

# PROBLEMATIKA DANÍ A POPLATKŮ V SOUVISLOSTI S PŘÍJMOVOU STRANOU ROZPOČTU STÁTNÍHO FONDU DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

## TAXES AND FEES IN THE CONTEXT WITH INCOME OF THE STATE FUND FOR TRANSPORT INFRASTRUCTURE

Pavla Chmelová<sup>1</sup>

---

*Anotace: Článek se zabývá problematikou hospodaření Státního fondu dopravní infrastruktury, kdy na základě analýzy vývoje a struktury příjmové strany rozpočtu od roku 2001 do současnosti jsou charakterizovány jednotlivé příjmové položky a identifikován jejich význam. Ve snaze o zvýšení disponibilních stabilních zdrojů pro daný resort je pozornost zaměřena na daňové příjmy a poplatky, přičemž důraz je kladen na bilancování jednotlivých funkcí vybraných daňových nástrojů. Kriticky je posuzován jejich fiskální i regulační, resp. motivační a environmentální rozměr.*

*Klíčová slova: Státní fond dopravní infrastruktury, rozpočet, silniční daň, spotřební daň z minerálních olejů, časové a výkonové zpoplatnění.*

*Summary: This article deals with the issue of financing management of State Fund for Transport Infrastructure. On the grounds of the analysis of development and structure of SFDI's budget income side from 2001 to the present there are characterized individual income items and identified their significance and relevance. In an effort to increase the available stable resources for the resort is the attention focused on tax revenues and fees, with an emphasis on critical balancing their fiscal, regulatory (respectively motivational and environmental) functions.*

*Key words: The State Fund for Transport Infrastructure, budget, road tax, consumer tax on mineral oils, time charges, toll fees.*

### ÚVOD

Zajištění potřebných finančních prostředků pro resort dopravy lze z národohospodářského hlediska považovat za jeden ze stěžejních úkolů státu. Pouze při adekvátní akumulaci zdrojů lze zabezpečit odpovídající financování dopravní infrastruktury (DI), které se následně promítá do celkového ekonomického hodnocení země, její výkonnosti a konkurenční pozici na mezinárodním trhu.

Dle zákona č. 104/2000 Sb. (1) je rozvoj, výstavba, údržba a modernizace silnic a dálnic, železničních dopravních cest a vnitrozemských vodních cest v kompetenci Státního fondu dopravní infrastruktury (dále také „SFDI“, popř. „Fond“). Z tohoto důvodu se článek zaměřuje na příjmovou stranu rozpočtu daného státního fondu Ministerstva dopravy, a to

---

<sup>1</sup> Ing. Pavla Chmelová, Vysoká škola ekonomická v Praze, Národohospodářská fakulta, Katedra hospodářské a sociální politiky, Nám. W. Churchilla 4, 130 67 Praha 3, Tel.: +420 607 231 477, E-mail: [chmelova.pavla@seznam.cz](mailto:chmelova.pavla@seznam.cz)

s cílem vymezit jednotlivé příjmové položky (z hlediska jejich specifík i absolutního a relativního vývoje v čase), identifikovat klíčové zdroje pro oblast dopravy a navrhnout možná opatření ke stabilizaci a potenciálnímu navýšení příjmů SFDI. S ohledem na dostupnost Výročních zpráv o činnosti a účetních závěrek Státního fondu dopravní infrastruktury (2) je pro analýzu zvolena časová řada 2001 až 2013, přičemž k doplnění je současně místy využito i aktuálních rozpočtových dokumentů pro léta 2014 až 2017 (3),(4).

Daňové příjmy představují tzv. garantované příjmy, což z nich z tohoto pohledu činí významný a SFDI nejvíce preferovaný finanční zdroj. Ve středu zájmu práce je proto tento typ příjmů, konkrétně silniční daň, spotřební daň z minerálních olejů, výnosy z časového a výkonového zpoplatnění. K hodnocení nastavení daňových nástrojů je využito zohlednění jejich fiskální funkce na straně jedné a funkcí dalších (zejména regulačních, environmentálně laděných) na straně druhé.

Článek je strukturován následovně. První blok je věnován charakteristice a analýze absolutního i relativního vývoje jednotlivých příjmových položek rozpočtu SFDI, na základě čehož je provedeno jejich souhrnné zhodnocení. Druhý blok je věnován již výlučně daňovým příjmům a poplatkům, a to v souvislosti s jejich fiskální, alokační a regulační funkcí. Následuje polemika nad vymezením a diferenciací daňových příjmů. Závěrem jsou kompilovány dílčí výstupy kapitol, zhodnocena příjmová strana rozpočtu SFDI se zvláštním zřetelem na daňové příjmy a poplatky a navrženy konkrétní kroky ke zlepšení stávajícího stavu.

## **1. VÝVOJ A VÝZNAM DAŇOVÝCH PŘÍJMŮ V RÁMCI CELKOVÝCH PŘÍJMŮ ROZPOČTU SFDI**

### **1.1 Vymezení jednotlivých příjmových položek rozpočtu SFDI**

Všechny využitelné příjmy Státního fondu dopravní infrastruktury jsou uvedeny v rámci zákona o SFDI (1), konkrétně v § 4. Rozpočet SFDI tak na příjmové straně disponuje (či může disponovat) s následujícími zdroji:

- Převody výnosů z privatizace, které jsou příjmem České republiky a s nimiž hospodaří Ministerstvo financí;
- výnos silniční daně podle zvláštního právního předpisu;
- podíl z výnosu spotřební daně z minerálních olejů podle zvláštního právního předpisu;
- výnosy z časového zpoplatnění;
- výnosy z výkonového zpoplatnění (z mýtného systému) a propadlých kaucí;
- příjmy z Evropských fondů, jakožto příspěvků z Evropské komise;
- výnosy z cenných papírů nebo veřejných sbírek organizovaných Fondem;
- úvěry, úroky z vkladů, penále, pojistná plnění a jiné platby od fyzických a právnických osob;
- převody výnosů z příjmů vyplývajících pro stát z koncesionářských smluv na výstavbu, provozování a údržbu dopravní infrastruktury;
- dary a dědictví;

- převody části výnosů z pokut uložených za správní delikty v souvislosti s provozováním vozidla, které při kontrolním vážení překročí nejvyšší povolenou hmotnost nebo jiné hmotnostní poměry podle zvláštního právního předpisu, a náhrada nákladů vážení podle zvláštního právního předpisu;
- dotace ze státního rozpočtu.

Na kategorizaci příjmů se dá nazírat z více pohledů. Výše uvedené příjmy lze např. zjednodušeně seskupit do těchto celků:

- Příjmy z privatizace;
- daňové příjmy, časové a výkonové zpoplatnění;
- finanční prostředky z programů EU;
- nástroje finančního trhu (úvěry, dluhopisy apod.);
- ostatní příjmy Fondu;
- státní dotace.

Důležitým rozlišujícím znakem je míra garance, jež je významná pouze u druhé skupiny příjmů, tedy u daní a poplatků (pomineme-li ostatní příjmy Fondu, jejichž fiskální příspěvek v rámci rozpočtu SFDI je spíše doplňkový). Garance daní a poplatků vyplývá z ustanovení zvláštních právních předpisů. Oproti tomu privatizační příjmy, evropské peníze a dotace ze státního rozpočtu jsou příjmy nenárokové a jejich aktuální rozpočtování je závislé na více faktorech. Jejich vývoj také v čase podléhá větším výkyvům, což bude názorně demonstrováno v navazujících dílčích analýzách článku.

### **1.1.1 Příjmy z privatizace**

Převody výnosů z privatizačního procesu včetně dividend podniků se státní účastí představovaly zejména v prvních letech fungování Fondu stěžejní zdroj příjmů. K využití části těchto prostředků pro účely dobudování národní dopravní sítě, společně se zajištěním stabilního finančního rámce na její obnovu a údržbu prostřednictvím vybraného souboru daňových nástrojů a poplatků, byl původně Fond zřízen. Disponibilní privatizační příjmy však byly postupem let de facto vyčerpány (od roku 2012 již neplynou do rozpočtu SFDI v žádné výši) a postupně je nahradily dotace ze státního rozpočtu, potažmo úvěry od EIB.

### **1.1.2 Silniční daň**

Nastavení systému daní a poplatků je v souladu s tezí navrácení určité míry finančních prostředků spojených s využíváním dopravní infrastruktury zpět do resortu k jejímu zpětnému financování. Mezi daňové příjmy SFDI řadíme 100% výnos ze silniční daně a podíl 9,1 % z výnosu spotřební daně (SpD) z minerálních olejů. Silniční daň je daní svěřenou, přičemž předmět, sazby daně a další náležitosti jsou upraveny zákonem č. 16/1993 Sb. (5). Této dani podléhají všechna vozidla s největší povolenou hmotností nad 3,5 tuny určená k přepravě nákladů. Silniční motorová vozidla a jejich přípojná vozidla poté v případě, že jsou užívána k podnikání či jiné samostatně výdělečné činnosti. Na tomto místě je vhodné zmínit, že silniční daní jsou zdaňovány pouze vozidla registrovaná a provozovaná v ČR. Využívání české silniční sítě zahraničními subjekty tak není tímto způsobem zdanění nikterak řešeno a kompenzováno.

### **1.1.3 Spotřební daň z minerálních olejů**

Spotřební daň z minerálních olejů je charakteristická svou sdílenou formou, kdy část výnosu náleží ze zákona SFDI a část tvoří příjem státního rozpočtu. Dle zákona č. 243/2000 Sb. (6) je momentálně nastavený poměr 9,1 % ku 90,9 %. V prvních letech fungování Fondu (do roku 2004) byl podíl připadající SFDI více než dvojnásobný, a to ve výši 20 %, což ovšem souviselo se skutečností, že Fond zabezpečoval také financování silnic II. a III. třídy. Tato problematika nyní spadá do působnosti krajů, kterým k tomuto účelu byl souvztažně navýšen prostřednictvím rozpočtového určení daní podíl na celostátním výnosu inkasovaných daní.

Spotřební daň z minerálních olejů je společně s ostatními druhy spotřebních daní legislativně řešena v rámci zákona č. 353/2003 Sb. (7) Minerální oleje a jejich směsi jsou zdaňovány v případě využití pro pohon motorů či k výrobě tepla, přičemž z pohledu tématu práce je stěžejní první z uvedených účelů. Pokud se dále zaměříme na význam jednotlivých položek (co do spotřeby ropných produktů), tak největší podíl zaujímá motorová nafta spadající do podskupiny středních olejů a těžkých plynových olejů (8). Následuje motorový benzin, jenž je řazen mezi motorové benziny, ostatní benziny a letecké pohonné hmoty benzinového typu s obsahem olova do 0,013 g/l včetně. Jednotlivé skupiny minerálních olejů podléhající zdanění včetně sazeb daně jsou pro doplnění uvedeny v příloze.

Nastavení sazeb u konkrétních komodit musí být prováděno velmi citlivě, a to zejména s respektem k jejich elasticitě poptávky. Na tento problém, resp. na rozdílnost elasticit u motorové nafty a motorového benzínu upozorňují ve své studii např. Ševčík a Rod (8). Zatímco u motorového benzínu je poptávka méně elastická, spíše neelastická, trh motorové nafty se vyznačuje vyšší, mezinárodní konkurencí. To vyplývá ze skutečnosti, že motorová nafta je spotřebovávána převážně silničními dopravci (dle výše zmíněné studie v 60 %), kteří mají větší možnost substituce na zahraničních trzích. Ačkoliv je sazba předmětné daně určujícím faktorem výše jejího konečného inkasa, z pohledu rozpočtu SFDI je rozhodujícím definování podílů z výnosů této daně.

### **1.1.4 Časové a výkonové zpoplatnění**

Vedle výše vymezených čistých daňových příjmů jsou součástí příjmové strany rozpočtu Fondu také poplatky za užívání dálnic a rychlostních silnic (příjmy z dálničních kupónů, tzv. časové zpoplatnění) a výnosy z mýtného systému (dle terminologie SFDI „nedaňové a kapitálové příjmy“, tzv. výkonové zpoplatnění). Samotná problematika teoretických rozdílů a reálného využití a opodstatnění daní a poplatků využívaných pro účely zdanění dopravy bude podrobněji řešena v následujících kapitolách. Již na tomto místě je nicméně nutné uvést, že pro účely článku bude dále v textu využíváno i souhrnného označení „daňové příjmy“, které bude zahrnovat daně i poplatky, a to z důvodu jejich reálně nevýznamných metodologických odlišností.

Časové zpoplatnění je na jedné straně spojeno s nižší administrativní náročností a náklady, na straně druhé ale není v dostatečné míře zohledňována skutečná míra znečištění a zátěže komunikace. Za výhodnou se dá také považovat nevýznamná regulace Evropskou unií, kdy v případě osobních vozidel je nastavení kupónů čistě v působnosti státních autorit. Výkonové zpoplatnění, postihující nákladní dopravu, je naopak více omezeno evropskými právními normami. Jeho nákladovost ovšem činila např. v roce 2013 24 %, kdy výnosy byly

evidovány ve výši 8,56 mld. Kč a náklady v podobě splátek dodávky a následných provozních služeb dodavatelskému konsorciu ve výši 2,05 mld. Kč (9). Mýtný systém funguje v ČR od roku 2007, přičemž je aplikován na vozidla nad 3,5 tuny, která tak již nadále nepodléhají zpoplatnění časovému (10).

### **1.1.5 Daňová harmonizace v rámci EU**

V rámci daňové problematiky je nutné zaměřit se také blíže na regulaci ze strany EU, kdy ve snaze o snížení daňové konkurence mezi jednotlivými členskými státy dochází k určitému stupni harmonizace. Ta je zaměřena spíše na oblast nepřímých daní (DPH, spotřební daně), přímé daně zůstávají víceméně v kompetenci jednotlivých států. Za nejvýznamnější omezení, myšleno v oblasti zdanění dopravy, lze považovat stanovení minimální sazby spotřební daně u motorové nafty, jež je v současné době ustanovena ve výši 330 EUR/1000 l. V roce 1992 byla na základě směrnice 92/82/EHS (11) minimální sazba ve výši 245 EUR, o 12 let později byla tato sazba zvýšena směrnicí 2003/96/ES (12) na 302 EUR a od 1. 1. 2010 dosáhla své prozatímní nejvyšší hodnoty 330 EUR. Směrnice 2003/96/ES však současně řadě členských zemí udělila výjimku, kdy v tzv. přechodném období (do 1. 1. 2012) se na ně vztahovala snížená minimální sazba ve výši 302 EUR.

Poplatky za užívání dálnic a rychlostních silnic jsou evropskou legislativou řešeny zejména směrnicí 1999/62/ES (13) a jejími následnými novelizacemi, přičemž v zájmu regulace je nákladní silniční doprava, za jejímž účelem jsou stanoveny maximální ceny dálničních kupónů pro tento typ vozidel. V dané souvislosti se jako výhodnější ve věci zpoplatnění nákladní dopravy jeví zavedení mýtného systému, k čemuž ČR také přistoupila a současně tak eliminovala diskriminaci občasných uživatelů. Směrnicí je dáno, že kupóny časové platnosti kratší než 1 rok mají být maximální ceny v poměrném vyjádření k maximální ceně roční. Zachování všech kategorií kupónů by znamenalo negativní fiskální dopad do rozpočtu SFDI, naopak jejich zúžení pouze na roční kupóny by s sebou neslo prvky diskriminace a porušení principu platby na základě skutečné zátěže komunikace a životního prostředí. Výše vybraného mýtného však zároveň ovlivňuje tok finančních zdrojů z dotačních programů EU, kdy na základě práva EU je neúčelová dotace snižována v závislosti na výnosnosti mýta (týká se infrastruktury podporované z evropských peněz).

Lze shrnout, že možnosti v oblasti zdanění a zpoplatnění dopravy jsou do velké míry omezeny legislativou EU, současně je nutné zohlednit a reagovat na politiku okolních států a mít na zřeteli též sociální a principiální aspekt (podrobněji řešeno v kapitolách 2. a 3.).

### **1.1.6 Finanční prostředky z programů EU**

Roku 2004 se datuje vstup ČR do EU, s čímž je z fiskálního hlediska spojena možnost čerpání peněžních prostředků z jednotlivých evropských programů. Od roku 2008 tak byly výrazným způsobem posíleny příjmy SFDI, a to v rámci rozpočtové položky „Dotace státního rozpočtu na společné projekty EU“. Jedná se zejména o projekty financované prostřednictvím Operačního programu doprava (OPD, programová období 2007–2013 a 2014–2020) a Komunitárních programů. K zajištění těchto příjmů je ovšem nutné zabezpečit odpovídající podíl národních zdrojů, jehož výše je stanovena na minimální hranici 15 %, nicméně v případě ČR činí díky výnosům z mýtného systému tento podíl de facto 30 % (14).

### **1.1.7 Nástroje finančního trhu**

Ke spolufinancování projektů EU má Fond možnost vedle národních zdrojů (zahrnujících příjmy z privatizace, daní, některé účelové dotace ze státního rozpočtu (SR) a dotace SR na krytí deficitu SFDI) využívat také úvěrových nástrojů. V historii Fondu byl zatím sjednán pouze jeden úvěrový rámec od Evropské investiční banky, a to ve výši 34 mld. Kč. Daný maximální limit (pro účely spoluúčasti v rámci OPD 2007–2013) vyčerpán nebyl, jelikož Fond tento zdroj příjmů komparuje s ostatními dostupnými variantami financování.

Co se týče dluhopisových programů, těmi byla financována výstavba dálnice D47. Zákonem č. 220/2003 Sb. (15) bylo umožněno vydání dluhopisů do maximální výše 47,6 mld. Kč, přičemž skutečně emitovány byly dluhopisy o hodnotě 20 mld. Kč. V rozpočtu SFDI jsou tyto zdroje vedeny jako dotace ze SR ze státních dluhopisů, což je způsobeno tím, že financování probíhalo prostřednictvím rozpočtu Ministerstva financí, které bylo současně EIB zodpovědné za splacení závazku.

### **1.1.8 Státní dotace**

Výše uvedené příjmy jsou doplněny tzv. ostatními příjmy, mezi které řadíme např. generované úroky z dokončených akcí (dotace z Národního fondu), splátky návratných finančních výpomocí, úroky, vratky, penále apod. Největší zbývající položky rozpočtu však představují dotace ze státního rozpočtu, a to účelově vázané i neúčelové.

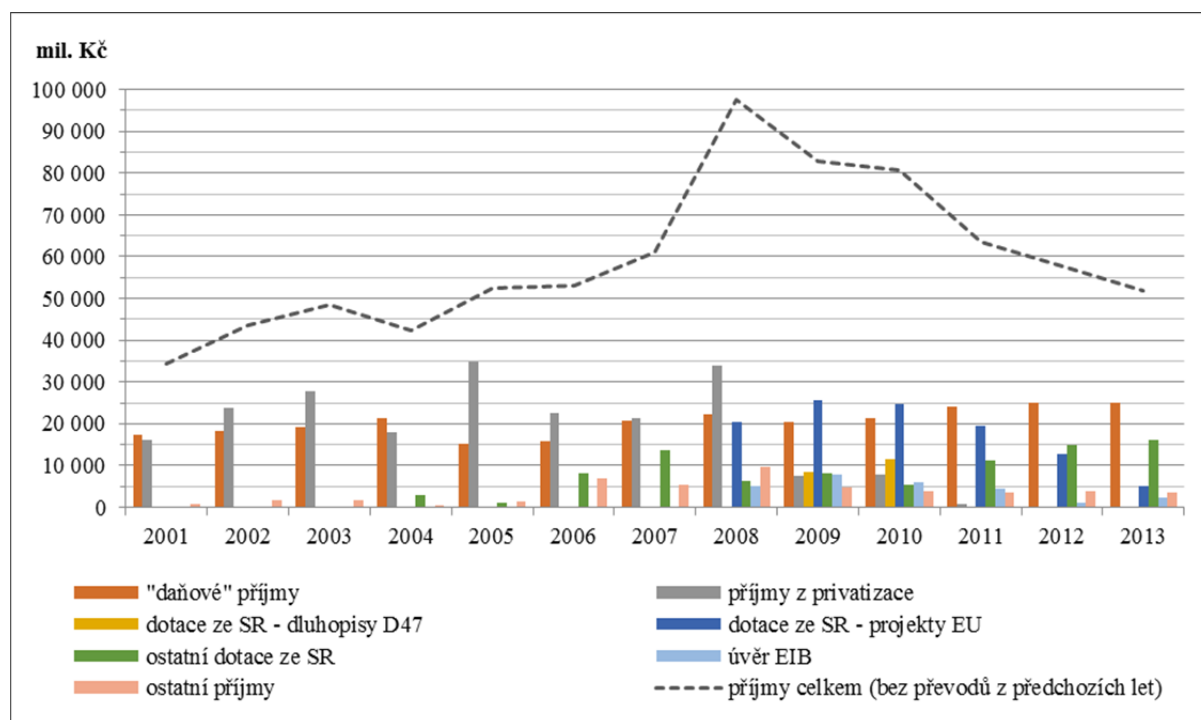
Účelovými dotacemi jsou např. dotace na odstranění škod po povodních, opravy na dopravní infrastrukturu a opravy silnic I. třídy či dotace na krytí národních podílů OPD. Neúčelovou dotací je dotace SR na krytí deficitu SFDI, jež je Fondu poskytována v případě záporného rozpočtového salda, a jež může představovat finanční krytí investičních i neinvestičních výdajů.

## **1.2 Vývoj příjmové strany rozpočtu SFDI od roku 2001**

Po základním vymezení jednotlivých příjmových položek je možné přistoupit k analýze vývoje zdrojů SFDI od roku jeho zřízení do současnosti. V úvodu této kapitoly je nutné zmínit, že prezentovaná data nezahrnují převody zůstatků příjmů, zejména nároků z nevyčerpaných prostředků z dotací na financování projektů EU z předchozího roku. Dané je Fondu umožněno na základě zákona, přičemž toto specifikum má za následek, že faktické disponibilní zdroje Fondu jsou v porovnání se zdroji rozpočtovanými a dosaženými v rámci jednoho rozpočtového období, tj. roku o poznání vyšší, což současně poukazuje na významný problém čerpání finančních prostředků z evropských fondů. Nicméně i přesto je následující analýza vhodnou ilustrací základního vývoje příjmové strany rozpočtu SFDI a změn v nastavení jeho hospodaření.

Na grafu níže je znázorněn absolutní vývoj celkových příjmů SFDI včetně rozlišení jednotlivých složek, přičemž se jedná o údaje skutečně realizovaného rozpočtu. Je zřejmé, že výše i struktura sledovaných ukazatelů je v čase velmi proměnlivá a trendem je spíše růst příjmů a jejich silící diversifikace. V podstatě zcela opačný vývoj pozorujeme pouze u příjmů z privatizace, které v relativním vyjádření činily v roce 2001 téměř 47 % celkových příjmů (a o čtyři roky později dokonce 66 %), kdežto v roce 2009 to bylo již jen 9 %. Zaznamenaný

výsledek je sice zkreslen rapidním nominálním nárůstem agregovaných příjmů, které se za toto období více než zdvojnásobily, nicméně vyčerpání daného zdroje dokazuje vývoj posledních let, kdy od roku 2012 dosahuje položka privatizačních příjmů nulové hodnoty.



Zdroj: Autor dle (2)

Obr. 1 - Kategorizace příjmů SFDI a jejich vývoj v letech 2001 až 2013

Daňové příjmy, druhý stěžejní pilíř původního rozpočtu SFDI, se oproti tomu vyznačují relativně vysokou stabilitou. V analyzované časové řadě se pohybují v rozmezí 15 169 až 25 095 mil. Kč s tím, že dané rozpětí je negativně ovlivněno výrazným snížením podílu SFDI na výnosu ze SpD z minerálních olejů (minimální hranice bylo dosaženo v roce 2005, tedy právě v roce předmětné legislativní změny). K nastavení opětovného trendu zvyšování daňových příjmů přispělo zejména zavedení mýtného systému v roce 2007.

V roce 2008 započalo faktické čerpání prostředků z OPD 2007–2013 a dalších evropských programů, což mělo za následek zvýšení celkových příjmů. K rekordním příjmům v tomto roce (97 571 mil. Kč) přispěly také sjednání úvěru od EIB a ve sledovaném období druhý nejvyšší převod privatizačních příjmů a nejvyšší hodnota ostatních příjmů. V podstatě lze říci, že vyčerpané příjmy z privatizačního procesu byly nahrazeny evropskými zdroji, a to v relativně stejné výši (průměrná výše privatizačních příjmů činila v období let 2001 až 2008 24 735 mil. Kč a v případě dotací na projekty EU se jednalo v prvních čtyřech letech čerpání z programů o průměrnou částku 22 513 mil. Kč). Nicméně je nutné mít na paměti, že na rozdíl od národních zdrojů jsou evropské finanční prostředky téměř výlučně účelově vázané a nelze jimi tak financovat neinvestiční výdaje (či jen ve velmi omezené míře).

Rok 2008 je zlomový i z pohledu státních dotací, kdy s ohledem na potřebu kofinancování projektů EU začala být Fondu poskytována neúčelová dotace na krytí deficitu SFDI. Tato dotace se následně stala stabilním příjmem Fondu ve smyslu jeho každoročního

podílu na celkových příjmech. Zmíněná „stabilita“ je ovšem relativní a zdánlivá, jelikož na tuto dotaci neexistuje žádný právní nárok a její výše je v každém rozpočtovém období obtížně vyjednáвана. Ze studia rozpočtových dokumentů však jednoznačně vyplývá, že výše předmětné dotace v čase narůstá, přičemž v rámci schváleného rozpočtu na rok 2015 se jedná o částku 19 100 mil. Kč. Pro doplnění uvádím, že v roce 2008 dotace činila 6 400 mil. Kč a v roce 2010 dokonce „jen“ 4 394 mil. Kč. Na vrub daného vývoje současně zaznamenáváme pokles účelových dotací.

### 1.3 Souhrnné zhodnocení jednotlivých příjmových položek rozpočtu SFDI

Za účelem přehledného shrnutí základních charakteristik všech hlavních příjmových kategorií SFDI byla zkonstruována tabulka 1. Sledovanými parametry pro vybrané příjmy jsou garance, fiskální význam, stabilita, účelová vázanost a vazba na investiční a neinvestiční výdaje.

Tab. 1 - Vymezení příjmů SFDI z hlediska vybraných aspektů

	garance	fiskální význam	stabilita	účelová vázanost	zdroj pro inv./neinv. výdaj
<b>A.1 Příjmy „daňové“</b>	A	A	A	X	I/NN
silniční daň	A	A	A	X	I/NN
SpD z minerálních olejů	A	A	A	X	I/NN
dálniční kupóny	A	A	A	X	I/NN
mýto	A	A	A	X	I/NN
<b>A.2 Příjmy z privatizace</b>	X	(A)	X	X	I/N
<b>A.3 Přijaté dotace</b>	X	A	X	—	—
dotace ze SR z emisí st. dluhopisů D47	X	X	X	A	I
dotace ze SR na projekty EU (OPD)	X	(A)	(X)	A	I
dotace ze SR na ostatní projekty EU (KP/OPŽP/OPLZZ)	X	X	(X)	A	II/N
dotace ze SR na krytí deficitu	X	(A)	X	X	I/N
ostatní účelové dotace ze SR	X	(X)	(X)	A	I/N
<b>A.4 Úvěr EIB</b>	X	X	(X)	A	I

#### Legenda:

A	Ano	I	vazba na investiční výdaj
(A)	ano s výhradami	II/N	vazba spíše na investiční výdaj
X	Ne	N	vazba na neinvestiční výdaj
(X)	ne s výhradami	I/NN	vazba spíše na neinvestiční výdaj
—	nelze zhodnotit	I/N	možná vazba na investiční i neinvestiční výdaj

Zdroj: Autor

Z tabulky je zřejmé, že daňové příjmy jako jediné jsou čistou kombinací garance, fiskálního významu, stability a nevázanosti účelem. Z těchto důvodů jsou ze strany SFDI preferovaným zdrojem, který mu zajišťuje určitou míru autonomie a nezávislosti na státním rozpočtu. Jsou také spíše využívány pro krytí neinvestičních výdajů, což souvisí zejména se skutečností, že naopak evropské zdroje a většina dotací ze SR jsou vázané na aktivity investiční. Ostatní příjmy jsou již státem negarantované.

Pro rozhodnutí o fiskálním významu jednotlivých položek byly sledovány dva parametry. Za prvé souhrnná výše daného příjmu za období let 2001–2013, kdy hraniční



částkou bylo stanoveno 35 mld. Kč, a dále počet let, ve kterých příjem do rozpočtu SFDI plynul. Na základě těchto hledisek lze za fiskálně významné, mimo výše zmíněných daní, považovat pouze přijaté dotace ze SR jako celek. Při zaměření se na dílčí dotační tituly konstatujeme splnění první podmínky (suma příjmů 35 mld. Kč a více) pouze u privatizačních příjmů, dotací na projekty OPD a dotací na krytí deficitu, přičemž ale příjmy z privatizace „doběhly“ v roce 2011 a zbývající dvě kategorie figurovaly v rozpočtu SFDI naopak až od roku 2008, tzn. plynuly do rozpočtu méně než polovinu sledovaného období, tedy po 6 let. Ostatní účelové dotace (např. dotace ze SR na odstranění škod po povodních, opravy na dopravní infrastrukturu a opravy silnic I. třídy, křižovatky Mikulov, sesuv půdy) dosáhly výše „jen“ 30 mld. Kč, avšak součástí hospodaření SFDI jsou již od roku 2004, proto do určité míry jsou fiskálně významné též. Zbývající příjmy (příjmy z dluhopisového programu, dotace na ostatní programy EU, úvěr EIB) dle definovaných kritérií významné nejsou.

Co se týče prvku stability, lze říci, že kromě daňových příjmů jsou všechny příjmy de facto nestabilní. Stabilita je v určitém směru u dotací na projekty EU a souvisejícího čerpání úvěru EIB, jelikož v těchto případech záleží v první řadě na schopnosti čerpání. Při korektní přípravě a realizaci projektů lze tyto příjmy považovat za relativně stabilní, jistý příjem SFDI. V budoucích letech, po dobudování DI (zejména v síti TEN-T), však již nebude ČR v rámci tohoto programu ze strany EU podporována. Úvěr EIB se vyznačuje reálnou možností stabilního čerpání, nedochází k němu ovšem z hlediska času ani výše z důvodu jeho menší finanční výhodnosti (pokud je k dispozici výhodnější alternativa financování, SFDI, potažmo stát v zastoupení MF přistupuje k této levnější variantě). Nestandardní situace panuje u účelových dotací, které jsou často využívány při živelních katastrofách a jiných mimořádných událostech. Tyto dotace nepředstavují sice stabilní zdroj, ale v inkriminovaných okamžicích jsou téměř vždy poskytnuty (aspoň v nějaké výši), proto je lze považovat z určitého pohledu za relativně stabilní.

Poslední dva parametry jsou spolu úzce provázány, přičemž lze shrnout, že evropské zdroje jsou téměř výlučně vázány na investiční účely, kdežto u národních prostředků převažuje jejich neinvestiční užití. Daňové a privatizační příjmy spolu s dotací na krytí deficitu nejsou účelově vázány, přesto určitá nepřímo určená vazba na výdaj existuje u daňových příjmů ve smyslu výdajů na emisi a distribuci DK a nákladů mýtného systému.

## **2. FISKÁLNÍ, ALOKAČNÍ A REGULAČNÍ FUNKCE DAŇOVÝCH PŘÍJMŮ**

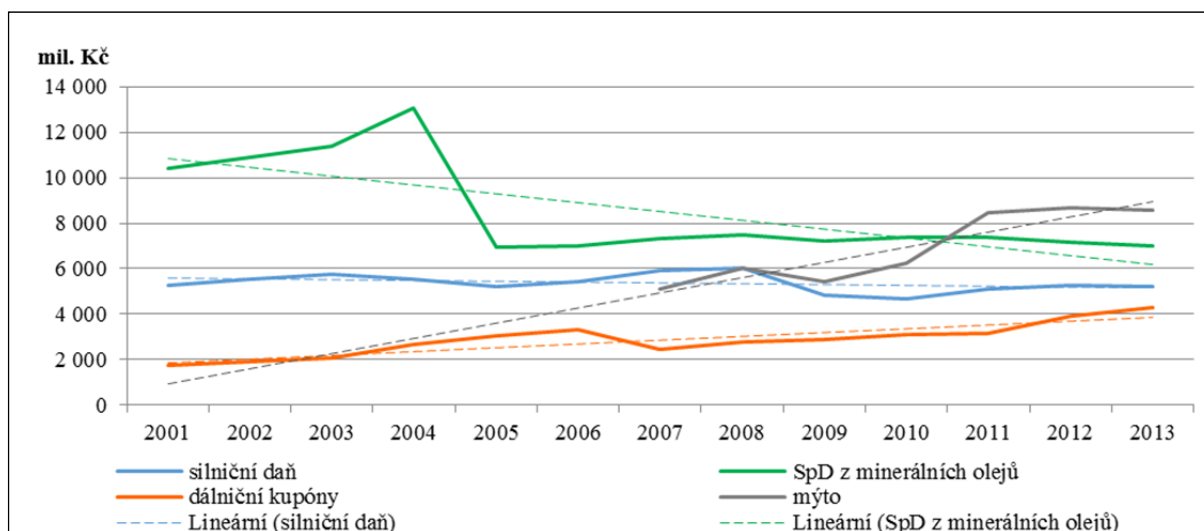
Na základě výše uvedeného je dále v práci pozornost zaměřena již konkrétně na problematiku daňových příjmů. Na tu lze nahlížet z více perspektiv. V zásadě se jedná o dva okruhy, z nichž prvním je analýza fiskálního rázu. Z tohoto pohledu je zkoumán faktický rozpočtový význam daní ve struktuře celkových příjmů SFDI, jejich očekávaný budoucí vývoj a dále úspěšnost predikcí. Odhad daňových příjmů ovlivňuje rozpočtování ostatních položek, což má negativní dopady zejména v případě jejich nadhodnocení, jelikož v takovém případě je následně nejčastěji současně ponížena dotace ze SR na krytí deficitu. Tento aspekt lze považovat za určité riziko nedostatku finančních prostředků v závěru roku, který by měl za následek pravděpodobné snížení běžných výdajů financovaných právě z národních zdrojů.

Společně s fiskální funkcí plní daně též funkce regulační, alokační a motivační. Proto je součástí práce také zhodnocení dopadu daní ve smyslu naplňování vytčených cílů v rámci nefiskálních záměrů.

## 2.1 Fiskální funkce

Daňové příjmy plynoucí do rozpočtu SFDI jsou příjmy garantovanými, proto je z logiky věci Fond preferuje před ostatními, nenárokovými zdroji. Důležitost a výhoda garance je z pohledu SFDI v rozšíření možností střednědobého a dlouhodobého plánování, jelikož rezort dopravy se vyznačuje obzvláště dlouholetým časovým horizontem jednotlivých akcí a projektů, a to v rámci přípravy, realizace i následné životnosti infrastrukturních staveb (která dále souvisí s výdaji na jejich opravy a údržbu). Pokud by Fond měl dodržovat zásadu „dobrého hospodáře“, musely by být připravovány a zahajovány pouze stavby, jejichž krytí by bylo jisté v průběhu celého investičního cyklu. Za současné situace, kdy velká část příjmů je nenároková a výše státních dotací je značně nestabilní a často diskutována až do samotného závěru procesu přípravy rozpočtu na daný rok, by tak reálná investiční činnost Fondu mohla být značně omezená. Vyšší garance příjmů by mohla přispět také ke stabilizaci, resp. potřebné míře růstu neinvestičních výdajů.

Absolutní vývoj daňových příjmů v souhrnném vyjádření byl diskutován v dřívější části práce. Relativní význam daní v rámci rozpočtu konstantně rostl od propadu v roce 2008, což ale nebylo způsobeno primárně nominálním růstem této příjmové kategorie, ale spíše poklesem celkových příjmů i jejich dalších složek. V posledních letech, od roku 2011, pracuje rozpočet s de facto konstantní výší daňových příjmů, pohybující se v rozmezí 24–25 mld. Kč. Vývoj jednotlivých daňových položek je ilustrován grafem níže, přičemž data jsou proložena lineárními trendovými funkcemi.



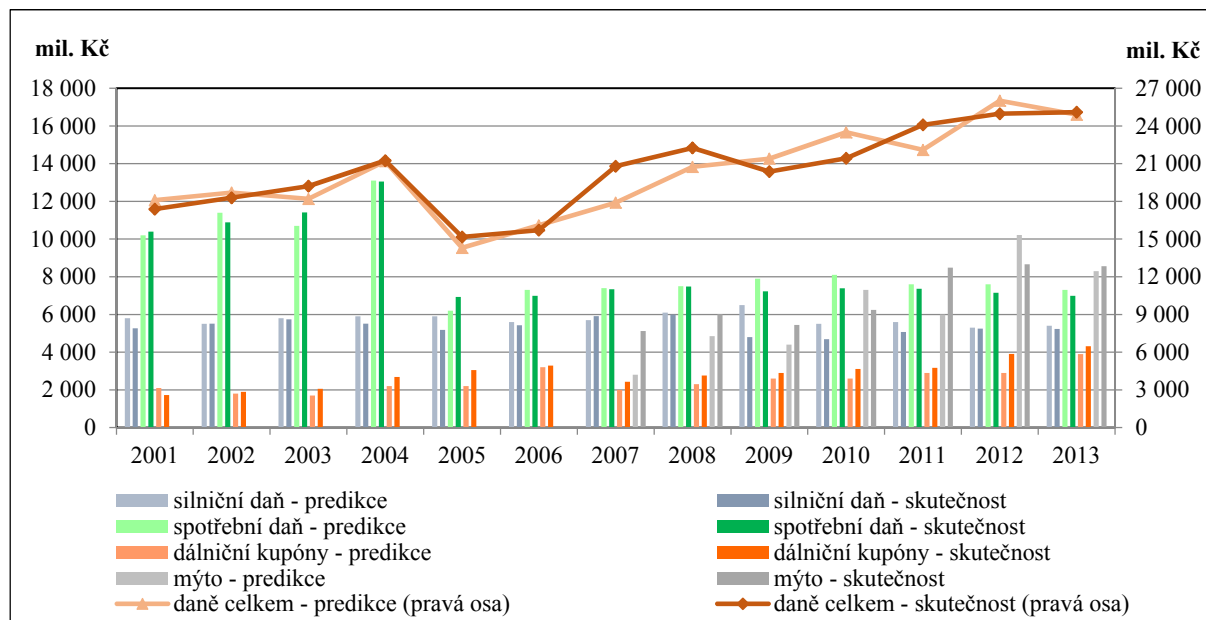
Zdroj: Autor dle (2)

Obr. 2 - Vývoj a trend jednotlivých daňových příjmů SFDI v letech 2001 až 2013

Dle grafu zaujímá nejvýznamnější místo v systému zdanění silniční dopravy mýto, a to již čtvrtý rok po jeho zavedení v roce 2007. Pokud však vezmeme v potaz, že se nejedná ve skutečnosti o výnosy, ale o příjmy z mýtného systému (přestože SFDI tuto položku účtuje

jako „kapitálové výnosy – výnosy z mýtného“), představuje pak mýto přibližně stejný příspěvek do rozpočtu SFDI jako silniční daň. Průměrná roční výše výnosů ze silniční daně za léta 2007–2013 činí 5,28 mld. Kč, v případě hrubého zisku mýta (výnos, předepsané mýtné, mínus splátky dodávky a následných provozních služeb) dosahuje tato částka výše 4,96 mld. Kč (9).

Při hodnocení trendů je užitečné zohlednit mimo jiné i rozdíl mezi plánovanými a realizovanými výnosy, resp. porovnat údaje rozpočtu schváleného a skutečného. Úspěšnost predikcí znázorňuje obrázek 3. Pozorujeme, že v případě příjmů spíše s klesající tendencí v průběhu sledovaného období (silniční daň a SpD z minerálních olejů) vláda predikovala častěji vyšší inkaso, než jaké bylo následně skutečně dosaženo, od roku 2008 je pak nadhodnocování pravidelně pozorovaným jevem. Lze tedy konstatovat snahu tvůrců rozpočtu, resp. tvůrců fiskální, potažmo daňové politiky o zvýšení předmětných daňových výnosů, která však prozatím není spojena s příliš velkými úspěchy. Negativní vývoj zaznamenává zejména druhá z uvedených daní, což je o to zářející, že v případě motorového benzínu je poptávka po této komoditě výrazně neelastická a v případě motorové nafty je na druhou stranu velký prostor pro zvýšení výnosu formou mezinárodní konkurence. S ohledem na pozorovaný vývoj se tak nabízí závěr, že současné nastavení sazeb ze SpD z minerálních olejů není optimální. K potvrzení daného tvrzení a případnému doporučení optimální sazby by však musela být tato problematika dále rozpracována, což není cílem tohoto příspěvku. Součástí obhajoby současného nastavení systému SpD může být zdůraznění jejich nefiskálních funkcí, to ale s ohledem na data, jasně dokazující fiskální záměry, nepovažuji za důvodné.



Zdroj: Autor dle (2)

Obr. 3 - Vývoj a trend jednotlivých daňových příjmů SFDI v letech 2001 až 2013

Dálniční kupóny jsou naopak podhodnocovány (nahodnoceny byly pouze v roce 2001, a to o 375 mil. Kč) a v posledních letech se staly významným a stabilním zdrojem SFDI. Co se týče mýta, to je ze všech „daní“ predikované nejhůře. Průměrná roční odchylka predikce a skutečnosti, při nerozlišování situací podhodnocení a nadhodnocení, je v případě mýta

29,23 %, přičemž stejným způsobem jsou výnosy z dálničních kupónů odhadovány s 18,07% odchylkou, silniční daň s 7,06% odchylkou a spotřební daň dosahuje průměrně nejnižší odchylky ve výši 4,7 %. Vzhledem k výši jeho předepsání je aktuální diskuze o rozšíření mýtného systému i na silnice nižších tříd, analýza obsahující vyčíslení nákladů jednotlivých variant rozsahu zpoplatnění však doposud nebyla vypracována. S ohledem na výši provozních nákladů, která by po zahrnutí větší části silniční sítě zvýšila celkovou nákladovost systému, nelze považovat zapojení dalších pozemních komunikací za příliš výnosné. Minimálně extrémní podoba rozšíření placení mýta na celou síť silniční DI by byla s největší pravděpodobností kontraproduktivní.

## 2.2 Alokační a regulační funkce

Mezi základní funkce veřejných financí řadí odborná literatura, např. (16), funkce alokační, (re)distribuční a stabilizační. V případě veřejných příjmů daní a zpoplatňujících silniční dopravu je v rámci takto vymezených funkcí nejvýznamnější funkce alokační. Alokační funkce je spojena s existencí neefektivního trhu, kdy konkrétním cílem může být zabezpečení veřejných statků nebo internalizace negativních externalit. S daným úzce souvisí, resp. se do určité míry překrývá funkce regulační, jež má za cíl, v souladu se snahou o eliminaci negativních externalit, regulovat celkovou dopravu i její jednotlivé složky.

Dopravní infrastruktura generuje pozitivní a zároveň negativní externality, záleží na úhlu pohledu. Negativní efekty spojené s užíváním dopravní, zejména silniční sítě jsou zřejmé. Míra těchto efektů přitom závisí na typu dopravního prostředku, zejména na jeho hmotnosti, spotřebě a ekologičnosti. Snahy o snížení podílu dopravy více zatěžující DI i životní prostředí jsou promítnuty v konkrétní konstrukci předmětných daní formou diferenciací sazeb, kdy všechny výše zmíněné daně a poplatky lze více či méně považovat za ekonomicko-environmentální a regulační nástroje zdanění a zpoplatnění DI. Např. v rámci silniční daně jsou od platby osvobozena vozidla s největší povolenou hmotností méně než 12 tun, která mají elektrický nebo hybridní pohon, či jako palivo používají zkapalněný ropný plyn (LPG) nebo stlačený zemní plyn (CNG). Sazba daně dále závisí na počtu náprav, zdvihovém objemu motoru a datu registrace vozidla, přičemž logicky vozidla staršího data výroby a méně šetrná ke komunikacím i životnímu prostředí jsou zdaňována vyšší sazbou. Zákonná úprava SpD z minerálních olejů pracuje s daňovým zvýhodněním biopaliv ve formě částečného vrácení daně (v závislosti na obsahu biosložky). U sazby mýta je určující třída komunikace, fakticky ujetá vzdálenost vozidla, den a denní doba průjezdu, počet náprav i emisní třída. Z tohoto pohledu je v rámci mýtného, v porovnání s ostatními představenými nástroji zdanění dopravy, zohledněno nejvíce faktorů ovlivňujících stav DI i životního prostředí. Ve výsledku tak v případě mýtného pozorujeme nejtěsnější vazbu mezi cenou vyměřenou uživateli a náklady, které reálně svou činností způsobuje.

V souvislosti s dopravní infrastrukturou ovšem můžeme mluvit i o pozitivních externalitách a kladném dopadu na ekonomiku celkově. Weisbrod (17) definuje tři základní efekty investic do sektoru dopravy, přímé, nepřímé a indukované. Přímé se týkají sektoru dopravy, nepřímé sektorů subdodavatelských a vyvolané jsou spojeny se zvýšením následné spotřeby osob zaměstnaných v těchto sektorech. Benefitem vybudování kvalitní DI je také zlepšení dopravní dostupnosti, a to jak ve smyslu lepšího pohybu pracovní síly, tak i v rámci

běžného pohybu obyvatelstva, přičemž dochází k úspoře času i nákladů. Weisbrodův paper pojednává o veřejné dopravě, jím definované dopady lze však vztáhnout i na investice do dopravní infrastruktury obecně. Nelze opominout ani příspěvek ke zvýšení mezinárodní konkurenceschopnosti, kdy je evidován příliv zahraničních investorů, a zatraktivnění země z pohledu cestovního ruchu.

Výše zmíněná diferenciací sazeb a další nástroje využívané v rámci konstrukcí daní přispívají k urychlení obměny využívaných vozidel (klesá podíl starších typů, navíc dochází k substituci vozů se zážehovými motory těmi s motory vznětovými). Modernizace vozového parku má také druhý efekt, který pozitivně ovlivňuje konečný environmentální dopad, a to využívání motorů s nižší spotřebou. Ke snížení negativních externalit tak dochází i při zachování objemu dopravy. Cílem nastavení sazeb je ovšem i samotné snížení intenzity dopravy, což se objektivně příliš nedaří. Změna, resp. zvýšení sazby SpD z minerálních olejů v roce 2010 o 1 Kč (bezolovnatý benzin z 11,84 na 12,84 Kč/l, motorová nafta z 9,95 na 10,95 Kč/l) nesnížila objem dopravy na našem území. Tato skutečnost je statisticky potvrzena např. v (8). Je dodáváno, že ani počet nově registrovaných automobilů se nesnížil. Přesto dochází k negativnímu vývoji výnosu této daně, což s ohledem na neelastickou poptávku po benzínu značí ztrátu konkurenceschopnosti motorové nafty, kdy nákladní dopravci využívají české silniční sítě v de facto stejné míře, ale spotřební daň odvádí v rámci platby za čerpání v jiném státě. Z tohoto pohledu se nastavení spotřební daně mívá účinkem.

### **3. POLEMIKA NAD VYMEZENÍM A DIFERENCIACÍ DAŇOVÝCH PŘÍJMŮ**

Závěrem je polemizováno nad samotným smyslem a teoretickou správností diferenciací daňových příjmů využívaných v rezortu dopravy v podmínkách ČR (daň vs. poplatek, účelová vázanost vs. neúčelovost).

Pro dopravní daně (mezi „dopravní“ daně zpoplatňující uživatele DI teoreticky správně patří také DPH či daně z příjmu, jejich zahrnutí do analýzy je ovšem nad rámec práce a s ohledem na řešené téma navíc nejsou tyto daně nikterak významné) je typická jejich provázanost zdroje a výdajů. S ohledem na míru účelového vázání rozlišujeme poplatky a daně svěřené na straně jedné a daně sdílené na straně druhé. 100% výnos plyne do rozpočtu SFDI ze silniční daně a časového a výkonového zpoplatnění, tedy z daní, u nichž je zdroj jasně definován.

V této souvislosti je vhodné definovat daň a poplatek, např. (18). Daň je povinná, zákonem určená platba do veřejného rozpočtu, která je nenávratná. Dále je charakteristická svou neúčelovostí a neekvivalentností. Povinnost odvodu se buď opakuje v časových intervalech, nebo se jedná o daň nepravdělnou, vyměřenou pouze za určitých okolností. Oproti tomu poplatek je dobrovolný, ekvivalentní a účelový a vyjadřuje cenu za službu nebo zboží veřejného sektoru. Z pohledu teorie tak narážíme na samotný problém vymezení svěřených a sdílených daní, neboť v jejich případě dochází k navracení do rezortu dopravy, byť přesný účel takto získaných prostředků není direktivně stanoven. Můžeme tedy shrnout, že silniční daň i spotřební daň z minerálních olejů obsahují jisté prvky poplatků. Časové i výkonové zpoplatnění splňuje všechny body definice poplatku.

Silniční daň je druh přímé, majtkové daně, jež zahrnuje znaky daně z majetku i prvky zdanění užívání vozidla. Nezpochybnitelná identifikace zdroje příjmů z této daně a úzká vazba na sektor dopravy jsou důvody pro určení těchto výnosů v plné výši SFDI. V případě SpD z minerálních olejů lze také definovat zdroj, většina výnosů (cca 90 %) pochází ze sektoru dopravy od uživatelů silniční sítě (19). V situaci, kdy je zdroj známý, jsme si vědomi existence externalit a nutnosti navrácení prostředků do rezortu dopravy ve výši zajišťující minimálně obnovu této sítě, a kdy nalézáme u této daně mnohé znaky poplatku, je možné diskutovat vyšší podíl závazání výnosů i ze SpD z minerálních olejů. Mezi jednotlivými daňovými nástroji SFDI totiž nejsou objektivně velké rozdíly. To samé platí i v případě, pokud bychom teoreticky připustili, s ohledem na regulační funkci daní, kdy doprava představuje významný faktor ve věci znečištění životního prostředí, vázání určité části výnosů i směrem k této oblasti, popř. s výdaji zdravotnického charakteru. Opět narážíme na problém, proč je z pohledu určení daně přístupováno k těmto dvěma daním rozdílně.

Na daný problém se dá nahlížet i z druhé perspektivy. Tedy ne proč nejsou obě daně účelově vázány s dopravním sektorem, ale proč naopak nedochází k respektování principu univerzality příjmů a výdajů SR, což je nezbytnou podmínkou pro zabezpečení fiskální politiky (a ne jen rozpočtové), která umožňuje vhodně reagovat na aktuální fázi hospodářského cyklu. Druhou možností ale vzhledem ke skutečnosti, že Fond nedisponuje ani zdroji pro zajištění plné obnovy a údržby DI, nelze doporučit.

## ZÁVĚR

Analýza struktury příjmové strany rozpočtu SFDI a jejího vývoje od roku 2001 do současnosti prokázala jedinečnost daňových příjmů ve smyslu kombinace garance, stability, fiskálního významu a nevázanosti účelem. Jedná se tak o jediné čistě vlastní zdroje SFDI, které umožňují Fondu plánování financování v delším časovém horizontu, a jejichž maximalizace je proto dlouhodobým cílem Fondu.

Význam daňových příjmů roste v návaznosti na pozorovaný vývoj ostatních příjmových položek, kdy v průběhu analyzovaného období došlo ke znatelným změnám na příjmové straně rozpočtu, zejména co se týče její struktury. Společně s daňovými příjmy hospodařil Fond v jeho počátcích s výnosy z privatizačního procesu, ty však byly postupem let vyčerpány a k dobudování dopravní sítě začalo být využíváno finančních prostředků z programů EU a státních dotací. Čerpání evropských zdrojů je nicméně podmíněno jejich spolufinancováním ze strany státu, což klade vysoké nároky na národní zdroje. Daná situace vede v konečném důsledku k vyšší podpoře investic, resp. snížení neinvestičních výdajů, které jsou financovány ve velké míře právě národními zdroji neúčelového charakteru.

V rámci bilancování fiskální, alokační a regulační funkce daní bylo zjištěno, že i přes určitý environmentální rozměr je možné za stěžejní cíl daňových nástrojů považovat zvýšení daňového inkasa. Toho je možné dosáhnout např. optimalizací sazeb a celkového nastavení jednotlivých daní. Tímto tématem se článek blíže nezabýval, což naskýtá nemalý prostor pro další vědecké zkoumání, které by mohlo zahrnovat i porovnání se zahraničím, tedy jakým způsobem přistupují ostatní státy ke zdaňování silniční dopravy.

Druhou variantou je zvýšení podílu SFDI na výnosu z celostátního výběru SpD z minerálních olejů, což autorka na základě výstupů článku doporučuje jako možné a vhodné opatření ke zvýšení disponibilních stabilních zdrojů pro resort dopravy. Jednat by se přitom mělo o zajištění prostředků alespoň ve výši zajišťující obnovu, údržbu a opravu stávající dopravní sítě. Podporou pro tento argument je také dílčí závěr práce vypovídající o tom, že rozdíl mezi daňovými příjmy spravovanými SFDI není velkého rozdílu, jelikož ve všech případech je jako majoritní zdroj výnosu identifikován sektor dopravy, a proto zde neexistuje relevantní důvod pro sdílenou formu v případě daně jedné a pro svěřenou formu daně druhé.

Při respektování určité fiskální funkce státu, kdy daně celkově by měly podléhat principu univerzálnosti, je možným kompromisním řešením limitované zavázání podílu na jistý cíl, resp. cílový stav, např. dobudování sítě TEN-T nebo zavázání se na určité časové období. Růst daňových příjmů by navíc měl dvojí pozitivní efekt, jelikož by znamenal i vyšší potenciál pro využití dluhových nástrojů, u kterých je při rozhodování o jejich poskytnutí či neposkytnutí určující míra garance příjmů v budoucnu. Tímto způsobem, tedy za kombinace vlastních a úvěrových zdrojů, je financována DI např. v Rakousku.

Autorka si je vědoma skutečnosti, že v celkovém kontextu zkoumané problematiky je neoddělitelným aspektem výdajová strana rozpočtu, jež implicitně ovlivňuje samotnou míru potřeby zdrojů. Neefektivita, neúčelovost a ne hospodárnost výdajů plynoucích do DI logicky zvyšuje nákladovost financování DI, proto pro komplexní zhodnocení hospodaření SFDI by bylo nutné podrobit analýze také tuto oblast, zejména úroveň čerpání z programů EU, přípravu a realizaci projektů včetně hodnocení projektových dokumentací, finanční náročnost jednotlivých dopravních staveb. V rámci tohoto článku dané nebylo předmětem výzkumu, nicméně tato otázka bude řešena v navazujících studiích, kdy k adekvátnímu zhodnocení bude mimo jiné využito souvisejících ekonomických teorií, jako např. teorie dobývání renty, zájmových skupin či celkově teorie vládních selhání. Z tohoto pohledu by bylo žádoucí podrobit detailnějšímu rozboru také příjmovou stranu rozpočtu, a to zejména ve spojitosti s využitím výnosů z privatizace.

## POUŽITÁ LITERATURA

- (1) *Zákon č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury a o změně zákona č. 171/1991 Sb., o působnosti orgánů České republiky ve věcech převodů majetku státu na jiné osoby a o Fondu národního majetku České republiky, ve znění pozdějších předpisů (zákon o SFDI).*
- (2) STÁTNÍ FOND DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY. *Výroční zprávy o činnosti a účetní závěrky Státního fondu dopravní infrastruktury, 2001 až 2013.*
- (3) STÁTNÍ FOND DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY. *Rozpočet Státního fondu dopravní infrastruktury na rok 2014 a střednědobý výhled na roky 2015 a 2016, 2013.*
- (4) STÁTNÍ FOND DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY. *Rozpočet Státního fondu dopravní infrastruktury na rok 2015 a střednědobý výhled na roky 2016 a 2017, 2014.*
- (5) *Zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční, ve znění pozdějších předpisů.*

- (6) *Zákon č. 243/2000 Sb., o rozpočtovém určení výnosu některých daní územním samosprávným celkům a některým státním fondům, ve znění pozdějších předpisů (zákon o rozpočtovém určení daní).*
- (7) *Zákon č. 353/2003 Sb., o spotřebních daních, ve znění pozdějších předpisů.*
- (8) ŠEVČÍK, M., ROD, A. *Spotřební daň z pohonných hmot v české republice – Když více znamená méně*, Praha: Oeconomica, 2010. ISBN: 978-80-245-1739-1.
- (9) PRACOVNÍ SKUPINA ELEKTRONICKÉ MÝTNÉ. *Jak velký je hrubý zisk generovaný mýtným systémem?* [online]. 2014 [citace 2014-08-16]. Dostupné z: <<http://www.elektronickemytne.cz/jak-velkyje-hruby-zisk-generovany-mytным-systemem/2014>>.
- (10) *Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.*
- (11) *Směrnice Rady 92/82/EHS ze dne 19. října 1992 o sblížení sazeb spotřebních daní z minerálních olejů.*
- (12) *Směrnice Rady 2003/96/ES ze dne 27. října 2003, kterou se mění struktura rámcových předpisů Společenství o zdanění energetických produktů a elektřiny.*
- (13) *Směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES ze dne 17. června 1999 o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly.*
- (14) DELOITTE ADVISORY s.r.o. *Dodavatel analýzy systému financování dopravní infrastruktury: Fáze 1: Analýza systému dopravní infrastruktury* [online]. 2010 [citace 2015-02-01]. Dostupné z: <[http://www.sps.cz/RDS/\\_PDFDoc/ASDI.pdf](http://www.sps.cz/RDS/_PDFDoc/ASDI.pdf)>.
- (15) *Zákon č. 220/2003 Sb., o státním dluhopisovém programu na úhradu výdajů spojených s výstavbou dálnice D47.*
- (16) MUSGRAVE, R. A., MUSGRAVEOVÁ, P. B. *Veřejné finance v teorii a praxi*. Praha: Management Press, 1994. ISBN 80-85603-76-4.
- (17) WEISBROD, G. *Economic impact of public transportation investment* [online]. Boston, USA: American Public Transport Association, 2009 [cit. 2014-07-21]. Dostupné z: <[http://www.apta.com/resources/reportsandpublications/Documents/economic\\_impact\\_of\\_public\\_transportation\\_investment.pdf](http://www.apta.com/resources/reportsandpublications/Documents/economic_impact_of_public_transportation_investment.pdf)>.
- (18) KUBÁTOVÁ, K. *Daňová teorie a politika*. 5. vydání, Praha: Wolters Kluwer ČR, 2010. ISBN 978-80-7357-574-8.
- (19) EUROSTAT. *Energy Statistics – quantities (annual data) – Supply, transformation, consumption* [online]. 2014 [cit. 2014-07-25]. Dostupné z: <<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/energy/data/database>>.



**PŘÍLOHA**

***Minerální oleje podléhající zdanění ve smyslu zákona č. 353/2003 Sb., o spotřebních daních, ve znění pozdějších předpisů (sazby platné od 1. 1. 2010)***

<b>Kód nomenklatury</b>	<b>Jednotlivé skupiny minerálních olejů</b>	<b>Sazba daně</b>
<b>2710</b>	motorové benziny, ostatní benziny a letecké pohonné hmoty benzinového typu podle § 45 odst. 1 písm. a) s obsahem olova do 0,013 g/l včetně	12 840 Kč/1000 l
	motorové benziny, ostatní benziny a letecké pohonné hmoty benzinového typu podle § 45 odst. 1 písm. a) s obsahem olova nad 0,013 g/l	13 710 Kč/1000 l
	střední oleje a těžké plynové oleje podle § 45 odst. 1 písm. b)	10 950 Kč/1000 l
	těžké topné oleje podle § 45 odst. 1 písm. c)	472 Kč/t
	odpadní oleje podle § 45 odst. 1 písm. d)	660 Kč/1 000 l
<b>2711</b>	zkapalněné ropné plyny podle § 45 odst. 1 písm. e)	3 933 Kč/t
	zkapalněné ropné plyny podle § 45 odst. 1 písm. f)	0 Kč/t
	zkapalněné ropné plyny podle § 45 odst. 1 písm. g)	1 290 Kč/t

Zdroj: Zákon č. 353/2003 Sb., o spotřebních daních, ve znění pozdějších předpisů, § 48