladní automobily.

Při stanovení výše měsíční daně se vychází z maximální hmotnosti automobilu, která je odstupňována. Od 1. července 2007, kdy vstoupila v platnost novela zákona, jsou sazby daně následující:



Automobil	EUR
od 3,5 t do 12 t	2,54
	minimálně 21,80
od 12 t do 18 t	2,72
18 t a více	3,08
	maximálně 123,40
	maximálně za přívěs 98,72

Touto novelou došlo ke snížení původních sazeb pro všechny kategorie o polovinu, což bylo zdůvodněno potřebou zvýšit konkurenceschopnost rakouských dopravců<sup>112</sup>. Obdobně jako existuje v ČR sleva na dani silniční, i tento zákon pamatuje u automobilů nad 3,5 tuny na snížení sazby daně při uskutečňování dopravy silniční v kombinaci s jinou, zejména pak železniční, kdy se sazba snižuje o 15 %.

Daň z motorových vozidel je v Rakousku daní sdílnou, což v tomto případě znamená, že se na celostátním výnosu této daně podílí federální rozpočet ve výši 88,775 % a zbytek pak směřuje do rozpočtů zemských. Za automobily těžší 12 tun je ještě v Rakousku uložena povinnost platit poplatek za přepravu ve výši 1 213,64 EUR ročně<sup>113</sup>.

Zvláštností je v Rakousku zavedení, na rozdíl od ČR, ale i Slovenska nebo Německa, tzv. luxusní daně z přidané hodnoty. Jde vlastně o daň splatnou v době nabytí automobilu a lze ji považovat za jakousi daň registrační<sup>114</sup>. Ta byla do právního řádu Rakouska inkorporována zákonem č. 695/1991 BGBl, o změně odvodů, který v článku V. zavádí zákon o odvodu za normální spotřebu z automobilů. Zákon byl vyhlášen 30. prosince 1991 a v platnost vešel od 31. prosince 1991. Tento zákon se vztahuje především na osobní automobily, ale i například na obytné automobily nové nebo do Rakouska jako ojeté dovezené, ale vždy je důležité, že se musí jednat o automobily, které jsou poprvé v Rakousku registrovány. Od této daně jsou osvobozeny zejména automobily na elektrický pohon, automobily určené pro autoškoly, TAXI., záchranné složky a osoby tělesně postižené.

Jde tedy o zvláštní daň, jejíž výše se stanoví v procentech jako přírážka k ceně automobilu bez DPH. Tato přírážka však smí činit nejvýše 16 %. Pro stanovení výše procentní přírážky je pak důležité určení průměrné spotřeby automobilů v litrech dle

<sup>112</sup> Důvodová zpráva k novele z roku 2007 zákona č. 449/1992 BGBl, o dani z motorových vozidel.

<sup>113</sup> Radvan, M. Zdanění majetku v Evropě. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2007, str. 295.

<sup>114</sup> Radvan, M. Zdanění majetku v Evropě. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2007, str. 269.

technického průkazu. Ke zjištění spotřeby slouží norma stanovená Směrnicí EU č. 80/1268 ve znění Směrnice EU č. 93/116 a č. 99/100. Pro výpočet procentní přírážky se použije následující matematický vzorec pro:

a) automobil s benzínovým motorem

$$2 \% \times (\text{spotřeba v litrech} - 3 \text{ litry})$$

b) automobil s dieselovým motorem

$$2 \% \times (\text{spotřeba v litrech} - 2 \text{ litry})$$

Výše daně pak ještě může být modifikována směrem nahoru či dolů dle toho, jestli je například automobil s dieselovým motorem vybaven filtrem pevných částic, ten je pak zvýhodněn nebo naopak znevýhodněn je automobil, jehož emise přesahují 0,005g/km CO<sub>2</sub>

Tato daň je tedy stanovena k základní ceně automobilu a DPH pak stanoví koncovou prodejní cenu automobilu.

Další odlišností je v Rakousku, na rozdíl od ČR a Slovenska, možnost zaměstnance uplatnit jako výdaj, krom jiného, cestovné mezi domovem a zaměstnáním za podmínek stanovených zákonem<sup>115</sup>. Je-li cesta mezi domovem a zaměstnáním delší jak 20 km a použití prostředků hromadné dopravy je únosné, lze uplatnit paušálem výdaj na cestovné, jestliže je vzdálenost od 20 km do 40 km ve výši 384 EUR ročně, od 40 km do 60 km ve výši 768 EUR ročně a nad 60 km 1 152 EUR ročně. Pakliže by bylo užití prostředků hromadné dopravy neúnosné, vzdálenostní limit se snižuje a lze uplatnit paušálně výdaj na cestu, jestliže je vzdálenost od 2 km do 20 km ve výši 210 EUR ročně, od 20 km do 40 km ve výši 840 EUR, od 40 km do 60 km ve výši 1 470 EUR a nad 60 km ve výši 2 100 EUR.

## Německo

Německo, jako jeden ze zakládajících států EU, se stal jejím členem v roce 1958. V Německu je problematika zpoplatnění užívání vybraných úseků pozemních komunikací řešena poněkud odlišně, než je tomu v ČR, na Slovensku nebo v Rakousku. Hlavním rozdílem je to, že je zavedeno jen výkonové mýtné a platí pouze pro nákladní automobily s celkovou hmotností přesahující 12 tun, určených k přepravě zboží. Německo jako první na světě zavedlo úspěšně, po zkušebních problémech systému, mýtné na základě sledování jednotlivých automobilů pomocí satelitní navigace, a to od 1. ledna 2005, pro celkem asi 13 000 km dálnic. Tuto technologii dodala společnost TOLL-COLLECT, která je také

<sup>115</sup> Zákon č. 102/2004 GBG, o dani z příjma, § 16 odst. 6

provozovatelem mýtního systému. Každý automobil, který podléhá povinnosti placení mýta má možnost vybrat si, jakým způsobem úhradu provede. Nejjednodušší je registrace u společnosti, zřízení zálohového účtu a instalace OBU (On-Board Unit), což je obdoba jednotky Premid užívané v ČR, přes kterou se pak automaticky všechny transakce provádějí. Dalšími možnostmi je provádět platby po registraci a zřízení zálohového účtu přes internet nebo v hotovosti na terminálech za jednotlivé trasy<sup>116</sup>. Při stanovení výše sazby mýta se vychází tedy jednak z hmotnosti automobilu, ale pak především z plnění některé úrovně emisních limitů EURO a počtu náprav. Dle toho jsou pak sazby odstupňovány dle počtu kilometrů ujetých po zpoplatněné komunikaci, což je obdobně stanoveno i v právní úpravě ČR.

V současnosti je na německých pozemních komunikacích výkonové zpoplatnění upraveno zákonem BGBl. I strana 1234, o dálničním mýtu pro těžká nákladní vozidla, ze dne 5. dubna 2002, s účinností od 12. dubna 2002, ve znění pozdějších předpisů. Jak jsem již uvedl výše, mýtné povinnosti podléhají automobily určené pro přepravu nákladů s hmotností větší než 12 tun. Poplatníkem je především majitel, provozovatel nebo řidič mýtné povinnosti podléhajícího automobilu. Samotnou výši mýta, dle zákonného zmocnění v § 3 odst. 2 zákona, stanovilo nařízením Spolkové ministerstvo dopravy, výstavby a rozvoje měst, BGBl. I strana 1001 až 1002, o výši mýta, ze dne 23. června 2003, s účinností od 1. července 2003. Sazby mýta jsou tedy v Německu pro automobily s celkovou hmotností nad 12 tun následující:

od 1. října 2006 do 30. září 2009 pro automobily do tří náprav včetně		
kategorie A/EUR/km	kategorie B/EUR/km	kategorie C/EUR/km
EURO 5 a EEV*	EURO 4 a EURO 3	EURO 2, EURO 1 a bez
0,09	0,11	0,13

\*(Enhanced Environmental friendly Vehicle, zvláště ekologické vozidlo).

od 1. října 2006 do 30. září 2009 pro automobily s více jak čtyřmi nápravami		
kategorie A/EUR/km	kategorie B/EUR/km	kategorie C/EUR/km
EURO 5 a EEV	EURO 4 a EURO 3	EURO 2, EURO 1 a bez
0,10	0,12	0,14

<sup>116</sup> www.toll-collect.de

od 1. října 2009 pro automobily do tří náprav včetně		
kategorie A/EUR/km	kategorie B/EUR/km	kategorie C/EUR/km
EEV	EURO 5 a EURO 4	EURO 3 EURO 2, EURO 1 a bez
0,09	0,11	0,13

od 1. října 2009 pro automobily s více jak čtyřmi nápravami		
kategorie A/EURO/km	kategorie B/EURO/km	kategorie C/EURO/km
EEV	EURO 5 a EURO 4	EURO 3 EURO 2, EURO 1 a bez
0,10	0,12	0,14

Nutno ještě poznamenat, že od 1. ledna 2007 podléhají v Německu mýtné povinnosti vybrané úseky spolkových silnic číslo B 4, B 9 a B 75, a to na základě nařízení Spolkového ministerstva dopravy, výstavby a rozvoje měst BGBl. I strana 2858, o rozšíření zpoplatněných úseků silnic, z 8. prosince 2006. A naopak ze zákona některé úseky dálnic nepodléhají mýtné povinnosti. Jde například o úsek dálnice A 6 mezi německo-francouzskou hranicí k nájezdu na Saarbrücken-Fechingen.

I v Německu zákon pamatuje na osvobození některých automobilů od povinnosti platit mýto. Jedná se především o autobusy, automobily armády, policie, a jiných záchranných sborů, automobily zajišťující údržbu komunikací a přepravující humanitární pomoc.

Obdobně jako je tomu v Rakousku, je i v Německu zavedena „Daň z motorových vozidel“, bez podmínky užití automobilu k podnikání, na rozdíl od ČR nebo Slovenska. V současné době je tato daň upravena zákonem BGBl. I strana 3181, o dani z motorových vozidel, z 26. září 2002. Dani podléhají předně automobily domácí, registrované v Německu nebo automobily zahraniční, registrované v cizím státě, po dobu, po kterou se na území Německa nacházejí. Automobily musí být určeny pro přepravu na pozemních komunikacích. Od daňové povinnosti jsou osvobozeny například automobily armády, policie, ve službě úřadů spolku či jednotlivých zemí, úklidové služby silnic, nebo automobily invalidů s příslušnými průkazy. Dále autobusy nebo osobní automobily s osmi či devíti místy včetně řidiče. Osvobozeny jsou i automobily, které provádějí kombinovanou dopravu a jsou uzpůsobeny k přepravě kontejnerů pro nejméně 5 m<sup>3</sup> mezi místy nakládky a vykládky na železnici nebo přístavu do vzdálenosti 150 km vzdušnou čarou.

Zákon stanovuje poměrně propracovaný a rozsáhlý způsob určení sazby daně. Tak stanoví například následující roční sazby daně:

a) pro osobní automobily

emisní limit úrovně	motor	EURO
Euro 4	benzínový	6,75
	dieselový	15,44
Euro 3	benzínový	6,75
	dieselový	15,44
auto zvláště šetrné	benzínový	6,75
	dieselový	15,44
Euro 2	benzínový	7,36
	dieselový	16,05
Euro 1	benzínový	15,13
	dieselový	27,53

Další sazby jsou stanoveny pro automobily bez nízké úrovně škodlivin, které mohou jezdit v době, kdy je vyhlášen ozónový poplach a naopak, které nemohou jezdit v době ozónového poplachu. Dále jsou různě zvýhodněny automobily, které mají filtry pevných částic.

b) obytné automobily za každých 200 kg celkové hmotnosti

emisní limit úrovně EURO 4	
hmotnost	EUR
do 2 000 kg	16
nad 2 000 kg	10

Maximálně ročně 800 EUR

emisní limit úrovně EURO 3, 2 a 1	
hmotnost	EUR
do 2 000 kg	24
nad 2 000 kg	10

Maximálně ročně 1 000 EUR

c) nákladní automobily do 3,5 tuny za každých započatých 200 kg hmotnosti

hmotnost	EUR
do 2 000 kg	11,25
od 2 000 kg do 3 000 kg	12,02
od 3 000 kg do 3 500 kg	12,78

d) nákladní automobily nad 3,5 tuny za každých započatých 200 kg hmotnosti

Emisní limit úrovně EURO 2	
hmotnost	EUR
do 2 000 kg	6,42
nad 2 000 kg do 3 000 kg	6,88
nad 3 000 kg do 4 000 kg	7,31
nad 4 000 kg do 5 000 kg	7,75
nad 5 000 kg do 6 000 kg	8,18
nad 6 000 kg do 7 000 kg	8,62
nad 7 000 kg do 8 000 kg	9,93
nad 8 000 kg do 9 000 kg	10,07
nad 9 000 kg do 10 000 kg	10,97
nad 10 000 kg do 11 000 kg	11,84
nad 11 000 kg do 12 000 kg	13,01
nad 12 000 kg do 13 000 kg	14,32
nad 13 000 kg	15,77

Maximálně však 664,68 EUR

Výši daně také ovlivňuje úroveň hluku automobilu. V Německu je daň z motorových vozidel příjmem jednotlivých zemí<sup>117</sup>.

Stejně jako je tomu v Rakousku, tak i v Německu má zaměstnanec možnost uplatnit jako výdaj, krom jiného, cestovné mezi domovem a zaměstnáním za podmínek stanovených zákonem<sup>118</sup>. Jestliže je cesta mezi domovem a zaměstnáním dlouhá minimálně 21 km, má zaměstnanec možnost uplatnit výdaj na cestu paušálem ve výši 0,30 EUR za jeden kilometr cesty denně, maximálně však do výše 4 500 EUR ročně.

<sup>117</sup> Radvan, M. Zdanění majetku v Evropě. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2007, str. 304

<sup>118</sup> Zákon o dani z příjmu, BGBl I. 2002, strana 4210, § 9 odst. 2.

## Hlava V.

### Závěr

Na závěr při shrnutí mé práce musím konstatovat, že s finančně právními aspekty v podobě stanovených daní a poplatků popsanych výše, které souvisí s provozem automobilů, se jejich majitelé či provozovatelé setkávají poměrně často. Zda jsou jim uloženy jednotlivé povinnosti či naopak přiznána určitá práva z daní či poplatků vyplývající, pak záleží především na tom, jedná-li se o podnikatelské subjekty či nikoliv.

Majitelé či provozovatelé a zejména pak podnikatelské subjekty se musí mít neustále na pozoru, neboť legislativní proces zejména v oblasti daní neustále pokračuje. Stále jsou přijímány nové nebo lépe řečeno novelizované předpisy, a tak by se mohlo stát, že by opomenuli nebo nepostupovali v souladu s právě účinným zněním příslušných předpisů, což by pro ně mohlo mít nepříznivé důsledky, neboť v ČR se uplatňuje zásada: Ignorantia legis non excusat, tady neznalost zákona neomlouvá.

Existující systém daní a poplatků, od kterých se následně odvíjí finančně právní aspekty spojené s provozem automobilů nejrůznějších kategorií na území ČR lze považovat za poměrně vyspělý i s ohledem na ostatní členské státy EU. Pravdou však zůstává, že do budoucna bude zapotřebí některé parametry u daní přehodnotit a změnit. Mám na mysli především daň silniční, které v současné době podléhají jen automobily určené či užívané k podnikání. Bude stát za úvahu, zda tuto daňovou povinnost nerozšířit i na ostatní automobily, tedy nejen určené či užívané k podnikání. Dále bude zapotřebí u této daně přehodnotit a změnit základ daně. Za základ daně by mělo určitě do budoucna, i v kontextu s EU, sloužit množství vypouštěných emisí CO<sub>2</sub>, samozřejmě že čím nižší hodnoty, tím nižší sazba daně. Popřípadě by mohlo dojít k uzákonění obecné daně z motorových vozidel jako jisté ekologické daně nastavené na limitech CO<sub>2</sub>, která by se týkala automobilů od určitého data výroby, a to buď samostatně nebo vedle daně silniční. U nákladních automobilů by pak bylo vhodné ponechat i základ daně v podobě kombinace hmotnosti a počtu náprav, jelikož jejich vliv na poškozování vozovky je zřejmý, a proto by tento faktor měl být nadále zohledněn. Od veškerých těchto změn bych si do budoucna sliboval motivaci k nákupu automobilů s provozem šetrným s ohledem na životní prostředí. Přestože jsou ještě poměrně drahé oproti konvenčním automobilům, věřím tomu, že zvýšený zájem motoristů by vedl

výrobce k dalšímu vývoji a následnému poklesu cen. Trend do budoucna je zřejmý. Fosilní paliva z neobnovitelných zdrojů budou za několik desítek let vyčerpána, pokud se tedy nepodaří najít nová ložiska, a proto odklon od těchto paliv k alternativním je nutností. Myslím si, že prozatím ale není v ČR dostatečná motivace k nákupu a provozu automobilů na alternativní paliva, což by právě například základ daně v podobě množství vypouštěných emisí CO<sub>2</sub> mohl změnit. Jde vlastně o „začarovaný kruh“, jelikož chybí-li motivace, není dostatečná poptávka po těchto automobilech, a tak není ani dostatečná nabídka ze strany výrobců a opačně.

V některých členských státech EU představuje nezanedbatelný příjem pro státní rozpočet stanovená registrační daň pro nová nebo nově registrovaná motorová vozidla (viz. výše v případě Rakouska). V ČR bych se zavedení této daně neobával, i když by jistě přinesla vítané finanční prostředky do státního rozpočtu, a to z toho důvod, že orgány EU se k této dani staví poměrně skepticky. Plánem je tak postupné zrušení této daně v horizontu pěti až deseti let neboť představuje především omezující prvek v prodeji automobilů v různých členských státech, kde se uplatňuje vedle daně z motorových vozidel, spolu s možností dvojího zdanění jednoho automobilu. Zůstat by pak měla jen daň z motorových vozidel se základem daně právě s ohledem na množství emisí CO<sub>2</sub><sup>119</sup>.

Ostatní v mé práci popsané daně a jejich dopady na provoz automobilů na pozemních komunikacích považuji za uspokojivé. To samé mohu říci i o poplatcích. Z oblasti poplatků se běžných motoristů v brzké době dotkne snad jen opětovné zvýšení dálniční známky pro vozidla nad 3,5 tuny (i od 3,5 tuny do 12 tun), ke kterému dojde k 1. lednu 2008 a cena by měla činit 1 000 Kč ročně neboť tento záměr Ministerstva dopravy vláda ČR již schválila. Správným krokem pak dle mého názoru bude v budoucnu i zavedení výkonového zpoplatnění vybraných úseků pozemních komunikací pro automobily s hmotností nad 3,5 tuny a následné rozšíření sítě výkonového zpoplatnění komunikací o silnice I. a nižších tříd. Do budoucna patrně dojde k zavedení výkonového zpoplatnění všech druhů automobilů. Samozřejmě to přinese zvýšené náklady na provoz automobilů, ale na druhou stranu lze očekávat i zvýšení příjmů pro Fond, a tím i potřebné prostředky na dobudování dálniční sítě a opravu stávající zanedbané silniční sítě, a to především silnic nižších tříd.

Důležité je také plně využívat možností čerpání prostředků na rozvoj dopravní infrastruktury z příslušných fondů EU.

---

<sup>119</sup> [www.europa.eu/scadplus/leg/en/ivb/l31004.htm](http://www.europa.eu/scadplus/leg/en/ivb/l31004.htm)



## **Příloha Státní rigorózní práce**

**Pokyn č. D - 270**

### **Rozhodnutí o snížení daně silniční**

Ministerstvo financí, podle § 17 odst. 1 a odst. 2 zákona č. 16/1993 Sb., o dani silniční, ve znění zákona č. 102/2004 Sb. (dále jen „zákon“), rozhodlo k žádostem poplatníků o snížení daně silniční z vozidel s největší povolenou hmotností alespoň 12 tun určených výlučně k přepravě nákladů, takto:

#### **Článek I.**

Poplatníkům daně silniční se snižuje příslušná roční sazba daně stanovená v § 6 zákona o 100%, jsou-li poplatníky organizační složky státu a státní fondy za předpokladu, že vozidla nepronajímají a fyzické osoby, které s vozidlem nepodnikají, nevyužívají jej při samostatné výdělečné činnosti nebo v přímé souvislosti s podnikáním (včetně pronájmu vozidla), ani vozidlo neprovozují pro cizí potřeby na základě povolení dopravního úřadu. Jsou-li poplatníky územní samosprávné celky (kraje, obce), zdravotnická zařízení, zařízení sociálních služeb, SOS dětské vesničky, obecně prospěšné společnosti, občanská sdružení zdravotně postižených, státem uznávané církve, knihovny, muzea, archivy, galerie, divadla nebo jiná kulturní zařízení, odborné školy nebo učiliště provozující autoškolu jako součást výuky, snižuje se příslušná roční sazba daně stanovená v § 6 zákona o 100% za podmínky, že neprovozují s vozidlem silniční nákladní dopravu pro cizí potřeby, ani jim není povolena tato živnost koncesní listinou, ani vozidlo nepronajímají.

#### **Článek II.**

1. Poplatníkům daně neuvedeným v článku I, kteří nejsou založeni za účelem podnikání a neprovozují silniční nákladní dopravu pro cizí potřeby, ani jim není povolena tato živnost koncesní listinou, ani vozidlo nepronajímají, se příslušná roční sazba daně včetně snížení, popřípadě zvýšení, podle § 6 zákona, snižuje o 80%; daň činí 20% příslušné roční sazby daně (po snížení a zvýšení, podle § 6 zákona), nejméně 7 200,- Kč.

2. Poplatníkům daně, jsou-li provozovateli autoškol a fyzickým osobám s příjmy z podnikání, které mohou vést daňovou evidenci podle § 7b zákona č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů, ve znění zákona č. 438/2003 Sb., za podmínky, že neprovozují silniční nákladní dopravu pro cizí potřeby, ani jim není povolena tato živnost koncesní listinou, ani vozidla nepronajímají, se snižuje příslušná roční sazba daně včetně snížení, popřípadě zvýšení podle § 6 zákona, o 70%;

daň činí 30% příslušné roční sazby daně (po snížení a zvýšení, podle § 6 zákona), nejméně 7 800,- Kč.

### Článek III.

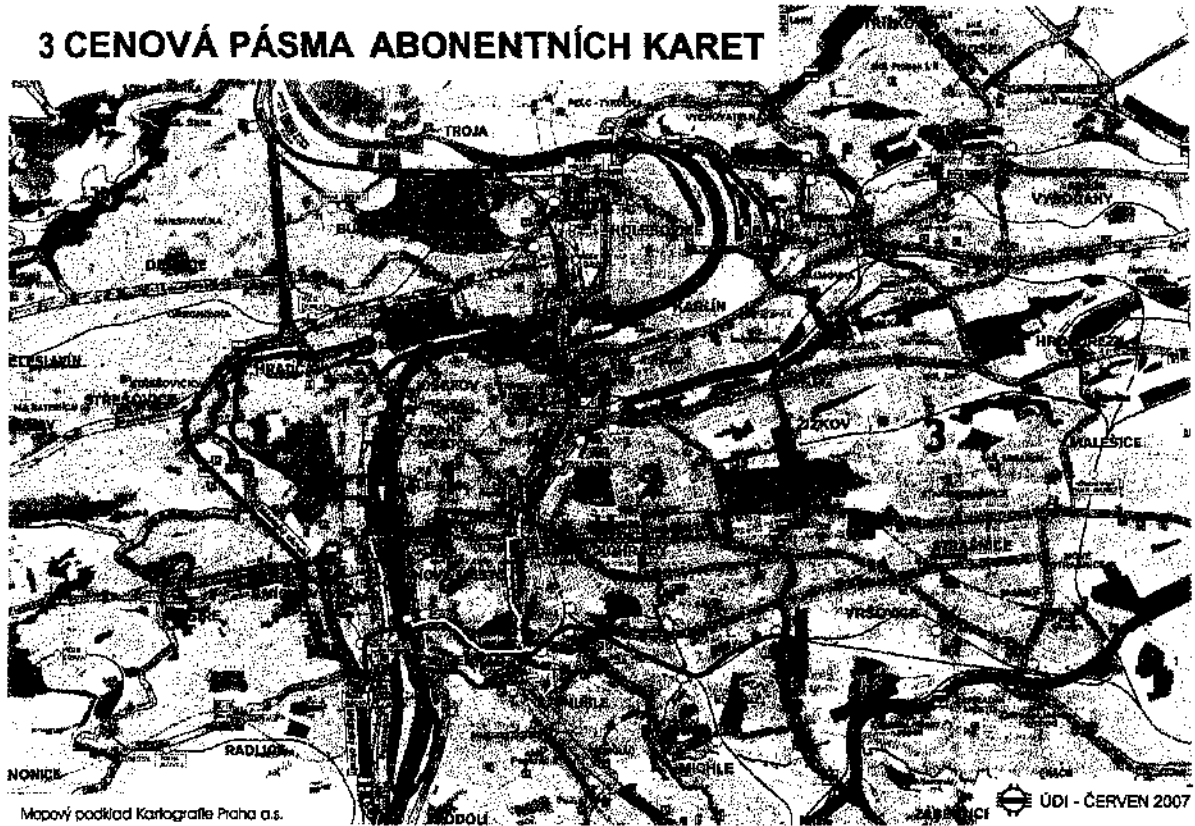
1. Poplatníci daně podle Čl. II platí zálohu na daň nejméně ve výši 70% roční daňové povinnosti stanovené tímto rozhodnutím nejpozději do 15. prosince zdaňovacího období.
2. Toto rozhodnutí se vztahuje na daň silniční počínaje zdaňovacím obdobím roku 2004.

#### Seznam dálnic a rychlostních silnic, jejichž užití podléhá zpoplatnění k 12. lednu 2007

označení	úsek	délka v km
D 1	Spořilov – Kojetín	246
D 2	Brn-jih – Lanžot-hranice SK	65
D 3	Chotoviny – Tábor-sever	6
D 5	Třebonice – Rozvadov-hranice D	149
D 8	Březiněves – Petrovice-hranice D	103
D 11	Počernice – Chlumeck n/C-východ	68
R 1	Horní Počernice – Ruzyně-jih	28
R 4	Jíloviště – Příbram-sever	32
R 6	Pavlov – Cheb-sever	33
R 7	Ruzyně-sever – Slaný-jih	15
R 10	Horní Počernice – Ohrazenice	71
R 35	Rychnov u/J – Lipník n/B	61
R 46	Vyškov-východ – Olomouc-Slavonín	39
R 48	Frydek – Dobrá	5
R 52	Modřice-jih – Pohořelice-jih	21
R 55	Otrokovice-sever – Otrokovice-východ	3
R 56	Hrabová – Místek	13
R 63	Bystřany – Řehlovice	7
ČR	celkem	965

## Mapa cenových pásem abonentních karet

### 3 CENOVÁ PÁSMÁ ABONENTNÍCH KARET



## Seznam literatury

- Bakeš, M. a kolektiv: Finanční právo. 4. aktualizované vydání. Praha, C. H. Beck 2006.
- Benda, Václav.: DPH při prodeji a používání osobních automobilů, PORADCE č. 3/2006.
- Běhounek, P. a kol: Automobil v daňovém systému ČR. 4. aktualizované vydání. Praha, LINDE 2002.
- Dvorský, V. Slovník národohospodářský, sociální a politický. Otakar Janáček, Praha, 1931.
- Fuksa, J. Slovník obchodně-technický, účetní a daňový. Ústřední svazek čsl. Průmyslníků. Praha. 1929.
- Hendrych, D. a kolektiv: Správní právo, Obecná část. 5. změněné a doplněné vydání. Praha, C. H. Beck, 2003.
- Madar, Z. a kol.: Slovník českého práva, LINDE 2002.
- Marková, H. Rozpočtové právo. 1. vydání. Praha, C. H. Beck, 2001.
- Ottův slovník naučný, Paseka a Argo, 1997.
- Radvan, M. Zdanění majetku v Evropě. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2007.
- Salačová, M.: Cestovní náhrady podle nového zákoníku práce. Praha: ASPI, a. s.
- Sedláková, E.: Pořízení, provoz a prodej automobilu z hlediska daně z příjmu, PORADCE č. 4/2007.
- Deset let ČSR 1918-1927, Státní tiskárna, Praha 1928.
- Kol. autorů, Slovník veřejného práva československého, svazek I, POLIGRAFIA, Brno, 1929.
- Finanční zpravodaj č. 9-10, 2004
- Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 18. 5. 2006, č. j. 2 Afs 102/2005-67,  
[www.asfinag.at](http://www.asfinag.at)  
[www.env.cz](http://www.env.cz)  
[www.europa.eu](http://www.europa.eu)  
[www.koop.cz](http://www.koop.cz)  
[www.mdcr.cz](http://www.mdcr.cz)  
[www.mesto-praha.cz](http://www.mesto-praha.cz)  
[www.mfer.cz](http://www.mfer.cz)  
[www.pravda.sk](http://www.pravda.sk)

[www.premid.cz](http://www.premid.cz)

[www.statistics.sk](http://www.statistics.sk)

[www.toll-collect.de](http://www.toll-collect.de)

[www.videomaut.at](http://www.videomaut.at)

[www.zpravy.idnes.cz](http://www.zpravy.idnes.cz)