

**Kontrolní závěr z kontrolní akce**

**18/22**

**Podpora environmentální politiky v oblasti příjmů veřejných rozpočtů**

Kontrolní akce byla zařazena do plánu kontrolní činnosti Nejvyššího kontrolního úřadu (dále také „NKÚ“) na rok 2018 pod číslem 18/22. Kontrolní akci řídil a kontrolní závěr (dále také „KZ“) vypracoval člen NKÚ JUDr. Ing. Jiří Kalivoda.

**Cílem kontroly NKÚ** bylo prověřit, zda je podpora v oblasti daní, poplatků, mýtného, cel a dalších příjmů veřejných rozpočtů nastavena tak, aby účinně přispívala zejména k naplnění cílů klimaticko-energetické politiky při zachování dlouhodobé udržitelnosti veřejných příjmů.

**Kontrolované osoby:**

Ministerstvo financí, Praha (dále také „MF“);

Ministerstvo dopravy, Praha (dále také „MD“);

Ministerstvo životního prostředí (dále také „MŽP“).

Kontrola byla u kontrolovaných osob prováděna v období od 4. 10. 2018 do 20. 6. 2019.

Kontrolováno bylo období let 2015–2018 a v případě věcných souvislostí i období předcházející a navazující.

**Kontrola byla prováděna jako kontrola koordinovaná dle smlouvy o spolupráci mezi Nejvyšším kontrolním úřadem České republiky a Nejvyšším kontrolním úřadem Slovenské republiky. Výsledky budou zapracovány do společné zprávy.**

***Kolegium NKÚ*** na svém XV. jednání, které se konalo dne 14. října 2019,

***schválilo*** usnesením č. 11/XV/2019

***kontrolní závěr*** v tomto znění:

**Klíčová fakta**

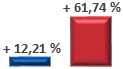
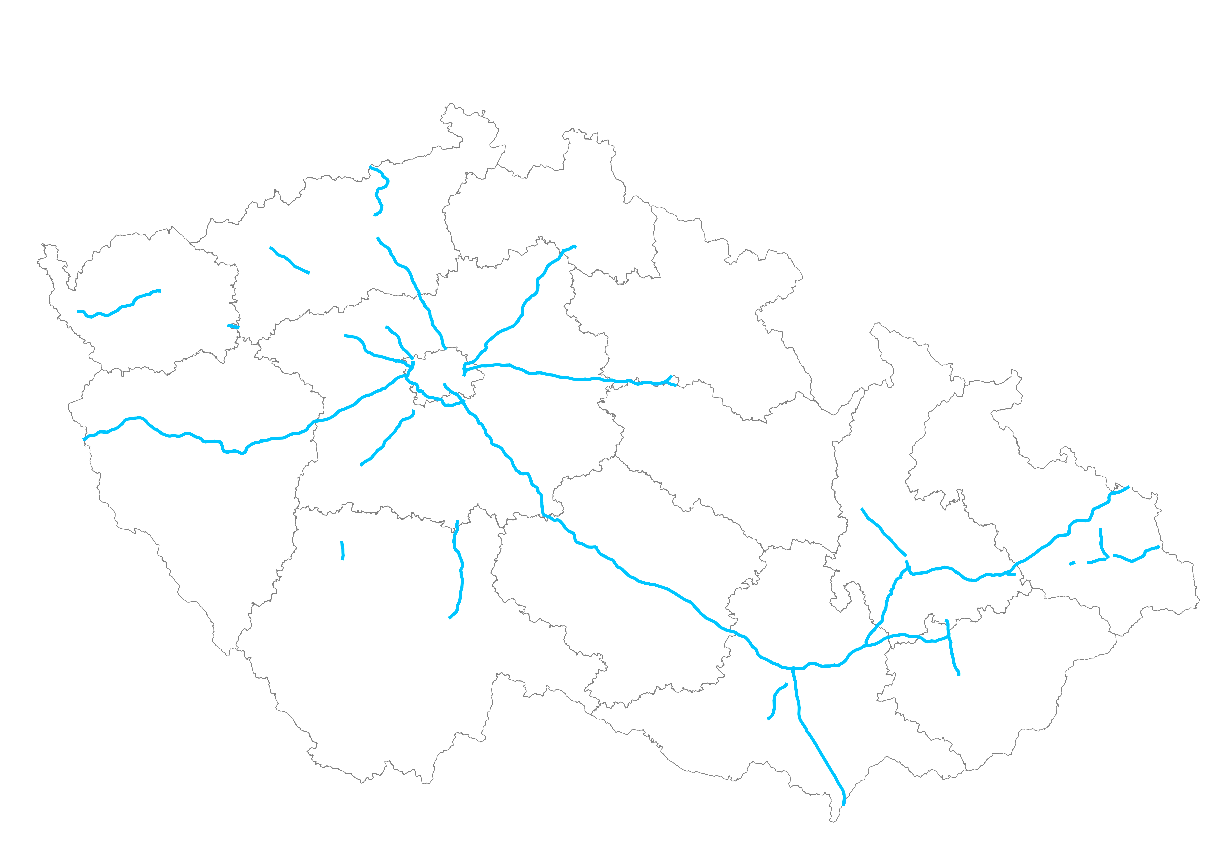
|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **3 832 mil. Kč** | **95 g CO2/km** | **10 %** |
| nekompenzované náklady na životní prostředí z dopravy v mýtném v letech 2015–2018 | cíl EU od roku 2020 pro průměrné emise CO2 nového vozového parku | cíl EU do roku 2020 pro tržní podíl pohonných hmot z obnovitelných zdrojů |

|  |  |
| --- | --- |
| **70 %** | Nejhůře hodnocenou oblastí ČR v rámci posouzení plnění Cílů udržitelného rozvoje (SDGs) jsou klimatická opatření. Dle OECD je v ČR uhlíková cenová mezera[[1]](#footnote-2) ve výši 70 %. |

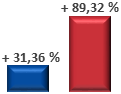
|  |  |
| --- | --- |
| **+ 26 %** | V ČR mezi roky 2011 a 2018 vzrostl počet vozidel individuální automobilové dopravy o více než 25 % a emise CO2 vzrostly o více než 26 %. |

|  |  |
| --- | --- |
| **127 g CO2/km** | Průměrné emise CO2 nových registrovaných osobních automobilů mají od roku 2016 stoupající tendenci a ve významné míře nesplňují cíle EU pro rok 2020. V roce 2018 dosáhly výše 127 g CO2/km. |

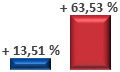
**Nárůst emisí a intenzity dopravy ČR mezi roky 2010 a 2016**[[2]](#footnote-3)



**2**



**1**



**3**

**1** D5 Nýřany – Heřmanova Huť

**2** D1 Spořilov – Chodov

**3** D2 Brno Chrlice – Blučina

# I. Shrnutí a vyhodnocení

Státy OSN a EU, které se zavázaly k ochraně klimatu, mohou volit různé způsoby a nástroje k prosazování cílů, mimo jiné i opatření v oblasti daní a další finanční nástroje. Zásadním prostředkem je snižování emisí skleníkových plynů. ČR je zemí s vysokými emisemi skleníkových plynů, což se negativně promítá do celkového hodnocení rozvoje ČR a nákladů na životní prostředí a zdraví (dále také „externí náklady“). Jen z dopravy se odhadují externí náklady pro rok 2011 na výši cca 5,5 mld. Kč[[3]](#footnote-4). Závazné cíle pro jednotlivé státy EU jsou definovány právními předpisy EU. Vláda ČR přijala řadu strategických materiálů a opatření, které měly přispět k plnění cílů v oblasti klimatu. Mezi daňová opatření se zahrnují např. úpravy sazeb daní v závislosti na emisích či spotřebě pohonných hmot (dále také „PHM“), osvobození od daně, zavádění bonusů a malusů. Smyslem daňových opatření je vytvoření motivace široké veřejnosti ke snižování spotřeby energie a přechodu na ekologicky čistší zdroje energie.

Cílem kontroly bylo prověřit, zda je podpora[[4]](#footnote-5) v ČR nastavena tak, aby účinně přispívala k naplnění cílů ve vybraných oblastech klimaticko-energetické politiky (dále také „KEP“) při zachování dlouhodobé udržitelnosti veřejných příjmů. Vybranými oblastmi bylo snižování emisí a zvyšování podílu obnovitelných zdrojů energie (dále také „OZE“) v sektoru dopravy a v domácnostech.

**NKÚ na základě analýzy právních předpisů, analýzy vývoje vybraných ukazatelů a jejich porovnáním s většinou států EU vyhodnotil, že kontrolovaná ministerstva nepřipravila účinná a účelná daňová opatření významně podporující naplňování cílů KEP.**

**NKÚ zjistil, že motivace široké veřejnosti ke snižování spotřeby energie a přechodu na ekologicky čistší zdroje energie v oblasti daní je nízká.** **Dopadem je zaostávání sektoru automobilové dopravy v jeho ekologizaci za většinou států EU a závislost plnění cílů EU na biopalivech první generace[[5]](#footnote-6) se všemi svými negativy, např. nárůstem zemědělské plochy určené k pěstování plodin pro výrobu biopaliv na úkor plodin určených pro výrobu potravin. S růstem spotřeby konvenčních paliv poroste i poptávka po biopalivech.**

**NKÚ zjistil, že zatímco ve většině států EU jsou finanční opatření v podstatné výši aktivně prosazována, v ČR je kontrolovaná ministerstva v sektoru dopravy teprve zkoumají. NKÚ konstatuje, že v sektoru dopravy MD, MŽP a MF nenaplnily svou funkci spočívající v péči o náležitou právní úpravu v oblasti daní a poplatků, neboť nenavrhly novelizaci platných právních předpisů, přestože proto nastaly důvody.**

A. Opatření v sektoru dopravy nepřispívají k její ekologizaci ve významné míře

1. Strategická daňová opatření v ČR oproti státům EU nevedou k ekologizaci dopravy

Kontrolovaná ministerstva jsou odpovědná za nastavení systému zdanění pořízení a provozování vozidel, zdanění PHM a zdanění užívání pozemních komunikací. NKÚ zjistil, že ve státech EU, kde byla zavedena silná daňová a fiskální opatření, je podíl nově registrovaných vozidel s podporovaným pohonem významně vyšší než v ČR, např. ve Slovenské republice a v Rakousku. Právní předpisy ČR promítají ekologická hlediska vozidel do sazeb daní významně méně. V důsledku toho ČR nezískává prostředky na financování podporovaných ekologicky šetrných vozidel a musí je získávat z jiných zdrojů, např. z emisních povolenek. Dosud jsou v ČR podporováni k nákupu elektrovozidel podnikatelé[[6]](#footnote-7) a veřejný sektor[[7]](#footnote-8). V některých státech EU je vedle elektromobilů podporován také nákup vozidel s konvenčním pohonem s požadovanými nízkými emisemi i u nepodnikatelů**[[8]](#footnote-9). Ve státech EU jsou silniční daň, resp. její obdoba, nebo jednorázově placený registrační poplatek (daň) nejvýznamnějšími nástroji pro prosazování ekologizace dopravy; v ČR však mají úlohu zanedbatelnou** (blíže bod IV.A.1 tohoto KZ).

2. Ministerstvem financí nastavená opatření nejsou účinná

Alternativní paliva[[9]](#footnote-10) jsou v ČR zvýhodněna nižší sazbou spotřební daně (dále také „SPD“) oproti konvenčním palivům (tj. benzín a nafta). Nejvyšší podporu na SPD měly zkapalněný ropný plyn (dále také „LPG“) a stlačený zemní plyn (dále také „CNG“) ve výši cca 2,8 mld. Kč v roce 2018, avšak tato alternativní paliva měla i nadále jen malé zastoupení na celkové spotřebě paliv (3,15 %) a jejich spotřeba roste pomalu. Celkovou spotřebu elektřiny spotřebované v elektromobilech a její daňovou podporu nelze vyčíslit. **Počet vozidel na pohony CNG, LPG a elektřinu roste pomaleji, než je dynamika nákupu nových i ojetých vozidel na konvenční pohony.**

Na základě zjištěných skutečností NKÚ konstatuje, že slevy na SPD mají jen omezený efekt ve smyslu plnění cílů KEP. Při současném nastavení daňového systému a platných podmínek nelze očekávat významný nárůst spotřeby alternativních paliv v takové míře, aby mohla ovlivnit celkové emise v dopravě (blíže bod IV.A 2.1 tohoto KZ).

Do zákona o dani silniční[[10]](#footnote-11), který se vztahuje zejména na podnikatele, MF promítlo ekologické parametry vozidel v podobě osvobození od daně pro vozidla s alternativními pohony[[11]](#footnote-12). Nepřímý vztah ke snižování emisí má snížení nebo zvýšení sazby silniční daně na základě stáří vozidla. Toto snížení se až do roku 2008 poskytovalo na základě splnění dosažení příslušné emisní normy, to znamená, že více promítalo emise do sazeb daně než v současnosti. Ve státech EU je tato daň založena obvykle na emisích nebo emisních třídách.

NKÚ zjistil, že **efektivnost** těchto **daňových opatření v objemu cca 2 mld. Kč ročně je diskutabilní, protože nelze kvantifikovat jejich skutečný přínos na obnovu vozového parku a na snižování emisí.** Zvýšená daň pro vozidla registrovaná do 31. prosince 1989 je již zcela neúčinná, protože se vztahuje na vozidla starší 30 let, přičemž původní záměr byl, aby se vztahovala na vozidla starší 11 let. Účinnost opatření zejména u osobních automobilů je snižována nízkou výší sazeb daně silniční, které nezohlednily celkový hospodářský vývoj ČR za období od roku 1993 do roku 2019 (blíže bod IV.A.2.2 tohoto KZ).

NKÚ zjistil, že na rozdíl od ČR řada států EU podporuje ekologizaci sektoru dopravy i prostřednictvím dalších daní, zejména daně z příjmů právnických i fyzických osob. Zejména zvýhodňují odčitatelnost nákladů na pořízení elektromobilu od základu daně z příjmu a zvýhodňují poskytování těchto vozidel pro soukromé účely jako benefitu zaměstnavatele svým zaměstnancům (blíže body IV.A.2.3 a 2.4 tohoto KZ).

MF v souladu s právními předpisy do rozpočtové strategie cíle KEP nepromítlo se zdůvodněním, že dosavadní výsledky ekologizace dopravy v ČR a přijatá opatření významně udržitelnost příjmů neohrožují, přičemž NKÚ s tímto přístupem MF souhlasí.

3. Ministerstvo dopravy vhodně neuplatnilo principy EU směřující k ekologizaci dopravy

Ceny elektromobilů jsou vyšší v řádu stovek tisíc korun oproti cenám vozidel s konvenčním pohonem. MD pro elektromobily zavedlo jednorázovou slevu z registračního poplatku ve výši 800 Kč[[12]](#footnote-13), a dále navrhlo každoroční slevu z časového poplatku až 1 500 Kč za užívání pozemních komunikací[[13]](#footnote-14). NKÚ tato opatření k podpoře elektromobilů nepovažuje za efektivní, protože nemohou významně zvýšit motivaci k pořízení těchto vozidel. NKÚ zjistil, že na rozdíl od ČR řada států EU uplatňuje registrační poplatek nebo daň zohledňující emise vozidel, objem motoru, nebo výkon vozidla. Např. Slovenská republika uplatňuje v závislosti na výkonu motoru registrační poplatek až 3 900 € (blíže bod IV.A.3.1 tohoto KZ).

Za užívání pozemních komunikací vozidly nad 3,5 tuny se v ČR platí mýtné. Od roku 2006 právní úprava EU[[14]](#footnote-15) uplatňuje princip „uživatel platí“ a princip „znečišťovatel platí“ a jako samostatnou složku mýtných sazeb umožňuje zohlednit náklady v důsledku znečištění ovzduší a hluku z provozu (tzv. externí náklady) do sazeb mýtného. NKÚ zjistil, že **v ČR je oproti okolním státům EU průměrná výše zaplaceného mýtného nízká.** Např. Slovenská republika inkasuje o cca 33 % vyšší mýtné na jeden zpoplatněný kilometr než ČR. Příčinou je:

* nepromítnutí tzv. externích nákladů do právních předpisů ČR. NKÚ kvantifikoval potenciální ztrátu na mýtném v ČR v letech 2015–2018 v celkové výši cca 3 833 mil. Kč;
* stagnace nákladů na zpoplatněné pozemní komunikacea zároveň rostoucí dopravní výkony. Investiční výdaje jsou hlavní složkou ovlivňující přípustnou výši sazeb mýtného.

Zvýhodnění vozidel v nejekologičtějších emisních třídách, které dopadá na 60 % mýtných transakcí, je v ČR oproti okolním státům vysoké a nenaplňuje princip „uživatel platí“ (blíže bod IV.A.3.2 tohoto KZ).

4. Ministerstvo životního prostředí postupuje při podpoře ekologizace dopravy nekoncepčně

V roce 2009 byl s cílem omezit dovoz či přeprodej starých vozidel a s tím zároveň omladit vozový park v ČR zaveden výběr poplatku na podporu sběru, zpracování, využití a odstranění vybraných autovraků (dále také „recyklační poplatek)[[15]](#footnote-16), který se platí při první registraci nebo přeregistraci vozidla. NKÚ zjistil, že v době zavedení a bezprostředně navazujícím roce (tj. v letech 2009 a 2010) byl recyklační poplatek účelným nástrojem, avšak s ohledem na jeho nastavení došlo k jeho zastarávání a postupné ztrátě účelnosti. **V kontrolovaném období 2015–2018 byla účelnost recyklačního poplatku již zanedbatelná** (blíže bod IV.A.4.1 tohoto KZ).

Opatření S29 *Národního akčního plánu čisté mobility* v gesci MŽP zahrnuje podporu ve formě státního příspěvku na obnovu vozového parku, který bude financován např. recyklačním poplatkem. NKÚ zjistil, že podmínky pro vyplácení tohoto příspěvku významně zastaraly a vztahují se na vozidla s neaktuální emisní normou EURO 4. V několika státech EU je obdobný nástroj podpory využíván v kombinaci s daňovými opatřeními k podpoře nákupu ekologičtějších vozidel s nízkými a velmi nízkými emisemi. MŽP však navrhlo jeho zrušení, přestože systém podpory ekologizace dopravy je předmětem vládou uloženého opatření a probíhajících analýz. **V ČR dosud nebyly aplikovány nízkoemisní zóny** (blíže bod IV.A.4.2 a 4.3 tohoto KZ).

B. Opatření v sektoru domácností přispívají k podpoře ekologických paliv pouze omezeně

V sektoru domácností MF realizovalo některá daňová opatření na ekologizaci vytápění, avšak stále existuje prostor pro větší daňovou podporu ekologických paliv (elektřiny a plynu) a na druhé straně pro uplatnění principu „znečišťovatel platí“ při spalování uhlí. Pro spotřebitele je stále nejekonomičtější variantou vytápění uhlím. Dotace poskytované na pořízení ekologicky šetrného topidla pouze snižují ekonomickou výhodnost uhlí. ČR se však v oblasti daňové podpory ekologických paliv od států EU zásadně neodlišuje (blíže bod IV.B tohoto KZ) a MF možnosti zdanění emisí dále zkoumá. NKÚ nezjistil v činnosti MF v této oblasti nedostatky (blíže bod IV.B tohoto KZ).

|  |
| --- |
| **NKÚ za účelem plnění cílů ekologizace dopravy a vytápění doporučuje více promítnout princip „znečišťovatel platí“ v systému daní a dalších poplatků, tzn. definovat podmínky pro uplatnění sazeb daní a poplatků v závislosti na plnění cílů KEP.** |

# II. Informace o kontrolované oblasti

## 1. Cíle OSN v oblasti udržitelného rozvoje

V rámci summitu OSN dne 25. září 2015 byly dokumentem *Přeměna našeho světa: Agenda pro udržitelný rozvoj 2030*[[16]](#footnote-17) schváleny mimo jiné i cíle udržitelného rozvoje. Jedním z cílů je i boj se změnou klimatu a zvládání jejích dopadů.

## 2. Cíle ČR v oblasti klimaticko-energetické politiky

Vláda ČR svými usneseními[[17]](#footnote-18) uložila jednotlivým ministerstvům k realizaci nebo spolurealizaci opatření na podporu naplňování cílů vlády ČR a cílů EU (strategie *Evropa 2020*) v oblasti KEP.

Základním právním předpisem pro naplňování společných cílů KEP do roku 2020 v rámci EU je směrnice 2009/28/ES[[18]](#footnote-19), která stanovuje společný rámec pro podporu energie z obnovitelných zdrojů. Tato směrnice stanovuje v čl. 3 odst. 1 podíl energie z obnovitelných zdrojů na hrubé konečné spotřebě energie v EU ve výši 20 %. Vzhledem k odlišným možnostem skladby zdrojů energie se celkový cíl dále rozděluje jednotlivým státům, pro ČR v roce 2020 je stanoven národní cíl 13 %[[19]](#footnote-20). Dále směrnice stanovuje v článku 3 odst. 4 podíl energie z obnovitelných zdrojů v dopravě ve výši 10 %, který se stanovuje všem státům na stejné úrovni. Aby se usnadnilo splnění cílů stanovených v tomto článku, každý členský stát prosazuje a podporuje energetickou účinnost a úspory energie.

V roce 2018 stanovila EU navazující cíle KEP do roku 2030 směrnicí (EU) 2018/2001[[20]](#footnote-21), kde je dle čl. 3 a 25 zvýšen společný cíl na úrovni EU pro podíl energie z obnovitelných zdrojů na hrubé konečné spotřebě energie na 32 % a podíl energie z obnovitelných zdrojů v dopravě na 14 %. Tato směrnice předpokládá průběžné přezkoumání těchto cílů s možností zvýšit podíl obnovitelných zdrojů.

Na zasedání Evropské rady ve dnech 23. a 24. října 2014 byl stanoven závazný cíl ke snížení emisí skleníkových plynů na území EU alespoň o 40 % do roku 2030 oproti roku 1990. V odvětvích, na něž se nevztahuje systém EU pro obchodování s emisemi (dále také „EU ETS“), je cílem do roku 2030 snížení o 30 % oproti roku 2005.[[21]](#footnote-22)

S účinností od roku 2020 je nařízením ES č.443/2009[[22]](#footnote-23) v čl. 1 stanoven cíl pro průměrné emise nového vozového parku osobních vozidel, který činí 95 g CO2/km. Jak vyplývá z legislativního usnesení Evropského parlamentu ze dne 27. března 2019 o návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla (COM(2017) 676 – C8-0395/2017 – 2017/0293(COD)[[23]](#footnote-24), průměrné emise CO2 z nových osobních automobilů registrovaných v EU budou muset být nižší, a to o 15 % v roce 2025 a o 37,5 % v roce 2030, oproti emisním limitům platným v roce 2021.

Dle směrnice 2006/38/ES[[24]](#footnote-25) je významným nástrojem pro podporu udržitelné dopravy v EU spravedlivý systém vybírání poplatků za užívání pozemních komunikací fungující na zásadě „uživatel platí“ a zásadě „znečišťovatel platí“.

Opatření lze rozdělit na opatření finanční, právní, podpůrná a ostatní. Za finanční opatření, mezi něž patří daňová podpora a přímá dotační podpora, jsou zodpovědná příslušná ministerstva – viz obr. č. 1:

**Obrázek č. 1 – Finanční podpora KEP dle ministerstev ve vybraných sektorech**

**Zdroj:** vypracoval NKÚ.

# III. Rozsah kontroly

**Hlavní auditní otázka:**

***Je podpora v ČR nastavena tak, aby účinně přispívala k naplnění cílů ve vybraných oblastech klimaticko-energetické politiky při zachování dlouhodobé udržitelnosti veřejných příjmů?***

**NKÚ kontrolou prověřoval, zda:**

1. MF, MŽP a MD připravily podporu v oblasti daní, poplatků, cel, mýtného aj. plateb tak, aby účinně podpora přispívala k naplnění cílů KEP, a ministerstva tak naplnily své povinnosti věcně odpovědných orgánů[[25]](#footnote-26);
2. MF připravilo podporu KEP tak, aby byla zajištěna dlouhodobá udržitelnost veřejných příjmů, a zda MF promítlo cíle a opatření v KEP do příslušných strategických materiálů v souladu se zákonem o rozpočtové odpovědnosti[[26]](#footnote-27).

**Podporou** se rozumí finanční úleva pro požadované jednání nebo naopak finanční znevýhodnění nežádoucího jednání.

**Účinností podpory** se rozumí naplnění cílů klimaticko-energetické politiky.

**Udržitelností příjmů** se rozumí strategické plánování daňové politiky zajišťující ve střednědobém horizontu adekvátní příjem z daní.

NKÚ posuzoval připravenost ČR na dlouhodobé prosazování KEP, plnění opatření vycházejících z cílů KEP a s tím související nastavení jednotlivých daní a poplatků. Za tímto účelem NKÚ prověřil dílčí systémová opatření k prosazování KEP ve smyslu strategie *Evropa 2020* a *Evropa 2030*, a to zejména opatření v oblastech:

* snižování emisí v dopravě a domácnostech,
* zvyšování podílu obnovitelných zdrojů energie.

Kontrole nebyla podrobena celková klimaticko-energetická politika ČR.

NKÚ v rámci kontroly provedl dotazníkové šetření prostřednictvím nejvyšších kontrolních institucí (dále také „SAI“) jednotlivých států EU (celkem 27 států), přičemž odpovědělo 12 SAI EU[[27]](#footnote-28).

NKÚ pro kontrolu využil dokladové analýzy, mezinárodní porovnání, analýzy právní úpravy či ekonomické analýzy.

Kontrola byla zaměřena na ověření systémových opatření směřujících k podpoře plnění KEP v ČR oblasti daní, poplatků a mýtného, a proto nebyl celkový kontrolovaný a kontrolovatelný objem kvantifikován. V případě silniční daně byla kontrole podrobena uplatněná snížení daně a osvobození od daně v kontrolovaném období 2015–2018 v celkové výši cca 5,6 mld. Kč. V případě poplatku na podporu sběru, zpracování, využití a odstranění autovraků bylo podrobeno kontrole celkem cca 991 mil. Kč za kontrolované období 2015–2018.

**Pozn.:** Právní předpisy uvedené v tomto kontrolním závěru jsou aplikovány ve znění účinném pro kontrolované období.

# IV. Podrobné skutečnosti zjištěné kontrolou

A. Snižování emisí a zvyšování podílu obnovitelných zdrojů v dopravě

1. Strategická opatření a celková fiskální podpora klimaticko-energetické politiky

Kontrolovaná ministerstva jsou gesčními orgány pro plnění vybraných úkolů (opatření) v rámci strategických materiálů ČR. Nová opatření na podporu KEP jsou ministerstvům ukládána usneseními vlády ČR. NKÚ zjistil, že v době jeho kontroly nejméně pět finančních opatření nebylo splněno, a to:

* opatření S14 (úprava režimů a sazeb silniční daně pro vozidla na CNG/LNG a elektrický pohon nad 12 t a současně zavedení daňové úlevy pro vozidla LNG a vodík) a S28 (analýza zpoplatnění vozidel v České republice) – oboje z NAP CM,
* opatření S17 (podpora nákupu osobních vozidel šetrných k životnímu prostředí) z NAP CM a AA8 (podpora nákupu osobních vozidel šetrných k životnímu prostředí) z *Národního programu snižování emisí*, tj. podpora nákupu vozidel šetrných k životnímu prostředí – zavedení bonusu anebo malusu při registraci vozidla,
* opatření AA3 (podpora urychlení obměny vozového parku osobních vozidel) z *Národního programu snižování emisí*, tj. podpora urychlení obměny vozidel prostřednictvím poplatku za přeregistraci pro vozidla s emisní normou EURO 3.

Opatření S15 (zvýšení odpisu v 1. roce odpisování pro infrastrukturu dobíjecích/plnicích stanic CNG/LNG, NAP CM), S16 (zvýšení odpisu v 1. roce odpisování u vozidla s elektrickým pohonem a vozidel na CNG/LNG, NAP CM) a E2 (zrychlené odpisy na elektromobily, AP o budoucnosti automobilového průmyslu v ČR) směřující ke zvýšení poptávky po vozidlech na alternativní pohony prostřednictvím odpisů v rámci daně z příjmů byla vládou ČR zrušena, protože byla v rámci hodnocení dopadů regulace shledána jako nevhodná.

MŽP a MD na základě úkolu vlády ČR a požadavku MF přes externí dodavatele v době kontroly NKÚ teprve analyzovaly formy fiskální podpory ve státech EU. NKÚ zjistil, že tyto analýzy obsahují veřejně dostupné informace o daňové a dotační podpoře, stavu vozového parku, emisích a další informace, které jsou každoročně aktualizovány a všem k dispozici– např. European Automobile Manufacturers' Association (ACEA – tax Gate). Informace tak byly kontrolovaným ministerstvům dostupné a mohly být využity.

V tabulce č. 1 je uvedena bilance environmentálních opatření v ČR v dopravě. Výše vyplacených finančních prostředků přesahuje příjmy, které byly získány v souvislosti s prosazováním KEP.

Tabulka č. 1: Celková bilance opatření v dopravě na fiskální podporu KEP v ČR za rok 2018 (v Kč)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Druh** | **Výdaj** | **Příjem** |
| Spotřební daň | 2 878 422 118 | - |
| Silniční daň | 1 989 322 000 | - |
| Recyklační poplatek | - | 170 772 000 |
| **CELKEM** | **4 867 744 118** | **170 772 000** |

**Zdroj:** statistické přehledy celní správy, dostupné z <https://www.celnisprava.cz/cz/dane/statistiky/Stranky/mineraly.aspx>, biopaliva za jednotlivé roky; MF; MŽP; vlastní zpracování NKÚ.

**Pozn.:** Spotřební daň je kalkulována jako snížení inkasa spotřební daně za předpokladu, že by místo alternativního paliva bylo použito konvenční palivo. Data týkající se silniční daně jsou za rok 2017, lze předpokládat, že v roce 2018 budou vyšší.

NKÚ zjistil, že v ČR je poskytována výrazně rozdílná podpora pro podnikatele a nepodnikatele, což může zásadně ovlivňovat motivaci provozovatele vozidla k obměně vozového parku a nákupu vozidla na alternativní pohony, zejména elektromobily, hybridy a vozidla na CNG. Nákup vozidel s konvenčním pohonem s nízkými emisemi není v ČR stimulován, přestože dosavadní aplikovaná opatření pro vozidla na alternativní pohony nezajišťují splnění cílů v KEP.

Tabulka č. 2: Fiskální podpora v ČR pro podnikatele a nepodnikatele při pořízení nového elektromobilu (v Kč, %)

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Druh podpory | Podnikatel | | Nepodnikatel | |
| Podpora | Výše | Podpora | Výše |
| Silniční daň | X1 | 1 200 – 4 200 Kč za rok | - | - |
| Registrační poplatek | X | 800 Kč jednorázově | X | 800 Kč |
| Dálniční známka | X2 | 1 500 Kč za rok | X2 | 1 500 Kč |
| DPH | X | 21 % z pořizovací ceny | - | - |
| Daň z příjmu | X3 | 19 % z pořizovací ceny | - | - |
| Dotace na nákup | X4 | 55 % – 75 % ze zvýšení ceny EV | - | - |

Zdroj: vypracoval NKÚ.

Vysvětlivky:

1 Max. 9 let, sleva se postupně snižuje.

2 Podpora je v legislativním procesu.

3 Sleva je uplatňována v čase dle odpisového plánu.

4 Uznatelné vícenáklady 45 % z ceny elektromobilu max. 1 mil. Kč.

X Podpora je poskytována.

- Podpora není poskytována.

Výše úspory na spotřební dani u obou skupin provozovatelů proti konvenčním pohonům je závislá zejména na počtu ujetých kilometrů a ceně komodit – blíže viz následující bod IV.2.1 tohoto KZ.

Z tabulky č. 2 vyplývá, že v ČR jsou podporováni k obměně vozidla ve větší míře podnikatelé, kteří v důsledku nastavení daňového systému obnovou vozového parku a zejména přechodem na elektromobily mohou významně snížit svou celkovou daňovou zátěž. NKÚ na modelovém případu ověřil dopad fiskální podpory u podnikatele a nepodnikatele (viz graf č. 1) a zjistil, že pro podnikatele je v důsledku daňové podpory a poskytování dotace na pořízení ekonomicky nejvýhodnějším pohonem elektromobil a pohon na CNG. Naopak pro nepodnikatele je ekonomicky nejvýhodnější nákup vozidla na CNG, a to díky výhodné sazbě spotřební daně.

**Graf č. 1: Porovnání celkových nákladů na pořízení a provoz vozidel po dobu jejich životnosti při nájezdu 15 000 km/rok pro podnikatele a nepodnikatele (**v Kč)

**Zdroj:** vypracoval NKÚ (modelováno na VW Golf).

NKÚ zjistil, že celková vyšší podpora podnikatelů v ČR se projevuje v počtu registrovaných elektromobilů a vozidel na CNG, který je u podnikatelů 2krát vyšší než u nepodnikatelů, přestože celkově provozují nepodnikatelé cca 75 % vozidel.

NKÚ za účelem zjištění způsobu daňové podpory naplňování cílů KEP v ČR porovnal zjištěný stav se státy  EU a některými dalšími státy a zjistil, že daňová podpora, případně daňová podpora v kombinaci s dotací, je jednotlivými státy aplikována v takové výši (viz text následujících částí tohoto KZ týkajících se jednotlivých daní), že významně podporuje nákup energeticky úsporných a ekologicky šetrných vozidel i v nepodnikatelské sféře, např. studie ICCT[[28]](#footnote-29). Dominantní podporou je registrační poplatek/daň a daň z vlastnictví vozidla. Ostatní daňové podpory dále doplňují komplex opatření v jednotlivých státech. Asi třetina států poskytuje dotaci na nákup nízkoemisního vozidla. Tabulka č. 3 uvádí stručný přehled finančních podpor ve státech EU.

Tabulka č. 3: Aplikace finanční podpory vozidel KEP pro nepodnikatele

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Země** | **DPH** | **Registrační poplatek/daň** | **Daň z vlastnictví vozidla** | **Silniční poplatky** | **Benefit na dani z příjmu** | **Dotace pro nízkoemisní vozidla** |
| Rakousko | x • | x • | x • | x | x • | x |
| Belgie | x | x • | x | x | - | x |
| Bulharsko | x | x | x • | x | - | - |
| Chorvatsko | x | x | x | x | - | - |
| Kypr | x | x • | x |  | - | - |
| Česká republika | x | x • |  | x |  |  |
| Dánsko | x • | x • | x | x | - | - |
| Estonsko | x | x |  |  | - | - |
| Finsko | x | x • | x |  | - | - |
| Francie | x | x • | x | x | x • | x |
| Německo | x |  | x • | x | x • | x |
| Řecko | x | x • | x • | x | - | - |
| Maďarsko | x | x • | x • | x | - | - |
| Island | x • | x | x |  | - | - |
| Irsko | x | x • | x • | x • | - | x |
| Itálie | x | x | x • | x | - | - |
| Lotyšsko | x | x | x | x | - | - |
| Lichtenštejnsko | x |  | x • |  | - | - |
| Litva | x |  |  | x | - | - |
| Lucembursko | x |  | x • |  | - | x |
| Malta | x | x • | x |  | - | - |
| Nizozemsko | x | x • | x • | x | x • | - |
| Norsko | x • | x • |  | x • | x • | - |
| Polsko | x | x |  | x | - | - |
| Portugalsko | x | x • | x | x | x • | - |
| Rumunsko | x | x | x • | x | - | x |
| Slovensko | x | x • |  | x | x | x |
| Slovinsko | x | x | x • | x | - | x |
| Španělsko | x | x | x • | x | - | - |
| Švédsko | x | x | x • | x | x • | x |
| Švýcarsko | x | x | x • | x | - | - |
| Velká Británie | x | x • | x • | x | x • | x |

**Zdroj:** Studie ICCT; studie *Analýza zpoplatnění a zdanění vozidel*; studie *Analýza zavedení opatření k podpoře nákupu osobních vozidel šetrných k životnímu prostředí (bonus/malus)*; <https://www.tolls.eu/cs/europe>; dotazník NKÚ.

**Pozn.:** Silniční poplatky = platby za používání silnic, dálnic, tunelů, mostů, vč. mýtného či dálničních poplatků.

Řecko uplatňuje osvobození od daně z luxusu.

**Vysvětlivky:**

|  |  |
| --- | --- |
| x | Daně či poplatky jsou ve státě zavedeny. |
| • | Výhody pro nízkoemisní vozidla. |
|  | Daně či poplatky vybírány na základě emisí. |
| - | Informace nebylo možné zjistit. |

NKÚ ověřil dopady daňových opatření na vybraných ukazatelích v sektoru dopravy (viz tabulka č. 4), přičemž zohlednil vývoj mezi roky 2015–2018, resp. 2010–2018. Tyto ukazatele NKÚ dále aplikoval při hodnocení zjištěného stavu nastavení systému jednotlivých daní a následně pro vyhodnocení nastavení celkového daňového systému dotýkajícího se sektoru dopravy se zaměřením na plnění cílů KEP. Z první části tabulky č. 4 vyplývá, že stavy sledovaných ukazatelů v sektoru dopravy ČR se zhoršují a tempo přírůstku individuální automobilové dopravy je vyšší než u veřejné dopravy. U veřejné dopravy se od roku 2019 uplatňuje druhá snížená sazba DPH. NKÚ její dopady nemohl pro její krátkou účinnost ověřit. Z druhé části tabulky č. 4 je zřejmé, že sledované ukazatele nedosahují průměru v EU.

Tabulka č. 4: Sledované ukazatele

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Ukazatel** | **2010** | **2015** | **2018** |
| Podíl % registrovaných osobních vozidel s objemem 2 000 cm3 a více | 7,36 | 8,67 | 9,18 |
| Podíl % celkově registrovaných osobních vozidel se stářím nad 10 let | 60,02 | 60,05 | 61,09 |
| Podíl % nově registrovaných ojetých dovezených osobních vozidel nad 10 let | 27,55 | 48,41 | 51,64 |
| Emise CO2 z individuální automobilové dopravy v tis. tun | - | 11 481 | 12 751 |
| Individuální automobilová doprava - přepravené osoby, v mil. | - | 2 175 | 2 490 |
| Veřejná doprava - přepravené osoby, v mil. | - | 2 680 | 2 722 |
|  | **ČR** | **EU** | |
| Podíl elektrických osobních vozidel a hybridů na registraci nových osobních vozidel –  změna v % mezi lety 2015 a 2018 | +1,56 p. b. | +3,76 p. b. | |
| Podíl elektrických osobních vozidel, hybridů a plug-in hybridů na celkových registracích osobních vozidel v %, 2016 | 0,1 p. b. | 0,7 p. b. | |
| Podíl osobních vozidel na LPG/zemní plyn na registraci nových osobních vozidel –  změna v % mezi lety 2015 a 2018[[29]](#footnote-30) | -0,69 p. b. | +0,01 p. b. | |
| Podíl osobních vozidel na LPG/zemní plyn na celkových registracích osobních vozidel v %, 2016 | 0,2 p. b. | 2,8 p. b. | |
| Průměrný věk osobních vozidel dle roku první registrace v letech, 2016 | 14,5 let | 10,5 let | |
| Průměrná výše emisí CO2 u registrovaných nových osobních vozidel v g/km, 2018 | 127 g/km | 120,4 g/km | |
| Počet km2/nabíjecí bod pro elektricky se nabíjející vozidla, 2018 | 115,30 km2 | 38,34 km2 | |
| Podíl biopaliv v dopravních palivech v %, 2017 | 4,90 p. b. | 4,45 p. b. | |

**Zdroj:** vypracoval NKÚ na základě podkladů od ACEA – Svazu dovozců automobilů.

|  |
| --- |
| **NKÚ vyhodnotil, že kontrolovaná ministerstva v sektoru dopravy nepřipravila taková fiskální opatření k podpoře KEP, která by mohla významně podpořit snížení emisí v dopravě.** |

2. Ministerstvo financí

2.1 Spotřební daň

Cílem SPD je kromě naplňování státního rozpočtu prostřednictvím vyšší ceny dané komodity či výrobku regulovat nežádoucí druh chování, s nímž bývají spojeny externality (s vyšší cenou klesá poptávka po daném výrobku či komoditě), např. dopady na životní prostředí, a naopak upřednostnit výrobek mající nižší nebo žádné externality. Stát tak může ovlivňovat celkovou cenu PHM pro spotřebitele a vzájemný vztah mezi jednotlivými druhy PHM a jejich spotřebu. Rizikem je tzv. rebound efekt, tj. větší spotřeba podporovaného paliva, než by činila spotřeba nahrazovaného konvenčního paliva (případně by spotřebitel za uspořené náklady spotřebovával jiné environmentálně škodlivé výrobky), přičemž negativní efekt zvýšené spotřeby by převážil pozitivní environmentální efekt. Z tabulky č. 5 je zřejmé, že v ČR roste individuální doprava výrazně rychleji než veřejná doprava a stejně tak rostou nežádoucí emise CO2.

Tabulka č. 5: Změna vybraných ukazatelů v oblasti dopravy mezi lety 2015 a 2018 (v %)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Individuální automobilová doprava – přepravené osoby** | **Veřejná doprava – přepravené osoby** | **Emise CO2 z individuální automobilové dopravy** |
| + 14,44 p. b. | + 1,56 p. b. | + 11,06 p. b. |

**Zdroj:** vypracoval NKÚ podle ročenek dopravy ČR a dat Českého statistického úřadu.

Vliv SPD na celkovou výhodnost provozu vozidla na alternativní pohon je uveden v tabulce č. 6, přičemž je zřejmé, že při uvažované době osm let užívání je CNG ekonomicky efektivní i při průměrném nájezdu. U elektromobilu však úspora na ceně PHM nepostačuje k ekonomické efektivnosti provozu takového vozidla. Výhodnost vozidla na CNG je závislá na počtu ujetých kilometrů a stejně jako u LPG výhodná cena paliva v důsledku minimální sazby daně nemotivuje ke snižování spotřeby PHM.

Tabulka č. 6: Náklady na palivo ve vztahu k celkové ceně vozidla – model

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Pohon vozidla** | **Typ vozidla** | **Pořizovací cena  (v Kč)** | **Emise CO2** | **Náklady na PHM po dobu osmi let** | |
| **při 15 000 km/rok (v Kč)** | **při 30 000 km/rok (v Kč)** |
| Diesel | Golf CL 1,6 TDI SCR 5G | 548 900 | 130 g/km | 185 940 | 371 880 |
| Benzín | Golf CL 1,5 TSI EVO BMT OPF 6G | 520 900 | 135 g/km | 219 960 | 439 920 |
| CNG | Golf Comfortline 1,5 TGI 6G | 584 900 | 113 g/km | 139 255 | 278 510 |
| Elektřina | eGolf | 993 900 | 0 g/km | 22 562 | 45 124 |

**Zdroj:** vypracoval NKÚ.

V kontrolovaném období byla poskytována daňová podpora v podobě nižší sazby SPD pro alternativní paliva oproti konvenčním palivům. Celková daňová podpora v ČR klesla v důsledku změny legislativy (tj. zvýšení sazby SPD u CNG, zvýšení sazby SPD a druhu daňově podporovaného biopaliva), přesto celková spotřeba alternativních paliv narostla (viz tabulka č. 7). U LPG se daňová podpora snížila v důsledku snížení spotřeby. Zvýšení spotřeby u biopaliv souvisí se zvýšením spotřeby nafty, jejíž povinnou složkou je biopalivo. Mezi roky 2015 a 2018 došlo k mírnému nárůstu podílu spotřeby CNG a LPG vůči konvenčním palivům, přesto je jejich celkový podíl na spotřebě PHM minimální. Legislativní změna podpory u biopaliv pozitivně ovlivnila celkové inkaso SPD.

ČR uplatňuje na CNG až do roku 2020 sazbu SPD nižší, než stanovuje evropská směrnice[[30]](#footnote-31). Po jejím schváleném zvýšení na minimální sazbu dojde k snížení výhodnosti pohonu na CNG. Nelze tak očekávat další významný nárůst podílu vozidel na CNG na úkor nafty nebo benzínu, pokud nedojde ke změně podmínek vedoucích k růstu ceny těchto paliv.

Tabulka č. 7: Vliv daňové podpory u nejvýznamnějších alternativních paliv

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Palivo** | **Spotřeba na trhu PHM (v litrech)** | | | **Snížení inkasa SPD (v Kč)** | |
| **2015** | **2018** | **Změna 2015/2018** | **2015** | **2018** |
| Benzín | 1 969 540 951 | 1 930 338 993 | **↓ - 2 %** | - | - |
| Nafta | 4 878 282 479 | 5 494 234 674 | **↑ + 13 %** | - | - |
| Biopaliva | 384 579 499 | 476 269 755 | **↑ + 24 %** | 2 002 574 856 | 41 254 454 |
| CNG | 43 589 000 | 75 832 000 | **↑ + 74 %** | 531 495 446 | 871 652 177 |
| LPG | 193 951 800 | 181 068 720 | **↓ - 7 %** | 2 101 150 732 | 1 965 515 487 |
| Elektřina | Nezjištěno | Nezjištěno | Nezjištěno | Nezjištěno | Nezjištěno |

**Zdroj:** statistické přehledy celní správy, dostupné z <https://www.celnisprava.cz/cz/dane/statistiky/Stranky/mineraly.aspx>, biopaliva za jednotlivé roky; statistiky celní správy, dostupné z <https://www.celnisprava.cz/cz/dane/statistiky/Stranky/ekodane.aspx>, daně ze zemního plynu za jednotlivé rokystatistický přehled českého plynárenského svazu, výtoč CNG dostupný z <http://www.cng4you.cz/cng-info/statistiky.html>, vlastní zpracování NKÚ.

**Vysvětlivky:**

• – Změna se neshoduje s cíli KEP.

• – Změna se shoduje s cíli KEP.

**Pozn.:** Spotřební daň u CNG a LPG byla NKÚ kalkulována jako snížení inkasa spotřební daně za předpokladu, že by místo alternativního paliva bylo použito konvenční palivo.

NKÚ porovnal výši daňového zatížení s průměrem EU a zjistil, že přestože v ČR je zdanění mírně pod úrovní států EU, je cena PHM pro spotřebitele vyšší, než činí průměrná cena ve státech EU (viz tabulka č. 8).

Tabulka č. 8: Daňové zatížení PHM v ČR a EU

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Ukazatel** | **Benzín** | **Diesel** | **LPG** | **Elektřina** |
| Sazba SPD v ČR na průměrné sazbě SPD v EU se zohledněním HDP na obyvatele v paritě kupní síly | **↓** | **↑** | **↓** | **↓** |
| Jednotka daně (SPD+DPH) na HDP na obyvatele v paritě kupní síly | **↓** | **↓** | **↓** | **↓** |
| Celkové zdanění v % | **↓** | **↓** | - | **↓** |
| Podíl ceny včetně daně (SPD+DPH) na hodinové mediánové hrubé mzdě ve standardu kupní síly[[31]](#footnote-32) | **↑** | **↑** | **↓** | **↑** |

**Zdroj:** Evropská komise – *Excise Duty Tables – Part II – Energy products and Electricity*, 2015 a 2018, GlobalPetrolPrices.com, 2018, Světová banka – HDP na obyvatele v PKS, 2015, 2017, Eurostat – mediánové hrubé hodinové výdělky (všichni zaměstnanci kromě učňů), 2014; Sazby daně platné k 1. 1. 2018, ceny benzínu a dieselu z února 2019.

**Vysvětlivky:**

**↓** – Hodnota ukazatele je v ČR nižší než průměr EU.

**↑** – Hodnota ukazatele je v ČR vyšší než průměr EU.

Absolutní cena PHM v ČR pro spotřebitele je srovnatelná s cenami v okolních státech, vyjma Německa, kde je cena benzínu významně vyšší (viz tabulka č. 9). To znamená, že prostor pro zvýšení SPD pro konvenční paliva je omezený.

Tabulka č. 9: Porovnání ceny PHM pro spotřebitele se sousedními státy k 19. 8. 2019 (v Kč)

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **PHM** | **Česko** | **Polsko** | **Slovensko** | **Rakousko** | **Německo** |
| Benzín | 32,48 | 29,90 | 34,29 | 31,97 | 36,61 |
| Nafta | 31,45 | 29,39 | 30,94 | 30,42 | 31,97 |

Zdroj: <https://ec.europa.eu/energy/observatory/reports/2019_08_19_with_taxes_1964.pdf>.

**Pozn.:** Kurz ČNB k 19. 8. 2019: 1 € = 25,78 Kč.

2.2 Silniční daň

Silniční daň je přímou majetkovou daní, která se v ČR vztahuje na vozidla provozovaná podnikateli a všechna nákladní vozidla. Cílů v oblasti KEP se dotýká zákon o dani silniční, a to zejména v ustanovení o osvobození od daně a v nastavení sazby daně[[32]](#footnote-33). U nákladních vozidel minimální sazbu silniční daně a některé další podmínky stanoví evropská směrnice č. 1999/62/ES[[33]](#footnote-34). U nákladních automobilů se v ČR určuje sazba silniční daně podle počtu náprav a jejich povoleného zatížení.

Podmínky a pravidla pro zdanění osobních vozidel a ostatních vozidel stanoví každý stát samostatně. ČR na osobní vozidla provozovaná nepodnikateli daň silniční neuplatňuje. Státy EU, které obdobnou daň uplatňují, ji aplikují i na vozidla provozovaná nepodnikateli a na základě emisí (viz tabulka č. 10). ČR od emisního kritéria ustoupila v roce 2008.

Tabulka č. 10: Statistika uplatnění silniční daně pro osobní vozidla v EU, Norsku, Švýcarsku, Islandu v porovnání s ČR (v %)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **91 %** | **93 %** | **min. 65 %** |
| států uplatňuje silniční daň | států uplatňujících daň vybírá u nepodnikatelů | států daň vybírá na základě emisí nebo jiných ekologických parametrů |
| **cca 25 %** | | |
| vozidel vozového parku v ČR je uvedeno v daňovém přiznání k dani silniční | | |

**Zdroj:** studie ICCT; studie *Analýza zpoplatnění a zdanění vozidel*; studie *Analýza zavedení opatření k podpoře nákupu osobních vozidel šetrných k životnímu prostředí (bonus/malus)*; vlastní zpracování NKÚ.

Silniční daň byla za rok 2017 přiznána u cca 1,834 milionů vozidel z celkem 9,090 milionů registrovaných vozidel. V tabulce č. 11 je uvedeno porovnání nastavení sazeb daně pro osobní vozidla provozovaná podnikateli v ČR a v sousedních státech. Z porovnání sazeb vyplývá, že v ČR jsou základní sazby daně silniční oproti okolním státům vyjma Polska nižší. Ve státech EU s rostoucími emisemi stoupá silniční daň.

Tabulka č. 11: Nastavení daně silniční v ČR a v sousedních státech EU pro osobní vozidla

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Stát** | **Poplatníci daně** | **Sazba daně** | **Kritéria** | **Výše daně model** |
| Česká republika | Podnikatelé a fyzické osoby u vozidel nad 3,5t. | 1 200–4 200 Kč | Podle zdvihového objemu válců motoru v cm3 a dle stáří vozidla. | 3 000 Kč |
| Slovensko | Podnikatelé. | 50–218 € | Podle zdvihového objemu válců motoru v cm3 a dle stáří vozidla. | 3 795 Kč |
| Polsko | Není zavedena. | Není zavedena. | Není zavedena. |  |
| Rakousko | Právnické a fyzické osoby. | 0,62 – 0,75 € za kW  (jedná se o měsíční platby). | Podle výkonu motoru v kW. | 11 638 Kč |
| Německo | Právnické a fyzické osoby. | Benzínový motor 2 € za každých 100 cm3/Dieselový motor 9,5 € za každých 100 cm3 + 2 € za každý gram vypouštěných emisí CO2 nad stanovenou minimální úroveň 95 g/km. | CO2 emise a zdvihový objem (rozlišuje se benzínový motor / dieselový motor). | 4 616 Kč |

**Zdroj:** vypracoval NKÚ (modelováno na VW Golf CL 1,6 TDI 5G 85 kW (115 koní) / diesel / manuální 5 st., emise CO2 109 g/km, objem 1 598 cm3).

Základní sazby daně silniční v ČR se po dobu účinnosti zákona o dani silniční, tj. od roku 1993, změnily pouze jedenkrát, a to k 1. 1. 1994 u osobních vozidel a ostatních vozidel s jednou nápravou. Z porovnání tempa vývoje sazby daně a vývoje vybraných makroekonomických ukazatelů (viz tabulka č. 12) je zřejmé, že sazby daně se nevyvíjely obdobným tempem a míra zdanění prostřednictvím daně silniční tak reálně klesla.

Tabulka č. 12: Vývoj makroekonomických ukazatelů v ČR

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Rok** | **HDP výrobní metodou (běžné ceny) v mil. Kč** | **HDP na 1 obyvatele v Kč** | **HDP na 1 obyvatele v standardu kupní síly (v Kč)** |
| 1993 | 1 201 088 | 116 265 | 11 578\* |
| 2018 | 5 328 738 | 501 461 | 28 147 |

**Zdroj:** <https://www.czso.cz/>, vlastní zpracování NKÚ.

**Pozn.:** \* Údaj je platný pro rok 1995.

**Snížení a zvýšení daně silniční**

Podle zákona o dani silniční[[34]](#footnote-35) lze u všech vozidel základní sazby silniční daně v ČR dále snížit („bonus“) nebo naopak zvýšit („malus“), a to na základě stáří vozidla (viz tabulka č. 13).

Tabulka č. 13: Úprava sazby daně silniční podle stáří vozidla

|  |  |
| --- | --- |
| **BONUS** | **MALUS** |
| Pro vozidla stáří max. 9 let od první registrace vozidla. | Pro vozidla registrovaná poprvé v ČR nebo v zahraničí do 31. prosince 1989 (30 let k roku 2019). |
| * 48 % první tři roky * 40 % další tři roky * 25 % další tři roky | * 25 % |

**Zdroj:** vypracoval NKÚ.

NKÚ zkoumal efektivnost tohoto opatření, tj. vztah mezi výdaji veřejných rozpočtů v podobě snížení inkasa daně a vývojem vozového parku. NKÚ zjistil, že možnost uplatnit slevy na dani po dobu devíti let se blíží průměrnému stáří vozidel v EU, který v roce 2017 činil cca 11 let[[35]](#footnote-36). MF vyhodnotilo, že snížení daně (bonus) je účinné opatření, avšak bylo by vhodné zvážit zkrácení doby jeho uplatňování. NKÚ zjistil, že MF zvolilo nedostatečná kritéria pro konstatování účinnosti, neboť nezapočetlo vývoj vozidel, které slevu neuplatňují, tj. vozidla starší 108 měsíců. Celkový počet vozidel podléhajících zdanění stoupá. Počet vozidel s bonusem stoupá pomaleji než počet vozidel bez nároku na bonus, tj. vozidel nad 108 měsíců stáří. Podíl vozidel s bonusem na celkovém počtu zdaňovaných vozidel klesá, avšak výše snížení daně roste (viz tabulka č. 14). Přínos na vozový park a potažmo plnění cílů KEP vynaložení celkových výdajů v podobě snížení inkasa silniční daně nebyl prokázán.

Tabulka č. 14: Uplatněný bonus podle daňových přiznání

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Rok** | **Podíl vozidel s bonusem** | **Výše snížení daně** |
| 2015 | 63,58 % | 1 694,2 mil. Kč |
| 2017 | 61,96 % | 1 834,5 mil. Kč |

Zdroj: vypracoval NKÚ na základě dat od MF.

Zvýšení daně (malus) pro vozidla registrovaná do 30. 12. 1989 již neplní svou funkci, protože od jeho zavedení MF neaktualizovalo okamžik, odkdy je na vozidlo uplatňován. Tím, že byl stanoven pevným datem registrace vozidla, je uplatňován na stále starší vozidla. Při zahájení jeho účinnosti se vztahoval na vozidla starší 11 let, ale v době kontroly NKÚ se vztahoval na vozidla starší 30 let a již nenaplňuje cíle (tj. vyrovnání bilance z poskytnutého bonusu a omlazování vozového parku), pro které byl do zákona implementován. NKÚ konstatuje, že MF v rámci daně silniční nenastavilo systém bonusů a malusů účelně, tzn. tak, aby prokazatelně přispíval k naplňování cílů jejich zavedení.

**Osvobození od daně silniční**

Vozidla na alternativní pohony10 jsou od silniční daně osvobozena:

* osobní vozidla max. do výše 4 200 Kč ročně,
* nákladní vozidla do hmotnosti 12 tun max. do výše 10 800 Kč ročně.

Počet vozidel osvobozených od silniční daně a výše uplatněného osvobození je uvedena v tabulce č. 15.

Tabulka č. 15: Osvobození od daně pro vozidla s alternativními pohony

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Rok** | **Počet vozidel s osvobozením** | **Částka uplatněného osvobození od daně v tis. Kč** |
| 2017 | 82 604 | 154 822 |
| 2015 | 45 976 | 88 712 |

**Zdroj:** MF.

MF vyhodnotilo, že v ČR za současných podmínek úlevy na dani silniční nejsou výrazným stimulem pro pořízení ekologicky šetrných vozidel. MF uvedlo, že tento argument opakovaně sdělilo na jednáních k NAP CM. NKÚ konstatování MF ověřil u vozidel s pohonem na CNG a elektřinu a zjistil, že samotná sleva na silniční dani není důvodem pro nákup těchto vozidel. Avšak v kombinaci s dalšími poskytovanými slevami na daních může přispět k ekonomické výhodnosti vozidel na tyto pohony (tabulka č. 16).

Tabulka č. 16: Úspora na silniční dani provozovatele vozidla s alternativním pohonem proti naftovému pohonu za osm let provozu (v Kč)

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Pohon vozidla** | **Typ vozidla** | **Pořizovací cena** | **Suma úspory na silniční dani** | | | **Suma úspory celkem** |
| **První 3 roky** | **Další 3 roky** | **Další 2 roky** |
| Naftal | Golf CL 1,6 TDI SCR 5G | 548 900 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| CNG | Golf Comfortline 1,5 TGI 6G | 584 900 | 4 680 | 5 400 | 4 500 | 14 580 |
| Elektřina | eGolf | 993 900 | 4 680 | 5 400 | 4 500 | 14 580 |

**Zdroj:** vypracoval NKÚ.

2.3 Daň z přidané hodnoty

Daň z přidané hodnoty (dále také „DPH“) tvoří jeden z nejdůležitějších příjmů státního rozpočtu. Je též nazývána univerzální daní, jelikož ji hradí všichni, a to při nákupu většiny zboží a služeb. Počítá se jako procentuální část základu, který zahrnuje i spotřební daň. Čím je tedy vyšší fixní částka SPD uložené na naturální jednotku zboží, tím je při neměnnosti ostatních podmínek a ceny bez daně vyšší i vybraná DPH. ČR od 1. 2. 2019 využívá 2. sníženou sazbu DPH pro pozemní a vodní pravidelnou hromadnou dopravu cestujících.

MF uvedlo, že nepřímé daně jsou ze strany EU harmonizovány, a proto např. u DPH neumožnuje evropská směrnice o DPH[[36]](#footnote-37) uplatnění snížení sazby daně nebo osvobození od daně. NKÚ na základě mezinárodního porovnání zjistil, že i s DPH v oblasti dopravy mohou odpovědné orgány v ČR pracovat a využít ji k podpoře cílů KEP. Možnosti podpory cílů KEP prostřednictvím DPH ve státech EU jsou uvedeny v tabulce č. 17.

Tabulka č. 17: Možnosti podpory cílů KEP prostřednictvím DPH

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Nastavení podmínek odpočtu DPH pro podnikatele** | **Mechanismus úpravy základu daně při pořízení vozidla** | **Podpora hromadné dopravy osob** |
| **Rakousko:** navázání odpočtu automobilu pro podnikatelské účely na nulovou výši emisí. | **Polsko**: do DPH zahrnuje i „jednofázovou“ spotřební daň, jejíž výše záleží na kapacitě motoru, s tím, že nad 2 000 ccm je tato sazba šestkrát vyšší. | Dotazník NKÚ: čtyři z 12 zemí EU uplatňují sníženou sazbu DPH na hromadnou dopravu osob. |
| **Dánsko**: do DPH zahrnuje i významnou registrační daň, jejíž výše závisí i na spotřebě paliva automobilu, kdy vozidla s pohonem na vodík a palivové články od této registrační daně a k ní se pojící DPH zcela osvobozuje a plug-in hybridům a bateriovým elektrovozidlům registrační daň a s ní související DPH snižuje. |
| **Irsko**: odečtení části DPH pro automobily registrované po 1. 1. 2009 s emisemi nižšími než 156 g/km používané primárně pro obchodní účely. | **Portugalsko**: DPH uvaluje i na daň z automobilu, která závisí na zdvihovém objemu motoru a environmentální složce (množství CO2 na km). Omezuje odpočet motorové nafty spotřebovávané firemními vozidly na 50 %. Umožnuje úplný odpočet na výletní elektrická a plug-in hybridní vozidla a 50% poměrem pro vozidla poháněná na LPG či CNG. |  |

**Zdroj:** vypracoval NKÚ[[37]](#footnote-38).

Zkoumané státy tyto mechanismy na DPH uplatňují jako doplněk k registrační dani/poplatku nebo dani silniční (její obdobě). S ohledem na skutečnost, že uvedené státy mají vyšší dynamiku ekologizace dopravy než ČR, považuje NKÚ jimi nastavené přístupy v oblasti DPH za dobrou praxi.

2.4 Daně z příjmů

Daně z příjmů jsou nezanedbatelným příjmem veřejných rozpočtů, u nichž se výše zdanění liší podle druhu poplatníka. Výslednou daňovou povinnost však mohou poplatníci snížit prostřednictvím různých úlev, které zahrnují slevy, odpočty či osvobození. ČR tak např. prostřednictvím slev podporuje zaměstnávání zdravotně postižených či prostřednictvím odpočtu výzkum a vývoj.

V zákoně o daních z příjmů[[38]](#footnote-39) se nenachází mechanismy, které by měly návaznost na cíle KEP, resp. mechanismus, který by emisně přívětivá vozidla zvýhodnil. NKÚ na základě mezinárodního porovnání zjistil následující možnosti podpory snižování emisí (viz tabulka č. 18).

Tabulka č. 18: Možnosti podpory cílů KEP prostřednictvím daně z příjmu

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Zvýhodněné odpisy vozidel na alternativní pohon a s tím související infrastruktury** | **Osvobození od DPPO** | **Zvýhodněné zdanění benefitu při soukromém využívání firemních vozidel** |
| Dotazník NKÚ: 2 státy ze 12 **(Rakousko, Nizozemsko)** mají zavedené zvýhodněné odpisy vozidel s alternativními pohony a 2 státy ze 12 (Lucembursko, Nizozemsko) aplikují zvýhodněné odpisy na výstavbu související infrastruktury. | **Rakousko**: za určitých podmínek umožňuje poskytnutí daňové úlevy na část zisku na investice do vozidel s nulovými emisemi. | **Německo**: aplikovalo stejnou výši sazby pro všechny druhy automobilů, avšak vyšší cenu elektromobilů kompenzovalo. Od roku 2019 se na elektromobily,  plug-in hybridy a vodíková vozidla vztahuje poloviční sazba. |
| **Nizozemsko**: částečně od daní z příjmů odečítá investice do čistých technologií. |
| **Polsko**: k nákupu elektromobilu se subjekty snaží motivovat vyšším limitem pro uplatnění daňových odpisů. | **Lucembursko**: odečitatelnost nákladů je vypočítána na základě emisí CO2. | **Rakousko**: soukromé využívání automobilů s nulovými emisemi toho času nepovažuje za nepeněžní příjem a nižší sazbou dále zvýhodňuje automobily s nižšími emisemi. |
| **Dánsko**: zvýhodňuje společnosti, které zásobují nabíjením elektrická vozidla na komerční bázi. |
| **Belgie**: až do roku 2019 nabízí 120% odečitatelnost pořizovacích nákladů bateriových elektrovozidel a 75% odečitatelnost nákladů na nabíjení od daně z příjmů. | **Irsko**: podporuje nákup bateriových elektrovozidel, plug-in hybridů a nabíjecího zařízení tím, že umožňuje společnostem odepsat 100 % kupní ceny proti jejich zisku v roce nákupu. | **Norsko**: u vozidel s nulovými emisemi snižuje cenu vozidla, z které se počítá zdanitelný benefit na 60 %. |
| **Malta**: pro elektrická vozidla umožňuje odpočet ze zdanitelného příjmu společnosti ve výši 150 % pořizovacích nákladů a pro vozidla s emisemi 0-70 g/km odpočet ze zdanitelného příjmu ve výši 125 % pořizovacích nákladů (maximální odpočet činí 25 000 EUR). | **Maďarsko** a **Spojené království**: zvýhodňují elektromobily prostřednictvím firemní daně z automobilů. Spojené království nabízí i daňové výhody pro podniky instalující dobíjecí infrastrukturu. | **Nizozemsko** a **Spojené království**: na zdanitelný benefit aplikují nižší sazby pro vozidla s nulovými či nižšími emisemi, Švédsko: pro elektrické automobily. |

**Zdroj:** vypracoval NKÚ[[39]](#footnote-40).

Zkoumané státy tyto mechanismy na DPH uplatňují jako doplněk k registrační dani/poplatku nebo dani silniční (její obdobě). S ohledem na skutečnost, že uvedené státy mají vyšší dynamiku ekologizace dopravy než ČR, považuje NKÚ jimi nastavené přístupy v oblasti daní z příjmů za dobrou praxi.

|  |
| --- |
| **NKÚ vyhodnotil, že MF v sektoru dopravy připravilo a zrealizovalo některá opatření směřující k ekologizaci dopravy, avšak jejich dopad na snižování emisí je neprokazatelný. NKÚ konstatuje, že v oblasti daní spravovaných MF existuje prostor pro vyšší podporu naplňování cílů v oblasti ekologizace dopravy.** |

3. Ministerstvo dopravy

3.1 Poplatky za registraci vozidla

Poplatek za zápis do registru silničních vozidel (dále také „registrační poplatek“) plní funkci správního poplatku za správní řízení ve smyslu zákona o správních poplatcích[[40]](#footnote-41). Výše registračního poplatku činí 800 Kč.

Nastavením registračního poplatku a daní souvisejících s registrací vozidla se zabývaly analytické materiály zpracované pro MD[[41]](#footnote-42) a MŽP[[42]](#footnote-43), ze kterých vyplynulo, že obvyklou praxí států EU je ukládání registračních poplatků (daní) jako jednorázových plateb při přihlášení vozidla do registru a zohledňujících energetické a ekologické parametry vozidel. Výsledky analýz potvrdilo dotazníkové šetření NKÚ a další veřejně dostupné analýzy a studie (viz tabulka č. 19).

Tabulka č. 19: Statistika registračního poplatku pro osobní vozidla v EU, Norsku, Švýcarsku a Islandu (v %)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **100 %** | **100 %** | **58 %** |
| států uplatňuje registrační daň | států poplatek uplatňuje u nepodnikatelů | států poplatek vybírá na základě emisí nebo jiných ekologických parametrů |

**Zdroj:** studie ICCT; studie *Analýza zpoplatnění a zdanění vozidel*; studie *Analýza zavedení opatření k podpoře nákupu osobních vozidel šetrných k životnímu prostředí (bonus/malus)*; ACEA; vlastní zpracování NKÚ.

Z porovnání výše poplatků a daní za registraci vozidla se státy EU (viz tabulka č. 20) vyplývá, že tyto platby v okolních státech výrazně překračují jejich výši v ČR. Ve státech EU registrační poplatky a daně za registraci vozidla významně ovlivňují celkovou pořizovací cenu vozidla. Ve státech EU s rostoucími emisemi poplatky a daně za registraci vozidla strmě stoupají.

Tabulka č. 20: Nastavení poplatků a daní za registraci vozidla v sousedních státech EU a ČR

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Stát** | **Sazba daně** | **Kritéria** | **Výše daně model** |
| **Česká republika** | 300–800 Kč | První zápis do registru vozidel nebo zápis změny vlastníka nebo provozovatele dle typu vozidla. | 800 Kč |
| **Slovensko** | 33–3 900 € | Výkon motoru a koeficientu „zbytkové hodnoty vozidla“ (od 1,00 při první registraci až 0,06 při registraci vozidla staršího 16 let). Za přiřazení registračního čísla a vydání registrační značky je hrazen poplatek 16,50 eur. | 2 731 Kč |
| **Polsko** | Spotřební daň  3,1 % – 18,6 % z hodnoty vozidla  Registrační poplatek  PLN 121,50 – 180,50 | Zdvihový objem u spotřební daně, kdy se jedná o jednorázovou daň vybíranou při dovozu, prodeji před první registrací a nákupech v rámci EU.  Dle typu vozidla.  V případě první registrace se dále platí PLN 75 za vydání identifikační karty. V případě registrace vozidla, u něhož prodej nepodléhal DPH, je nutno zaplatit daň ve výši 2% z aktuální hodnoty vozidla. | 19 544 Kč |
| **Rakousko** | Daň ze znečištění  2% – 32 % z hodnoty vozidla  Registrační poplatek  183 – 193,50 € | Daň ze znečištění  CO2 emise.  Registrační poplatek  dle typu vozidla. | 19 348 Kč |
| **Německo** | Pohybuje se okolo  26,30 € | Jednotný registrační poplatek. | 674 Kč |

**Zdroj:** vypracoval NKÚ (modelováno na VW Golf CL 1,6 TDI 5G 85 kW / diesel / manuální 5 st., emise CO2 109 g/km, objem 1 598 cm3).

Vláda ČR uložila MD realizovat opatření v rámci *Akčního plánu o budoucnosti automobilového průmyslu v ČR* na zavedení osvobození od správního poplatku ve výši 800 Kč za registraci vozidla pro elektrická vozidla. S účinností od 1. 4. 2019 jsou od registračního poplatku osvobozeny úkony, pokud je současně přidělena i registrační značka elektrického vozidla[[43]](#footnote-44). Nastavení registračního poplatku (vyjma elektromobilů) nikterak nezohledňuje ekologické parametry vozidla. V porovnání s pořizovací cenou, resp. zvýšením ceny elektromobilu, je sleva na registračním poplatku zanedbatelná, tudíž neslouží jako motivační prvek pro pořízení vozidla.

3.2 Poplatky za užívání pozemních komunikací

Z evropské směrnice č. 2006/38/ES, kterou se mění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly, vyplývá, že poplatky za užívání vybraných úseků pozemních komunikací jsou významným nástrojem k zajištění udržitelné dopravy fungující na zásadě „uživatel platí“ a zásadě „znečišťovatel platí“, kterou se jednotlivé členské státy mají snažit zavést a uplatňovat.

**Časový poplatek**

Vozidla do 3,5 tuny podléhají placení časového poplatku ve výši 1 500 Kč/rok. V době kontroly NKÚ byl v legislativním procesu v ČR návrh[[44]](#footnote-45) na osvobození od časového poplatku pro vozidla využívající jako palivo elektrickou energii a vodík, a to buď výlučně, nebo v kombinaci s jiným palivem, pokud hodnota CO2 v kombinovaném provozu nepřekročí 50 g/km. Dále bylo navrženo snížení časového poplatku pro vozidla poháněná zemním plynem nebo biometanem na částku ve výši 1 000 Kč/rok. V případě osvobození od časového poplatku pro elektrovozidla je sleva 1 500 Kč za rok ve vztahu k pořizovací ceně vozidla zanedbatelná a s ohledem na nedostatečnou další podporu pro nepodnikatele nelze očekávat, že přispěje ke zvýšení podílu těchto vozidel na celkovém vozovém parku v ČR. Naopak v případě podnikatelů je osvobození od časového poplatku nadbytečné, protože pro podnikatele je již poskytována dostatečná podpora jinou formou.

**Mýtné**

V ČR užití zpoplatněné pozemní komunikace silničním motorovým vozidlem nejméně se čtyřmi koly, jehož největší povolená hmotnost činí více než 3,5 tuny, podléhá úhradě mýtného. Mýtnému podléhají vybrané úseky silnic 1. třídy a dálnic, přičemž se jedná o vozovky využívané pro mezinárodní tranzit.

NKÚ porovnal vybrané ukazatele mýtného systému se sousedními státy (viz tabulka č. 21) a zjistil, že výnos z mýtného na jeden kilometr zpoplatněného úseku je v ČR nejnižší.

Tabulka č. 21: Výnosy mýtného v ČR a sousedních státech na 1 km v roce 2018 (v mil. Kč)

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **ČR** | **Polsko** | **Slovensko** | **Rakousko** | **Německo** |
| 0,27 | 0,54 | 0,36 | 0,91 | 0,31 |

**Zdroj:** vypracoval NKÚ s využitím dat z ASECAP, Statistical Bulletin 2018.

Vývoj projetých kilometrů a předepsaného mýtného v ČR je uveden v tabulce č. 22. NKÚ zjistil, že po roce 2015 meziročně inkaso mýtného na 1 km významně klesalo a za celou dobu výběru mýtného bylo v roce 2018 druhé nejnižší (po roce 2010). Celkové předepsané mýtné od jeho zavedení roste o patnáct procentních bodů pomaleji než projeté kilometry. Dochází tak k situaci, kdy v ČR význam principu „uživatel platí“ klesá, neboť uživatelé více opotřebovávají pozemní komunikace, avšak státu stoupají příjmy na úhradu nákladů na opravy zpoplatněných úseků pomaleji.

Tabulka č. 22: Vztah mezi mýtným a užíváním zpoplatněných úseků

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Rok** | **Projeté km** | **Předepsané mýtné (v Kč)** | **Mýtné na 1 km (v Kč)** |
| 2007 | 1 347 728 173 | 5 568 399 896 | 4,13 |
| 2015 | 2 345 495 792 | 9 736 516 949 | 4,15 |
| 2018 | 2 827 124 684 | 10 805 238 565 | 3,82 |
| Změna 2007/2018 | +109,77 % | +94,05 % | -7,51 % |

**Zdroj:** zdroj: <http://www.vyrocenky.cz/silnicni> – roční výkazy výběru mýtného ŘSD, vlastní zpracování NKÚ.

V roce 2018 cca 50 % vybraného mýtného odvedli zahraniční provozovatelé, přičemž jejich podíl trvale stoupá, což značí stoupající tranzit přes ČR.

Podle evropské směrnice[[45]](#footnote-46) se celkové mýtné může skládat ze tří složek, a sice:

* mýtného vycházejícího ze stavebních nákladů a nákladů na provoz, údržbu a rozvoj dané sítě pozemních komunikací (dále také „poplatek za pozemní komunikace“),
* mýtného zohledňujícího náklady v důsledku znečištění ovzduší provozem (dále také „emisní složka“),
* mýtného oceňujícího náklady v důsledku hluku z provozu (dále také „hluková složka“).

**Poplatek za pozemní komunikace** musí být založen na zásadě návratnosti nákladů na pozemní komunikace, tzn., že celkový výnos poplatku za pozemní komunikace nesmí přesáhnout náklady na zpoplatněné úseky. Mezi roky 2015–2018 došlo ke stagnaci nákladů na zpoplatněné úseky (viz graf č. 2). To znemožňuje zvýšit vážené průměrné mýtné za pozemní komunikace. MD tak může upravovat pouze vzájemné odstupňování mezi jednotlivými mýtnými sazbami.

Graf č. 2: Vývoj nákladů na zpoplatněné pozemní komunikace v letech 2015–2018 (v mil. Kč)

**Zdroj:** MD.

Poplatek za pozemní komunikace je v ČR odstupňován podle emisní normy vozidla a počtu náprav vozidla. NKÚ zkoumal vztah sazeb poplatku mezi emisní normou pro nejekologičtější skupinu vozidel EURO VI a nejméně ekologickou skupinou vozidel EURO 0 (viz tabulka č. 23). Z tabulky je zřejmé, že v ČR je oproti sousedním státům EU největší rozdíl mezi sazbou poplatku pro vozidla EURO VI (EEV) a vozidla EURO 0 a že ČR uplatňuje vyjma Polska nejnižší sazbu poplatku pro vozidla EURO VI.

Tabulka č. 23: Ukazatele porovnání nastavení sazeb mýtného sytému v ČR a sousedních státech (v €, %)

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Země** | **Nejnižší/ nejvyšší sazba (%)** | **EURO 0 (€/km)** | **EURO VI a EEV (eur€/km)** | **Externí náklady** |
| ČR | 50 | 0,32 | 0,16 | Ne |
| Polsko | 51 | 0,12 | 0,06 | Ne |
| Slovensko1 | 78 | 0,24 | 0,19 | Ne |
| Rakousko1 | 86 | 0,46 | 0,39 | Ano |
| Německo | 72 | 0,26 | 0,19 | Ano |

**Zdroj:** oficiální stránky mýtných systémů dotyčných zemí, vlastní výpočty NKÚ, vlastní zpracování NKÚ[[46]](#footnote-47).

**Vysvětlivka:**

**1** Uvedená mýtná sazba ve Slovensku a Rakousku nezahrnuje DPH.

NKÚ zkoumal, jaký je vzájemný vztah mezi předpisem mýtného a projetými kilometry dle emisních norem v letech 2015–2018 (viz tabulka č. 24) a zjistil, že počet projetých kilometrů u vozidel s emisní normou EURO VI roste o 10 procentních bodů rychleji než předepsané mýtné. Skupina vozidel EURO VI (EEV), v roce 2018 spotřebovala cca 60 % projetého mýtného, lze ji tak považovat za dominantní a zásadně ovlivňující celkový předpis mýtného.

Tabulka č. 24: Vývoj předpisu mýtného a projetými kilometry dle emisní normy EURO VI

|  |  |
| --- | --- |
| **10,98 %** | **20,26 %** |
| Nárůst předepsaného mýta v letech 2015–2018 | Nárůst projetých kilometrů v letech 2015–2018 |

**Zdroj:** <http://www.vyrocenky.cz/silnicni> (ŘSD mýtné 2015, 2018), vlastní zpracování NKÚ.

Podle evropské směrnice[[47]](#footnote-48) nemusí být promítnuty emisní normy vozidel do poplatku za pozemní komunikace, pokud je v členském státě zaveden tzv. poplatek za externí náklady, který zahrnuje náklady na emisní složku a náklady na hlukovou složku. Externí poplatek, je-li zaveden, se nezapočítává do poplatku za pozemní komunikace a výpočtu tzv. váženého průměrného poplatku.

MD **poplatek za externí náklady** do mýtného jako samostatnou složku nezapracovalo, přestože minimálně od roku 2011 stanovila EU pravidla pro jejich aplikaci[[48]](#footnote-49) a MD na ní bylo upozorněno externím konzultantem. MD plánuje zahrnutí těchto složek až od roku 2023, tj. cca 12 let po nabytí účinnosti evropské směrnice. Konzultant MD očekával výnos externího poplatku ve výši cca 2,8 mld. Kč ročně. Tím, že dosud nebylo zavedeno třísložkové tarifní mýtné, které by zahrnovalo samostatně externí náklady, v ČR nebyly vybírány poplatky na úhradu nákladů na znečištění ovzduší a nákladů v důsledku hluku.

NKÚ porovnal nastavení mýtného ve věci externích nákladů se sousedními státy a zjistil, že Rakousko a Německo tyto poplatky uplatňují jako samostatnou složku mýtného. Tyto státy tak promítají emisní normy zejména do složky mýtného za externí náklady. To znamená, že o emise nesnižují sazby a inkaso poplatku za pozemní komunikace, tj. poplatku za užívání, ale naopak o poplatek za externí náklady celkové inkaso mýtného zvyšují. NKÚ kvantifikoval potenciální ztrátu na mýtném v ČR v tabulce č. 25.

Tabulka č. 25: Potenciální ztráta na mýtném z externích nákladů v ČR v letech 2015–2018

|  |  |
| --- | --- |
| **3 443 490 229 Kč** | **389 277 817 Kč** |
| Nevybrané mýtné z nákladů na znečištění vzduchu | Nevybrané mýtné z nákladů hlukové zátěže |

**Zdroj:** *Update of the Handbook on External Costs of Transport*, 2014[[49]](#footnote-50); Ředitelství silnic a dálnic, 2015–2018, Eurostat – *GDP per capita in PPS*, 2018; mýtný systém Německa, vlastní výpočty NKÚ.

|  |
| --- |
| **NKÚ konstatuje, že MD nepřipravilo efektivní a účinný systém sazeb poplatků vhodně respektující principy „uživatel platí“ a „znečišťovatel platí“.** |

4. Ministerstvo životního prostředí

4.1 Poplatky na podporu sběru, zpracování, využití a odstranění vybraných autovraků

Za účelem omezení dovozu starších (ojetých) vozidel, která nesplňují emisní limity a jejich provozem dochází k zatěžování životního prostředí, byl v roce 2009 do zákona o odpadech[[50]](#footnote-51) zaveden poplatek na podporu sběru, zpracování, využití a odstranění vybraných autovraků – recyklační poplatek. V návaznosti na plnění emisních limitů měl tento recyklační poplatek působit současně i na omlazování vozového parku v ČR. Základním kritériem pro uplatnění poplatku při registraci vozidla je emisní norma vozidla – viz tabulka č. 26.

Tabulka č. 26: Výše recyklačního poplatku podle emisních norem

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Emisní norma EURO** | **Výše poplatku** | **Výše vybraných poplatků v letech 2015–2018** | **Počet provedených plateb v letech 2015–2018** |
| 0 | 10 000 Kč | **990 887 000 Kč** | **266 814** |
| 1 | 5 000 Kč |
| 2 | 3 000 Kč |
| 3 a vyšší | Bez poplatku |

**Zdroj:** vypracoval NKÚ na základě dat od MŽP.

V roce zavedení tohoto poplatku byla nově stanovena emisní norma EURO 5 (viz obrázek č. 2). Recyklační poplatek se v době zavedení vztahoval na vozidla od stáří devíti let. Rozdíl mezi v té době nejekologičtější emisní normou EURO 5 a emisní normou, na kterou byl uplatňován recyklační poplatek, byl tři emisní normy. Při zachování tohoto parametru by se zavedením emisní normy EURO 6 logicky mělo dojít k posunutí uplatňování recyklačního poplatku na emisní normu EURO 3. I za tohoto předpokladu by však došlo k zastarávání vozového parku, protože emisní norma EURO 3 v době vstupu emisní normy EURO 6 v účinnost se vztahuje až na vozidla starší 14 let. MŽP nezareagovalo ani na zavedení dalších emisních norem EURO 6a až EURO 6d.

**Obrázek č. 2: Časová osa zavádění emisních norem**

**Zdroj:** graficky zpracoval NKÚ.

Recyklační poplatek přestal naplňovat svůj účel již v roce 2011, kdy vozidla starší 10 let, na která byl soustředěn, začala zvyšovat svůj podíl na celkovém počtu vozidel (viz graf č. 3). V době zavedení a bezprostředně navazujícím roce (tj. v letech 2009 a 2010) byl recyklační poplatek účelným nástrojem, avšak s ohledem na jeho nastavení došlo k jeho zastarávání a postupné ztrátě účelnosti. V kontrolovaném období 2015–2018 byla jeho účelnost již zanedbatelná.

Graf č. 3: Podíl nově registrovaných ojetých vozidel starších 10 let (%)

**Zdroj:** web Svazu dovozců automobilů – fa RTV data, s.r.o., ke dni 3. 4. 2019, 7:46 hod, graficky zpracoval NKÚ.

4.2 Státní příspěvek při vyřazení autovraku

Protože daňová podpora je poskytována v souvislosti s dalšími finančními nástroji, NKÚ ověřil i legislativní nastavení státního příspěvku při vyřazení autovraku. Je-li vydáno nařízení vlády[[51]](#footnote-52), je MŽP oprávněno k vyplacení státního příspěvku při vyřazení autovraku. Od roku 2009 takové nařízení vlády nebylo vydáno. Základní zákonnou podmínkou pro poskytnutí příspěvku je emisní norma vozidla EURO 4, která je již zastaralá a nenaplňuje cíle EU v oblasti nových vozidel (95 g/km EURO 7 od roku 2020).

V probíhajícím legislativním procesu návrhu nového zákona o výrobcích s ukončenou životností, který nahradí zákon o odpadech[[52]](#footnote-53), státní příspěvek není upraven, přestože MŽP nechalo zpracovat studii, kde je forma dotační podpory zkoumána a vyhodnocována. V řadě států EU je dotační podpora pro vozidla s nulovými nebo nízkými emisemi využívána jako doplněk daňové podpory a významný nástroj k ekologizaci dopravy (např. v Německu 4 000 €, v Rumunsku 4 500 €, ve Slovenské republice 5 000 € a ve Slovinsku 7 500 €).

4.3 Nízkoemisní zóny

S účinností od 29. 10. 2011 jsou obce oprávněny zavést nízkoemisní zóny[[53]](#footnote-54) (dále také „NEZ“). Cílem tohoto opatření je omezení znečištění ovzduší v obci z dopravy, a to jak na celém svém území tak i jen na jeho části. Vydání emisní plakety s uvedením příslušné emisní kategorie sloužící k označení vozidla je zpoplatněno částkou max. 200 Kč. Do doby ukončení kontroly NKÚ nebyla v ČR zřízena žádná NEZ.

Tabulka č. 27: Vybrané aspekty zavedení nízkoemisních zón

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| MŽP provedlo rozvahu realizovatelnosti NEZ až v letech 2014–2015. Vytipováno celkem 30 obcí k realizaci NEZ bez nutnosti dostavby obchvatu. | | 2,89 mil. Kč investováno prostřednictvím výzev MŽP na zpracování studie proveditelnosti zavedeni NEZ v obcích. |
| Důvody nezavedení NEZ v obcích | | |
| Celkový efekt tohoto opatření vůči vynaloženým nákladům je neadekvátní. | Chybí objízdné trasy, které brání vymezení nízkoemisních zón v širším území měst. | Neochota obcí k zavedení nízkoemisních zón pro rezidenty. |
| Zákonné zakotvení jako nejekologičtější NEZ pro vozidla EURO 4 a vyšší. Ve větších městech, jako jsou např. Praha či Brno, v nichž jsou významněji zastoupena vozidla s emisní normou EURO 5–6, může vést zavedení NEZ jen k minimálnímu efektu. | | |
| Počet nízkoemisní zón = 0 | | |

NKÚ vyhodnotil, že nízkoemisní zóny jsou v současných podmínkách ČR neúčinným nástrojem. K popsanému stavu přispěla nedostatečná příprava MŽP na zavedení nízkoemisních zón do právního řádu ČR, které až po čtyřech letech od jejich zavedení zkoumalo proveditelnost tohoto oprávnění v podmínkách obcí ČR.

|  |
| --- |
| **NKÚ konstatuje, že MŽP sice připravilo účinnou právní úpravu pozitivně ovlivňující ekologizaci dopravy, avšak nezareagovalo včas na změny cílů EU, změny norem EURO a vývoj v sektoru dopravy.** |
| **Shrnutí k bodu IV.A:**  **NKÚ konstatuje, že platná právní úprava v oblasti daní a poplatků významně nepřispívá k ekologizaci sektoru dopravy, a nelze ji proto považovat za účinný nástroj k prosazování environmentálních cílů ČR.** |

B. Snižování emisí a zvyšování podílu obnovitelných zdrojů v domácnostech

Celková spotřeba paliv je uvedena v tabulce č. 28, z níž je zřejmé, že spotřeba elektřiny a plynu od roku 2015 mírně rostla a spotřeba uhlí stagnovala.

Tabulka č. 28: Spotřeba paliv a spotřební daň

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Palivo** | **Spotřeba paliva** | | | **Vyměřená spotřební daň/inkaso (v tis. Kč)** | | |
| **2015** | **2017** | **2017/2015** | **2015** | **2017** | **2017/2015** |
| Elektřina v GWh | 46 197 | 47 600 | **+ 3,037 %** | 1 225 299 | 1 536 910 | **+ 25,431** |
| Zemní plyn v milionech m3 | 4 566 | 5 162 | **+ 13,063 %** | 1 149 268 | 1 299 937 | **+ 13,110** |
| Uhlí v tisících tun | 45 833 | 45 832 | **– 0,002 %** | 413 071 | 450 984 | **+ 9,178** |

**Zdroj:** ČSÚ – spotřeba vybraných paliv a elektrické energie, 2015, 2017; Celní správa – statistická data z oblasti výroby, dopravy a dovozu pevných paliv, zemního plynu a ostatních plynů a elektřiny, 2015, 2017.

**Pozn.:** Uhlí spotřeba = černé a hnědé uhlí včetně lignitu, koks, hnědouhelné brikety, v tis. tun., vyměřená daň za kódy nomenklatur 2701, 2702, 2704. Zemní plyn = v milionech m3, inkaso spotřební daně ze zemního plynu a ostatních plynů. Elektřina = v GWh, inkaso spotřební daně z elektřiny. Výpočty vycházejí z nezaokrouhlených údajů přepočtených jednotek.

NKÚ analyzoval výši daňového zatížení v ČR oproti průměru států EU u zemního plynu, elektřiny, uhlí a koksu (viz tabulka č. 29) a zjistil, že zdanění paliva, které se promítá do celkové ceny, je významně nižší u všech tří komodit. Celková cena zemního plynu a elektřiny ke kupní síle spotřebitele je vyšší než průměr EU. Příčinou není výše daňového zatížení. Sazby spotřebních/energetických daní v ČR jsou blízké minimálním sazbám stanoveným evropskou směrnicí č. 2003/96/ES.

Tabulka č. 29: Daňové zatížení paliv v ČR a EU

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Ukazatel** | **Zemní plyn** | **Elektřina** | **Uhlí a koks** |
| Sazba SPD v ČR na průměrné sazbě SPD v EU se zohledněním HDP na obyvatele v paritě kupní síly | **↓** | **↓** | **↓** |
| Jednotka daně (SPD+DPH) na HDP na obyvatele v paritě kupní síly | **↓** | **↓** | **↓** |
| Celkové zdanění v % | **↓** | **↓** | **-** |
| Podíl ceny komodity včetně daně (zemní plyn, elektřina) / podíl daně (uhlí a koks) na hodinové mediánové hrubé mzdě ve standardu kupní síly | **↑** | **↑** | **↓** |

**Zdroj:** Evropská komise – *Excise Duty Tables – Part II – Energy products and Electricity*, 2015 a 2018, Světová banka – HDP na obyvatele v PKS, 2015, 2017, Eurostat – mediánové hrubé hodinové výdělky (všichni zaměstnanci kromě učňů), 2014, ceny komodit bez daní a poplatků (domácnosti), střední spotřeba, 1. pol. 2018.

**Vysvětlivky:**

**↓** – Hodnota ukazatele je v ČR nižší než průměr EU.

**↑** – Hodnota ukazatele je v ČR vyšší než průměr EU.

NKÚ prostřednictvím veřejně dostupných zdrojů porovnal náklady na jednotlivé druhy energií pro spotřebitele mezi sebou. NKÚ zjistil, že jako nejméně výhodná v přepočtu na cenu 1 kWh energie vychází elektřina (viz graf č. 4).

Graf č. 4: Cena 1 kWh energie dle jednotlivých zdrojů (v Kč)

**Zdroj:** CenyEnergie.cz – *Kolik stojí kWh elektřiny, plynu a dalších energií?*

Nákladovost energií NKÚ dále ověřil i na modelu, který stanovuje přibližné náklady odpovídající běžnému rodinnému domu se čtyřčlennou domácností s podlahovou plochou 150 m2 a výpočtovou tepelnou ztrátou 5 až 10 kW. Jak model ukazuje, elektřina a zemní plyn jsou oproti emisně náročnějšímu černému a hnědému uhlí podstatně méně výhodné. Z grafů č. 4 a 5 je zřejmé, že při porovnání jednotlivých paliv jsou rozhodnou položkou náklady na vytápění, tzn. náklady na cenu paliva, jejíž nezanedbatelnou složkou jsou daně. Nejnižší náklady na vytápění má uhlí následované dřevem, což odpovídá mimo jiné jejich minimálnímu zdanění. MF volitelné oprávnění ve smyslu evropské směrnice[[54]](#footnote-55) v podobě daňové podpory DPH využilo na podporu palivového dřeva, které je zatíženo sníženou sazbou DPH a nepodléhá spotřební dani. Uhlí podléhá minimální sazbě spotřební daně požadované EU.

Graf č. 5: Výše ročních nákladů na energie v domě (v Kč)

**Zdroj:** <https://vytapeni.tzb-info.cz/tabulky-a-vypocty/138-porovnani-nakladu-na-vytapeni-teplou-vodu-a-elektrickou-energii-tzb-info>; graficky zpracoval NKÚ.

V ČR je aplikováno úplné osvobození od spotřební daně u plynu pro výrobu tepla v domácnostech a domácích kotelnách a u elektřiny pocházející z OZE[[55]](#footnote-56) při maximálním instalovaném výkonu ve výši 30 kW, pokud je tato elektřina spotřebována v místě výroby. Ostatní elektřina podléhá základní sazbě spotřební daně. V případě DPH volitelné opatření pro uplatnění snížené sazby DPH pro dodání zemního plynu a elektřiny ve smyslu evropské směrnice[[56]](#footnote-57) ČR neuplatnila. Dopad opatření na SPD však významně snižuje vysoká cena související infrastruktury, paušálních plateb a komoditní cena, která je také závislá na vývoji cen na světovém trhu. Podpora na DPH u dálkového vytápění a chlazení zatím nevstoupila v účinnost, a nelze proto její dopady vyhodnotit. NKÚ dotazníkovým šetřením ověřil, že ve 12 státech EU je nejednotná praxe v aplikaci daňových opatření na podporu cílů KEP prostřednictvím DPH a SPD a ČR se významně neodlišuje.

V ČR elektřina vyrobená ze slunečního záření v období od 1. 1. 2014 po dobu trvání práva na podporu elektřiny v zařízení uvedeném do provozu v období od 1. 1. 2010 do 31. 12. 2010 podléhá odvodu ze slunečního záření ve výši 10 % výkupní ceny, resp. 11 % zeleného bonusu na elektřinu. Odvodu nepodléhá výroba v zařízení do 30 kW. Cílem zavedení odvodu bylo odstranění příliš vysoké podpory výroby elektřiny ze slunečního záření a zároveň získání dodatečných příjmů státního rozpočtu, které budou využity k vyplácení dotací operátorovi trhu na krytí nákladů spojených s podporou elektřiny z podporovaných zdrojů, aby se zabránilo plnému promítnutí těchto podpor do cen elektřiny pro konečné spotřebitele[[57]](#footnote-58). NKÚ zjistil, že nejméně dva státy (Dánsko, Řecko) uplatňují podobnou daň nebo poplatek jako ČR. ČR na podporu elektřiny vyrobené ze slunečního záření ve smyslu zákona o podporovaných zdrojích energie[[58]](#footnote-59) vyplatilo finanční prostředky ve výši uvedené v tabulce č. 30.

Tabulka č. 30: Inkaso odvodu z elektřiny ze slunečního záření a finanční podpora výroby elektřiny ze slunečního záření (v mil. Kč)

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Rok** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** |
| Odvod z elektřiny ze slunečního záření | 1 932 | 1 926 | 2 047 | 2 194 |
| Výkupní cena | 17 310 | 15 599 | 15 932 | 16 707 |
| Zelený bonus | 9 494 | 10 312 | 11 071 | 12 495 |

**Zdroj:** závěrečné účty kapitoly 398 – *Všeobecná pokladní správa* za roky 2015 a 2017.

Další podrobnosti k výrobě elektřiny ze slunečního záření jsou uvedeny v příloze tohoto KZ.

|  |
| --- |
| **Shrnutí k bodu IV.B**  **NKÚ konstatuje, že v oblasti daní existuje prostor pro větší podporu ekologizace vytápění v sektoru domácností.** |

# Seznam zkratek

ACEA European Automobile Manufacturers' Association (Evropská asociace výrobců automobilů)

ASECAP European Association of Operators of Toll Road Infrastructures (Evropská asociace provozovatelů mýtných systémů)

CNG stlačený zemní plyn

CO2 oxid uhličitý

ČNB Česká národní banka

ČR Česká republika

ČSÚ Český statistický úřad

DPH daň z přidané hodnoty

ECB Evropská centrální banka

ES Evropké společenství

EU Evropská unie

EU ETS systém EU pro obchodování s emisemi

FVE fotovoltaická elektrárna

ICCT International Council on Clean Transportation

KEP klimaticko-energetická politika

KZ kontrolní závěr o provedené kontrole NKÚ

LNG zkapalněný zemní plyn

LPG zkapalněný ropný plyn

MD Ministerstvo dopravy

MF Ministerstvo financí

MPO Ministerstvo průmyslu a obchodu

MŽP Ministerstvo životního prostředí

NAP CM *Národní akční plán čisté mobility*

NEZ nízkoemisní zóna

NKÚ Nejvyšší kontrolní úřad

OSN Organizace spojených národů

OZE obnovitelné zdroje energie

PHM pohonné hmoty

PKS parita kupní síly

SDGs cíle udržitelného rozvoje

SPD spotřební (energetická) daň

**Příloha č. 1**

**Doplňující tabulky a grafy**

Tabulka č. 1: Přehled zdrojů podílejících se na výrobě elektřiny v ČR za roky 2010–2017 v GWh

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Rok** | **Jaderné** | **Fosilní** | **Vodní** | **Ostatní OZE** | **Saldo** | **Celková výroba** |
| 2010 | 27 988,20 | 53 580,10 | 2 789,40 | 1 542,40 | –14 948,00 | 85 900,10 |
| 2011 | 28 282,60 | 53 928,10 | 2 134,10 | 3 215,70 | –17 044,00 | 87 560,60 |
| 2012 | 30 324,20 | 51 696,10 | 2 231,50 | 3 321,80 | –17 120,00 | 87 573,70 |
| 2013 | 30 745,30 | 50 009,40 | 2 856,40 | 3 453,80 | –16 887,00 | 87 064,90 |
| 2014 | 30 324,90 | 50 118,40 | 1 909,20 | 3 650,90 | –16 300,00 | 86 003,40 |
| 2015 | 26 840,80 | 51 140,30 | 1 794,80 | 4 112,40 | –12 516,00 | 83 888,30 |
| 2016 | 24 104,20 | 53 367,20 | 2 000,50 | 3 830,00 | –10 974,00 | 83 301,90 |
| 2017 | 28 339,60 | 52 873,70 | 1 869,50 | 3 954,90 | –13 037,00 | 87 037,60 |

**Zdroj:** <http://www.eru.cz/documents/10540/462820/Rocni_zprava_provoz_ES_2017.pdf/521bff99-fdcf-4c86-8922-3a346af0bb88>.

Tabulka č. 2: Energetický mix zdrojů výroby elektřiny v ČR za roky 2010–2017 vyjádřený v %

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Rok** | **Nízkouhlíkový mix zdrojů (jádro, voda, FVE, ostatní OZE)** | **Fosilní zdroje** |
| 2010 | 37,63 | 62,37 |
| 2011 | 38,41 | 61,59 |
| 2012 | 40,97 | 59,03 |
| 2013 | 42,56 | 57,44 |
| 2014 | 41,73 | 58,27 |
| 2015 | 39,04 | 60,96 |
| 2016 | 35,94 | 64,06 |
| 2017 | 39,25 | 60,75 |

**Zdroj:** <http://www.eru.cz/documents/10540/462820/Rocni_zprava_provoz_ES_2017.pdf/521bff99-fdcf-4c86-8922-3a346af0bb88>.

Graf č. 1: Podíl výroby elektřiny prostřednictvím fotovoltaických elektráren na celkové výrobě elektřiny v % za roky 2015–2017

**Zdroj:** <http://www.eru.cz/documents/10540/462820/Rocni_zprava_provoz_ES_2017.pdf/521bff99-fdcf-4c86-8922-3a346af0bb88>.

Graf č. 2: Množství vyrobené elektřiny z FVE v GWh v období 2015–2017

**Zdroj:** <http://www.eru.cz/documents/10540/462820/Rocni_zprava_provoz_ES_2017.pdf/521bff99-fdcf-4c86-8922-3a346af0bb88>.

Tabulka č. 3: Přehled vývoje výkupních cen a zelených bonusů elektřiny z FVE v Kč/MWh za roky 2010–2018

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Datum uvedení výrobny do provozu** | | **Instalovaný výkon výrobny (v kW)** | | **Jednotarifní pásmo provozování** | |
| **Výkupní ceny (v Kč/MWh)** | **Zelené bonusy (v Kč/MWh)** |
| **od (včetně)** | **do (včetně)** | **od** | **do (včetně)** |
| - | 31.12.2005 | - | - | 8 189 | 7 159 |
| 01.01.2006 | 31.12.2007 | - | - | 17 185 | 16 155 |
| 01.01.2008 | 31.12.2008 | - | - | 16 761 | 15 731 |
| 01.01.2009 | 31.12.2009 | 0 | 30 | 15 725 | 14 535 |
| 01.01.2009 | 31.12.2009 | 30 | - | 15 610 | 14 580 |
| 01.01.2010 | 31.12.2010 | 0 | 30 | 14 646 | 13 456 |
| 01.01.2010 | 31.12.2010 | 30 | - | 14 530 | 13 500 |
| 01.01.2011 | 31.12.2011 | 0 | 30 | 8 787 | 7 597 |
| 01.01.2011 | 31.12.2011 | 30 | 100 | 6 916 | 5 886 |
| 01.01.2011 | 31.12.2011 | 100 | - | 6 444 | 5 414 |
| 01.01.2012 | 31.12.2012 | 0 | 30 | 7 077 | 5 887 |
| 01.01.2013 | 30.06.2013 | 0 | 5 | 3 840 | 2 650 |
| 01.01.2013 | 30.06.2013 | 5 | 30 | 3 188 | 1 998 |
| 01.07.2013 | 31.12.2013 | 0 | 5 | 3 367 | 2 177 |
| 01.07.2013 | 31.12.2013 | 5 | 30 | 2 739 | 1 549 |

**Zdroj:** cenové rozhodnutí Energetického regulačního úřadu č. 3/2018 ze dne 25. září 2018, kterým se stanovuje podpora pro podporované zdroje energie.

Provozní podpora pro FVE uvedené do provozu od 1. 1. 2014 byla cenovým rozhodnutím ERU č. 4/2013 zrušena, tj. nové výrobny již nemají na podporu nárok. Provozovatelé mohou požádat o investiční dotaci v rámci programu *Nová zelená úsporám*, a to jak pro realizace FVE na rodinných domech, tak na bytových domech. Jedná se o programy C.3.3 až C.3.6, s výší podpory až 100 tis Kč pro 50 % doložených způsobilých výdajů.

Tabulka č. 4: Vyúčtovaná podpora OZE (v mil. Kč)

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Rok** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** |
| Obnovitelné zdroje | 34 922 | 38 361 | 41 098 | 40 752 | 43 154 | 43 689 |
| Sluneční | 23 279 | 24 601 | 26 804 | 25 911 | 27 002 | 29 203 |
| – sluneční (ZB) | 6 927 | 8 252 | 9 494 | 10 312 | 11 071 | 12 495 |
| – sluneční (VC) | 16 352 | 16 349 | 17 310 | 15 599 | 15 932 | 16 707 |

**Zdroj:** <https://www.ote-cr.cz/cs/statistika/statistika-poze/poskytnuta-podpora-2013-2018>.

Tabulka č. 5: Množství podporované energie v GWh

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Rok** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** |
| Obnovitelné zdroje | 7 494 | 7 912 | 8 250 | 7 966 | 8 487 | 8 172 |
| Sluneční | 2 012 | 2 092 | 2 227 | 2 095 | 2 156 | 2 302 |
| - sluneční (ZB) | 616 | 733 | 817 | 859 | 900 | 999 |
| - sluneční (VC) | 1 396 | 1 359 | 1 410 | 1 236 | 1 256 | 1 303 |

**Zdroj:** <https://www.ote-cr.cz/cs/statistika/statistika-poze/poskytnuta-podpora-2013-2018>.

Tabulka č. 6: Přehled cen elektřiny (bez DPH) v Kč/kWh za období 2015–2018

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Rok** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** |
| Cena elektřiny pro domácnosti v Kč/kWh | 3,15 | 3,17 | 3,18 | 3,31 |
| Cena elektřiny pro malé podniky v Kč/kWh | 2,12 | 1,98 | 1,84 | 1,87 |

**Zdroj:** Eurostat – <https://ec.europa.eu/eurostat/web/energy/data/database> (Electricity prices for household consumers – bi-annual data from 2007, national currency, all taxes and levies included); <https://ec.europa.eu/eurostat/web/energy/data/database> (Electricity prices for non-household consumers – bi-annual data from 2007, national currency, all taxes and levies included).

Tabulka č. 7: Vyčíslení předpokládané finanční úspory výrobců z malého zdroje při 80% vlastní spotřebě vyrobené el. (instalovaný výkon 2 kWh, ročně 2000 kWh) při průměrné ceně elektřiny za domácnost v roce 2018 (bez DPH)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **1 rok** | **7 let** |
| Vyrobená el. v kWh | 2 000 | 14 000 |
| Vlastní spotřeba 80 % v kWh | 1 600 | 11 200 |
| Finanční úspora výrobců v Kč | 5 296 | 37 072 |

**Zdroj:** Eurostat – <https://ec.europa.eu/eurostat/web/energy/data/database> (Electricity prices for household consumers – bi-annual data from 2007, national currency, all taxes and levies included).

Tabulka č. 8: Přehled podpory (dotací) v jednotlivých letech a výšky bonusu za akumulaci energie

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Rok** | **Při výkonu do 1 700 kWh v Kč** | **Při výkonu do 3 000 kWh v Kč** | **Při výkonu do 4 000 kWh v Kč** | **Bonus za akumulaci v Kč** | **Max. výška bez akumulace v Kč** | **Max. výška s akumulací v Kč** |
| 2015 | 70 000 | 100 000 | - |  | 55 000 | 100 000 |
| 2016 | 70 000 | 100 000 | - |  | 55 000 | 100 000 |
| 2017 | 70 000 | 100 000 | 150 000\* |  | 55 000 | 150 000\* |
| 2018 | 70 000 | 100 000 | 150 000 |  | 55 000 | 150 000 |
| **Zvýhodnění pro žadatele z Ústeckého, Karlovarského a Moravskoslezského kraje  a majitele památkově chráněných objektů** | | | | | | |
| 2018 | 82 000 | 115 000 | 170 000 |  | 65 500 | 170 000 |

**Zdroj:** <https://www.novazelenausporam.cz/nabidka-dotaci/rodinne-domy-zdroje-energie/>.

**Pozn.:** \* od 4. 9. 2017.

Tabulka č. 9: Počet podpořených instalací s vyčíslením průměrné výšky podpory na domácnost v Kč v kontrolovaném období

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Rok** | **Počet instalovaných fotovoltaických panelů** | **Celkový instalovaný výkon v kW** | **Výška podpory v Kč** | **Průměrná výška podpory pro domácnosti v Kč** | **Průměrná výško podpory na instalovaný výkon v Kč/kW** |
| 2015 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 0 |
| 2016 | 3 235 | 825,76 | 14 632 233 | 4 523,10 | 17 719,72 |
| 2017 | 11 573 | 3 018,75 | 57 704 273 | 4 986,11 | 19 115,29 |
| 2018 | 25 766 | 6 952,53 | 161 825 535 | 6 280,58 | 23 275,78 |
| Celkem | 40 574 | 10 797,00 | 234 162 041 |  |  |

**Zdroj:** MŽP.

Tabulka č. 10: Přehled vyrobeného množství elektřiny v MWh

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Rok** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** |
| Počet podnikatelů | 24 042 | 24 065 | 24 069 | 24 038 |
| Přetoky do sítě v MWh | 2 098 747 | 1 972 762 | 2 031 389 | 2 168 968 |
| Množství el. z FVE vykoupené dodavateli v MWh | 2 098 747 | 1 972 762 | 2 031 389 | 2 168 968 |
| Výkupní cena el. z FVE v Kč/kWh | X | X | x | x |
| Uložená el. ve virtuální baterii v MWh | X | X | x | x |
| Pokuta za nepovolené přetoky do sítě | X | X | x | x |

**Zdroj:** OTE, a.s. V tabulce je uveden počet subjektů (IČ) s výrobou elektřiny z fotovoltaických zdrojů. Přetoky do sítě jsou hodnotami ze zadaných výkazů. Vykoupené množství elektřiny je rovno hodnotě dodávky elektřiny do sítě. Většina výrobců má uzavřenou smlouvou s obchodníkem s elektřinou. Cena, za kterou obchodník od výrobce elektřinu vykupuje, je předmětem jejich obchodního vztahu. OTE, a.s., tyto informace k dispozici nemá.

Tabulka č. 11: Přehled fotovoltaických elektráren dle jejich výkonu a počet výrobních zdrojů FVE

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **FVE 2015-2018** | **Celkový instalovaný výkon (MW)** | | | | **Počet zdrojů FVE** | | | |
| **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** |
| Do 10 kW včetně | 100,4 | 100,6 | 100,6 | 100,8 | 18 675 | 18 712 | 18 714 | 18 732 |
| Nad 10 do 30 kW včetně | 151,0 | 151,5 | 151,8 | 152,1 | 7 314 | 7 341 | 7 360 | 7 377 |
| Nad 30 kW do 100 kW vč. | 54,0 | 54,3 | 54,6 | 55,2 | 872 | 879 | 885 | 897 |
| Nad 100 kW do 1 MW vč. | 463,2 | 465,3 | 465,6 | 465,0 | 1 080 | 1 083 | 1 084 | 1 079 |
| Nad 1 do 5 MW včetně | 1 006,4 | 1 004,2 | 1 001,3 | 999,2 | 455 | 456 | 455 | 453 |
| Nad 5 MW | 307,2 | 307,2 | 312,8 | 299,8 | 30 | 30 | 31 | 29 |
| Celkem | 2 082,2 | 2 083,0 | 2 086,8 | 2 072,0 | 28 426 | 28 501 | 28 529 | 28 567 |

**Zdroj:** OTE, a.s. (Jedná se pouze o zdroje vedené v systému operátora trhu, tedy ta zařízení, která jsou provozována na základě licence.)

Tabulka č. 12: Přehled vyrobené elektřiny z FVE v MWh v období 2015–2018

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Rok** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** |
| Nepodnikatelé | x | x | x | x |
| Podnikatelé | 2 267 027 | 2 133 797 | 2 196 158 | 2 339 659 |
| Celkem | 2 267 027 | 2 133 797 | 2 196 158 | 2 339 659 |

**Zdroj:** OTE, a.s. (Hodnoty jsou z výkazů, které registrovaní výrobci zadali do systému OTE, a.s.)

Tabulka č. 13: Minimální objem biopaliva v motorové naftě kódu kombinované nomenklatury 2710 19 41

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Rok** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** |
| Biopalivo | 6,0 % | 6,0 % | 6,0 % | 6,0 % |

**Zdroj:** zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, § 19 odst. 1 písm. b).

Tabulka č. 14: Minimální objem biopaliva v motorovém benzínu kódu kombinované nomenklatury 2710 11 41, 2710 11 45 a 2710 11 49

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Rok** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** |
| biopalivo | 4,1 % | 4,1 % | 4,1 % | 4,1 % |

**Zdroj:** zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, § 19 odst. 1 písm. a).

Tabulka č. 15: Objem státní pomoci poskytnuté v souvislosti s alternativními palivy a biopalivy v letech 2015–2018

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Rok** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** |
| Objem státní pomoci poskytnuté v souvislosti s alternativními palivy a biopalivy v mil. € | 80,15 | 5,54 | 6,18 | 4,63 |

**Zdroj:** <https://www.celnisprava.cz/cz/dane/statistiky/Stranky/mineraly.aspx>, biopaliva za jednotlivé roky; <https://www.celnisprava.cz/cz/dane/statistiky/Stranky/ekodane.asp>, daně ze zemního plynu za jednotlivé roky.

**Pozn.:** Kurz ČNB ke dni 17. 9. 2019: 1 € = 25,88 Kč. Státní pomoc pro CNG = rozdíl mezi spotřební daní při minimální sazbě dle směrnice a vyměřené spotřební daně v jednotlivých letech.

Tabulka č. 16: Vývoj sazeb spotřební daně z minerálních olejů v letech 2015–2018 v €/1 000 l

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Rok** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** |
| Motorový benzín | 496,14 | 496,14 | 496,14 | 496,14 |
| Motorová nafta | 423,11 | 423,11 | 423,11 | 423,11 |
| SMN s min. 30 % MEŘO | 296,17 | 358,00 | 356,35 / 327,50\* | 329,02 |
| FAME pro pohon motorů, KN 3824 90 99 | 421,85\*\* | 177,36 | 176,54 / 84,23\* | 84,62 |

**Zdroj:** zákon č. 353/2003 Sb., o spotřebních daních. Kurz ČNB ke dni 17. 9. 2019: 1 € = 25,88 Kč.

\* Nižší sazba platná od 1. 7. 2017, změna uvedena v novele č. 382/2015 Sb., od 1. 1. 2021 sazba shodná jako minerální oleje dle § 45 odst. 1 kterým se nejvíce podobají.

\*\* Sazba shodná jako u minerálních olejů dle dle § 45 odst. 1, kterým se nejvíce podobají.

Tabulka č. 17: Vyčíslení množství motorového benzínu a motorové nafty/plynového oleje uvedeného do volného daňového oběhu pro dopravní účely za jednotlivé roky v litrech

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Rok** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** |
| Motorový benzín KN 2710 11 41, 2710 11 45, 2710 11 49 bez BIO | 6 383 094 | 4 870 685 | 6 890 940 | 1 935 413 |
| Motorový benzín KN 2710 11 41, 2710 11 45, 2710 11 49 s BIO | 1 963 157 857 | 1 863 931 721 | 1 867 019 847 | 1 928 403 580 |
| Plynový olej KN 2710 19 41 bez BIO | 2 610 384 185 | 248 161 522 | 301 506 777 | 483 804 677 |
| Plynový olej KN 2710 19 41 s BIO | 2 451 887 971 | 4 714 829 981 | 4 953 217 616 | 5 010 429 997 |
| FAME KN 3824 90 99 | 121 627 892 | 9 567 | 10 999 | 329 246 |

**Zdroj:** statistické přehledy celní správy, dostupné z <https://www.celnisprava.cz/cz/dane/statistiky/Stranky/mineraly.aspx>, minerální oleje a biopaliva za jednotlivé roky.

Tabulka č. 18: Přehled množství biopaliv uplatněných pro dopravní účely uvedených do volného daňového oběhu v letech 2015–2018 v litrech

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Rok** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** |
| Množství biopaliv uvedených do daňového volného oběhu | 384 579 499 | 394 680 909 | 442 513 374 | 476 269 755 |

**Zdroj:** statistické přehledy celní správy, dostupné z <https://www.celnisprava.cz/cz/dane/statistiky/Stranky/mineraly.aspx>, biopaliva za jednotlivé roky.

Tabulka č. 19: Počet vozidel se sníženou sazbou silniční daně podle stáří

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Rok** | **Počet vozidel se stářím vozidla od první registrace  1. až 36. měsíc** | **Počet vozidel se stářím vozidla od první registrace  37. až 72. měsíc** | **Počet vozidel se stářím vozidla od první registrace  73. až 108. měsíc** | **Celkem počet vozidel se snížením sazby** |
| 2013 | 378 606 | 350 892 | 303 851 | 1 033 349 |
| 2014 | 388 281 | 335 639 | 328 998 | 1 052 918 |
| 2015 | 408 601 | 329 289 | 299 911 | 1 037 801 |
| 2016 | 456 123 | 318 989 | 271 835 | 1 046 947 |
| 2017 | 542 724 | 329 008 | 264 527 | 1 136 259 |
| 2018 | 538 976 | 335 298 | 250 078 | 1 124 352 |

**Zdroj:** MF.

Tabulka č. 20: Vývoj počtu evidovaných vozidel (kategorie L, M, N) – stav k 31. 12.

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Kategorie vozidel** | **2015** | **Podíl na celkovém počtu vozidel v %** | **2016** | **Podíl na celkovém počtu vozidel v %** | **2017** | **Podíl na celkovém počtu vozidel v %** | **Nárůst / pokles počtu vozidel za sledovaná období** |
| **Osobní auta celkem** | **5 115 316** | **74,50 %** | **5 307 808** | **74,69 %** | **5 538 222** | **74,98 %** | **Nárůst** |
| Benzín celkem | 3 292 863 | 47,96 % | 3 337 837 | 46,97 % | 3 422 845 | 46,34 % | Pokles |
| Diesel celkem | 1 807 953 | 26,33 % | 1 954 086 | 27,50 % | 2 097 056 | 28,39 % | Nárůst |
| Elektřina | 713 | 0,01 % | 974 | 0,01 % | 1 525 | 0,02 % | Nárůst |
| LPG čistě na LPG | 56 | 0,00 % | 47 | 0,00 % | 47 | 0,00 % | Pokles |
| Ostatní | 13 731 | 0,20 % | 14 864 | 0,21 % | 16 749 | 0,23 % | Nárůst |
| **Mikrobusy a autobusy celkem** | **19 950** | **0,29 %** | **20 097** | **0,28 %** | **20 719** | **0,28 %** | **Nárůst** |
| Benzín celkem | 1 779 | 0,03 % | 1 745 | 0,02 % | 1 712 | 0,02 % | Pokles |
| Diesel celkem | 17 115 | 0,25 % | 17 217 | 0,24 % | 17 755 | 0,24 % | Nárůst |
| Ostatní | 1 056 | 0,02 % | 1 135 | 0,02 % | 1 252 | 0,02 % | Nárůst |
| **Nákladní vozidla celkem** | **646 792** | **9,42 %** | **667 705** | **9,40 %** | **689 368** | **9,33 %** | **Nárůst** |
| Benzín celkem | 94 611 | 1,38 % | 93 520 | 1,32 % | 93 290 | 1,26 % | Pokles |
| Diesel celkem | 548 800 | 7,99 % | 570 537 | 8,03 % | 591 929 | 8,01 % | Nárůst |
| Elektřina a ostatní | 3 381 | 0,05 % | 3 648 | 0,05 % | 4 149 | 0,06 % | Nárůst |
| **Silniční tahače** | **5 283** | **0,08 %** | **4 488** | **0,06 %** | **4 132** | **0,06 %** | **Pokles** |
| Benzín celkem | 18 | 0,00 % | 18 | 0,00 % | 16 | 0,00 % | Pokles |
| Diesel celkem | 5 241 | 0,08 % | 4 444 | 0,06 % | 4 094 | 0,06 % | Pokles |
| Elektřina a ostatní | 24 | 0,00 % | 26 | 0,00 % | 22 | 0,00 % | Pokles |
| **Motocykly** | **1 046 467** | **15,24 %** | **1 074 880** | **15,12 %** | **1 102 392** | **14,93 %** | **Nárůst** |
| **Speciální automobily** | **32 258** | **0,47 %** | **31 886** | **0,45 %** | **31 277** | **0,42 %** | **Pokles** |
| Celkový počet vozidel kategorie L, M a N | 6 866 066 | 100,00 % | 7 106 864 | 100,00 % | 7 386 110 | 100,00 % | Nárůst |

**Zdroj:** <https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2017/rocenka/htm_cz/obsah4.html>.

Tabulka č. 21: Vývoj celkové spotřeby paliv v dopravě v ČR v letech 2015–2017

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Druh paliva** | **2015** | **2016** | **2017** |
| Benzín (t) | 1 563 000 | 1 595 000 | 1 588 000 |
| Nafta (t) | 4 145 000 | 4 337 000 | 4 498 000 |
| LPG (t) | 99 000 | 99 000 | 96 000 |
| CNG (m3) | 43 589 000 | 59 346 000 | 67 603 000 |

**Zdroj:** <https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2017/rocenka/htm_cz/cz17_715000.html>; <http://www.cng4you.cz/cng-info/statistiky.html>.

Tabulka č. 22: Vývoj celkové spotřeby paliv v dopravě v ČR v letech 2015–2017   
(na 1 000 obyvatel)

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Druh paliva** | **2015** | **2016** | **2017** |
| Benzín (t) | 148 | 151 | 150 |
| Nafta (t) | 393 | 410 | 425 |
| LPG (t) | 9 | 9 | 9 |
| CNG (m3) | 4 134 | 5 617 | 6 384 |

**Zdroj:** <https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2017/rocenka/htm_cz/cz17_715000.html>; <http://www.cng4you.cz/cng-info/statistiky.html>; <https://www.czso.cz/csu/czso/obyvatelstvo_hu>; graf č. 1: Počet obyvatel, 1785–2017, aktualizace k 5. 6. 2018.

Tabulka č. 23: Vývoj vybraných daní a jiných příjmů s environmentálním dopadem v letech 2013–2018 (v €)

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Daně s environmentálním dopadem** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** |
| **Daně z energií celkem** | **3 313 215 248** | **3 332 016 721** | **3 532 319 476** | **3 712 836 155** | **3 873 292 961** | **4 107 824 825** |
| Vyměřená daň z minerálních olejů\* | 3 109 742 041 | 3 165 485 017 | 3 308 046 908 | 3 469 856 812 | 3 545 031 770 | 3 598 290 621 |
| Vyměřená daň z elektřiny | 50 311 576 | 48 400 182 | 47 387 986 | 57 333 030 | 59 370 135 | 58 953 788 |
| Vyměřená daň z pevných paliv | 18 092 887 | 15 483 643 | 15 970 852 | 16 735 962 | 17 460 409 | 15 367 124 |
| Vyměřená daň ze zemního plynu a ostatních plynů | 48 485 123 | 43 852 047 | 44 006 328 | 46 306 163 | 49 717 917 | 49 985 307 |
| Emisní povolenky | 86 583 622 | 58 795 833 | 116 907 401 | 122 604 187 | 201 712 729 | 385 227 985 |
| **Daně z dopravy celkem** | **544 561 903** | **561 986 018** | **615 843 004** | **621 753 973** | **649 129 891** | **660 016 946** |
| Inkaso daně z motorových vozidel – silniční daň | 203 748 068 | 214 026 275 | 224 652 241 | 230 680 062 | 239 219 474 | 242 503 864 |
| Předpis projetého mýta | 330 682 460 | 337 469 016 | 376 217 811 | 382 167 420 | 402 101 298 | 417 513 082 |
| Poplatek za přeregistraci motorového vozidla | 10 131 376 | 10 490 726 | 14 972 952 | 8 906 491 | 7 809 119 | 0 |
| **Daně s environmentálním dopadem celkem** | **3 857 777 152** | **3 894 002 739** | **4 148 162 480** | **4 334 590 128** | **4 522 422 852** | **4 767 841 771** |

**Zdroj:** <https://www.sfzp.cz/o-sfzp-cr/vyrocni-zpravy/>; <https://www.celnisprava.cz/cz/dane/statistiky/Stranky/komentary.aspx> (statistiky z oblasti spotřební daně z minerálních olejů vč. biopaliv, statistiky z oblasti ekologických daní); <http://monitor.statnipokladna.cz/analyza/?query=4>, datum 27.03.2019, kód položky 3114; <http://www.vyrocenky.cz/> (instituce ŘSD); <https://www.financnisprava.cz/cs/dane/analyzy-a-statistiky/udaje-z-vyberu-dani>. Kurz ČNB ke dni 17. 9. 2019: 1 € = 25,88 Kč.

\* vyměřená daň z minerálních olejů zahrnuje PHM, topné oleje, zkapalněné ropné plyny a „ostatní minerální oleje“.

Tabulka č. 24: Vývoj podílu daní s environmentálním aspektem na HDP a na celkové daňové příjmy za roky 2015–2018 v % (v EUR)

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Rok** | **2015** | **2016** | **2017** |
| **Vybrané daně s environmentálním dopadem celkem** | **3 771 944 669** | **3 952 422 709** | **4 120 321 554** |
| Celkové daňové příjmy | 38 722 219 165 | 41 402 148 068 | 44 652 789 799 |
| Celkové kapitálové příjmy\* | 305 679 946 | 252 139 529 | 323 255 526 |
| **Celkové daňové a kapitálové příjmy** | **39 027 899 111** | **41 654 287 597** | **44 976 045 325** |
| **Výše HDP** | **177 580 486 862** | **184 234 544 049** | **195 025 772 798** |
| Podíl na celkových daňových a kapitálových příjmech | 9,66% | 9,49% | 9,16% |
| Podíl na HDP | 2,12% | 2,15% | 2,11% |

**Zdroj:** <https://monitor.statnipokladna.cz/2015/statni-rozpocet/#rozpocet-prijmy-druhovy> (za jednotlivé roky 2015, 2016, 2017 a 2018); <https://www.czso.cz/csu/czso/hmu_cr> (hlavní makroekonomické ukazatele: HDP za jednotlivé roky 2015, 2016, 2017 a 2018). Kurz ČNB ke dni 17. 9. 2019: 1 € = 25,88 Kč.

\* kapitálové příjmy jsou do výpočtu zahrnuty kvůli emisním povolenkám, které jsou zahrnuty mezi daně s environmentálním dopadem.

Tabulka č. 25: Přehled vývoje spotřební daně z CNG a LPG v letech 2015–2018 (v €)

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Rok** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** |
| Vyměřená spotřební daň z CNG | 1 089 154,33 | 1 595 004,87 | 1 880 326,43 | 3 942 453,75 |
| Vyměřená spotřební daň z LPG | 15 038 268,16 | 15 094 290,11 | 14 492 997,06 | 13 887 437,33 |

**Zdroj:** do roku 2018 statistiky celní správy, dostupné z [https://www.celnisprava.cz/cz/dane/statistiky/Stranky/mineraly.aspx?Paged=TRUE&p\_SortBehavior=0&p\_FileLeafRef=Vymer\_SPD\_MO\_2018\_SK\_01%2epdf&p\_Modified=20181126%2010%3a19%3a24&p\_ID=52&PageFirstRow=6&&View={460D060C-4790-45DF-85E4-B9E846D4F2BC}](https://www.celnisprava.cz/cz/dane/statistiky/Stranky/mineraly.aspx?Paged=TRUE&p_SortBehavior=0&p_FileLeafRef=Vymer_SPD_MO_2018_SK_01%2epdf&p_Modified=20181126%2010%3a19%3a24&p_ID=52&PageFirstRow=6&&View=%7b460D060C-4790-45DF-85E4-B9E846D4F2BC%7d); <https://www.celnisprava.cz/cz/dane/statistiky/Stranky/ekodane.aspx>, daně ze zemního plynu za jednotlivé roky. Kurz ČNB ke dni 17. 9. 2019: 1 € = 25,88 Kč.

Tabulka č. 26: Podíl spotřební daně z CNG na celkové spotřební dani ze zemního plynu za roky 2015–2018 (v €)

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Rok** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** |
| Vyměřená spotřební daň ze zemního plynu | 44 006 327,90 | 46 306 163,33 | 49 717 917,19 | 49 985 306,53 |
| Vyměřená spotřební daň z CNG | 1 089 154,33 | 1 595 004,87 | 1 880 326,43 | 3 942 453,75 |
| **Podíl v %** | **2,47** | **3,44** | **3,78** | **7,89** |

**Zdroj:** <https://www.celnisprava.cz/cz/dane/statistiky/Stranky/ekodane.aspx>. Kurz ČNB ke dni 17. 9. 2019: 1 € = 25,88 Kč.

Tabulka č. 27: Podíl spotřební daně z LPG na celkové spotřební dani z minerálních olejů v dopravě (v €)

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Rok** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** |
| Vyměřená spotřební daň z minerálních olejů | 3 283 437 407,69 | 3 445 996 860,47 | 3 516 872 359,85 | 3 567 994 162,48 |
| Vyměřená spotřební daň z LPG | 15 038 268,16 | 15 094 290,11 | 14 492 997,06 | 13 887 437,33 |
| **Podíl v %** | **0,46** | **0,44** | **0,41** | **0,39** |

**Zdroj:** do roku 2018 statistické přehledy Celní správy, dostupné z: [https://www.celnisprava.cz/cz/dane/statistiky/Stranky/mineraly.aspx?Paged=TRUE&p\_SortBehavior=0&p\_FileLeafRef=Vymer\_SPD\_MO\_2018\_SK\_01%2epdf&p\_Modified=20181126%2010%3a19%3a24&p\_ID=52&PageFirstRow=6&&View={460D060C-4790-45DF-85E4-B9E846D4F2BC}](https://www.celnisprava.cz/cz/dane/statistiky/Stranky/mineraly.aspx?Paged=TRUE&p_SortBehavior=0&p_FileLeafRef=Vymer_SPD_MO_2018_SK_01%2epdf&p_Modified=20181126%2010%3a19%3a24&p_ID=52&PageFirstRow=6&&View=%7b460D060C-4790-45DF-85E4-B9E846D4F2BC%7d). Kurz ČNB ke dni 17. 9. 2019:1 € = 25,88 Kč.

**Pozn.:** \* Výpočet vyměřené spotřební daně z minerálních olejů: daň celkem z vybraných minerální olejů (pohonných hmot) + daň ze zkapalněných ropných plynů (pouze LPG).

Tabulka č. 28: Podíl vyměřené spotřební daně za jednotlivé druhy paliv na celkové spotřební dani z minerálních olejů v dopravě v letech 2015–2018 (v EUR)

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Rok** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** |
| Vyměřená spotřební daň z minerálních olejů\* | 3 284 526 562 | 3 445 996 860 | 3 516 872 360 | 3 567 994 162 |
| Vyměřená spotřební daň z benzínu | 1 019 383 956 | 994 732 021 | 1 034 314 123 | 1 045 668 091 |
| **Podíl na SPD z PHM** | **31,04%** | **28,87%** | **29,41%** | **29,31%** |
| Vyměřená spotřební daň z nafty | 2 232 982 426 | 2 386 739 020 | 2 459 980 661 | 2 500 429 490 |
| **Podíl na SPD z PHM** | **67,98%** | **69,26%** | **69,95%** | **70,08%** |
| Vyměřená spotřební daň z LPG | 15 038 268 | 15 094 290 | 14 492 997 | 13 887 437 |
| **Podíl na SPD z PHM** | **0,46%** | **0,44%** | **0,41%** | **0,39%** |
| Vyměřená SPD z CNG | 1 089 154 | 1 595 005 | 1 880 326 | 3 942 454 |
| **Podíl na SPD z PHM** | **0,03%** | **0,05%** | **0,05%** | **0,11%** |

**Zdroj:**  [https://www.celnisprava.cz/cz/dane/statistiky/Stranky/mineraly.aspx?Paged=TRUE&p\_SortBehavior=0&p\_FileLeafRef=Vymer%5fSPD%5fMO%5f2016%5fSK%5f01%2epdf&p\_Modified=20170329%2011%3a32%3a59&p\_ID=41&PageFirstRow=16&&View={460D060C-4790-45DF-85E4-B9E846D4F2BC}](https://www.celnisprava.cz/cz/dane/statistiky/Stranky/mineraly.aspx?Paged=TRUE&p_SortBehavior=0&p_FileLeafRef=Vymer%5fSPD%5fMO%5f2016%5fSK%5f01%2epdf&p_Modified=20170329%2011%3a32%3a59&p_ID=41&PageFirstRow=16&&View=%7b460D060C-4790-45DF-85E4-B9E846D4F2BC%7d) - tabulky "Daň z minerálních olejů - vnitrostátní vyměřená daň - zkapalněné ropné plyny" (LPG 2015 - 2018) a tabulky "Daň z minerálních olejů - vnitrostátní vyměřená daň - pohonné hmoty (benzín, nafta 2015 - 2018). Kurz ČNB ke dni 17. 9. 2019: 1 € = 25,88 Kč.

\* Výpočet vyměřené spotřební daně z minerálních olejů: daň celkem z vybraných minerální olejů (pohonných hmot) + daň ze zkapalněných ropných plynů (pouze LPG) + daň ze zemního plynu CNG.

Tabulka č. 29: Vývoj počtu veřejných čerpacích stanic na CNG a podíl motorových vozidel s pohonem na CNG na 1 stanici

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Rok** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** |
| Počet veřejných čerpacích stanic | 108 | 143 | 164 | 185 |
| Počet motorových vozidel na CNG celkem | 12000 | 15500 | 18900 | 22600 |
| **Podíl počtu motorových vozidel na 1 čerpací stanici** | **111,11** | **108,39** | **115,24** | **122,16** |

**Zdroj:** <http://www.cng4you.cz/cng-info/statistiky.html>; tabulka statistik NGV v ČR 2004 až 2018.

Tabulka č. 30: Přehled registrací nových vozidel dle druhu paliva v letech 2015–2018

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Rok** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** |
| Benzín | 124 131 | 141 691 | 158 796 | 175 276 |
| Nafta | 99 298 | 110 575 | 102 641 | 78 991 |
| CNG | 2 751 | 2 843 | 2 890 | 408 |
| Nafta+CNG | - |
| Benzín+CNG | 1 528 |
| LPG (Benzín+LPG) | 1 279 | 498 | 1 200 | 816 |
| E85 | 16 | 8 | - | - |
| BioNafta | - | - | - | - |
| BEV | 268 | 200 | 307 | 618 |
| PHEV | 1 024 | 1 541 | 2 826 | 278 |
| Ostatní | 2 090 | 2 337 | 2 935 | 3 522 |
| **Celkem** | 230 857 | 259 693 | 271 595 | 261 437 |

**Zdroj:** SDA.

Graf č. 3: Celková výše vyměřených ochranných opatření prostřednictvím antidumpingového a antisubvenčního cla za dovozy všech výrobků ze třetích zemí za roky 2015–2018

**Zdroj:** GŘC. Kurz ČNB ke dni 17. 9. 2019: 1 € = 25,88 Kč.

Tabulka č. 31: Celková výše AD a AS cla za dovoz fotovoltaických článků a biopaliv za roky 2015–2018

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Rok** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** |
| AD a AS clo na FVE | 1 095 087,21 | 570 580,29 | 596 393,62 | 47 246,29 |
| AD a AS clo na biopaliva | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |

**Zdroj:** GŘC. Kurz ČNB ke dni 17. 9. 2019: 1 € = 25,88 Kč. AD – antidumpingové, AS – antisubvenční.

1. Uhlíková cenová mezera udává rozdíl mezi referenční hodnotou (30 eur/t CO2) a skutečnou efektivní sazbou uhlíkové daně a určuje schopnost této daně pokrýt náklady na odstranění následků znečištění CO2. Zdroj: *Effective Carbon Rates 2018 – Pricing Carbon Emissinos Through Taxes and Emissions Trading*, OECD. [↑](#footnote-ref-2)
2. Zdroj: <http://scitani2016.rsd.cz/pages/informations/default.aspx>, <http://scitani2010.rsd.cz/pages/informations/default.aspx>. [↑](#footnote-ref-3)
3. Zdroj: *Národní akční plán čisté mobility* (dále také „NAP CM“) – přijatý usnesením vlády ČR ze dne 20. listopadu 2015 č. 941. [↑](#footnote-ref-4)
4. Není-li v tomto kontrolním závěru uvedeno jinak, podporou se rozumí daň, poplatek, clo, mýtné a jiná platba vybíraná na základě zákona ve prospěch veřejných příjmů. [↑](#footnote-ref-5)
5. Kapalné nebo plynné palivo, jako je např. bioetanol, vyrobený z obilí, cukrové řepy, cukrové třtiny, kukuřice, škrobu, rostlinných odpadů kvašením a rafinací, dále metylester řepkového oleje (MEŘO, RME), vyrobený z vylisované řepky olejné esterifikací, resp. jeho modifikace etylester řepkového oleje (EEŘO), a také metylester mastných kyselin (FAME), vyrobený z vylisovaných olejnatých rostlin (palmový olej, slunečnicový olej aj.) či biobutanol vyrobený katalytickou konverzí bioetanolu. [↑](#footnote-ref-6)
6. Tj. ten, kdo samostatně vykonává na vlastní účet a odpovědnost výdělečnou činnost živnostenským nebo obdobným způsobem se záměrem činit tak soustavně za účelem dosažení zisku. [↑](#footnote-ref-7)
7. Např. stát, obce, kraje a jimi zřízené právnické osoby. [↑](#footnote-ref-8)
8. Fyzické osoby, nevykonávají podnikatelskou činnost. [↑](#footnote-ref-9)
9. Paliva nebo zdroje energie, které slouží alespoň zčásti jako náhrada zdrojů fosilní ropy v dodávkách energie pro dopravu a které mají potenciál přispět k její dekarbonizaci a zvýšit environmentální výkonnost odvětví dopravy. Např. elektřina, vodík, biopaliva, syntetická a parafínová paliva, zemní plyn, zkapalněný ropný plyn. [↑](#footnote-ref-10)
10. Zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční. [↑](#footnote-ref-11)
11. Dle ustanovení § 3 písm. f) zákona č. 16/1993 Sb., o dani silniční, jsou od daně osvobozena „*vozidla pro dopravu osob nebo vozidla pro dopravu nákladů s největší povolenou hmotností méně než 12 tun, která*

    *1. mají elektrický pohon,*

    *2. mají hybridní pohon kombinující spalovací motor a elektromotor,*

    *3. používají jako palivo zkapalněný ropný plyn nebo stlačený zemní plyn, nebo*

    *4. jsou vybavena motorem určeným jeho výrobcem ke spalování automobilového benzínu a ethanolu 85*.“ [↑](#footnote-ref-12)
12. Dle zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích. [↑](#footnote-ref-13)
13. Dle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. [↑](#footnote-ref-14)
14. 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. [↑](#footnote-ref-15)
15. Zákon č. 297/2009 Sb., kterým se mění zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 56/2001 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb. [↑](#footnote-ref-16)
16. 15 Viz <https://dashboards.sdgindex.org/#/CZE>. [↑](#footnote-ref-17)
17. Usnesení vlády ČR:

    • ze dne 20. listopadu 2015 č. 941, *Národní akční plán čisté mobility*;

    • ze dne 11. dubna 2018 č. 225, *o Memorandu o dlouhodobé spolupráci v oblasti rozvoje vozidel na zemní plyn pro období do roku 2025*;

    • ze dne 25. září 2017 č. 686, *o Memorandu o budoucnosti automobilového průmyslu v České republice a Akčním plánu o budoucnosti automobilového průmyslu v České republice Český automobilový průmysl 2025*;

    • ze dne 2. prosince 2015 č. 978, *o Národním programu snižování emisí*;

    • ze dne 23. listopadu 2016 č. 1026, *k aktualizaci Státní politiky životního prostředí České republiky  
    2012–2020*;

    • ze dne 17. října 2018 č. 670, *k Implementaci Agendy 2030 pro udržitelný rozvoj (Cílů udržitelného rozvoje OSN) v České republice*;

    • ze dne 17. října 2018 č. 669, *Implementační plán Strategického rámce Česká republika 2030*;

    • ze dne 25. ledna 2016 č. 47, *o Národním akčním plánu České republiky pro energii z obnovitelných zdrojů*. [↑](#footnote-ref-18)
18. Směrnice evropského parlamentu a rady 2009/28/ES ze dne 23. dubna 2009 o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů a o změně a následném zrušení směrnic 2001/77/ES a 2003/30/ES. [↑](#footnote-ref-19)
19. Směrnice evropského parlamentu a rady 2009/28/ES ze dne 23. dubna 2009 o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů a o změně a následném zrušení směrnic 2001/77/ES a 2003/30/ES. [↑](#footnote-ref-20)
20. Směrnice evropského parlamentu a rady (EU) 2018/2001 ze dne 11. prosince 2018 o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů. [↑](#footnote-ref-21)
21. Zdroj: <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-169-2014-INIT/cs/pdf>. [↑](#footnote-ref-22)
22. Nařízení evropského parlamentu a rady (ES) č. 443/2009 ze dne 23. dubna 2009, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily v rámci integrovaného přístupu Společenství ke snižování emisí CO2 z lehkých užitkových vozidel. [↑](#footnote-ref-23)
23. Zdroj: <http://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2019-0304_CS.html#title1>. [↑](#footnote-ref-24)
24. 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. [↑](#footnote-ref-25)
25. Ustanovení § 22 a § 24 zákona č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České republiky. [↑](#footnote-ref-26)
26. Zákon č. 23/2017 Sb., o pravidlech rozpočtové odpovědnosti. [↑](#footnote-ref-27)
27. Řecko, Dánsko, Finsko, Bulharsko, Německo, Estonsko, Slovensko, Lotyšsko, Rakousko, Nizozemsko, Lucembursko a Belgie. [↑](#footnote-ref-28)
28. Studie *Using vehicle taxation policy to lower transport emissions – an overview for passanger cars in Europe* dostupná z: <https://www.theicct.org/sites/default/files/publications/EU_vehicle_taxation_Report_20181214_0.pdf>. [↑](#footnote-ref-29)
29. Za rok 2018 jsou obsažena i osobní vozidla na ethanol (E85). [↑](#footnote-ref-30)
30. Směrnice Rady 2003/96/ES ze dne 27. 10. 2003, kterou se mění struktura rámcových předpisů Společenství o zdanění energetických produktů a elektřiny. [↑](#footnote-ref-31)
31. U LPG pouze podíl daně na hodinové mediánové hrubé mzdě ve standardu kupní síly. [↑](#footnote-ref-32)
32. Dle ustanovení § 3 odst. f) a ustanovení § 6 zákona č. 16/1993 Sb., o dani silniční. [↑](#footnote-ref-33)
33. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES ze dne 17. června 1999 o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly. [↑](#footnote-ref-34)
34. Dle ustanovení § 6 odst. 6 a odst. 8 zákona č. 16/1993 Sb., o dani silniční. [↑](#footnote-ref-35)
35. European Automobile Manufacturers' Association: *ACEA Report Vehicles in use Europe 2018*, dostupné na <https://www.acea.be/statistics/tag/category/report-vehicles-in-use>. [↑](#footnote-ref-36)
36. Směrnice Rady 2006/112/ES ze dne 28. 11. 2006, o společném systému daně z přidané hodnoty. [↑](#footnote-ref-37)
37. **Ze zdrojů:** *1) The International Council on Clean Transportation: „Using vehicle taxation policy to lower transport emissions – an overview for passanger cars in Europe“*, Sandra Wappelhorst, Peter Mock, Zifei Yang, 2018, dostupné online z: <https://theicct.org/sites/default/files/publications/EU_vehicle_taxation_Report_20181214_0.pdf>;

    *2) Austrian Vehicle Industry Association*, Walter Linszbauer, 2018, dostupné online z: <https://www.fahrzeugindustrie.at/fileadmin/content/Zahlen___Fakten/Steuern/Austria_2017NEW.pdf>;

    *3)* ACEA, *Tax Guide*, 2018, dostupné online z: <https://www.acea.be/uploads/news_documents/ACEA_Tax_Guide_2018.pdf>;

    4) dotazník NKÚ. [↑](#footnote-ref-38)
38. Zákon č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů. [↑](#footnote-ref-39)
39. **Ze zdrojů:** [*European Alternative Fuels Observatory*](https://www.eafo.eu/), 2018, dostupné online z: <https://www.eafo.eu/>;   
    *The International Council on Clean Transportation: „Using vehicle taxation policy to lower transport emissions – an overview for passanger cars in Europe“*, Sandra Wappelhorst, Peter Mock, Zifei Yang, 2018, dostupné online z: <https://theicct.org/sites/default/files/publications/EU_vehicle_taxation_Report_20181214_0.pdf>;  *Austrian Vehicle Industry Association*, Walter Linszbauer, 2018, dostupné online z: [*https://www.fahrzeugindustrie.at/fileadmin/content/Zahlen\_\_\_Fakten/Steuern/Austria\_2017NEW.pdf*](https://www.fahrzeugindustrie.at/fileadmin/content/Zahlen___Fakten/Steuern/Austria_2017NEW.pdf);   
    *Rodl a Partner, Cost accounting – cars*, Maciej Wilczkiewicz  2018, dostupné online z: <http://www.roedl.net/pl/en/hot_news/corporate_income_tax_cit_in_poland/cost_accounting_cars.html>; dotazník NKÚ. [↑](#footnote-ref-40)
40. Zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích. [↑](#footnote-ref-41)
41. *Analýza zpoplatnění a zdanění vozidel* ze dne 10. 12. 2018 zpracovaná pro MD Centrem dopravního výzkumu, v. v. i., na základě projektu 22 202, realizovaná v období od 1. 3. 2018 do 31. 12. 2018. [↑](#footnote-ref-42)
42. *Analýza zavedení opatření k podpoře nákupu osobních vozidel šetrných k životnímu prostředí (bonus/malus)* zpracovaná Univerzitou Karlovou – Centrem pro otázky životního prostředí. [↑](#footnote-ref-43)
43. Zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, příloha, část II, položka 26. [↑](#footnote-ref-44)
44. Návrh na změnu zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, sněmovní tisk č. 409/0, část č. 1/8, rozeslán poslancům dne 20. 2. 2019. [↑](#footnote-ref-45)
45. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES ze dne 17. června 1999 o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly. [↑](#footnote-ref-46)
46. NKÚ vycházel z oficiálních webových stránek mýtných systémů jednotlivých zemí (Německo, Rakousko, Polsko, Slovensko) k 1. 1. 2019. K přepočtu národní měny na eura použil NKÚ kurz ECB k 6. 3. 2019. Nejvýznamnější příjem z mýta je v ČR tvořen nákladními vozidly s nejvyšším počtem náprav (4+), proto NKÚ pro srovnání použil tuto kategorii vozidel. [↑](#footnote-ref-47)
47. Dle čl. 7g odst. 1 směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/76/EU ze dne 27. září 2011, kterou se mění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly. [↑](#footnote-ref-48)
48. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/76/EU ze dne 27. září 2011, kterou se mění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly. Preambule bod 10 uvádí: „*Náklady v důsledku znečištění ovzduší provozem a hluku z provozu, jako jsou zdravotní náklady včetně lékařské péče, ztráta na úrodě a jiné výpadky v oblasti produkce, jakož i sociální náklady vznikají na území státu, ve kterém se doprava uskutečňuje. Zásada „znečišťovatel platí“ se uplatní tím, že se uloží náhrada externích nákladů, což přispěje k jejich omezení.*“ [↑](#footnote-ref-49)
49. Zdroj: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/handbook_on_external_costs_of_transport_2014_0.pdf>. [↑](#footnote-ref-50)
50. Ustanovení § 37e zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů. [↑](#footnote-ref-51)
51. Ustanovení § 37d zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů. [↑](#footnote-ref-52)
52. Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů. [↑](#footnote-ref-53)
53. Ustanovení § 7a zákona č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší a o změně některých dalších zákonů (zákon o ochraně ovzduší), a následně ustanovení § 14 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší. [↑](#footnote-ref-54)
54. Směrnice Rady 2003/96/ES ze dne 27. října 2003, kterou se mění struktura rámcových předpisů Společenství o zdanění energetických produktů a elektřiny. [↑](#footnote-ref-55)
55. Podle čl. 15 odst. 1 písm. b) směrnice Rady č. 2003/96/ES členské státy mohou uplatňovat pod finanční kontrolou plné nebo částečné osvobození od daně nebo sníženou úroveň zdanění mimo jiné na elektřinu:

    • pocházející ze sluneční energie, větrné energie, energie vln a přílivu nebo geotermální energie,

    • vyrobenou ve vodních elektrárnách,

    • vyrobenou z biomasy nebo produktů vyrobených z biomasy,

    • vyrobenou z emisí metanu z opuštěných uhelných dolů,

    • vyrobenou z palivových článků. [↑](#footnote-ref-56)
56. Čl. 102 směrnice Rady 2006/112/ES ze dne 28. listopadu 2006 o společném systému daně z přidané hodnoty. [↑](#footnote-ref-57)
57. Důvodová zpráva k zákonu č. 165/2012 Sb., o podporovaných zdrojích energie a o změně některých zákonů. [↑](#footnote-ref-58)
58. Ustanovení § 4 odst. 5 písm. d) zákona č. 165/2012 Sb., o podporovaných zdrojích energie a o změně některých zákonů. [↑](#footnote-ref-59)