

Univerzita Karlova v Praze
Právnická fakulta

Štěpánka Tykalová

SILNIČNÍ DAŇ A JEJÍ PRÁVNÍ ÚPRAVA

Diplomová práce

Vedoucí diplomové práce: prof. JUDr. Marie Karfíková, CSc.

Katedra finančního práva a finanční vědy

Datum vypracování práce (uzavření rukopisu): 26. 11. 2012

Čestné prohlášení

„Prohlašuji, že jsem předkládanou diplomovou práci vypracovala samostatně, všechny použité prameny a literatura byly řádně citovány a práce nebyla využita k získání jiného nebo stejného titulu.“

V Praze dne 28. 11. 2012

Štěpánka Tykalová

Poděkování

Na tomto místě bych ráda poděkovala prof. JUDr. Marii Karfíkové, CSc. za její ochotu, cenné rady a pomoc při vedení mé diplomové práce.

Obsah:

Úvod.....	1
1. Obecné otázky týkající se daně silniční.....	3
1.1 Postavení daně silniční v daňové soustavě České republiky	3
1.2 Význam a charakteristika daně silniční	4
1.3 Právní úprava daně silniční v České republice a v rámci Evropské unie	6
1.4 Historický vývoj a přehled novelizací daně silniční v České republice	9
2. Konstrukce daně podle platné právní úpravy	19
2.1 Subjekt daně.....	19
2.2 Předmět daně.....	23
2.3 Osvobození od daně.....	26
2.4 Základ daně.....	28
2.5 Sazba daně	29
2.6 Sleva na dani	32
2.7 Splatnost daně	33
3. Správa daně.....	35
3.1 Daňová povinnost	35
3.1.1 Vznik daňové povinnosti	35
3.1.2 Zánik daňové povinnosti.....	36
3.1.3 Zdaňovací období	37
3.1.4 Platba daně.....	37
3.2 Daňové přiznání	37
4. Výpočty daňové povinnosti u daně silniční.....	40
4.1 Příklad první	40
4.2 Příklad druhý.....	40
4.3 Příklad třetí	40
4.4 Příklad čtvrtý.....	41
4.5 Příklad pátý	41
4.6 Příklad šestý	42
4.7 Příklad sedmý	42
5. Komparace české právní úpravy se slovenskou a německou právní úpravou daně silniční.....	44
5.1 Slovenská právní úprava daně silniční.....	44
5.1.1 Subjekt daně.....	45
5.1.2 Předmět daně.....	45
5.1.3 Osvobození od daně.....	46
5.1.4 Základ daně.....	46
5.1.5 Sazba daně	46
5.1.6 Sleva na dani	46
5.1.7 Splatnost daně	47
5.2 Německá právní úprava daně silniční.....	47
5.2.1 Subjekt daně.....	48
5.2.2 Předmět daně.....	48
5.2.3 Osvobození od daně.....	48
5.2.4 Základ daně.....	49
5.2.5 Sazba daně	50

5.2.6 Sleva na dani	50
5.2.7 Splatnost daně	51
Závěr	53
Resümee	57
Seznam použitých zkratek	59
Použitá literatura	60
Monografie.....	60
Odborné články.....	61
Vysokoškolské kvalifikační práce	61
Právní předpisy a ratifikované mezinárodní smlouvy	62
Právní akty Evropské unie	64
Materiály státních institucí.....	65
Judikatura České republiky.....	67
Judikatura nadstátních soudních institucí	67
Internetové zdroje	67
Příloha: Sazba daně silniční	69
Abstrakt.....	72
Abstract	74
Klíčová slova	76
Key words	76
Název práce v anglickém jazyce.....	76

Úvod

V době, kdy jsem stála před rozhodnutím, jaké téma své diplomové práce zvolit, jsem bez dlouhého přemýšlení vybrala „Silniční daň a její právní úprava“. K volbě této problematiky mě přivedl fakt, že daně jsou stále aktuální, velice důležité. Prostřednictvím své práce jsem chtěla čtenáře seznámit se silniční daní, která v naší zemi existuje.

V současné době dochází velmi často ke změnám finančních norem. Jsou to právě normy finančního práva, které jsou nejúžeji spjaty s ekonomikou a na nichž se každá ekonomická změna bezprostředně projevívá.

Ostatně ekonom v jisté míře je každý z nás a každý z nás také část svého důchodu odevzdává státu prostřednictvím daní. Proto by nás mělo zajímat, jak jsou daně konstruovány a z čeho se platí. Například znalost pravidel pro povinnost podávat daňová přiznání a lhůt pro jejich podání nám mohou ušetřit nejednu nepříjemnou chvíli a také naši peněženku.

Daňové právo a daňová soustava jsou nedílnou součástí finančního práva. Finanční právo upravuje právní vztahy, jejichž objektem jsou peníze či peněžité plnění a jejichž subjekty stojí v nerovnoprávném postavení. Jedná se o vztahy mocensko-majetkové, tedy veřejnoprávní, vyjádřené v peněžní formě. Normami finančního práva jsou upravovány vztahy rozpočtové, daňové, celní či poplatkové, ale také vztahy měnové, devizové nebo vztahy vznikající v souvislosti s operacemi na kapitálových či peněžních trzích. Tato různorodost se odráží i ve velkém množství právních norem.¹

Z důvodu časté nepřehlednosti daňových zákonů, jsem se snažila vypracovat souhrnnou právní úpravu silniční daně, a vytvořit tak lepší přehlednost této daně, aby se čtenář mohl v této problematice lépe orientovat. Cílem mé práce je tedy představit právní úpravu silniční daně, odhalit její silné a slabé stránky, poukázat na některé významné instituty, srovnat českou, slovenskou a německou úpravu daně a inspirovat tak k zefektivnění české právní úpravy.

Diplomová práce se člení do pěti kapitol. První z nich má za úkol nastínit problematiku silniční daně a vytvořit tak základ pro další části. Tato kapitola se zabývá

¹ Srov. BAKEŠ, Milan; KARFÍKOVÁ, Marie; KOTÁB, Petr aj. *Finanční právo*. 6. upravené vyd. Praha: C. H. Beck, 2012, str. 12-17.

základními otázkami týkající se silniční daně. Zaměřila jsem se především na její význam, charakteristiku a postavení v rámci České republiky. Důležitou součástí je i historie a přehled změn zákona o dani silniční. Stejně tak je v této kapitole představena právní úprava v Evropské unii, jako shrnutí právních předpisů, mezinárodních smluv a nařízení orgánů státní správy v naší zemi.

Ve druhé kapitole jsem zpracovala úpravu silniční daně s ohledem na prvky právní konstrukce, tedy její předmět zdanění, sazby daně, osobu poplatníka, osvobození od daně a související pojmy. Tyto pojmy by měl znát každý daňový právník, ekonom i běžný člověk. Do této části jsem zařadila i diagram, který umožní se v textu lépe orientovat a osvojené znalosti logicky začleňovat.

Třetí kapitola zahrnuje tematiku správy daně. Každý by měl vědět, kdo je příslušným správcem daně u konkrétní daňové povinnosti, kdy vzniká a zaniká daňová povinnost poplatníka a také jak vyplnit daňové přiznání. Tyto tři kapitoly bych označila jako teoretickou část mé diplomové práce.

Do praktické části, tím mám na mysli čtvrtou kapitolu, jsem zahrnula názorné výpočty daňové povinnosti, aby měl čtenář přehled, jak se daň vypočte a aby nedocházelo k chybným výpočtům daňové povinnosti a k chybným podáním daňových přiznání.

Součástí praktické části je i porovnání silniční daně s právní úpravou našich sousedních států, o čemž pojednává pátá kapitola. Ve své práci jsem se zaměřila na úpravu silniční daně na Slovensku a v Německu.

Zpracovala jsem také vybraná rozhodnutí soudů ve věci silniční daně. Praxe potvrzuje, že život daňového poplatníka přináší různé situace a že je dobré seznámit se s právním názorem jednotlivých soudů na jejich hodnocení.

Diplomová práce je zpracována podle právní úpravy účinné ke dni 26. listopadu 2012.

1. Obecné otázky týkající se daně silniční

V této kapitole se zaměřím na základní otázky týkající se daně silniční, ke kterým bych přiřadila postavení daně, její význam a charakteristiku. Neméně významnou otázkou je rovněž historie a řada změn daně silniční. Zpracuji také právní úpravu daně silniční v České republice a v rámci Evropské unie.

1.1 Postavení daně silniční v daňové soustavě České republiky

Nejprve se budu krátce zabývat pojmem „daň“. Daň tvoří nejvýznamnější příjem státního rozpočtu České republiky, neboť představují přibližně polovinu jeho příjmů.² Daň jsou platební povinnosti, kterou stát stanoví zákonem k získání příjmů pro úhradu celospolečenských potřeb, tj. pro veřejný rozpočet, aniž přitom poskytuje zdaňovaným subjektům rovnocenné protiplnění. Tato skutečnost se nazývá nenávratnost daní na rozdíl od poplatků, které se platí jako částečná úhrada nákladů spojených s činnostmi státních orgánů nebo za oprávnění poskytovaná poplatníkovi. Daň je také možno specifikovat jako neekvivalentní platbu, neboť proti této úhradě není žádné konkrétní plnění z veřejného rozpočtu. Takto vymezuje pojem „daň“ teorie finančního práva.³ Daň spolu s poplatky tvoří daňovou a poplatkovou soustavu státu.

Základním předpisem pro správu všech na našem území vybíraných daní je zákon č. 280/2009 Sb., daňový řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „daňový řád“, popř. „DŘ“). Dle platných právních norem je naše daňová soustava tvořena daněmi přímými a daněmi nepřímými.

Přímé daně zdaňují příjem při jeho vzniku, zde není možnost převodu daňové povinnosti na jiný subjekt. Přímé daně se rozlišují na daně majetkového typu a daně důchodového typu. K přímým daním se řadí daň z příjmů fyzických osob a daň z příjmů právnických osob, upravené zákonem č. 586/1992 Sb., o dani z příjmů, ve znění pozdějších předpisů. Dále se sem řadí daň z nemovitostí, kterou upravuje zákon č. 338/1992 Sb., o dani z nemovitostí, ve znění pozdějších předpisů a tzv. převodní daně,

² Srov. Příloha č. 2 zákona č. 455/2011 Sb., o státním rozpočtu České republiky na rok 2012. Dostupná také z [www: <http://portal.gov.cz/app/zakony/zakonPar.jsp?idBiblio=76083&fulltext=&nr=455~2F2011&part=&name=&rpp=15#local-content>](http://portal.gov.cz/app/zakony/zakonPar.jsp?idBiblio=76083&fulltext=&nr=455~2F2011&part=&name=&rpp=15#local-content).

³ BAKEŠ, Milan; KARFÍKOVÁ, Marie; KOTÁB, Petr aj. *Finanční právo*. 6. upravené vyd. Praha: C. H. Beck, 2012, str. 154.

kteře tvořĩ daň dědická, daň darovací a daň z převodu nemovitostí. Tyto daně jsou upraveny zákonem č. 357/1992 Sb., o dani dědické, dani darovací a dani z převodu nemovitostí, ve znění pozdějších předpisů. Mezi přímé daně se řadí i daň silniční. Její platnou právní úpravu obsahuje zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o dani silniční“, popř. „ZDS“).

Daně nepřímé jsou spojeny s příjmem při jeho spotřebě, platí je plátce za poplatníka a plynou do státního rozpočtu. Nepřímé daně jsou hrazeny výrobcí nebo prodejci z objemu své produkce nebo svých prodejů. K nepřímým daním v naší daňové soustavě patří daň z přidané hodnoty, upravena zákonem č. 235/2004 Sb., o dani z přidané hodnoty, ve znění pozdějších předpisů. Dále pak daně spotřební – zákon č. 353/2003 Sb., o spotřebních daních, ve znění pozdějších předpisů. K daním spotřebním patří daň z minerálních olejů, daň z lihu, daň z piva, daň z vína a meziproductů, daň z tabákových výrobků. Tzv. daně energetické – zákon č. 261/2007 Sb., o stabilizaci veřejných rozpočtů, ve znění pozdějších předpisů. Sem se řadí daň ze zemního plynu a některých dalších plynů, daň z pevných paliv a daň z elektřiny.⁴

1.2 Význam a charakteristika daně silniční

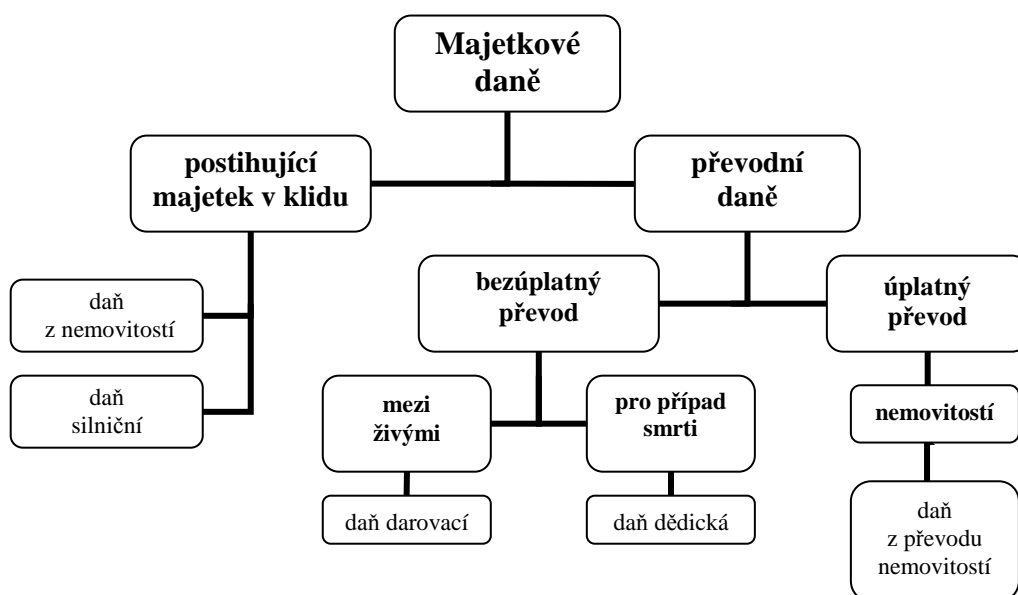
Obecně mohu říci, že význam zdanění motorových vozidel je poměrně široký. Za základní význam považuji ten fiskální, neboť zabezpečuje příjmy veřejných rozpočtů. Zároveň se silniční daň považuje za tzv. environmentální nástroj. Tento nástroj lze spatřovat ve zvýhodňování novějších a životní prostředí méně zatěžujících vozidel, což může vést k vyřazování technicky starších vozidel a k obměně vozového parku. Nevýhodou zastaralých vozidel je jejich negativní dopad na životní prostředí, což je důvodem ke zvýšení sazby daně u vozidel registrovaných do 31. prosince 1989. V České republice jsou zvýhodňována vozidla s ekologickým či elektrickým pohonem.

Charakteristickým znakem daně silniční je, že dani podléhají až na nákladní vozidla pouze vozidla sloužící k podnikatelské činnosti. Vozidla sloužící výhradně pro osobní potřebu jsou z daňové povinnosti vyjmuta.⁵ V teorii existují názory o charakteru

⁴ Srov. POHOŘSKÁ, Veronika. *Právní úprava daně z přidané hodnoty*. Praha, 2012. str. 172. Rigorózní práce. Univerzita Karlova, Právnická fakulta, Katedra finančního práva a finanční vědy. Vedoucí práce Marie Karfíková.

⁵ BAKEŠ, Milan; KARFÍKOVÁ, Marie; KOTÁB, Petr aj. *Finanční právo*. 6. upravené vyd. Praha: C. H. Beck, 2012, str. 241.

silniční daň jako o dani inklinující k daním spotřebním. Vycházejí z toho, že podle zákona o dani silniční je označována jako daň postihující používání pozemních komunikací silničními vozidly.⁶ Vzhledem k tomu, že předmětem zdanění je držba vozidla používaného k podnikání, řadí se silniční daň k daním přímým, tj. k daním majetkového typu. Výnos majetkových daní je dlouhodobě stabilní, i když poněkud nízký.⁷ Majetkové daně zdaňující vlastnictví, držbu majetku se každoročně opakují za podmínek, že existují skutečnosti prokazující daňovou povinnost (například silniční daň). Naproti tomu u majetkové daně zdaňující bezplatné nabytí majetku nebo prodej majetku vzniká daňová povinnost jednorázově.⁸ Mezi daně majetkového typu se řadí daň z nemovitostí, daň dědická, darovací a z převodu nemovitostí a daň silniční, která má zvláštní postavení mezi daní majetkového typu a daní z činnosti (viz diagram).



Obrázek č. 1 Dělení daní majetkového typu

Podle úvodního ustanovení ZDS, které však bylo zrušeno novelou č. 207/2002 Sb., měla daň za účel zdanit užívání pozemních komunikací v České republice

⁶ PEKOVÁ, Jitka. *Majetkové daně v daňové soustavě České republiky*. 1. vyd. Praha: CODEX Bohemia, s. r. o., 1997, str. 117.

⁷ Přehled příjmů a výdajů Státního fondu dopravní infrastruktury. Dostupný také z [www.<http://www.sfdi.cz/CZ/pdf/2012_vz2011.pdf>](http://www.sfdi.cz/CZ/pdf/2012_vz2011.pdf).

⁸ Srov. PEKOVÁ, Jitka. *Majetkové daně v daňové soustavě České republiky*. 1. vyd. Praha: CODEX Bohemia, s. r. o., 1997, str. 32.

silničními motorovými vozidly. Byla chápána jako určitý povinný příspěvek držitelů těchto vozidel na financování silniční sítě, její údržbu, opravy, rekonstrukce a výstavbu, přičemž se sledovalo, aby výše příspěvku byla odstupňována podle vlivu jednotlivých druhů vozidel na opotřebení vozovky. Nejnížší zdanění se proto uplatňovalo u osobních automobilů a nejvyšší u těžkých nákladních vozidel. Výnos silniční daně plynul jako daňový příjem do státního rozpočtu a mohl být použit na krytí jakékoliv státní potřeby dle schváleného státního rozpočtu na příslušný rozpočtový rok. Situace se změnila s vytvořením Státního fondu dopravní infrastruktury, kdy od roku 2000 celý výnos daně plyne jako příjem související s financováním silnic, dálnic a jiných dopravních cest do tohoto fondu.⁹

„Státní fond dopravní infrastruktury je právnickou osobou podřízenou Ministerstvu dopravy a spojů České republiky“¹⁰ (dále jen „MD“). Tento mimorozpočtový fond používá své příjmy ve prospěch rozvoje, výstavby, modernizace a údržby dopravních staveb (tj. silnice, dálnice, železnice a vodní cesty).¹¹ Mezi příjmy fondu patří převody výnosů silniční daně, převody podílu z výnosu spotřební daně z uhlovodíkových paliv a maziv a výnosů z poplatků za použití vybraných druhů dálnic.¹² Zůstatky příjmů Fondu se na konci každého kalendářního roku převádějí do kalendářního roku následujícího.

1.3 Právní úprava daně silniční v České republice a v rámci Evropské unie

Na ústavní úrovni upravuje otázku daní Listina základních práv a svobod, která v článku 11 odst. 5 Usnesení předsednictva České národní rady č. 2/1993 Sb., o vyhlášení Listiny základních práv a svobod jako součástí ústavního pořádku České republiky (dále jen „Listina základních práv a svobod“, popř. „LZPS“) stanoví, že daně

⁹ BAKEŠ, Milan; KARFÍKOVÁ, Marie; KOTÁB, Petr aj. *Finanční právo*. 6. upravené vyd. Praha: C. H. Beck, 2012, str. 241.

¹⁰ § 1 odst. 2 zákona č. 104/2000 Sb., o státním fondu dopravní infrastruktury a o změně zákona č. 171/1991 Sb., o působnosti orgánů České republiky ve věcech převodů majetku státu na jiné osoby a o Fondu národního majetku České republiky, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o Státním fondu dopravní infrastruktury“, popř. „SFDI“).

¹¹ Srov. § 2 odst. 1 písm. a) až k) SFDI. Dostupný také z [www: <http://www.sfdi.cz/CZ/zakon-o-sfdi.php>](http://www.sfdi.cz/CZ/zakon-o-sfdi.php).

¹² Srov. § 4 odst. 1 písm. a) až k) SFDI. Dostupný také z [www: <http://www.sfdi.cz/CZ/zakon-o-sfdi.php>](http://www.sfdi.cz/CZ/zakon-o-sfdi.php).

a poplatky lze ukládat jen na základě zákona. Tento článek zakotvuje zásadu „*nullum tributum sine lege*“,“¹³ neboli možnost výběru daní a poplatků pouze na základě zákona, nikoliv na základě jiného právního předpisu. Jakékoliv uložení daňové povinnosti nižším právním předpisem by tedy bylo v rozporu s ústavním pořádkem. Daný institut lze označit jako výhrada zákona. „*Jedná se o základní princip, kterým by měl být zákonodárce veden při tvorbě daňového práva. Daně a poplatky představují významnou pravomoc státní moci omezovat vlastnictví a zasahovat do velikosti soukromého majetku osob a je třeba, aby zákonodárce při ukládání daní podložil své rozhodnutí objektivními a racionálními kritérii.*“¹⁴ Samotné zdanění nelze však považovat v žádném případě za zásah do vlastnictví ani základních práv, proto osvobození, které zákon umožňuje, nelze vykládat jako ochrana vlastnického práva, ale jde především o vyjádření hospodářsko-politického zájmu ze strany státu týkající se sociální podpory či podpory rozvoje podnikání, tedy cíle zcela jistě legitimního.¹⁵

Na právní úpravu silniční daně v ZDS navazuje zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění zákona č. 307/1999 Sb. (dále jen „zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích“, popř. „ZPP“), ve kterém je obsažen výklad některých souvisejících pojmů¹⁶ a vyhláška č. 243/2001 Sb., o registraci vozidel, upravující způsob vedení registru silničních motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, podrobnosti o údajích zapisovaných do registru a způsob vyznačování změn v registru silničních vozidel a dále obsahuje vzor technického průkazu vozidla, vzor osvědčení o registraci vozidla, postup v případě ztráty či zničení technického průkazu či osvědčení o registraci vozidla.¹⁷ Procesní úpravu obsahuje DŘ

¹³ PETRŮ, Hana. *Komparace místních daní v ČR a v Itálii*. Brno, 2011. str. 87. Diplomová práce. Masarykova univerzita, Právnická fakulta, Katedra finančního práva a národního hospodářství. Vedoucí práce Michal Radvan. Dostupná také z [www: <http://is.muni.cz/th/210434/pravf_m/>](http://is.muni.cz/th/210434/pravf_m/).

¹⁴ PETRŮ, Hana. *Komparace místních daní v ČR a v Itálii*. Brno, 2011. str. 87. Diplomová práce. Masarykova univerzita, Právnická fakulta, Katedra finančního práva a národního hospodářství. Vedoucí práce Michal Radvan. Dostupná také z [www: <http://is.muni.cz/th/210434/pravf_m/>](http://is.muni.cz/th/210434/pravf_m/).

¹⁵ Nález Ústavního soudu ČR ze dne 23. června 2004, sp. zn. II ÚS 644/02. In *Sbírka nálezů a usnesení České republiky*. 2004, N 85/33 SbNU 321.

¹⁶ Srov. BAKEŠ, Milan; KARFÍKOVÁ, Marie; KOTÁB, Petr aj. *Finanční právo*. 6. upravené vyd. Praha: C. H. Beck, 2012, str. 241.

¹⁷ Srov. § 1 písm. a) až g) vyhlášky MD č. 243/2001 Sb., o registraci vozidel, ve znění pozdějších předpisů.

s účinností od 1. ledna 2011. Nahradil tak původní zákon č. 337/1992 Sb., o správě daní a poplatků.

K mezinárodním smlouvám v této oblasti patří zejména mezinárodní smlouvy o zamezení dvojího zdanění v oboru daní z příjmu a z majetku, uzavřené celkem s 82 státy celého světa.¹⁸ Cílem těchto mezinárodních smluv je zamezit dvojímu zdanění a zabránit daňovému úniku v oblasti daní z příjmu a z majetku. Vyhlášené mezinárodní smlouvy, ratifikované a schválené Parlamentem České republiky, jsou součástí právního řádu. Jsou tedy obecně závazné. V případě rozporu se zákonem se upřednostňuje použití mezinárodní smlouvy.

Nedílnou součástí daňové praxe jsou zajisté pokyny Ministerstva financí, známé dle svého označení jako pokyny řady D. Jedná se o zdroje, které obsahují podrobná a propracovaná pravidla v oblasti daní. Nejsou však obecně závazná, nemohou tedy zakládat práva a povinnosti. Ministerstvo financí (dále jen „MF“) je vydává ke sjednocení interpretace zákonů pro územní finanční orgány, pro které jsou tyto pokyny závazné jako interní normativní instrukce.¹⁹ MF vydalo hned několik pokynů řady D, týkající se silniční daně, a to v letech 1993 – 1996, dále pak v letech 2001, 2002 a konečně i v roce 2004.²⁰ Většina pokynů se dotýká snížení či prominutí daně, placení daně a osvobození od daně.

V rámci evropského kontinentu je třeba uvést směrnici Rady č. 92/106/EHS ze dne 7. prosince 1992, o zavedení společných pravidel pro určité druhy kombinované přepravy zboží mezi členskými státy. Tato směrnice nahradila dříve platnou směrnicí Rady č. 75/130/EHS ze dne 17. února 1975, o stanovení společných pravidel pro určité druhy kombinované přepravy zboží mezi členskými státy. Důvodem přijetí této směrnice byla snaha odstranit rostoucí problémy ohledně přetížení silnic, znečištění a nadměrného zatížení životního prostředí a zajištění bezpečnosti silničního provozu.

Druhou významnou směrnicí Evropského parlamentu a Rady byla směrnice ze

¹⁸ Mezinárodní smlouvy o zamezení dvojího zdanění, uzavřené mezi Českou republikou a jednotlivými smluvními státy. Dostupné také z [www: <http://www.mfcr.cz/cps/rde/xchg/mfcr/xsl/prehled_smluv_3762.html>](http://www.mfcr.cz/cps/rde/xchg/mfcr/xsl/prehled_smluv_3762.html).

¹⁹ CEMPER, Luboš. *Daňová kontrola z pohledu finančních úřadů*. Brno, 2009. str. 56. Bakalářská práce. Masarykova univerzita, Právnická fakulta, Katedra finančního práva a národního hospodářství. Vedoucí práce Dana Šramková. Dostupná také z [www: <http://is.muni.cz/th/171026/pravf_b/Danova_kontrola_z_pohledu_financnich_uradu.pdf>](http://is.muni.cz/th/171026/pravf_b/Danova_kontrola_z_pohledu_financnich_uradu.pdf).

²⁰ Pokyny řady D pro oblast silniční daně. Dostupné také z [www: <http://cds.mfcr.cz/cps/rde/xchg/cds/xsl/309.html?year=0<>](http://cds.mfcr.cz/cps/rde/xchg/cds/xsl/309.html?year=0<>).

dne 17. června 1999 č. 1999/62/ES, o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly. Příčinou přijetí této směrnice byla snaha o ochranu hospodářské soutěže mezi dopravci v členských státech, snaha o harmonizaci poplatkového systému, stanovení jednotných sazeb a podpora ekologicky méně náročných vozidel. Tato směrnice se týkala pouze těžkých nákladních vozidel.

Značný význam měla také směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2006/38/ES ze dne 17. května 2006, kterou se mění směrnice č. 1999/62/ES. Důvodem přijetí této směrnice bylo zamezení narušování hospodářské soutěže mezi dopravci v členských státech, zajištění fungování vnitřního trhu a dosažení harmonizace v oblasti hrazení nákladů na pozemní komunikace dopravci.

Došlo k zavedení mýtného, tj. částky, která se platí za jízdu vozidla po určitém úseku pozemní komunikace. Dle mého názoru je jeho účelem řešit rostoucí objem dopravy a tedy i rostoucí míru hluku, znečištění a opotřebení a podporovat vhodnější způsoby dopravy, které jsou šetrnější k životnímu prostředí.

Úprava silniční daně se zařazuje do oblasti daňového práva. Daňové právo a daňová soustava je nedílnou součástí práva finančního, tedy práva veřejného.

1.4 Historický vývoj a přehled novelizací daně silniční v České republice

Součástí daňové soustavy se s účinností od 1. ledna 1993 stala i daň silniční. Účelem této daně je zdanění užívání pozemních komunikací silničními motorovými vozidly na území České republiky. Jejím záměrem je výběr jakéhosi příspěvku na opravu, obnovu a údržbu silniční sítě. Daňová soustava před rokem 1993 tuto daň nezahrnovala. Byla však vybírána obdobná daň, nazývaná daň z motorových vozidel. Od roku 1993 byl ZDS nesčetněkrát novelizován, přičemž se více či méně jednalo o kosmetické úpravy z důvodu upřesnění jednotlivých ustanovení zákona. V této kapitole se zaměřím pouze na nejvýznamnější z těchto změn.

Daň z motorových vozidel byla zavedena 1. července 1964, a to vzhledem ke značnému snížení ceny benzínu. Dani podléhala všechna silniční motorová vozidla, vyjma vozidel státních hospodářských a rozpočtových organizací, vozidel s motorem do obsahu 50 cm³, nákladních a jiných užitkových vozidel poháněných dieselovým motorem. Sazby daně byly stanoveny dle velikosti obsahu válců a pohybovaly se u motocyklů v rozmezí od 150 do 400 Kčs a u automobilů v rozmezí od 700 do 1 600

Kčs. Poplatníkem daně byl držitel vozidla zapsaný v technickém průkazu. Dále rovněž společenské organizace, zemědělská družstva a ostatní družstevní organizace, s výjimkou výrobních a spotřebních družstev, které podléhaly odvodu z motorových vozidel.

Odvody z motorových vozidel byly zavedeny v roce 1968. Týkaly se především státních hospodářských organizací. Odvodové povinnosti nepodléhaly ty státní hospodářské organizace, které byly poplatníky zemědělské daně z důchodů. Výnos odvodů plynul nejprve do státního silničního fondu, který existoval od roku 1968. Tento fond sloužil k zajištění výstavby dálnic a modernizaci vybrané silniční sítě. Ke zrušení daně z motorových vozidel došlo k 1. dubnu 1974 a odvody z motorových vozidel pak byly zrušeny k 1. lednu 1978.²¹

Česká národní rada schválila dne 21. prosince 1992 ZDS, který nahradil zákon č. 339/1992 Sb., o dani silniční, ještě před nabytím jeho účinnosti. V průběhu roku byla přijata vyhláška č. 70/1993 Sb., kterou se provádí ZDS. Poslanecká sněmovna Parlamentu České republiky projednala a schválila na svém zasedání novelu ZDS, která byla ve Sbírce publikována pod č. 302/1993 Sb.²² Uvedená novela měla upřesnit jednotlivá ustanovení jako prevenci před nesprávným výkladem, mimo jiné rušila též prováděcí vyhlášku č. 70/1993 Sb., a dále ustanovení § 94 a § 95 zákona č. 337/1992 Sb., o správě daní a poplatků, ve znění pozdějších předpisů, která se dotýkala otázek daňového přiznání k silniční dani a vyměření daně; zaměřila se také na dosavadní postup platby daně.²³

Zákon č. 243/1994 Sb., kterým se mění a doplňuje ZDS stanovil několik změn. Hlavní změny se týkaly zjednodušení placení záloh na daň v průběhu zdaňovacího období, rozšíření oblasti osvobození vozidel poruchové služby plynárenských zařízení i o vozidla poruchové služby elektrorozvodných zařízení vybavená zvláštními výstražnými světly. Dle mého názoru důvodem této změny byl podobný charakter využití vozidel. Navrženo bylo také prodloužení nároku na osvobození vozidel na elektrický pohon až do konce roku 1996.

²¹ Srov. KARFÍKOVÁ, Marie. Silniční daň a její právní úprava. *Právo a podnikání*. 1994, č. 3, str. 29.

²² Srov. KARFÍKOVÁ, Marie. Silniční daň a její právní úprava. *Právo a podnikání*. 1994, č. 3, str. 29.

²³ Srov. Důvodová zpráva ze dne 20. října 1993 k zákonu č. 302/1993 Sb., kterým se mění a doplňuje ZDS, zákon České národní rady č. 337/1992 Sb., o správě daní a poplatků, ve znění zákona České národní rady č. 35/1993 Sb. a zákona č. 157/1993 Sb. a zákon č. 212/1992 Sb., o soustavě daní. Dostupná také z [www: <http://www.psp.cz/eknih/1993ps/tisky/t0622_00.htm>](http://www.psp.cz/eknih/1993ps/tisky/t0622_00.htm).

Zákonem č. 143/1996 Sb. došlo ke změně ZDS hlavně v oblasti snížení roční sazby daně u vozidel používaných v zemědělské výrobě a uvedení dané problematiky do souladu s předpisy platnými v oblasti silniční dopravy a rozšíření skupiny vozidel od daně osvobozených o vozidla zabezpečující linkovou osobní vnitrostátní dopravu. Cílem úpravy bylo vymezit jednoznačně skupinu vozidel používaných v zemědělské výrobě, u které se snižovala sazba daně o 25 %, upřesnění definice pojmu „kombinované dopravy“²⁴ pro účely ZDS, prodloužení osvobození vozidel, které splňovaly emisní limity stanovené předpisy EURO 2²⁵ do 31. prosince 1998. Právní úprava Evropského společenství, tím mám na mysli Směrnicí 1999/62/ES se promítla i do novely ZDS. Obsahem bylo rozšíření předmětu daně o vozidla těžší než 12 tun určená k přepravě nákladů.

Zákon č. 61/1998 Sb. novelizoval ZDS z podnětu MD v říjnu roku 1996. MD upozornilo na důsledky právní úpravy obsažené v zákoně č. 38/1995 Sb., o technických podmínkách provozu silničních vozidel na pozemních komunikacích, taktéž v prováděcí vyhlášce k zákonu č. 102/1995 Sb. Ustanovení týkající se předmětu daně znamenalo daňové znevýhodnění pro tahače, proto MF stanovilo pro tahače jako základ daně celkovou hmotnost. Speciální pásové automobily měly být řazeny k vozům, která dani nepodléhají.

Zákon č. 303/2000 Sb. byl zaměřen na ekologické a tím i k životnímu prostředí šetrnější dopravní techniky. Návrh zákona upřednostňoval ekologický standard vozidel EURO 2²⁶ a standard EURO 3²⁷, který byl schválen Evropským Parlamentem v listopadu roku 1999. Bylo navrženo zvýhodnění sazby o 25 % u vozidel EURO 2 a dokonce až o 50 % u vozidel EURO 3. Dále měla být vozidla na elektrický pohon, sněžné skútry a vozidla se čtyřmi koly od 1. ledna 2000 osvobozena natrvalo. Dle mého názoru bylo cílem motivovat k obnově staršího vozového parku za moderní a

²⁴ Kombinovaná doprava je přeprava s minimálním podílem přepravy po silničních komunikacích. Přeprava probíhá převážně po železnici nebo na vodě. Tento pojem dostupný také z [www: <http://cs.wikipedia.org/wiki/Kombinovan%C3%A1_doprava>](http://cs.wikipedia.org/wiki/Kombinovan%C3%A1_doprava).

²⁵ Pojem EURO a přehled limitů jednotlivých emisních norem dostupný také z [www: <http://cs.autolexicon.net/articles/emisni-norma-euro/>](http://cs.autolexicon.net/articles/emisni-norma-euro/).

²⁶ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 94/12/ES ze dne 23. března 1994, o opatřeních proti znečištění ovzduší emisemi z motorových vozidel a o změně směrnice 70/220/EHS. Dostupná také z [www: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31994L0012:CS:HTML>](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31994L0012:CS:HTML).

²⁷ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 98/69/ES ze dne 13. října 1998, o opatřeních proti znečištění ovzduší emisemi z motorových vozidel a o změně směrnice 70/220/EHS. Dostupná také z [www: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31998L0069:CS:HTML>](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31998L0069:CS:HTML). Emisní limity EURO dostupné také z [www: <http://www.sdruzeni-sova.cz/tabulka.pdf>](http://www.sdruzeni-sova.cz/tabulka.pdf).

k životnímu prostředí šetrnější dopravní prostředky splňující nejnáročnější ekologické požadavky.

MD se pokoušelo vytvořit novelizaci ZDS na zvýšení sazeb daně o 15 % pro vozidla ekologicky náročná na životní prostředí, tím mám na mysli vozidla vyrobená do 31. prosince 1989. A dále snížení sazeb o 50 % pro vozidla splňující normu EURO 2 a pro vozidla splňující normu EURO 3 až o 100 % a to nejméně do roku 2003. MD svůj úkol nesplnilo, a tak s návrhem zákona č. 493/2001 Sb., kterým se mění ZDS a zákon č. 587/1992 Sb., o spotřebních daních, ve znění pozdějších předpisů, předstoupila skupina poslanců na popud autodopravců.

Toto zvýhodnění se omezovalo pouze na vozidla jiných kategorií, než kategorie N. Vymezení jednotlivých kategorií vozidel bylo uvedeno v § 2 a § 5 vyhlášky č. 102/1995 Sb., o schvalování technické způsobilosti a technických podmínkách provozu silničních vozidel na pozemních komunikacích. Vozidla kategorie N jsou vozidla s nejméně čtyřmi koly, určená pro přepravu věcí. Jedná se o kategorii N1 s celkovou hmotností do 3,5 tuny, kategorii N2 s celkovou hmotností v rozmezí od 3,5 tuny do 12 tun a kategorii N3 s celkovou hmotností nad 12 tun.

Zákon č. 207/2002 Sb., kterým se mění ZDS, obsahoval úpravu týkající se vozidel registrovaných v členských státech Evropské unie, která nebudou podléhat silniční dani, a to dnem platnosti smlouvy o přistoupení České republiky do Evropské unie. Z osvobození od daně byla vyjmuta některá vozidla, s výjimkou vozidel užívaných ozbrojenými silami nebo pro civilní obranu, požární ochranu a jiné záchranné služby. Tuto novelu spatřuji jako nezbytnou, neboť směřovala zejména k přispění plné slučitelnosti s právem Evropské unie a přiblížení se praxi uplatňované ve většině jejích členských států.

Zákon č. 102/2004 Sb., kterým se mění ZDS, zákon č. 588/1992 Sb., o dani z přidané hodnoty, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 248/1992 Sb., o investičních společnostech a investičních fondech, ve znění pozdějších předpisů zahrnoval právní úpravu odpovídající závazným pravidlům směrnic. Silniční dani bylo třeba podrobit pouze vozidla registrovaná na území ČR dle Směrnice 1999/62/ES.²⁸ Bylo třeba se

²⁸ Srov. Důvodová zpráva ze dne 1. října 2003 k zákonu č. 102/2004 Sb., kterým se mění ZDS, zákon č. 588/1992 Sb., o dani z přidané hodnoty, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 248/1992 Sb., o investičních společnostech a investičních fondech, ve znění pozdějších předpisů. Dostupná také z www.psp.cz/sqw/text/tiskt.sqw?O=4&CT=465&CT1=0.

zaměřit na úpravu definice pojmu „kombinované dopravy“, aby byla v souladu se Směrnicí 92/106/EHS. Dále bylo navrženo snížení daně po dobu tří let u vozidel prvně registrovaných po 1. lednu 2002. Nárok na snížení má prokázat poplatník údajem první registrace vozidla buď v ČR, nebo v zahraničí.

Navrhovaný zákon č. 246/2008 Sb., který měnil ZDS, měl za cíl zapracovat do ZDS nástroje ke stimulaci podnikatelské sféry k pořízování vozidel s příznivějšími emisními parametry. Zákon byl reakcí na změnu definice pojmu „vozidlo“, jímž se dle novely Směrnice 1999/62/ES, o výběru poplatků za užívání pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly č. 2006/38/ES rozumí vozidlo určené k silniční přepravě zboží a jejichž nejvyšší povolená hmotnost činí více než 3,5 tuny namísto původních 12 a více tun. Novela zákona měla také zohlednit od data první registrace po dobu následujících šesti let nejen vozidla splňující emisní normy EURO, ale i vozidla s nižšími emisemi CO₂, vozidla s nejmodernějším technickým vybavením s odpovídajícím provozním servisem. Naopak mělo dojít k dalšímu zvýšení sazby daně u vozidel registrovaných poprvé do 31. prosince 1989. Opět zde spatřuji environmentální význam daně silniční.

Tímto zákonem došlo od zdaňovacího období roku 2009 k některým změnám, které se týkaly vozidel, která byla od daně nově osvobozena, například vozidla požární ochrany. Podle § 3 písm. d) ZDS byla od daně osvobozena i vozidla bezpečnostních sborů, obecní policie a sboru dobrovolných hasičů.

Od roku 2009 platilo nové osvobození od daně silniční týkající se vozidel pro dopravu osob a vozidel pro dopravu nákladů s největší povolenou hmotností méně než 12 tun, která mají elektrický pohon nebo mají hybridní pohon kombinující spalovací motor a elektromotor či používají jako palivo propanbutan, označovaný jako LPG nebo stlačený zemní plyn označovaný jako CNG, nebo jsou vybavena motorem určeným jeho výrobcem ke spalování automobilového benzínu a etanolu 85 označovaného jako E85. Od daně bylo zcela osvobozeno i vozidlo, které bylo přestavěno na alternativní pohon LPG či CNG, a to i v případě, že se při provozu vozidla používá původní palivo (benzín nebo nafta).²⁹

Podle stanoviska MF má poplatník při přestavbách vozidel, které nemají za následek změnu základu daně a roční sazby daně, možnost řádně uplatnit osvobození od

²⁹ Srov. JANOUŠEK, Karel. Daň silniční – daňové přiznání za rok 2010. *Daně a právo v praxi*. 2011, roč. 16, č. 1, str. 27.

daně již od kalendářního měsíce, ve kterém byla přestavba uskutečněna. Při úpravě motoru na používání LPG nebo CNG tak uplatní poplatník osvobození od daně již za kalendářní měsíc, ve kterém došlo podle zápisu v technickém průkazu vozidla ke změně druhu paliva na LPG nebo CNG, případně k tzv. přestavbě na alternativní pohon uvedeným palivem a v tomto měsíci bylo ve vozidle příslušné ekologické palivo použito. Případný zánik nároku na osvobození od daně pak obdobně nastane od kalendářního měsíce, ve kterém již vozidlo uvedené palivo vůbec nepoužívalo, nebo nemohlo používat.³⁰

Od roku 2009 došlo ve vymezení předmětu daně k na první pohled drobné změně, která se však ve svém důsledku dotkla velkého množství subjektů. Změna spočívala ve zvýšení limitu nejvyšší povolené hmotnosti u vozidel, která jsou předmětem daně silniční pouze na základě registrace v České republice. Vozidla bych rozdělila pro lepší orientaci následujícím způsobem:

1. vozidla, kromě vozidel s největší povolenou hmotností nad 3,5 tuny určena výlučně k přepravě nákladů - Do této skupiny lze zahrnout především osobní automobily, autobusy, nákladní vozidla s hmotností 3,5 tuny a méně. Tato vozidla musí dále splňovat uvedené podmínky, tj. jsou registrována a provozována v ČR a zároveň jsou používána k podnikání nebo k jiné samostatné výdělečné činnosti, anebo k činnostem, z nichž plynoucí příjmy jsou předmětem daně z příjmů u subjektů nezaložených za účelem podnikání.
2. vozidla s největší povolenou hmotností nad 3,5 tuny určená výlučně k přepravě nákladů a registrovaná v ČR - U těchto vozidel došlo od roku 2009 k významné změně, neboť se do skupiny vozidel, která jsou předmětem daně pouze na základě registrace vozidla v ČR, dostala i vozidla s největší povolenou hmotností nad 3,5 tuny určená výlučně k přepravě nákladů. Do konce roku 2009 se jednalo o užší vymezení těchto vozidel, tj. jednalo se o vozidla s největší povolenou hmotností alespoň 12 tun.

³⁰ Srov. JANOUŠEK, Karel. Daň silniční – daňové přiznání za rok 2010. *Daně a právo v praxi*. 2011, roč. 16, č. 1, str. 28.

V roce 2009 byla předmětem daně po celý rok například i vozidla s největší povolenou hmotností 8 tun a 15 tun, registrovaná v České republice, která byla používána v zahraničí.³¹

ZDS byl v roce 2010 novelizován zákonem č. 281/2009 Sb., s účinností od roku 2011, a to v souvislosti s plánovaným přijetím DŘ. Konkrétně se jednalo o zrušení vazby na zákon o správě daní a poplatků a o zrušení stanovení záloh na daň správcem daně, což je řešeno v obecném předpise, tedy v DŘ.

ZDS byl v roce 2011 novelizován zákonem č. 30/2011 Sb., s účinností od 1. března 2011 v souvislosti se změnou DŘ. Konkrétně se jednalo o zrušení § 15 odst. 4 ZDS.

V této kapitole se věnuji historickému přehledu a řadě novelizací, kterým byl ZDS během své účinnosti podroben. Nemohu tedy zapomenout na pokyny řady D vydané MF.

Hned v prvním roce účinnosti ZDS vydalo MF čtyři pokyny D, tj. pokyn D-4, pokyn D-7, pokyn D-8 a dále pokyn D-9. Pokyn D-8 se zaměřil na prominutí silniční daně. Tuto škálu tvořila celá řada vozidel. Pro lepší představu uvedu některá vozidla. Jednalo se například o vozidla speciální samosběrná, o mobilizační rezervy užívané při mimořádných situacích, vozidla vyřazená z evidence dopravního inspektorátu Policie ČR, vozidla určená a používaná výlučně pro přepravu koní na dostihy.

Pokynem D-9 bylo stanoveno, že poplatníkem daně u vozidel, která jsou užívána na území ČR, ale evidována v zahraničí, je podnik zahraniční osoby či jeho organizační složka.

V roce 1994 byl vydán pouze jediný pokyn s označením D-68, kterým bylo stanoveno vzájemné osvobození motorových vozidel od daně silniční a to mezi Českou a Slovenskou republikou. Tento stav trval od 23. prosince 1993 do 30. dubna 2004. Dohoda se vztahovala na vozidla, kterým byla přidělena státní poznávací značka příslušným orgánem státní správy na území jedné ze smluvních stran za podmínky, že je z nich placena daň u místně příslušného finančního úřadu.

MF vydalo v roce 1995 pokyn D-112, kterým byl upřesněn pojem „speciální vozidlo“. Pokyn stanoví demonstrativním výčtem jeho druhy, kam řadí například autojeřáb, zametací automobil, kropicí automobil, obytný automobil, rozhlasový a

³¹ Srov. PIKAL, Václav. Daň silniční za zdaňovací období 2009. *Daňová a hospodářská kartotéka*. 2010, roč. 18, č. 1, str. 11-12.

televizní automobil a v neposlední řadě je zahrnut i vyprošťovací automobil. Ke speciálním přípojným vozidlům, která nemají vlastní zdroj pohonu a jsou určena k tomu, aby byla tažena jinými motorovými vozidly, se řadí například polní kuchyň, vrtná souprava, karavan, maringotka. Došlo k úpravě platby záloh ve zdaňovacím období roku 1995 oproti zdaňovacímu období roku 1994.

V roce 1996 byly vydány hned tři pokyny. Jedná se o pokyn D-127, pokyn D-146 a konečně pokyn D-150. Pokyn D-127 upřesnil otázku placení silniční daně za osobní automobily a jejich přípojná vozidla používaná zaměstnanci k pracovním cestám. Daň v tomto případě hradí zaměstnavatel za podmínky, že uhraduje zaměstnanci cestovní náhrady. Pokyn D-146 upravoval otázku předmětu daně, předmětné osvobození od daně se rozšířilo i na vozidla městské hromadné dopravy, avšak osvobození od daně novela zákona zpřísnila. Pokyn D-150 vymezil záležitost v oblasti osvobození vozidel, která odpovídala požadavkům Evropské unie.

MF v roce 2001 vydalo pokyn D-205, kterým se promíjela silniční daň z vozidel, která byla předmětem daně a jejichž státní poznávací značka a osvědčení o technickém průkazu byly odevzdány příslušnému orgánu, který vede evidenci vozidel podle ustanovení § 15 odst. 7 zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla.

V roce 2002 byl vydán pokyn č. D-241, kterým se promíjela daň silniční u vozidel, která byla dočasně vyřazena z registru vozidel podle § 13 odst. 3 ZPP.

Tyto pokyny jsou však nyní již bezpředmětné. Důvodem je praktická aplikace judikátu Nejvyššího správního soudu ve výše uvedené věci. V případě vyřazení vozidla z registru není vozidlo předmětem daně a není podstatné, zda jde o vyřazení dočasné či trvalé.

V roce 2004 vydalo MF pouze dva pokyny D-261 a D-270. Pokynem D-261 bylo rozhodnuto o prominutí daně silniční a zálohy na daň ve zdaňovacím období roku 2004 u vozidel registrovaných v zahraničí, provozovaných však na území ČR, osobami, které se na našem území obvykle zdržují nebo osobami se sídlem či trvalým pobytem v zahraničí, které u nás mají stálou provozovnu či organizační složku. Pokynem D-270 rozhodlo MF o snížení daně z vozidel s největší povolenou hmotností alespoň 12 tun určených výhradně k přepravě nákladů takto - poplatníkům, kteří s vozidlem nepodnikají, ani jej nevyužívají při samostatné výdělečné činnosti, se snižuje o 100 %;

provozovatelům autoškol a fyzickým osobám neprovozující silniční nákladní dopravu pro cizí potřeby, ani vozidlo nepronajímají, se snižuje o 70 %.

V roce 2007 se sazba daně snížila o 48 % u automobilů, které splňovaly limity úrovně EURO 3 a vyšší, o 40 % u automobilů, které splňovaly limity úrovně EURO 2. Toto snížení se týkalo návěsů, ostatních silničních vozidel a z osobních automobilů jen těch na elektrický pohon. Sazba daně byla snížena o 25 % u vozidel, která byla podle údajů zapsaných v technickém průkazu určena pro činnosti výrobní povahy v rostlinné výrobě, pokud jejím poplatníkem byla osoba provozující zemědělskou výrobu. Jednalo se například o cisterny určené na přepravu vody pro zavlažování plodin, nebo o Tatru 815 Z.³²

Naopak příslušná roční sazba daně byla zvýšena o 15 % opět u vozidel, která byla zaregistrována v ČR do 31. 12. 1989. Toto zvýšení se týkalo všech vozidel bez výjimky, osobních i nákladních.

Pokud by u subjektu zcela výjimečně nastala situace, kdy by vozidlo splňovalo podmínky pro snížení o 48 % i o 25 %, nelze toto snížení použít u jednoho vozidla současně. Logicky by pak byla zvolena pro poplatníka vhodnější možnost, tedy 48 %.

Pro lepší pochopení uvedu následující příklad - Organizace má ve svém majetku nákladní automobil, který byl registrován před rokem 1989. U automobilu však byla provedena výměna motoru a došlo zároveň ke zlepšení technického stavu. V návaznosti na toto vylepšení vozidlo splňuje limit EURO 2. Sazba daně má být snížena o 40 % (splňuje podmínky úrovně EURO 2) a zároveň zvýšena o 15 % (k registraci došlo již před rokem 1989). Konečná sazba daně tedy bude činit 25 %.

MF za účelem odstranění nesrovnalostí vyplývajících z uplatňování daňových zákonů vydalo pokyn D-342 ze dne 28. května 2010. Bezpečnostním sborem se dle § 1 odst. 1 zákona č. 361/2003 Sb., o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů, ve znění pozdějších předpisů rozumí také Hasičský záchranný sbor České republiky. Sbor dobrovolných hasičů je podle § 68 zákona č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů, sbor zřízený obcí, příp. právnickou osobou nebo podnikající fyzickou osobou provozující činnosti uvedené v § 4 odst. 2 a 3 uvedeného zákona, určenou hasičským záchranným sborem kraje. Je složen z fyzických osob, které zpravidla nevykonávají činnost v této jednotce požární ochrany jako své zaměstnání.

³² Srov. MORÁVEK, Zdeněk. Silniční daň u neziskových subjektů (2.). *Daňová a hospodářská kartotéka*. 2007, roč. 15, č. 14-15, str. 16.

Vozidla hasičských záchranných sborů podniků od daně silniční osvobozena nejsou, a to ani v případě, že jsou součástí Integrovaného záchranného systému. Tuto nesrovnalost v zákoně vyřešilo MF rozhodnutím o prominutí daně v uvedeném pokynu D-342, a to tak, že od zdaňovacího období 2009 se promíjí silniční daň a zálohy na daň u vozidel požární ochrany používaných jednotkami hasičských záchranných sborů podniků. I tato vozidla musí být samozřejmě vybavena zvláštním zvukovým výstražným zařízením a zvláštním výstražným světlem modré barvy zapsanými v technickém průkazu k vozidlu.

Z hasičských vozidel se tak daň silniční neplatí za vozidla ve vlastnictví Hasičského záchranného sboru ČR, která jsou od daně osvobozena, vozidla ve vlastnictví sboru dobrovolných hasičů, jsou taktéž od daně osvobozena, a dále vozidla používaná jednotkami hasičských záchranných sborů podniků, bez ohledu na to, zda je v jejich vlastnictví – daň je prominuta.³³

Závěrem bych ráda poznamenala, že podstatnou část změn právní úpravy silniční daně je možné hodnotit kladně, a to především z toho důvodu, že řada otázek je upravena jednoznačněji.

³³ Srov. JANOUŠEK, Karel. Daň silniční – daňové přiznání za rok 2010. *Daně a právo v praxi*. 2011, roč. 16, č. 1, str. 27.

2. Konstrukce daně podle platné právní úpravy

Dle teorie finančního práva se řadí k základním prvkům konstrukce daní subjekt daně, předmět daně, daňový základ, sazba daně a splatnost daně. Kromě toho mohou obsahovat daňové zákony i další náležitosti.³⁴ Dle mého názoru je třeba k základním prvkům daňových konstrukcí přiřadit i další náležitosti jako jsou zvýšení a snížení daně či daňového základu, osvobození od daně, ustanovení o daněprostém minimu a o minimální dani, neboť tato ustanovení napomáhají poplatníkovi zlepšit přehlednost o podmínkách jednotlivých zvýhodnění, ale i uložených povinností.

2.1 Subjekt daně

Poplatníky daně silniční mohou být osoby fyzické i právnické. Dle § 4 odst. 1 písm. a) ZDS je poplatníkem daně osoba, která je provozovatelem vozidla registrovaného na území České republiky v registru vozidel a je zapsána v technickém průkazu. Provozovatelem zapsaným v technickém průkazu vozidla bude zpravidla jeho vlastník. Typickým příkladem, kdy se osoba provozovatele odlišuje od osoby vlastníka, jsou tzv. finanční leasingy neboli smlouvy o nájmu věci a její následná koupě. V takovém případě je vlastníkem vozidla leasingová společnost a jeho provozovatelem leasingový nájemce. Povinnost platby nese nájemce a to i tehdy, když není podnikatelem a vozidlo nepoužívá k podnikatelské činnosti, ale výlučně ke své soukromé činnosti, neboť vozidlo využívá pronajímatel ke své podnikatelské činnosti. Z důvodu neúměrné tvrdosti zákona MF rozhodlo o prominutí daně u vozidel, která jsou předmětem leasingových smluv, pokud držitel neboli nájemce vozidla jej používá pouze pro soukromé účely.³⁵

§ 4 odst. 1 písm. b) ZDS stanoví, že poplatníkem daně je dále osoba, která užívá vozidlo, v jehož technickém průkazu je zapsána jako provozovatel fyzická osoba, která zemřela, zanikla nebo byla zrušena, jedná-li se o osobu právnickou, anebo vozidlo,

³⁴ Srov. BAKEŠ, Milan; KARFÍKOVÁ, Marie; KOTÁB, Petr aj. *Finanční právo*. 6. upravené vyd. Praha: C. H. Beck, 2012, str. 159.

³⁵ Srov. NOVOTNÁ, Monika; NOVOTNÝ, Petr. *Zákon o dani silniční. Komentář*. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2006, str. 23-24.

jehož provozovatel je odhlášen z registru vozidel. V takovém případě je rozhodující, kdo automobil skutečně užívá, bez ohledu na to z jakého právního titulu.

Je nutno rozlišovat mezi osobou provozovatele a osobou uživatele. Nesrovnalosti mohou nastat v případech, kdy si podnikatel vypůjčí vozidlo pro svou podnikatelskou činnost od osoby zapsané v technickém průkazu jako držitel - poté vzniká daňová povinnost této osobě, nikoliv podnikateli.

Pro lepší a snazší pochopení bych uvedla následující příklad - Pan Novák je vlastníkem vozidla a je registrován jako provozovatel osobního automobilu především na území České republiky. Pan Novák svůj automobil nepoužívá k podnikatelské činnosti. Své auto půjčil na určitý čas svému příteli panu Dvořákovi. Finanční úřad požaduje po provozovateli zaplacení silniční daně. Nejprve je třeba stanovit, zda je automobil předmětem daně, či nikoliv. Dle § 2 odst. 1 ZDS je toto vozidlo předmětem daně. Dále je třeba určit, kdo je poplatníkem daně, což stanoví § 4 téhož zákona. V daném případě dle požadavku příslušného finančního úřadu, používal pan Dvořák automobil k podnikatelské činnosti. V takovém případě by se tento automobil stal předmětem daně v každém měsíci, ve kterém byl k podnikání použit. Poplatníkem daně by byl pan Dvořák pouze tehdy, pokud by v technickém průkazu byla zapsána jako provozovatel fyzická osoba, která zemřela, nebo právnická osoba, která zanikla nebo byla zrušena, anebo pokud by provozovatel byl odhlášen z registru vozidel. Pokud je však v technickém průkazu zapsán jako provozovatel vozidla jeho vlastník, je v takovém případě poplatníkem daně. V našem případě se tedy stává poplatníkem pan Novák.³⁶

Zaměstnanec může na pracovní cestu kromě jiného použít silniční motorové vozidlo zaměstnavatele, které je buď ve vlastnictví, v nájmu nebo vypůjčené zaměstnavatelem. Dále může použít jiné vozidlo, které mu zaměstnavatel neposkytl či své soukromé vozidlo. § 4 odst. 2 písm. a) ZDS považuje za poplatníka zaměstnavatele, který vyplácí cestovní náhrady svému zaměstnanci za použití osobního automobilu nebo jeho přípojného vozidla tehdy, když daňová povinnost nevznikla již samotnému provozovateli vozidla (například zaměstnanec je současně podnikatelem a používá automobil i ke své podnikatelské činnosti - pak vzniká povinnost přímo zaměstnanci). Toto spatřuji jako příznivé, neboť zákon tak brání vzniku dvojí daňové povinnosti.

³⁶ Srov. PIKAL, Václav. Silniční daň v roce 2010 – co činí v praxi stále problémy? *Daňová a hospodářská kartotéka*. 2010, roč. 18, č. 14-15, str. 38.

Pod pojmem náhrada nákladů v souvislosti s používáním vozidla rozumím nejen poskytování základní odměny a úhrady výdajů za spotřebované pohonné hmoty, ale také náhradu jízdních výdajů - například cena jízdenky za daný hromadný dopravní prostředek.

Pro přehlednost uvedu následující příklad - Zaměstnanec použil se souhlasem zaměstnavatele na pracovní cestě místo veřejného dopravního prostředku svůj osobní automobil a zároveň mu byla poskytnuta přiměřená náhrada vynaložených nákladů. Vzniká otázka, zda je poplatníkem daně zaměstnavatel. V tomto případě je poplatníkem daně za užitý automobil zaměstnavatel, neboť nevznikla zaměstnanci daňová povinnost z důvodu jiného použití vozidla. Rozhodující je, že zaměstnavatel poskytuje zaměstnanci náhradu vynaložených cestovních výdajů. Není však důležité v jaké výši.³⁷

Jako druhý příklad uvedu tento - Zaměstnanec použil soukromý osobní automobil bez povolení zaměstnavatele na pracovní cestu. Zaměstnanec provedl vyúčtování cestovních výdajů, ale bez náhrad jízdních výdajů za tento automobil. Dle příslušného ustanovení ZDS je poplatníkem daně za soukromý automobil zaměstnance zaměstnavatel, pokud vyplácí zaměstnanci za jeho použití cestovní náhrady. Náhrada jízdních výdajů přísluší zaměstnanci za použití jeho soukromého vozidla pouze v případě, že ho o použití takového vozidla zaměstnavatel požádal (§ 157 odst. 3 zákoníku práce), anebo s jeho použitím souhlasil (§157 odst. 2 téhož zákona). V tomto případě zaměstnanci náhrada nepřísluší, a poplatníkem silniční daně je tedy provozovatel vozidla neboli zaměstnanec.³⁸

Dle § 4 odst. 2 písm. b) ZDS je poplatníkem daně osoba používající vozidlo, které je registrované a určené jako mobilizační rezerva nebo pohotovostní zásoba k účelům uvedeným v § 2 odst. 1 ZDS.

Pohotovostní zásoby i mobilizační rezervy jsou státními hmotnými rezervami, užívanými pro přípravu hospodářských opatření pro stav nebezpečí, nouzový stav, stav ohrožení státu a válečný stav.³⁹ Dle § 4 odst. 3 a 4 zákona č. 97/1993 Sb., o působnosti Správy státních hmotných rezerv, ve znění pozdějších předpisů slouží k zajišťování

³⁷ Srov. JANOUŠEK, Karel. Daň silniční – daňové přiznání za rok 2010. *Daně a právo v praxi*. 2011, roč. 16, č. 1, str. 31.

³⁸ Srov. JANOUŠEK, Karel. Daň silniční – daňové přiznání za rok 2010. *Daně a právo v praxi*. 2011, roč. 16, č. 1, str. 31.

³⁹ Srov. § 1 zákona č. 241/2000 Sb., o hospodářských opatřeních pro krizové stavy a o změně některých souvisejících zákonů.

dodávek surovin, nezbytného materiálu a výrobků pro podporu obyvatelstva v krizových situacích. Jejich vlastníkem je stát. Stát je však může přenechat do užívání třetím osobám při splnění zákonem stanovených podmínek. Pokud by je osoba používala k podnikání nebo v přímé souvislosti s ním, stala by se poplatníkem daně i přesto, že není vlastníkem ani provozovatelem.

Pokud je provozovatelem zahraniční osoba užívající vozidlo k podnikání na území České republiky prostřednictvím své stálé provozovny nebo jiné organizační složky umístěné v tuzemsku, je poplatníkem organizační složka. Stálou provozovnou se rozumí místo k výkonu činností poplatníků na území České republiky, například kancelář, dílna, místo prodeje, staveniště. Jedná se tedy o nedílnou součást zahraniční osoby vystupující jejím jménem. Blíže pojem „stálá provozovna“ vysvětluje § 22 odst. 2 zákona č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů, ve znění pozdějších předpisů.

Vznik stále provozovny je vázán na splnění dvou podmínek - zahraniční osoba musí v ČR podnikat a zároveň její příjmy musí podléhat dani z příjmů. Zahraniční osoba se stane prostřednictvím stále provozovny poplatníkem daně silniční za předpokladu, že ke své činnosti vykonávané na území ČR bude používat vozidlo registrované v ČR. Pokud bude registrované v zahraničí, této dani podléhat nebude.

Pokud vozidlo splňuje podmínky vzniku daňové povinnosti stanovené v zákoně, je předmětem daně a jeho držitel je poplatníkem daně silniční. Poplatník se své povinnosti nezbaví ani prodejem vozidla. V případě prodeje vozidla platí daň držitel vozidla dle údajů uvedených v technickém průkazu. K tomuto se vyjádřil i Krajský soud v Ústí nad Labem v rozsudku sp. zn. 16 Ca 323/2001 ze dne 29. května 2002.⁴⁰ Z toho mohu dovodit, že zákon neztotožňuje poplatníka daně s vlastníkem vozu. Dojde-li však v průběhu kalendářního roku ke změně v osobě poplatníka, zaniká daňová povinnost subjektu uplynutím kalendářního měsíce, který předchází měsíci vzniku této povinnosti subjektu novému (§ 8 odst. 2 ZDS).

Je-li u téhož vozidla více poplatníků, uhrazují daň společně a nerozdílně. Ke splnění povinnosti postačuje, aby ji splnil kterýkoli z více poplatníků. Pokud ji nesplní, může ji správce daně vymáhat po kterémkoli z nich. Splněním povinnosti jedním poplatníkem tak zaniká ve stejném rozsahu povinnost ostatních poplatníků.

⁴⁰ Srov. NOVOTNÁ, Monika; NOVOTNÝ, Petr. *Zákon o dani silniční. Komentář*. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2006, str. 23.

2.2 Předmět daně

Nejprve vysvětlím pojmy „silniční vozidlo“ a „přípojně vozidlo“, abych mohla lépe stanovit předmět daně. Význam pojmu „silniční vozidlo“ udává vyhláška MD. Jedná se o motorové či nemotorové vozidlo, které slouží k provozu na pozemních komunikacích pro přepravu osob, zvířat a věcí. Silniční motorová vozidla jsou evidována v registrech vozidel u příslušného obecního úřadu obce s rozšířenou působností. § 1 písm. b) vyhlášky MD č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů stanoví, co je třeba rozumět pojmy „motorové vozidlo“ a „nemotorové vozidlo“.

Dle § 2 odst. 3 ZPP se přípojným vozidlem rozumí nemotorové vozidlo určené k tažení jiným vozidlem, s nímž je spojeno do soupravy.

Nyní se budu věnovat samotnému předmětu daně. §2 odst. 1 ZDS stanoví předmětem daně silniční motorová vozidla a jejich přípojná vozidla, která jsou subjektem používána k podnikání⁴¹ či k jiné samostatně výdělečné činnosti nebo jsou používána k činnostem, jejichž příjmy podléhají dani z příjmů. Další důležitou podmínkou je, že tato vozidla musí být registrována a provozována na území České republiky.

Dle mého názoru není přitom rozhodující, zda se jedná o podnikání v oblasti silniční dopravy osob a nákladů, či o podnikání v jiné oblasti. Dle teorie finančního práva není brán ohled ani na to, zda poplatník má vozidlo zahrnuto do hmotného majetku a odpisuje jej, či jej do hmotného majetku zahrnuto nemá a do výdajů účtuje náhradu dle počtu ujetých kilometrů a náhradu za spotřebované pohonné hmoty.⁴²

Použitím k podnikání však není použití vozidla fyzickou osobou k zajištění jejich příjmů z pronájmu nebo k zajištění příjmů, při kterých dochází ke zvýšení majetku.

Zda vozidlo je určeno k podnikání, nezávisí na technickém stavu vozidla, nýbrž rozhodující je jeho ekonomický výnos. Tímto se zabýval ve svém rozsudku č. j. 30 Ca

⁴¹ Podnikáním se rozumí soustavná činnost prováděná samostatně podnikatelem vlastním jménem a na vlastní odpovědnost za účelem dosažení zisku. (§ 2 odst. 1 zákona č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník, ve znění pozdějších předpisů).

⁴² BAKEŠ, Milan; KARFÍKOVÁ, Marie; KOTÁB, Petr aj. *Finanční právo*. 6. upravené vyd. Praha: C. H. Beck, 2012, str. 242.

26/98-22 Krajský soud v Brně, který stanovil, že okolnost, pro kterou není vozidlo z technických důvodů používáno, neznamená, že není určeno k podnikání. Dle názoru soudu není podstatou pojmu „určeno k podnikání“ technický stav vozidla, nýbrž to, k čemu vozidlo slouží z hlediska ekonomického. Proto jakákoli technická nezpůsobilost vozidla nezakládá podmínku, že vozidlo není určeno k podnikání a nepodléhá tedy zdanění.⁴³

Dani podle ZDS podléhají pouze vozidla registrovaná a provozovaná na území České republiky, nikoliv vozidla registrovaná v zahraničí, i když jsou zde používána k výkonu podnikatelské či jiné samostatně výdělečné činnosti. Dle článku 5 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES, vybírá daň ten členský stát, v němž je vozidlo evidováno.

Registrovaná vozidla v České republice jsou taková vozidla, kterým byla přidělena registrační značka obecním úřadem obce s rozšířenou působností, který vede registr silničních vozidel. Pod pojmem vozidla provozovaná v ČR rozumím vozidla, která využívají pozemní komunikace na území České republiky. Pokud naše území opustí, přestávají být předmětem daně.

Vzniká tak otázka, zda může tuzemec využívat ke svému podnikání vozidlo registrované v zahraničí a vyhnout se tak daňové povinnosti v tuzemsku. Ustanovení zákona však ukládá povinnost registrace vozidla, každému, kdo má zájem na našem území provozovat silniční motorové vozidlo a přípojné vozidlo. Vyňaty jsou pouze osoby, které se na území České republiky zdržují méně než 185 dnů v příslušném kalendářním roce.⁴⁴

Je třeba se zabývat i možností, kdy provozovatel vozidla poruší svou registrační povinnost stanovenou zákonem a nenechá své vozidlo v České republice registrovat. V takovém případě by porušení povinnosti bylo sankcionováno jako přestupek dle zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů. Pokud by však byl prokázán úmysl vyhnout se platbě daně, mohlo by být toto jednání klasifikováno jako trestný čin zkrácení daně, poplatku a podobné povinné platby ve smyslu § 240 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů.

⁴³ Srov. ČÁSLAVSKÝ, Miroslav; RAŠOVSKÁ, Ilona; ROLNÝ, Ladislav aj. *Daňové judikáty*, 4. díl. Praha: LINDE Praha a. s., 2002, str. 588-591.

⁴⁴ Srov. § 6 odst. 1 ZPP.

K této problematice se vyjádřil i Evropský Soudní dvůr. Ve svém rozsudku dospěl k závěru, že článek 43 Smlouvy o založení Evropského společenství brání tomu, aby vnitrostátní právní úprava prvního členského státu ukládala osobě samostatně výdělečně činné s bydlištěm v tomto členském státě, aby v něm registrovala služební vozidlo jí poskytnuté společností, která ji zaměstnává, kterážto je společností usazenou v druhém členském státě, pokud služební vozidlo není určeno hlavně k trvalému užívání v prvním členském státě ani tímto způsobem skutečně užíváno.⁴⁵

Nehledě na to, zda jsou používána k podnikání, jsou předmětem daně vozidla s největší povolenou hmotností nad 3,5 tuny určená výlučně k přepravě nákladů a registrovaná v České republice (§2 odst. 1 ZDS). Nákladní automobily, tahače, nákladní přívěsy, nákladní návěsy, které mají největší povolenou hmotnost vyšší než 3,5 tuny, registrovaná v ČR, jsou předmětem daně vždy, bez ohledu na to, zda jsou používána na našem území, v zahraničí, či používána nejsou vůbec. Není ani rozhodující, zda je jejich vlastníkem právnická osoba, podnikající fyzická osoba nebo fyzická osoba nepodnikající. K tomu, aby takové vozidlo bylo předmětem daně, postačuje přidělení tuzemské státní poznávací značky příslušným registračním místem.

Jako předmět daně nejsou zahrnuty speciální pásové automobily, dále pak traktory a jejich přípojná vozidla a zvláštní vozidla dle § 3 odst. 3 písm. a) až e) ZPP a také vozidla, kterým byla přidělena zvláštní registrační značka.⁴⁶

Jako speciální pásové automobily mohou uvést rolby k úpravě sněhu na horských svazích a sněžné skútry. Za zvláštní vozidlo lze považovat vozidlo vyrobené a určené k jiným účelům než k provozu na pozemních komunikacích, které však může být při splnění zákonem stanovených podmínek na pozemních komunikacích provozováno.

V době od 1. července 1995 až do 30. června 2001 byly i traktory a jejich přípojná vozidla součástí daně, neboť byly řazeny mezi silniční vozidla.⁴⁷

⁴⁵ Srov. Rozsudek Evropského Soudního dvora Nadin C-151/04, Durré C-152/04, ze dne 15. prosince 2005. In *Sbírka rozhodnutí*. str. I-11203. Dostupný také z [www: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:62004CJ0151:CS:PDF>](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:62004CJ0151:CS:PDF).

⁴⁶ Za zvláštní registrační značku lze považovat značku pro jednorázové použití s omezenou platností, trvale manipulační, pro zkušební účely, pro historická vozidla, kterým byl vydán průkaz historického vozidla, pro sportovní vozidla, kterým byl vydán průkaz sportovního vozidla. (§ 15 vyhlášky MD č. 243/2001 Sb., o registraci vozidel, ve znění vyhlášky č. 496/2001 Sb.).

⁴⁷ Srov. BĚHOUNEK, Pavel; PULZ, Jiří; ŠULCOVÁ, Jaroslava aj. *Automobil v daňovém systému ČR*. 4. aktualizované vyd. Praha: LINDE nakladatelství s.r.o., 2002, str. 142.

Povinnost k placení daně se týká pouze dvoustopých vozidel. Na vozidla jednostopá (tj. mopedy, motorky) a na vozidla se třemi koly se daňová povinnost nevztahuje.

Předmětem daně nejsou ani vozidla, která byla vyřazena z evidence u příslušného dopravního inspektorátu. K tomu se vyjádřil i Krajský soud v Plzni rozsudkem ze dne 21. října 1999 č. j. 37 Ca 198/98. Pokud není vozidlo trvale vyřazeno z evidence vozidel nebo pokud není vyřazeno z majetku určeného pro podnikání, je i nadále předmětem silniční daně. Spornou otázkou bylo, zda vlek zakoupený žalobcem byl v letech 1995 a 1996 předmětem daně či nikoliv. Daný vlek zařadil subjekt do obchodního majetku s tím, že jej bude využívat ke své podnikatelské činnosti. Tento vlek měl přidělenou státní poznávací značku. Tím byly splněny obě hmotněprávní podmínky zákonodárcem formulované v § 2 odst. 1 ZDS, na základě nichž dovodil příslušný finanční úřad, že žalobcův vlek byl v obou zdaňovacích obdobích předmětem daně.⁴⁸

2.3 Osvobození od daně

ZDS uplatňuje také osvobození některých vozidel. Jedná se o vyjmenované skupiny vozidel:

1. vozidla s méně než čtyřmi koly zapsaná v technickém průkazu jako vozidla kategorie L a jejich přípojná vozidla,
2. vozidla diplomatických misí a konzulárních úřadů při zaručení vzájemnosti,
3. vozidla pro dopravu osob nebo
4. vozidla pro dopravu nákladů s největší povolenou hmotností méně než 12 tun, která mají elektrický pohon nebo mají pohon kombinující spalovací motor a elektromotor či používají jako palivo zkapalněný ropný plyn označovaný jako LPG nebo stlačený zemní plyn označovaný jako CNG, nebo jsou vybavena motorem určeným jeho výrobcem ke spalování automobilového benzínu a etanolu 85 označovaného jako E85.⁴⁹

⁴⁸ Srov. ČÁSLAVSKÝ, Miroslav; RAŠOVSKÁ, Ilona; ROLNÝ, Ladislav aj. *Daňové judikáty*, 3. díl. Praha: LINDE Praha a. s., 2000, str. 503-509.

⁴⁹ Srov. § 3 ZDS.

Za vozidla kategorie L lze považovat mopedy, motocykly, motorové tříkolky, motokolo. Přesné vymezení jednotlivých kategorií je uvedeno v příloze ZPP. Rozhodující pro osvobození od daně je, aby toto označení kategorie bylo uvedeno v technickém průkazu vozidla.

Další skupinu osvobozených vozidel tvoří vozidla diplomatických misí a konzulárních úřadů. Osvobození platí pouze za podmínky vzájemnosti, to znamená, že se jedná o vozidla států, které poskytují stejné výhody i pro vozidla česká.

Osvobození se uplatňuje také u autobusů zabezpečující linkovou osobní vnitrostátní přepravu za předpokladu, že ujedou pro tento účel více než 80 % kilometrů z celkového počtu kilometrů jimi ujetých ve zdaňovacím období. Pojem „linková osobní doprava“ je dle § 2 odst. 7 zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silniční dopravě“, popř. „ZSDO“) chápán jako pravidelné poskytování přepravy cestujících na určené trase. Lze ji provozovat formou veřejné či zvláštní linkové dopravy, a to jako vnitrostátní nebo mezinárodní. Veřejnou linkovou dopravou se rozumí *„doprava, při které jsou přepravní služby nabízeny podle předem vyhlášených podmínek a jsou poskytovány k uspokojování přepravních potřeb; pokud je doprava uskutečňována pro potřeby města a jeho příměstských oblastí, jedná se o městskou autobusovou dopravu.“*⁵⁰ Zvláštní linkovou dopravou se rozumí *„doprava určených vybraných skupin cestujících s vyloučením ostatních osob.“*⁵¹ Zvláštní linkovou dopravou tedy rozumím například dopravu zaměstnanců určitého podniku mezi bydlištěm a pracovištěm, příslušníků ozbrojených sborů, žáků určité školy. Nárok na osvobození může uplatnit pouze držitel koncese k provozování silniční dopravy a licence k provozování osobní linkové dopravy, udělené dopravním úřadem v případě vnitrostátní osobní linkové dopravy, nebo MD ČR k provozování mezinárodní osobní linkové dopravy.⁵²

Speciální jednoúčelová vozidla – značkovače silnic a vozidla správců komunikací, která jsou určena výlučně k zabezpečení sjízdnosti a schůdnosti pozemních komunikací, jsou osvobozena od daně jen za předpokladu, že jsou používána pro stanovené účely. Není přitom rozhodující, zda tato vozidla náleží státu, kraji nebo obci,

⁵⁰ § 2 odst. 7 písm. a) ZSDO.

⁵¹ § 2 odst. 7 písm. b) ZSDO.

⁵² Srov. NOVOTNÁ, Monika; NOVOTNÝ, Petr. *Zákon o dani silniční. Komentář*. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2006, str. 20.

tedy vlastníku příslušné komunikace, nebo zda se jedná o vozidla osob, na které byla jejich správa přenesena (§ 3 písm. e) ZDS).

Veřejný zájem se projevuje v osvobození od daně u vozidel používaných na stanovené účely, například vozidla provozovaná ozbrojenými silami, vozidla civilní obrany, vozidla, která jsou mobilizační rezervou nebo pohotovostní zásobou, vozidla bezpečnostních sborů, vozidla obecní policie, sboru dobrovolných hasičů, vozidla poskytovatele zdravotních služeb, vozidla důlní a horské záchranné služby a poruchové služby plynárenských a energetických zařízení; vozidla musí být vybavena zvláštním zvukovým výstražným zařízením a zvláštním výstražným světlem modré barvy zapsanými v technickém průkazu k vozidlu.

Nařízení vlády č. 110/2001 Sb. stanoví výčet dalších vozidel, která mohou být vybavena zvláštním zvukovým výstražným zařízením doplněným zvláštním výstražným světlem modré barvy. Pro názornost uvedu několik příkladů - vozidla prezidenta republiky, předsedy Poslanecké sněmovny Parlamentu České republiky, předsedy Senátu Parlamentu České republiky, členů vlády, jednotek požární ochrany, vojenských hasičských jednotek, horské služby, celní správy, poruchové služby energetických zařízení, Dopravního podniku hl. m. Prahy, a. s.

Dle výše uvedeného mohu konstatovat, že osvobození od placení silniční daně podléhají vozidla určena k veřejně prospěšným účelům a dále vozidla méně ekologicky náročná.

Osvobození musí poplatník vždy uplatnit v podaném daňovém přiznání, při splnění stanovených podmínek.

2.4 Základ daně

Základ daně tvoří u osobních automobilů zdvihový objem motoru v cm³ s výjimkou osobních automobilů na elektrický pohon. U návěsů je základ daně tvořen součtem největších povolených hmotností na nápravy v tunách a počtem náprav. U ostatních vozidel tvoří základ daně největší povolená hmotnost v tunách a počet náprav (§ 5 ZDS).

Kombinace počtu náprav vozidla a jeho hmotnosti se používá z důvodu, že vozidlo o stejné hmotnosti, ale s větším počtem náprav méně opotřebovává vozovku.

Největší povolenou hmotnost činí součet pohotovostní hmotnosti a užitečné hmotnosti. Dle teorie je pohotovostní hmotností váha prázdného vozidla připraveného k jízdě. Užitečná hmotnost je pak nejvyšší zátěž vozidla, která nesmí být překročena. Největší povolená hmotnost na nápravu je nejvyšší povolená hmotnost nápravy, kterou může náprava vozidla působit na vozovku, tedy taková hmotnost nápravy, která nejvíce zatěžuje povrch vozovky.⁵³

Základ daně se zjišťuje z technického průkazu vozidla. Pokud by poplatník nemohl správci daně předložit příslušné doklady, stanovil by správce daně daň podle pomůcek.

Základ daně je třeba zjistit vždy z každého vozidla samostatně, včetně vozidel přípojných. Pokud se tedy například jedná o tahač s návěsem, je třeba zjistit základ za tahač a zvlášť za návěs. Největší povolené hmotnosti jsou v technickém průkazu uváděny v kilogramech, do daňového přiznání je však poplatník povinen tyto údaje převést na tuny.

2.5 Sazba daně

Sazby daně jsou stanoveny pevnou částkou, která je diferencována podle druhu vozidel. Jedná se o sazbu progresivní, roste s velikostí daňového základu. U osobních automobilů jsou odstupňovány podle zdvihového objemu motoru v rozmezí od 1 200 Kč do 4 200 Kč ročně. U ostatních vozidel činí roční sazba daně podle počtu náprav a hmotnosti 1 800 Kč až 50 400 Kč.

Roční sazba daně se stanoví pro každé vozidlo jednotlivě a to dle údajů uvedených v technických dokladech k příslušnému vozidlu, podpůrně je možné použít i osvědčení k technickému průkazu. Přesné vymezení sazby daně je uvedeno v příloze.

Jako jediný subjekt, který může využít speciální denní sazbu daně ve výši 25 Kč za každý započatý den použití automobilu nebo jeho přípojného vozidla, je zaměstnavatel, který vysílá své zaměstnance na pracovní cesty a proplácí jim cestovní náhrady za užití svého vozidla, je-li to pro něho výhodnější. Tuto sazbu lze aplikovat pouze pro osobní automobily. Pokud tedy podnikatel použije svůj osobní automobil nezahrnutý do obchodního majetku na pracovní cestu jeden den v kalendářním měsíci,

⁵³ Srov. NOVOTNÁ, Monika; NOVOTNÝ, Petr. *Zákon o dani silniční. Komentář*. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2006, str. 29.

tuto sazbu použít nemůže. Zaměstnavatel využívající tuto sazbu nemá pak již nárok na snížení daně.

U vozidel určených pro činnosti výrobní povahy v oblasti rostlinné výroby je možné snížit sazbu daně o 25 %, je-li poplatníkem daně osoba provozující zemědělskou výrobu. K upřesnění snížení daně vydalo MF roku 1996 pokyn D-146, kterým určilo typy vozidel, u kterých se toto snížení uplatní. Jde například o nosiče výměnných nástaveb, nosiče kontejnerů, cisterny určené pro přepravu vody k zavlažování chemických a statkových hnojiv, Agro, vozidla zn. TATRA.⁵⁴

Sazba daně se u vozidel snižuje o 48 % po dobu prvních 36 kalendářních měsíců od data jejich první registrace a o 40% po dobu následujících 36 kalendářních měsíců a o 25 % po dobu dalších 36 kalendářních měsíců. Tímto jsou zvýhodněna nová vozidla, a to z důvodů splnění ekologických měřítek. Nárok na odpovídající snížení sazby daně vzniká počátkem kalendářního měsíce prvé registrace vozidla a končí po uplynutí 108 kalendářních měsíců (§ 6 odst. 6 ZDS).

Vliv snížení sazby na výši daně vysvětlím na fiktivním příkladu - Společnost OMEGA, s. r. o. vlastní automobil, který byl registrován v roce 2011. Otázka zní, jakou daň zaplatí společnost za vozidlo za rok 2012. Dle výše uvedeného se sazba daně snižuje o 48 % v prvních 36 měsících, které plynou od první registrace. Jedná se o automobil s objemem válců do 2000 cm³, kde sazba činí 3 000 Kč. Je třeba tedy od sazby daně (tj. 3 000 Kč) odečíst slevu na dani (tj. 48 %). Tzn. $3\,000 - (0,48 \times 3\,000) = 1\,560$ Kč. V takové výši společnost daň zaplatí.⁵⁵

Naopak je tomu u vozidel registrovaných poprvé v České republice nebo v zahraničí do 31. prosince 1989, kdy se sazba daně zvyšuje o 25 %. Důvodem zvýšení sazby daně je, dle mého názoru, vyšší úroveň emisních limitů, neboť tato vozidla více zatěžují ovzduší.

Nehledě na datum první registrace se sazba daně snižuje o 100 % u nákladních vozidel včetně tahačů, nákladních přívěsů a nákladních návěsů s největší povolenou hmotností v rozmezí 3,5 tuny až 12 tun, pokud tato vozidla nejsou používána k podnikání nebo v přímé souvislosti s ním, anebo slouží-li jako výcviková vozidla

⁵⁴ Srov. Pokyn D-146 Ministerstva financí č. 56/1996 k některým změnám v silniční dani v roce 1996, č. j. 151/34 050/96.

⁵⁵ Srov. VANČUROVÁ, Alena; LÁCHOVÁ, Lenka. *Daňový systém ČR 2012*. 11. aktualizované vyd. Praha: VOX, a. s., 2012, str. 243. Daný příklad jsem upravila a dále rozvinula.

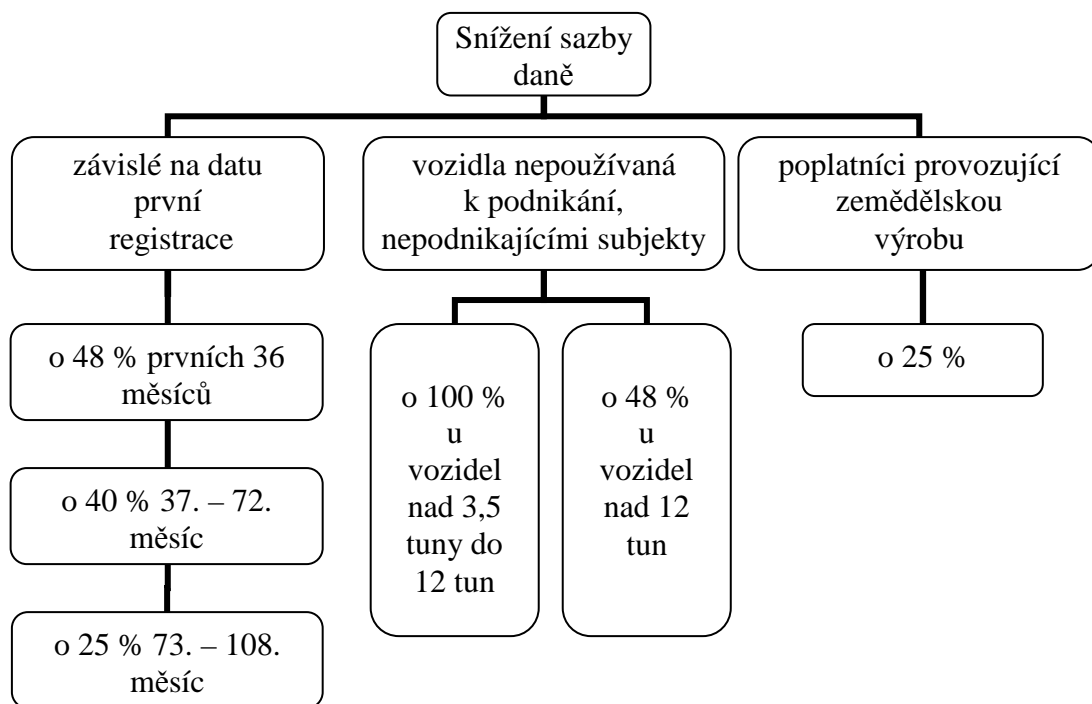
k získání a zdokonalení odborné způsobilosti k řízení vozidel (§ 6 odst. 9 ZDS). Výcviková vozidla jsou součástí výuky například na středních odborných školách nebo učilištích. Podle mého názoru snížení sazby daně nelze uplatnit u vozidel využívaných v rámci výcviku v autoškole, neboť se jedná o podnikatelskou činnost.

Nákladní vozidla včetně tahačů, nákladních přívěsů a nákladních návěsů s největší povolenou hmotností 12 a více tun používaná pro obdobné účely mají nárok na slevu ve výši 48 %.

Snížení roční sazby daně nelze uplatňovat u vozidel zahrnutých do obchodního majetku podnikající osoby. Pokud však vozidlo není po celý kalendářní měsíc používáno k podnikání nebo v přímé souvislosti s ním anebo není pronajímáno, splňuje zákonem stanovené podmínky pro uplatnění snížení sazby. Dle mého názoru zahrnutí automobilu do obchodního majetku totiž automaticky neznamena, že bylo v daném kalendářním měsíci k podnikatelské činnosti použito.

Snížení daně se může týkat i pouze několika kalendářních měsíců v příslušném zdaňovacím období. Pro objasnění této otázky uvedu příklad - Provozovatel autoškoly použije v prvním měsíci zdaňovacího období své vozidlo pro výcvik řidičů, v následujících měsících použije totéž vozidlo pro jiné účely. V těchto následujících měsících lze sazbu daně snížit, neboť vozidlo nebylo používáno v souvislosti s podnikáním či jinou samostatně výdělečnou činností.

Pro lepší přehlednost jsem vypracovala diagram vypovídající o snížení sazby daně silniční.



Obrázek č. 2 Snížení sazby daně

Zdroj: Daňový systém ČR 2012

2.6 Sleva na dani

§ 12 odst. 1 písm. a), b) ZDS vysvětluje, co je třeba rozumět pod pojmem „kombinovaná doprava“. Jedná se o přepravu zboží například ve velkém kontejneru nebo v nákladním automobilu, přívěsu, návěsu s tahačem i bez něho, při které se využije nejen silniční komunikace, ale i železniční, vnitrozemská vodní doprava za předpokladu, že vzdálenost po této ose přesahuje 100 kilometrů vzdušnou čarou a pokud její počátek či konec tvoří přeprava po pozemní komunikaci, jestliže vzdálenost mezi místem nakládky nebo vykládky zboží a železniční stanicí či přístavem nepřesahuje vzdálenost 150 kilometrů taktéž vzdušnou čarou.

Toto zvýhodnění ve formě slev na dani má motivovat dopravce k využívání méně ekologicky náročné dopravy, tj. dopravy železniční a vodní.

Vozidla používaná výhradně k přepravě na počátku nebo na konci úseku kombinované dopravy podléhají snížení daně o 100 % (§ 12 odst. 2 ZDS).

Výše slev na dani je odstupňována podle počtu jízd, které vozidlo v kombinované dopravě uskuteční ve zdaňovacím období. Dle § 12 odst. 3 ZDS sleva činí:

1. 90 % daně při více než 120 jízdách,
2. 75 % daně při počtu od 91 do 120 jízd,
3. 50 % daně při počtu od 61 do 90 jízd,
4. 25 % daně při počtu od 31 do 60 jízd.

Dle mého názoru je tedy pro poplatníka výhodné, aby určil vozidla, která budou využívána výlučně pro kombinovanou dopravu a dosáhl tak maximálního možného počtu jízd.

Pokud poplatník uplatňuje nárok na slevu na dani, musí předložit příslušné doklady potvrzující údaje překladiště, nakládací a vykládací železniční stanice nebo vnitrozemského přístavu. Poplatník uplatňuje slevu na dani u místně příslušného správce daně.

2.7 Splatnost daně

U silniční daně jsou zákonem stanovené zálohy na daň, které jsou rozdělené do čtyř splátek, a to k 15. dubnu, k 15. červenci, k 15. říjnu a k 15. prosinci. Zálohy na daň se vypočtou ve výši jedné dvanáctiny příslušné roční sazby daně za každý kalendářní měsíc, ve kterém trvala, vznikla nebo zanikla daňová povinnost. Takto to uvádí odborníci v oblasti finančního práva.⁵⁶ Zálohy na daň je možné zaplatit i najednou předem na celé zdaňovací období, čímž se, dle mého názoru, sníží administrativní zatížení s tím spojené.

Je-li poplatníkem zaměstnavatel, který vyplácí cestovní náhrady svému zaměstnanci za použití osobního automobilu nebo jeho přípojného vozidla, postupuje se při výpočtu záloh obdobně. Je však možné stanovit sazbu daně i odlišně, tj. 25 Kč za každý den použití osobního automobilu nebo jeho přípojného vozidla, pokud je to pro poplatníka výhodnější. U téhož osobního automobilu nebo jeho přípojného vozidla nelze však postup platby daně v průběhu zdaňovacího období měnit.

U vozidel splňujících nárok na osvobození od daně se zálohy na daň neplatí. Blíže se tím zabývá kapitola „Osvobození od daně“ této práce.

U nákladních vozidel včetně tahačů, nákladních přívěsů a nákladních návěsů s největší povolenou hmotností 12 a více tun, tj. u vozidel, u kterých se sazba daně

⁵⁶ Srov. BAKEŠ, Milan; KARFÍKOVÁ, Marie; KOTÁB, Petr aj. *Finanční právo*. 6. upravené vyd. Praha: C. H. Beck, 2012, str. 245.

snižuje o 48 %, se platí pouze jedna záloha na daň, a to nejméně ve výši 70 % roční daňové povinnosti. Tato daň je splatná nejpozději do 15. prosince příslušného zdaňovacího období.

Směrodatným obdobím pro stanovení zálohy na daň jsou tři kalendářní měsíce přímo předcházející kalendářnímu měsíci, ve kterém je záloha na daň splatná. U zálohy splatné 15. prosince se jedná pouze o měsíce dva, tj. říjen a listopad.

3. Správa daně

Správu silniční daně vykonávají příslušné místní finanční úřady. Je třeba rozlišovat, zda je poplatníkem fyzická osoba nebo osoba právnická. Správu daně pro tyto osoby vymezuje § 13 odst. 1 písm. a), b) DŘ.

U poplatníka, jde-li o fyzickou osobu, se místní příslušnost správce daně řídí jejím místem pobytu, tj. adresa místa trvalého pobytu občana České republiky, nebo adresa hlášeného místa pobytu cizince. Nelze-li místo pobytu fyzické osoby takto určit, rozumí se jím místo na území České republiky, kde se fyzická osoba převážně zdržuje.

Je-li poplatníkem daně právnická osoba, řídí se příslušnost finančního úřadu místem jejího sídla, tj. adresa, pod kterou je právnická osoba zapsaná v obchodním rejstříku nebo obdobném veřejném rejstříku, nebo adresa, kde právnická osoba skutečně sídlí, pokud se tato osoba do těchto rejstříků nezapisuje.

3.1 Daňová povinnost

Jedná-li se o daňovou povinnost, budu se zabývat jejím vznikem, zánikem a platbou daně.

3.1.1 Vznik daňové povinnosti

U vozidel vzniká daňová povinnost kalendářním měsícem, v němž byly splněny všechny zákonem stanovené předpoklady. Znamená to tedy, že daňová povinnost vzniká v kalendářním měsíci, ve kterém je předmětné vozidlo použito k příslušným činnostem.

U vozidel, u nichž vznikne daňová povinnost v průběhu roku, se vypočte daň součinem jedné dvanáctiny roční daňové sazby a počtem kalendářních měsíců počínaje kalendářním měsícem, v němž vznikla daňová povinnost.⁵⁷

Pro objasnění vzniku daňové povinnosti uvedu fiktivní příklad - Podnikatel Josef Malý zařadil do svého obchodního majetku osobní automobil se zdvihovým objemem motoru 1 500 cm³ až v březnu 2012. Vzniká otázka, v jaké výši zaplatí pan Malý daň.

⁵⁷ Srov. § 9 odst. 1 ZDS.

U tohoto vozidla činí sazba daně 2 400 Kč. Sazba daně se za jeden měsíc vypočte 1/12 z 2 400 Kč, což činí 200 Kč. Automobil je používán pro podnikání celkem 10 měsíců (tj. březen, duben, květen, červen, červenec, srpen, září, říjen, listopad, prosinec). V takovém případě je třeba násobit měsíční sazbu daně počtem měsíců – $200 \times 10 = 2\,000$. Pan Malý zaplatí celkem 2 000 Kč.⁵⁸

3.1.2 Zánik daňové povinnosti

U vozidel zaniká daňová povinnost kalendářním měsícem, v němž pominuly skutečnosti rozhodné pro její vznik. Znamená to, že daňová povinnost zaniká v kalendářním měsíci, ve kterém je využívání vozidla ukončeno nebo přerušeno, případně vozidlo bylo trvale nebo dočasně vyřazeno z obchodního majetku. U vozidel, u nichž zanikne daňová povinnost v průběhu roku, se vypočte daň součinem jedné dvanáctiny roční daňové sazby a počtem kalendářních měsíců do konce zdaňovacího období, nebo do konce kalendářního měsíce, v němž zanikla daňová povinnost.⁵⁹

Pro lepší pochopení zániku daňové povinnosti uvedu názorný příklad - Podnikatel Josef Malý se rozhodl prodat svůj osobní automobil se zdvihovým objemem motoru 1 500 cm³ v srpnu 2012 svému příteli. Vzniká otázka, v jaké výši zaplatí pan Malý daň.

U tohoto vozidla činí sazba daně 2 400 Kč. Sazba daně se za jeden měsíc vypočte 1/12 z 2 400 Kč, což činí 200 Kč. Automobil je používán pro podnikání celkem 8 měsíců (tj. leden, únor, březen, duben, květen, červen, červenec, srpen). V takovém případě je třeba násobit měsíční sazbu daně počtem měsíců – $200 \times 8 = 1\,600$. Pan Malý zaplatí celkem 1 600 Kč.⁶⁰

⁵⁸ VANČUROVÁ, Alena; LÁCHOVÁ, Lenka; VÍTKOVÁ, Jana. *Daňový systém ČR 2004 aneb učebnice daňového práva pro obchodní akademie, ekonomické studijní obory na středních odborných školách a na vyšších odborných školách, pro vysokoškolské obory s ekonomickým zaměřením*. 7. rozšíř. vyd. Praha: Nakladatelství VOX, 2004, str. 352. Daný příklad jsem upravila a dále rozvinula.

⁵⁹ Srov. § 9 odst. 1 ZDS.

⁶⁰ Srov. BĚHOUNEK, Pavel; PULZ, Jiří; ŠULCOVÁ, Jaroslava aj. *Automobil v daňovém systému ČR*. 4. aktualizované vyd. Praha: LINDE nakladatelství s.r.o., 2002, str. 156. Daný příklad jsem upravila a dále rozvinula.

3.1.3 Zdaňovací období

Zdaňovací období bych definovala jako časový úsek, ve kterém existují skutečnosti rozhodné pro vyměření daně. Zdaňovacím obdobím je příslušný kalendářní rok, tedy vždy období od 1. ledna do 31. prosince příslušného roku.

3.1.4 Platba daně

Daň se platí formou záloh ve výši jedné dvanáctiny příslušné roční sazby za každý měsíc existující daňové povinnosti, které jsou splatné v dubnu, červenci, říjnu a prosinci, jak jsem již uvedla v kapitole „Splatnost daně“. Rozhodným obdobím je kalendářní čtvrtletí bezprostředně přecházející měsíci, na který připadl termín splatnosti zálohy. Za vozidla, která byla předmětem daně v prosinci, se záloha na daň neplatí. Daňová povinnost se u nich vyrovná do 31. ledna následujícího roku.

Správce daně může v odůvodněných případech na základě zásady dispoziční (na žádost daňového subjektu) nebo z úřední moci (*ex offio*) stanovit zálohy na daň jinak. Pro usnadnění kontroly příslušným finančním úřadem je poplatníkům uložena povinnost vést evidenci o zaplacené dani a zálohách na daň podle jednotlivých vozidel.

Daň, záloha na daň za jednotlivá vozidla se zaokrouhluje na celé koruny nahoru. Nedoplatek na dani se platí do 31. ledna následujícího zdaňovacího období.

3.2 Daňové přiznání

Daňové přiznání podává poplatník nejpozději do 31. ledna kalendářního roku následujícího po uplynutí zdaňovacího období, a to i v případech, jedná-li se o poplatníka, kterému daňové přiznání zpracovává daňový poradce. Daňové přiznání je možno podat na formuláři vydaném MF ČR, nebo elektronicky.

V případě, že by poplatník nesplnil svou povinnost a daňové přiznání by ani v dodatečné lhůtě nepodal, je oprávněn správce daně stanovit pokutu za opožděné tvrzení daně. Tato pokuta se může pohybovat v rozmezí 0,05 – 5 % stanovené daně za každý den prodlení.⁶¹

⁶¹ Srov. § 250 odst. 1 DŘ.

V daňovém přiznání se uvádějí vozidla, která jsou předmětem daně, ale i vozidla od daně osvobozená, kromě vozidel kategorie L zpravidla s méně než čtyřmi koly a jejich přípojná vozidla a dále vozidla diplomatických misí a konzulárních úřadů při zaručené vzájemnosti. Pokud vozidlo není předmětem daně, do daňového přiznání se neuvádí.

Poplatník je povinen daň sám vypočítat a zaplatit ji příslušnému správci daně ve stanovené lhůtě či doplatit rozdíl mezi vypočtenou celkovou roční daňovou povinností a částkami, které zaplatil na zálohách. V případě, že by poplatník daň správně nevypočítal, ať již z důvodů, že daň je vyšší než dosavadní daň nebo z důvodu nesprávného postupu, je povinen podat dodatečné daňové přiznání či dodatečné vyúčtování. Zároveň je povinen rozdílnou částku uhradit do konce měsíce následujícího po měsíci, ve kterém nesrovnalost zjistil.⁶² Pokud by tuto povinnost nesplnil ani v dodatečné lhůtě, dojde k doměření daně příslušným správcem daně. Daňovému subjektu by pak vznikla povinnost uhradit penále z doměřené částky.

V praxi však může mít značný vliv na stanovení daně např. osvobození od daně, slevy na dani. Pak nastává možnost sjednat si zálohy jinak. V případě, že bylo na zálohách zapláceno více, než činí daňová povinnost, vypořádává se rozdíl jako přeplatek na dani.

Pro názornost uvedu jednoduchý příklad - Zaměstnavatel použil vozidlo zaměstnance k několika jízdám, jednalo se celkem o 34 jízd v příslušném kalendářním roce. V lednu 1 jízda, v květnu 8 jízd, v srpnu 10 jízd, v září 12 jízd a v listopadu 3 jízdy. Sazba daně činí u tohoto vozidla 1 800 Kč (tj. 150 Kč/měsíc). Zaměstnavatel zvolil denní sazbu. K 15. dubnu bude tedy zaplácena záloha ve výši 25 Kč, k 15. červenci bude zapláceno 200 Kč, k 15. říjnu činí záloha 550 Kč a k 15. prosinci 75 Kč. Zvolený způsob výpočtu záloh nelze během zdaňovacího období měnit. Jestliže se po skončení kalendářního roku prokáže, že roční sazba je pro poplatníka výhodnější, má možnost tento způsob výpočtu v daňovém přiznání změnit. Daň bude podle roční sazby 750 Kč (tj. 150 x 5 měsíců), zálohy jsou však 850 Kč. V daňovém přiznání bude vykázán přeplatek ve výši 100 Kč.⁶³

⁶² Srov. § 141 odst. 1 DŘ.

⁶³ MORÁVEK, Zdeněk. Silniční daň u neziskových subjektů (2.). *Daňová a hospodářská kartotéka*. 2007, roč. 15, č. 14-15, str. 19-20. Daný příklad jsem upravila a dále rozvinula.

Poplatníci daně, kteří provozují nákladní vozidla včetně tahačů, nákladních přívěsů a nákladních návěsů s největší povolenou hmotností nad 3,5 tuny a méně než 12 tun, nejsou založeny za účelem podnikání či se jedná o výcviková vozidla sloužící k získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, tedy poplatníci, kteří provozují vozidlo se sníženou sazbou, nepodávají daňové přiznání, nemají-li daňovou povinnost u dalšího vozidla.⁶⁴

V průběhu zdaňovacího období nelze měnit daňovou povinnost ani v případě přestavby vozidla, která by měla za následek změnu základu daně a tedy i sazby daně. Naproti tomu změna vozidla, která by měla za následek zařazení automobilu do oblasti aut od daně osvobozených, by byla zohledněna.

Daňový subjekt je v prodlení s placením daně, neuhradí-li splatnou daň nejpozději v den její splatnosti. Daňovému subjektu poté vzniká povinnost uhradit úrok z prodlení za každý den prodlení. Výše úroku z prodlení odpovídá ročně výši repo sazby stanovené Českou národní bankou, zvýšené o 14 procentních bodů, platné pro první den příslušného kalendářního pololetí.⁶⁵

⁶⁴ Srov. § 15 odst. 3 ZDS.

⁶⁵ Srov. § 252 odst. 2 DŘ.

4. Výpočty daňové povinnosti u daně silniční

V této kapitole se budu zabývat výpočty daňové povinnosti u daně silniční, aby měl poplatník přehled o tom, jak daň vypočítat, a nedocházelo k chybným výpočtům, a mohlo se tak předcházet nesrovnalostem v daňových přiznáních.

Výpočty jsou provedeny na fiktivních příkladech.⁶⁶

4.1 Příklad první

Společnost BETA, a. s. má v obchodním majetku osobní automobil Škoda Felicie o obsahu motoru 1 800 cm³. V jaké výši má družstvo zaplatit silniční daň?

Automobil s touto velikostí zdvihového motoru je v rozmezí nad 1 500 cm³ do 2 000 cm³, pro které platí roční sazba daně 3 000 Kč. V této výši společnost také daň zaplatí.

4.2 Příklad druhý

Podnikatel František Nový začlenil od června 2012 do svého obchodního majetku osobní automobil se zdvihovým objemem motoru 1 600 cm³ registrovaný v roce 2002. V jaké výši zaplatí pan Nový silniční daň?

U tohoto vozidla činí sazba daně 3 000 Kč. Sazba daně se za jeden měsíc vypočte 1/12 z 3 000 Kč, což činí 250 Kč. Automobil je používán pro podnikání celkem 7 měsíců (tj. červen, červenec, srpen, září, říjen, listopad, prosinec). Je třeba násobit sazbu daně za měsíc počtem měsíců – 250 x 7 = 1 750. Pan Nový zaplatí celkem 1 750 Kč.

4.3 Příklad třetí

Pan Dvořák, zaměstnanec společnosti ALFA, s. r. o. používal svůj soukromý automobil na pracovních cestách pro společnost v měsíci dubnu celkem 17 dní. Automobil patří podle zdvihového objemu motoru do kategorie nad 1 250 cm³ do 1 500

⁶⁶ Podkladem mi byla VANČUROVÁ, Alena; LÁCHOVÁ, Lenka. *Daňový systém ČR 2012*. 11. aktualizované vyd. Praha: VOX, a. s., 2012, str. 242-247. Dané příklady jsem upravila a dále rozvinula.

cm³ s roční sazbou silniční daně 2 400 Kč. Pan Dvořák sám nepodniká ani automobil k podnikatelským účelům nepronajímá. Jaká sazba silniční daně bude pro společnost ALFA, s. r. o. výhodnější?

Zálohu za automobil je povinna zaplatit společnost zálohou za druhé čtvrtletí, splatnost je 15. července. Vzniká otázka, která sazba daně je výhodnější v daném případě. Existují dvě varianty. Společnost by mohla využít denní sazbu, která činí 25 Kč. V tomto případě tedy 17 dní x 25 Kč/den činí 425 Kč. Druhou variantou je vypočítat 1/12 z 2 400 Kč, což je 200 Kč. Tato varianta bude tedy pro společnost méně nákladná.

4.4 Příklad čtvrtý

Společnost GAMA, a. s. prodala 9. 9. 2012 nákladní automobil se dvěma nápravami o hmotnosti 16 tun společnosti DELTA, s. r. o. Společnost DELTA, s. r. o. automobil 23. 9. 2012 zařadila do svého hmotného majetku a 3. 10. 2012 byla do technického průkazu vozidla zapsána jako provozovatel. V jaké výši zaplatí oba poplatníci silniční daň z tohoto nákladního automobilu za rok 2012?

Roční sazba daně za nákladní automobil s hmotností nad 15 tun do 18 tun činí 23 700 Kč. Společnost GAMA, a. s. prodala v září tento nákladní automobil, tím jí zanikla daňová povinnost v srpnu. Zaplatí tedy silniční daň za měsíc leden až srpen. Tzn. $(23\,700 / 12) \times 8 = 15\,800$ Kč. Společnosti DELTA, s. r. o. vznikla daňová povinnost v září, zaplatí silniční daň za čtyři měsíce (září až prosinec) – $(23\,700 / 12) \times 4 = 7\,900$ Kč. GAMA, a. s. zaplatí silniční daň ve výši 15 800 Kč a společnost DELTA, s. r. o. je povinna uhradit daň v hodnotě 7 900 Kč.

4.5 Příklad pátý

Společnost ZET, s. r. o. vlastní čtyři vozidla se dvěma nápravami o hmotnosti 20 tun. Jedno z těchto vozidel používá v rámci kombinované dopravy. Správní orgán předložil doklady potvrzující, že tímto vozidlem bylo ujeté 70 jízd. Otázkou je, v jaké výši bude nejvýhodnější pro tuto společnost daň zaplatit.

Na tato čtyři vozidla se vztahuje roční sazba daně 29 100 Kč. Jedná se totiž o vozidla se dvěma nápravami s hmotností v rozmezí od 18 tun do 21 tun. U prvního

vozidla, které společnost využívá pro kombinovanou přepravu, je možno uplatnit slevu na dani ve výši 50 %, jedná se totiž o 70 jízd (§ 12 odst. 3 ZDS). Za všechna vozidla za zdaňovací období zaplatí celkem:

$$(3 \times 29\,100 \text{ Kč}) + (29\,100 \text{ Kč} \times 50 \%) = 87\,300 \text{ Kč} + 14\,550 \text{ Kč} = 101\,850 \text{ Kč}.$$

Společnost zaplatí během roku na zálohách 116 400 Kč za všechny vozy a při podání daňového přiznání díky uplatnění slevy bude mít přeplatek na dani ve výši 14 550 Kč $(116\,400 - 101\,850) = 14\,550 \text{ Kč}$.

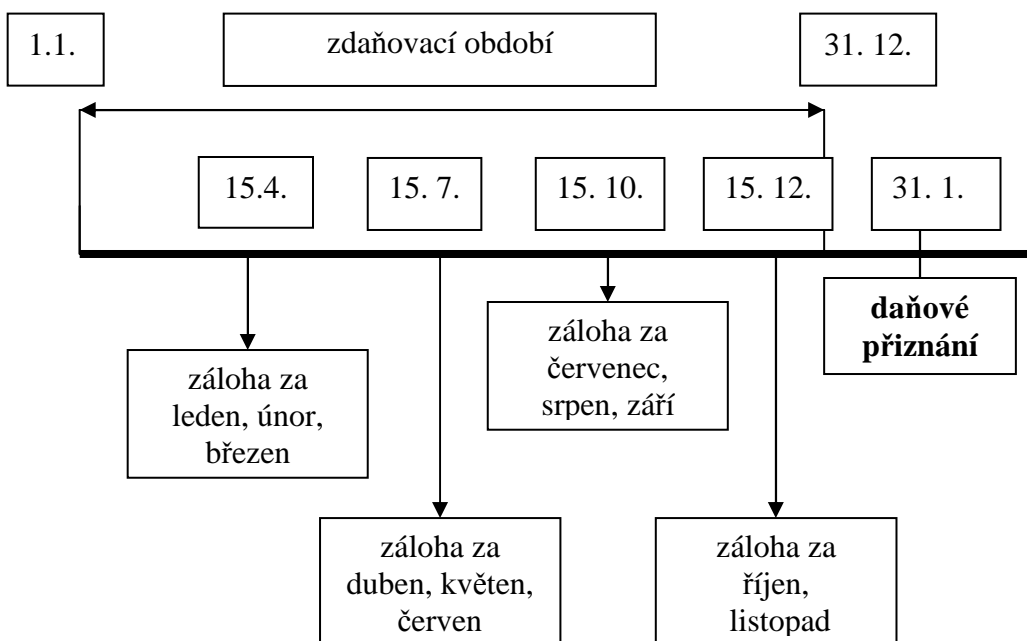
4.6 Příklad šestý

Poplatník vlastní nákladní automobil s datem první registrace v květnu 2009, největší povolená hmotnost činí 11 tun se dvěma nápravami. Jaká bude daňová povinnost poplatníka, pokud automobil využívá k podnikání od dubna do listopadu 2012 včetně?

Roční sazba daně u tohoto vozidla činí 9 600 Kč. Nejprve zjistím sazbu daně za měsíc, kterou vynásobím počtem měsíců, ve kterých je vozidlo používáno k podnikání (tj. 8 měsíců – duben, květen, červen, červenec, srpen, září, říjen a listopad): $(9\,600 / 12) \times 8 = 6\,400 \text{ Kč}$ (toto je daň bez snížení). Poplatník uplatní slevu ve výši 48 % za měsíc duben dle § 6 odst. 6 ZDS. A to následujícím způsobem: $(9\,600 / 12) \times 48 \% = 800 \times 0,48 = 384 \text{ Kč}$. Stejným způsobem uplatní slevu i za měsíce květen až listopad, ale ve výši 40 %: $(9\,600 / 12) \times 40 \% = 800 \times 0,40 = 320 \text{ Kč}$. 320×7 (počet měsíců) = 2 240 Kč. Od roční sazby daně odečtu uplatněné slevy: $7\,200 - 384 - 2\,240 = 4\,576 \text{ Kč}$. Daňová povinnost poplatníka ve zdaňovacím období roku 2012 bude 4 576 Kč.

4.7 Příklad sedmý

V posledním příkladu se zaměřím na splatnost daně. Určím, kdy má pan Malý platit silniční daň, pokud od 9. června 2012 začal používat osobní automobil se zdvihovým objemem motoru 1 600 cm³ registrovaný v roce 2002.



Obrázek č. 3 Splatnost daně

Zdroj: Daňový systém ČR 2012

První zálohu zaplatí pan Malý 15. července, a to ve výši 1/12 roční daňové sazby, neboť v rozhodném období pro tuto zálohu (tj. za duben, květen, červen) trvala jeho povinnost pouze 1 měsíc. Dále pak 15. října zaplatí zálohu ve výši 3/12 roční daňové povinnosti (tj. za červenec, srpen a září). 15. prosince zaplatí zálohu ve výši 2/12 roční daňové povinnosti (tj. za říjen a listopad). V lednu následujícího kalendářního roku zaplatí při podání daňového přiznání zálohu za měsíc prosinec, pokud mu nevznikne přeplatek na dani z důvodu slev či osvobození od daně.

5. Komparace české právní úpravy se slovenskou a německou právní úpravou daně silniční

V této kapitole se zaměřím na srovnání základních institutů právní úpravy daně silniční se slovenskou a německou právní úpravou, aby měl subjekt přehled, v čem jsou spatřovány rozdíly a shody s naší právní úpravou této daně.

Podívám-li se na systémy zdanění vozidel v zahraničí, naleznou řadu společných prvků. Jedná se především o ekologické prvky. Na mysli mám daňové zvýhodnění ekologicky šetrnějších vozidel, ať již v základu daně či v jednotlivých sazbách daní. Na druhou stranu jsou taktéž postihovány zvýšenou sazbou daně vozidla, která vykazují vyšší zatěžování životního prostředí výfukovými plyny.

Společným prvkem v oblasti osob povinných k dani je pak osoba vlastníka vozidla, který je nejčastějším subjektem daně. Naopak určité odlišnosti lze najít v druzích daní. Tato skutečnost je závislá na tom, zda se uplatňuje zdanění vlastnictví vozidla či zdanění používání vozidla, datum registrace či skutečné provozování vozidla.

5.1 Slovenská právní úprava daně silniční

Silniční daň je na Slovensku upravena zákonem č. 582/2004 Z. z., o miestnych daniach a miestnom poplatku za komunálne odpady a drobné stavebné odpady, v znení neskorších predpisov (dále jen „o miestnych daniach“, popř. „ZMD“). Zákon přinesl výrazné změny oproti dřívější úpravě, neboť zrušil dosavadní celostátní daň nazývanou „cestovní daň“ a nahradil ji lokální daní z motorových vozidel. Tento zákon upravuje místní daně a místní poplatek za komunální odpady a drobné stavební odpady. Jelikož na Slovensku je daň z motorových vozidel chápána jako místní daň, kterou může ukládat vyšší územní celek, stala se součástí tohoto zákona. Daň je příjmem rozpočtů vyšších územních celků. Zákon je rozdělen celkem do 13 částí. Jedenáctá část se věnuje dani z motorových vozidel, a to od §§ 84 do 96 ZMD.

5.1.1 Subjekt daně

§ 85 odst. 1 písm. a) ZMD stanoví, že poplatníkem daně je držitel motorového vozidla nebo přípojného vozidla zapsaný v registračním průkazu nebo dokladu prokazujícím tytéž skutečnosti. Nehledí se na to, zda se jedná o osobu fyzickou, právnickou či její organizační složku. V případě pronájmu vozidla je poplatníkem daně vlastník vozidla.

Dále je subjektem daně uživatel automobilu, jehož držitel zemřel, jedná-li se o fyzickou osobu, byl zrušen či zanikl, jedná-li se o právnickou osobu.

Stejně jako v ČR je i na Slovensku daňovým poplatníkem zaměstnavatel, který vyplácí cestovní náhrady zaměstnanci za použití vozidla. Toto neplatí, pokud je zaměstnavatelem vyšší územní celek, do jehož rozpočtu tato daň plyne.

5.1.2 Předmět daně

Stejně jako v České republice jsou i na Slovensku zdaněna silniční motorová vozidla a jejich přípojná vozidla používaná k podnikání či v souvislosti s podnikáním za podmínky, že jsou evidována v tuzemsku. Jedná se o vozidla kategorie M, N a O. Rozdělení vozidel do kategorií je uvedeno v příloze č. 1 zákona č. 725/2004 Z. z., o podmienkach prevádzky vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách a o zmene a doplnení niektorých zákonov (dále jen „zákon o podmienkach prevádzky“, popř. „ZPOP“).

Do kategorie M náleží motorová vozidla s nejméně čtyřmi koly sloužící pro dopravu osob. Kategorie N zahrnuje motorová vozidla s nejméně čtyřmi koly k přepravě nákladů. Přípojná vozidla jsou v kategorii O.⁶⁷

Předmětem daně nejsou vozidla se zvláštním evidenčním číslem, která jsou používána na zkušební jízdy a vozidla speciální, která neslouží k přepravě, ale k výkonu speciálních činností.

Dle § 127 odst. 6 zákona č. 8/2009 Z. z., o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov se zvláštní evidenční číslo může přidělit vozidlu nově vyrobenému, které doposud nebylo evidované.

⁶⁷ Příloha č. 1 ZPOP. Dostupná také z [www: <http://www.telecom.gov.sk/index/index.php?ids=15871>](http://www.telecom.gov.sk/index/index.php?ids=15871).

5.1.3 Osvobození od daně

Od daně silniční jsou na Slovensku plně osvobozena vozidla diplomatických misí a konzulárních úřadů a dále vozidla, jejichž držitelem je vyšší územní celek, do jehož rozpočtu daň plyne.

Vozidla záchranné zdravotnické služby, horské záchranné služby, letecké záchranné služby a požární ochrany mohou být od daně osvobozena na základě rozhodnutí kraje ve svém nařízení. Totéž platí u autobusů, zajišťujících pravidelnou linkovou dopravu ve veřejném zájmu, vozidla používaná v lesní a polnohospodářské výrobě a auta, která splňují emisní limity stanovené Evropskou unií. Osvobození však nemusí být úplné, může se jednat o pouhé snížení daně.

5.1.4 Základ daně

Základem daně je pro užitkové vozy a autobusy jejich celková hmotnost v tunách a počet náprav. U osobních automobilů se jedná o zdvihový objem motoru v cm³.

5.1.5 Sazba daně

Výraznou odlišností české a slovenské právní úpravy silniční daně je stanovení sazby daně. Vyšší územní celek může na svém území zavést daň prostřednictvím obecně závazného nařízení s určením sazby daně. Kraj však nesmí překročit minimální hranici sazby daně, kterou stanoví zákon. Sazba daně se u vozidel pohybuje v rozmezí od 31 do 537 eur za rok.⁶⁸

5.1.6 Sleva na dani

Stejně jako v české právní úpravě, tak i ve slovenské právní úpravě daně silniční je užíván pojem „kombinovaná doprava“. Uplatňuje se však pouze za podmínek, že bylo vozidlo ve zdaňovacím období použito nejméně 60krát v rámci kombinované

⁶⁸ Srov. Příloha č. 4 ZMD. Dostupná také z [www: <http://www.vyvlastnenie.sk/predpisy/zakon-o-dani-z-nehnutelnosti/>](http://www.vyvlastnenie.sk/predpisy/zakon-o-dani-z-nehnutelnosti/).

dopravy. V takovém případě náleží subjektu daně sleva ve výši 50 % podáním daňového přiznání.

5.1.7 Splatnost daně

Poplatník, jehož předpokládaná daň přesáhne 8 292 eur, je povinen platit měsíční zálohy na daň za zdaňovací období, a to ve výši jedné dvanáctiny předpokládané daně. Tyto zálohy jsou splatné do konce příslušného kalendářního měsíce.⁶⁹

Poplatník, jehož předpokládaná daň přesáhne 660 eur, ale nepřesáhne 8 292 eur, je povinen platit čtvrtletní zálohy na daň za zdaňovací období, a to ve výši jedné čtvrtiny předpokládané daně. Tyto zálohy jsou splatné vždy do konce příslušného kalendářního čtvrtletí.⁷⁰

Naopak poplatník, jehož předpokládaná daň nepřesáhne 660 eur, není povinen platit zálohy na daň.⁷¹

V případě, že by došlo ke skutečnosti, která by měla vliv na stanovení sazby daně, je správce daně oprávněn určit platbu záloh jinak. Takto může být záloha na daň určena i na žádost poplatníka.

Pokud je daň vypočítaná v daňovém přiznání vyšší než zaplacené zálohy, je poplatník povinen dorovnat rozdíl. Pokud je daň nižší než zaplacené zálohy, vzniká přeplatek. Zvláštností daně je povinnost poplatníka daň uhradit bez konání vyměřovacího řízení do konce ledna příslušného zdaňovacího období.

5.2 Německá právní úprava daně silniční

Při porovnání institutu silniční daně v České republice a daně z motorových vozidel v Německu je česká úprava příznivější ve smyslu přehlednosti, jednoduchosti a nižší míry zdanění.

Silniční daň v Německu upravuje Kraftfahrzeugsteuergesetz (dále jen „Kraft StG“), neboli zákon o dani z motorových vozidel uveřejněný dne 26. září 2002, ve znění zákona ze dne 27. května 2010. Zákon obsahuje 18 paragrafů.

⁶⁹ Srov. § 91 odst. 3 ZMD.

⁷⁰ Srov. § 91 odst. 2 ZMD.

⁷¹ Srov. § 91 odst. 4 ZMD.

5.2.1 Subjekt daně

Poplatníkem daně z motorových vozidel je fyzická či právnická osoba. U tuzemských vozidel je poplatníkem držitel vozidla. U zahraničních automobilů osoba, která jej užívá na území Německa. V případě neoprávněného užívání je daňovým dlužníkem rovněž uživatel.

5.2.2 Předmět daně

Předmětem daně je držení tuzemských i zahraničních motorových vozidel a jejich přípojných vozidel užívaných na veřejných komunikacích. Zahraniční vozidla podléhají dani v případě, že se nacházejí na území tuzemska. Je zpoplatněno i neoprávněné držení motorového vozidla, pokud je používáno bez schválení stanovené dopravními předpisy, nepodléhá-li osvobození od daně.

Silničním vozidlem se dle §2 odst. 1 Kraft StG rozumí motorové vozidlo a jeho přípojně vozidlo. Za osobní motorová vozidla jsou považovány čtyřkolky a jiná vozidla se třemi až osmi místy k sezení, které odpovídají zařazení N1, technickému typu BA nebo BB dle nařízení Rady č. 70/156/EWG, dále víceúčelová vozidla.

5.2.3 Osvobození od daně

Osvobozena od daně jsou vozidla spolkové policie, obecní police, celní správy, požární ochrany, civilní obrany, záchranné služby či vozidla sloužící pro přepravu pacientů. Vyňaty jsou i zemědělské a lesnické traktory a tahače, speciální vozidla a jejich přípojná vozidla užívaná v zemědělském a lesním hospodářství, sloužící k péči o veřejné prostranství a zeleň (§ 3 Kraft StG).

Dani nepodléhají vozidla užívaná k přestavbě, opravě a úpravě komunikací, pokud mají povolení země, spolku, obce či svazku obcí, za předpokladu, že jsou užívána k tomuto účelu. Stejně jako v ČR ani v Německu dani nepodléhají vozidla zajišťující údržbu a čistotu pozemních komunikací (§ 3 Kraft StG).

Dani nepodléhají ani zahraniční osobní automobily a jejich přípojná vozidla po dobu jednoho roku. Toto neplatí, pokud jsou vozidla určena k zpoplatněné přepravě

osob nebo zboží, anebo jsou užívána osobami, které mají bydliště či místo trvalého pobytu na území Německa (§ 3 Kraft StG).

Zvláštností německé právní úpravy týkající se osvobození od daně je, že dani nepodléhají vozidla neziskových nebo charitativních organizací po dobu, po kterou jsou vozidla užívána k transportu humanitární pomoci do zahraničí.⁷²

Společné české a německé právní úpravě je osvobození od daně vozidel diplomatických misí a konzulárních úřadů za podmínek vzájemnosti.

Stejně jako v ČR, tak i v Německu jsou zvýhodněny automobily s velmi nízkým emisním zatížením. Tato vozidla jsou od daně osvobozena, pokud budou prvně registrována v období od 1. ledna 2011 do 31. prosince 2013 a budou splňovat úroveň emisí dle EURO 6, pouze do doby, jakmile daňová úspora dosáhne výše 150 eur. Zákonodárce taktéž osvobozuje od daně elektrická vozidla na dobu pěti let.⁷³

V případě, že došlo ke změně držitele vozidla v době, kdy je uplatňováno dočasné osvobození, má nový držitel nárok na pokračování v osvobození od daně, které uplatnil jeho předchůdce.

5.2.4 Základ daně

Základem daně je u osobních automobilů a motocyklů evidovaných do 30. června 2009 zdvihový objem motoru, pokud jsou poháněny pístovými motory. U vozidel evidovaných od 1. července 2009 je rozhodující objem motoru a emisní limity oxidu uhličitého. U nákladních vozidel a jejich přípojných vozidel tvoří základ daně maximální povolená hmotnost. U nákladních vozidel nad 3,5 tuny se navíc zohledňuje stupeň emisí. Údaje o emisích stanoví příslušný dopravní úřad v registračních dokumentech každého vozu.

⁷² Srov. § 3 Kraft StG. Dostupný také z [www: <http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/kraftstg/gesamt.pdf>](http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/kraftstg/gesamt.pdf).

⁷³ Srov. § 3b odst. 1 Kraft StG. Dostupný také z [www: <http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/kraftstg/gesamt.pdf>](http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/kraftstg/gesamt.pdf).

5.2.5 Sazba daně

Motocykly jsou na rozdíl od české úpravy rovněž zdaněny. U motocyklů poháněných pístovými motory činí sazba daně 1,84 eur za každých 25 kubických centimetrů zdvihového objemu motoru nebo jeho části. Osobní automobily jsou potom zdaňovány za každých 100 cm³ zdvihového objemu motoru nebo jeho části rozdílně v závislosti na míře plnění jednotlivých emisních norem a na typu motoru. Nejnižší sazba činí 6,75 eur a nejvyšší 37,58 eur za každých 100 cm³ za kalendářní rok. Nákladní automobily s celkovou hmotností do 3,5 tuny jsou zdaňovány za každých 200 kilogramů hmotnosti nebo její části. Sazba je odstupňována dle hmotnosti vozidla od 11,25 eur do 12,78 eur. Vozidla, která přesahují hmotnost 3,5 tuny, jsou taktéž zdaňována za každých 200 kilogramů hmotnosti nebo její části. Sazby jsou progresivní a pohybují se od 6,42 eur do 63,40 eur podle míry ekologického zatížení.

U zahraničních vozidel se postupuje dle denní sazby. Nejnižší denní sazba činí 0,51 eur u dvou- a třístopých automobilů. U ostatních aut je závislá na celkové hmotnosti, stejně tak u přípojných vozidel.⁷⁴

5.2.6 Sleva na dani

Výrazný rozdíl německé úpravy oproti úpravě české spatřuji ve zvýhodnění postižených osob. § 3a odst. 1 Kraft StG upravuje otázku zvýhodňování osob těžce postižených, tj. osob bezmocných, slepých nebo osob na vozíku. Zákonodárce poskytuje snížení sazby daně o 50% u motorových vozidel používaných zdravotně postiženými osobami. Toto zvýhodnění se neuplatní u osob, které mají právo na bezplatnou přepravu.

Stejně jako u nás, tak i v Německu se uplatňuje sleva při využívání kombinované dopravy. Jedná se o sloučení dopravy po pozemních komunikacích s dopravou železniční. Na základě písemné žádosti může být uplatněna sleva po dobu jednoho roku odstupňovaná podle počtu jízd. Při počtu:

1. více než 124 jízd bude sazba daně snížena o 100 %,
2. více než 93 jízd činí sleva 75 %,

⁷⁴ Srov. § 9 odst. 1 až 4 Kraft StG. Dostupný také z [www: <http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/kraftstg/gesamt.pdf>](http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/kraftstg/gesamt.pdf).

3. více než 62 jízd činí sleva 50%,
4. více než 31 jízd se uplatní sleva 25% z roční sazby daně.⁷⁵

Jako důkaz prokazující splnění podmínek slouží záznam železniční dopravy.

5.2.7 Splatnost daně

Od 1. července 2009 se stala daň příjmem spolku. V případě, že daň nečiní více než 499 eur, existuje zákonná povinnost uhradit ji jeden rok dopředu. Za situace, že roční daň činí více než 500 eur, může být uhrazena také na dobu jednoho pololetí. Pokud roční daň činí více než 1 000 eur, může být uhrazena také pro období jednoho čtvrtletí. V případě, že je daň uhrazována pololetně, činí roční přirážka na dani 3 %. Za situace, že čtvrtletně, existuje povinnost uhradit roční přirážku ve výši 6 procent.⁷⁶ U zahraničních vozidel používaných na německých pozemních komunikacích musí být zaplacen ve lhůtě 30 dnů.

Změna uhrazovacího období je přípustná jedině při písemném oznámení nejpozději v den splatnosti daňové povinnosti.

Ke konci této kapitoly bych chtěla podotknout, že každá právní úprava má své odlišnosti. Ať se jedná o úpravu daně na Slovensku nebo v Německu, vždy jsem našla přednosti, ale i nedostatky tamního zákonodárství.

Velká odlišnost slovenské právní úpravy vůči úpravě naší spočívá v tom, že silniční daň je příjmem rozpočtů vyšších územních celků. Tímto jsou také kraje oprávněny určovat sazbu daně, která se v jednotlivých oblastech Slovenska může odlišovat, což spatřuji jako nevýhodu. Slovenská úprava se také odlišuje ve věcech splatnosti daně, je závislá na výši roční daně, která poplatníka postihuje. To znamená, že poplatník s nízkou roční daní není povinen platit zálohu, naopak subjekt s nejvyšším daňovým zatížením platí zálohy měsíčně. To spatřuji jako výhodné, neboť obyvatelstvo je pak méně ekonomicky zatížené v jednom časovém období.

Velmi významnou předností v německé právní úpravě je dle mého názoru zvýhodnění osob zdravotně postižených, čímž je kladen důraz na sociální zajištění osob

⁷⁵ Srov. § 4 odst. 1 Kraft. StG. Dostupný také z [www: <http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/kraftstg/gesamt.pdf >](http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/kraftstg/gesamt.pdf)

⁷⁶ Srov. TIPKE, Klaus; LANG, Joachim; SEER, Roman aj. *Steuerrecht*. 18. völlig überarbeitete Auflage. Köln: Verlag Dr. Otto Schmidt KG, 2005, str. 637.

ekonomicky méně produktivních. Zároveň si ale uvědomuji velkou nevýhodu v nepřehlednosti jednotlivých ustanovení, hlavně těch, která se týkají sazby daně.

Závěr

Tématem mé diplomové práce je právní úprava daně silniční. Při jejím zpracování jsem vycházela z právní úpravy České republiky, ale zabývala jsem se i úpravou na Slovensku a v Německu, abych tak práci obohatila o jiný pohled na danou problematiku. Ve své práci jsem pracovala hlavně s pojmy zdanění motorových vozidel, osoba poplatníka, sazba daně a řadou dalších institutů, které jsou nedílnou součástí konstrukce daní.

Zdanění motorových vozidel je možno chápat jako formu zdanění majetku, jehož výhodou je snadná zjistitelnost předmětu daně a daňového základu vzhledem k existenci registru motorových vozidel. Současná Evropa však pojímá silniční daň jako formu daně spotřební, která má napomoci k efektivnějšímu dosažení ekologického chování. V ČR je nutné vytvořit pevnější vztah mezi výší daně a emisemi CO₂. Zdanění automobilů by mělo být účinným nástrojem k ovlivňování spotřebitelů při koupi vozu a zároveň by měly být nabízeny pouze vozy šetrné k životnímu prostředí.

Cílem diplomové práce bylo podrobně rozebrat právní úpravu silniční daně s ohledem na prvky právní konstrukce, odhalit její silné a slabé stránky, poukázat na některé významné instituty a zároveň naši úpravu srovnat s úpravou silniční daně na Slovensku a v Německu. Záměrem při vypracování práce bylo upozornit na některé rozdíly, které mezi právními úpravami existují.

Při studiu daňové tematiky v jiných evropských státech jsem došla k závěru, že náš ZDS je sice stručný, ale velmi přehledný. Hlavní rozdíl v jednotlivých právních úpravách spatřuji v tom, že zatímco v České republice je silniční daň upravena srozumitelně a přehledně, i když prošla řadou změn a novelizací, například v Německu panuje chaos kvůli nesystematickému přístupu zákonodárce, který stanoví řadu zvláštností a výjimek pro jednotlivé druhy vozidel, takže v konečném výsledku poplatník pořádně neví, čím se řídit. Z toho důvodu bych se německou právní úpravou nenechala inspirovat, ale některé německé právní instituty by bezpochyby mohly naši úpravu obohatit, například zvýhodnění osob zdravotně postižených. Zvláštnost slovenské úpravy, která spočívá v tom, že daň je příjmem rozpočtů vyšších územních celků, které mají pravomoc rozhodnout o výší daně a stanovit ji pro tu kterou oblast

odlišně, nespátřuji jako výhodnou. Naší právní úpravu v této oblasti naopak hodnotím jako výrazně lepší.

Pokud bych se zaměřila na základní instituty daně, pak dle mého názoru je české ustanovení o subjektu daně se slovenskou úpravou shodné. Německý zákon naopak za daňového dlužníka považuje nejen držitele a uživatele vozidla, ale i držitele v případě neoprávněného užívání vozidla.

Předmětem daně jsou motorová vozidla a jejich přípojná vozidla užívaná na veřejných komunikacích. Důležitou podmínkou je jejich účel užívání, tj. musí být užívána v rámci podnikatelské činnosti nebo v přímé souvislosti s podnikáním. Inspirací, jak získat nové příjmy do státního rozpočtu, by mohla být pro české zákonodárství úprava Německa, kde dani podléhají také motocykly a neoprávněné užívání vozidel.

Osvobození od daně je podle mého názoru velmi důležitým institutem silniční daně. Přestože někdy spíše brání přelévání peněz mezi jednotlivými veřejnými rozpočty, ukazuje na sociální citění v našem státě. Zvýhodnění ekologicky šetrnějších vozidel dokládá také smysl celé úpravy silniční daně. Zaujala mě i existence osvobození od silniční daně osob zdravotně postižených v německé právní úpravě, což dosvědčuje humanitní myšlenky evropské kultury. Podobný institut by si jistě zasloužil i český ZDS.

Stejně jako v ČR, i v ostatních mnou popsáných státech je základem daně u osobních automobilů zdvihový objem motoru. U nákladních vozidel je jím celková hmotnost vozidla a počet náprav, díky čemuž jsou tak znevýhodněna vozidla více poškozující povrch vozovky. V Německu se u vozidel nad 3,5 tuny zohledňuje i stupeň emisního zatížení, avšak pouze u vozidel registrovaných po 1. červenci 2009. Myslím, že taková úprava podryvá důvěryhodnost propagovaného účelu silniční daně a spíše budí otázku, zda daňové zatížení je vhodným způsobem řešení krize automobilového průmyslu.

Asi největší odlišnosti v jednotlivých úpravách silniční daně jsem našla v ustanoveních týkajících se sazby daně. V České republice je dle mého názoru sazba daně upravena nejjednodušeji a také nejpřehledněji. Daňový poplatník ihned zjistí výši roční sazby daně při porovnání údajů uvedených v technickém dokladu s údaji uvedenými v § 6 ZDS. Oproti tomu na Slovensku je vždy pro stejnou kategorii vozidel

úprava odlišná v každém z osmi krajů.⁷⁷ V Německu je sice úprava shodná pro celé území, avšak obsahuje řadu zvláštností a výjimek, které znesnadňují poplatníkovi postup při placení daně. Ani jednu z těchto dvou úprav nepovažuji za vhodnou.

Neméně důležitou oblastí je splatnost daně. V ČR máme povinnost daň platit ve čtyřech pravidelně se opakujících splátkách. Zajímavější a dle mého názoru i lepší řešení vytvořili slovenští zákonodárci – čím vyšší daň je poplatník povinen platit, tím častější zálohy je povinen hradit. Za tristní pak považuji povinnost uhradit daň na následující kalendářní rok dopředu dle německé právní úpravy.

Daňová povinnost u českého a slovenského poplatníka vzniká, jakmile jsou splněny zákonem stanovené podmínky a trvá do doby, pokud rozhodné skutečnosti, pro které daňová povinnost vznikla, nezaniknou. V Německu vzniká daňová povinnost u vnitrostátních vozidel, jakmile jsou využívána a trvá nejméně měsíc. U zahraničních vozidel trvá po dobu využívání v tuzemsku a při neoprávněném užívání vozidla po dobu tohoto užívání, nejméně však jeden měsíc.

Tímto jsem vytyčila shodné a rozdílné prvky právní konstrukce silniční daně v České republice, na Slovensku a v Německu. Především jsem ale ukázala na nedostatky a přednosti účinné právní úpravy silniční daně v České republice, což může být, doufám, podkladem pro případné změny ZDS.

Jedním z dalších cílů, které jsem si v úvodu stanovila, byla snaha o zpřehlednění jednotlivých ustanovení silniční daně. V právní úpravě daně by mohl subjekt místy tápat, což dává široký prostor pro judikaturu a použití příkladů z praxe. Domnívám se, že svého cíle jsem dosáhla, neboť jednotlivá ustanovení jsem proložila názornými příklady či rozhodnutími soudů, které vytvářejí výklad sporných otázek v daňové oblasti.

Taktéž jsem si stanovila za cíl odhalit silné a slabé stránky našeho zákonodárství v oblasti silniční daně z historického pohledu. I když zákon o dani silniční prošel řadou změn a úprav, hodnotím je kladně. Zdálo by se, že novelizování můžeme chápat jako slabou stránku našeho zákonodárství. Spatřuji v tomto procesu i výhody, neboť jsou přínosem k objasnění a zpřehlednění jednotlivých ustanovení zákona. Je zřejmá i snaha dosáhnout souladu s právními akty Evropské unie. Velkou předností právní úpravy silniční daně v České republice je její přehlednost a zároveň i nenáročnost oproti

⁷⁷ Srov. Sazby daně z motorových vozidel na Slovensku v roce 2011. Dostupné také z [www: <http://ucto.vnictvo.sk/index.php/da-z-motorovych-vozidiel/494-da-z-motorovych-vozidiel-v-roku-2011>](http://ucto.vnictvo.sk/index.php/da-z-motorovych-vozidiel/494-da-z-motorovych-vozidiel-v-roku-2011).

například německé úpravě. Za výhodné také sledávám, že příjem daně plyne do Státního fondu dopravní infrastruktury nikoliv jednotlivým krajům, tím pádem je sazba daně stanovena pro všechny poplatníky v ČR shodně.

Pokud se jedná o nedokonalost v oblasti zdanění motorových vozidel, bylo by vhodnější se v budoucnu více zaměřit na efektivnější využívání kombinované dopravy. I když v roce 2011 se kombinovaná doprava podílela 5,15 % na mezinárodní nákladní dopravě ČR, tím došlo k jejímu nárůstu oproti předchozímu roku, nedosahuje stále výsledků jiných evropských států. Proto by v budoucím novelizovaném znění ZDS měla být kombinovaná doprava více zohledněna z hlediska uplatňovaných slev a počtu jízd. Tím by se dosáhlo početně vyššího využívání dopravy železniční, letecké či vodní. Zároveň by byly splněny emisní limity, což by vedlo i k menšímu zatěžování životního prostředí škodlivými látkami.

Právní úprava silniční daně je podle mého názoru propracovaná, přehledná a nezapomíná na důležité instituty. Samozřejmě je i tak prostor pro další zkvalitnění.

Resümee

Das Thema meiner Diplomarbeit lautet „Straßensteuer und ihrer Rechtsregelung“. Zur Wahl dieser Problematik führte mich der Fakt, dass die Steuern immer aktuell und sehr wichtig sind. Ich wollte den Leser in meiner Arbeit mit der Straßensteuer bekannt machen, die in unserem Land erhoben wird. Ich denke jeder von uns wird zum Ökonomen im gewissen Maß da jeder von uns einen Teil seines Einkommens an den Staat durch die Steuern abgibt. Deshalb müssen wir uns dafür interessieren, wie die Steuern konstruiert werden und worauf sie basieren.

In dieser Zeit ändern sich die Gesetze an den Finanzmärkten sehr oft. Vor allem das Finanzrecht unterliegt ständigen Änderungen, da es eng an die Wirtschaft geknüpft ist.

Das Steuerrecht und das Steuersystem sind ein wichtiger Bestandteil des Finanzrechts. Die Normen des Finanzrechts sind Haushalts-, Steuer-, Zoll- oder Gebühr-, sowie auch monetäre Beziehungen, auswärtige Beziehungen oder solche, die im Zusammenhang mit Operationen in den Kapital- und Geldmärkten geregelt sind. Diese unterschiedlichen Normen des Finanzrechts spiegeln sich auch in der großen Anzahl an Rechtsnormen wider.

Die Arbeit wurde in fünf Kapitel gegliedert. Das erste Kapitel diente als Einführung ins Thema. Dieses Kapitel befasste sich mit den grundlegenden Fragen der Straßensteuer. Ich konzentrierte mich hauptsächlich auf die Bedeutung, die Eigenschaften und Position der Straßensteuer in der Tschechischen Republik. Ein wichtiger Bestandteil ist die Geschichte und der Überblick über eine Reihe von Änderungen des Straßensteuergesetzes. Ebenso wurde im Kapitel über die Rechtssetzung in der EU informiert sowie eine Zusammenfassung der Rechtsvorschriften über Straßenbenutzungsgebühren gegeben, um dem Leser einen besseren Überblick über die Gesetze, internationale Verträge und Verordnungen von Behörden in unserem Land darzustellen.

Im zweiten Kapitel wurde ein Überblick über die Straßensteuer gegeben, wie Steuergegenstand, Steuersätze, Steuerzahler und weitere essentielle Fachbegriffe, die mit der Steuerproblematik zusammenhängen, wurden definiert und erläutert. Des Weiteren diente Graphik zur besseren Einordnung und Orientierung der Thematik. Dazu

habe ich Beispiele aus ausgewählten Rechtsfällen in der Tschechischen Republik gegeben um damit zu erklären wie die Normen des Rechts umgesetzt werden. Ein Ziel meiner Arbeit war es auch, die Rechtsbegriffe zu erklären und in die Straßensteuergesetzgebung einzuführen.

Das dritte Kapitel befasste sich mit dem Thema der Steuerverwaltung. Es ist wichtig zu wissen, welche Steuerbehörde für eine bestimmte Steuerschuld zuständig ist und auch wie eine Steuererklärung auszufüllen ist. Diese drei Kapitel sind als theoretischer Teil meiner Arbeit zu klassifizieren.

Im praktischen Teil zog ich die Anschauungsberechnungen der Steuerverpflichtung ein, damit der Leser einen Überblick hat, wie er die Steuer berechnen kann und damit keine falschen Berechnungen der Steuerverpflichtung oder falsche Präsentationen der Steuererklärungen entstehen.

Bestandteil der Arbeit war auch der Vergleich der Straßensteuer mit der Rechtsregelung unserer Nachbarstaaten. In dieser Arbeit fokussierte ich mich vor allem auf eine Gegenüberstellung der Straßensteuergesetze in der Slowakischen Republik und Deutschland.

Mein Ziel war es, die Stärken und Schwächen des Straßensteuergesetzes zu offenbaren und einige wichtige Institutionen zu identifizieren. Das Gesetz wird sehr oft geändert. Man kann die zahlreichen Änderungen als Nachteil sehen. Dagegen sind manche Veränderungen vorteilhaft, finde ich. Eine Schwäche des Straßensteuergesetzes ist die geringe Benutzung von weniger umweltbelastendem Verkehr, z. B. Züge.

Seznam použitých zkratek

DŘ	Zákon č. 280/2004 Sb., daňový řád, ve znění pozdějších předpisů.
Kraft StG	Kraftfahrzeugsteuergesetz.
LZPS	Usnesení předsednictva České národní rady č. 2/1993 Sb., o vyhlášení Listiny základních práv a svobod jako součásti ústavního pořádku České republiky.
MD	Ministerstvo dopravy a spojů České republiky.
MF	Ministerstvo financí České republiky.
SFDI	Zákon č. 104/2000 Sb., o státním fondu dopravní infrastruktury a o změně zákona č. 171/1991 Sb., o působnosti orgánů České republiky ve věcech převodů majetku státu na jiné osoby a o Fondu národního majetku České republiky, ve znění pozdějších předpisů.
ZDS	Zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční, ve znění pozdějších předpisů.
ZDSO	Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů.
ZMD	Zákon č. 582/2004 Z. z., o miestnych daniach a miestnom poplatku za komunálne odpady a drobné stavebné odpady, v znení neskorších predpisov.
ZPOP	Zákon č. 725/2004 Z. z., o podmienkach prevádzky vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách a o zmene a doplnení niektorých zákonov.
ZPP	Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění zákona č. 307/1999 Sb.

Použitá literatura

Monografie

1. BAKEŠ, Milan; KARFÍKOVÁ, Marie; KOTÁB, Petr aj. *Finanční právo*. 6. upravené vyd. Praha: C. H. Beck, 2012. ISBN 978-80-7400-440-7.
2. BĚHOUNEK, Pavel; PULZ, Jiří; ŠULCOVÁ, Jaroslava aj. *Automobil v daňovém systému ČR*. 4. aktualizované vyd. Praha: LINDE nakladatelství s.r.o., 2002. ISBN 80-86131-30-0.
3. ČÁSLAVSKÝ, Miroslav; RAŠOVSKÁ, Ilona; ROLNÝ, Ladislav aj. *Daňové judikáty, 3. díl*. Praha: LINDE Praha a. s., 2000. ISBN 80-7201-246-0.
4. ČÁSLAVSKÝ, Miroslav; RAŠOVSKÁ, Ilona; ROLNÝ, Ladislav aj. *Daňové judikáty, 4. díl*. Praha: LINDE Praha a. s., 2002. ISBN 80-7201-380-7.
5. KUBÁTOVÁ, Květa; VYBÍHAL, Václav aj. *Optimalizace daňového systému České republiky v kontextu Evropského regionu a měnícího se ekonomického, sociálního a právního prostředí*. 1. vyd. Praha: EUROLEX BOHEMIA s. r. o., 2004. ISBN 80-86861-05-8.
6. NOVOTNÁ, Monika; NOVOTNÝ, Petr. *Zákon o dani silniční. Komentář*. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2006. ISBN 80-7179-512-7.
7. PEKOVÁ, Jitka. *Majetkové daně v daňové soustavě České republiky*. 1. vyd. Praha: CODEX Bohemia, s. r. o., 1997. ISBN 80-85963-41-8.
8. RADVAN, Michal. *Zdanění majetku v Evropě*. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2007. ISBN 978-80-7179-563-6.
9. TIPKE, Klaus; LANG, Joachim; SEER, Roman aj. *Steuerrecht*. 18. völlig überarbeitete Auflage. Köln: Verlag Dr. Otto Schmidt KG, 2005. ISBN 3-504-20138-X.
10. VANČUROVÁ, Alena; LÁCHOVÁ, Lenka. *Daňový systém ČR 2012*. 11. aktualizované vyd. Praha: VOX, a. s., 2012. ISBN 978-80-87480-05-2.
11. VANČUROVÁ, Alena; LÁCHOVÁ, Lenka. *Daňový systém ČR 2006 aneb učebnice daňového práva pro obchodní akademie, ekonomické studijní obory na středních odborných školách a na vyšších odborných školách, pro vysokoškolské*

obory s ekonomickým zaměřením. 8. aktualizované vyd. Praha: VOX, a. s., 2006. ISBN 80-86324-60-5.

12. VANČUROVÁ, Alena; LÁCHOVÁ, Lenka; VÍTKOVÁ, Jana. *Daňový systém ČR 2004 aneb učebnice daňového práva pro obchodní akademie, ekonomické studijní obory na středních odborných školách a na vyšších odborných školách, pro vysokoškolské obory s ekonomickým zaměřením*. 7. rozšíř. vyd. Praha: Nakladatelství VOX, 2004. ISBN 80-86324-42-7.

Odborné články

1. DAREK, Vít. Daň silniční – změny a novinky za zdaňovací období 2009. *Daně a právo v praxi*. 2009, roč. 14, č. 12, str. 27-30.
2. JANOUŠEK, Karel. Daň silniční – daňové přiznání za rok 2010. *Daně a právo v praxi*. 2011, roč. 16, č. 1, str. 27-33.
3. KARFÍKOVÁ, Marie. Silniční daň a její právní úprava. *Právo a podnikání*. 1994, č. 3, str. 29-30.
4. MORÁVEK, Zdeněk. Silniční daň u neziskových subjektů (2.). *Daňová a hospodářská kartotéka*. 2007, roč. 15, č. 14-15, str. 15-20.
5. NESNÍDAL, Pavel. Silniční daň v České republice a možné otázky nad její další existencí. *Daně a finance*. 2007, roč. 15, č. 1, str. 25-27.
6. PIKAL, Václav. Daň silniční za zdaňovací období 2009. *Daňová a hospodářská kartotéka*. 2010, roč. 18, č. 1, str. 11-18.
7. PIKAL, Václav. Silniční daň v roce 2010 – co činí v praxi stále problémy? *Daňová a hospodářská kartotéka*. 2010, roč. 18, č. 14-15, str. 37-40.

Vysokoškolské kvalifikační práce

1. CEMPER, Luboš. *Daňová kontrola z pohledu finančních úřadů*. Brno, 2009. 56 str. Bakalářská práce. Masarykova univerzita, Právnická fakulta, Katedra finančního práva a národního hospodářství. Vedoucí práce Dana Šramková. Dostupná také z www: <http://is.muni.cz/th/171026/pravf_b/Danova_kontrola_z_pohledu_financnich_uradu.pdf>

2. PETRŮ, Hana. *Komparace místních daní v ČR a v Itálii*. Brno, 2011. 87 str. Diplomová práce. Masarykova univerzita, Právnická fakulta, Katedra finančního práva a národního hospodářství. Vedoucí práce Michal Radvan. Dostupná také z www: <http://is.muni.cz/th/210434/pravf_m/>.
3. POHOŘSKÁ, Veronika. *Právní úprava daně z přidané hodnoty*. Praha, 2012. 172 str. Rigorózní práce. Univerzita Karlova, Právnická fakulta, Katedra finančního práva a finanční vědy. Vedoucí práce Marie Karfíková.

Právní předpisy a ratifikované mezinárodní smlouvy

1. Usnesení předsednictva České národní rady o vyhlášení Listiny základních práv a svobod jako součásti ústavního pořádku České republiky č. 2 ze dne 16. 12. 1992, ve znění pozdějších předpisů. In Sběrka zákonů České republiky. 1993, částka 1, s. 17-23.
2. Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 100 ze dne 26. března 2002, o sjednání Smlouvy mezi Českou republikou a Slovenskou republikou o zamezení dvojímu zdanění a zabránění daňovému úniku v oboru daní z příjmu a z majetku. In Sběrka mezinárodních smluv České republiky. 2003, částka 45, s. 5234.
3. Zákon č. 133 ze dne 17. prosince 1985, o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů. In Sběrka zákonů Československé socialistické republiky. 1985, částka 34, s. 0674.
4. Zákon č. 513 ze dne 5. listopadu 1991, obchodní zákoník, ve znění pozdějších předpisů. In Sběrka zákonů České a Slovenské federativní republiky. 1991, částka 98, s. 2474.
5. Zákon č. 16 ze dne 21. prosince 1992, o dani silniční, ve znění pozdějších předpisů. In Sběrka zákonů České republiky. 1992, částka 6/1993, s. 133.
6. Zákon č. 586 ze dne 20. listopadu 1992, o daních z příjmů, ve znění pozdějších předpisů. In Sběrka zákonů České republiky. 1992, částka 117, s. 3473.
7. Zákon č. 97 ze dne 25. února 1993, o působnosti Správy státních hmotných rezerv, ve znění pozdějších předpisů. In Sběrka zákonů České republiky. 1993, částka 27, s. 573.
8. Zákon č. 111 ze dne 26. dubna 1994, o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů. In Sběrka zákonů České republiky. 1994, částka 37, s. 1154.

9. Zákon č. 168 ze dne 13. července 1999, o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů. In Sbírka zákonů České republiky. 1999, částka 57, s. 3158.
10. Zákon č. 104 ze dne 4. dubna 2000, o státním fondu dopravní infrastruktury a o změně zákona č. 171/1991 Sb., o působnosti orgánů České republiky ve věcech převodů majetku státu na jiné osoby a o Fondu národního majetku České republiky, ve znění pozdějších předpisů. In Sbírka zákonů České republiky. 2000, částka 32, s. 1549.
11. Zákon č. 241 ze dne 29. června 2000, o hospodářských opatřeních pro krizové stavy a o změně některých souvisejících zákonů. In Sbírka zákonů České republiky. 2000, částka 73, s. 3488.
12. Zákon č. 56 ze dne 10. ledna 2001, o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění zákona č. 307/1999 Sb. In Sbírka zákonů České republiky. 2001, částka 21, s. 1962.
13. Zákon č. 361 ze dne 23. září 2003, o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů, ve znění pozdějších předpisů. In Sbírka zákonů České republiky. 2003, částka 121, s. 5850.
14. Zákon č. 262 ze dne 21. dubna 2006, zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů. In Sbírka zákonů České republiky. 2006, částka 84, s. 3146.
15. Zákon č. 40 ze dne 8. ledna 2009, trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů. In Sbírka zákonů České republiky. 2009, částka 11, s. 354.
16. Zákon č. 280 ze dne 22. července 2009, daňový řád, ve znění pozdějších předpisů. In Sbírka zákonů České republiky. 2009, částka 87, s. 4038.
17. Zákon č. 582 ze dne 1. listopadu 2004, o miestnych daniach a miestnom poplatku za komunálne odpady a drobné stavebné odpady, v znení neskorších predpisov. In Zbierka zákonov Slovenskej republiky. 2004, částka 247, s. 5818.
18. Zákon č. 725 ze dne 29. prosince 2004, o podmienkach prevádzky vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách a o zmene a doplnení niektorých zákonov. In Zbierka zákonov Slovenskej republiky. 2004, částka 298, s. 6886.
19. Zákon č. 8 ze dne 16. ledna 2009, o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov. In Zbierka zákonov Slovenskej republiky. 2009, částka 4, s. 38.

20. Kraftfahrzeugsteuergesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 2002, das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 27. Mai 2010 geändert worden ist. In Bundesgesetzblatt I. S 3818.
21. Nařízení vlády České republiky č. 110 ze dne 17. ledna 2001, kterým se stanoví další vozidla, která mohou být vybavena zvláštním zvukovým výstražným zařízením doplněným zvláštním výstražným světlem modré barvy. In Sbíрка zákonů České republiky. 2001, částka 44, s. 2938.
22. Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 243 ze dne 29. června 2001, o registraci vozidel, ve znění pozdějších předpisů. In Sbíрка zákonů České republiky. 2001, částka 92, s. 5158.
23. Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 341 ze dne 11. července 2002, o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. In Sbíрка zákonů České republiky. 2002, částka 123, s. 7146.

Právní akty Evropské unie

1. Směrnice Rady 92/106/EHS ze dne 7. prosince 1992, o zavedení společných pravidel pro určité druhy kombinované přepravy zboží mezi členskými státy. Dostupná také z [www: <http://www.telecom.gov.sk/externe/legeu/92-0106.pdf>](http://www.telecom.gov.sk/externe/legeu/92-0106.pdf).
2. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 94/12/ES ze dne 23. března 1994, o opatřeních proti znečištění ovzduší emisemi z motorových vozidel a o změně směrnice 70/220/EHS. Dostupná také z [www: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31994L0012:CS:HTML>](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31994L0012:CS:HTML).
3. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 98/69/ES ze dne 13. října 1998, o opatřeních proti znečištění ovzduší emisemi z motorových vozidel a o změně směrnice 70/220/EHS. Dostupná také z [www: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31998L0069:CS:HTML>](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31998L0069:CS:HTML).
4. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES ze dne 17. června 1999, o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly. Dostupná také z [www: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:1999L0062:20070101:CS:PDF>](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:1999L0062:20070101:CS:PDF).

5. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/38/ES ze dne 17. května 2006, kterou se mění směrnice 1999/62/ES, o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly. In Úřední věstník L 157, 9. června 2006, s. 8 – 23. Dostupná také z www: <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:157:0008:0023:CS:PDF>>.

Materiály státních institucí

1. Důvodová zpráva ze dne 20. října 1993 k zákonu č. 302/1993 Sb., kterým se mění a doplňuje zákon České národní rady č. 16/1993 Sb., o dani silniční, zákon České národní rady č. 337/1992 Sb., o správě daní a poplatků, ve znění zákona České národní rady č. 35/1993 Sb. a zákona č. 157/1993 Sb. a zákon č. 212/1992 Sb., o soustavě daní. Dostupná také z www: <http://www.psp.cz/eknih/1993ps/tisky/t0622_00.htm>.
2. Důvodová zpráva ze dne 4. října 1994 k zákonu č. 243/1994 Sb., kterým se mění a doplňuje zákon České národní rady č. 16/1993 Sb., o dani silniční, ve znění zákona č. 302/1993 Sb. Dostupná také z www: <<http://www.psp.cz/eknih/1993ps/tisky/t121500.htm>>.
3. Důvodová zpráva ze dne 12. ledna 1996 k zákonu č. 143/1996 Sb., kterým se mění a doplňuje zákon České národní rady č. 16/1993 Sb., o dani silniční, ve znění pozdějších předpisů. Dostupná také z www: <<http://www.psp.cz/eknih/1993ps/tisky/t207100.htm>>.
4. Důvodová zpráva ze dne 18. září 1997 k zákonu č. 61/1998 Sb. ČR, kterým se mění a doplňuje zákon České národní rady č. 16/1993 Sb. ČR, o dani silniční, ve znění pozdějších předpisů (190/1998 Sb. ČR). Dostupná také z www: <<http://www.psp.cz/eknih/1996ps/tisky/t028300.htm>>.
5. Důvodová zpráva ze dne 10. února 2000 k zákonu č. 303/2000 Sb., kterým se mění zákon č. 16/1993 Sb. ČR, o dani silniční, ve znění pozdějších předpisů. Dostupná také z www: <<http://www.psp.cz/sqw/text/tiskt.sqw?O=3&CT=559&CT1=0>>.
6. Důvodová zpráva ze dne 6. června 2001 k zákonu č. 493/2001 Sb., kterým se mění zákon č. 16/1993 Sb. ČR, o dani silniční, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 587/1992 Sb., o spotřebních daních, ve znění pozdějších předpisů. Dostupná také z www: <<http://www.psp.cz/sqw/text/tiskt.sqw?O=3&CT=955&CT1=0>>.

7. Důvodová zpráva ze dne 27. září 2001 k zákonu č. 207/2002 Sb., kterým se mění zákon č. 16/1993 Sb. ČR, o dani silniční, ve znění pozdějších předpisů. Dostupná také z www: <<http://www.psp.cz/sqw/text/tiskt.sqw?O=3&CT=1067&CT1=0>>.
8. Důvodová zpráva ze dne 1. října 2003 k zákonu č. 102/2004 Sb., kterým se mění zákon č. 16/1993 Sb. ČR, o dani silniční, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 588/1992 Sb., o dani z přidané hodnoty, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 248/1992 Sb., o investičních společnostech a investičních fondech, ve znění pozdějších předpisů. Dostupná také z www: <<http://www.psp.cz/sqw/text/tiskt.sqw?O=4&CT=465&CT1=0>>.
9. Důvodová zpráva ze dne 16. ledna 2008 k zákonu č. 246/2008 Sb., kterým se mění zákon č. 16/1993 Sb. ČR, o dani silniční, ve znění pozdějších předpisů. Dostupná také z www: <<http://www.psp.cz/sqw/text/tiskt.sqw?O=5&CT=400&CT1=0>>.
10. Důvodová zpráva ze dne 20. října 2010 k zákonu č. 30/2011 Sb., kterým se mění zákon č. 280/2009 Sb., daňový řád, a další související zákony. Dostupná také z www: <<http://www.psp.cz/sqw/text/tiskt.sqw?O=6&CT=159&CT1=0>>.
11. Pokyn D-8 Ministerstva financí č. j. 15/12 401/1993, o prominutí silniční daně.
12. Pokyn D-9 Ministerstva financí č. j. 15/15 004/1993.
13. Pokyn D-68 Ministerstva financí: Dohoda mezi MF ČR a MF SR o vzájemném osvobození silničních motorových vozidel od silniční daně.
14. Pokyn D-112 Ministerstva financí č. j. 151/6562/1995 ze dne 22. února 1995, o uplatňování silniční daně ve zdaňovacím období roku 1995, jak vyplývá ze změn a doplnění zákona č. 16/1993 Sb., o dani silniční, ve znění zákona č. 302/1993 Sb., zákonem č. 243/1994 Sb.
15. Pokyn D-127 Ministerstva financí č. j. 151/43 480/1995 ze dne 29. června 1995, o postupu při uplatňování silniční daně.
16. Pokyn D-146 Ministerstva financí č. j. 151/34 050/96, k některým změnám v silniční dani v roce 1996.
17. Pokyn D-150 Ministerstva financí č. j. 151/78 179/1996 ze dne 5. prosince 1996, k uplatňování osvobození od silniční daně.
18. Pokyn D-205 Ministerstva financí č. j. 391/123 129/2000 ze dne 2. února 2001, rozhodnutí o prominutí daně silniční.

19. Pokyn D-241 Ministerstva financí č. j. 534/91 512/2002 ze dne 21. října 2002, rozhodnutí o prominutí daně silniční.
20. Pokyn D-261 Ministerstva financí ze dne 5. dubna 2004, rozhodnutí o prominutí daně silniční.
21. Pokyn D-270 Ministerstva financí č. j. 53/70 290/2004-534 ze dne 3. září 2004, rozhodnutí o snížení daně silniční.

Judikatura České republiky

1. Krajský soud v Brně. Rozhodnutí č. j. 30 Ca 26/98 – 22 ze dne 26. ledna 2000.
2. Krajský soud v Plzni. Rozhodnutí č. j. 37 Ca 198/98 ze dne 21. října 1999.
3. Krajský soud v Ústí nad Labem. Rozhodnutí sp. zn. 16 Ca 323/2001 ze dne 29. května 2002.
4. Ústavní soud. Nález ze dne 23. června 2004, sp. zn. II ÚS 644/02. In Sběrka nálezů a usnesení České republiky. 2004, N 85/33 SbNU 321.

Judikatura nadstátních soudních institucí

1. Evropský soudní dvůr. Rozsudek ze dne 15. prosince 2005, Nadin C-151/04, Durré C-152/04. In Sběrka rozhodnutí. 2005, s. I-11203. Dostupný také z [www: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:62004CJ0151:CS:PDF>](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:62004CJ0151:CS:PDF).

Internetové zdroje

1. <<http://www.aplikovanepravo.cz/clanky-pdf/18.pdf>>.
2. <<http://business.center.cz/business/pravo/zakony/silnicnidan/>>.
3. <http://cds.mfcr.cz/cps/rde/xchg/cds/xsl/dane_poplatky_1375.html?year=0>.
4. <http://cds.mfcr.cz/cps/rde/xchg/cds/xsl/dane_poplatky_2114.html?year=0>.
5. <<http://cds.mfcr.cz/cps/rde/xchg/cds/xsl/308.html?year=0>>.
6. <<http://cds.mfcr.cz/cps/rde/xchg/cds/xsl/309.html?year=0>>.
7. <<http://cs.autolexicon.net/articles/emisni-norma-euro/>>.
8. <http://cs.wikipedia.org/wiki/Kombinovan%C3%A1_doprava>.

9. <<http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/kraftstg/gesamt.pdf>>.
10. <http://www.mfcr.cz/cps/rde/xchg/mfcr/xsl/prehled_smluv_3762.html>.
11. <<http://portal.gov.cz/app/zakony/zakonPar.jsp?idBiblio=76083&fulltext=&nr=455~2F2011&part=&name=&rpp=15#local-content>>.
12. <<http://portal.gov.cz/portal/obcan/>>.
13. <<http://www.psp.cz/sqw/historie.sqw?o=3&t=955>>.
14. <<http://www.psp.cz/sqw/sntisk.sqw?F=N>>.
15. <<http://www.sdruzeni-sova.cz/tabulka.pdf>>.
16. <http://www.sfdi.cz/CZ/pdf/2012_vz2011.pdf>.
17. <<http://www.sfdi.cz/CZ/zakon-o-sfdi.php>>.
18. <<http://sk.scribd.com/doc/11381729/nov-cestny-zakon-82009-Z-z-o-cestnej-premavke>>.
19. <<http://www.telecom.gov.sk/index/index.php?ids=15871>>.
20. <<http://uctovnictvo.sk/index.php/da-z-motorovych-vozidiel/494-da-z-motorovych-vozidiel-v-roku-2011>>.
21. <<http://www.vyvlastnenie.sk/predpisy/zakon-o-dani-z-nehnutelnosti/>>.

Příloha: Sazba daně silniční

Sazby daně u osobních automobilů jsou odstupňovány podle zdvihového objemu motoru v rozpětí:

do 800 cm ³	1 200 Kč
nad 800 cm ³ do 1 250 cm ³	1 800 Kč
nad 1 250 cm ³ do 1 500 cm ³	2 400 Kč
nad 1 500 cm ³ do 2 000 cm ³	3 000 Kč
nad 2 000 cm ³ do 3 000 cm ³	3 600 Kč
nad 3 000 cm ³	4 200 Kč ⁷⁸

U ostatních vozidel jsou odstupňovány podle počtu náprav a hmotnosti v rozpětí:

při počtu náprav	hmotnosti	
1 náprava	do 1 t	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 t	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 6,5 t do 8 t	7 200 Kč
	nad 8 t do 9,5 t	8 400 Kč

⁷⁸ § 6 odst. 1 ZDS.

	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	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 ⁷⁹

⁷⁹ § 6 odst. 2 ZDS.

Abstrakt

Téma mé diplomové práce zní „Silniční daň a její právní úprava“. K volbě této problematiky mě přivedl fakt, že daně jsou stále aktuální, velice důležité. Prostřednictvím své práce jsem chtěla čtenáře seznámit se silniční daní, která v naší zemi existuje. Ostatně ekonom v jisté míře je každý z nás a každý z nás také část svého důchodu odevzdává státu prostřednictvím daní. Proto by nás mělo zajímat, jak jsou daně konstruovány a z čeho se platí.

Cílem mé práce je tedy představit právní úpravu silniční daně, odhalit její silné a slabé stránky, poukázat na některé významné instituty, srovnat českou, slovenskou a německou úpravu daně a inspirovat tak k zefektivnění české právní úpravy.

Práce je rozdělena do pěti kapitol. První kapitola slouží jako úvod do tématu. Tato kapitola se zabývá základními otázkami silniční daně. Zaměřila jsem se hlavně na její význam, charakteristiku a postavení v České republice. Důležitou součástí je historie a přehled změn zákona o dani silniční. Stejně tak je v této kapitole představena právní úprava v EU, jako shrnutí právních předpisů, mezinárodních smluv a nařízení správních úřadů v naší zemi.

Ve druhé kapitole popisují prvky právní konstrukce silniční daně jako předmět daně, sazby daně, poplatník daně a další související pojmy. Za tím účelem práce obsahuje diagram a rozhodnutí soudů v České republice.

Třetí kapitola se zabývá správou daně silniční. Je důležité vědět, které správní orgány jsou příslušné pro určité daňové záležitosti a také jak daňové přiznání správně vyplnit.

Praktická část je zaměřena na názorné výpočty daňové povinnosti, aby měl čtenář přehled, jak se daň vypočte a aby nedocházelo k chybným výpočtům daňové povinnosti a k chybným podáním daňových přiznání.

V páté kapitole jsem porovnávala úpravu silniční daně s úpravou našich sousedních států, a to především se Slovenskem a Německem.

Závěrem diplomové práce mimo jiné konstatuji, že zákon o dani silniční byl mnohokrát měněn. Může se zdát, že časté novelizace jsou jeho slabou stránkou; já je ale shledávám pozitivní, neboť jsou přínosem k objasnění a zpřehlednění jednotlivých ustanovení zákona. Co se týče slabé stránky v oblasti zdanění motorových vozidel, bylo

by vhodnější více se zaměřit na kombinovanou dopravu a dosáhnout tak lepšího využívání dopravy lodní, železniční a letecké a tím zároveň méně zatěžovat životní prostředí.

Abstract

Topic of my thesis is „Highway tax and its legal regulation“. I was brought to this topic by the fact that taxes are constantly current, very important. Through my work I wanted readers to become acquainted with the Highway tax which exists in our country. After all, each of us is an economist to a certain extent and each of us also pays part of his income to the state by means of taxes. That is why we should be interested in how the taxes are constructed and from what they are paid.

The aim of my work is to introduce legal framework of the highway tax, reveal its strengths and weaknesses, highlight some key institutes, compare Czech, Slovak and German legal framework of the tax, and so to inspire to efficiency improvement of the Czech legal framework.

The work is divided into five chapters. The first chapter serves as an introduction to the topic. This chapter deals with the elementary questions of the Highway tax. I focused mainly on its importance, characteristics and status in the Czech Republic. An important part is a history and overview of the amendments to the Highway Tax Act. The legal framework in the EU is also introduced in this chapter, as well as summary of legislation, international treaties and regulations of administrative bodies in our country.

In the second chapter I describe elements of legal construction of the Highway tax like subject of the tax, tax rate, taxpayer and other related concepts. For this reason the work contains a diagram and decisions of Courts in the Czech Republic.

The third chapter deals with the administration of the Highway tax. It is important to know which administrative bodies are competent to certain tax matters as well as how to fill in the tax return properly.

The practical part focuses on the illustrative calculations of the tax liability, so that the reader should have knowledge of how the tax is calculated and to avoid miscalculations of the tax liability and filing defective tax returns.

In the fifth chapter I compared the Highway tax legislation with the legislation in our neighbour states, primarily with the Slovak Republic and Germany.

In the conclusion of the thesis I, besides other things, state that the Highway Tax Act was many times amended. It may seem that the frequent amendments are its

weaknesses; however I found them to be positive as they are of benefit to the clarification and simplification of the individual provisions of the act. With regard to the weak site in the field of motor vehicles taxation, it would be preferable to focus more on a combined transport and thus achieve better utilization of ship, railway and air transport and so burden the environment less.

Klíčová slova

Daňové právo, silniční daň, silniční motorová vozidla, poplatník daně.

Key words

Tax law, highway tax, highway motor vehicles, taxpayer.

Název práce v anglickém jazyce

„Highway tax and its legal regulation”.