Univerzita Pardubice

Fakulta ekonomicko-správní

Daňová motivace podniků k ekologickému chování ve vybraných zemích EU

Vít Jedlička

Bakalářská práce
2014

Univerzita Pardubice
Fakulta ekonomicko-správní
Akademický rok: **2013/2014**

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení:	**Vít Jedlička**
Osobní číslo:	**E11073**
Studijní program:	**B6208 Ekonomika a management**
Studijní obor:	**Ekonomika a provoz podniku**
Název tématu:	**Daňová motivace podniků k ekologickému chování ve vybraných zemích EU**
Zadávající katedra:	**Ústav podnikové ekonomiky a managementu**

Zásady pro vypracování:

Cílem práce bude komparace ekologických aspektů zdanění osobních automobilů ve vybraných státech EU.

Zásady:
- Daně a jejich funkce.
- Ekologické daně.
- Situace ve vybraných zemích.
- Případová studie: osobní automobily.

Rozsah grafických prací:

Rozsah pracovní zprávy:

Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam odborné literatury:

KUBÁTOVÁ, K. Daňová teorie a politika. 1. vyd. Praha: Eurolex Bohemia, 2000. 225 s. ISBN 80-902752-2-2.
LÁCHOVÁ, L. Daňové systémy v globálním světě. 1. vyd. Praha: ASPI, 2007. 272 s. ISBN 978-80-7357-320-1.
NERUDOVÁ, D. Harmonizace daňových systémů zemí Evropské unie. 1. vyd. Praha: ASPI,a.s. 2005. 236 s. ISBN 80-7357-142-0.
SVÁTKOVÁ, S. Spotřební a ekologické daně v České republice. 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2009. 300 s. ISBN 978-80-7357-443-7.

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. František Sejkora**
Ústav podnikové ekonomiky a managementu

Datum zadání bakalářské práce: **1. října 2013**
Termín odevzdání bakalářské práce: **30. dubna 2014**

doc. Ing. Renáta Myšková, Ph.D.
děkanka

L.S.

doc. Ing. Marcela Kožená, Ph.D.
vedoucí ústavu

V Pardubicích dne 1. října 2013

PROHLÁŠENÍ

Prohlašuji, že jsem tuto práci vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích dne 30. 04. 2014 Vít Jedlička

PODĚKOVÁNÍ:

Tímto bych rád poděkovala svému vedoucímu práce Ing. Františku Sejkorovi za jeho odbornou pomoc, cenné rady a poskytnuté materiály, které mi pomohly při zpracování bakalářské práce.

ANOTACE

Tato práce se zabývá problematikou ekologického zdanění automobilů v EU. V první části jsou daně obecně charakterizovány. Dále je pak rozebrána legislativní situace zkoumané problematiky ve vybraných zemích EU. Následně jsou pak zjištěné poznatky použity pro zpracování komparativní případové studie nákupu osobních automobilů a zjištění dopadů příslušné legislativy.

KLÍČOVÁ SLOVA

Ekologická daň, daňová motivace, zdanění automobilů, komparace, případová studie

TITLE

Tax Motivation of Companies to Ecological Behavior in Chosen EU Countries

ANNOTATION

This bachelor thesis deals with the topic of environmental taxation of cars in the EU. In the first part there is a general characterization of taxes, followed by the analysis of legislative situation of this topic in chosen countries of the EU. Found facts were used for comparative case study of purchase of cars and discovery of impact of related legislation.

KEYWORDS

Environmental tax, tax motivation, taxation of cars, comparation, case study

OBSAH

ÚVOD **12**
1 DANĚ **14**
1.1 FUNKCE DANÍ 14
1.2 KLASIFIKACE DANÍ 16
1.3 KLASIFIKACE DANÍ PODLE OECD 20
2 EKOLOGICKÉ DANĚ **22**
2.1 HARMONIZACE EKOLOGICKÝCH DANÍ V EU 24
2.2 EKOLOGICKÁ PROBLEMATIKA V OBLASTI AUTOMOBILŮ 24
3 PRÁVNÍ ÚPRAVA VE VYBRANÝCH STÁTECH **27**
3.1 RAKOUSKO 27
3.1.1 Právní úprava do 28. 2. 2014 27
3.1.2 Situace od 1. 3. 2014 29
3.2 ČESKÁ REPUBLIKA 30
3.3 IRSKÁ REPUBLIKA 30
3.3.1 Vehicle Registration Tax 31
3.3.2 Motor Tax 34
4 KOMPARACE ZDANĚNÍ NÁKUPU VOZŮ VE VYBRANÝCH STÁTECH **36**
4.1 NÁKUP ELEKTROMOBILU 36
4.1.1 Nákup v Rakousku 37
4.1.2 Nákup v ČR 37
4.1.3 Nákup v Irsku 37
4.2 NÁKUP HYBRIDNÍHO VOZU 37
4.2.1 Nákup v Rakousku 38
4.2.2 Nákup v ČR 39
4.2.3 Nákup v Irsku 39
4.2.4 Komparace zdanění nákupu ve vybraných státech 40
4.3 NÁKUP VOZU ŠKODA OCTAVIA 1,2 TSI 40
4.3.1 Nákup v Rakousku 41
4.3.2 Nákup v ČR 42
4.3.3 Nákup v Irsku 43
4.3.4 Komparace zdanění nákupu ve vybraných státech 43
4.4 NÁKUP VOZU AUDI A6 3,0 TDI QUATTRO S TRONIC 44
4.4.1 Nákup v Rakousku 44
4.4.2 Nákup v ČR 45

4.4.3 Nákup v Irsku ... 46
4.4.4 Komparace zdanění nákupu ve vybraných státech ... 46
4.5 NÁKUP VOZU VOLVO XC90 D5 AWD ... 47
4.5.1 Nákup v Rakousku ... 47
4.5.2 Nákup v ČR ... 48
4.5.3 Nákup v Irsku ... 49
4.5.4 Komparace zdanění nákupu ve vybraných státech ... 49
4.6 NÁKUP REPREZENTATIVNÍHO VOZU ... 49
4.6.1 Nákup v Rakousku ... 50
4.6.2 Nákup v ČR ... 52
4.6.3 Nákup v Irsku ... 53
4.6.4 Komparace zdanění nákupu ve vybraných státech ... 53
5 SOUHRNNÉ POROVNÁNÍ STÁTŮ ... 54
ZÁVĚR ... 56
SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ ... 58

Seznam tabulek

Tabulka 1: Sazby VRT 31

Tabulka 2: Slevy na VRT pro hybridy 33

Tabulka 3: Slevy na VRT pro plug-in hybridy 34

Tabulka 4: Sazby Motor Tax 35

Tabulka 5: Specifikace vozu Nissan Leaf 36

Tabulka 6: Specifikace vozu Toyota Prius 38

Tabulka 7: Nákup vozu Toyota Prius v Rakousku 38

Tabulka 8: Nákup vozu Toyota Prius v Rakousku před 1. 3. 2014 38

Tabulka 10: Nákup vozu Toyota Prius v České republice 39

Tabulka 9: Nákup vozu Toyota Prius v Irsku 39

Tabulka 11: Specifikace vozu Škoda Octavia 1,2 TSI 40

Tabulka 12: Nákup vozu Škoda Octavia 1,2 TSI v Rakousku 41

Tabulka 13: Nákup vozu Škoda Octavia 1,2 TSI v Rakousku před 1. 3. 2014 41

Tabulka 14: Nákup vozu Škoda Octavia 1,2 TSI v ČR 42

Tabulka 15: Nákup vozu Škoda Octavia 1,2 TSI v Irsku 43

Tabulka 16: Specifikace vozu Audi A6 3,0 TDI quattro S tronic 44

Tabulka 17: Nákup vozu Audi A6 3,0 TDI quattro S tronic v Rakousku nyní 44

Tabulka 18: Nákup vozu Audi A6 3,0 TDI quattro S tronic v Rakousku před 1. 3. 2014 44

Tabulka 19: Nákup vozu Audi A6 3,0 TDI quattro S tronic v ČR 45

Tabulka 20: Nákup vozu Audi A6 3,0 TDI quattro S tronic v Irsku 46

Tabulka 21: Specifikace vozu Volvo XC90 D5 AWD 47

Tabulka 22: Nákup vozu Volvo XC90 D5 AWD v Rakousku nyní 47

Tabulka 23: Nákup vozu Volvo XC90 D5 AWD v Rakousku před 1. 3. 2014 47

Tabulka 24: Nákup vozu Volvo XC90 D5 AWD v ČR 48

Tabulka 25: Nákup vozu Volvo XC90 D5 AWD v Irsku 49

Tabulka 26: Specifikace vozu Audi A8 L W12 50

Tabulka 27: Nákup vozu Audi A8 L W12 v Rakousku nyní 50

Tabulka 28: Nákup vozu Audi A8 L W12 v Rakousku před 1. 3. 2014 51

Tabulka 29: Nákup vozu Audi A8 L W12 v ČR 52

Tabulka 30: Nákup vozu Audi A8 L W12 v Irsku 53

Seznam grafů

Graf 1: Struktura ceny vozu Toyota Prius ve vybraných státech 40

Graf 2: Struktura ceny vozu Škoda Octavia 1,2 TSI v Rakousku před a po změnách 42

Graf 3: Struktura ceny vozu Škoda Octavia 1,2 TSI ve vybraných státech 43

Graf 4: Struktura ceny vozu Audi A6 3,0 TDI quattro S tronic Rakousku před a po změnách 45

Graf 5: Struktura ceny vozu Audi A6 3,0 TDI quattro S tronic ve vybraných státech 46

Graf 6: Struktura ceny vozu Volvo XC90 D5 AWD v Rakousku před a po změnách 48

Graf 7: Struktura ceny vozu Volvo XC90 D5 AWD ve vybraných státech 49

Graf 8: Struktura ceny vozu Audi A8 L W12 v Rakousku před a po změnách 52

Graf 9: Struktura ceny vozu Audi A8 L W12 ve vybraných státech 53

Graf 10: Výše registrační daně v závislosti na výši emisí vybraných vozů 54

Graf 11: Vývoj průměrných emisí CO_2 na ujetý kilometr u nově registrovaných osobních automobilů ve vybraných státech 55

Seznam zkratek a značek

CNG	Stlačený zemní plyn
CO_2	Oxid uhličitý
ČR	Česká republika
DIČ	Daňové identifikační číslo
DPH	Daň z přidané hodnoty
E85	Ethanol 85
EU	Evropská unie
IČ	Identifikační číslo
LPG	Zkapalněný ropný plyn
NoVA	Normverbrauchsabgabe (odvod podle normy spotřeby)
NO_x	Oxidy dusíku
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development (Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj)
USA	Spojené státy americké
VRT	Vehicle Registration Tax (Registrační daň motorových vozidel)
VW	Volkswagen

ÚVOD

V poslední době se stále více diskutuje o tématech týkajících se životního prostředí. Vzniká velké množství různých subjektů (např. politické strany, hnutí, organizace,…), které na ekologických záměrech stavějí svou činnost a v různých oblastech života lidí a pochopitelně i podniků se snaží aplikovat šetrný přístup k životnímu prostředí. Někdy je tato snaha ale na úkor výsledku, protože extrémní ekologové mají tendence, které už nejsou slučitelné se současnou úrovní ekonomiky.

Velké podniky v posledních letech často budují svou image právě na ekologickém přístupu. Je to z toho důvodu, že byť většina zákazníků rozhodně nejsou zarytí ekologové, tak samozřejmě podobný přístup ocení a nenajde se mnoho lidí, kteří by podobný postoj odsoudili. A také proto se podnikům vyplatí zavádět technologie, které jsou šetrné k životnímu prostředí. Kromě samotné výroby, kde jsou podniky k ekologickému chování zavázány i právními předpisy, se velké podniky někdy například uchýlí k obměně vozového parku ve prospěch ekologických automobilů. Opět jde o výraznou reklamu v tomto směru, protože polepené firemní vozy křižující celou republikou jsou neustále na očích.

Na straně druhé je také spousta malých podniků a živnostníků, které s velkými podniky spojuje potřeba vozového parku, byť třeba obsahující jenom jeden automobil. Rozsáhlé subjekty můžou například právě ekologický vozový park využít jako účinnou reklamu, nicméně otázkou zůstává, zda si za pochopitelně dražší ekologickou technologii (například hybridní) připlatí i drobný podnikatel. Předpoklad je takový, že takový vůz přinese úsporu na palivu, nicméně cenový rozdíl bývá často velmi velký a návratnost nejistá. A proto se členské státy EU (nicméně i jiné státy; například i jednotlivé státy USA provozují podobnou politiku) rozhodly přímo či nepřímo nákup takovýchto automobilů zvýhodnit.

Přímá podpora znamená, že se snaží státní orgány daňově nákup ekologického automobilu zvýhodnit nebo sankciovat nákup starého, který znečišťuje ovzduší ve větší míře. Taková podpora je pro kupujícího přímo viditelná již při nákupu a má být pro něj (vyjma skalních ekologů) hlavní motivací ke koupi úspornějšího (respektive ekologičtějšího) vozu. Nicméně toto přímé zvýhodnění už nezohledňuje ujeté kilometry (tedy reálnou spotřebu paliva a vypouštěné emise) při provozu automobilu.

Nepřímo pak státy nákup ekologického vozu stimulují především výší spotřební daně na benzin či naftu, kde vysoká cena paliv může přimět podniky i občany kupovat automobil úspornější, a tedy s menšími emisemi. Nicméně pro obyvatele daného státu je rozhodování

dle tohoto kritéria značně komplikované, protože spoléhat na to, že za pět let nebude situace značně odlišná, nejde.

Systém přímého zvýhodnění je tedy lepší z pohledu zákazníka, protože v ten daný moment přesně ví, kolik ušetřil. Naopak pro stát je atraktivnější varianta většího důrazu na výši spotřební daně u paliv, protože spotřebované palivo přímo odráží výši vyprodukovaných emisí. Nicméně nic nevylučuje i fungování obou principů v jednom státě vedle sebe.

Úvodní kapitola práce se týká daňové problematiky obecně a zabývá se vymezením a charakteristikou daní všech druhů. Druhá kapitola nastiňuje problematiku ekologických daní.

Ve třetí kapitole je souhrnně pojednáno o právních úpravách vybraných států týkajících se řešené problematiky. V další části pak následuje případová studie týkající se nákupu automobilů v příslušných státech. Poslední kapitola pak souhrnně komparuje přístup jednotlivých států k dané problematice a následně také efekty příslušných přístupů.

Cílem práce je komparace ekologických aspektů zdanění osobních automobilů ve vybraných státech EU, neboť toto zdanění může ovlivňovat nákupní preference podnikatelů. K vybraným státům patří Česká republika, Rakousko a Irsko. Tato komparace bude spočívat v tom, že budou porovnávány jednotlivé právní úpravy v rámci případových studií nákupu osobních automobilů. Výsledkem této komparace bude zjištění, jakým způsobem v jednotlivých státech k problematice ekologického zdanění nákupu automobilů přistupují, z čehož také vyplývá ověření institutu daňové motivace na základě chování kupujících v jednotlivých státech.

1 DANĚ

Tato práce se zabývá hlavně daňovou problematikou, a tak následuje teoretické vymezení daně obecně. Daně jsou staré jako státy (v minulosti možná i obce/osady) samotné. Stát musí svou činnost nějakým způsobem financovat. *„Pokud bude existovat jakýkoliv stát, bude potřebovat ke svému fungování určité finanční prostředky.“* [27, str. 1]

„Daň je definována jako povinná, nenávratná, zákonem určená platba do veřejného rozpočtu.“ [15, str. 13] Povinnost platby znamená, že každý (občané i subjekty), kdo je zákonem určený, musí daň zaplatit. Nenávratná platba označuje fakt, že z titulu platby daně neplyne poplatníkovi nárok na žádnou protislužbu ze strany příjemce daně. Tato platba (daň) je vždy definována zákonem s bližším určením podmínek placení určité daně. A daně míří do veřejných rozpočtů různých samosprávních celků a pomocí daní jsou financovány veřejné služby a další aktivity těchto veřejných subjektů.

„Je to platba neúčelová a neekvivalentní.“ [15, str. 13] Neúčelová je proto, že konkrétní daňová platba není použita na jeden konkrétní účel, daň plní veřejné rozpočty, ze kterých pak veřejná správa vydává peníze na různé oblasti. Neekvivalentní se pak označuje z toho důvodu, že ten, kdo daň zaplatí, tím nezískává právo na protihodnotu ve stejné částce. To by totiž popíralo některé funkce daní, které budou zmíněny v dalším textu.

Některé daně jsou charakteristické svou periodičností (daně z příjmů), jiné jsou jednorázové a ke zdanění dojde pouze za určitých podmínek (daň dědická).

Vzhledem k problematice životního prostředí je potřeba zmínit také poplatky, které se objevují v této oblasti rovněž velmi často. *„Poplatek je peněžním ekvivalentem za služby poskytované veřejným sektorem. Jako takový je účelový, dobrovolný, nepravidelný a nenávratný.“* [15, str. 14]

1.1 Funkce daní

Zavedení daní ve státech pochopitelně není věc samoúčelná, ale má nějaký důvod, proč je praktikováno. V daňové teorii se rozlišují tyto základní funkce daní:

Funkce alokační – *„uplatňuje se tehdy, když trh projevuje neefektivnost v alokaci zdrojů“* [15, str. 16] Tato funkce *„řeší problematiku investování umísťování vládních výdajů a optimálního rozdělení mezi veřejnou a soukromou spotřebu.“* [27, str. 13] Pokud tedy trh nedosahuje v některých oblastech dostatečné efektivity, lze pomocí daní alokovat zdroje efektivnějším způsobem. Lze sem tedy zařadit existenci veřejných statků a služeb. Trh

samotný totiž selhává v oblasti bezpečnosti státu či dopravy. Například veškeré bezpečnostní složky jsou financovány právě ze státního rozpočtu (tedy z daní), protože právě bezpečnost důležitá pro občany, podniky i samotný trh. Nicméně dostatečně efektivní není trh ani v oblasti školství nebo zdravotnictví. A právě v oblasti školství, pokud se vychází z faktu rovného přístupu ke vzdělání pro všechny, stát zasáhne a financuje státní či veřejné školy v zájmu co nejširších možností vzdělání bez rozdílu.

Funkce redistribuční – *„veřejné finance (daně) mají za úkol přesunout část důchodů a bohatství směrem od bohatších jedinců k chudším.“* [15, str. 16] Pokud by stát pomocí daní nezasáhl, tak by vývoj rozložení bohatství směřoval k velkým rozdílům mezi obyvateli chudými (v hmotné nouzi) a obyvateli naopak velmi bohatými. Takováto situace by pak mohla vést i k nepokojům v zemi a občanské válce, protože chudých by bylo velmi velké množství a v dané situaci by „neměli co ztratit“. Typickým příkladem jsou samozřejmě sociální dávky, kdy jsou ze státního rozpočtu vypláceny finanční prostředky lidem v nouzi. S touto funkcí potom také souvisí možnost použití tzv. progresivního zdanění, při kterém pak lidé s vyššími příjmy mají vyšší sazbu zdanění. Částečně tato funkce je spjata i s financováním školství, protože v České republice je ke vzdělání rovný přístup, a tak opět jde o situaci, kdy „relativně bohatší“ lidé přispívají na vzdělání i těch ostatních.

Funkce stabilizační – *„zmírňování cyklických výkyvů v ekonomice v zájmu zajištění dostatečné zaměstnanosti a cenové stability.“* [15, str. 16] Nicméně právě naplnění této funkce daní je rozporuplné. Dle keynesiánské teorie je tato funkce naplněna a právě pomocí daní respektive následných vládních výdajů stát může efektivně ovlivňovat poptávku a tím i ekonomiku. [srov. 27, str. 13] Naopak neoklasické teorie jsou k této funkci zdrženlivější a *„odmítají (ať již částečně, či zcela zásadně) význam daní jako prostředku využitelného k makroekonomické regulaci.“* [27, str. 14]

Funkce fiskální – znamená *„získávání finančních prostředků do veřejných rozpočtů.“* [15, str. 17] Tato funkce logicky vychází z funkcí předchozích, protože aby stát mohl tyto funkce daní plnit, tak je musí nejprve od občanů a podniků získat. Poté, co tyto peníze vybere, může využívat funkce daní, které by v ideálním případě jejich využívání měly zajistit dlouhodobou prosperitu a spokojenost občanů. Samozřejmě tím, že obyvatelům dané země stát nejprve vezme peníze, jim spokojenost nezajistí. Ale aby lidé mohli žít v bezpečném a rozvíjejícím se státu, tak státní aparát potřebuje na zajištění těchto atributů dostatek finančních prostředků a v důsledku je tak přiměřená daň občany akceptovatelná.

Funkce stimulační – tuto funkci některé publikace o daňové teorii nezmiňují, nicméně právě v oblasti ekologických daní ji lze označit jako za stěžejní. Ekologické daně mají totiž podobný účel jako ekologické poplatky (jenom forma je jiná) a *„jako primární funkce poplatků za znečišťování ovzduší byla deklarována funkce stimulativní.“* [14, str. 26] Avšak primární funkcí daní jako takových je však funkce fiskální (plnění státního rozpočtu), avšak z pohledu daní ekologických bude právě funkce motivační. Ze všech ostatních funkcí s daněmi ekologickými právě nejvíce souvisí, a proto je potřeba ji zmínit. Ekologické daně mají totiž za úkol občany a podniky motivovat k určitému chování, k environmentálně zodpovědnému chování. Tato funkce nicméně souvisí s funkcí alokační, protože trh sám o sobě nezajistí environmentální chování subjektů v takové míře, která je momentálně vyžadována státy samotnými i mezinárodními sdruženími. Proto se ustanovují ekologické daně jako určitý stimul k požadovanému chování.

Shrnout principy daní je možno tak, že daně jsou zaváděny proto, aby stát fungoval a pokud možno správně fungoval. Aby toho bylo skutečně dosaženo a daně vykonávaly své funkce v dostatečné míře, jsou definovány základní zásady daní. Jejich nenaplnění sice není jednoznačně ohrožena jejich funkčnost, ale mohou pak mít nějaké nežádoucí vlivy. Kritéria hodnocení daní jsou [srov. 15, str. 38]:

- Efektivnost
- Pozitivní vlivy na ekonomické chování subjektů, resp. omezení negativních vlivů (daňové stimuly) – toto kritérium je velmi důležité pro hodnocení ekologických daní, protože tyto daně se zaměřují právě na určitou korekci chování lidí a podniků.
- Spravedlnost
- Správné působení na makroekonomické agregáty
- Právní perfektnost a politická průhlednost

1.2 Klasifikace daní

Druhů daní je v dnešní době celá řada, a proto je důležité je rozdělit do skupin podle různých kritérií. Tato diferenciace je podstatná proto, aby bylo možné určit kdo, kdy a jakým způsobem má daň platit. Daně lze členit podle různých hledisek do několika základních skupin.

Dle vazby na důchod poplatníka se daně člení na přímé a nepřímé.

- *„Daně přímé platí poplatník na úkor svého důchodu a předpokládá se, že je nemůže přenést na jiný subjekt.“* [15, str. 17] Přímé daně jsou uvaleny na příjmy (důchody) člověka, to jsou daně důchodové, a na majetek, daně majetkové (v ČR např. daň silniční, darovací, dědická). [srov. 27, str. 40] Tyto daně se tedy přímo vztahují na důchody a majetek lidí a podniků. A právě výše důchodů, velikost majetku či jeho hodnota se používá pro výpočet přímé daně, což má za následek, že ekonomická situace daného subjektu je pro výši přímých daní určující.
- *„Nepřímé daně jsou placeny a vybírány v cenách zboží, služeb, převodů a pronájmů; rozhodujícím momentem zdanění je většinou samotný akt nákupu či spotřeby příslušné komodity.“* [27, str. 40] K takovýmto daním patří daně ze spotřeby a obratů, daň z přidané hodnoty, a také cla. [srov. 15, str. 17] Ekonomická situace lidí a podniků tedy neovlivňuje výši těchto daní, protože určující je pro ně hlavně nákupní a spotřební chování konkrétních subjektů.

S přímými a nepřímými daněmi souvisí také rozlišení plátce daně a poplatníka daně. Plátce daně je *„ten, který je ze zákona povinen daň spočítat, vybrat a odvést.“* [27, str. 40] Naopak poplatníkem daně je ten, který *„nese daňové břemeno.“* [27, str. 40]

Další dělením, typickým hlavně pro daně důchodové, je dělení podle stupně jejich progrese. Takto dělíme daně dle tohoto kritéria na:

- Proporcionální – *„s růstem důchodu poplatníka se míra jeho zdanění nemění.“* [15, str. 25] To znamená, že daň je uvalena na nějaký druh příjmu a její hodnota se spočítá pevně daným procentem z určité částky. Takový systém používá Česká republika u daní z příjmu v současné době. Lidé s vyššími příjmy potom sice platí více peněz v absolutní částce, nicméně relativně jde o stejnou část příjmu. Důležité ovšem také je zmínit slevy na dani, které jsou určeny částkou v korunách a deformují tedy zmíněnou poměrnou rovnost daní.
- Progresivní – *„s růstem důchodu míra zdanění roste.“* [15, str. 25] Většinou se v této souvislosti využívají určitá pásma, která rozdělují číselnou osu příjmů na několik částí, které jsou pak zdaněny různým způsobem. Zastánci tohoto systému u daně z příjmu argumentují solidaritou vyšších příjmových skupin s těmi chudšími.
- Regresivní – *„s růstem důchodu míra zdanění klesá“* [15, str. 26] V evropské moderní historii se neobjevuje.

Dále pak například Široký uvádí *„klasifikaci daní dle subjektu daně“* [27, str. 40], jde tady o určení osoby (fyzické či právnické), nebo skupiny osob, které musí daň zaplatit. Subjekty, které jsou v určitých případech povinny zaplatit daň, pak dělí následovně:

- Jednotlivec – *„individuální fyzická osoba.“* [27, str. 40] Jde tedy o samotného občana státu, který je určen celým jménem, na úřadě zapsaným trvalým bydlištěm a u nás také rodným číslem. [srov. 27, str. 40] Typickým příkladem mohou být daně z příjmů fyzických osob. Obecně lze říci, že spolu s firmou/korporací jde o nejčastěji používaný subjekt daně.
- Domácnost – Daň odvádí určený člen rodiny za celou domácnost. [srov. 27, str. 40]
- Oba manželé – V případech, kdy je zavedeno tzv. společné zdanění manželů, což v případě progresivního zdanění a většího rozdílu v příjmech obou manželů může znamenat menší daňovou povinnost. [srov. 27, str. 40] Takovýto model je tedy výhodný například v případech, kdy je manželka/manžel v domácnosti a druhý člen manželství naopak živí celou rodinu. Tento model je však v dnešní době stále méně častý.
- Všichni členové domácnosti – V případě důchodové daně se tento systém uplatňuje tak, že jsou příjmy všech členů domácnosti sečteny a buď jsou vyděleny počtem osob žijících v dané domácnosti, nebo počtem výdělečně činných, nebo jiným způsobem. [srov. 27, str. 40-41] Takovýto způsob pak může zohledňovat počet vychovávaných dětí, a tím tak zvýhodňovat rodiny vychovávající více dětí a nepřímo tak pomáhat s financováním výchovy a obživy. Nelze vyloučit, že se státy Evropské unie k podobnému systému ve větší míře uchýlí, protože porodnost j relativně nízká.
- Firma, korporace – Jde tedy o právnickou osobu s určitým názvem, právní formou; musí být zapsána v obchodním rejstříku a podobně jako lidé mají rodné číslo, tak organizace mají identifikační číslo (IČ), případně daňové identifikační číslo (DIČ). [srov. 27, str. 41]

Pokud lze rozlišit subjekt, který je povinen určitou daň zaplatit, lze také rozlišit objekt zdanění, na který je daň uvalena a důvod takového zdanění. [srov. 27, str. 41] Široký daně dle subjektu zdanění dělí následovně [srov. 27, str. 41]:

- Důchodové – Typickým důchodem je mzda (plat) v případě fyzické osoby a zisk v případě osoby právnické, nicméně zdanit lze také například úrok. Nutně však

nemusí jít o důchod v peněžní podobě (zdanění za používání firemního vozu k soukromým účelům).

- Výnosové, jejichž výše je zpravidla odhadována podle vnějších znaků výdělečné činnosti (počet zaměstnanců, druh podnikání, velikost budov,…).
- Majetkové – Zdanění nemovitých i movitých věcí, a to jejich vlastnění či nabytí.
- Z hlavy (subjektové) – *„Tyto daně by poplatník platil z titulu samotné své existence, např. při docílení určitého věku, při poskytnutí volebního práva.“* [27, str. 41]
- Obratové daně – Obrat jednotlivých výrobců.
- Spotřební – Uvaleny mohou být na všechny věci spotřeby či selektivně na určitou skupinu výrobků se společnou charakteristikou (např. tabákové výrobky).
- Z obchodních operací – Může se jednat mj. o burzovní daň.

Poslední dělení, které Široký uvádí, je podle respektování příjmových poměrů poplatníka:

- Daně osobní, které vycházejí z důchodové situace poplatníka.
- In rem daně – *„Poplatník je odvádí z titulu vlastnictví či nabytí určitého majetku, nákupu či spotřeby zboží a služeb.“* [27, str. 41] Nezohledňují výši příjmů poplatníka.

Pro úpravu ekologických daní je účelné rozlišit daně také *„podle vztahu mezi velikostí daně a velikostí daňového základu,“* jak je dělí Kubátová [15, str. 19-20], tedy na daně:

- Stanovené bez vztahu ke zdaňovanému základu – *„jsou daně paušální a z hlavy.“* Existence subjektů samotných tedy znamená jejich povinnost odvádět daň. Výše daně je tedy určena nějakou skutečností a vůbec se neodvíjí od hodnoty zdaňovacího základu.
- Specifické – *„jsou stanoveny podle množství jednotek daňového základu nebo množství jednotek užitečné vlastnosti v daňovém základu (např. počet litrů čistého alkoholu) – také se jim říká jednotkové.“* [15, str. 20] Mezi tyto daně pak podle svého charakteru patří daně spotřební a také daně ekologické. V případě úpravy ekologických daní to pak může znamenat, že výše daně (například při nákupu automobilu) je určena výší vypouštěných emisí CO_2.

- Ad valorem (k hodnotě) – *„se určují podle ceny zdaňovaného základu.“* [15, str. 20] Obecně to jsou daně určené procentem z určité částky – zdaňovaného základu. Typicky to je daň z příjmu. Jde tedy vždy o nějakou poměrnou část zdaňovaného základu, jehož výše má tak přímý vliv na celkovou částku, kterou jsou subjekty povinni jako daň zaplatit.

1.3 Klasifikace daní podle OECD

Vzhledem k tomu, že v daňovém systému jednoho státu je druhů daní řada a každý stát pak má samozřejmě tuto úpravu odlišnou, tak se ekonomické organizace dělením a klasifikací daní zabývají také. Největší takovouto organizací je OECD, která daně rozdělila do několika základních skupin, které pak lze členit i na další konkrétní podskupiny. Takovéto dělení získává na důležitosti nejenom z pohledu porovnatelnosti států z hlediska daňového zatížení subjektů, ale také z pohledu harmonizace daní, ke kterému Evropská unie postupně přistupuje. Takto daně člení OECD [srov. 30]:

- 1000 Daně z důchodů, zisků a kapitálových výnosů
- 2000 Příspěvky na sociální zabezpečení
- 3000 Daně z mezd a pracovních sil
- 4000 Daně majetkové
- 5000 Daně ze zboží a služeb
    - 5100 Daně z výroby, prodejů, převodů, pronájmu a dodávek zboží a poskytování služeb
        - 5110 Daně všeobecné
        - 5120 Daně ze specifických zboží a služeb
        - 5121 Spotřební daně
        - 5122 Zisky z fiskálních monopolů
        - 5123 Cla a dovozní daně
        - 5124 Vývozní daně
        - 5125 Daně z investičního zboží
        - 5126 Daně ze specifických služeb
        - 5127 Ostatní daně z mezinárodního obchodu a transakcí

        - 5128 Ostatní daně ze specifických zboží a služeb
        - 5130 Nezařaditelné do skupin 5110 až 5120
    - 5200 Daně z používání nebo povolení používání zboží nebo vykonávaní činností
        - 5210 Pravidelné daně
        - 5211 Placené domácnostmi z motorových vozidel
        - 5212 Placené ostatními subjekty z motorových vozidel
        - 5213 Ostatní pravidelné daně
        - 5220 Nepravidelné daně
    - 5300 Nezařaditelné do skupin 5100 a 5200
- 6000 Ostatní daně

Tato klasifikace tedy nemá samostatnou položku ekologické daně. Je to z toho důvodu, že jsou ekologické daně relativně mladé (minimálně tento termín) a svým charakterem se jednotlivé druhy ekologických daní liší a je možné je následně zařadit do jiných skupin. Některé ekologické daně patří do skupiny **5120 Daně ze specifických zboží a služeb,** například daně z paliv. Dále pak některé ekologické daně lze zařadit do skupiny **5200 Daně z používání nebo povolení používání zboží nebo vykonávaní činností**, jako pravidelné například silniční daň; jako nepravidelné pak například úpravu daně při nákupu nového automobilu (návaznost na vypouštěné emise).

Samostatnou skupinou jsou zde daně placené z motorových vozidel (skupiny 5211; 5212), které již v řadě států mají ekologický charakter. Buď pouze se svého principu existence, protože provoz motorových vozidel ovzduší znečišťuje, nebo nějakým typem odstupňování, kdy šetrnější vozy platí daň nižší a naopak.

2 EKOLOGICKÉ DANĚ

Tato práce se zabývá daňovou motivací podniků právě v oblasti životního prostředí. Nutno však podotknout, že v oblasti motivace k šetrnějšímu chování hrají důležitou roli také ekologické poplatky. *„Účel poplatků je deklarován jako regulativní (alokační) neboli motivační.“* [14, str. 20] U poplatků je tedy vliv na chování spotřebitelů zřejmý od prvního pohledu, protože vždy jsou určeny k nějakému omezení nakupování/spotřebování/prodávání nějakých specifických výrobků či služeb. Nicméně i určitá úprava ekologických daní má podobnou funkci, a proto i prostřednictvím daní lze motivovat.

Ačkoli patří ekologické daně k nejmladším daním vůbec, tak již jsou nedílnou součástí běžného života. Ekologické daně jsou totiž nejčastěji uvaleny na energie a paliva, bez kterých se život dnes již neobejde. A bez kterých se neobejde ani jakákoliv ekonomická činnost, ať už jde o nějakou továrnu produkující výrobky nebo i pobočku banky. Svým způsobem tak v každém rohlíku platí lidé také ekologické daně (byť samotné rohlíky takovou daní zdaněny nejsou), protože i ty musely být do prodejny dovezeny a auto, které tak učinilo, spotřebovalo již několik litrů paliva, na které je ekologická daň již uvalena. A samozřejmě se vyšší cena benzínu nebo nafty (kvůli zdanění ekologickou daní) promítne do ceny každého takto dovezeného zboží.

„Myšlenky využít daně jako nástroje politiky životního prostředí se objevily na začátku 80. Let jako důsledek snahy vlád rozvinutých zemí nalézt způsoby co nejefektivnější minimalizace znečišťování životního prostředí a optimalizace čerpání neobnovitelných přírodních zdrojů.“ [27, str. 180] Tato myšlenka je velmi zajímavá, protože ekologické daně tedy nemají sloužit jen a pouze k motivaci subjektů k menšímu znečišťování životního prostředí, ale také k omezení používání některých zdrojů. Z toho logicky vychází, že ekologické daně mají trh samotný také regulovat, tedy ovlivňovat a v tomto případě zmenšovat množství poptávaných surovin. Tím také ekologické daně nepřímo podporují inovace a zavádění nových technologií, protože se výrobci snaží využít možné použitelné zdroje co nejefektivněji.

„Ekologické daně patří mezi tzv. nápravné daně. Daň má vyjadřovat náklady společnosti na odstranění negativní externality, kterou je znečištění životního prostředí látkami škodlivými jak lidskému zdraví, tak biotopu planety.“ [26, str. 234] Vycházejí tedy z předpokladu, že používáním některých látek je prostředí znečišťováno v takovém rozsahu, nebo takovým způsobem, který vyžaduje nějakou protiakci, která bude takové znečištění kompenzovat. Můžeme se však setkat se dvěma typy ekologických daní: jedny jsou uvaleny

na spotřebu nějakého média, které znečišťuje (paliva), druhé jsou uvaleny na pořízení výrobku, který následně nadměrně životní prostředí zatěžuje.

Pokud však jde hlavně o používání paliv, naskýtá se otázka, zda uvalením ekologických daní na jejich spalování státy neovlivňují ekonomickou činnost a to negativním způsobem. Logicky na první pohled se právě tato myšlenka nabízí, nicméně existují teorie, že tomu je právě naopak. Jednu z nich formuloval americký ekonom M. E. Porter, který se však spíše zabýval situací, kdy podnik sám se snaží chovat šetrně k životnímu prostředí [srov. 26, str. 234] Takové chování pak pro podnik znamená, že *„energeticky a materiálově úsporné technologie vedou ke snižování nákladů, růst obliby a vážnosti ekologicky šetrných výrobků a jejich postupné vydělování od ostatních obdobných produktů spolu s růstem počtu spotřebitelů vyhledávajících tyto výrobky a služby pak umožňují podniku zaměřit se právě na tuto nově se formující skupinu zákazníků.“* [26, str. 234] Existence této hypotézy však nebyla potvrzena. [srov. 26, str. 234] Co se týče ekologických daní, tak je otázka, zda by platnost této hypotézy na ně měla vliv. Daně se totiž uplatňují na území celého státu (nebo dokonce skupiny států), a tak konkurenční výhodu ze zavádění šetrných postupů a technologií měly všechny podniky na takovém území. Vzhledem k tomu, že řada evropských společností přesouvá výrobu do Asie, kde nejsou velké tlaky na přísně ekologické postupy, tak trh spíše preferuje nízkou cenu, než ekologické výrobky.

Zavádění dalších, v tomto případě ekologických, daní má pochopitelně negativní vliv na náklady na výběr od poplatníků. „*Administrativní náklady daňového systému lze definovat jako celkové náklady veřejného sektoru spojené s výběrem daní na všech vládních úrovních a ve všech okamžicích daňového procesu*.“ [14, str. 50] Vzhledem k tomu, že ekologické daně se ustanovovaly navíc (ne namísto jiných daní), zvýšila se také administrativní zátěž. Nicméně stát není jediným subjektem, kterému vznik nových daní přináší náklady. Pochopitelně vyšší administrativní zátěží trpí také subjekty, které jsou takovou daní postiženy a vznikají jim tzv. vyvolané náklady, což „*jsou náklady, které vznikají daňovým poplatníkům a plátcům poplatků proto, že tyto daně a poplatky existují.*“ [14, str. 55]

Již bylo zmíněno, že ekologické daně jsou relativně mladé. V roce 2008 byly totiž v právní úpravě daní České republiky zavedeny tři ekologické daně. [srov. 26, str. 234] *„Jednalo se o daň ze zemního plynu, daň z pevných paliv a daň z elektřiny.“* [26, str. 234] Cílem daňové ekologické reformy však nebylo vybrat více peněz, protože, jak uvádí Důvodová zpráva k zákonu č. 261/2007 Sb., bylo plánováno v odpovídající výši ekologických daní naopak snížit odvody sociálního pojistného. [srov. 11, str. 231] A právě tento přístup dokládá to, že

primární funkcí ekologických daní není naplnění státního rozpočtu, ale spíše motivování podniků i občanů k takovému chování a k takovým činnostem, které budou brát ohled na životní prostředí. V porovnání s tím je třeba zmínit spotřební daně, jejichž účelem je omezit zdraví škodlivou spotřebu. [srov. 26, str. 240] Z toho logicky vyplývá, že nikdo ani neplánoval kompenzování takovéto daně, a proto jejich zavedení zvyšovalo daňovou zátěž.

2.1 Harmonizace ekologických daní v EU

Vzhledem k našemu členství v Evropské unii se naše úprava odvíjí od toho, co Evropský parlament v rámci této problematiky určí, protože sladění environmentální politiky členských států prosazuje EU již řadu let. *„Společnou ekologickou politiku deklarovala Evropská rada již v roce 1972 přijetím prvního environmentálního akčního programu. K výraznějšímu zakotvení ekologické politiky došlo v Maastrichtské a následně Amsterodamské smlouvě.“* [16, str. 82] Co se týče ekologických daní, tak pro jejich úpravu z hlediska EU je zásadní Směrnice Rady 2003/96/ES. Tato směrnice však určuje pouze minimální hodnoty zdanění u jednotlivých druhů paliv a elektrické energie. Z toho vyplývá, že si státy mohou určit i vyšší zdanění. Je logické, že v některých státech je problém znečištění ovzduší větší, a tak je nejde svázat určenými hodnotami a všeobecně lze tak konstatovat, že harmonizace daní nepočítá se stejnými sazbami. Jde pouze o vytvoření podobné struktury daní a přiblížení jejich hodnot.

I v rámci úpravy ekologických daní Evropskou unií se počítá s požadavkem *„fiskální neutrality, proto zavádění ekologických daní bývá spojeno se snižováním jiných daní, zejména se snižováním daňového zatížení práce prostřednictvím daně z příjmů jednotlivců nebo příspěvků na sociální zabezpečení.“* [16, str. 83] I Evropská unie tedy počítá s motivační (stimulační) funkcí ekologických daní jako s tou hlavní a stěžejní. Zavádění ekologických daní tedy není zaměřeno na získání nových (dalších) finančních prostředků do státních rozpočtů, ale na změnu chování jak podniků, tak občanů směrem k odpovědnému vnímání problému znečišťování ovzduší.

2.2 Ekologická problematika v oblasti automobilů

Co se týče oblasti automobilů, kterými se tato práce převážně zabývá, je nutné zmínit, že vzhledem k existenci emisních norem je nabídka neekologických vozů značně omezena. Všechna nová auta, která se v současnosti vyrábějí pro trhy členských států Evropské unie, musí splňovat určité normy v několika oblastech týkajících se vypouštěných emisí. Tím je tedy minimalizováno masové přibývání neekologických dopravních prostředků.

Problémem pak ovšem mohou být ojeté vozy, ať už stávajících občanů nebo dovážené z ciziny. Proto v posledních letech je obvyklé, že majitelé starých automobilů, které neplní danou normu (např. normu z před pěti let), jsou nějakým (i nepřímým) způsobem sankcionováni. Takovým příkladem může být stále častější omezení vjezdu do center velkých měst či přirážkou k silniční dani. [srov. 37] Opět má toto omezení motivovat tyto majitele k nákupu šetrnějšího dopravního prostředku. U nás je od roku 2009 zpoplatněn první převod automobilů, které neplní normu EURO 3 a vyšší. [srov. 38]

Problematiku emisních norem upravují předpisy Evropské unie, konkrétně Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 a 692/2008. Podle nich například od září roku 2014 budou muset všechna od toho data homologovaná auta splňovat normu Euro 6. Tato norma nadále zpřísňuje emisní limity pro automobily. Takovéto předpisy jsou důkazem, že v oblasti emise škodlivin nejde pouze o emise CO_2, ale i o jiné, například oxidy dusíku. *„Všechna vozidla vybavená naftovým motorem budou muset od vstupu normy Euro 6 v platnost splňovat požadavek na významné snížení emisí oxidů dusíku.“* [25] Právě na snížení oxidů dusíku se tedy Evropská unie momentálně zaměřuje, protože v produkci právě takovýchto látek sáhla k největším úpravám vůči předchozí normě Euro 5.

Nicméně i mezi automobily splňujícími emisní normy lze najít určité rozdíly. Minimálně je zde řada vozů využívající (stále ještě) alternativní paliva. Nejde jenom o elektromobily, které v posledních letech zažívají velký rozmach, ale také o auta jezdící na bioetanol či zemní plyn. Ta jsou v praxi daleko lépe využitelná, protože elektromobily mají relativně malý dojezd a případně opětovné nabití baterií trvá i několik hodin. A právě kvůli malému akčnímu rádiu nejsou elektromobily vhodné pro každého a možná také proto některé státy k podpoře nákupu takových vozů dosud nepřistoupily. Nicméně vývoj jde v automobilovém průmyslu poměrně rychle a není tak vyloučeno, že elektromobily za deset let na tom budou s využitelností neporovnatelně lépe. V souvislosti s provozem elektromobilů je však zapotřebí zmínit také fakt, že sice je samotný provoz elektromobilu bezemisní, ale samotná výroba elektřiny pochopitelně mohla být spojena s nemalou produkcí škodlivin, a proto je otázkou, do jaké míry je z hlediska znečišťování ovzduší elektromobil výhodnější, než vozy s jinými pohony.

Dále jsou pak i určité rozdíly také mezi automobily s tradičními pohony. Tyto normy totiž nereflektují velikost motoru, a tím i množství vypouštěných emisí. Velká auta s velkými motory pak jsou pochopitelně méně ohleduplná k životnímu prostředí.

Navíc v důsledku toho, že je stále velká řada různých výrobců a každý používá jiné technologie, pomocí kterých dosahuje výroby motorů splňujících dané podmínky, jsou rozdíly i mezi jinak srovnatelnými automobily. Někdo plní normy s větší rezervou, někdo s předstihem apod. To vše znamená, že také konvenční pohony (tedy zážehové a vznětové motory) různých značek jsou jinak „přátelské“ vůči životnímu prostředí. Zajímavou skupinou jsou pak tzv. hybridní automobily. Tento pohon spojuje klasický motor (zážehový, nebo vznětový) a elektromotor. Toto spojení pak vykazuje nižší spotřebu (a tím i emise), než klasické motory a na druhou stranu nijak není omezen dojezd automobilu jako v případě elektromobilu. A tyto rozdíly způsobují, že některé země Evropské unie upravují a usměrňují chování spotřebitelů dalšími faktory. Jde právě o různé ekologické poplatky či daňovou úpravu, která reflektuje šetrnost jednotlivých vozů a snaží se kupující stimulovat ke koupi vozu, který je šetrnější, než automobily ostatní.

3 PRÁVNÍ ÚPRAVA VE VYBRANÝCH STÁTECH

3.1 Rakousko

Daň NoVA je uvalena na nákup resp. registraci automobilů a jiných dopravních prostředků na území Rakouska. [srov. 19] Je to daň, která se v první řadě odvíjí od spotřeby vozidla, a tak ji lze označit za daň ekologickou resp. environmentální. Sazba daně se mění vozidlo od vozidla a určující je právě jejich šetrnost.

Základem daně je pak cena bez DPH. [srov. 19]

3.1.1 Právní úprava do 28. 2. 2014

Samotná sazba daně se určuje různými způsoby dle typu dopravního prostředku. K výpočtu této sazby se používala do 28. 2. 2014 normovaná spotřeba dopravních prostředků dle předpisů Evropské unie. V případě motocyklů se pak používá k výpočtu objem motoru. [srov. 19]

V případě benzinových aut vypadá výpočet sazby následovně [srov. 19]:

$$Normovaná\ průměrná\ spotřeba\ zmenšená\ o\ tři\ litry * 2\ (\%) \quad (1)$$

U naftových vozů je výpočet sazby podobný, nicméně se v něm zohledňuje fakt obvykle nižší spotřeby dieselových motorů, a proto se odečítá menší hodnota. [srov. 19]

$$Normovaná\ průměrná\ spotřeba\ zmenšená\ o\ dva\ litry * 2\ (\%) \quad (2)$$

U vozů s jinými pohony (např. na plyn) je výpočet sazby následující [srov. 19]:

$$Normovaná\ průměrná\ spotřeba\ zmenšená\ o\ tři\ litry/kg * 2\ (\%) \quad (3)$$

Samotná úprava této daně pak ještě zvýrazňuje svůj environmentální charakter, protože elektrické dopravní prostředky nejsou předmětem této daně. [srov. 19] A proto v případě nákupu elektromobilu majitel daň NoVA neplatí a to samozřejmě může mít v porovnání s jinými vozy, jejíž registrace této dani podléhá, motivační efekt pro kupující.

V Rakousku již několik let funguje systém, ve kterém se tuto daň ještě snaží posunout k tomu, aby měla na rozhodování kupujících větší vliv. A proto další úprava této daně podporuje přímo nákup šetrnějšího vozu, ale také sankcionuje nákup neekologického. V této souvislosti se používá označení bonus-malus, které má původ v latině. V překladu to znamená dobrý-špatný. V praxi to funguje tak, že nákup toho dobrého (automobil šetrný) je zvýhodněn nižší daní a špatného (automobil, který šetrný není) je zdaněn naopak více. Hlavním klíčem

pro rozhodnutí o ekologičnosti daného automobilu je pak určena výše emisí CO_2/km, které daný automobil vypouští do ovzduší.

Pokud má vozidlo méně než 120 g CO_2/km, je daň snížena o 300 €. [srov. 19] Pokud však jde o automobil s nějakým alternativním pohonem (tedy hybridní automobil, automobil na E85, na zemní plyn/bioplyn, LPG nebo vodík), tak daň může být snížena až o 500 €. [srov. 19] Z toho je zřejmé, že se Rakousko dlouhodobě snaží podpořit nákup ekologických automobilů. Vzhledem k ceně takového ekologického automobilu to však není snížení, které by všechny nakupující přesvědčilo o tom, že si takový vůz koupí. Tato „sleva" totiž nesrovná cenu konvenčního pohonu a pohonu ekologického, pouze se ceny přiblíží. Na druhou stranu ovšem v Rakousku platí také sankce pro automobil produkující emise ve větší míře. Nicméně stále zůstává pásmo, které není ani zvýhodněno, ani sankcionováno.

Právě úprava poplatků u automobilů s vyšší spotřebou a emisemi se několikrát změnila vzhledem k přísnějšímu posuzování. To vedlo k tomu, že je ekologické (environmentální) zatížení těchto vozů vyšší.

V letech 2008 a 2009 se u vozidel s emisemi nad 180 g CO_2/km registrační daň zvýšila o 25 € za každý gram CO_2/km nad hranicí 180 g CO_2/km. Od roku 2010 byla hranice stanovena na 160 g CO_2/km. Pro roky 2011 a 2012 sice zůstala hranice na 160 g CO_2/km, ale byla ustanovena další dvě pásma: 180 g CO_2/km a 220 g CO_2/km. I v případě překročení těchto hranic je daň 25 € za každý gram CO_2/km nad příslušnou hranicí, z čehož vyplývá, že každý gram CO_2/km nad hranicí 180g přináší zvýšení daně o 50 € a každý nad hranicí 220 g CO_2/km 75 €. Tato úprava tedy výrazně více sankcionuje vozy s vysokou spotřebou, a tím také s vysokými emisemi CO_2 a hlavně vysokými emisemi škodlivin, například oxidy dusíku (NO_x). [srov. 19]

K dalším změnám došlo na začátku roku 2013, kdy byly tyto tři hranice posunuty, a to směrem dolů, takže opět šlo v této oblasti ke zpřísnění. Tyto hranice byly nově 150 g, 170 g a 210 g CO_2/km, přičemž daň za každý gram přesahující dané hranice byla stejná, tedy 25 € za každý gram CO_2/km. [srov. 19]

Postupné posunování hranic emisí CO_2 se jeví jako logické, protože novější auta musí plnit přísnější emisní normy, o kterých rozhoduje Evropská unie. Pokud tedy i přesto stát chce nějakým způsobem ovlivnit rozhodování kupujících, musí tyto zákony zpřísňovat.

Již jsem zmínil problematiku oxidů dusíku, na kterou se v posledních emisních normách zaměřuje i Evropská unie a snaží se jejich emise snižovat. I tento problém je upraven

v zákoně. U benzínových vozidel, která znečišťují méně jak 60 mg NO_x/km, a u vznětových vozidel, která znečišťují méně jak 80 mg NO_x/km a zároveň nevypouští více jak 0,005 g/km části, sníží daňovou povinnost maximálně o 200 €. Vzhledem ke zpřísňujícím emisním normám EU však bude zajímavé sledovat, zda tato část bude i nadále v rámci právní úpravy Rakouska, protože se pod danými hranicemi pochopitelně ocitne relativně velká skupina vozů, a tak by tato právní úprava přestala mít motivační účinek na potenciální kupující. [srov. 19]

3.1.2 Situace od 1. 3. 2014

Od března roku 2014 se úprava pro výpočet NoVA změnila a na první pohled se trochu zjednodušila. A to hlavně z toho důvodu, že k výpočtu sazby daně se už nepoužívá normovaná spotřeba, ale přímo emise CO_2. [srov. 19] Proto už úprava slev a případně příplatků na základě emisí CO_2 na dani nemusí být natolik obsáhlá.

Výpočet sazby daně probíhá následujícím způsobem: vychází se z hodnoty emisí CO_2/km, od které se odečte číslo 90, výsledek se vydělí pěti a výsledná hodnota je sazba této daně v procentech. Dále je pak stanoveno, že daň se pohybuje v intervalu od 0 % do 32 %. To v praxi znamená horní omezení sazby daně, nicméně vzhledem k dodatečné úpravě to neznamená, že u aut, které překračují emise 160 g CO_2/km, se daň v případě stejné ceny neliší. [srov. 19]

Po výpočtu daně pomocí sazby dle výše uvedeného postupu se přistupuje k samotné úpravě výše daně a to dle specifických parametrů daného automobilu. Pro konvenční benzínové a dieselové motory jsou určeny odpočty. V roce 2014 je stanoven odpočet pro naftové motory v hodnotě 350 € a pro benzínové v hodnotě 450 € z vypočtené daně. Pokud emise CO_2 daného automobilu převyšují hodnotu 250 g CO_2/km, tak se daň navyšuje o 20 € za každý gram nad tuto hodnotu. Naopak pokud jde o vůz na tzv. alternativní pohon, tak se daň snižuje o 600 €. Toto daňové zvýhodnění nyní platí do konce roku 2015. [srov. 19]

Co se týče výjimek z pohledu ekologického, které nová úprava zmiňuje, tak se nic nemění. Elektromobily jsou od této daně osvobozeny. [srov. 19] I kdyby však výslovně nebyly, tak vzhledem ke způsobu výpočtu daně z emisí CO_2 by byla sazba daně a tím logicky také samotná daň nulová.

Ve srovnání s původní úpravou se celý systém zjednodušil. Hlavní zjednodušení je v oblasti následné úpravy částky, která musí být na dani odvedena. Už se nepočítá sleva za každý gram CO_2/km pod určitou hodnotu. Je to z toho důvodu, že výpočet samotné daně již

nevychází ze spotřeby, ale přímo z emisí CO_2/km. Dále pak úprava nově již neřeší problematiku emisí NO_x/km. [srov. 19]

To by mělo být nejspíše z důvodu, že se na tuto problematiku zaměřují nové emisní předpisy Evropské Unie a v budoucnu tak na trhu nebudou moci figurovat auto s přehnaně vysokými emisemi oxidů dusíku.

3.2 Česká republika

V České republice momentálně neexistuje registrační daň u automobilů vztažená na produkování emisí. To ovšem neznamená, že v rámci stávající právní úpravy neexistuje žádné daňové zvýhodnění, které se snaží alespoň trochu motivovat ke koupi šetrnějších dopravních prostředků. Například určité zvýhodnění existuje u silniční daně. Silniční daň totiž nemusí platit majitelé aut na tzv. alternativní pohony. Konkrétně jde o vozidla s elektrickým pohonem, hybridním pohonem, s pohonem na LPG (zkapalněný ropný plyn) nebo na CNG (stlačený zemní plyn) a vozidla určená i ke spalování ethanolu 85. [srov. 37]

Samozřejmě že silniční daň není daň ekologická, ale svou úpravou a zvýhodněním vozů potenciálně šetrnějších k životnímu prostředí může znamenat určitou motivaci pro budoucí uživatele. Nicméně výše silniční daně není nikterak závratná a při případném nákupu takové zvýhodnění není na pořizovací ceně patrné, takže je tento motivační faktor oslaben a většina kupujících takovéto zvýhodnění ani neuvažuje při rozhodování.

V souvislosti s pořízením automobilu pak není zatím v České republice žádný zákon, který by upravoval určitou daňovou diferenciaci na základě šetrnosti jednotlivých motorových vozidel k životnímu prostředí. Vzhledem k tendencím ve státech EU ovšem nelze vyloučit, že v budoucnu podobnou úpravu inspirovanou některou jinou zemí zákonodárci budou zvažovat. Dále pak samozřejmě může nastat situace, kdy Evropská unie bude mít tendenci i tento aspekt daňové politiky harmonizovat a rozhodne se pro přijetí takové normy, která by členské státy povinovala podobnou úpravu zavést.

3.3 Irská republika

Irsko je jedním ze států Evropské unie, který přistoupil k relativně rozsáhlé úpravě daní spojených s pořizováním a provozováním automobilů. Od poloviny roku 2008 je pak tato úprava založena na diferenciaci vozů na základě emisí CO_2. [srov. 32] Přímo se tak snaží zvýhodňovat šetrnější automobily a byť CO_2 nepatří mezi škodliviny, je přímá závislost mezi

jeho emisemi a spotřebou paliva, a tedy souvisí i s produkovanými škodliviny, které už mohou mít velký vliv na zdraví lidí.

Opět byly určeny určité hranice emisí CO_2/km, do kterých se zařadí jednotlivé automobily a na základě tohoto rozdělení jsou pak stanoveny daně. A to nejenom registrační jednorázová daň při koupi nového vozu, ale také tzv. „Motor Tax“, kterou uživatel vozu platí periodicky. [srov. 17]

3.3.1 Vehicle Registration Tax

Ve zkratce se jedná o zdanění samotné registrace vozidla, ať už jde o vozidlo pořízené na území Irska jako nové, nebo dovezené z ciziny. [srov. 12] Vzhledem k tomu, že případová studie se bude zabývat pořízením různých typů nových automobilů, tak to znamená, že se na všechny bude právě tato daň vztahovat.

Opět je hlavní hranicí hodnota 120 g CO2/km, která symbolicky rozděluje vozy na ty šetrnější a na ty, které zatěžují životní prostředí poněkud více. Nicméně nejedná se v této situaci o nějaké bonusy pro kupující vozidla s emisemi pod zmiňovanou hranicí, ale daň u automobilů, která postupně spadají do vyšších skupin, postupně velmi rychle roste. Přesné rozdělení a výši daně ukazuje následující tabulka.

VRT Kategorie A

Tabulka 1: Sazby VRT

CO_2/km	Daň VRT
0-80 včetně	14 %, nebo 280 €
80-100 včetně	15 %, nebo 300 €
100-110 včetně	16 %, nebo 320 €
110-120 včetně	17 %, nebo 340 €
120-130 včetně	18 %, nebo 360 €
130-140 včetně	19 %, nebo 380 €
140-155 včetně	23 %, nebo 460 €
155-170 včetně	27 %, nebo 540 €
170-190 včetně	30 %, nebo 600 €
190-225 včetně	34 %, nebo 680 €
225 a více	36 %, nebo 720 €

Zdroj: upraveno podle [12]

Z tabulky je zřejmé, že registrační daň pro různá vozidla, která ovšem spadají do stejné skupiny, nemusí být vždy stejná. Faktor, který determinuje to, jestli bude daň určená procentem z pořizovací ceny vozidla, nebo fixní částkou, je právě výše pořizovací ceny. Vždy je upřednostněna vyšší částka, kterou tedy následně musí kupující a budoucí uživatel zaplatit,

aby mohl vozidlo používat. Dále je zřejmé, že ani pod hranicí 120 g CO_2/km není kupujícím daň odpuštěna. Nicméně to neznamená, že by tato úprava tedy nijak kupující nemotivovala ke koupi šetrnějšího vozu. Daň sice musí zaplatit i v případě pořízení velmi úsporných vozů, ovšem její výše je diametrálně odlišná od výše daně u vozů s emisemi z opačného pólu tabulky.

Velkým rozdílem pak oproti úpravě v Rakousku je fakt, že pro daň VRT je základ daně obvyklá maloobchodní cena, jejíž součástí jsou všechny ostatní daně. [srov. 12] Tento rozdíl pak logicky znamená, že stejná sazba registrační daně (pokud se odhlédne od případných daňových slev v Rakousku, které jsou však v závislosti na parametrech automobilu proměnlivé) bude v Irsku znamenat větší daňovou povinnost.

VRT Kategorie B

Do této kategorie patří lehká užitková auta, která jsou také pochopitelně často pořizována k podnikatelským účelům. Sazby daně u této kategorie automobilů jsou pak shodné jako u kategorie A, s výjimkou minimální VRT, která má hodnotu 125 €, případně 13,3 % pořizovací ceny. [srov. 12]

VRT Kategorie C

Do této skupiny patří nákladní auta, traktory či autobusy. Daň je pak stanovena ve výši 200 €. [srov. 12]

VRT Kategorie D

V rámci této kategorie jsou uvedeny například vozy záchranné služby nebo hasičské vozy. Podobná vozidla patřící do této skupiny jsou pak od VRT osvobozena, resp. její sazba je 0 %. [srov. 12]

Hybridní elektrické vozy

Kromě odstupňování výše daně na základě emisí je v irské právní úpravě zaveden další motivační prvek ke koupi šetrnějšího vozu. V případě, že si kupující koupí například hybridní vůz, může mu být část daně, nebo i daň celá, vrácena. Hybridní vůz je pak definován jako vůz, který ke svému pohonu využívá kromě klasického spalovacího také elektromotor. Dále pak podobný vůz musí být schopný se pohybovat pouze za pomoci elektrického motoru, tedy i v případě, že je spalovací motor nečinný.

Tabulka 2: Slevy na VRT pro hybridy

Stáří hybridního vozu	Maximální částka, která může být prominuta, či vrácena (€)
Nový vůz, první registrace	1,500
Vůz mladší dvou let	1,350
Vůz starý 2-3 roky	1,200
Vůz starý 3-4 roky	1,050
Vůz starý 4-5 let	900
Vůz starý 5-6 let	750
Vůz starý 6-7 let	600
Vůz starý 7-8 let	450
Vůz starý 8-9 let	300
Vůz starý 9-10 let	150
Vůz starší deseti let	Nic

Zdroj: upraveno podle [12]

Pokud při vyhodnocení tabulky tohoto zvýhodnění se bude vycházet z faktu, že hybridní vozy jsou sice dražší, než vozy s konvenčním pohonem, ale mají nižší emise, tak ve většině případů nákupu hybridního vozu by se měla VRT velmi razantně snížit. Vzhledem pak k tomu, že platba této daně je přímo spojena s nákupem a vůbec možností vůz využívat, může toto zvýhodnění hrát při rozhodování určitou roli a splnit tak to, že bude motivovat nakupující k určitému chování.

Za povšimnutí však také stojí fakt, že určitým způsobem jsou podporované i registrace starších aut, nejenom těch nových. Starší auta už z podstaty starší technologie, která je navíc již opotřebovaná, však nemají podobné vlastnosti jako auta nová. I přesto mají v Irsku nákupy a následné registrace takovýchto aut podporu.

Plug-in hybridní elektrické vozy

Plug-in hybridy jsou pak vozidla, která využívají ke svému pohonu jak spalovací motor, tak i elektromotor a navíc tento elektromotor napájejí baterie, které je možné nabít ze standardní elektrické sítě. To je hlavní rozdíl oproti klasickým hybridům. Obecně lze konstatovat, že plug-in hybridy jsou schopny ujet pouze na elektřinu delší vzdálenost, než hybridy klasické, kde elektromotor působí spíše jen podpůrně. Vzhledem k tomuto faktu pak mohou pouze na elektřinu jezdit daleko častěji, než právě hybridy klasické, a tak jejich provoz je čistší a šetrnější a právě proto jsou také slevy na dani vyšší.

Tabulka 3: Slevy na VRT pro plug-in hybridy

Stáří plug-in hybridního vozu	Maximální částka, která může být prominuta, či vrácena (€)
Nový vůz, první registrace	2,500
Vůz mladší dvou let	2,250
Vůz starý 2-3 roky	2,000
Vůz starý 3-4 roky	1,750
Vůz starý 4-5 let	1,500
Vůz starý 5-6 let	1,250
Vůz starý 6-7 let	1,000
Vůz starý 7-8 let	750
Vůz starý 8-9 let	500
Vůz starý 9-10 let	250
Vůz starší deseti let	Nic

Zdroj: upraveno podle [12]

Elektrické vozy

Vozy, které jsou provozovány pouze na elektřinu a jejichž pohon obstarávají tedy pouze elektromotory, jsou pochopitelně zvýhodněny také. Zvýhodnění je opět vyšší, než u hybridních vozů, protože samotný provoz elektromobilu je bezemisní. Samozřejmě, že výroba elektřiny není vždy spojena s nulovými emisemi, samotné používání elektrického vozu charakterizují nulové emise všech sledovaných látek i škodlivin.

V současné době je při registraci elektromobilů odpuštěno 5 000 € z hodnoty VRT. Není ovšem bez zajímavosti, že od 1. 1. 2011 do 30. 4. 2011 byla tato daň při registraci těchto vozů kompletně prominuta. [srov. 12]

3.3.2 Motor Tax

Další daní, která souvisí s nákupem a provozem vozu v Irsku, je „Motor Tax“. Tato daň se platí periodicky (standardně ročně) za užívání vozu. Je to tedy daň, kterou musí majitelé platit, aby mohli provozovat svůj vůz na veřejných silnicích. [srov. 17] I v případě úpravy této daně se zákonodárci rozhodli výši daně diferenciovat opět na základě emisí oxidu uhličitého.

Tabulka 4: Sazby Motor Tax

Skupina	Emise CO_2/km	Ročně (€)	Za pololetí (€)	Za čtvrtletí (€)	Za měsíc (€)
A0	0	120	66	33	12.00
A1	1-80 včetně	170	94	48	17.00
A2	80-100 včetně	180	99	50	18.00
A3	100-110 včetně	190	105	53	19.00
A4	110-120 včetně	200	111	56	20.00
B1	120-130 včetně	270	149	76	27.00
B2	130-140 včetně	280	155	79	28.00
C	140-155 včetně	390	216	110	39.00
D	155-170 včetně	570	316	161	57.00
E	170-190 včetně	750	416	211	75.00
F	190-225 včetně	1,200	666	339	120.00
G	Více jak 225	2,350	1,304	663	235.00

Zdroj: upraveno podle [17]

Do skupiny A0, tedy mezi automobily neprodukující žádné emise, patří výhradně elektromobily. Všechny ostatní skupiny pak zahrnují vozy s klasickými pohony či s pohony na jiná alternativní paliva. Tato úprava by měla motivovat dvojnásob, protože nejde jen o to, že se se zvyšujícími emisemi zvyšuje daň, ale toto zvyšování navíc není lineární, což znamená, že vozy příslušící ke skupinám na konci tabulky platí daň už velmi vysokou. Od skupiny C dál pak totiž roční daň roste vždy o více jak 100 € a v případě poslední skupiny G je tato daň skoro dvacetinásobná oproti skupině A0.

Zajímavé je hlavně to, že i za bezemisní automobily se platí daň, protože například u nás mají majitelé elektromobilů obdobnou daň, tedy daň silniční, prominutou. Možná ovšem irská právní úprava zvažuje tu věc, že také samotná elektrická energie musela být určitým způsobem vyrobena. Nejrozšířenější způsoby výroby elektrické energie pak bezemisní rozhodně nejsou, a tak možná i proto také majitelé elektromobilů musí tuto daň platit, byť je daleko nižší, než u ostatních vozů.

Je zřejmé, že tato daň se přímo neprojeví na pořizovací ceně vozu, nicméně vzhledem k její provázanosti s problematikou emisí je nutné ji zde zmínit. V případě provozu vozu s vysokými emisemi se totiž jeho provoz velmi prodraží a kupující musí vzít při rozhodování v potaz i tyto náklady při budoucím užívání vozu. I zde tedy platí, že, byť nejde o daň spojenou přímo s nákupem (resp. registrací) vozu, tato daň vzhledem ke své úpravě působí na rozhodování kupujících ve prospěch šetrnějších vozů. Opět se tedy nejedná o určitou formu motivace ke koupi nebo naopak odmítnutí určitého typu vozu na základě jeho emisních charakteristik.

4 KOMPARACE ZDANĚNÍ NÁKUPU VOZŮ VE VYBRANÝCH STÁTECH

4.1 Nákup elektromobilu

Jako zástupce elektromobilů se nejvíce hodí Nissan Leaf. Tento vůz je totiž zatím nejlépe prodávaným elektromobilem všech dob, a tak je jeho volba logická. Jako každý elektromobil ho charakterizuje bezemisní provoz ale také relativně malý dojezd a dlouhá doba nabíjení. Vzhledem k nevelkému akčnímu rádiu tak určitě nebude patřit mezi podnikateli k nejvyhledávanějším vozům. Na druhou stranu jeho provoz bude velmi levný, a tak může být relativně atraktivní pro městské a příměstské cesty na kratší vzdálenosti.

Tabulka 5: Specifikace vozu Nissan Leaf

Maximální výkon	80 kw
Dojezd	199 km
Emise CO_2	0 g/km

Zdroj: upraveno podle [13];[9]

V rámci tabulky byly zvoleny atributy charakteristické právě pro elektromobily, a proto jsou to údaje trochu odlišné oproti těm, které se budou objevovat u jiných typů automobilů.

V případě posuzování elektromobilu je nutné hlavně zvažovat jeho reálný dojezd. Údaj o teoreticky možném dojezdu totiž dá jen přibližný obraz o tom skutečném. Logickou úvahou totiž například v silných mrazech kapacita baterií klesá a navíc se energie z nich spotřebovává také na vytápění automobilu. Z toho vyplývá, že dojezd v zimě může být (a většinou také bude) ještě menší. Proto i na oficiálních stránkách společnost Nissan uvádí, jak se při určitých specifických podmínkách může dojezd vozu měnit. V případě ideálních podmínek může být dojezd i vyšší, než výše udávaný a to přibližně 233 km. Nicméně ve vysokých či nízkých teplotách akční rádius klesá výrazně až k hodnotě 100 km. [srov. 13]

V souvislosti s posledním údajem v tabulce je nutné připomenout problém výroby samotné elektrické energie. Provoz elektromobilu je bezemisní (stejně jako například vysavače), ale faktem zůstává, že výroba elektrické energie být bezemisní nemusela, a proto je otázkou, do jaké míry lze říct, že používání elektromobilu vůbec nezatěžuje životní prostředí.

4.1.1 Nákup v Rakousku

Ke dni 17. 2. 2014 byla koncová cena tohoto elektromobilu pro zákazníky 29 290 €. [srov. 20] Vzhledem k úpravě daně NoVA, která vyjímá elektrické vozy z povinnosti platit tuto daň, tak bude příslušná daň nulová a struktura ceny je tedy shodná s oběma dalšími z porovnávaných států.

4.1.2 Nákup v ČR

Ke dni 17. 2. 2014 byla koncová cena tohoto elektrického automobilu stanovena na hodnotě 715 300 Kč. [srov. 9]

Struktura ceny pro zákazníky v České republice se bude shodovat se strukturou v Irsku. V ČR ale není žádná speciální registrační daň ani například výhodnější sazba DPH pro elektromobily. Opět se tedy skládá ze samotné ceny vozidla a daně z přidané hodnoty.

4.1.3 Nákup v Irsku

Ke dni 17. 2. 2014 byla koncová cena tohoto elektromobilu pro zákazníky 20 990 €. [srov. 21] Tato cena zahrnuje všechny daně a logicky v tomto případě také slevy na dani. Protože se tedy jedná o elektromobil, je v koncové ceně zahrnuta také daňová sleva v maximální výši 5 000 €.

Pomocí oficiálního kalkulátoru pak lze jednoduše zjisti, že registrační daň bude nulová, a tak se cena vozidla skládá pouze ze samotné ceny vozidla a daně z přidané hodnoty.

4.2 Nákup hybridního vozu

Hybridní vůz většinou využívá klasický benzínový motor doplněný elektromotorem. Na rozdíl od elektromobilů zde tedy není omezen razantně dojezd a elektromotor slouží hlavně ke snížení spotřeby a emisí. Jde tedy o určitou formu kompromisu a spojení výhod obou typů pohonu.

Mezi první masově prodávané a úspěšné hybridní vozy patří automobil japonské automobilky Toyota. Jde o model Toyota prius, kterého se do konce května roku 2013 celosvětově prodalo více jak 3 miliony kusů. [srov. 38]

Tabulka 6: Specifikace vozu Toyota Prius

Celkový výkon hybridního motoru	136 k
Spotřeba	3,9 l/100 km
Emise CO_2	89 g/km

Zdroj: upraveno podle [23]

Ze specifikací je zřejmé, že mezi elektromobilem a vozem s hybridním pohonným ústrojím je na první pohled relativně velký rozdíl. V případě hybridního automobilu však už kupující nemusí řešit problém malého dojezdu, který může být v případě používání elektromobilu k podnikání značně omezující, protože ten je vzhledem k použité technologii srovnatelný s auty s konvenčními pohony.

4.2.1 Nákup v Rakousku

Ceníková cena ke dni 24. 2. 2014 byla dle oficiálního ceníku 28 140 € včetně DPH. [srov. 22] Nyní následuje tabulka s výpočty daňových položek ceny vozidla.

Tabulka 7: Nákup vozu Toyota Prius v Rakousku

Cena bez daní	23 450 €
DPH (20 %)	4 690 €
NoVA (0 %)	**0 €**
Cena s DPH a NoVA	28 140 €

Zdroj: vlastní zpracování

Tabulka ukazuje hodnoty jednotlivých složek ceny. Sazbu daně NoVA určuje výše zmíněný specifický výpočet. K tomuto výpočtu se používá výše emisí CO_2/km a od této hodnoty se odečte číslo 90 a následně se výsledek vydělí číslem 5. Vzhledem k tomu, že v tomto případě je hodnota emisí 89 g/km, tak po odečtení čísla 90 je výsledek záporný, a tak již dále nemá smysl počítat a sazba daně NoVA bude nulová.

Tabulka 8: Nákup vozu Toyota Prius v Rakousku před 1. 3. 2014

Cena bez daní	23 450 €
DPH (20 %)	4 690 €
NoVA (1,8 %)	422,1 €
> 120 g CO_2/km; hybrid (-500 €)	**0 €**
Cena s DPH a NoVA	28 140 €

Zdroj: vlastní zpracování

Z tabulky je patrné, že i když vypočtená sazba daně není nulová (jako v současnosti), tak v úpravě byla zavedena sleva na dani v případě hybridů a z důvodu nízké výše daně pak uplatnění této slevy znamenalo, že daňová povinnost byla i v tomto případě nulová také v minulosti.

Změna úpravy tedy v tomto případě nevyvolala žádnou změnu týkající se registrační daně. Tato daň je v obou případech nulová.

4.2.2 Nákup v ČR

V České republice není zavedena žádná registrační daň, a tak je celková cena vozu složena pouze z ceny bez daně a daně z přidané hodnoty. Jedinou výhodu, kterou česká právní úprava hybridům nabízí je odpuštění periodické silniční daně.

Následující výpočet uvedený v tabulce vychází z oficiální ceny, která k 24. 2. 2014 činila 629 900 Kč s DPH. [srov. 23]

Tabulka 10: Nákup vozu Toyota Prius v České republice

Cena bez daní	520 578,5 Kč
DPH (21 %)	109 321,5 Kč
Celková cena	629 900 Kč

Zdroj: vlastní zpracování

4.2.3 Nákup v Irsku

Nyní následuje podrobný pohled na strukturu ceny vozu při nákupu v Irsku, kde 24. 2. 2014 bylo možné vůz zakoupit za 22 600 € bez daní. [srov. 31]

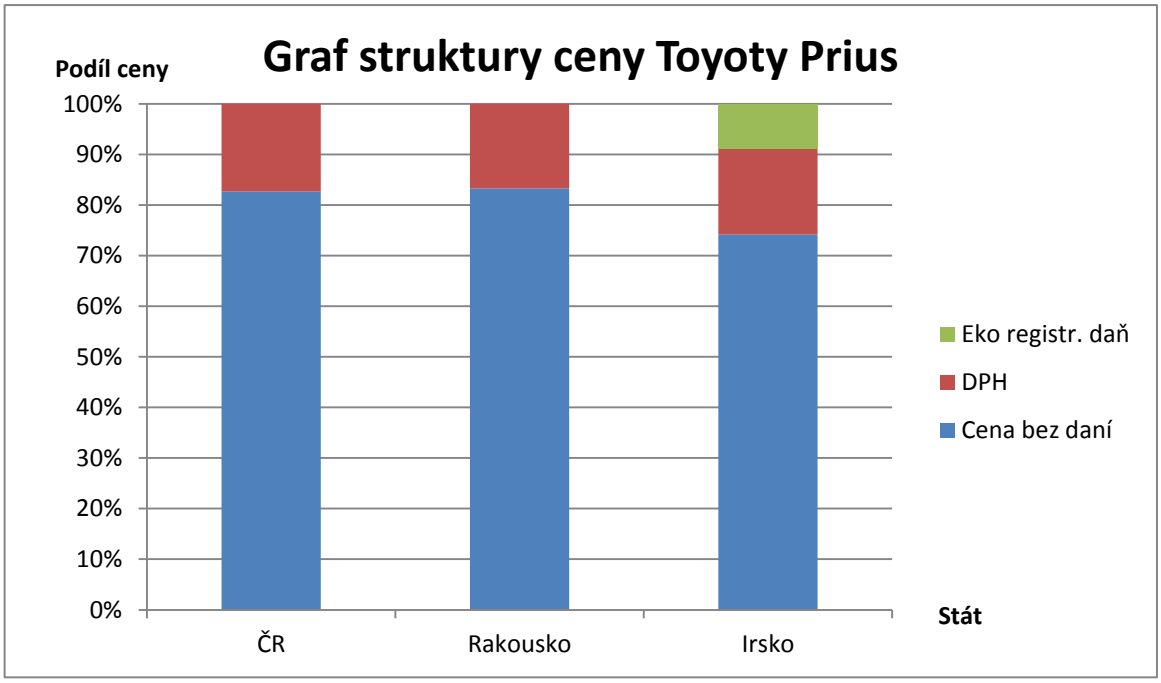
Tabulka 9: Nákup vozu Toyota Prius v Irsku

Cena bez daní	22 600 €
DPH (23 %)	5 198 €
VRT (15 %)	4 169,7 €
Nový hybridní vůz (-1 500 €)	**2 669,7 €**
Celková cena	30 467,7 €

Zdroj: vlastní zpracování

Výše registrační daně VRT je určena dle výše emisí. Vzhledem k tomu, že se jedná o hybridní vůz, je pak daňová povinnost snížena o fixní částku nezávisle na výši emisí.

4.2.4 Komparace zdanění nákupu ve vybraných státech



Graf 1: Struktura ceny vozu Toyota Prius ve vybraných státech

Zdroj: vlastní zpracování

Z grafu je patrné, že jedinou zemí, ve které je nakupující povinen zaplatit určitou ekologickou registrační daň, je Irsko. V ČR žádná úprava podobné daně není. V Rakousku je v právní úpravě obdobná daň zakotvena, ovšem v případě tohoto konkrétního vozu je vzhledem k emisím CO_2 daňová povinnost kupujícího nulová.

4.3 Nákup vozu Škoda Octavia 1,2 TSI

Další vozy již nepatří mezi tzv. vozy s alternativními pohony. Jedná se o automobily s klasickými motory. Výběr vozů byl prováděn na základě jejich emisí, aby bylo možné sledovat vývoj daňového zatížení v závislosti na měnící se hodnotě emisí.

Jako zástupce vozů s klasickým pohonem jsem vybral nejprodávanější vůz v České republice, tedy Škodu Octavii. [srov. 28] Tento vůz je velmi oblíbený po celé Evropě a právě vysoký počet registrací znamená, že je velmi žádaný a podnikateli často využívaný.

Tabulka 11: Specifikace vozu Škoda Octavia 1,2 TSI

Výkon motoru	77 kw
Palivo	benzín
Spotřeba	4,9 l/100 km
Emise CO_2	114 g/km

Zdroj: upraveno podle [10]

Z tabulky je patrné, že jde o automobil s vyšší spotřebou i emisemi oproti hybridnímu vozu. Mezi automobily s konvenčním pohonem však patří k těm šetrnějším, protože například další vybraná vozidla v rámci této komparace mají zmíněné hodnoty vyšší.

4.3.1 Nákup v Rakousku

Následující tabulka prezentuje strukturu ceny tohoto vozu v Rakousku ke dni 1. 3. 2014, kdy byla stanovena cena včetně všech daní na 19 810 €. [srov. 10]

Tabulka 12: Nákup vozu Škoda Octavia 1,2 TSI v Rakousku

Cena bez daní	16 234 €
DPH (20 %)	3 246,8 €
NoVA (4,8 %)	779,2 €
Benzínový motor (-450 €)	**329,2 €**
Cena s DPH a NoVA	19 810 €

Zdroj: vlastní zpracování

Vzhledem k relativně nízkým emisím vychází sazba daně velmi nízká. Po odečtení čísla 90 od hodnoty emisí (114) a následném vydělení pěti vychází sazba daně NoVA ve výši 4,8 %. Celková daň se po odečtení částky 450 € za benzínový pohon navíc sníží o více jak polovinu.

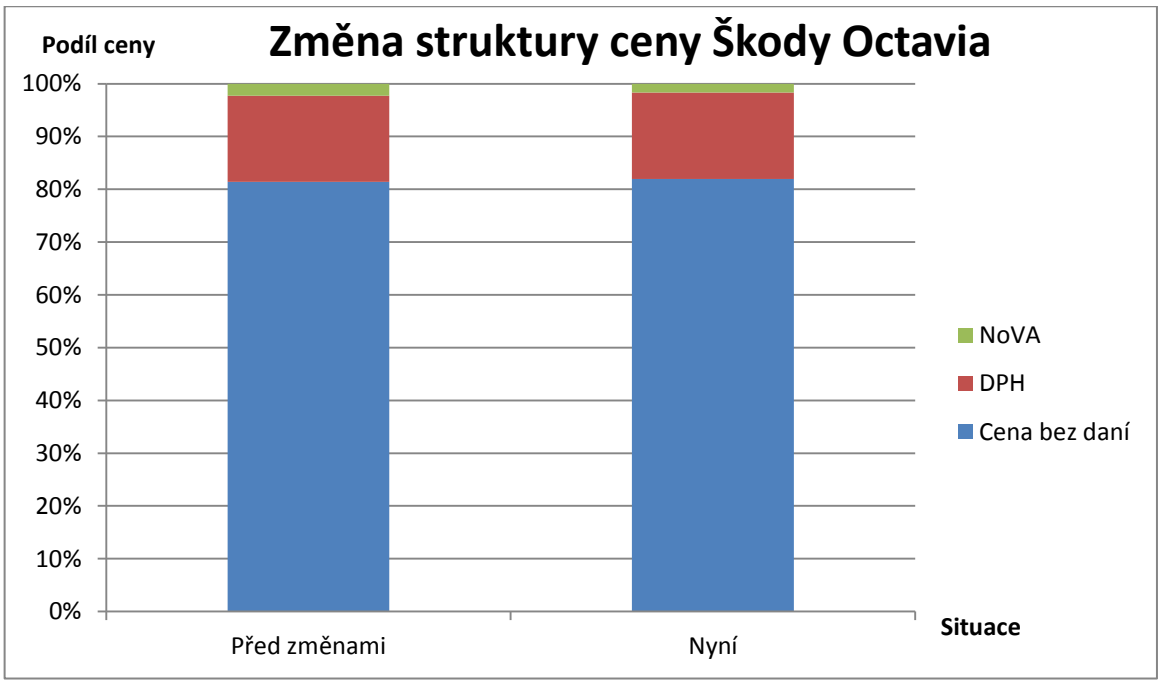
Podkladem pro výpočet situace před změnami legislativy sloužila výše vypočtená cena bez daní.

Tabulka 13: Nákup vozu Škoda Octavia 1,2 TSI v Rakousku před 1. 3. 2014

Cena bez daní	16 234 €
DPH (20 %)	3 246,8 €
NoVA (3,8 %)	752,8 €
> 120g CO_2/km (-300 €)	**452,8 €**
Cena s DPH a NoVA	20 233,6 €

Zdroj: vlastní zpracování

Výpočet v minulosti vycházel ze spotřeby vozidla a v tomto případě při postupu dle příslušného vzorce vychází daňová sazba 3,8 %, tedy o jeden procentní bod nižší, než v současnosti. Nicméně vzhledem k následným slevám, které jsou v současnosti pro daný typ vozidla vyšší, vychází celková daňová povinnost při koupi tohoto vozidla nižší v současnosti.



Graf 2: Struktura ceny vozu Škoda Octavia 1,2 TSI v Rakousku před a po změnách

Zdroj: vlastní zpracování

Vzhledem k ceně vozidla je procentuální změna velmi malá, jak demonstruje graf. Ovšem podle absolutních čísel z tabulky je jasné, že nákup takového auta je nyní o něco levnější, a to z důvodu nižší daně NoVA.

4.3.2 Nákup v ČR

Ceníková cena tohoto konkrétního automobilu byla nastavena ke dni 1. 3. 2014 na 367 900 Kč bez DPH. [srov. 29]

Tabulka 14: Nákup vozu Škoda Octavia 1,2 TSI v ČR

Cena bez daní	304 049,6 Kč
DPH (21 %)	63 850,4 Kč
Celková cena	367 900 Kč

Zdroj: vlastní zpracování

V tabulce je výpočet DPH při koupi tohoto vozu a je to jediná daňová položka v rámci celkové pořizovací ceny.

4.3.3 Nákup v Irsku

V Irsku se od 1. 3. 2014 tento vůz prodával za 19 995 €, přičemž v této ceně byly zahrnuty všechny povinné daně. [srov. 24]

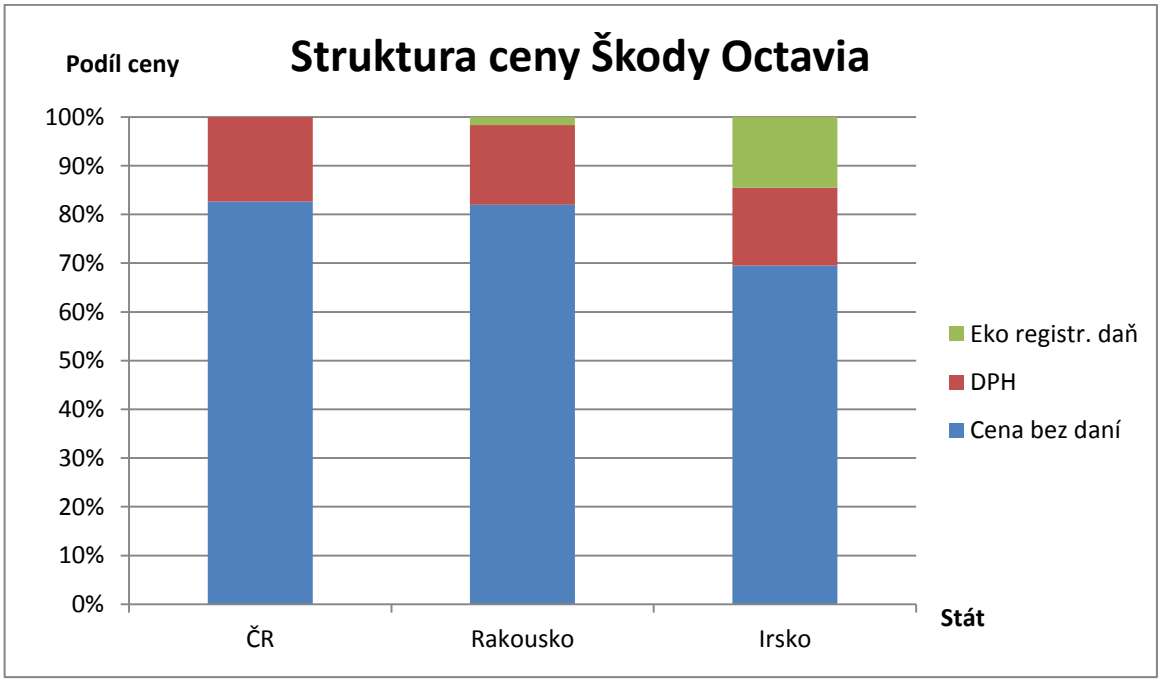
Tabulka 15: Nákup vozu Škoda Octavia 1,2 TSI v Irsku

Cena bez daní	13 894,1 €
DPH (23 %)	3 195,6 €
VRT (17 %)	**2 905,3 €**
Celková cena	19 995 €

Zdroj: vlastní zpracování

Tabulka pro registrační daň VRT určuje sazbu daně dle emisí. Podle příslušné tabulky je tato sazba 17 %. Vzhledem k tomu, že se nejedná o žádný typ vozu s alternativním pohonem, tak v Irsku žádná další úprava výše daně nenásleduje, a tak je celková výše daně VRT 2 905,3 €.

4.3.4 Komparace zdanění nákupu ve vybraných státech



Graf 3: Struktura ceny vozu Škoda Octavia 1,2 TSI ve vybraných státech

Zdroj: vlastní zpracování

Dle grafu je zřejmé, že nejvyšší část ceny, která je tvořena ekologickou daní, mají v Irsku. V tomto případě je totiž vzhledem k emisím vozu velmi nízká daň v Rakousku a celkovým zdaněním pořízení tohoto vozu se blíží situaci v České republice, kde žádná registrační daň momentálně není. Dalším poznatkem je také to, že v Irsku tvoří daně přes 30 % pořizovací ceny, což je o více jak 10 % více, než v ČR nebo Rakousku.

4.4 Nákup vozu Audi A6 3,0 TDI quattro S tronic

Tabulka 16: Specifikace vozu Audi A6 3,0 TDI quattro S tronic

Výkon motoru	245 k
Palivo	nafta
Spotřeba	5,9 l/100 km
Emise CO_2	156 g/km

Zdroj: upraveno podle [5]

Jde o vůz, který produkuje koncern VW Group, který má v posledních letech velmi dobré výsledky. [srov. 18] Nyní jsem zvolil pro porovnání vůz s naftovým motorem. Jak je patrné z údajů z tabulky, tak výše emisí již překročila hodnotu 120 g CO_2/km, což byla hraniční hodnota pro posuzování vozů z hlediska daňové povinnosti NoVA v Rakousku v minulosti.

4.4.1 Nákup v Rakousku

Rakouská ceníková cena byla ke dni 2. 3. 2014 rovna částce 60 001 € včetně daní. [srov. 1]

Tabulka 17: Nákup vozu Audi A6 3,0 TDI quattro S tronic v Rakousku nyní

Cena bez daní	45 308 €
DPH (20 %)	9 062 €
NoVA (13 %)	5 981 €
Naftový motor (-350 €)	**5 631 €**
Cena s DPH a NoVA	60 001 €

Zdroj: vlastní zpracování

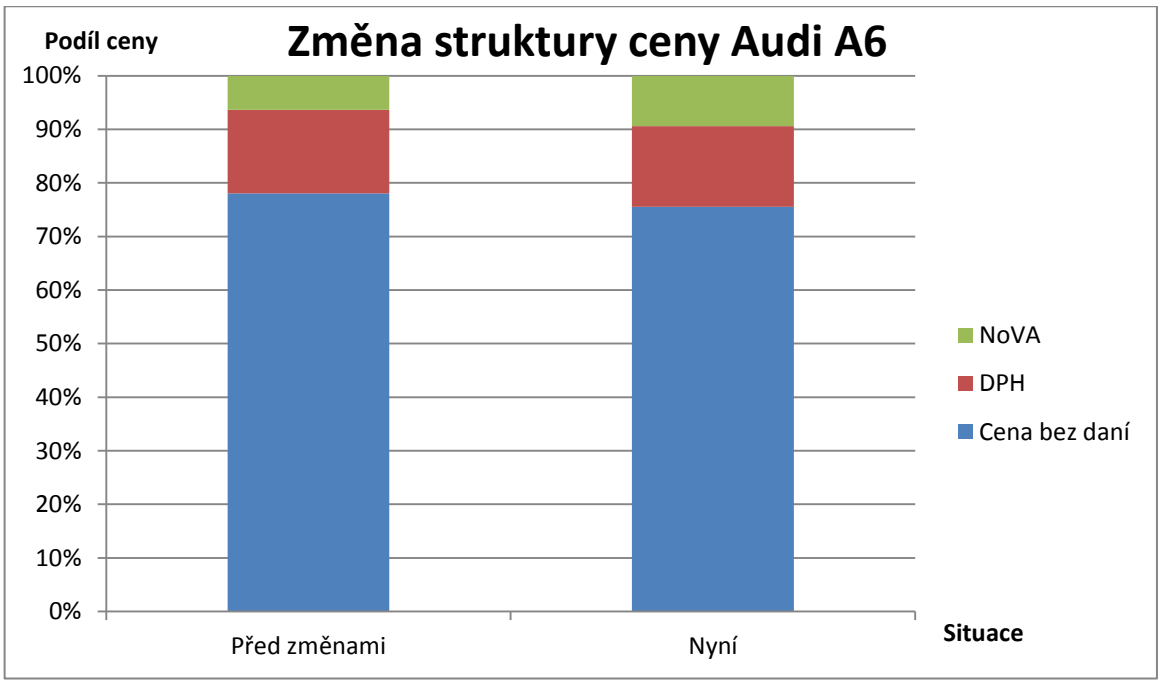
Tabulka demonstrující dnešní situaci v Rakousku vychází z hodnoty emisí, která činí 156 g CO_2/km. Po provedení příslušného výpočtu vychází sazba daně 13 %. Za povšimnutí stojí sleva na dani za naftový motor, která je v současnosti nižší, než za motor benzínový.

Tabulka 18: Nákup vozu Audi A6 3,0 TDI quattro S tronic v Rakousku před 1. 3. 2014

Cena bez daní	45 308 €
DPH (20 %)	9 062 €
NoVA (7,8 %)	3 534 €
> 150 g CO_2/km (+ 6 x 25 €)	**3 684 €**
Cena s DPH a NoVA	58 054 €

Zdroj: vlastní zpracování

V minulosti, jak ukazuje tabulka, vycházela sazba daně o poznání nižší. U tohoto vozu je tedy už značný rozdíl mezi úpravou daně NoVA předešlou a současnou. V předchozím období totiž tato daň byla téměř o dva tisíce Euro nižší.



Graf 4: Struktura ceny vozu Audi A6 3,0 TDI quattro S tronic Rakousku před a po změnách

Zdroj: vlastní zpracování

Graf potvrzuje zvýšení zdanění u tohoto automobilu, kdy jeho hlavním prvkem je zvýšení sazby NoVA. Jde tedy o první vůz tohoto porovnání, kdy nová právní úprava znamená značný vliv na koncovou cenu automobilu.

4.4.2 Nákup v ČR

Česká cena příslušného vozu byla ke 2. 3. 2014 celkem 1 385 900 Kč. [srov. 2]

Tabulka 19: Nákup vozu Audi A6 3,0 TDI quattro S tronic v ČR

Cena bez daní	1 145 372 Kč
DPH (21 %)	240 528 Kč
Celková cena	1 385 900 Kč

Zdroj: vlastní zpracování

Tabulka v případě nákupu v ČR opět obsahuje pouze výpočet DPH, protože v právní úpravě ekologická registrační daň není zavedena.

4.4.3 Nákup v Irsku

Irové měli dne 2. 3. 2014 možnost si takto specifikovaný vůz koupit za 61 240 € včetně obou daní. [srov. 7]

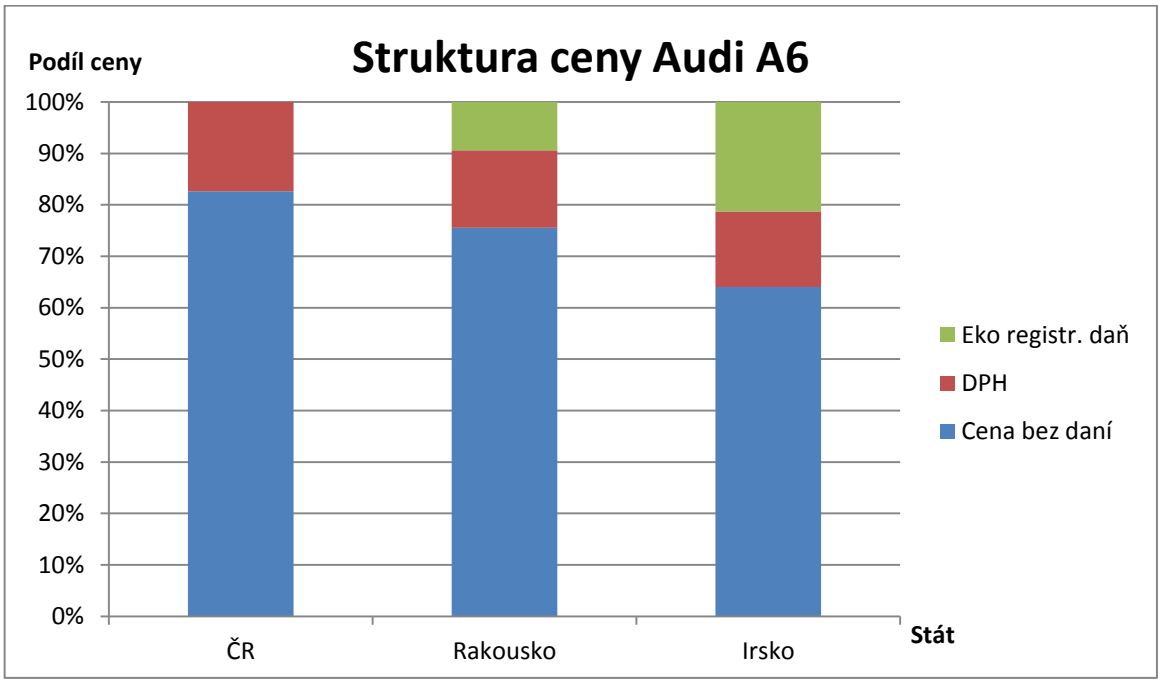
Tabulka 20: Nákup vozu Audi A6 3,0 TDI quattro S tronic v Irsku

Cena bez daní	39 203 €
DPH (23 %)	9 017 €
VRT (27 %)	13 020 €
Celková cena	61 240 €

Zdroj: vlastní zpracování

V případě nákupu tohoto vozu v Irsku je opět určení daně o poznání jednodušší, než v Rakousku. Dle hodnoty emisí je tomuto vozu přiřazena sazba daně z tabulky a výsledkem je hodnota ekologické registrační daně VRT ve výši 13 020 €.

4.4.4 Komparace zdanění nákupu ve vybraných státech



Graf 5: Struktura ceny vozu Audi A6 3,0 TDI quattro S tronic ve vybraných státech

Zdroj: vlastní zpracování

Z grafu je opět patrné, že největší část ceny tvoří ekologická registrační daň v Irsku, kde představuje více než 20 % nákupní ceny vozu. V Rakousku to je přibližně deset procent a v České republice obdobná daň neexistuje, takže logicky netvoří žádnou část pořizovací ceny.

4.5 Nákup vozu Volvo XC90 D5 AWD

Tento vůz byl vybrán na základě emisí a dostupnosti auta v jednotlivých zemích. Při hledání modelů s relativně vyššími emisemi jsem totiž narazil na problém s dostupností některých motorizací v Irsku, kde většinou automobilky nabízejí hlavně vozy šetrnější.

Tabulka 21: Specifikace vozu Volvo XC90 D5 AWD

Výkon motoru (k)	200
Palivo	Nafta
Spotřeba	8,2 l/100 km
Emise CO_2	215 g/km

Zdroj: upraveno podle [33]

Tabulka specifikace tohoto vozu dokládá, že v případě emisí je tento automobil už velmi málo šetrný, a tak v případě zemí, kde je registrační daň provázána s problematikou emisí, by měla daňová povinnost být relativně vyšší.

4.5.1 Nákup v Rakousku

Rakouská oficiální cena včetně všech daní byla 25. března 2014 přesně 54 690 €. [srov. 34]

Tabulka 22: Nákup vozu Volvo XC90 D5 AWD v Rakousku nyní

Cena bez daní	37 959 €
DPH (20%)	7 592 €
NoVA (25%)	9 489 €
Naftový motor (-350 €)	**9 139 €**
Cena s DPH a NoVA	54 690 €

Zdroj: vlastní zpracování

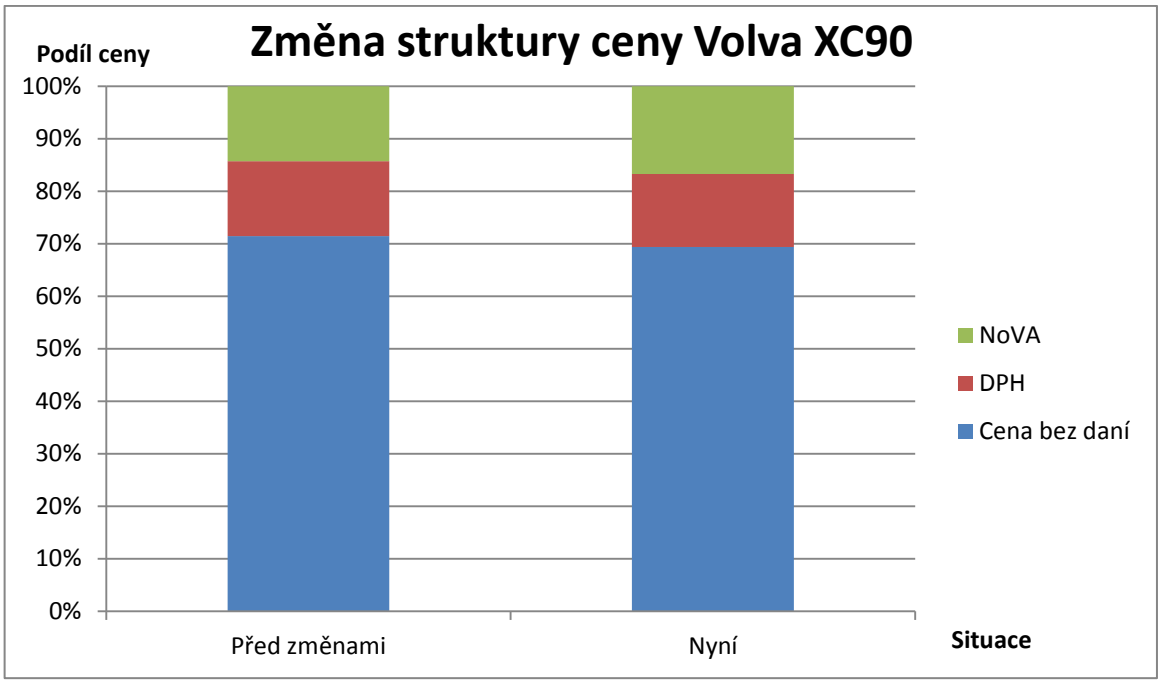
V současnosti je výpočet u tohoto vozu v Rakousku relativně jednoduchý. Opět je sazba určena na základě výše emisí, od kterých se odečte číslo 90 a následně se výsledek vydělí pěti. Výsledná sazba je tedy 25 %. Za povšimnutí stojí i ten fakt, že daň je v Rakousku u všech aut snížena na základě typu pohonu a tato sleva nijak nezávisí na výši emisí či spotřeby.

Tabulka 23: Nákup vozu Volvo XC90 D5 AWD v Rakousku před 1. 3. 2014

Cena bez daní	37 959 €
DPH (20%)	7 592 €
NoVA (12,4%)	4 707 €
> 150g CO_2/km (+65x25 €)	1 625 €
> 170g CO_2/km (+45x25 €)	1 125 €
> 210g CO_2/km (+5x25 €)	125 €
NoVA	7 582 €
Cena s DPH a NoVA	53 133 €

Zdroj: vlastní zpracování

V minulosti byl výpočet daně vzhledem k emisím vozu překračujícím výrazně hodnotu 150 g CO_2/km o trochu delší. Z tabulky je patrné, že právě tento fakt výrazně zvyšuje daňovou povinnost, neboť samotná sazba daně byla daleko nižší, než je tomu dnes.



Graf 6: Struktura ceny vozu Volvo XC90 D5 AWD v Rakousku před a po změnách

Zdroj: vlastní zpracování

4.5.2 Nákup v ČR

Čeští dealeři nabízela tento konkrétní model značky Volvo dne 25. 3. 2014 za cenu 1 240 500 Kč. [srov. 33]

Tabulka 24: Nákup vozu Volvo XC90 D5 AWD v ČR

Cena bez daní	1 025 207Kč
DPH (21 %)	215 293 Kč
Celková cena	1 240 500 Kč

Zdroj: vlastní zpracování

Dle tabulky opět lze konstatovat, že v případě nákupu vozu v ČR bude jedinou daňovou složkou ceny DPH.

4.5.3 Nákup v Irsku

V poslední zkoumané zemi byla cena dne 25. 3. 2014 (obsahující všechny daně) určena na částce 54 995 €. [srov. 35]

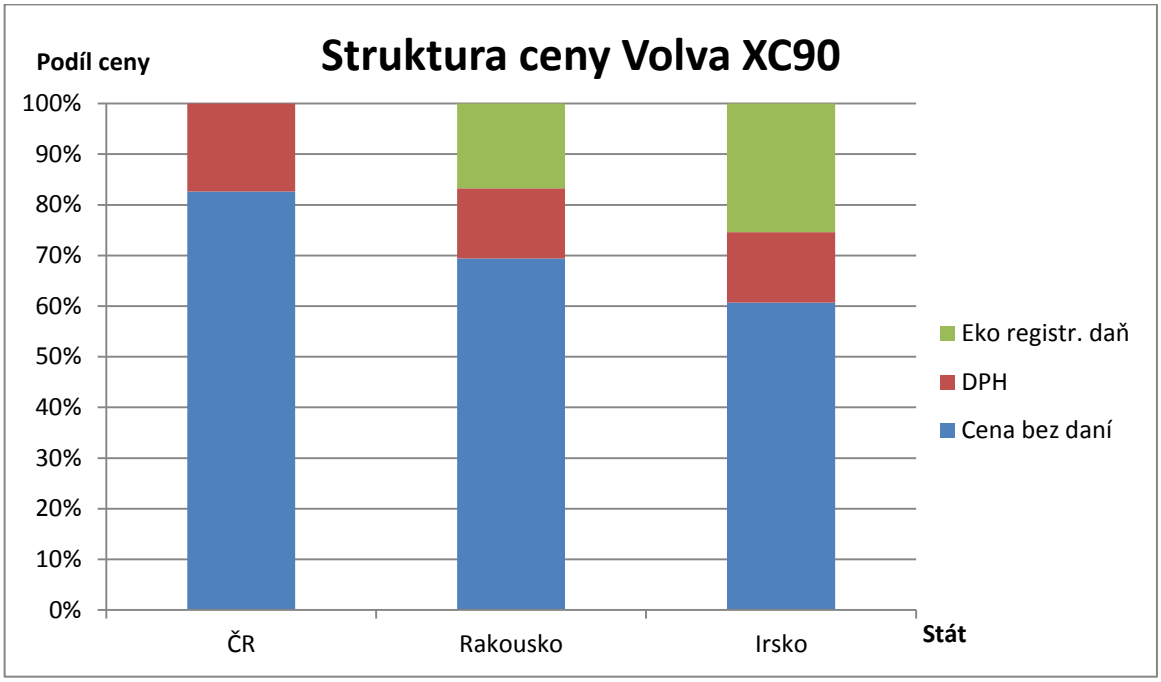
Tabulka 25: Nákup vozu Volvo XC90 D5 AWD v Irsku

Cena bez daní	33 367 €
DPH (23 %)	7 674 €
VRT (34 %)	13 954 €
Celková cena	54 995 €

Zdroj: vlastní zpracování

V tabulce je vypočtena hodnota VRT, která u tohoto auta má výši sazby 34 %. Opět tento údaj vychází z příslušné tabulky sazeb VRT.

4.5.4 Komparace zdanění nákupu ve vybraných státech



Graf 7: Struktura ceny vozu Volvo XC90 D5 AWD ve vybraných státech

Zdroj: vlastní zpracování

Graf potvrzuje dosavadní vývoj, který směřuje k tomu, že v Irsku je větší část ceny tvořena ekologickou registrační daní, než v Rakousku. Na druhou stranu v České republice je pak nákup opět nejméně zatížen celkovou daňovou povinností.

4.6 Nákup reprezentativního vozu

Pokud se přesuneme od menších podniků k těm větším, rozhodně se změní charakter pořizovaných aut. V rámci vozového parku větších podniků se velmi často objevují auta, která

mají svým způsobem firmu, respektive osobu tento vůz využívající, reprezentovat a symbolizovat jeho postavení a vliv v rámci podniku. I v rámci automobilů, které mají reprezentovat, jsou velké rozdíly. Vše ovlivňuje hlavně velikost dané společnosti a pak také úroveň řízení, na které se daný zaměstnanec pohybuje. Je jasné, že vedoucí pracovníci na nejvyšší úrovni řízení budou mít automobily více reprezentativní, což pochopitelně ovlivňuje také šetrnost. Větší, prestižnější vozy mají převážně vyšší spotřebu, a tím i emise a v rámci ekologických daní je pak nákup těchto vozů pochopitelně více zatížen. Tedy pouze však v případě, že daný stát má příslušnou úpravu zdanění nákupu/registrace vozu na základě šetrnosti.

Vzhledem k tomu, že VW Group mělo v roce 2013 největší podíl na trhu automobilů v Evropské unii, zvolil jsem vůz luxusní značky tohoto koncernu. [srov. 18] Jako zástupce vozu, který má maximálně reprezentovat, jsem vybral Audi A8, a protože chci demonstrovat vývoj ekologického daňového zatížení nákupu daných vozů, zvolil jsem jednu z motorizací s větším zdvihovým objemem. Takovýto vůz sice není moc četný, nicméně velmi reprezentativní nepochybně je a prosperující podnik může podobný vůz pro vrcholové manažery poptávat.

Tabulka 26: Specifikace vozu Audi A8 L W12

Výkon motoru	500 k
Spotřeba	11,3 l/100 km
Emise CO_2	264 g/km

Zdroj: upraveno podle [6]

Vzhledem k potřebě určení přesné části ceny, která je tvořena environmentální daní, je nutné cenu rozklíčovat z hlediska jednotlivých daní a určit jejich výši.

4.6.1 Nákup v Rakousku

Tento „top“ model značky Audi stál 2. 3. 2014 v Rakousku 122 901 € bez daní. [srov. 2]

Tabulka 27: Nákup vozu Audi A8 L W12 v Rakousku nyní

Cena bez daní	122 901 €
DPH (20 %)	24 580,2 €
NoVA (32 %)	39 328,3 €
Benzínový motor (-450 €)	38 878,3 €
Za každý gram CO_2 nad 250 (+ 14 x 20 €)	**39 158,3 €**
Cena s DPH a NoVA	186 639,5 €

Zdroj: vlastní zpracování

Nejprve je potřeba určit daň z přidané hodnoty, která činí 20% z 122 901 €, což je 24 580,2 €.

Sazba daně NoVA je potom vzhledem emisím CO_2/km, které jsou na hodnotě 264 g/km, 32%. A to z toho důvodu, že v případě odečtení 90 a vydělení pěti vychází číslo 34,8 a zákon stanovuje, že maximální možná sazba daně je ve výši 32%. Výše daně je tedy 39 328,32 €. Nicméně následuje další úprava výše daně, která spočívá v odečtení 450 €, protože se jedná o benzínový motor a přičtení celkové částky 280 € za gramy CO_2/km, protože emise jsou vyšší, než 250 g CO_2/km. Celková registrační daň NoVA pak vychází ve výši 39 158,3 €.

Před tímto datem se sazba daně vypočetla z normované spotřeby paliva. Od příslušné hodnoty se odečetlo číslo 3 a výsledek se vynásobil dvěma. V tomto případě tedy sazba daně činila 16,6 %.

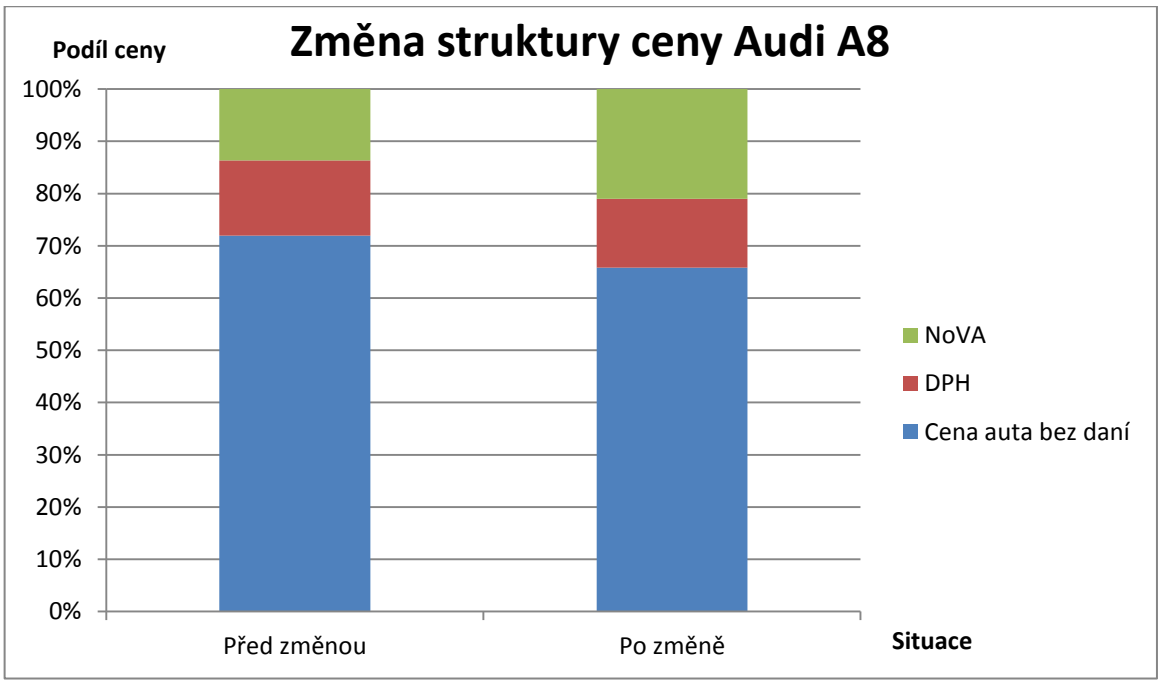
Tabulka 28: Nákup vozu Audi A8 L W12 v Rakousku před 1. 3. 2014

Cena bez daní	122 901 €
DPH (20 %)	24 580,2 €
NoVA (16,6 %)	20 401,6 €
Za každý gram CO_2 nad 150: + 25 €	66 x 25 € = 1650 €
Za každý gram CO_2 nad 170: + 25 €	46 x 25 € = 1150 €
Za každý gram CO_2 nad 210: + 25 €	6 x 25 € = 150 €
NoVA celkem	23 351,6 €
Cena s DPH a NoVA	170 832,8 €

Zdroj: vlastní zpracování

Dále právní úprava ukládala navýšení daně o 25 € za každý gram CO_2, o které emise překračují hodnoty 150, 170 a 210 g CO_2/km, v tomto případě tedy navýšení daně o dalších 2950 €.

Z porovnání výsledných cen vyplývá, že se cena zvýšila skoro o 16 000 € a nyní je tak tento vůz o poznání dražší. Následující graf potom porovnává strukturu ceny před změnou a po změně legislativy.



Graf 8: Struktura ceny vozu Audi A8 L W12 v Rakousku před a po změnách

Zdroj: vlastní zpracování

Z grafu je zřejmé, že co se týče struktury samotné ceny, tak v případě tohoto automobilu získala ekologická daň větší podíl. To znamená, že se na tvorbě ceny podílí významnějším způsobem. Daň NoVA se totiž zvýšila, zatímco ostatní složky (cena auta a DPH) zůstaly nezměněny.

4.6.2 Nákup v ČR

V České republice momentálně není zavedena žádná registrační daň a ani není současné zdanění nějakým způsobem upraveno vzhledem k emisím automobilů. Proto se cena skládá pouze ze dvou složek a to z ceny vozu a daně z přidané hodnoty.

Samotný výpočet pak vychází z ceníkové ceny s DPH, která byla na začátku března (konkrétně 2. 3. 2014) 3 699 900 Kč. [srov. 4]

Tabulka 29: Nákup vozu Audi A8 L W12 v ČR

Cena bez daní	3 057 769 Kč
DPH (21 %)	642 131 Kč
Celková cena	3 699 900 Kč

Zdroj: vlastní zpracování

4.6.3 Nákup v Irsku

Oficiálně byl příslušný model dne 2. 3. 2014 v Irsku distribuován za částku 209 930 € včetně daní. [srov. 7]

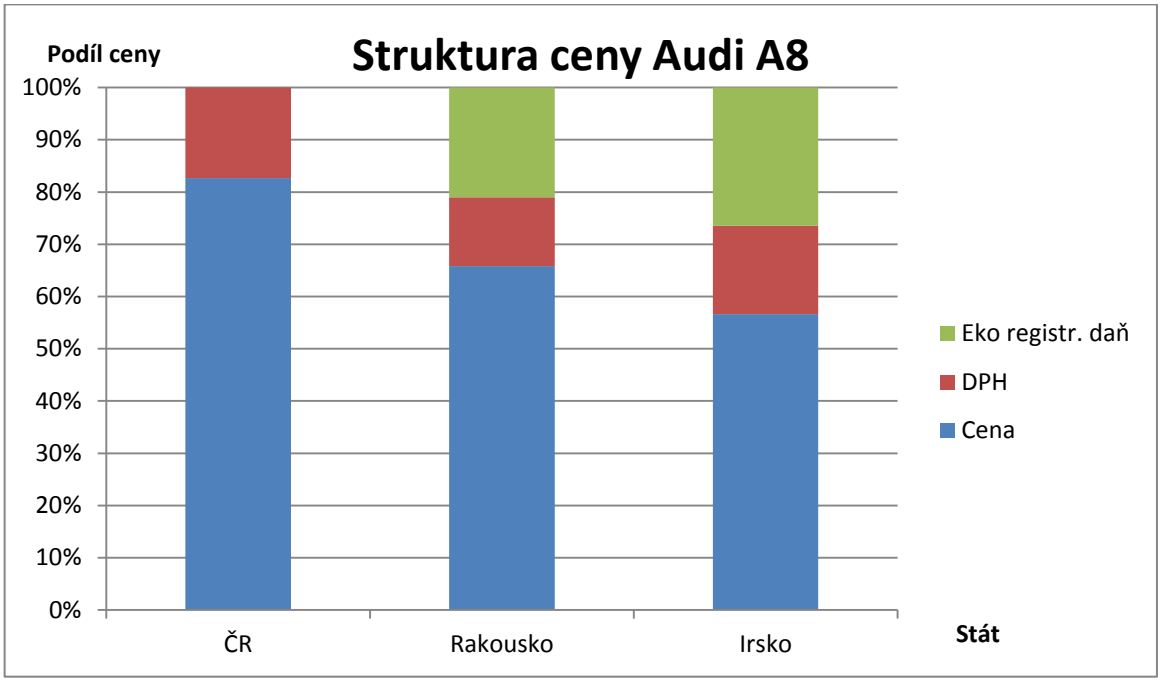
Tabulka 30: Nákup vozu Audi A8 L W12 v Irsku

Cena bez daní	118 857 €
DPH (23 %)	35 502,8 €
VRT (36 %)	55 569,6 €
Celková cena	209 930 €

Zdroj: vlastní zpracování

V tabulce je uveden výpočet jednotlivých složek ceny vozu a v případě irské právní úpravy se tento vůz nachází v nejvyšším možném pásmu daně VRT, a tak sazba daně je rovna 36 %.

4.6.4 Komparace zdanění nákupu ve vybraných státech



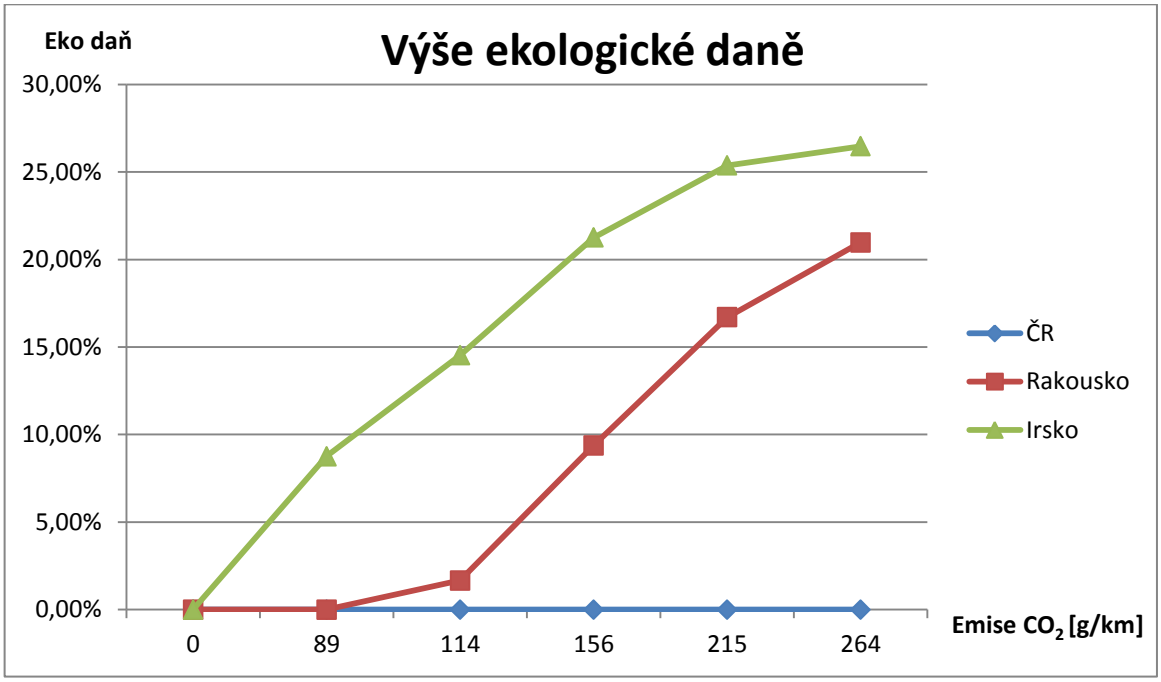
Graf 9: Struktura ceny vozu Audi A8 L W12 ve vybraných státech

Zdroj: vlastní zpracování

Z grafu je patrné, že z hlediska celkového daňového zatížení nákupu tohoto vozidla je na tom nejpřísněji Irsko, kde je nákup a následná registrace zdaněna nejvíce. Dále pak platí, že v porovnání zemí, kde je zdanění registrace ovlivněno emisemi automobilu, je vyšší ekologické zatížení nákupu vozu v tomto případě v Irsku. V ČR pak žádné obdobné zdanění není a celkově tak pořízení příslušného vozu je zdaněno nejméně.

5 SOUHRNNÉ POROVNÁNÍ STÁTŮ

Vypočtené výsledky u jednotlivých automobilů tvoří soubor dat, která nyní mohou být porovnána.



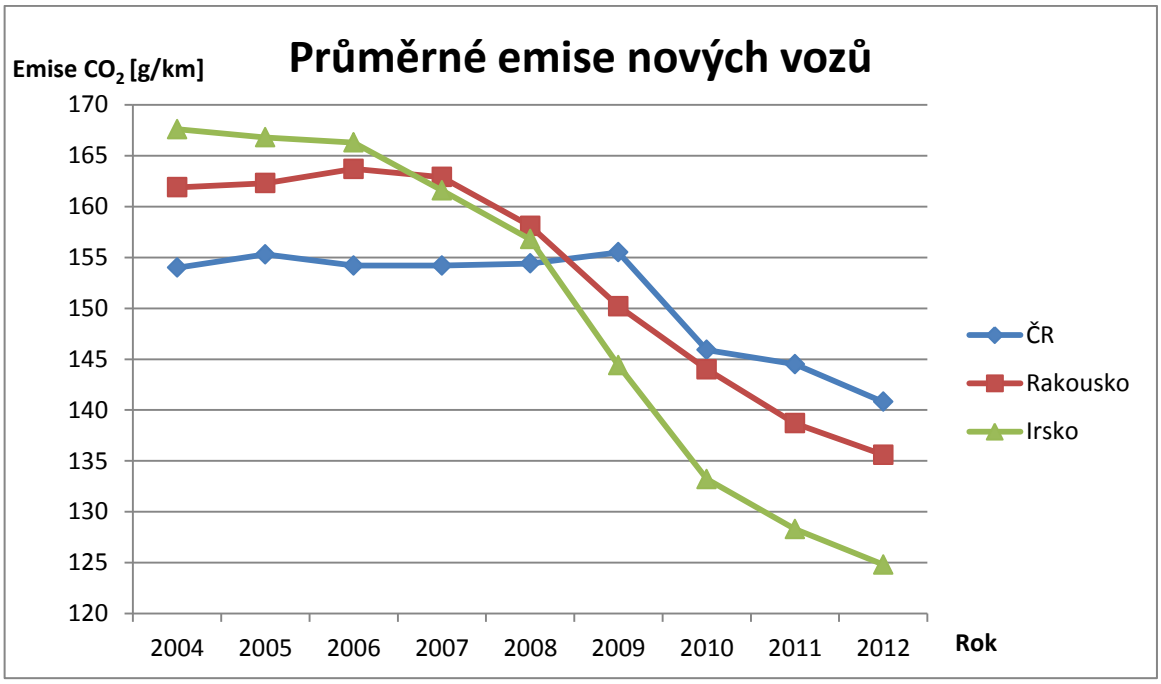
Graf 10: Výše registrační daně v závislosti na výši emisí vybraných vozů

Zdroj: vlastní zpracování

Tento graf ukazuje vývoj ekologické registrační daně u porovnávaných aut v závislosti na výši emisí. Nejjednodušší je situace v České republice, kde podobná daň neexistuje, a proto tedy netvoří žádnou část ceny vozu. V Rakousku pak jsou zvýhodněny nejen bezemisní automobily, ale také vozy s velmi nízkými emisemi. Následně daň roste s vyššími emisemi relativně rychle. V Irsku pak daň neplatí prakticky pouze elektromobily a pro ostatní vozy platí to, že sazba daně se postupně zvyšuje v závislosti na tom, jak velké emise příslušný automobil vypouští do ovzduší. Zajímavostí ovšem je, že v Irsku funguje jistý strop, kdy od 225 g CO_2/km výše je sazba daně pro všechny vozy 36 %. Takový strop v Rakousku není a další zvyšování emisí tak znamená i zvyšování daně.

Interpretování výsledků Irska a Rakouska má však i druhou stranu. V obou státech totiž fungují slevy na dani pro různé typy vozů, a to v absolutní výši, určené fixní částkou. To má následně vliv na to, že v případě koupi aut se stejnými emisemi CO_2, ale s rozdílnou cenou, bude (v případě Rakouska) a může být (v případě Irska) rozdílná výše příslušné registrační daně. V Rakousku tomu bude tak vždy, protože zde funguje sleva na benzínový/naftový motor. V případě Irska tomu bude tak pouze v případě nákupu hybridu/plug-in hybridu.

Je samozřejmé, že ekologické registrační daně nejsou samoúčelné a mají za úkol motivovat kupující k nákupu šetrnějších vozů. Zajímavé statistiky v této souvislosti vede Eurostat, který mapuje také problematiku emisí u automobilů.



Graf 11: Vývoj průměrných emisí CO_2 na ujetý kilometr u nově registrovaných osobních automobilů ve vybraných státech

Zdroj: Upraveno podle [8]

Tento graf ukazuje vývoj průměrných emisí CO_2 na ujetý kilometr u nově registrovaných osobních automobilů. Zatímco v roce 2004 byly průměrné emise nových aut nejnižší v České republice a nejvyšší v Irsku, v posledních letech je situace právě opačná. Z těchto tří porovnávaných států má nyní Irsko nejnižší emise CO_2 u nově pořízených vozů.

To, že průměrné emise nově pořízených vozů klesají obecně, je způsobeno emisními normami EU. Ty se stále zpřísňují, a proto jsou na trhu k dispozici šetrnější vozy. Největší pokles tohoto údaje byl zaznamenán v Irsku, kde je také úprava ekologické registrační daně velmi přísná.

Jak již bylo zmíněno, při mapování irského trhu jsem narazil na fakt, že některé varianty vozů, které jsou k dispozici v ČR a v Rakousku, není možné koupit oficiální cestou v Irsku. Vždy se jedná o varianty jednotlivých modelů, které mají vyšší emise. Jde tedy o další efekt daňové úpravy. Vzhledem k přísné daňové úpravě založené na šetrnosti vozů zákazníci podobné vozy již nepoptávají, a proto je ani automobilky nenabízí.

ZÁVĚR

Daňové zvýhodnění šetrných automobilů se stává v zemích EU stále častější. Každý stát však aplikuje jiný přístup a rozsah podobných opatření, která potom tedy mají i rozdílné efekty.

I v České republice, která nemá žádnou registrační daň vztaženou na emise vozu, je zavedeno určité zvýhodnění vozů na tzv. alternativní pohony, které spočívá v odpuštění silniční daně. Co se celkového daňového zatížení nákupu nového automobilu v ČR týče, je z porovnávaných států nejnižší ve většině případů. Toto daňové zatížení se však se zvyšujícími emisemi automobilů nemění, a proto lze tedy konstatovat, že v České republice není uplatněn přístup, který by na základě relativní daňové výhodnosti motivoval podniky kupovat šetrné vozy. Zmíněné odpuštění silniční daně se totiž týká velmi malé částky, která navíc není součástí kupní ceny. Průměrné emise CO_2 nově registrovaných automobilů sice klesají, ale pomaleji, než v případě obou dalších porovnávaných států. Tento pokles je tak spíše důsledkem stále se zpřísňujících emisních norem EU.

Dalším z porovnávaných států bylo Rakousko, které již několik let má určitý systém registrační daně NoVA, který je založen na posuzování šetrnosti vozů. Automobily s nízkými emisemi pak mohou být daňově zvýhodněny oproti vozům méně šetrným. V tomto roce navíc Rakousko změnilo svoji úpravu této daně. Tato změna pak přinesla zjednodušení při výpočtu sazby a daně samotné a také přinesla větší daňové diference v závislosti na emisích produkovaných automobily. Průměrné emise CO_2 v Rakousku potom klesaly a dostaly se pod úroveň ČR. Vzhledem k tomu, že emisní normy vyhlašované EU musí splňovat automobilky prodávající na jejím území ve všech státech, tak tento rozdíl a rychlejší pokles způsobila právě tato úprava, která kupující motivovala k tomu, aby při koupi vozu zohlednili také jeho šetrnost k životnímu prostředí.

Třetím státem, který byl součástí komparace, je Irsko. V tomto státě je z hlediska ekologického daňového zatížení nákupu automobilu situace nejpřísnější. Ekologickou registrační daň VRT pak v Irsku platí i vozy, které ji v Rakousku vzhledem ke své šetrnosti neplatí. Graf č. 11 potom ukazuje, že v oblasti průměrných emisí nově registrovaných vozů je na tom Irsko z porovnávaných států nejlépe, byť mělo ještě před osmi lety čísla ze všech zemí nejvyšší. Opět tedy funguje daňová motivace kupujících a fyzické i právnické osoby preferují vozy s menším daňovým zatížením nákupu, a tedy vozy s nižšími emisemi. Důležitým faktem potom v Irsku je to, že tato úprava nemotivovala k určitému chování jen kupující, ale také

prodávající. Řada automobilek totiž z trhu stáhla verze svých vozů s vyššími emisemi a nabízí na irském trhu pouze šetrnější vozy svého výrobního portfolia. Ještě stojí za povšimnutí jeden prvek současné úpravy VRT v Irsku. Ta je totiž „zastropována“ na 36 % ceny vozu, u nichž jsou emise CO_2 vyšší, než 225 g/km. Proto daň u těchto aut už nezávisí na výši emisí, ale pouze na ceně automobilu.

Vzhledem k emisním normám EU se snižuje nabídka neekologických vozů, i v rámci těch šetrnějších jsou však rozdíly a daňová úprava, která tyto rozdíly zohledňuje, v příslušných státech znamená motivaci kupujících vybrat si ty šetrnější. V případě Irska, kde je tato úprava zvláště přísná, pak dokonce motivovala prodávající ke stažení nešetrných vozů z trhu.

Státy EU tedy přistupují k problematice šetrnosti vozů různě a v různém rozsahu používají daňovou motivaci v této oblasti. Vzhledem k tomu, že se v rámci Evropské unie uplatňuje do určité míry harmonizace daní, tak je možné, že podobný systém daňové motivace s přihlížením k vypouštěným emisím prodávaných automobilů budou muset aplikovat všechny členské státy, tedy i Česká republika.

Co se týče tendence ke stálému snižování produkovaných emisí, dle vývoje šetrnosti nově registrovaných aut je zřejmé, že k tomu do určité míry samozřejmě stačí pouze nové, přísnější emisní normy. Samotné ekologické registrační daně pak toto tempo urychlují, protože se více poptávají a kupují taková auta, která podíl ekologické registrační daně mají menší. V konečném důsledku pak takováto nepřímá podpora nemá vliv pouze na kvalitu ovzduší, ale přináší také sekundární úsporu pro uživatele v podobě nižších provozních nákladů, a to jak na pohonné hmoty, tak také na silniční daň (nebo její obdoby).

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

[1] A6 [on-line] [2014-3-2] Dostupné z: <http://www.audi.at/files/at/element/file_download/audi_a6_preisliste_03_2014.pdf>.

[2] A8 [on-line] [2014-3-2] Dostupné z: <http://www.audi.at/files/at/element/file_download/audi_a8_preisliste_03_2014_2.pdf> .

[3] A6 ceník [on-line] [2-3-2014] Dostupné z: <http://app.audi.cz/ceniky/A6_cenik.pdf >.

[4] A8 ceník [on-line] [2014-3-2] Dostupné z: <http://app.audi.cz/ceniky/A8_cenik_1.1.pdf>.

[5] Audi A6 Limuzína [on-line] [2014-3-2] Dostupné z: <http://www.audi.cz/modely/a6/a6_limuzina/technicka_data/>.

[6] Audi A8 L W12 [on-line] [2014-3-2] Dostupné z: <http://www.audi.cz/modely/a8/a8_l_w12_1/technicka_data/>.

[7] Audi Ireland Retail Price List [on-line] [2014-3-2] Dostupné z: <http://www.audi.ie/etc/medialib/ngw/ie/brochures.Par.0010.File.pdf/january_14_prices .pdf >.

[8] Average carbon dioxide emissions per km from new passenger cars [on-line] [2014-3-14] Dostupné z: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&pcode=tsdtr450&plugin=1>.

[9] Ceny a výbavy [on-line] [2014-2-17] Dostupné z: <http://www.nissan.cz/CZ/cs/vehicle/electric-vehicles/leaf/prices-and-equipment/prices-and-specifications/model-details.html>.

[10] Der neue Škoda Octavia [on-line] [2014-3-1] Dostupné z: <https://www.skoda.at/files/at/download/datei/octavia_preisliste.pdf>.

[11] Důvodová zpráva k zákonu č. 261/2007 Sb. [on-line] [2013-11-16] Dostupné z: <http://www.psp.cz/sqw/text/text2.sqw?idd=11050>.

[12] Guide to Vehicle Registration Tax [on-line] [2014-2-9] Dostupné z: <http://www.revenue.ie/en/tax/vrt/vrt-guide.html>.

[13] Jak daleko můžete dojet? [on-line] [2014-2-17] Dostupné z: <http://www.nissan.cz/CZ/cs/vehicle/electric-vehicles/leaf/charging-and-battery/range.html>.

[14] JÍLKOVÁ, Jiřina et al. Poplatky k ochraně životního prostředí a jejich efektivnost. 1. vyd. Praha: Eurolex Bohemia: 2006. 135 s. ISBN 80-7379-002-5.

[15] KUBÁTOVÁ, Květa. Daňová teorie a politika. Vyd. neuv. Praha: Eurolex Bohemia, 2010. 225 s. ISBN 80-902752-2-2.

[16] LÁCHOVÁ, Lenka. Daňové systémy v globálním světě. 1. vyd. Praha: ASPI, 2007. 272 s. ISBN 978-80-7357-320-1.

[17] Motor Tax- General Information [on-line] [2014-2-8] Dostupné z: <http://www.environ.ie/en/LocalGovernment/MotorTax/>.

[18] New Passenger Car Registrations [on-line] [2014-3-2] Dostupné z: <http://europe.autonews.com/assets/PDF/CA92607116.PDF>.

[19] Normverbrauchsabgabe (NoVA) [on-line] [2014-2-22] Dostupné z: <https://www.bmf.gv.at/steuern/fahrzeuge/normverbrauchsabgabe.html>.

[20] Preise und technischen Daten [on-line] [2014-2-17] Dostupné z: <http://www.nissan.at/AT/de/vehicle/electric-vehicles/leaf/prices-and-equipment/prices-and-specifications.html>.

[21] Pricing [on-line] [2014-2-17] Dostupné z: <http://www.nissan.ie/vehicles/leaf/#pricing>.

[22] Prius [on-line] [2014-2-24] Dostupné z: <http://www.toyota.at/cars/new_cars/prius/index.tmex>.

[23] Prius [on-line] [2014-2-24] Dostupné z: <http://www.toyota.cz/cars/new_cars/prius/index.tmex>.

[24] New ŠKODA Octavia Price List 2014 [on-line] [2014-3-1] Dostupné z: <http://www.skoda.ie/brochures/documents/prices/new-octavia-price-4x4.pdf>.

[25] Snížení znečisťujících emisí z lehkých vozidel. [on-line] [2013-16-11] Dostupné z: <http://europa.eu/legislation_summaries/transport/transport_energy_environment/l28186_cs.htm>.

[26] SVÁTKOVÁ, Slavomíra. Spotřební a ekologické daně v České republice. 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2009. 300 s. ISBN 978-80-7357-443-7.

[27] ŠIROKÝ, Jan. Daňové teorie s praktickou aplikací. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2003. 249 s. ISBN 80-7179-413-9.

[28] Škoda Octavia byla na evropských trzích v roce 2013 úspěšná [on-line] [2014-3-1] Dostupné z: <http://www.auto.cz/skoda-octavia-evropskych-trzich-roce-2013-uspesna-79116>.

[29] Škoda Octavia Ceník [on-line] [2014-3-1] Dostupné z: <http://www.skoda-auto.cz/sitecollectiondocuments/skoda-auto/ke-stazeni/octavia-cenik.pdf>.

[30] The OECD classification of taxes [on-line] [2014-7-1] Dostupné z: <http://www.oecd.org/ctp/tax-policy/RS2013-OECD-classification-of-taxes.pdf>.

[31] Toyota Retail* Price List [on-line] [2014-2-24] Dostupné z: <http://www.toyota.ie/downloads/toyota-retail-price-list.pdf>.

[32] Vehicle Labellind. Introduction [on-line] [2014-8-2] Dostupné z: <http://www.environ.ie/en/Environment/Atmosphere/ClimateChange/VehicleLabelling/#Introduction>.

[33] Volvo XC90 ceník [on-line] [2014-3-25] Dostupné z: <http://www.volvodirect.cz/cenik/XC90_cenik_2013.pdf>.

[34] Volvo XC90 Preisliste [on-line] [2014-3-25] Dostupné z: <http://www.volvocars.com/at/Documents/MY14/Volvo_XC90.pdf>.

[35] VOLVO XC90 Vehicle Price List [on-line] [2014-3-25] Dostupné z: <http://www.volvocars.com/ie/all-cars/Documents/XC90pricelist.pdf>.

[36] Worldwide Prius sales top 3-million mark; Prius family sales at 3.4 million [on-line] [2014-2-24] Dostupné z: <http://www.greencarcongress.com/2013/07/prius-20130703.html>.

[37] Zákon č. 16/1993, o dani silniční [on-line] [2014-3-28] Dostupné z: <http://portal.gov.cz/app/zakony/zakon.jsp?page=0&fulltext=&nr=16~2F1993&part=&name=&rpp=15#seznam>.

[38] Zákon č. 185/2001 Sb., zákon o odpadech a o změně některých dalších zákonů [on-line] [2014-3-28] Dostupné z:

<http://portal.gov.cz/app/zakony/zakon.jsp?page=0&fulltext=&nr=185~2F2001&part=&name=&rpp=15#seznam>.