

Univerzita Pardubice
Fakulta ekonomicko-správní

Politika životního prostředí a komparace ekologické daně ve vybraných zemích
EU
Bakalářská práce

Univerzita Pardubice
Fakulta ekonomicko-správní
Akademický rok: 2020/2021

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE (projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Sabina Šedivá**
Osobní číslo: **E18255**
Studijní program: **B6208 Ekonomika a management**
Studijní obor: **Management podniku: Management malých a středních podniků**
Téma práce: **Politika životního prostředí a komparace ekologické daně ve vybraných zemích EU**
Zadávací katedra: **Ústav podnikové ekonomiky a managementu**

Zásady pro vypracování

Cílem práce je přiblížit principy politiky životního prostředí a také popsat jeden z hlavních nástrojů této politiky – ekologickou daň, u které bude komparována její výše mezi vybranými státy EU. V případové studii bude komparováno ekologické daňové zatížení při dojíždění do místa pracoviště osobní a hromadnou dopravou.

Osnova:

- Politika životního prostředí České republiky.
- Ekologická daň a její místo v daňovém systému.
- Komparativní analýza ekologické daně ve vybraných zemích EU.
- Ekologické daňové zatížení dojíždění.
- Zhodnocení případové situace.

Rozsah pracovní zprávy: **cca 35 stran**
Rozsah grafických prací:
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam doporučené literatury:

EUROPEAN UNION. Environmental taxes: A statistical guide. 2013 edition. Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2013. ISBN 978-92-79-33230-2.
KOŽENÁ, Marcela. Environmentální aspekty konkurenceschopnosti podniku. Pardubice: Univerzita Pardubice, Fakulta ekonomicko-správní, 2007. ISBN 978-80-7395-039-2.
MEZŘICKÝ, Václav, ed. Environmentální politika a udržitelný rozvoj. Praha: Portál, 2005. ISBN 80-7367-003-8.
OECD. Environmentally related taxes in OECD countries: issues and strategies. Paris: OECD Publications, 2001. ISBN 92-64-18731-6.
SVÁTKOVÁ, Slavomíra. Spotřební a ekologické daně v České republice, Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2009. ISBN 978-80-7357-443-7.
ŠIROKÝ, Jan. Daně v Evropské unii. 7. aktualizované a přepracované vydání. Praha: Leges, 2018. Teoretik. ISBN 978-80-7502-274-5.

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Vít Jedlička, Ph.D.**
Ústav podnikové ekonomiky a managementu

Datum zadání bakalářské práce: **1. září 2020**
Termín odevzdání bakalářské práce: **30. dubna 2021**

L.S.

prof. Ing. Jan Stejskal, Ph.D.
děkan

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

V Pardubicích dne 1. září 2020

Prohlašuji:

Práci s názvem Politika životního prostředí a komparace ekologické daně ve vybraných zemích EU jsem vypracovala samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využila, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byla jsem seznámena s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, 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.

Beru na vědomí, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, a směrnicí Univerzity Pardubice č. 7/2019 Pravidla pro odevzdávání, zveřejňování a formální úpravu závěrečných prací, ve znění pozdějších dodatků, bude práce zveřejněna prostřednictvím Digitální knihovny Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 30. dubna 2021

Sabina Šedivá v. r.

PODĚKOVÁNÍ

Ráda bych touto cestou upřímně poděkovala vedoucímu závěrečné práce panu Ing. Vítu Jedličkovi, Ph.D. za cenné rady, připomínky a veškerou pomoc, kterou přispěl k vypracování této bakalářské práce. Zvláštní poděkování patří taktéž mým nejbližším, kteří mě během studijních let podporovali a byli mi neocenitelnou oporou.

ANOTACE

Závěrečná práce si svým obsahem bere za cíl přiblížit čtenáři problematiku politiky životního prostředí, kterou se zabývá Ministerstvo životního prostředí, a jeden z hlavních pilířů této politiky – ekologickou daň. V praktické části je poté představeno konkrétní zavedení ekologické daně v české daňové legislativě, její výše a komparace s vybranými zeměmi Evropské unie. Pozornost je dále směřována na použití i v běžném životě, a to pokud zaměstnanec dojíždí za prací a využívá k tomu hromadné dopravy či osobního automobilu. Úplným závěrem bude tato případová situace porovnána a vyhodnocena.

KLÍČOVÁ SLOVA

daňový systém ČR, ekologická daň, elektřina, Evropská unie, pevná paliva, politika životního prostředí, zdanění, zemní plyn

TITLE

Environmental Policy and Comparison of Environmental Taxes in the Selected EU Countries

ANNOTATION

This final thesis aims to bring the reader closer to the issue of environmental policy, covered by the Ministry of the Environment, and one of the main pillars of this policy – the environmental tax. The practical part presents the specific introduction of the environmental tax in the Czech tax legislation, its rate and comparison to selected countries of the European Union. The attention is also focused on the use in everyday life, in a case study, if an employee commutes to work using public transport or a passenger car. Finally, this case study is compared and evaluated.

KEYWORDS

Czech tax system, environmental tax, electricity, European Union, solid fuels, environmental policy, taxation, natural gas

OBSAH

SEZNAM TABULEK	9
SEZNAM OBRÁZKŮ.....	9
SLOVNÍK POJMŮ A POUŽITÝCH ZKRATEK.....	10
ÚVOD.....	11
1 STÁTNÍ POLITIKA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ ČESKÉ REPUBLIKY	12
1.1 Pojem životní prostředí	13
1.1.1 Funkce životního prostředí	14
1.2 Vznik a vývoj politiky životního prostředí	15
1.3 Cíle Politiky životního prostředí České republiky	16
1.4 Státní politika životního prostředí 2030 s výhledem do roku 2050	17
1.5 Nástroje politiky ochrany životního prostředí.....	18
1.5.1 Administrativně-právní nástroje (přímé)	18
1.5.2 Ekonomické nástroje (nepřímé).....	20
1.5.3 Dobrovolné nástroje.....	21
2 EKOLOGICKÁ DAŇ A JEJÍ MÍSTO V DAŇOVÉM SYSTÉMU	24
2.1 Ekologické daně v České republice	25
2.1.1 Správce daně	26
2.1.2 Plátce daně	26
2.1.3 Předmět daně.....	27
2.1.4 Základ daně.....	28
2.1.5 Sazba daně	28
2.1.6 Výpočet a výběr daně	28
2.2 Podíl ekologické daně na státním rozpočtu České republiky v roce 2020.....	29
2.3 Ekologické daně z pohledu Evropské unie	30
3 KOMPARATIVNÍ ANALÝZA EKOLOGICKÉ DANĚ VE VYBRANÝCH ZEMÍCH EU	31
3.1 Slovensko	34
3.2 Německo	34
3.3 Polsko.....	35

3.4	Rakousko.....	36
3.5	Souhrnná komparace států Střední Evropy	36
4	EKOLOGICKÉ DAŇOVÉ ZATÍŽENÍ PŘI DOJÍŽDĚNÍ DO MÍSTA PRACOVIŠTĚ ODLIŠNOU DOPRAVOU.....	38
4.1	Pojem uhlíková stopa	39
4.2	Osobní automobilová doprava	40
4.2.1	Uhlíková stopa	43
4.3	Veřejná autobusová doprava	43
4.3.1	Uhlíková stopa	45
5	Porovnání a zhodnocení případové situace.....	46
	ZÁVĚR	49
	BIBLIOGRAFIE.....	51

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 – Tematické rozdělení SPŽP 2030	18
Tabulka 2 – Minimální sazby pro vytápění a elektřinu k 1.7.2020	32
Tabulka 3 – Sazby daně z elektřiny, pevných paliv a zemního plynu v zemích EU	33
Tabulka 4 – Technické údaje dopravních prostředků	39
Tabulka 5 – Průměrná cena pohonných hmot	39
Tabulka 6 – Rozklad konečné ceny za benzín	42
Tabulka 7 – Uhlíková stopa automobilu	43
Tabulka 8 – Rozklad konečné ceny za naftu	44
Tabulka 9 – Uhlíková stopa autobusu	45
Tabulka 10 – Komparace ročních výsledků dopravy pro dojíždění	46

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 – Struktura daňových příjmů státního rozpočtu 2020 v mld. Kč	29
Obrázek 2 – Příjmy z environmentálních daní podle typu a celkový podíl environmentálních daní na HDP, EU-27, 2010–2019	30
Obrázek 3 - Modelová smlouva autopojištění	41
Obrázek 4 – Podíl daní na ceně benzínu	42
Obrázek 5 – Podíl daní na ceně nafty	44
Obrázek 6 - Varianta započítání dodatečných výdajů spojených s provozem automobilu	47

SLOVNÍK POJMŮ A POUŽITÝCH ZKRATEK

ČR	Česká republika
DPH	Daň z přidané hodnoty
EDR	Ekologická daňová reforma
EMAS	System environmentálního řízení a auditu
EU	Evropská unie
GJ	gigajoul
KN	kód nomenklatury
MWh	megawatthodina
MŽP	Ministerstvo životního prostředí
SPŽP	Státní politika životního prostředí

ÚVOD

K jednomu z nejčastěji diskutovaných tématům 21. století neodmyslitelně patří životní prostředí a jeho stav. S rozvíjejícími se ekonomikami a stále větším zásahem člověka do všech oblastí je nutno neopomíjet prostředí, ve kterém samotní lidé žijí. Již od poloviny minulého století bylo poukázáno na znepokojivá fakta o nedbalých následcích činností antropogenních zdrojů (činností člověka) vůči přírodě. [1] Za tyto škody znečišťovatel nenesl jakékoliv náklady za znečištění, které svým konáním způsobil. Právě klesající kvalita životního prostředí byla důvodem pro zavedení ekologických daní, které se v našem daňovém systému objevily teprve poměrně nedávno.

V první kapitole je popsáno, jakými nástroji je na našem území efektivně chráněno životní prostředí Ministerstvem životního prostředí České republiky, a to prostřednictvím Státní politiky životního prostředí České republiky, kde jedním z hlavních cílů je právě zajištění zdravého a kvalitního prostředí pro občany žijící v České republice či ochrana klimatu a zlepšení kvality ovzduší.

Druhá kapitola je zaměřena na popis ekologické daně v daňovém systému České republiky, kde ji řadíme mezi nepřímé selektivní energetické daně. Samotná implementace daně bude taktéž zmíněna v souvislosti se vstupem země do Evropské unie a povinnostech z toho vyplývajících.

Třetí kapitola náleží praktické části a rozšiřuje výše zmíněné téma ekologické daně o další státy Evropské unie. Získané informace budou poté použity v komparativní analýze v téže kapitole. Cílem této části je znázornit rozdílné zavedení výše daně (její sazby za jednotku) ve státech Evropské unie, tedy že se nejedná o zavedenou fixní sazbu pro všechny země.

Ve **čtvrté a páté kapitole**, se shora nadepsané poznatky aplikují do případové situace, přičemž bude komparováno a zhodnoceno ekologické daňové zatížení, uhlíková stopa a výdaje spojené s dojížděním do místa pracoviště. Předmětem porovnávání bude osobní automobilová a hromadná autobusová doprava.

Cílem práce je tedy přiblížit oblast politiky životního prostředí v České republice a popsat jeden z jejích hlavních nástrojů – ekologickou daň, u které bude komparována její výše mezi vybranými státy Evropské unie. V případové studii bude komparováno ekologické daňové zatížení při dojíždění do místa pracoviště osobní automobilovou a hromadnou autobusovou dopravou.

1 STÁTNÍ POLITIKA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ ČESKÉ REPUBLIKY

Státní politika životního prostředí (dále jen „SPŽP“) České republiky (dále jen „ČR“) je dlouhodobý vládní dokument, který vymezuje plán na realizaci efektivní ochrany životního prostředí na území ČR. [2] Tento plán je vždy definován pro určité časové období (zpravidla v rámci několika let), v němž má být dosaženo vytyčených cílů, a zaměřuje se především na témata v oblastech: ochrana a udržitelné využívání zdrojů, ochrana klimatu a zlepšení kvality ovzduší, ochrana přírody a krajiny, bezpečné prostředí. Hybnou silou k samotné existenci SPŽP byla především změna politického režimu v roce 1989. Historicky první dokument, poněkud krátkodobějšího charakteru ve srovnání s jeho následníky, byl následně schválen v roce 1995 a jeho působnost trvala až do roku 1998.

Otázkami týkajícími se životního prostředí se zabývá Ministerstvo životního prostředí (dále jen „MŽP“), které je zároveň i ústředním orgánem státní správy a orgánem vrchního dozoru ve věcech životního prostředí. Dříve, než bylo dne 19. prosince 1989 MŽP zřízeno, spadala činnost ochrany životního prostředí do správy resortu Ministerstva kultury, Ministerstva vnitra a Ministerstva lesního a vodního hospodářství (dnes Ministerstva zemědělství). MŽP je ústředním orgánem státní správy pro [3]:

- ochranu přirozené akumulace vod;
- ochranu vodních zdrojů a ochranu jakosti podzemních a povrchových vod;
- ochranu ovzduší;
- ochranu přírody a krajiny;
- ochranu zemědělského půdního fondu;
- výkon státní geologické služby;
- ochranu horninového prostředí, včetně ochrany nerostných zdrojů a podzemních vod;
- geologické práce a ekologický dohled nad těžbou;
- odpadové hospodářství;
- posuzování vlivů činností a jejich důsledků na životní prostředí, včetně těch, které přesahují hranice státu;
- myslivost, rybářství a lesní hospodářství v národních parcích;
- státní ekologickou politiku.

Současná SPŽP byla vládou schválena na roky 2020–2030, přičemž svými vizemi navazuje na předchozí dokument trvající v období 2012–2020. Zároveň v průběhu daného období pak MŽP vydává na základě aktuálního vývoje samostatný dokument, kde popisuje prozatímní plnění úkolů a konstatuje, co je potřeba k dosažení těch zbývajících (např. větší vynaložení finančních prostředků, více mediální publicity, větší angažovanost ze strany obyvatelstva, ...). Jedná se o takzvané Střednědobé vyhodnocení Státní politiky životního prostředí České republiky a slouží ke shrnutí první části období, jeho úspěšnosti či neúspěšnosti a budoucí kroky k požadovanému stavu. Se závěrem kalendářního roku 2020, a tím i nedávno aktuální SPŽP, byl již od roku 2019 připravován nový dokument pro období 2020–2030. Ten navazuje na dosavadní úsilí o zlepšení a ochranu životního prostředí, zohledňuje nové výzvy a stanovuje cíle do roku 2030 s výhledem až do roku 2050. Svým obsahem je rozdělen do tří částí: životní prostředí a zdraví, nízkouhlíkové a oběhové hospodářství, příroda a krajina. Jednotlivé části dále zahrnují a popisují dohromady 10 témat, přičemž každé z nich má stanovený strategický cíl. Témata se týkají následujících oblastí [2]:

- voda;
- ovzduší;
- rizikové látky;
- hluk a světelné znečištění;
- mimořádné události;
- sídla;
- přechod na nízkouhlíkové hospodářství;
- přechod na oběhové hospodářství;
- ekologicky funkční krajina;
- zachování biodiverzity a přírodních a krajinných hodnot.

1.1 Pojem životní prostředí

Celou touto závěrečnou prací se bude v mnoha pádech a souvislostech vyskytovat slovní spojení *životní prostředí*, a proto je důležité jej řádně definovat. Samotný pojem životní prostředí se v české legislativě nachází v úvodu mezi základními pojmy v 17/1992 Sb. zákoně o životním prostředí, který jej definuje jako „*vše, co vytváří přirozené podmínky existence organismů včetně člověka a je předpokladem jejich dalšího vývoje. Jeho složkami jsou zejména ovzduší, voda, horniny, půda, organismy, ekosystémy a energie.*“ [4] Zákon, kromě vymezení základních pojmů, taktéž stanovuje zásady pro ochranu a zlepšování stavu životního prostředí

a povinnosti z toho vyplývající pro právnické i fyzické osoby. Důvodem zahrnutí fyzických a právnických osob je jejich využívání přírodních zdrojů pro ekonomickou činnost, přičemž vychází z principu trvale udržitelného rozvoje.

Jiná definice životního prostředí pak zní: *"životní prostředí je systém složený z přírodních, umělých a sociálních složek materiálního světa, jež jsou, anebo mohou být s uvažovaným organismem ve stálé interakci"* (definice tbiliská přijatá na konferenci v Tbilisi v roce 1979).

[5] Nicméně názory na jednotlivé definice se mohou značně lišit, stejně tak jako jejich interpretace, neboť každý může vnímat různým způsobem, co životní prostředí skutečně je a které složky obsahuje či neobsahuje. Třetí a poslední příklad je definice dynamická od norského profesora Wika, přijatá na konferenci UNESCO v Paříži v roce 1967: *„životní prostředí je ta část světa, se kterou je živý organismus ve stálé interakci, to znamená, kterou používá, mění a které se musí přizpůsobovat.“* [6, s. 7] Zmíněné tři definice jsou v diskusi na téma životního prostředí používané velmi frekventovaně.

Životní prostředí má neodmyslitelně velký vliv na lidské zdraví a dobré životní podmínky. Je-li úroveň životního prostředí kvalitní, základní potřeby člověka jsou ve velké míře uspokojeny (např. čistá pitná voda a ovzduší, úrodná půda a z toho plynoucí zemědělské produkty, snadný přístup k energii a surovinám, ...). Na druhou stranu, nachází-li se ve stavu nežádoucím (z velké části z důvodu nedbalé lidské činnosti), nese s sebou řadu negativních vlivů nejen na zdraví člověka, ale také na postupnou přeměnu klimatických podmínek ke stavu horšímu – například rozvojové země se mohou potýkat se znečištěním vodních zdrojů a přenášením chorob skrze její další přerozdělování. V případě lidí jsou to pak narůstající problémy spojené se zdravím a nemocemi. Změny životního prostředí mají také velký dopad na faunu i flóru, poněvadž se tyto skupiny nestíhají včas přizpůsobit měnícím se podmínkám. [7]

1.1.1 Funkce životního prostředí

Již z předešlých definic je zřejmé, že životní prostředí dohromady vytváří složky jako vzduch, voda, půda a veškeré vnější podmínky, které obklopují všechny živé organismy žijící na naší planetě. Kombinací a vzájemným doplňováním těchto prvků pak životní prostředí přináší funkce, bez kterých by se nyní člověk už jen s těžší dokázal obejít. Dílčí funkce, které podporují lidský život a ekonomickou aktivitu, lze poté zařadit do několika kategorií, které Země poskytuje [8]:

- zdrojová funkce spočívá v produkci přírodních materiálů a surovin získávané ze zdrojů jako jsou voda, lesy, nerosty a mořský život;

- absorpční funkce zabezpečuje spolehlivé vstřebávání odpadů a znečištění (tzv. asimilace vzniklých odpadů), které jsou produkovány ekonomickou výrobou a dalšími lidskými činnostmi;
- další funkcí je poskytování služeb, jenž podporují prosperitu života bez nutnosti lidského zásahu a jeho následné zachování za pomoci vytváření genetické a biologické rozmanitosti, příkladem z praxe je klimatická stabilita;
- poslední je funkce vnitřní, ta spočívá ve své psychologické, estetické a duchovní hodnotě životního prostředí.

U třetího zmíněného bodu lze v tomto případě slovní spojení biologická rozmanitost nahradit jednoslovným názvem *biodiverzita*. Právě na její nutnost v ekosystému velmi často apeluje známý anglický přírodní historik David Attenborough, který je autorem mnoha dokumentárních a naučných pořadů či filmů z oblasti života na naší planetě. Jak již ze samotného názvu vyplývá, biodiverzita (bio = život, diverzita = rozmanitost, různorodost) spočívá v existenci variability živých organismů v rámci stejného druhu, mezi různými druhy i ekosystémy.

1.2 Vznik a vývoj politiky životního prostředí

Jeden z důvodů vzniku politiky životního prostředí byl jednoznačně přibývajícím negativní vliv antropogenních jevů (lidských činů) na životní prostředí, jenž se začal viditelně projevat ve světě v polovině minulého století (např. Velký smog v Londýně z roku 1952, 4 000 obětí). [1], [9] Průlomovým aktem, který se zároveň považuje za počátek evropské politiky životního prostředí, bylo zasedání Evropské rady konané v Paříži roku 1972. Zde hlavy států a předsedové vlád prohlásili nezbytnost zformulování politiky životního prostředí. Tomuto rozhodnutí předcházela a zároveň jej značně ovlivnila Konference OSN o životním prostředí člověka uspořádaná v témže roce, kde se definovaly globální problémy, vymezily základní principy a vedla se diskuse o prvním akčním programu, který byl pak následně přijat o rok později (k roku 2021 existuje již osmý akční plán). Dále se v rámci postupné jednotnosti Evropské unie (dále jen „EU“) začlenila z roku 1987 do tehdejší smlouvy Jednotného evropského aktu nová hlava pod názvem Životní prostředí. Tato skutečnost se stala prvotním právním základem společné politiky životního prostředí, která si za cíl kladla zachování kvality životního prostředí, ochranu lidského zdraví a zajištění racionálního využívání přírodních zdrojů. Následujícím podpisem Maastrichtské smlouvy (jiným názvem také Smlouva o Evropské unii) a vstupem v její platnost v roce 1993 bylo tématu životního prostředí vyčleněna oficiální

samostatná část politiky EU – již mnohokrát zmíněná politika životního prostředí. O pár let později v roce 1999 se Amsterodamskou smlouvou zavedla povinnost začlenit ochranu životního prostředí do všech odvětvových politik členských států. Důvodem byla podpora a snaha o zachování udržitelného rozvoje. S velmi konkrétní vizí následovalo o deset let později (2009) předložení Lisabonské smlouvy, kde hlavním cílem byl boj proti změně klimatu (Ize považovat za velmi citlivé téma i v dnešní době) a také udržitelný rozvoj ve vztazích se třetími zeměmi. [10] Svým vstupem do EU (2004) se ČR zavázala nejen k účasti na plnění jednotlivých úkonů vedoucích k jednotě a integraci politik evropských států, ale také k mezinárodní spolupráci. Tento závazek se samozřejmě týká i cesty ke zdravějšímu a zelenějšímu státu, a proto již v roce 2004 byl vydán první dokument SPŽP vymezený až do roku 2010.

Pojem politika životního prostředí byl přejat do systému českého práva po vzoru anglického označení *environmental policy*. Než se tak událo, byl do té doby běžně používán název *ekologická politika*. Toto označení se ovšem může vyskytovat v tištěných či elektronických publikacích i v dnešní době, neboť jde o velmi obdobné pojmenování, které tedy neztrácí na významu.

To, jak členský stát přistoupí k tvorbě a způsobu ochrany politiky životního prostředí, je čistě v jeho kompetenci, ovšem za podmínek dodržení řádného plnění vize EU, čímž zároveň přebírá veškerou odpovědnost z toho plynoucí. Platí zde avšak pravidlo, že v jednotě se nachází síla, tudíž postačuje-li snaha jednotlivých států na dosažení stanovených cílů, přechází pravomoc do rukou EU.

Kromě zákonů, nařízení, vyhlášek a dalších omezení na úrovni státu se zde taktéž nachází skupiny, jenž se k ochraně životního prostředí hlásí zcela dobrovolně. Příčiny takového chování jsou většinou morálního charakteru, etické či jen z pouhé logiky věci. Konkrétně se pak může jednat o morální uvědomění společnosti, že přírodní zdroje jsou k dispozici jen v omezeném množství (mohou se stát neobnovitelnými), tudíž je potřeba hospodařit nejen k našemu uspokojení, ale takovým způsobem, aby zdroje byly k dispozici ještě dalším mnoha generacím. Důvod etický vychází z podstaty úcty k životu lidskému i dalších organismů, dokonce i z různých kulturních a náboženských prostředí. Další důvody mohou být již individuální.

1.3 Cíle Politiky životního prostředí České republiky

Jako každý jiný druh politiky je také environmentální politika poháněna vizí úspěšně splněného cíle, pokud možno co nejdříve a v co nejkratším čase. V úvodu již bylo zmíněno několik hlavních cílů – zajištění zdravého a kvalitního prostředí pro občany žijící na území ČR či

ochrana klimatu a zlepšení kvality ovzduší. Mezi další cíle lze zařadit například výrazné přispění k efektivnímu využívání veškerých zdrojů a minimalizování negativních dopadů lidské činnosti na životní prostředí, včetně dopadů přesahujících hranice státu. To vše za účelem přispění kvality života v Evropě i celosvětově. [2]

Od počátku zavedení politiky životního prostředí se environmentální problémy v mnohém značně změnilly a nadále i mění. Takovéto transformace si žádají operativní jednání přizpůsobené aktuální situaci, a proto když už se přímé nástroje (uplatňují se prostřednictvím právních regulací) staly nedostačujícími, vznikly nové nástroje s novými koncepcemi. Díky vzájemným kombinacím všech nástrojů je poté stát schopný účinněji plnit stanovené cíle pro dané období.

1.4 Státní politika životního prostředí 2030 s výhledem do roku 2050

V první polovině ledna 2021 byla vládou schválena nejnovější, v řadě již šestá, Státní politika životního prostředí, která pomáhá vylepšit stav životního prostředí v ČR a zároveň navazuje na výsledky dosažených v předchozí SPŽP probíhající v letech 2012–2020. V dokumentu jsou formulovány strategické cíle ze sféry životního prostředí do roku 2030, s vizí až do 2050, přičemž je brán ohled i na vnější vlivy (například působení stále probíhající virové pandemie COVID-19 nebo hospodářský vývoj). Jsou-li cíle strategického dokumentu řádně plněny, dochází k žádoucím změnám, které je zapotřebí kontinuálně udržovat, aby efekt nebyl pouze krátkodobého charakteru. Následkem pak může být dopracování se ke kvalitnějšímu místu pro život občanů na území ČR, zároveň také zachování či zlepšení stavu existující krajiny, dosažení udržitelného rozvoje a další.

Úvodní část dokumentu tvoří souhrnné informace o stavu životního prostředí k roku 2020, kde je v několika odstavcích popsána například oblast týkající se ochrany vod, kvality ovzduší, nakládání s komunálními odpady nebo postupná ztráta biodiverzity. Z těchto podkladových dat se poté vychází v kapitole Návrhová část SPŽP, ve které jsou konkrétně vyjmenovány strategické cíle tvořené právě na základě nedostatků z aktuálního stavu životního prostředí. Po stanovení problematických oblastí, jejichž žádoucích stavů a naléhavosti, MŽP také představuje, jakými způsoby lze potenciálně dosáhnout požadovaných cílů za pomoci průřezových nástrojů. První více či méně úspěšné výsledky budou zveřejněny resortem MŽP v roce 2025 v rámci Střednědobého vyhodnocení SPŽP 2030. [11]

V kapitole 1 Státní politika životního prostředí České republiky byla zhruba popsána struktura SPŽP 2020–2030, pro zřekapitulování – svým obsahem se rozděluje do tří hlavních oblastí,

kteře jsou dále děleny na deset jednotlivých témat mající své specifické strategické cíle, konkrétněji viz tabulka 1. [11]

Tabulka 1 – Tematické rozdělení SPŽP 2030

Oblast	Téma	Specifický cíl (příklad)
Životní prostředí a zdraví	Voda	Jakost povrchových vod se zlepšuje
	Ovzduší	Emise znečišťujících látek do ovzduší se snižují
	Rizikové látky	Emise a úniky nebezpečných chemických látek do všech složek ŽP se snižují
	Hluk a světelné znečištění	Hluková zátěž obyvatelstva a ekosystémů se snižuje
	Mimořádné události	Připravenost, resilience a adaptace na extremitu počasí se zvyšuje
Nízkouhlíkové a oběhové hospodářství	Sídla	Kvalita zelené infrastruktury přispívající ke zlepšení mikroklimatu v sídlech se zvyšuje
	Přechod ke klimatické neutralitě	Emise skleníkových plynů klesají
Příroda a krajina	Přechod na oběhové hospodářství	Maximálně se předchází vzniku odpadů
	Ekologicky funkční krajina	Degradace půd, vč. zrychlené eroze, a plošný úbytek zemědělské půdy se snižuje
	Zachování biodiverzity, přírodních a krajinných hodnot	Ochrana a péče o nejcennější části přírody a krajiny je zajištěna

Zdroj: [11]

1.5 Nástroje politiky ochrany životního prostředí

Aby bylo stanovených cílů politiky životního prostředí efektivně dosahováno, je potřeba v určitém měřítku zásah státu. To, k jakým intervencím a nástrojům se stát rozhodne, značně záleží na převažujícím politickém přístupu i ekonomickém systému. Nástrojů pro tvorbu politiky životního prostředí existuje hned celá řada, například v rámci SPŽP ČR v letech 2004-2010 se konkrétně jednalo o: zvyšování povědomí veřejnosti v otázkách životního prostředí, environmentální vzdělávání, výchova a osvěta, právní nástroje, ekonomické nástroje, dobrovolné nástroje, informační nástroje, nástroje strategického plánování, nástroje zapojování veřejnosti, výzkum a vývoj, mezinárodní spolupráce, institucionální nástroje. [12] Za základní a nejčastěji využívané nástroje jsou ovšem považované administrativní (přímé), ekonomické (nepřímé) a ty, které jsou založené na bázi dobrovolnosti či samoregulace ekonomických subjektů. Z dalších lze jmenovat například výchova a vzdělávání. Byť pojmenování může vést k domněnce vzdělávání například na školách, jde spíše o informační povinnost podnikatelského subjektu vůči veřejnosti.

1.5.1 Administrativně-právní nástroje (přímé)

Administrativně-právní nástroje (též normativní) jsou součástí nástrojů přímého působení. Fungují na základě donucovací pravomoci orgánů státní správy za pomoci právních regulací. Charakteristickou vlastností je bezprostřední vliv na změny v chování znečišťovatelů, což vede

k nejefektivnějšímu zabezpečení pro dosažení cílů SPŽP. Státní správa takto zasahuje zejména těmito způsoby [13]:

- a) Stanovuje povinnosti ve formě různých zákazů, příkazů či omezení na základě právních předpisů, ze kterých vyplývají závazky něčeho se zdržet, strpět nebo něco konat v zájmu ochrany životního prostředí.
- b) Vydává povolení, souhlasy, stanoviska či vyjádření ke skutečnostem, jež mohou působit na životní prostředí, a to tak, že mohou být předpokladem k určité zákonem označené činnosti s případnými podmínkami pro její uskutečňování (zpravidla jde o povolení), nebo podmínkou pro vydání povolení (zpravidla jde o souhlas či stanovisko), nebo jsou jako vyjádření požadovaným podkladem pro vydání určitého rozhodnutí.
- c) Vydává jednotné standardy vyjadřující různé druhy požadavků na zachování určitého požadovaného a dosažitelného stavu životního prostředí (například emisní a imisní limity pro stacionární zdroje znečišťující ovzduší).
- d) Kategorizuje objekty ochrany a zdroje ohrožování životního prostředí.
- e) Zajišťuje kontrolu a dozor za pomoci orgánů veřejné moci (například České inspekce životního prostředí).
- f) Stanovuje následky obecné právní odpovědnosti za způsobené ztráty (například náhradou škody a odstraňování ekologické újmy formou nápravného opatření) a delikt ní odpovědnost za správní delikty a trestné činy.
- g) Spravuje výkon rozhodnutí jako donucovací prostředek v případě nesplnění vydaného rozhodnutí ani dobrovolně, ani po uložení sankcí.

Shora zmíněné praktiky státní správy se dají považovat za vysoce spolehlivé v návaznosti na jejich dodržování konečnými adresáty, neboť v případě nezodpovědného, nebo dokonce i nulového plnění hrozí subjektům značné finanční sankce či nutnost zařazení nápravných opatření, kterým se podnik chce samozřejmě vyvarovat, jelikož s sebou přináší dodatečné náklady či výdaje.

Kromě administrativně-právních nástrojů lze na subjekty působit přímo taktéž skrze koncepční nástroje ochrany (koncepce, plány a programy). Dále též za pomoci administrativních smluv a jiných dobrovolně převzatých závazků, které zajišťují šetrnější přístup k životnímu prostředí. K jejich aplikování podniky mohou využít veřejnoprávní smlouvy (dohody o ochranných podmínkách) či program EMAS (Eco-Management and Audit Scheme), ke kterému může společnost z vlastní vůle přistoupit v rámci svého podnikatelské činnosti. [13]

1.5.2 Ekonomické nástroje (nepřímé)

Ekonomické nástroje jsou hlavním představitelem skupiny nepřímých nástrojů ochrany životního prostředí. Jejich nepřímost spočívá v zavedení a následném prosazování prostřednictvím trhu, tedy nikoliv na základě přímé stimulace znečišťovatelů pod dohledem státních orgánů. Stát tímto způsobem dává ekonomickým subjektům působícím na trhu možnost volby v rámci jejich podnikatelského chování. Využívání nepřímých nástrojů je tedy méně závislé na rozhodnutích veřejné správy a na regulované subjekty působí především za pomoci motivační funkce, čímž se snaží vyvolat vlastní zájem o ochranu životního prostředí, a tím pádem nespolehat pouze na efekt přímých nástrojů, neboť ty s sebou mohou nést řadu drobných nedostatků. Z tohoto důvodu lze ekonomické nástroje považovat za jakýsi doplněk k nástrojům administrativním, jelikož svými vlastnostmi mohou posléze konkrétní nedostatky vyvážit. Právě nedokonalosti skupiny administrativních nástrojů vedly k zavedení těch ekonomických, a to především ze dvou hlavních důvodů: „*Za prvé, a to zejména, administrativní systém kontroly znečištění nebyl schopen zajistit dostatečně účinnou ochranu životního prostředí, a bylo tedy nutné hledat další a účinnější nástroje ochrany. Druhým důvodem je vyšší ekonomická efektivnost ekonomických nástrojů v porovnání s nástroji administrativními, jejichž aplikace s sebou nese vyšší celospolečenské náklady.*“ [13, s. 41]

Vliv nástrojů ekonomického nepřímého působení lze členit do dvou hlavních skupin na pozitivní a negativní stimulace. U pozitivní stimulace se jedná o určité zvýhodňování ekonomického subjektu státem, ten především oceňuje kladné ekologické chování například daňovým zvýhodněním ekologicky šetrné výroby elektrické energie, dotacemi a dalšími příznivými podněty pro podnikání. Takovýmto zvýhodněním se pak stát snaží o nasměrování volby ekonomického subjektu právě k využívání šetrnější energie a ohleduplnějšímu podnikání vzhledem k životnímu prostředí. Nutno ovšem podotknout, že takto poskytnuté finanční prostředky musí být v souladu s pravidly na ochranu hospodářské soutěže EU. Negativní stimulace naopak spočívá ve znevýhodňování ekologicky méně vhodné činnosti, zařízení či technologie, a to prostřednictvím zavedení dalších nákladů pro podnik. Nejznámější formou jsou například poplatky za znečišťování ovzduší. [13] U poplatků platí zásada, která jednoduše shrnuje podstatu všech negativních stimulací, a to že znečišťovatel platí. Celkový výnos částky tvořený z poplatků poté slouží k nápravě vzniklých škod na životním prostředí nebo na podporu ekologicky příznivých projektů. Tyto příspěvky vedou nazpět k pozitivním stimulacím, neboť se promítají zejména v podobě dotací či půjček ze Státního fondu životního prostředí. Do poplatků patří například taktéž výběr mýtného, jenž ovšem svou charakteristikou nemá za

primární účel ochranu životního prostředí. [14] Poplatky a daně tvoří dohromady takzvanou funkci fiskální, jejíž přední vlastností je získání finančních prostředků, které jsou dále využity k pokrytí řešení ekologických problémů.

V souhrnu celý systém ekonomických nástrojů pak obsahuje následující prostředky, kterými působí na znečišťovatele, a tím dosahuje efektivnějšího dosahování ochrany životního prostředí [13]:

- a) poplatky za znečišťování či jiné poškozování (zatěžování) životního prostředí;
- b) poplatky za využívání přírodních zdrojů;
- c) uživatelské poplatky;
- d) daně;
- e) daňová zvýhodnění, případně i znevýhodnění;
- f) dotace, dary a jiná zvýhodnění;
- g) zvýhodněné půjčky a garance;
- h) úlevy;
- i) depozitně refundační systémy;
- j) nástroje k zajištění závazků či odpovědnosti;
- k) obchodovatelná emisní povolení.

Nepřímé nástroje sdílí stejný cíl jako nástroje přímé. Snahou je docílit konkrétního chování ekonomických subjektů, které odpovídá zájmům celé společnosti a následně i požadovaného stavu životního prostředí.

1.5.3 Dobrovolné nástroje

Dalším z několika způsobů, jak docílit větší šetrnosti k životnímu prostředí, je vlastní iniciativa a ochotnost podnikatelského subjektu. V rámci své podnikatelské činnosti si společnost může stanovit cíle nad rámec právních norem, díky kterým má poté firemní značka větší pravděpodobnost dostat se lépe do podvědomí zákazníků jako ekologicky šetrná a navíc si tak i zajistit dobré jméno. To může mít za následek větší konkurenceschopnost podniku, marketingové zviditelnění na trhu, ale i například ušetřené provozní náklady. Podnik touto cestou také předchází možnému negativnímu střetu s porušováním nařízení nebo vyhlášek a podobně omezujícími předpisy, jež by následně vedly k odlivu finančních prostředků.

Svémi všeobecnými rysy vykonávají dobrovolné nástroje, vzhledem k životnímu prostředí, především preventivní funkci. To je patrné i z definice MŽP, které charakterizuje dobrovolné

nástroje jako „*takové aktivity podnikatelských a jiných subjektů, které směřují ke snižování negativních dopadů jejich činnosti na životní prostředí, přičemž jsou těmito subjekty zaváděny a realizovány na základě jejich svobodného (dobrovolného) rozhodnutí a jdou nad rámec požadavků platných legislativních norem.*“ [15] Příkladem zmíněných aktivit v definici může být:

- a) Ekoznačení (anglicky ecolabelling) je jedno ze tří druhů environmentálního značení a prohlášení. Principem ekoznačení je vyhodnotit vlastnosti statků či služeb a jejich šetrnější přístup k životnímu prostředí i ke zdraví spotřebitele. Výrobek takovéto označení smí obdržet po verifikaci třetí osobou, která je schopna prokazatelně potvrdit snížený dopad na životní prostředí po celou dobu životního cyklu výrobku. Ten začíná v prvopočátku výroby u výběru kvalitních surovin nenáročné na emise, dále pokračuje přes výrobu samotnou a končí u likvidace výrobku (například v podobě recyklace). Na českém trhu působí pouze jediná firma, za pomoci které je možné zprostředkování a následné udělení značky Ekologicky šetrný výrobek/služba nebo Ekoznačka EU (anglicky EU Ecolabel). Zmíněná firma nese název CENIA, česká informační agentura životního prostředí a spadá pod MŽP se sídlem v Praze. Zmíněná mezinárodní verze Ekoznačka EU může být poskytnuta produktům, které se nacházejí v rámci unijního trhu. Registrační poplatky při zakoupení ekoznačky se pohybují v rámci pár desítek tisíc korun, roční poplatky a prodloužení v řádech tisících korunách. [16]
- b) Systém environmentálního řízení a auditu (EMAS) je možnou cestou k zavedení takzvaného systému environmentálního managementu (EMS), který vstupuje do celkové strategie organizace. To znamená, že podnik bere v úvahu péči o životní prostředí ve všech aspektech svého provozu. [16]
- c) Uzavírání dobrovolných dohod mezi veřejnou správou a ekonomickým subjektem nebo celým průmyslovým odvětvím. [15]
- d) Čistší produkce se na rozdíl od předchozích metod liší časovým hlediskem při řešení otázky environmentálních problémů, jelikož klade důraz na odstraňování příčin jejich vzniku (nebo přinejmenším jejich minimalizaci), nikoli důsledků. Podnik se touto strategií zaměřuje především na dosažení udržitelného rozvoje v ekonomické i environmentální oblasti výroby. [15]
- e) Environmentální účetnictví (jiným názvem účetnictví udržitelného rozvoje) představuje významný nástroj, za pomoci kterého lze posoudit účinnost a efektivnost legislativních opatření a dobrovolných nástrojů, které využívá soukromá (podnikatelská) i veřejná

sféra v rámci své snahy o udržitelný rozvoj společnosti. Na podnikové (mikroekonomické) úrovni slouží především jako nástroj pro posouzení míry dopadu své ekonomické činnosti na životní prostředí, a to především z finančního hlediska (množství a hodnota „zmetků“, náklady na zpracování odpadů a následnou likvidaci, náklady vzniklé dodržováním všech nařízení a norem, ...). Sestavené finanční výkazy jsou následně zdrojem nejen pro samotné manažery podniku, ale i pro externí subjekty, kteří projevují zájem o informovanost daného podniku a jeho ekonomické výkonnosti (investoři, věřitelé a další finanční instituce, akcionáři, státní správa, obchodní partneři, veřejnost, ...). Z výkazů by také mělo vyplynout, jak byl podnik schopen použít dobrovolné nástroje obrátit ve prospěch svého hospodaření. Na národní (makroekonomické) úrovni je účetnictví udržitelného rozvoje považováno za spojovací prvek mezi informacemi o stavu životního prostředí a vývojem společnosti s ekonomickou výkonností státu. [15]

- f) Šetrná veřejná správa. Za jedny z největších spotřebitelů se považují právě veřejné instituce. Na spotřebu různých výrobků vynaloží velké finanční výdaje, vyprodukovávají velké množství odpadu a zadávají veřejné zakázky. To vše jim dává velkou schopnost ovlivnit, v nejlepším případě i zmírnit, negativní dopady na životní prostředí, a tím docílit udržitelné spotřeby ve veřejném sektoru. [15]

2 EKOLOGICKÁ DAŇ A JEJÍ MÍSTO V DAŇOVÉM SYSTÉMU

Obecná definice jakýchkoliv daní praví, že se jedná o povinné, nenávratné a zákonem stanovené platby v korunách, jež jsou následně odvedeny do veřejného rozpočtu státu. [17] Úhrn daně a její následný odvod státu může být realizován buď v pravidelných intervalech (daň z příjmu), nebo při určitých, mnohdy jednorázových, událostech (například dědění nebo koupě nemovitosti). I přestože se daně v mnohém navzájem odlišují, mezi základní charakteristiky, které všechny sdílí, patří [17]:

- povinnost (odvod daně se dá považovat za nevyhnutelnou občanskou povinnost);
- neúčelovost (vybraná daň v určité výši nefinancuje konkrétní státní výdaj, pouze se stane součástí celkových příjmů veřejného rozpočtu, ze kterého se následně budou financovat veřejné potřeby občanů);
- neekvivalentnost (to, jakou část příjmu rozpočtu tvoří odvedená daň jednotlivce neovlivňuje to, v jaké výši bude následně čerpat veřejně financované statky či služby z tohoto rozpočtu);
- nenávratnost (nevrací se v podobě zpětné finanční náhrady, nýbrž jako možnost využívat služeb nevýdělečné povahy, jedná se například o školství, dopravu, zdravotnictví, kulturu apod.).

Ekologické daně (někdy také environmentální, energetické nebo nápravné) jsou nejmladším přírůstkem do daňové soustavy ČR. Celkem je tvoří tři nepřímé daně, které svým předmětem zdanění upravují energetické produkty jako elektřina, zemní plyn a pevná paliva. Jejich zavedení bylo povinné, neboť se ČR svým vstupem do EU v roce 2004 zavázala k jejich přijetí a zavedení v rámci několika let. Oficiálně se tak stalo v lednu roku 2008 a konkrétně se jedná o zákon č. 261/2007 Sb., o stabilizaci veřejných rozpočtů, jehož základem je směrnice Rady Evropské unie 2003/96 ES. [18] Ovšem aby integrace ekologické daně do daňového systému proběhla bez větších komplikací, ČR se připravila již před svým vstupem do Evropského společenství a s dostatečným předstihem se přizpůsobila shora zmíněným směrnícím takovým způsobem, aby ihned po vstupu mohl fungovat volný trh.

Konkrétní definice environmentálních daní, kterou by se řídil každý stát, jenž obdobnou daň zavedl, není pevně stanovena. Záleží tedy na jednotlivém přístupu členského státu, jak pojem začlení do svého právního řádu. Pro obecné vymezení tohoto pojmu se široce využívá výrok

Eurostatu: „*Daně, jejichž daňový základ je fyzikální jednotka (případně její zástupní jednotka) něčeho, co má určitý prokázaný negativní vliv na životní prostředí.*“ [19, s. 9] V daňové soustavě ČR se prakticky jedná o veškeré platby a poplatky spojené s životním prostředím a o tři zmíněné daně zavedené v roce 2008 (daň z elektřiny, ze zemního plynu a z pevných paliv).

2.1 Ekologické daně v České republice

Ekologické daně se řadí do skupin nepřímých selektivních daní. Ve stejné kategorii se nachází i spotřební daň, jejímž předmětem zdanění jsou ve velké míře produkty zdraví a okolí škodlivé, tudíž její vysoká sazba by měla jednotlivce donutit ke snížení spotřeby těchto výrobků (jedná se například o víno a meziproducty, tabákové výrobky, líh a lihoviny, minerální oleje, ...). Obě zmíněné daně zároveň vstupují do daně z přidané hodnoty (univerzální nepřímá daň, dále jen „DPH“), což vede k ještě vyššímu daňovému zatížení konkrétních výrobků. Z tohoto faktu vyplývají dvě zásadní funkce, které ekologické daně charakterizují. První z nich je funkce fiskální, kdy prostřednictvím výběru daně do státního rozpočtu se následně financují veřejné potřeby. Druhá funkce je stimulační, zde jsou předmětem přímého stimulu ekonomické subjekty, po kterých je vyžadováno určité žádoucí chování vyhovující potřebám nejen společnosti, ale i stavu životního prostředí. [20]

V případě zdanění pohonných hmot pro dopravní prostředky (benzín a nafta) lze účel spotřební a ekologické daně považovat za totožný, jelikož v konečné fázi právě regulace spotřeby předmětu daně u spotřebních daní může mít za následek pozitivní environmentální vývoj, což je hlavním cílem ekologických daní. Zvýšení uvalené daně na pohonné hmoty může mít za následek snížení využívání dopravního prostředku, jelikož cena paliva se v určité výši stává pro konečného spotřebitele neakceptovatelná a není za ní ochoten nebo schopen zaplatit. Jednotlivec bude z tohoto důvodu nucen zvolit alternativní (ekologičtější) variantu v podobě hromadné dopravy.

Nepřímost těchto daní spočívá v tom, že nelze předem spolehlivě označit koncového spotřebitele, tedy osobu, která v konečné fázi daň zaplatí z důvodu své vlastní spotřeby. Přesně vymezit lze pouze subjekt, jenž nepřímou daň odvede státu, nejčastěji jde o právnickou osobu poskytující služby či prodávající výrobky (například společnost dodávající elektřinu či vyrábějící lihoviny). Zjednodušeně řečeno, nepřímou daň odvede státu jiný subjekt (daňový plátec) než ten, který konkrétní předmět daně spotřebuje (daňový poplatník). Nepřímé daně

mohou být neoficiálně nazývány i jako daněmi ze spotřeby, neboť jsou obsaženy v cenách statků a služeb, které poplatník zaplatí za svou spotřebu.

S ekologickými daněmi se také váže událost takzvané ekologické daňové reformy (dále jen „EDR“), která probíhala ve třech etapách. Počátek této daňové reorganizace byl zahájen v roce 2007 a trval až do roku 2017. Princip reformy spočíval ve snížení zdanění lidské práce (daně z příjmu fyzických a právnických osob) a zároveň zvýšení zdanění přírodních zdrojů (daně a poplatky za životní prostředí) za jejich využívání tak, aby došlo k výnosové neutralitě. V konečné fázi tedy celková míra zdanění zůstala nepozměněna, ale došlo pouze k přenesení daňového zatížení na jiné předměty daně. Následný efekt EDR by se měl promítnout v rostoucích cenách zejména u energetických surovin, což by mělo mít za důsledek jejich nižší spotřebu. Na druhou stranu pokles nákladů na lidskou práci vede k nižším nákladům pro podniky, které takto ušetřené finanční prostředky mohou využít například na výzkum a vývoj či inovace. Dle MŽP ČR dosáhla zmíněné daňové neutrality v roce 2008, která měla za výsledek snížení vládních příjmů v roce 2009 celkem o 11 miliard Kč. [21]

2.1.1 Správce daně

Dozor a správu nad ekologickými daněmi vykonává celní orgán státu. Místní příslušnost jednotlivých celních úřadů poté vymezuje zákon č. 17/2012 Sb., o celní správě České republiky. Celní správa má zároveň v kompetenci vydávání dvou druhů povolení souvisejících s ekologickými daněmi: povolení k nabytí osvobozených energetických produktů a povolení k nabytí energetických produktů bez daně. Zmíněná povolení jsou stěžejní zejména pro dodávání energetických produktů bez daně či osvobozených od daně. [18] Nemá-li podnikatelský subjekt, ať už fyzická nebo právnická osoba, v držení toto povolení, energetické produkty smí nabývat pouze jako nepodnikatel neboli konečný spotřebitel – tzn. výrobek bude zdaněn.

2.1.2 Plátce daně

V kapitole 2.1 Ekologické daně v České republice bylo obecně popsáno, jak lze jednoduše rozlišit osobu, jenž daň z důvodu vlastní spotřeby skutečně zaplatí (daňový poplatník) a osobu, která daň v určité výši odvede státu (daňový plátce). Podle daňových zákonů platných od 1. 1. 2020 plátcem daně je [22]:

- a) dodavatel, který na daňovém území dodal předmět daně;
- b) provozovatel distribuční soustavy a provozovatel přepravní soustavy;

- c) fyzická nebo právnická osoba, která použila předmět daně zdaněný nižší sazbou daně k účelu, kterému odpovídá vyšší sazba daně;
- d) fyzická nebo právnická osoba, která použila předmět daně osvobozený od daně k jiným účelům, než na které se osvobození od daně vztahuje;
- e) fyzická nebo právnická osoba, která spotřebovala nezdaněný předmět daně, s výjimkou předmětu daně osvobozeného od daně.

2.1.3 Předmět daně

Obecně lze konstatovat, že zdanění podléhají takové energetické produkty a elektřina, které díky svým vlastnostem mohou fungovat jakožto pohonná hmota nebo topné palivo. V ČR se pod souhrnným názvem ekologických daní nachází tři druhy zdaněných energetických výrobků – jedná se o elektřinu, pevná paliva (černé uhlí, hnědé uhlí, koks, brikety, ...) a zemní plyn a některé další plyny. Poslední zmíněná daň se dříve v daňovém systému nacházela pod hlavičkou spotřebních daní v kategorii minerálních olejů. Jednotlivé daně mají na rozdíl od spotřebních daní také svůj vlastní zákon. [23]

Pro konkrétní stanovení předmětu daně se používají takzvané kódy nomenklatur (dále jen „KN“). Pojem pochází z prostředí celní správy a vyjadřuje kód zboží podle celního sazebníku. V případě předmětu daně ze zemního plynu a některých dalších plynů se jedná o následující číselné kódy: 2711 11, 2711 21, 2711 29 a 2705. U elektřiny se jedná o elektřinu uvedenou pod KN 2716. Pevná paliva již tvoří obsáhlejší předmět zdanění zahrnující [22]:

- a) černé uhlí, brikety, bulety a podobná pevná paliva vyrobená z černého uhlí uvedená pod KN 2701;
- b) hnědé uhlí, hnědouhelné brikety, též aglomerované hnědé uhlí kromě gagátu (černého jantaru) uvedené pod KN 2702;
- c) koks a polokoks z černého uhlí, hnědé uhlí nebo rašeliny, též aglomerovaný, retortové uhlí uvedené pod KN 2704;
- d) ostatní uhlovodíky uvedené pod KN 2706, 2708, 2713 až 2715, pokud jsou určeny k použití, nabízeny k prodeji nebo používány pro výrobu tepla;
- e) rašelinu, včetně rašelinového steliva, též aglomerovaná, uvedená pod KN 2703, pokud je určena k použití, nabízena k prodeji nebo používána pro výrobu tepla.

2.1.4 Základ daně

Ze zmíněné definice ekologických daní od Eurostatu v kapitole 2 Ekologická daň a její místo v daňovém systému je zřejmé, že základ jednotlivých daní obsahuje fyzikální jednotku předmětu, který má negativní dopad na životní prostředí. [19] V případě zemního plynu je základ daně daný množstvím plynu v jednotkách MWh (megawatthodina) spalného tepla, jestliže nelze z jakéhokoli důvodu takto vymezit přesné množství, stanoví se spalné teplo ve výši 15 MWh na jednu tunu plynu. U pevných paliv základ daně odpovídá jejich množství v GJ (gigajoul) spalného tepla v původním vzorku a u elektřiny je množství elektřiny v MWh. [22]

2.1.5 Sazba daně

V návaznosti na přijetí směrnice Rady Evropské unie 2003/96 ES, která sjednocuje ekologické zdanění, bylo pro tvorbu sazeb energetických produktů důležité respektovat jejich minimální výši stanovenou EU. Tato pevně vymezená spodní hranice je závazná pro všechny členské státy, jelikož napomáhá odrážet konkurenční postavení různých energetických produktů a elektřiny. Výjimku v právním předpisu tvoří takzvané energeticky náročné podniky, těm je povoleno mít nižší sazbu daně z důvodu vynaložení značného úsilí pro snížení spotřeby energetických výrobků. [24]

Výše sazeb ekologických daní je zakotvená v Zákoně č. 261/2007 Sb., o stabilizaci veřejných rozpočtů, nicméně u zemního plynu kromě fixní částky (platí pro použití nebo prodej plynu jako pohonné hmoty) se taktéž nachází i dva případy, kdy je sazba daně variabilní, a to z důvodu odlišnosti konečného využití předmětu daně. Konkrétní výjimky jsou obsaženy v § 4 písm. b), c) zákona o stabilizaci veřejných rozpočtů a platí pro ně částka 30,60 Kč/MWh. Sazba daně u pevných paliv činí 8,50 Kč/GJ spalného tepla v původním vzorku, u elektřiny 28,30 Kč/MWh a u zemního plynu (vyjma dvou zmíněných případů) od 1. ledna 2020 činí sazba daně 264,80 Kč/MWh spalného tepla pro plyn, který je předmětem daně podle § 4 písm. a). [22]

2.1.6 Výpočet a výběr daně

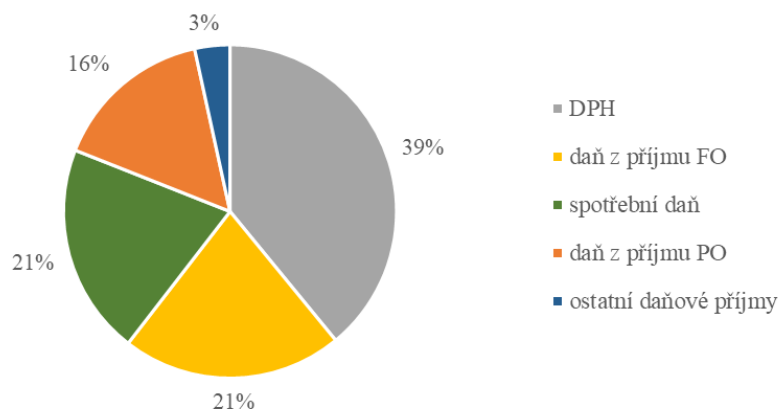
Stanovení konečné výše daně je pro plátce daně velmi jednoduché. Pro její výpočet stačí znát základ daně a vynásobit jej s příslušnou sazbou daně dle předmětu zdanění. V rámci výběru ekologické daně se pak z hlediska místa rozlišují dva principy: princip výběru daně v zemi původu (zemi výroby) a princip výběru daně v zemi spotřeby (zemi určení). [23] Z této uvedené teorie následně vyplývá, je-li výrobek vyroben a spotřebován v jednom a tom samém státu, pak

zdanění proběhne pouze v rámci téže země. Nerovná-li se stát výroby se státem spotřeby, pak záleží na volbě principu zdanění mezi státy. Zvolený princip může ovšem vést k nejednotnému souhlasu obou stran, neboť daň představuje velmi podstatný aspekt, a to fiskální výnos do veřejného rozpočtu, o který nechce žádný z účastníků obchodu přijít. Nutné je však podotknout, že hlavním důvodem zavedení této daně nebylo prioritně zvýšení příjmů do státního rozpočtu, nýbrž snížení spotřeby. Jedná se tedy spíše o ekologickou myšlenku s cílem nápravy a ochrany životního prostředí.

2.2 Podíl ekologické daně na státním rozpočtu České republiky v roce 2020

Daně společně s příjmy z pojistného na sociální zabezpečení tvoří nejen nepostradatelnou, ale také drtivou většinu příjmů státního rozpočtu – jedná se o necelých 90 %. V minulém roce (2020) daňové příjmy tvořily přibližně 52% podíl na celku odpovídající částce 818,6 mld. Kč, přičemž největší účast má DPH, následně daň z příjmu fyzických osob a s rozdílem pár desetin procent se další v pořadí nachází spotřební daně včetně daní energetických. [25] Konkrétní struktura daňových příjmů do státního rozpočtu se nachází na obrázku 1 níže, přičemž data z publikace Ministerstva financí byla sestavena z údajů dostupných k 1. březnu 2020.

Struktura daňových příjmů státního rozpočtu 2020 v mld. Kč



Obrázek 1 – Struktura daňových příjmů státního rozpočtu 2020 v mld. Kč

Zdroj: vlastní zpracování dle [25]

„Státní rozpočet představuje plán finančního hospodaření státu na daný rozpočtový rok, kterým se zajišťuje plnění ekonomických, sociálních a politických funkcí státu.“ [25, s. 11] Každý státní rozpočet tvoří stranu příjmů z různých zdrojů a výdajů do různých aktivit státu, se kterými se na daný rozpočtový (shodný s kalendářním) rok více či méně počítá. Díky této předběžné bilanci je poté Ministerstvo financí schopné predikovat výsledek hospodaření státu a následně

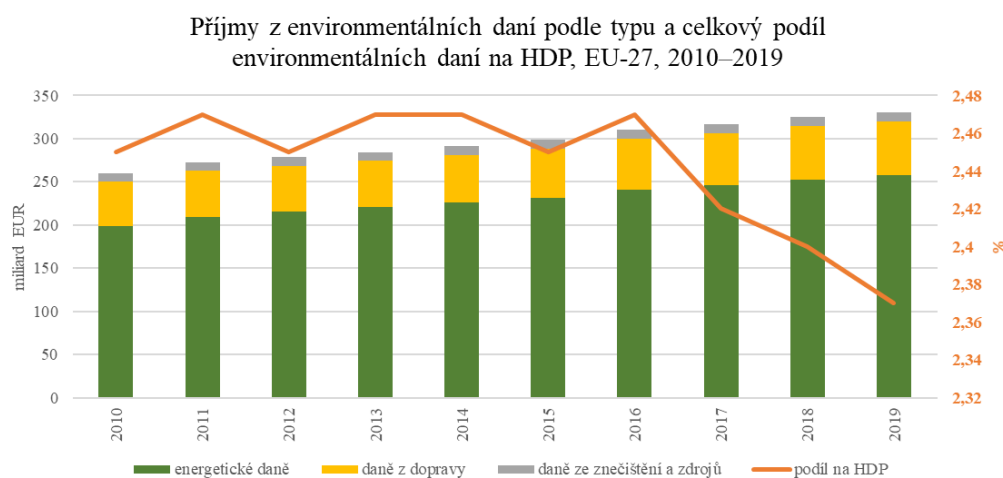
tak realizovat hospodářskou politiku. Výsledná podoba schváleného státního rozpočtu může být: vyrovnaná, přebytková nebo schodková (deficitní).

2.3 Ekologické daně z pohledu Evropské unie

V rámci EU jsou rozlišovány čtyři hlavní kategorie environmentálních daní související s oblastmi energie (energy), dopravy (transport), znečištění (pollution) a přírodních zdrojů (sources). Všechny informace ohledně zásad jednotlivých zdanění lze nalézt ve směrnici 2003/96/ES, jež vstoupila v platnost 1. ledna 2004 a která především [26]:

- snižuje rozdílnost mezi zavedenými ekologickými daňovými sazbami napříč členskými státy;
- stanovuje pravidla pro členské státy týkající se energetických surovin;
- zajišťuje bezproblémové fungování jednotného trhu EU pro energetiku;
- zabraňuje možnému narušení hospodářské soutěže a obchodu;
- svými pravidly přispívá k dosažení konkurenceschopného, nízkouhlíkovému a energeticky účinnému hospodářství.

V roce 2019 činil příjem z environmentálních daní celkem 330,6 miliard EUR (v přepočtu přibližně 8,6 biliard Kč). [27] Tato částka odpovídá 2,37% podílu na celkovém hrubém domácím produktu EU a 5,9% podílu všech příjmů tvořenými daněmi a sociálními příspěvky v EU. Po analýze dat z obrázku 2 lze dojít k závěru, že značná část daňových příjmů pocházela právě ze zdanění energetických výrobků, a to ve výši 77,9 %. Doprava čítala 18,9% podíl a zbylá část byla tvořena zdaněním znečištění a zdrojů přírodních surovin ve výši 3,2 %.



Obrázek 2 – Příjmy z environmentálních daní podle typu a celkový podíl environmentálních daní na HDP, EU-27, 2010–2019

Zdroj: vlastní zpracování dle [27]

3 KOMPARATIVNÍ ANALÝZA EKOLOGICKÉ DANĚ VE VYBRANÝCH ZEMÍCH EU

Třetí část se věnuje porovnání daní, jejichž společným předmětem zdanění jsou negativní externality (mají špatné dopady na životní prostředí). Tímto způsobem jsou v ČR charakterizované energetické daně (daň z elektřiny, ze zemního plynu a z pevných paliv), nicméně v některých dalších státech mohou být zařazeny do jiné kategorie (například spotřebních daní) v závislosti na aplikované daňové politice konkrétního státu. Vybraný vzorek komparace se skládá ze čtyř států Střední Evropy – Slovenské republiky (dále jen „Slovensko“), Polské republiky (dále jen „Polsko“), Spolkové republiky Německo (dále jen „Německo“) a Rakouské republiky (dále jen „Rakousko“).

Možností, za pomoci jakých dostupných zdrojů lze vyrábět energii, dnes existuje již celá řada. Od těch tradičních jako například uhlí, dřevo, ropa, jaderná paliva nebo obnovitelné zdroje (sluneční záření, vítr, voda, ...) až po inovativní, nepříliš rozšířené zdroje jako solární vítr, energie tvořená lidským pohybem nebo dokonce za pomoci využití medúz k výrobě solární energie. Každé zemi se tedy nabízí možnost uskutečnit individuální selekci energetických zdrojů takovým způsobem, aby byly uspokojeny nejen potřeby státu, ale i jednotlivých podniků či domácností tvořící značnou část poptávky. Specifická kombinace takto odlišně zvolených zdrojů se poté nazývá energetický mix. Jeho složení závisí na dostupnosti eventuálních energetických zdrojů, strategické poloze daného státu i subjektivnímu přístupu k odpovědnému hospodaření s životním prostředím. Navíc celková spotřeba energie každým rokem neustále roste a u států EU tomu není výjimkou. Dlouhodobý rostoucí trend zaznamenávají především obnovitelné zdroje, též zvaná zelená energie, které loni v EU na pozici hlavního zdroje elektřiny poprvé vystřídaly fosilní paliva. Nicméně v případě ČR nebo Slovenska se jedná o jedny ze zemí s nejnižším podílem obnovitelných zdrojů.

Ještě před vznikem EU se jednotlivé trhy, dnes již se statusem členských států EU, vyvíjely samostatně. Daňové systémy byly souvisle budovány na základě národních tradic či zvyků, politického systému nebo dokonce i náboženství. Při narůstajících obchodních příležitostech zejména v mezinárodním prostředí, bylo vhodné reagovat na daňové systémy obchodních partnerů, jelikož v rámci globalizace, kdy dochází ke spolupráci mezi státy, se množství obchodovaných statků a služeb stále zvyšovalo a nadále i zvyšuje. Cestou spolupráce je možné i snížit pravděpodobnost daňových úniků, či v opačném případě situaci dvojího zdanění u plátce daně. Dlouhodobou snahou EU v oblasti problematiky nepřímých daní je tedy jejich

koordinování a harmonizování za pomoci tvorby legislativy tak, aby bylo zajištěno správné fungování na vnitřním trhu. [26]

Stanovená výše jednotlivých ekologicky zaměřených daní je v první řadě ovlivněna jejich minimální výší, dále již pak dle individuálních potřeb státu (aplikování vyšší sazby daně nad limit). Všeobecně nepřímé daně zavedené ve členských zemích jsou pod dohledem EU, která nastavuje jednotlivé limity pro jejich minimální výši. Konkrétně se jedná o DPH a spotřební daně, kam spadají produkty z kategorie alkoholu, tabáku a energie (minerální oleje, plyn, elektřina, alternativní energie, letecké palivo) – nerozlišuje se tedy spotřební daň od ekologické. Pro energetické produkty jsou pak limity ukotveny ve směrnici energetické daně 2003/96/EC, v níž se nachází výčet energetických předmětů a jejich výše zdanění za konkrétní fyzickou jednotku. Evropská legislativa vymezuje harmonizované minimální sazby výhradně pro [28]:

- vytápění a elektřinu;
- motorová paliva;
- motorová paliva používaná pro komerční a průmyslové užití;
- letecká paliva, které se řídí zvláštním ustanovením.

V tabulce 2 jsou shrnuty výše zmíněné poznatky, kde byly autorkou vyselektovány minimální sazby pouze některých energetických produktů sloužící výhradně pro vytápění a elektřinu.

Tabulka 2 – Minimální sazby pro vytápění a elektřinu k 1.7.2020

<u>Předmět zdanění</u>	<u>Obchodní účely</u>	<u>Neobchodní účely</u>
Zemní plyn	0,15 EUR/GJ	0,3 EUR/GJ
Pevná paliva	0,15 EUR/GJ	0,3 EUR/GJ
Elektřina	0,5 EUR/MWh	1,0 EUR/MWh

Zdroj: [28]

V závislosti na výše uvedených datech o minimálních sazbách je zřejmé, že zde významnou roli hraje skutečnost, je-li spotřebovaná komodita využita pro obchodní, či neobchodní účely. Spotřeba určená pro obchodní účely je ve všech případech předmětu zdanění dána výhodnější sazbou, jelikož vstupuje do cen statků či služeb a konečná cena následně ovlivňuje nákupní chování spotřebitelů. Pod obchodními účely si lze představit podnikatelský subjekt (dodavatele), který poskytne předmět zdanění odběrateli v nezávislosti na účel nebo výsledek jeho dalšího použití v rámci hospodářských činností. Taktéž se rozlišuje, zdali energetický produkt slouží pro výrobu elektřiny, nebo jako pohonná hmota.

Dále jsou v tabulce 3 zaznamenány veškeré členské státy EU, seřazené dle jejich vstupu do unie, a jejich implementované sazby na vybrané energetické produkty. Nutno podotknout, že rok vstupu do EU není totožný se zahájením EDR. Reforma většinou probíhala o několik let později, a to z důvodu realizování přípravných kroků na její zavedení, a zároveň neprobíhala naráz, jelikož by takovéto jednání mohlo vést k ochromení subjektů v hospodářství. Příkladem může být právě ČR, která do EU oficiálně přistoupila v roce 2004, ale EDR zahájila až v roce 2007 (daně se začaly uplatňovat od 1. ledna 2008).

Tabulka 3 – Sazby daně z elektřiny, pevných paliv a zemního plynu v zemích EU

	ELEKTRINA			PEVNÁ PALIVA			ZEMNÍ PLYN			
	Obchodní účely	Neobchodní účely	DPH (%)	Obchodní účely	Neobchodní účely	DPH (%)	Obchodní účely	Neobchodní účely	Pohonná hmota	DPH (%)
Minimální sazba daně	0,5 EUR/MWh	1,0 EUR/MWh	(%)	0,15 EUR/GJ	0,3 EUR/GJ	(%)	0,15 EUR/GJ	0,3 EUR/GJ	2,6 EUR/GJ	(%)
Belgie	5,0689	5,0689	21	0,3715	0,3715	12	0,356	0,4832	0	21
Francie	22,5	22,5	20	4,06	4,06	20	2,34	2,34	1,45	20
Itálie	12,5	22,7	22 a 10	0,3792	0,474	22	0,34	1,19	0,09	22
Lucembursko	0,5	1	8	0,158	0	14	5,54	5,08	4	8
Německo	15,37	20,5	19	0,33	0,33	19	1,14	1,53	3,86	19
Nizozemsko	124,28	124,28	21	0,4831	0,4831	21	12,3304	12,3304	4,83	21
Dánsko	0,5375	120,9336	25	10,7093	10,7093	25	9,8091	9,8091	11,8918	25
Irsko	1	1	13,5	2,45	2,45	13,5	1,31	1,31	2,6	23 a 13,5
Řecko	5	5	6	0,3	0,3	24	1,5	0,3	0	6
Portugalsko	1	1	23	2,1725	2,1725	23	1,647	1,647	2,48	23
Španělsko	4,02	6,02	21	0,15	0,65	21	0,15	0,65	1,15	21
Finsko	7,03	22,53	24	6,3756	6,3756	24	5,74	5,74	5,74	24
Rakousko	15	15	20	1,7	1,7	20	1,66	1,66	1,66	20
Švédsko	0,5722	33,9523	25	0,6257	11,1177	25	0,7153	8,5453	6,1515	25
Česko	1,0513	1,0513	21	0,3158	0,3158	21	0,3158	0,3158	2,7342	21
Estonsko	1	1	20	0,93	0,93	20	1,07	1,07	1,07	20
Kypr	10	10	19	0,31	0,31	19	2,6	2,6	2,6	19
Litva	0,52	1,01	21	0,15	0,3	21	0,15	0,3	6,56	21
Lotyšsko	1,01	1,01	21	0,76	0,76	21	0,15	0,46	0,53	21
Maďarsko	3,3357	3,3357	27	0,2587	0,2587	27	0,4807	0,4807	2,5081	27
Malta	1,5	1,5	5	0,3	0,3	18	0,84	0,84	-	18
Polsko	1,1127	1,1127	23	0,2849	0,2849	23	0,2849	0,2849	0	23
Slovensko	1,32	1,32	20	0,31	0,31	20	0,37	0,37	2,6	20
Slovinsko	3,85	3,85	22	2,34	2,34	22	1,85	1,85	3,74	22
Bulharsko	1,0226	0	20	0,3068	0,3068	20	0,3068	0	0,4346	20
Rumunsko	0,5355	1,073	19	0,16	0,3221	19	0,1826	0,3447	2,7883	19
Chorvatsko	0,4958	0,9917	25	0,3041	0,3041	25	0,1481	0,2975	0	25

Zdroj: [29]

V tabulce 3 jsou uvedeny pouze základní sazby. Daňové legislativy některých států mohou výši zdanění odvíjet od skutečně používaného (spotřebovaného, odebíraného, nabízeného, ...) množství energetických produktů za zvýhodněnou sazbu – při větším množství klesá cena za jednotku, navíc směrnice 2003/96/EC taktéž stanovuje výjimky a varianty pro jejich tvorbu.

3.1 Slovensko

Když v roce 1993 došlo ke vzniku dvou samostatných republik, mnohé se v obou státech změnilo. Začaly fungovat dva odlišně fungující ekonomické systémy, které avšak i dnes sdílí částečnou podobu – například v daňové struktuře. Předměty zdanění, až na pár drobných výjimek, se mohou považovat za totožné. V čem se ale česká a slovenská daňová soustava navzájem od sebe liší je kupříkladu kategorizace daní. Názorným příkladem jsou právě ekologické daně. V české daňové legislativě jsou vyčleněny samostatně pod názvem energetické daně, kdežto ve slovenském spadají do daní spotřebních, což může vést v některých případech ke komplikovanosti.

Na Slovensku k podobnému procesu, jako byla EDR v ČR, nedošlo. Důvodem bylo uskutečnění daňové reformy již v letech 2004 až 2006, která v konečném výsledku přinesla zjednodušení výpočtu daní. Slovensko stanovilo například rovnou daň z příjmu pro fyzické i právnické osoby ve výši 19 %, také se sjednotily sazby DPH na 19 % nebo došlo ke zvýšení spotřebních daní nad minimální sazby požadovanými EU, díky čemuž došlo k harmonizaci slovenského zákona s příslušnými směrnici.

3.2 Německo

Německo lze bezpochyby považovat za velmi vyspělou zemi s progresivním přístupem. Vstříc jdou taktéž lepším klimatickým podmínkám prostřednictvím ambiciózně zaměřené politiky životního prostředí prosazované zejména v posledních dekádách. Tento přístup samozřejmě sklízí své ovoce, země si zasloužila označení jedné z největších ekonomik s obnovitelnými zdroji. Snaha Německa je ovšem důvodná, jelikož země je největším emitentem uhlíkových emisí v EU.

V souvislosti s probíhající pandemií koronaviru COVID-19 navíc Německo bylo schopné dosáhnout svého klimaticky vytyčeného cíle o něco rychleji, než mělo vytyčeno. Konkrétněji se jednalo o snížení emise uhlíku do konce roku 2021 o 40 % v porovnání s rokem 1990 – v konečné fázi se jedná o celkové snížení ve výši 40,8 %. Největší zadostiučinění mělo loňské uzavření německé ekonomiky a s tím související omezení dopravy, služeb a výroby. [30]

V rámci celounijní EDR, Německo spadá do její druhé (a poslední) vlny, stejně jako například Rakousko, Nizozemí, Itálie či Francie. Německá EDR byla složena z celkem pěti fází, kde první z nich vešla v platnost na začátku dubna roku 1999, celý proces pak trval až do roku 2003. Zahrnuto bylo zvýšení daní z benzínu, nafty, zemního plynu a zkapalněného plynu. Z důvodu

ochrany domácího průmyslu byla pro uhlí udělena výjimka a zdanění tohoto předmětu proto bylo vyjmutu. Aby byl naplněn účel reformy v rámci směrnice 2003/96/ES, došlo pouze ke snížení úlev z daní z elektřiny, topného oleje a topného plynu pro zpracovatelský průmysl, zemědělství a lesnictví, a to z 80 % na 40 %, dále se zvýšila daň ze zemního plynu používaného k vytápění. Aby došlo k daňové neutralitě, země jako kompenzaci zavedla snížení příspěvků zaměstnavatele a zaměstnance na sociální zabezpečení. Německo také bylo jednou ze zemí, která investovala do výzkumu bezemisního spalování uhlí v rámci projektu COORETEC probíhajícího v letech 2004 až 2008. [31]

3.3 Polsko

Byť je Polsko známé svou výrobou elektřiny převážně v tepelných elektrárnách za použití uhlí, zdanění či poplatky za poškozování životního prostředí jsou ve srovnání s ostatními členskými státy velmi nízké, v některých případech dokonce i nulové, tudíž nepřinášejí skoro žádný příjem do státního rozpočtu.

Polsko do svého daňového systému zavedlo daně z energie a uhlíku, které vybírá v rámci výše zmíněné směrnice z roku 2003. Podobně jako na Slovensku i zde spadají kapalná, plynná a pevná fosilní paliva, dále pak bionafta a elektřina do spotřebních daní. Dále se od roku 2018 zavedl palivový příplatek vztahující se na benzín, naftu, bionaftu, zemní plyn a LPG, pokud jsou tato paliva používána pro automobilový pohon. Spotřební daň je uplatňována ve srovnání s ČR na širší sortiment výrobků (kromě luxusního zboží a tabákových výrobků platí například i pro dražší elektroniku nebo automobily) a její sazby jsou zpravidla vyšší než v (platí především pro alkohol). V Polsku jsou tak uvaleny spotřební daně například na [32]:

- motorová paliva,
- alkoholické a jiné nápoje,
- tabákové výrobky,
- parfémy a kosmetiku,
- elektřinu,
- vybranou elektroniku,
- automobily, atd.

3.4 Rakousko

Jak již bylo zmíněno v jedné z předchozích podkapitol, EDR v Rakousku měla svůj počátek ve druhé vlně v letech 1998–2001, pár let po prvotním zavedení analogických reforem ve vyspělých severovýchodních zemích. Daně uvalené na energetické výrobky jsou stejně jako ve valné většině daňových rádu evropských zemí řazeny mezi spotřební daně. Předměty zdanění se taktéž příliš neliší, jedná se především o benzín, těžká paliva a jiné energetické produkty, alkoholické nápoje či tabákové výrobky.

Na začátku minulého roku (2020) se rakouská vláda rozhodla implementovat několik opatření týkajících se environmentálních daní. Proces složený ze dvou kroků obsahoval restrukturalizaci současných daňových opatření, jako je poplatek za registraci automobilu, mýtné, snížené daně pro služební automobily a příspěvky na dojíždění takovým způsobem, aby lépe reflektovaly dopady na životní prostředí. Po přijatých změnách došlo například ke zvýšení zmíněného registračního poplatku pro automobily nebo ke zvýšení daně z letenek na krátké, střední i dlouhé letové vzdálenosti. Pro druhý krok byl vytvořen krizový štáb, který má zajistit formulování cen uhlíku. [33]

3.5 Souhrnná komparace států Střední Evropy

Z tabulky 3 lze jednoznačně vyčíst, že sazby za elektřinu ve státech Střední Evropy, jako jsou Německo a Rakousko, patří spíše k těm vyšším. Naopak v mnoha dalších státech se drží nutného minima a nad jeho limit čísla šplhají pouze mírně. Takto nízká čísla jsou v mnoha případech typická především pro Polsko, kde cena elektřiny je jedním z nejdůležitějších faktorů. Hlavním důvodem je velká závislost na levném uhlí, což z Polska dělá zemi s nejméně diverzifikovaným energetickým mixem v EU. V ČR kromě uhlí dominuje též nukleární energie, kterou mnoho spotřebitelů podporuje a která je zároveň považována na jednu z nejčistších energií (takzvaná zelená elektřina), jelikož při její výrobě nedochází k enormní produkci emisí. [34] Na druhou stranu velmi vysokých sazeb i DPH si lze všimnout u severovýchodních států (Švédsko, Finsko) a Nizozemí s Dánskem, které zaměřují svou politiku z velké části na téma ekologie a zlepšení životního prostředí, dále pak též u Francie a Itálie. Obecně je možno uvést, že státy s pozdějším příchodem do EU (2004 a déle) mají tendenci implementovat spíše nižší sazby pro daň z elektřiny – Česko, Estonsko, Litva, Lotyšsko, Polsko, Bulharsko, Rumunsko, Chorvatsko. Do této skupiny lze zařadit i Maltu se sazbami pro obchodní i neobchodní účely 1,5 EUR/MWh, jelikož následné zdanění DPH je pouze 5 %.

Výjimky s delším členstvím v EU tvoří Lucembursko (uplatňuje minimální sazby s DPH pouze 8 %), Irsko, Řecko (byť je sazba 5 EUR/MWh, DPH je pouze 6 %) a Portugalsko.

Pod skupinou pevných paliv si lze představit produkty jako hnědé a černé uhlí, koks, brikety anebo některé další uhlovodíky. Mnoho dalších pevných paliv nepodléhá zdanění, neboť jsou použity v rámci činnosti na výrobu elektřiny a předměty jsou tedy osvobozeny. Na rozdíl od obchodních a neobchodních sazeb z elektřiny, které se mezi sebou v mnoha případech liší, u pevných paliv se většina států držela spíše totožného zdanění – výjimkou je Itálie, Lucembursko, Španělsko, Švédsko, Litva a Rumunsko. Zároveň již nedochází k tak velkému cenovému rozpětí jako u elektřiny a sazby se pohybují kolem stanoveného minima. Střední Evropa více či méně zavedla obdobnou výši daně z pevných paliv v rozpětí 0,29–0,33, výjimku tvoří Rakousko s 1,7 EUR/GJ, které se spíše přibližuje nastavené hodnotě v Portugalsku či Slovinsku. Vyšší sazby lze opět shledat u severních států a Dánska, které do svého zdanění zahrnuje i uhlíkovou daň z CO₂, proto je zde tak velká odlišnost od ostatních členských států.

Zemní plyn pro obchodní a neobchodní účely slouží k vytápění, v tabulce 3 lze taktéž najít sloupec pro jeho využití jako paliva (například zkapalněný zemní plyn LPG). U některých států jsou aplikovány nižší nežli minimální až nulové sazby, důvodem může být plné nebo částečné osvobození od daně. Osvobození nebo její snížení má ovšem své podmínky – může se uplatňovat maximálně po dobu 10 let ode dne vstupu směrnice Rady 2003/96/ES v platnost (31. října 2003), nebo do okamžiku, kdy zemní plyn na konečné spotřebě energie členského státu dosáhne 25 %, pokud bude tohoto podílu dosaženo dříve. [24] Tuto možnost aktuálně využívá 14 z 27 členských států, mezi nimiž je i Rakousko a Polsko. Nižší sazby uplatňují ve valné většině státy s příchodem do EU po roce 2004 včetně. Naopak vyšší daň za zemní plyn lze jako v předešlých případech najít v Nizozemí, Dánsku, Finsku, Švédsku či Lucembursku.

4 EKOLOGICKÉ DAŇOVÉ ZATÍŽENÍ PŘI DOJÍZDĚNÍ DO MÍSTA PRACOVIŠTĚ ODLIŠNOU DOPRAVOU

Další kapitola náleží popisu případové situace, která se může běžně odehrávat v každodenním životě pracujících občanů. Nedílnou součástí každodenního života je schopnost osoby přemístit se na jakkoliv krátké či dlouhé vzdálenosti – ať už do práce, za studiem, na úřady, za lékařem či pro individuální účely, důvodů je mnoho. Z pohledu ekologie je všeobecně známo a doporučováno přednostně využívat hromadnou dopravu (v nejlepším případě chůzi, jde-li o kratší vzdálenosti, zvláště pak ze zdravotního hlediska). Ovšem mnoho osob volí spíše pohodlnější variantu v podobě osobní automobilové dopravy, mají-li přístup k takovému či obdobnému dopravnímu prostředku.

Úvod do případové situace:

Paní Částková pochází z východočeského města Hradec Králové a pracuje jako vysokoškolská pedagožka na Univerzitě v Pardubicích a každý pracovní den dojíždí do místa pracoviště. Způsob dopravy vybírá na základě několika proměnných – počasí, objemu přepravovaných zavazadel, post-pracovních záležitosti, časové tísně, flexibility, mobility a dalších. V této studii budou předloženy dva různé scénáře, a to pokud by paní Částková využívala po celý rok pouze osobní automobilovou, nebo hromadnou autobusovou dopravu pro své přemístění z domova na univerzitu. Následně pak bude porovnáno daňové zatížení konkrétní přepravy a její vliv na životní prostředí – výše produkce uhlíkové stopy (emise, skleníkových plynů).

Jak již bylo nastíněno v kapitole 2.1 Ekologické daně v České republice, působení spotřební daně může v některých případech přebírat charakter ekologické daně, byť tato skutečnost není explicitně vyjádřena v české daňové legislativě. V následujících tabulkách 4 a 5 jsou zaznamenány základní charakteristiky, které jsou následně využity pro výpočty zjišťující daňové zatížení i uhlíkovou stopu. Některé další uvedené údaje slouží spíše jen pro porovnání či jako zajímavost. Pro úplnost je taktéž nutné dodat, že rok 2021 má celkem 252 pracovních dní (s placenými svátky se v tomto případě nepočítá) a paní Částková se vždy v ten samý den vrací zpět do místa svého bydliště.

Výběr značky a modelu konkrétního automobilu byl čistě náhodný, ovšem níže uvedený autobus skutečně působí na trase z místa Hradec Králové, Terminál hromadné dopravy do zastávky Pardubice, Polabiny, Hradecká (nejbližší možná zastávka hromadné dopravy

u Univerzity Pardubice). Vybraný model má na rozdíl od jiných autobusů poměrně nízkou spotřebu pohonných hmot díky implementované moderní technice.

Tabulka 4 – Technické údaje dopravních prostředků

	Automobil	Autobus
Značka	Škoda	Setra
Model	Fabia III	MultiClass S 415 LE business
Počet míst	5	49
Typ paliva	benzín	nafta
Objem nádrže	45 l	350 l
Průměrná spotřeba	4,4 l/100 km	26 l/100 km
Emise CO ₂	103 g/km	689 g/km
Emisní norma EU	6	VI
Délka trasy	22 km	22 km
Čas strávený na trase	20 min	36 min

Zdroj: [35], [36], [37]

Tabulka 5 – Průměrná cena pohonných hmot

<u>Průměrná cena pohonných hmot</u>	
Benzin 95	27,80 Kč za 1 litr
Motorová nafta	27,20 Kč za 1 litr

Zdroj: [38]

4.1 Pojem uhlíková stopa

Dříve než dojde na samotný výpočet uhlíkové stopy (není totéž co ekologická stopa), je potřeba alespoň v obecné rovině uvést, co si pod tímto pojmem představit. Program SLEDUJEME / SNIŽUJEME CO₂ 2015–2021 definuje uhlíkovou stopu jako „*nepřímý ukazatel spotřeby energií, výrobků a služeb. Měří množství skleníkových plynů, které odpovídají aktivitám či produktům firmy.*“ [39] Tímto nepřímým ukazatelem lze stanovit hodnotu zatížení životního prostředí, která je vyjádřena v CO₂ ekvivalentech – to znamená, že číslo obsahuje i další skleníkové plyny jako oxidy dusíku, vodní páru a miniaturní pevné částice.

Oblast s největší produkcí emisí je dle Evropského parlamentu doprava. Zde vzniká téměř třetina všech emisí oxidu uhličitého v EU, z čehož má 72% podíl silniční doprava (zbytek tvoří letadla, lodě, vlaky a další dopravní prostředky). Od roku 1990 toto číslo nekompromisně narůstá z důvodu zvyšující se mobility osob. Na druhou stranu oblasti jako energetika, průmysl (výroba a stavebnictví), bydlení, zemědělství, lesnictví a rybářství zažívají od roku 1990 trend poklesu. [40] Snižování negativního a nežádoucího jevu, jako jsou zdraví a přírodě škodlivé emise, nemusí začínat vlastní iniciativou pouze u velkých producentů (podniky, města, ...).

Viditelné změny mohou nastat už při rozhodnutí jednotlivců, kteří chtějí svou uhlíkovou stopu snížit.

4.2 Osobní automobilová doprava

První varianta je v podobě celoročního dojíždění do místa pracoviště osobním automobilem. Tato možnost s sebou nese spoustu výhod, avšak i nevýhod. Níže se nachází výčet několika bodů, které lze považovat za kladné a záporné ve vztahu k používání automobilu:


- výhody: pružnější doprava, komfort, zavazadlový prostor, časová úspora i flexibilita, neomezenost tras, carpooling, atd.
- nevýhody: výdaje spojené s provozem (palivo, údržba, servis, opravy, pojištění, ...), amortizace, pravděpodobnost odcizení, placení parkovného, mohou vznikat stresové situace, atd.

Za použití údajů v tabulkách 4 a 5 lze jednoduchými výpočty zjistit, že za jeden den automobil ujede 44 km a paní Částková na trase stráví celkem 40 minut. Pro tuto vzdálenost odpovídají náklady na pohonné hmoty ve výši 53,82 Kč při spotřebě 4,4 l/100 km a ceně benzínu 27,80 Kč/l. [35], [38] Pokud by se tyto údaje převedly do ročního měřítka (252 pracovních dní, tedy 504 jízd), náklady na benzín by činily 13 562,84 Kč při celkové najeté vzdálenosti 11 088 km. Pro zajímavost lze také dodat, že strávený čas během ročního dojíždění do místa pracoviště se rovná 168 hodinám, neboli 7 dním.


Jistou výhodou při jízdě automobilem je také možnost sdílené jízdy zvaná carpooling, kdy si všichni účastníci jízdy rozdělí cestovní náklady rovným dílem mezi sebe. Účelem není zisk pro řidiče, nýbrž spravedlivé rozdělení nákladů. Díky této metodě se především snižuje počet automobilů na silnicích, což zároveň vede ke snížení emisí a spotřeby energie, menší dopravní zatíženosti, delší životnosti silnic a mnohdy i větší pravděpodobnost nalezení volného parkovacího místa. Pokud by se tedy paní Částková rozhodla zvolit variantu sdílení automobilu s dalšími 4 osobami, došlo by k poklesu jejích nákladů o 80 %. Na druhou stranu nevýhoda v tomto ohledu může nastat při vynakládání dalších nemalých finančních výdajů (nepočítaje samotné pořízení vozidla) v podobě různých oprav, servisních prohlídek, nákladů na opotřebení, placení pojistného či pravidelných údržeb, jenž musí provozovatel vozidla hradit. Ve výsledku mohou tyto výdaje čítat sumu v řádech tisících až desetitisících korun. Pro příklad je na obrázku 3 uvedena modelace pojistné smlouvy (pouze její vyselektované části podstatné pro toto porovnání) od společnosti Kooperativa pojišťovna, a.s., Vienna Insurance Group.

Vyčíslení autopojištění slouží jako ukázka dalších eventuálních výdajů na roční provoz osobního automobilu. Některé smluvní informace jsou svým obsahem velmi citlivé, a proto z důvodu ochrany osobních údajů byly znemožněny k přečtení. Obsah produktu byl přizpůsoben pravidelnému dojíždění při denní vzdálenosti 44 km a taktéž možným nástrahám na trase. Autopojištění se skládá z:

- hlavního pojištění (pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla);
- doplňkového pojištění zahrnující: asistenční služby, úrazové pojištění, pojištění skel vozidla, pojištění poškození vozidla zvířetem, pojištění nezaviněné nehody.



Kooperativa
VIENNA INSURANCE GROUP



Modelace - Autopojištění NAMÍRU

Tento dokument není návrhem pojistitele na uzavření pojistné smlouvy a na jeho základě nevzniká závazek pojistitele. Údaje v modelaci jsou orientační a odpovídají datu, kdy byla vytvořena.

E Vozidlo

Registrační značka	██████████	Druh vozidla	osobní automobil
Druh registrační značky	S1 - pro silniční vozidla	VIN	████████████████████
Rozlišovací značka státu	CZ	Tovární značka	ŠKODA
Série a číslo technického průkazu	██████████	Obchodní označení	FABIA
Měsíc a rok první registrace	04/2018	Zdvíhový objem (cm ³)	999
Největší povolená hmotnost (kg)	1 609	Výkon motoru (kW)	81
Počet míst k sezení/stani/lůžek	5/0/0	Palivo	benzín
Stav počítadla (km)	150 000	Způsob užívání	běžný

Běžným způsobem užívání vozidla není provozování vozidla s právem přednostní jízdy, pro přepravu nebezpečných věcí, k půjčování nebo pro smluvní dopravu osob.

Další údaje o vozidle	
Bylo již vozidlo v minulosti vážněji poškozeno?	NE
Je vozidlo v době uzavření pojistné smlouvy mírně poškozeno?	NE
První registrace vozidla	v ČR
Financování vozidla	nejedná se o leasing ani o úvěr

F Hlavní pojištění

Pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla (dále jen pojištění odpovědnosti)

Limit při újmě na zdraví nebo usmrcení	100 mil. Kč
Limit při škodě na věci nebo ušlém zisku	100 mil. Kč

H Doba trvání pojištění, pojistné období

Počátek pojištění	19. 4. 2021, 13:49 hod.	Pojistné období	12 měsíců
Doba pojištění	na dobu neurčitou		

I Údaje o pojistném

Celkové roční pojistné	6 873 Kč	Sleva za propojištěnost	2 %
Pojistné za pojistné období	6 735 Kč		

Obrázek 3 - Modelová smlouva autopojištění

Zdroj: [41]

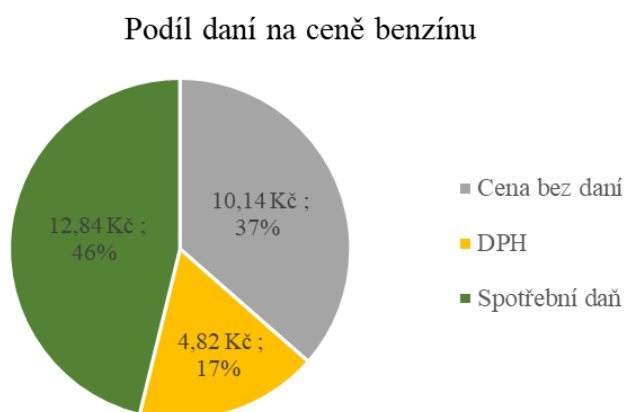
Dále provozovatel musí absolvovat tzv. garanční (servisní) prohlídku. Tato povinná kontrola vozidla je nezbytným úkonem ke splnění podmínek záruky a provádí se u nových vozidel. Výše fakturované ceny se liší s ohledem na rok výroby, typ a stav vozidla. Pro model Škoda Fabia se uvádí přibližná počáteční cena ve výši 3 500 Kč. [42]

V tabulce 6 se nachází rozklad konečné ceny za jeden litr benzínu, který je používán jako pohonná hmota pro vybraný model automobilu. Rovněž navazuje grafické znázornění podílu daní (DPH a spotřební daně) na celkové ceně paliva, viz obrázek 4. Z uvedených dat vyplývá, že daně tvoří nadpoloviční většinu z celkové částky za litr benzínu. Největší podíl zaujímá spotřební daň, která je fixní složkou. Dojde-li tedy k poklesu ceny ropy, u podílu daní naopak nastane její procentuální zvýšení. Základ daně složený z ceny komodity, marže a spotřební daně je následně navýšen o zdanění 21 % DPH. Spotřebitel v konečné fázi tedy zaplatí daň z daně.

Tabulka 6 – Rozklad konečné ceny za benzín

Benzín	
Konečná cena za litr	27,80
Cena bez daní	10,14
Daně celkem	17,66
Podíl daní	63,54%

Zdroj: vlastní zpracování dle [22], [38], [43]



Obrázek 4 – Podíl daní na ceně benzínu

Zdroj: vlastní zpracování dle [22], [38], [43]

4.2.1 Uhlíková stopa

Pro zjednodušení a urychlení výpočtu uhlíkové stopy (domácnosti, dopravy, životního stylu, potravin, spotřeby, ...) dnes již existuje mnoho pomocných uhlíkových kalkulaček, které lze nalézt na webovém prostředí. Požadované vstupní údaje pro následný výpočet má většina kalkulaček podobných, ovšem ne totožných, to má za důsledek velkou pravděpodobnost odchylky od skutečného výsledku. Například zdroj uhlikovastopa.cz uvádí emise automobilového vozidla ve výši 1 107 kg CO₂e/rok [39], naopak stránka [Calculator Carbon Footprint](#), kde se pro výpočet vyplňuje například i konkrétní rok výroby a druh derivace automobilu, uvádí 1 490 kg CO₂e/rok. [44] Vlastním výpočtem za použití emisních dat z tabulky 4 lze jednoduše násobením vypočítat produkovanou uhlíkovou stopu automobilu. Výsledek je obdobný první zmíněné kalkulačce emisí, viz tabulka 7.

Tabulka 7 – Uhlíková stopa automobilu

		Uhlíková stopa
	1 km	0,103 kg CO ₂
1 cestující	44 km	4,532 kg CO ₂
	11 088 km	1 142 kg CO ₂

Zdroj: vlastní zpracování dle [35]

Pokud by se paní Částková rozhodla svou jízdu sdílet s dalšími čtyřmi osobami, uhlíková stopa by se rovnoměrně rozpočítala. Již na první pohled znatelný rozdíl výsledků je znázorněn v tabulce 10. Na druhou stranu jakákoliv váha navíc v automobilu má za následek zvýšenou spotřebu pohonných hmot. Uvádí se, že každých cca 45 kg navíc odpovídá 1–2 % nárůstu spotřeby na 100 km. [45] Není-li v možnostech paní Částkové sdílet auto, ale i přesto by ráda svou uhlíkovou stopu snížila, může mít jednou týdně práci z domu, čímž by došlo k poklesu její uhlíkové stopy přibližně o 20 %. [46]

4.3 Veřejná autobusová doprava

Druhou možností je využití veřejně dostupné služby v podobě linkové autobusové dopravy. V tomto případě jsou náklady na pohonné hmoty vnímány spíše z pohledu poskytovatele služby a výdaje na jízdné z pohledu cestujícího. Následuje výčet kladných a záporných bodů použití veřejné autobusové dopravy:

- výhody: využití volného času při jízdě, nízká cena za službu (36 Kč za jednosměrnou obyčejnou jízdenku, 34 Kč za platbu skrze elektronickou peněženku) [47], atd.

- nevýhody: diskomfort, hlučné prostředí, pravděpodobnost časového zpoždění, sdílený prostor, čas strávený přesunem z domu na terminál hromadné dopravy, atd.

Dojezdová vzdálenost autobusu zůstává neměnná, tedy 44 km (11 088 km za rok), nicméně vozidlo z důvodu svých nadměrnějších rozměrů, hmotnosti a vysoké zodpovědnosti za cestující stráví na trase Hradec Králové – Pardubice necelý dvojnásobek času. Analogickým postupem jako u automobilové dopravy lze vypočítat, že autobus denně ujede zmíněnou vzdálenost za 72 minut (302,4 hodin za rok, neboli 12,6 dní) a náklady na pohonné hmoty odpovídají 311,17 Kč (78 414,34 Kč za rok) při spotřebě 26 l/100 km. Pokud by autobus zcela naplnil svou kapacitu (48 osob bez řidiče) na trase z Hradce Králové do Pardubic, pak by se náklady na naftu rovnaly částce 6,48 Kč za osobu, přičemž jízdenka bez jakýchkoliv slev činí přibližně 36 Kč a cena pro studenta je 9 Kč. [47]

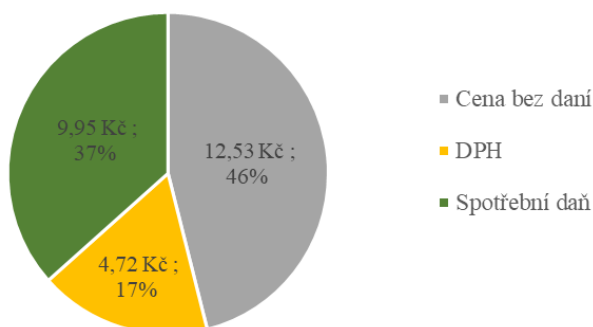
V tabulce 8 se nachází rozklad konečné ceny za jeden litr pohonné hmoty pro autobus – naftu. Dále navazuje obrázek 5, ve kterém je znázorněn podíl daní (DPH a spotřební daně) na celkové ceně produktu. Výpočet konečné ceny probíhá analogicky jako u benzínu. Základ daně je roven součtu ceny za ropu, marže (čerpacích stanic a rafinerií) a spotřební daně, to vše zdaněno DPH ve výši 21 %. Co se naopak liší je konečný podíl daní, který v tomto případě přesahuje poloviční účast na ceně jednoho litru nafty velmi mírně (oproti 63,54 % u benzínu).

Tabulka 8 – Rozklad konečné ceny za naftu

Nafta	
Konečná cena za litr	27,20
Cena bez daní	12,53
Daně celkem	14,67
Podíl daní	53,94%

Zdroj: vlastní zpracování dle [22], [38], [43]

Podíl daní na ceně nafty



Obrázek 5 – Podíl daní na ceně nafty

Zdroj: vlastní zpracování dle [22], [38], [43]

4.3.1 Uhlíková stopa

Produkové emise při zvolené variantě autobusové dopravy jsou dle očekávání mnohonásobně vyšší. Čísla v tabulce 9 se ovšem vztahují na vozidlo jakožto celek, rozpočítají-li se emise mezi maximální počet pasažérů (49 osob), znečištění na jednotlivce by bylo přibližně nižší 1,5× oproti automobilu. Vlaková nebo autobusová doprava jsou všeobecně považovány za ekologicky přívětivější dopravní prostředky na delší vzdálenosti, mají-li alespoň z většiny obsazenou svou nejvyšší možnou kapacitu.

Tabulka 9 – Uhlíková stopa autobusu

	Uhlíková stopa
1 km	0,689 kg CO ₂
44 km	30,316 kg CO ₂
11 088 km	7 639,632 kg CO ₂

Zdroj: vlastní zpracování dle [36]

5 Porovnání a zhodnocení případové situace

Vzdálenost, na které jsou výsledky interpretovány, byla pro oba dopravní prostředky totožná. První znatelný rozdíl se nachází ve stráveném čase na trase, kde automobil má přesně jeden týden na cestách oproti necelých 13 dnech autobusu. Tento rozdíl se může stát prvotním impulsem k přiklonění se na stranu automobilu, ovšem čas je v tomto případě spíše jedinou výhodou s ohledem na další výsledky komparace v tabulce 10. V případě výsledků přepočtených na osobu se jedná o rozpočítání mezi 5 osob při jízdě automobilem a 49 osob u autobusu.

Tabulka 10 – Komparace ročních výsledků dopravy pro dojíždění

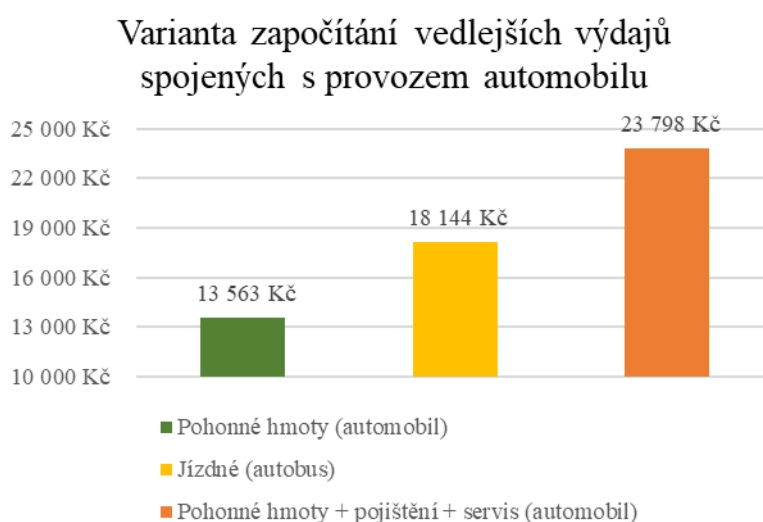
Text	Jednotky	Automobil	Autobus
Ujetá vzdálenost	km	11 088	11 088
Čas strávený jízdou	dni	7	12,6
Maximální počet pasažérů	-	5	49
Uhlíková stopa vozidla	kg/CO ₂	1 142	7 639,63
Uhlíková stopa jednotlivce	kg/CO ₂	228,40	155,91
Spotřebované palivo	l	487,87	2 882,88
Výdaje na pohonné hmoty	Kč	13 562,84	78 414,34
Výdaje na PH/osoba	Kč	2 712,57	1 600,29
..... základ daně	Kč	988,94	737,15
..... DPH (21 %)	Kč	470,78	277,74
..... spotřební daň	Kč	1 252,86	585,40
Základní jízdné	Kč	-	18 144,00
..... základ daně	Kč	-	16 494,55
..... DPH (10 %)	Kč	-	1 649,45

Zdroj: zpracováno dle [22], [35], [36], [43]

Dle očekávání výsledky uhlíkové stopy přepočtené na osobu poukazují na fakt, že zvolení autobusové dopravy pro dojíždění do místa pracoviště je mnohem šetrnější k životnímu prostředí – ve srovnání s automobilem jsou cca 1,5× menší. Bod zvratu, ve kterém se stává autobus menším zatížením pro životní prostředí, je při počtu 7 osob (1 091,38 kg/CO₂/osoba) – pokud by paní Částková jezdila sama. V případě sdílené jízdy je to 33 osob (231,50 kg/CO₂/osoba).

Pokud je na komparaci nahlíženo z hlediska ročních výdajů paní Částkové na dopravu, dojíždění automobilem (13 562,84 Kč) vychází přibližně o 4 600 Kč výhodněji oproti celkovým výdajům na jízdné autobusu (18 144 Kč). Nelze ovšem opomenout, že se s provozem

osobního automobilu vážou i další nepostradatelné (mnohdy i neplánované a finančně vysoké) výdaje v podobě různých oprav, údržeb, výměn jednotlivých součástí či celých částí, plateb pojistného nebo povinné revize stanice technické kontroly a emisí. Ve výsledku může součet všech těchto složek přesahovat zmíněný finanční rozdíl ve prospěch jízdy automobilem. Jako příklad byla v kapitole 4.3 Osobní automobilová doprava uvedena garanční prohlídka vozidla ve výši 3 500 Kč [42] a modelová smlouva autopojištění, kde cena produktu o částce 6 735 Kč [41] potvrzuje, výše zmíněná částka 4 600 Kč může být velmi snadno přepřacena právě povinným pojištěním. V tomto bodě se následně stává dojíždění automobilem dražší variantou.



Obrázek 6 - Varianta započítání dodatečných výdajů spojených s provozem automobilu

Zdroj: vlastní zpracování dle [38], [41], [42], [47]

Je-li ovšem komparace posuzována pouze z pohledu výdajů na pohonné hmoty a další faktory související s provozem automobilu jsou zanedbány, pak varianta automobilu zůstává i nadále ekonomicky výhodnější a autobus naopak ekologicky šetrnější. Na shora uvedeném obrázku 6 je graficky znázorněn cenový rozdíl výdajů na pohonné hmoty včetně i bez dodatečných výdajů v porovnání s částkou ročního jízdného autobusu.

Celkový podíl DPH se spotřební daní na konečné ceně pohonných hmot zůstává totožný (viz tabulky 6 a 7), jelikož zdanění přímo úměrně stoupá s částkou za každý spotřebovaný litr paliva. Nicméně vyšší částkou za osobu do příjmové strany státního rozpočtu přispěje do kategorie spotřebních daní provozovatel osobního automobilu, a to i v případě sdílené jízdy – platí pouze v případě nadpoloviční obsazenosti autobusu. Hlavním důvodem je především vyšší participace spotřební daně v ceně za jeden litr benzínu (46,19 %) oproti naftě (36,58 %) a taktéž nižší počet pasažérů, mezi které lze spotřební daň rozpočítat. Pokud by se paní Částková chtěla odvrátit od

takto vysokých výdajů spojených s daněmi, nižší daňové zatížení nabízí autobusová doprava – cenově dostupné jízdné totiž podléhá zdanění druhé snížené sazbě DPH ve výši 10 %. Tato skutečnost by mohla některé jednotlivce motivovat a vést k upřednostnění šetrnější a eventuelně levnější varianty v podobě veřejné hromadné dopravy. Samozřejmě pokud je na zaplacené daně nahlíženo z roční spotřeby paliva daného vozidla, pak je chod autobusu finančně náročnější. Není-li tedy prioritou čas či nezávaznost při cestování, autobusová doprava je z pohledu dojíždějícího tím výhodnějším a více ekologickým způsobem jízdy.

ZÁVĚR

Cílem této práce bylo přiblížit fungování Státní politiky životního prostředí České republiky, daňovou legislativu v oblasti environmentálních daní, taktéž vyhodnocení odlišného zdanění energetických předmětů daní v zemích EU a porovnání dvou možných variant dojíždění do místa pracoviště z pohledu ekologického i ekonomického. Všechna tato témata úzce souvisí s životním prostředím, jeho ochranou či poškozením a eliminací potenciálních rizik. Životní prostředí je neodmyslitelnou částí všech živých organismů na této planetě a jeho měnící se stav mnohé viditelně ovlivňuje. Zlepšování kvality našeho okolí může začít u jednotlivce, pokračovat přes založená hnutí či ekologicky smýšlející podniky, až po mezinárodní spojení sil na světové úrovni.

Politika životního prostředí si od začátku svého působení (1972) našla významné místo ve všech členských státech EU a jejich politických systémech. Stav a vývoj životního prostředí se ovšem může ze dne na den měnit téměř bez povšimnutí, a tak nelze v řešení této problematiky zůstat na jednom místě. Naopak je potřeba na nově vznikající hrozby pružně reagovat a zlepšovat fungování stávajících opatření. V České republice je tato oblast zaštitěna stěžejním dokumentem s názvem Státní politika životního prostředí, aktuálně pro rok 2030 s výhledem do roku 2050. Uskutečnění SPŽP lze za pomoci různých nástrojů, které má stát k dispozici. Mezi nejfrekventovanější a nejúčinnější nástroje patří administrativně-právní (přímé), ekonomické (nepřímé) a dobrovolné, z dalších pak samoregulace či výchova a vzdělávání. Kombinací zvolených nástrojů stát dostává silný prostředek na stimulaci ekonomických subjektů, čímž může dosáhnout jejich konkrétního chování odpovídající zájmům celé společnosti i požadovaného stavu životního prostředí.

Mezi zmíněnými ekonomickými nástroji zaujímají důležité postavení daně. Předmětu zdanění podléhají energetické produkty a elektřina sloužící primárně pro účely pohonných hmot nebo topných paliv. V ČR byl tento druh daní zaveden v lednu roku 2008 pod zákonem č. 261/2007 Sb., o stabilizaci veřejných rozpočtů v návaznosti na vstup země do EU (2004). Souhrn tuzemského výnosu ze spotřebních a environmentálních daní tvořil k loňskému roku nemalou část příjmů rozpočtu, přičemž v následujících letech se i nadále počítá s jejich rostoucím trendem. V měřítku EU samostatné environmentální daně již takto dominantní postavení nemají a na celkovém hrubém domácím produktu se podílejí pouhými pár procenty.

Další částí byla kapitola obsahující komparaci zemí EU a jejich zavedených sazeb na energetické produkty. Za použití dat v tabulce 3 šlo obecně stanovit pro elektřinu, pevná paliva

a zemní plyn závěry jako: oblast Skandinávie společně s Nizozemskem a Dánskem mají nejvyšší zdanění, více než polovina států využívá úplné nebo částečné osvobození od daně ze zemního plynu, státy s pozdějším příchodem do EU mají tendenci implementovat sazby ve výši povinného minima. Poslední zmíněný poznatek odvozený z komparace se týká zemí se členstvím od roku 2004 včetně, kam taktéž spadají země s polohou ve Střední Evropě jako jsou ČR, Polsko či Slovensko. Dále sem lze zařadit i státy: Litva, Malta, Bulharsko, Rumunsko či Chorvatsko.

Stěžejní část této závěrečné práce nastínila případovou situaci, jež byla dále rozvedena o výpočty daňového a emisního zatížení v rámci dojíždění do místa pracoviště. Z pohledu dojíždějící osoby je daňově náročnější celoroční jízda automobilem, jelikož pohonné hmoty dle české daňové legislativy podléhají DPH a spotřební dani zároveň. Podíly těchto daní následně tvoří více než polovinu ceny pro spotřebitele u paliva benzinového typu. V případě autobusové dopravy cestující v konečné ceně jízdného platí pouze druhou sníženou sazbu DPH, což může sloužit jako určitý druh motivačního faktoru k preferování veřejné dopravy. Zhodnocení výsledků ukázalo, že nejlepší varianta se naskytuje právě při pravidelném využívání autobusové dopravy. Třebaže celoroční jízdné vykazuje vyšší hodnotu nežli výdaje na pohonné hmoty automobilu, nelze opomenout, že s jeho provozem se váží další nemalé výdaje – jako konkrétní příklad bylo uvedeno cenové vyhodnocení modelové smlouvy autopojištění a servisní prohlídky. Pokud by nebylo bráno v úvahu placení těchto vedlejších výdajů, pak se z automobilu stává ekonomicky příznivější možnost. Další vhodné alternativní řešení se jeví u sdílené jízdy automobilem. Je samozřejmé, že velkou roli budou hrát externí vlivy působící na osobu při výběru dopravního prostředku, například časová tíseň nebo větší počet přepravovaných zavazadel. Nicméně je-li hlavním kritériem ochrana životního prostředí a menší finanční zátěž peněženky (včetně hrazení vedlejších výdajů), volba je jasná.

BIBLIOGRAFIE

- [1] COLBORN, Theo, Dianne DUMANOSKI a John PETERSON MYERS. *Our Stolen Future*. First Edition. United States: Dutton, 1997. ISBN 978-0-525-93982-5.
- [2] Historický vývoj Státní politiky životního prostředí ČR. *Ministerstvo životního prostředí* [online]. Praha, c2008–2020 [cit. 2020-11-10]. Dostupné z: https://www.mzp.cz/cz/historicky_vyvoj_statni_politiky
- [3] Historie a poslání MŽP. *Ministerstvo životního prostředí* [online]. Praha: Ministerstvo životního prostředí, c2008–2020 [cit. 2021-02-07]. Dostupné z: <https://www.mzp.cz/cz/ministerstvo>
- [4] ČESKO. § 2 odst. 1 zákona č. 17/1992 Sb., o životním prostředí. *Zákony pro lidi.cz* [online]. AION CS 2010-2021, c2010-2021 [cit. 2021-01-19]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1992-17#p2-1>
- [5] *Management 96: sborník příspěvků ke konferenci*. Jindřichův Hradec: Fakulta managementu JU, 1996.
- [6] REMTOVÁ, Květa. *Strategie podniku v péči o životní prostředí: dobrovolné nástroje*. V Praze: Oeconomica, 2006. ISBN 80-245-1086-3.
- [7] Climate change consequences. *European Commission* [online]. Brussels: European Union, b.r. [cit. 2020-11-13]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/clima/change/consequences_en
- [8] Environmental functions. *School Curriculum and Standards Authority* [online]. Western Australia: Government of Western Australia, 2014 [cit. 2020-12-21]. Dostupné z: <https://k10outline.scsa.wa.edu.au/home/p-10-curriculum/curriculum-browser/syllabus/humanities-overview/glossary/environmental-functions>.
- [9] Great Smog of London: environmental disaster, England, United Kingdom [1952]. *Britannica* [online]. Encyclopædia Britannica, Inc., 2019 [cit. 2020-11-15]. Dostupné z: <https://www.britannica.com/event/Great-Smog-of-London>
- [10] Environment policy: general principles and basic framework. *European Parliament* [online]. Zsuzsanna Laky, 2020 [cit. 2020-11-22]. Dostupné z: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/71/politika-zivotniho-prostredi-obecne-zasady-a-zakladni-ramec>

- [11] Státní politika životního prostředí České republiky 2030 s výhledem do 2050. *Ministerstvo životního prostředí* [online]. Praha: Ministerstvo životního prostředí, 2020 [cit. 2021-02-08]. Dostupné z: [https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/statni_politika_zivotniho_prostredi/\\$FILE/OPZ_PUR-statni_politika_zp_2030_s_vyhledem_2050-20210111.pdf](https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/statni_politika_zivotniho_prostredi/$FILE/OPZ_PUR-statni_politika_zp_2030_s_vyhledem_2050-20210111.pdf)
- [12] *Státní politika životního prostředí České republiky: 2004-2010* [online]. Praha: Ministerstvo životního prostředí, 2004 [cit. 2020-11-19]. ISBN 80-721-2283-5. Dostupné z: [https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/statni_politika_zivotniho_prostredi/\\$FILE/OED_N-statni_politika_zp-20040615.pdf](https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/statni_politika_zivotniho_prostredi/$FILE/OED_N-statni_politika_zp-20040615.pdf)
- [13] DAMOHORSKÝ, Milan. *Právo životního prostředí*. 3. vyd. Praha: C.H. Beck, 2010. Beckovy právnické učebnice. ISBN 978-80-7400-338-7.
- [14] Poplatky. *Ministerstvo životního prostředí* [online]. Praha, 2008 [cit. 2021-01-13]. Dostupné z: <https://www.mzp.cz/cz/poplatky>
- [15] Dobrovolné nástroje. *Ministerstvo životního prostředí* [online]. Praha [cit. 2021-01-24]. Dostupné z: https://www.mzp.cz/cz/dobrovolne_nastroje
- [16] Dobrovolné nástroje ochrany životního prostředí. *Ekoznačka: Dobrovolné nástroje ochrany životního prostředí* [online]. Praha: CENIA [cit. 2021-01-25]. Dostupné z: <https://ekoznacka.cz/>
- [17] SYROVÁTKOVÁ, Jaroslava. Daňové zákony: Úvod do problematiky [online]. *Centrum dalšího vzdělávání* [cit. 2021-01-19]. Dostupné z: <https://turbo.cdv.tul.cz/mod/book/view.php?id=5978>
- [18] Ekologické daně. *Celní správa České republiky* [online]. [cit. 2021-01-22]. Dostupné z: <https://www.celnisprava.cz/cz/dane/ekologicke-dane/Stranky/default.aspx>
- [19] *Environmental taxes: A statistical guide*. 2013 edition. Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2013. ISBN 978-92-79-33230-2.
- [20] Daně. *Ministerstvo životního prostředí* [online]. Praha: Ministerstvo životního prostředí, c2008–2020 [cit. 2021-01-22]. Dostupné z: <https://www.mzp.cz/cz/dane>
- [21] Ekologická daňová reforma: Impuls pro modernizaci ekonomiky. *Hnutí DUHA* [online]. Brno: Hnutí DUHA, 2008 [cit. 2021-01-19]. Dostupné z: https://www.hnutiduha.cz/sites/default/files/publikace/typo3/ekologicka_danova_reforma.pdf

- [22] MARKOVÁ, Hana. *Daňové zákony: úplná znění platná k 1.1.2020*. 29. vydání. Praha: Grada, 2020. ISBN 978-80-271-1333-0.
- [23] SVÁTKOVÁ, Slavomíra. *Spotřební a ekologické daně v České republice*. 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2009. ISBN 978-80-7357-443-7.
- [24] Dokument 32003L0096: Směrnice Rady 2003/96/ES. *EUR-lex* [online]. 2003 [cit. 2021-01-23]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=celex%3A32003L0096>
- [25] *Státní rozpočet 2020 v kostce: informační příručka Ministerstva financí České republiky*. Praha: Ministerstvo financí, 2020. ISBN 978-80-7586-038-5.
- [26] ŠIROKÝ, Jan. *Daně v Evropské unii*. 7. aktualizované a přepracované vydání. Praha: Leges, 2018. Teoretik. ISBN 978-80-7502-274-5.
- [27] Environmental tax revenues. *European Commission* [online]. Brussels: Eurostat, 2021 [cit. 2021-04-10]. Dostupné z: http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?lang=en&dataset=env_ac_tax
- [28] Excise Duty on Energy: Rates and structure of excise duties for energy products. *European Commission* [online]. Brussels [cit. 2021-04-09]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/excise-duties-alcohol-tobacco-energy/excise-duties-energy_en
- [29] Taxes in Europe Database v3. *European Commission* [online]. Brussels [cit. 2021-04-09]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/taxation_customs/tedb/splSearchForm.html
- [30] The Capitals: Pandemie pomohla Německu splnit klimatické cíle. *EURACTIV.cz* [online]. EU-Media, 2021 [cit. 2021-03-27]. Dostupné z: <https://euractiv.cz/section/politika/news/the-capitals-pandemie-pomohla-nemecku-splnit-klimaticke-cile/>
- [31] Germany 2020: Energy Policy Review. *International Energy Agency* [online]. Paříž, 2020 [cit. 2021-03-27]. Dostupné z: https://webstore.iea.org/download/direct/2955?fileName=Germany_2020_Energy_Policy_Review.pdf
- [32] Tax rates: Excise duty rates in force. *Podatki.gov.pl* [online]. Polsko: Redakcja Portalu Podatkowego, 2020 [cit. 2021-04-09]. Dostupné z: www.podatki.gov.pl/en/excise/tax-rates/

- [33] ASSEN, Elke, Daniel BUNN a Kai WEISS. Austria's New Government Revamps Tax Plans. *Tax foundation* [online]. 2020 [cit. 2021-04-15]. Dostupné z: <https://taxfoundation.org/new-austrian-government-tax-reform-plans/>
- [34] The Future of Power Utilities in Central and Eastern Europe: Disruptive global trends versus regional particularities. *Pwc* [online]. 2016 [cit. 2021-04-12]. Dostupné z: <https://www.pwc.com/sk/en/publikacie/assets/2016/the-future-of-power-utilities-in-central-and-eastern-europe.pdf>
- [35] Katalog aut - Škoda Fabia 1.0 TSI, 81 kW, Benzinový. *Driveto.cz* [online]. Praha, 2021 [cit. 2021-04-12]. Dostupné z: <https://www.driveto.cz/skoda/fabia/fabia-2018/1-0-tsi-81-kw-benzinovy/>
- [36] MultiClass S 415 LE business.: Vstup do světa Low-Entry. *Setra-bus.com* [online]. 2021 [cit. 2021-04-12]. Dostupné z: <https://www.setra-bus.com/cs-cz/vozidla/multiclass/s-416-le-business/s-415-le-business.html?L=1>
- [37] Mapy.cz. *Mapy.cz* [online]. Praha: *Seznam.cz*, c1998-2021 [cit. 2021-04-15]. Dostupné z: <https://mapy.cz>
- [38] ČESKO. Vyhláška č. 589/2020 Sb., o změně sazby základní náhrady za používání silničních motorových vozidel a stravného a o stanovení průměrné ceny pohonných hmot pro účely poskytování cestovních náhrad. *Zákony pro lidi.cz* [online]. c2010-2021 [cit. 2021-04-09]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2020-589?text=n%C3%A1hrada+pohonn%C3%BDch+hmot>
- [39] Uhlíková stopa. *SnizujemeCO2* [online]. Praha, 2015 [cit. 2021-04-12]. Dostupné z: <https://snizujemeco2.cz/cs/uhlikova-stopa>
- [40] CO2 emissions from cars: facts and figures (infographics). *European Parliament* [online]. Brussels, 2019 [cit. 2021-04-12]. Dostupné z: <https://www.europarl.europa.eu/news/en/headlines/society/20190313STO31218/emise-co2-z-aut-fakta-a-cisla-infografika>
- [41] Pojištění automobilu. *Kooperativa Vienna Insurance Group* [online]. Kooperativa pojišťovna, a.s., Vienna Insurance Group, 2021 [cit. 2021-04-19]. Dostupné z: <https://www.koop.cz/pojisteni/pojisteni-vozidel/pojisteni-automobilu>

- [42] Garanční prohlídka Škoda Fabia Cena. *Autoservis Garant* [online]. Praha, 2019 [cit. 2021-04-19]. Dostupné z: <http://servisskodapraha.cz/garancni-prohlidky-skoda/garancni-prohlidka-skoda-fabia-cena>
- [43] ČESKO. Zákon č. 353/2003 Sb., o spotřebních daních. *Zákony pro lidi.cz* [online]. c2010-2021 [cit. 2021-04-09]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2003-353>
- [44] CARBON CALCULATOR: Carbon Footprint Calculator For Individuals And Households. *Carbon footprint* [online]. Hampshire [cit. 2021-04-16]. Dostupné z: <https://www.carbonfootprint.com/calculator.aspx>
- [45] FOGLER, Jean. 6 Simple Car Modifications That Actually Save Fuel. *Investopedia* [online]. 2020 [cit. 2021-04-17]. Dostupné z: <https://www.investopedia.com/financial-edge/0211/6-simple-car-mods-that-actually-save-fuel.aspx>
- [46] Moje CO2: SPOTŘEBA ENERGIE – MOJE STOPA. *Moje CO2* [online]. c2016-2018 [cit. 2021-04-09]. Dostupné z: <https://mojeco2.cz/>
- [47] Jízdné IREDO - tarifní KALKULÁTOR (zastávkový). *Oredo* [online]. 2019 [cit. 2021-04-20]. Dostupné z: files.oredocz/tarifni_kalkulator_IREDO_zastavkovy_od_2019-12-15.htm