

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera

Finanční zatížení uživatelů v dopravě

Tomáš Ježek

Bakalářská práce

2014

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera  
Akademický rok: 2013/2014

## **ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE**

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Tomáš Ježek**  
Osobní číslo: **D11071**  
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**  
Studijní obor: **Dopravní management, marketing a logistika**  
Název tématu: **Finanční zatížení uživatelů v dopravě**  
Zadávající katedra: **Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky**

### Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Úvod

1. Právní rámec vztahující se k fiskálním aspektům dopravy
2. Rozbor finančních zdrojů plynoucích do dopravy
3. Analýza toků plynoucích z dopravy veřejným rozpočtům
4. Porovnání finančních toků vybraných dopravních módů

Závěr

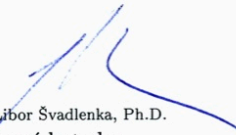
Rozsah grafických prací: **dle doporučení vedoucího**  
Rozsah pracovní zprávy: **40 - 50 stran**  
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**  
Seznam odborné literatury:  
**dle pokynů vedoucího práce**

Vedoucí bakalářské práce: **doc. Ing. Ivo Drahotský, Ph.D.**  
Katedra dopravního managementu, marketingu  
a logistiky

Datum zadání bakalářské práce: **29. listopadu 2013**  
Termín odevzdání bakalářské práce: **30. května 2014**

  
prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.  
děkan

L.S.

  
doc. Ing. Libor Švadlenka, Ph.D.  
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 29. listopadu 2013

Prohlašuji:

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

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

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích dne 28.5.2014

Tomáš Ježek

Rád bych poděkoval vedoucímu práce doc. Ing. Ivu Drahotskému, Ph.D. za vstřícný přístup a cenné rady při zpracovávání bakalářské práce.

## **ANOTACE**

Práce se zabývá finančními toky souvisejícími s dopravou. V práci jsou proto analyzovány toky finančních prostředků plynoucích z dopravy veřejným rozpočtům a toky finančních prostředků, které jsou do dopravy vkládány.

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

daně, poplatky, infrastruktura, příjmy, výdaje

## **TITLE**

The financial burden of transport users

## **ANNOTATION**

The work focuses on financial flows which are connected to transport. Financial resources which come from transport to public budgets and inserted financial resources into transport, both are analyzed in this work.

## **KEYWORDS**

taxes, charges, infrastructure, revenues, costs

# OBSAH

ÚVOD .....	9
1 PRÁVNÍ RÁMEC VZTAHUJÍCÍ SE K FISKÁLNÍM ASPEKTŮM DOPRAVY .....	10
1.1 Přímé daně .....	10
1.1.1 Daň z příjmu .....	10
1.1.2 Silniční daň .....	11
1.2 Nepřímé daně.....	14
1.2.1 Daň z přidané hodnoty .....	14
1.2.2 Spotřební daň.....	15
1.3 Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla.....	17
1.4 Poplatky za užití silniční dopravní cesty .....	17
1.4.1 Časové zpoplatnění .....	19
1.4.2 Mýtné.....	19
1.5 Poplatky za užití železniční dopravní cesty.....	20
1.6 Ekologická legislativa .....	21
1.6.1 Zákon o odpadech .....	21
1.6.2 Zákon o ochraně ovzduší.....	22
2 ROZBOR FINANČNÍCH ZDROJŮ PLYNOUCÍCH DO DOPRAVY .....	23
2.1 Rozpočet a plnění rozpočtu Ministerstva dopravy.....	23
2.2 Výdaje Ministerstva dopravy.....	24
2.2.1 Významné výdaje ústředního orgánu Ministerstva dopravy.....	29
2.2.2 Neinvestiční transfery veřejným rozpočtům územní úrovně .....	31
2.3 SFDI.....	32
2.3.1 Schválený rozpočet SFDI.....	32
2.3.2 Výdaje SFDI.....	33
2.4 Operační program Doprava.....	35
2.5 Výdaje dopravní infrastruktury .....	37
3 ANALÝZA TOKŮ PLYNOUCÍCH Z DOPRAVY VEŘEJNÝM ROZPOČTŮM .....	38
3.1 Příjmy plynoucí z pohonných hmot .....	38
3.2 Příjmy plynoucí z DPH na pohonných hmotách.....	40
3.3 Příjmy plynoucí ze silniční daně.....	40
3.4 Příjmy plynoucí z výkonového zpoplatnění .....	41
3.5 Příjmy plynoucí z časového zpoplatnění.....	43
3.6 Příjmy z poplatků za použití železniční dopravní cesty.....	44
3.7 Příjmy z poplatků za přidělení dopravní kapacity dráhy.....	45

4	POROVNÁNÍ FINANČNÍCH TOKŮ VYBRANÝCH DOPRAVNÍCH MÓDŮ .....	47
4.1	Finanční zatížení v silniční dopravě .....	47
4.1.1	Typizované dopravní prostředky .....	47
4.1.2	Finanční zatížení při použití jednotlivých typizovaných prostředků .....	49
4.2	Finanční zatížení v železniční dopravě .....	52
4.2.1	Finanční zatížení železničních dopravců .....	52
4.3	Komparace výsledků .....	53
	ZÁVĚR .....	56
	POUŽITÁ LITERATURA .....	58
	SEZNAM TABULEK .....	61
	SEZNAM ZKRATEK .....	63
	SEZNAM PŘÍLOH .....	65



## ÚVOD

Doprava je jedním z důležitých odvětví národního hospodářství realizující přemísťování osob i věcí. Má vliv jak na oblast soukromého a veřejného života, tak na oblast podnikatelské sféry. Je také stále diskutovaným tématem. Média neustále informují společnost o problémech s dopravou souvisejících. Často slyšíme o rostoucích cenách, ať už jde o ceny pohonných hmot, výši poplatků za použití dopravní cesty nebo stále se zvyšující ceny za rekonstrukce a výstavby pozemních komunikací.

Doprava má velký vliv na obchodní toky i na rozmístění rezidenčních a průmyslových oblastí. Doprava ovlivňuje zkrátka život nás všech. Bez dopravy by společnost nemohla fungovat. Aktuálním tématem je stav silniční sítě v České republice, kdy se v poslední době hovoří zejména o rekonstrukci naší nejstarší dálnice D1 spojující hlavní město Prahu s Brnem. Tato rekonstrukce je velmi finančně náročná a bude zatěžovat rozpočet po dobu minimálně čtyř let. Problémům týkajících se dopravy nepřispívá ani stále se měnící politická situace.

Výše nákladů dopravy ovlivňuje ceny téměř všech produktů a služeb kolem nás. Doprava se též značně podílí na znečišťování životního prostředí, a to zejména doprava silniční. To představuje její významné negativum, o kterém se často hovoří. V tomto ohledu je železniční doprava považována za ekologičtější.

Doprava je důležitá i z makroekonomického hlediska, protože významnou mírou přispívá k růstu HDP. Funkční dopravní systém je jedním ze základních předpokladů pro hospodářský vývoj státu. Základní podmínkou pro fungování dopravního systému je kvalitní dopravní infrastruktura. Zajištění funkční dopravní infrastruktury je úkolem státu. Výdaje na ní i na dopravu obecně tvoří nezanedbatelnou část státního rozpočtu. Dopravní systém nezahrnuje pouze dopravní infrastrukturu, ale i ostatní činnosti spojené s jeho plynulým fungováním. Je potřeba zajistit bezpečnost a funkčnost jednotlivých složek ale i funkčnost celku. Proto je nutná provázanost všech odvětví. Je tedy zřejmé, že dopravní systém musí splňovat nároky jeho uživatelů, stále se zlepšovat a zdokonalovat.

Cílem této práce je vytvořit ucelený pohled na problematiku čerpání finančních zdrojů z veřejných rozpočtů, které plynou do dopravy a vkládání finančních prostředků do veřejných rozpočtů z hlediska vybraných dopravních módů. V České republice je nejvyužívanější silniční a železniční doprava. V této práci se proto zaměříme na tyto dva dopravní módy. V této práci zanedbáme vliv externalit dopravy.

# 1 PRÁVNÍ RÁMEC VZTAHUJÍCÍ SE K FISKÁLNÍM ASPEKTŮM DOPRAVY

Uživatelé dopravy jsou zatíženi právním rámcem, který se týká všech subjektů, i právním rámcem vytvořeným přímo pro dopravu. Legislativa České republiky ukládá provozovatelům silniční i železniční dopravy řadu povinností, týkajících se jejich finančního zatížení.

Základními nástroji užívanými ke zpoplatnění dopravy jsou daně a poplatky. Daně jsou hlavním příjmem státního rozpočtu. *Daň je definována jako povinná, nenávratná, zákonem určená platba do veřejného rozpočtu. Je to platba neúčelová. Daň se pravidelně opakuje v časových intervalech (např. každoroční placení daně z příjmů), nebo je nepravidelná a platí se za určitých okolností.* Státní rozpočet následně obsahuje nezanedbatelnou položku výdajů plynoucích zpět do dopravy, ať již v podobě investic do dopravní infrastruktury, či k zajištění dopravní obslužnosti státu. *Poplatek je peněžním ekvivalentem za služby poskytované veřejným sektorem. Jako takový je účelový, dobrovolný, nepravidelný a nenávratný.* [1]

V této části bakalářské práce bude uveden právní rámec týkající se zpoplatnění silniční i železniční dopravy.

## 1.1 Přímé daně

Přímé daně platí poplatník ze svého důchodu a nepřenáší je na jiný subjekt. Na rozdíl od daní nepřímých se neschovávají v cenách zboží. [4] V této práci se z těchto daní zaměříme na daň z příjmů a daň silniční.

### 1.1.1 Daň z příjmu

Daň z příjmu je dána zákonem č. 586/1992 Sb. o daních z příjmů. Tento zákon upravuje daň z příjmů fyzických i právnických osob.

#### Daň z příjmů fyzických osob

Obsahem první části zákona č. 586/1992 Sb. je daň z příjmů fyzických osob. Zákon mimo jiné definuje poplatníka této daně, předmět daně, osvobození od daně, základ daně a daňovou ztrátu, nezdanitelnou část základu daně a sazbu daně.

Poplatníci této daně jsou daňovými rezidenty České republiky, tzn. pokud mají na území ČR bydliště nebo se zde obvykle zdržují. Poté mají daňovou povinnost, vztahující se na příjmy, plynoucí ze zdrojů na území ČR i mimo ni. Daňoví nerezidenti mají daňovou povinnost, vztahující se pouze na příjmy plynoucí ze zdrojů na území ČR.

Poplatníky daně z příjmů jsou osoby obvykle se zdržující na území ČR alespoň 183 dnů v roce.

Předmětem daně z příjmů fyzických osob jsou příjmy ze závislé činnosti, samostatné činnosti, dále potom příjmy z kapitálového majetku, z nájmu a příjmy ostatní.

Daň z příjmů fyzických osob činí 15 % ze základu daně sníženého o nezdanitelnou část základu daně a odčitatelné položky od základu daně zaokrouhleného na celá sta Kč dolů.[2]

### **Daň z příjmů právnických osob**

Obsahem druhé části zákona č. 586/1992 Sb. je daň z příjmů právnických osob. Rozsah této části je podobný části první, tzn. že obsahuje definici poplatníka, předmětu daně, osvobození od daně, základ daně a sazbu této daně.

Poplatníkem daně z příjmů právnických osob je právnická osoba, organizační složka státu, podílový fond, podfond akciové společnosti s proměnným základním kapitálem, fond penzijní společnosti, svěřenecký fond a jednotka, která je dle právního řádu poplatníkem.

Poplatníky jsou daňoví rezidenti České republiky, pokud mají na území ČR své sídlo nebo místo svého vedení, u kterých se daňová povinnost vztahuje na příjmy plynoucí ze zdroje na území ČR, tak i příjmy plynoucí ze zdrojů v zahraničí.

Daňoví nerezidenti mají daňovou povinnost týkající se pouze z příjmů ze zdrojů na území ČR.

Předmětem daně z příjmů právnických osob jsou veškeré příjmy z činností a z nakládání s veškerým majetkem, není-li stanoveno jinak.

Sazba daně se vztahuje na základ daně zaokrouhlený na celé tisícikoruny dolů a činí 19 %, pokud není zákonem stanoveno jinak. [2]

### **1.1.2 Silniční daň**

Silniční daň je definována zákonem č. 16/1993 Sb., o dani silniční. Zákon přesně vymezuje předmět daně, poplatníky, základ daně, osvobození od daně a jiné.

Předmětem této daně jsou silniční motorová vozidla a jejich přípojná vozidla: registrovaná v ČR, provozovaná v ČR, používaná poplatníkem daně z příjmů právnických osob nebo poplatníkem daně z příjmů fyzických osob k činnostem, ze kterých plynou příjmy

ze samostatné činnosti dle zákona o daních z příjmů. Předmětem daně silniční jsou vždy vozidla s největší povolenou hmotností nad 3,5 tuny určená výlučně k přepravě nákladů a registrovaná v České republice.

Předmětem této daně nejsou: speciální pásové automobily a ostatní vozidla podle zvláštních předpisů a ostatní vozidla (zemědělské a lesnické traktory a jejich přípojná vozidla a další zvláštní vozidla dle zvláštního právního předpisu) a vozidla, kterým byla přidělena zvláštní registrační značka.

Zákon dále definuje vozidla osvobozena od této daně, kterými jsou:

- a) vozidla zpravidla s méně než čtyřmi koly zapsaná v technickém průkazu vozidla jako kategorie L a jejich přípojná vozidla,
- b) vozidla diplomatických misí a konzulárních úřadů, pokud je zaručena vzájemnost,
- c) vozidla zabezpečující linkovou osobní vnitrostátní přepravu za předpokladu, že ujedou pro tento účel více než 80 % kilometrů z celkového počtu kilometrů jimi ujetých ve zdaňovacím období,
- d) vozidla provozovaná ozbrojenými silami, vozidla civilní obrany, vozidla bezpečnostních sborů, obecní policie, sboru dobrovolných hasičů, vozidla poskytovatele zdravotních služeb, vozidla důlní a horské záchranné služby a poruchové služby plynárenských a energetických zařízení; vozidla musí být vybavena zvláštním zvukovým výstražným zařízením a zvláštním výstražným světlem modré barvy zapsanými v technickém průkazu k vozidlu. Pro vozidla poskytovatele zdravotních služeb a vozidla důlní a horské záchranné služby nevybavená zvláštním zvukovým výstražným zařízením a zvláštním výstražným světlem modré barvy je rozhodné jejich označení v technickém průkazu vozidla (sanitní, záchranná),
- e) vozidla speciální samosběrová (zametací), speciální jednoúčelová vozidla (značkovače silnic) a vozidla správců komunikací nebo osob pověřených správcem komunikací, která jsou používána výlučně k zabezpečení sjízdnosti a schůdnosti pozemních komunikací, s výjimkou osobních automobilů,
- f) vozidla pro dopravu osob nebo vozidla pro dopravu nákladů s největší povolenou hmotností méně než 12 tun, která:
  - 1) mají elektrický pohon,
  - 2) mají hybridní pohon kombinující spalovací motor a elektromotor,

- 3) používají jako palivo zkapalněný ropný plyn označovaný jako LPG nebo stlačený zemní plyn označovaný jako CNG,
- 4) jsou vybavena motorem určeným jeho výrobcem ke spalování automobilového benzínu a ethanolu označovaného jako E85,
- g) vozidla požární ochrany používaná jednotkou hasičského záchranného sboru podniku podle zákona upravujícího požární ochranu vybavená zvláštním zvukovým výstražným zařízením doplněným zvláštním výstražným světlem modré barvy zapsanými v technickém průkazu vozidla,
- h) vozidla, která jsou mobilizační rezervou nebo pohotovostní zásobou, pokud nejsou používána k podnikání.

Poplatníkem daně je osoba zapsána jako provozovatel v technickém průkazu vozidla. Dále může být poplatníkem zaměstnavatel, pokud vyplácí cestovní náhrady svému zaměstnanci za použití vozidla, jehož provozovateli daňová povinnost nevznikla.

Základ daně se vypočítává třemi způsoby, podle druhů vozidel:

- a) dle zdvihového objemu motoru v  $\text{cm}^3$  u osobních automobilů vyjma automobilů na elektrický pohon,
- b) dle součtu největších povolených hmotností na nápravy v tuhých a počet náprav u návěsů,
- c) dle největší povolené hmotnosti v tunách a počtu náprav u ostatních vozidel.

Roční sazby silniční daně pro osobní automobily vypočtené podle zdvihového objemu jsou uvedeny v tabulce č. 1. Roční sazby daně u nákladních automobilů a ostatních vozidel jsou uvedeny v příloze č. 1.

Tabulka č. 1: Roční sazba daně u osobních automobilů

Zdvihový objem motoru	Sazba daně
do 800 $\text{cm}^3$	1200 Kč
nad 800 $\text{cm}^3$ do 1250 $\text{cm}^3$	1800 Kč
nad 1250 $\text{cm}^3$ do 1500 $\text{cm}^3$	2400 Kč
nad 1500 $\text{cm}^3$ do 2000 $\text{cm}^3$	3000 Kč
nad 2000 $\text{cm}^3$ do 3000 $\text{cm}^3$	3600 Kč
nad 3000 $\text{cm}^3$	4200 Kč.

zdroj: Zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční

Zákon dále formuluje, kdy je možné uplatnit slevu na dani. Tuto slevu lze uplatnit v kombinované dopravě, tzn. při přepravě zboží v téže přepravní jednotce nebo nákladním automobilu, při použití železniční nebo vnitrozemské vodní dopravy. Tato sleva činí u vozidel používaných výlučně k přepravě v kombinované dopravě 100 %.

V následující tabulce jsou uvedeny slevy na silniční dani u vozidel používaných v kombinované dopravě. Výše slev, jak z tabulky vyplývá, je určena počtem jízd vozidla ve zdaňovacím období.

Tabulka č. 2: Slevy na silniční dani u kombinované přepravy

Počet jízd	Výše slevy
více než 120 jízd	90 % daně
od 91 do 120 jízd	75 % daně
od 61 do 90 jízd	50 % daně
od 31 do 60 jízd	25 % daně

Zdroj: Zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční

Zdaňovacím obdobím silniční daně je kalendářní rok. Poplatník daň hradí prostřednictvím zálohy na daň, které jsou splatné vždy do 15. dubna, 15. června, 15. října a 15. prosince. Zálohy na daň se vypočtou ve výši 1/12 příslušné roční sazby daně za každý kalendářní měsíc. Daň a záloha na daň se zaokrouhlují na celé koruny nahoru. [3]

## 1.2 Nepřímé daně

Nepřímé daně jsou obsaženy v ceně zboží. Daňový subjekt, plátce daně, neodvádí daň ze svého důchodu, nýbrž ji vybírá jako součást ceny zboží. Tyto daně jsou ze zákona uvaleny na spotřebu. Daň zahrnutou do ceny zboží či služby tedy platí spotřebitel, ale státu ji odvádí prodejce či výrobce. [5 s. 355]

V České republice jsou nepřímými daněmi daň z přidané hodnoty a daň spotřební. Nepřímé daně jsou největší příjmovou položkou státního rozpočtu.

### 1.2.1 Daň z přidané hodnoty

Daň z přidané hodnoty, zkráceně DPH, je dána zákonem č. 235/2004 Sb., o dani z přidané hodnoty. Jedná se o daň univerzální, tzn. že zdaňuje všechno zboží a služby (kromě vyňatých ze zdanění a osvobozených od daně). Daň z přidané hodnoty je jednou z nejsložitějších daní v daňové oblasti a nelze proto krátce vysvětlit celou problematiku, kterou se tento zákon zabývá. [5 s. 337]

Předmětem této daně je dodání zboží či poskytnutí služby za úplatu osobou povinnou k dani v tuzemsku, pořízení zboží z jiného členského státu nebo dovoz zboží. Dále je v zákoně přesně vymezeno vynětí z předmětu daně, osoby povinné k dani a plátcí daně. Zákon říká, že plátcem DPH se stane osoba povinná k dani sídlící v tuzemsku, jejíž obrat za nejvýše 12 bezprostředně předcházejících po sobě jdoucích měsíců přesáhne 1 000 000 Kč. Základem daně je dle zákona vše, co jako úplatu obdržel nebo má obdržet plátce za

uskutečněné zdanitelné plnění. V České republice jsou dvě sazby DPH, a to základní sazba ve výši 21 % a snížená sazba ve výši 15 %. Od DPH jsou dle zákona osvobozeny mimo jiné: základní poštovní služby, rozhlasové a televizní vysílání, zdravotní služby a finanční, penzijní a pojišťovací činnosti. Snížená sazba DPH se vztahuje na zboží či služby uvedené v přílohách tohoto zákona, jako příklad zboží či služeb se sníženou sazbou DPH můžeme uvést potraviny, nealkoholické nápoje, knihy, noviny, sběr a přepravu komunálního odpadu a pozemní hromadnou pravidelnou dopravu osob. Plátce je oprávněn k odpočtu daně na vstupu u přijatého zdanitelného plnění, které v rámci svých ekonomických činností použije pro účely uskutečňování zdanitelných plnění dodání zboží nebo poskytnutí služby. [6]

### **1.2.2 Spotřební daň**

Doprava je dále zatížena i spotřební daní, která je uvalena na pohonné hmoty. Pohonné hmoty v rámci této daně spadají pod skupinu minerálních olejů. Daň z minerálních olejů je z hlediska rozpočtových příjmů nejdůležitější ze spotřebních daní.

Spotřební daň je určena zákonem č. 353/2003 Sb., o spotřebních daních. Zákon definuje plátce daně, jako fyzickou či právnickou osobu, které vznikne povinnost daň zaplatit:

- při použití nebo prodeji minerálních olejů, které nebyly zdaněny nebo u nichž byla uplatněna sazba daně nižší než sazba daně stanovená pro daný účel použití, pro účely, pro které je stanovena vyšší sazba daně,
- při použití nebo prodeji směsí minerálních olejů určených pro pohon dvoutaktních motorů za účelem pohonu jiných než dvoutaktních motorů,
- při použití nebo prodeji minerálních olejů pro pohon motorů,
- při použití nebo prodeji minerálních olejů pro výrobu tepla,
- při použití nebo prodeji přísady či plnidla do minerálních olejů,
- při prodeji nebo bezplatném předání odpadních olejů, které nebyly zdaněny, ke konečné spotřebě pro pohon motorů nebo pro výrobu tepla,
- při použití odpadních olejů, které nebyly zdaněny, pro pohon motorů nebo pro výrobu tepla.

Předmětem daně z minerálních olejů mj. jsou:

- motorové a ostatní benziny a letecké pohonné hmoty benzinového typu,
- střední oleje a těžké plynové oleje,
- těžké topné oleje,
- odpadní oleje,

- zkapalněné ropné plyny a zkapalněný bioplyn určené k použití, nabízené k prodeji nebo používané pro pohon motorů.

Základem daně je množství minerálních olejů vyjádřené v 1 000 litrech při teplotě 15 °C. U těžkých topných olejů a zkapalněných ropných plynů je základem daně množství vyjádřené v tunách čisté hmotnosti.

Sazby spotřební daně z minerálních olejů jsou uvedeny v tabulce č. 3.

Tabulka č. 3: Sazby daně z minerálních olejů

Předmět daně	Sazba daně
motorové benziny, ostatní benziny a letecké pohonné hmoty benzinového typu s obsahem olova do 0,013 g/l včetně	12 840 Kč/1000 l
motorové benziny, ostatní benziny a letecké pohonné hmoty benzinového typu s obsahem olova nad 0,013 g/l	13 710 Kč/1000 l
Střední oleje a těžké plynové oleje	10 950 Kč/1000 l
těžké topné oleje	472 Kč/1000 kg
odpadní oleje	660 Kč/1000 l
zkapalněné ropné plyny a zkapalněný bioplyn určené k použití, nabízení k prodeji nebo používané pro pohon motorů	3 933 Kč/1000 kg
zkapalněné ropné plyny a zkapalněný bioplyn určené k použití, nabízení k prodeji nebo používané pro výrobu tepla	0 Kč/1000 kg
zkapalněné ropné plyny a zkapalněný bioplyn určené k použití, nabízené k prodeji nebo používané pro stacionární motory, v souvislosti s provozem a stroji používanými při stavbách a pro vozidla určená k používání mimo veřejné cesty	1 290 Kč/1000 kg

Zdroj: zákon č. 353/2003 Sb., o spotřebních daních

Sazby spotřební daně z minerálních olejů jsou podřízeny minimálním sazbám určených energetickou směrnicí 2003/96/ES. [38] Abychom sazby mohli porovnat, je nutný přepočítání sazeb na měnu Euro. Pro tento přepočítání byl využit aktuální kurz ČNB 1€ = 27,43 Kč (kurz ke dni 27.5.2014).

Tabulka č. 4: Porovnání sazeb daně z minerálních olejů s min. sazbami danými 2003/96/ES

Předmět daně	Minimální sazba daná ES	Sazba v ČR	Rozdíl požadované minimální sazby a sazby v ČR
motorové benziny, ostatní benziny a letecké pohonné hmoty benzinového typu s obsahem olova do 0,013 g/l včetně	359 €/1000 l	468 €/1000 l	109 €
motorové benziny, ostatní benziny a letecké pohonné hmoty benzinového typu s obsahem olova nad 0,013 g/l	421 €/1000 l	500 €/1000 l	79 €
Střední oleje a těžké plynové oleje	330 €/1000 l	399 €/1000 l	69 €
zkapalněné ropné plyny a zkapalněný bioplyn určené k použití, nabízení k prodeji nebo používané pro pohon motorů	125 €/1000 kg	143 €/1000 kg	18 €

zdroj: vlastní



V tabulce č. 4 jsou uvedeny minimální sazby spotřebních daní z minerálních olejů daných energetickou směrnicí 2003/96/ES vedle sazeb platných v ČR dle zákona č. 353/2003 Sb. Jak je zde vidět, sazby v ČR o značnou část převyšují požadavek EU. Nutno podotknout, že vypočtený rozdíl minimálních sazeb a sazeb platných v ČR je snížen i díky intervenci ČNB v listopadu minulého roku, kdy došlo k devalvaci měny. Pokud bychom rozdíl počítali před provedenou intervencí, zjistili bychom rozdíl ještě větší. Z toho plyne, že ČR pohonné hmoty zatěžuje daní vyšší než je nutné a tím i zdražuje dopravu.

Zákon č. 353/2003 Sb. dále definuje, že povinnost daň přiznat a zaplatit vzniká dnem použití nebo prodeje minerálních olejů. Zákon o spotřebních daních je opět velmi rozsáhlý a nelze z něj v rámci rozsahu této práce vypsát všechny důležitosti. [7]

### **1.3 Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla**

Tento zákon zapracovává příslušné předpisy Evropských společenství a upravuje pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla. Dále zákon upravuje zřízení České kanceláře pojistitelů, její právní postavení, organizaci a předmět činnosti. Dle tohoto zákona může provozovat vozidlo pouze ten, jehož povinnost nahradit újmu způsobenou provozem tohoto vozidla je pojištěna podle tohoto zákona. Pojištění odpovědnosti vzniká na základě pojistné smlouvy uzavřené mezi pojistníkem a pojistitelem. Pojistitelem je pojišťovna, která je podle zvláštního právního předpisu oprávněna provozovat na území České republiky pojištění odpovědnosti. Zákon dále definuje limity pojistného plnění, které činí 35 000 000 Kč na každého zraněného, a nebo stejnou minimální částku na náhradu škody všem poškozeným. [8]

### **1.4 Poplatky za užití silniční dopravní cesty**

V České republice jsou zpoplatněny pouze dálnice a rychlostní silnice. Pro nákladní automobily poté i některé úseky silnic I. třídy. Dle údajů zveřejněných na webových stránkách Ministerstva dopravy je celkově zpoplatněno 1446 km dopravních cest, z toho 1244 km tvoří dálnice a rychlostní silnice a 202 km tvoří zpoplatněné úseky silnic I. třídy. [9]

Základními způsoby zpoplatnění použití dopravních cest v ČR je časové zpoplatnění dálnic a rychlostních silnic pro osobní automobily prostřednictvím dálničních kupónů a výkonové zpoplatnění prostřednictvím elektronického výběru mýtného, které je povinné pro nákladní automobily.

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích zpracovává příslušné předpisy Evropské unie a upravuje kategorizaci pozemních komunikací, práva a povinnosti vlastníků pozemních komunikací a jejich uživatelů a výkon státní správy ve věcech pozemních komunikací.

K určení zpoplatnění je důležité rozdělení pozemních komunikací do jednotlivých kategorií. Zákon č. 13/1997 Sb. rozděluje komunikace na dálnice, silnice, místní komunikace a účelové komunikace. Jak již bylo zmíněno výše, zpoplatněny jsou jen tedy první dvě kategorie a ne v jejich úplném rozsahu. Rychlostní silnice dle tohoto zákona spadají pod silnice I. třídy.

Zpoplatnění se dle zákona stanovuje podle typu vozidla a ujeté vzdálenosti po zpoplatněné pozemní komunikaci (mýtné) a časového období užívání zpoplatněné komunikace (časový poplatek). Peněžní prostředky získané ze zpoplatnění jsou příjmem Státního fondu dopravní infrastruktury.

Zákon dále definuje osvobození od zpoplatnění, týkající se vozidel:

- vězeňské služby ČR, poskytovatele zdravotnické záchranné služby a složek integrovaného záchranného systému,
- Ministerstva vnitra používaných Policií ČR, ozbrojených sil, celních orgánů, hasičských záchranných sborů, obecní nebo městské policie,
- přepravující těžce zdravotně postižené občany, nezaopatřené děti, které jsou léčeny pro onemocnění zhoubným nádorem,
- členů diplomatické mise,
- provozovaných domovem pro osoby se zdravotním postižením,
- používaných při provádění záchranných a likvidačních prací a při záchraně obyvatelstva,
- Správy státních hmotných rezerv při přepravě materiálů státních hmotných rezerv,
- správce zpoplatněné pozemní komunikace.

Dále osvobození od zpoplatnění platí v případě, je-li nutno při uzavírce užit pro vedení objížděky zpoplatněnou komunikaci.

### 1.4.1 Časové zpoplatnění

Časové zpoplatnění je v České republice určeno pouze pro vozidla s největší povolenou hmotností do 3,5 tuny. Zpoplatnění je realizováno prostřednictvím dvoudílného kupónu. Ten je k dostání v třech délkách časového období, po které je platný. Lze koupit kupón na kalendářní rok, jeden měsíc nebo deset dnů.

Cena ročního kupónu je 1500 Kč, cena měsíčního a desetidenního kupónu se stanovuje poměrem k výši poplatku za kupón roční. V následující tabulce je uveden ceník dálničních kupónů pro rok 2014.

Tabulka č. 5: Ceník dálničních kupónů pro rok 2014

Časová platnost	Vymezení platnosti	Kategorie vozidla	Cena
1 rok	Platnost začíná 1. 12. 2013 a končí 31. 1. 2015.	do 3,5 tuny včetně	1500,- Kč
1 měsíc	Platnost počíná dnem vyznačeným na kupónu a končí uplynutím dne prvního bezprostředně následujícího měsíce, který se číselně shoduje se dnem vyznačeným na kupónu.*	do 3,5 tuny včetně	440,-Kč
10 dnů	Platnost počíná dnem vyznačeným na kupónu a končí uplynutím desátého kalendářního dne.	do 3,5 tuny včetně	310,-Kč

zdroj: [www.mdcz.cz](http://www.mdcz.cz)

K vydávání a prodeji kupónů je oprávněný Státní fond dopravní infrastruktury. Ten pak pověřuje činnostmi spojenými s vydáváním a prodejem kupónů fyzické či právnické osoby. Cena za zprostředkování prodeje se sjednává podle cenových předpisů.

V zákoně je též dáno, že řidič vozidla v systému časového zpoplatnění je povinen uhradit časový poplatek a správně přilepit určený díl kupónu na určené místo na vozidle, kterým je pravý dolní roh čelního skla. Dále je povinen vyznačit údaj o registrační značce vozidla na kupónu a na požádání předložit kontrole příslušníků Policie ČR nebo celníkovi druhý díl kupónu prokazujícího úhradu časového poplatku. V neposlední řadě je povinen odstranit kupón z čelního skla ihned po skončení jeho platnosti. [10]

### 1.4.2 Mýtné

Výběr elektronického mýta se v České republice týká pouze motorových vozidel s největší povolenou hmotností převyšující 3,5 tuny. Výše mýtného se zjišťuje pomocí systému elektronického mýtného, jehož součástí je elektronické palubní zařízení.

Výše mýtného se stanoví součinem sazby mýtného a ujeté vzdálenosti po zpoplatněné pozemní komunikaci. Sazby mýtného jsou rozlišeny podle emisní třídy vozidla, druhu vozidla, počtu náprav vozidla nebo jízdní soupravy, období dne nebo podle období roku.

Vláda může nařízením stanovit, že se provozovateli vozidla v systému elektronického mýtného poskytne sleva na celkově uloženém mýtném za určité časové období, pokud v tomto období výše vybraného mýtného převyší částku danou nařízením vlády. Podle tohoto nařízení vlády č. 352/2012 Sb., kterým se mění nařízení vlády 484/2006 Sb., o výši časových poplatků a o výši sazeb mýtného za užívání určených pozemních komunikací, ve znění pozdější předpisů je rozhodným časovým obdobím pro výpočet slevy na celkově uloženém mýtném kalendářní rok. [11] Výše poskytovaných slev závislých na celkově uloženém mýtném je zobrazena v tabulce č. 6.

Tabulka č. 6: Sleva na mýtném

Výše uloženého mýtného	sleva
100 000 Kč	5 %
150 000 Kč	8 %
250 000 Kč	11%
400 000 Kč	13 %

zdroj: Nařízení vlády č. 352/2012 Sb.

Provoz systému elektronického mýtného a jeho výběr zajišťuje Ministerstvo dopravy, které v České republice výběrem mýta pověřilo mezinárodní společnost Kapsch. Smlouva s touto firmou je platná do konce roku 2016. Do té doby musí být vybrán nový provozovatel mýta. Vzhledem ke stále se měnící politické situaci v Čechách, již teď není jasné, zda se nový provozovatel vybrat stihne. Může se tak stát, že o výběr mýta se bude i nadále starat společnost Kapsch. Při novém výběru by se určitě měly zhodnotit náklady jednotlivých společností na provoz systému a zvolit společnost s náklady nejnižšími tak, aby co nejvíce vybraných prostředků mohlo jít zpět do dopravy. Otázkou také zůstává rozsah zpoplatněných silnic I. třídy. Náklady na provoz mýtného jsou totiž tak vysoké, že se zcela jistě nevyplatí zpoplatnit silnice I. třídy v celém jejich rozsahu, ale jen ty nejvytíženější. [39]

## 1.5 Poplatky za užití železniční dopravní cesty

Zpoplatnění užití železniční dopravní cesty je dáno zákonem č. 266/1994 Sb., o dráhách. Tento zákon zapracovává příslušné předpisy Evropské unie a upravuje podmínky pro stavbu železničních, tramvajových, trolejbusových a lanových drah. Dále upravuje podmínky pro provozování drah, provozování drážní dopravy na těchto dráhách, práva a povinnosti fyzických a právnických osob s tím spojené a výkon státní správy a státního dozoru ve věcech drah železničních, tramvajových, trolejbusových a lanových. Železniční dráhy se tak jako pozemní komunikace rozdělují do jednotlivých kategorií, kterými jsou podle zákona o dráhách dráhy celostátní, regionální, vlečky a dráhy speciální. [12]

Prohlášení o dráze celostátní a regionální, se zpoplatnění jízd vlaků všech dopravců na železniční infrastrukturu ve vlastnictví ČR skládá z výběru:

- poplatku za přidělení kapacity dráhy,
- poplatku za použití dopravní cesty jízdou vlaku,
- poplatku za přístup dopravců k servisním zařízením,
- poplatku za služby poskytované SŽDC dopravcům v souvislosti s jízdou vlaku.

Cena za přidělení kapacity dráhy závisí na délce časového intervalu mezi podáním žádosti o přidělení kapacity dráhy a požadovaným dnem jejího čerpání, vztahu předložené žádosti a termínu sestavy ročního Jízdního řádu a náročnosti zpracování žádosti. Součástí ceny poté je tedy zpoplatnění procesu přidělení kapacity dráhy, úhrada za zpracování jízdního řádu a úhrada za operativní zavedení vlaku včetně příplatku za krátkodobé projednání a vyřízení žádosti.

Výše poplatku za použití dopravní cesty je závislá na parametrech pojižděné dopravní cesty, parametrech vlaku, projeté vzdálenosti a aplikované ceně (regulovaná maximální cena). [13 s. 70-72]

## **1.6 Ekologická legislativa**

Doprava zanechává nezanedbatelný vliv na životním prostředí a proto je i v této oblasti právně upravena. Právní předpisy mají za úkol podpořit provoz ekologických vozidel a naopak zamezit provoz ekologicky nešetrných vozidel.

### **1.6.1 Zákon o odpadech**

Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech obsahuje mj. díl věnovaný autovrakům, ve kterém definuje pojem autovrak a povinnosti při nakládání s nimi. Dále zákon stanovuje možnost získání státního příspěvku ve výši 30 000 Kč při vyřazení autovraku staršího deseti let a současné koupi nového vozidla kategorie M1 splňujícího emisní limity EURO 4 a vyšší nebo možnost získání státního příspěvku ve výši 60 000 Kč při vyřazení autovraku staršího deseti let a pořízení nového vozidla kategorie M1, které využívá pouze elektrický pohon, má hybridní pohon nebo je vybaveno motorem určeným ke spalování stlačeného zemního plynu označovaného jako CNG. Získat státní příspěvek má dle zákona možnost pouze fyzická osoba která nemá příjmy ze samostatné činnosti a není plátcem DPH ani osobou povinnou k této dani.

Zákon též stanovuje poplatky na podporu sběru, zpracování, využití a odstranění vybraných autovraků. Z tohoto zákona plyne žadateli o registraci použitého vozidla do registru silničních vozidel povinnost zaplatit poplatek na podporu sběru, zpracování, využití a odstranění vybraných autovraků. Tento poplatek se platí při první registraci použitého vozidla kategorie M1 a N1 v České republice. V zákoně jsou definováni žadatelé osvobození od tohoto poplatku.

Výše poplatku je stanovena podle plnění mezních hodnot emisí ve výfukových plynech v souladu s právními předpisy Evropských společenství. Následující tabulka obsahuje výše jednotlivých poplatků závislých na hodnotě emisí daného vozidla.

Tabulka č. 7: Výše ekologických poplatků spojených s registrací použitých vozidel

Emisní třída vozidla	Výše poplatku
Vozidla nesplňující žádné emisní normy (EURO 0)	10 000 Kč
Vozidla splňující emisní normy EURO 1	5 000 Kč
Vozidla splňující emisní normy EURO 2	3 000 Kč
Vozidla splňující emisní normy EURO 3 a vyšší	0 Kč

Zdroj: zákon č. 185/2001 Sb.

Poplatek platí žadatel o registraci použitého vozidla na příslušném obecním úřadu s rozšířenou působností. Takto vybrané poplatky jsou příjmem Státního fondu životního prostředí a používány na podporu akcí, souvisejících s ochranou a zlepšováním životního prostředí. [14]

### **1.6.2 Zákon o ochraně ovzduší**

Ochranou ovzduší se podle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší rozumí předcházení znečišťování ovzduší a snižování úrovně znečišťování tak, aby byla omezena rizika pro lidské zdraví způsobená znečištěním ovzduší, snížení zátěže životního prostředí látkami vnášenými do ovzduší a poškozujícími ekosystémy a vytvoření předpokladů pro regeneraci složek životního prostředí postížených v důsledku znečištění ovzduší. [15]

V tomto zákoně jsou definovány pro dopravu důležité nízkoemisní zóny. Jedná se o oblasti, do kterých je omezen vjezd vozidel způsobující větší znečištění. Vyhlášení těchto zón vede ke snížení znečištění ovzduší v lokalitách, kde jsou lidé škodlivinami v ovzduší nejvíce ohroženi.

Do nízkoemisní zóny pak smí vjet pouze takové vozidlo, které je označeno emisní plaketa. Emisní plaketa na vozidlech určuje jejich plnění emisních norem.

Podle zdrojů dostupných na webových stránkách Ministerstva životního prostředí v České republice prozatím žádné nízkoemisní zóny vyhlášeny nejsou. [16]

## **2 ROZBOR FINANČNÍCH ZDROJŮ PLYNOUCÍCH DO DOPRAVY**

Jak již bylo zmíněno výše, prostředky vkládané do dopravy, tvoří nemalou část státních výdajů. Ze státního rozpočtu šly v roce 2012 asi 3 % finančních prostředků do resortu dopravy. Nemalou část z těchto výdajů tvořily dotace plynoucí z Evropské unie. Jedním z důležitých zdrojů finančních prostředků je i Operační program Doprava. V této části bakalářské práce se budeme zabývat prostředky, které stát vkládá do dopravy. Důležitá je proto analýza všech výdajů, plynoucích do dopravy. Nutno podotknout, že v této práci bylo vycházeno z dostupných zdrojů, většinou zveřejněných na webu Ministerstva financí a Ministerstva dopravy.

### **Státní rozpočet**

Státní rozpočet, sestavován každoročně Ministerstvem financí a schvalován poslaneckou sněmovnou, je již od roku 1996 neustále schodkový, tzn. že výdaje převyšují příjmy a stát tak hospodáří na dluh. Na konci každého období je sestaven státní závěrečný účet, který obsahuje všechny příjmy a výdaje, a slouží k přesnému určení výsledku hospodaření státu.

Pro rok 2012 byl chválen rozpočet ve výši 1 189,7 mld. Kč a plánovaný schodek rozpočtu byl ve výši 105 mld. Kč. V roce 2012 tak pokračovalo zvyšování státního dluhu. Státní rozpočet je neustále dále zatěžován úroky, plynoucími ze státního dluhu, které činí za rok 2012 57,1 mld. Kč. [17]

### **2.1 Rozpočet a plnění rozpočtu Ministerstva dopravy**

Ministerstvo dopravy je ústředním orgánem státní správy odpovídajícím za tvorbu a uskutečňování státní politiky v oblasti dopravy. Vláda České republiky stanovuje určité požadavky v oblasti dopravy, které musí Ministerstvo dopravy plnit. Mezi hlavní výdaje rozpočtu MD pro rok 2012 patří:

- výdaje na financování společných programů EU a ČR,
- úhrada ztráty ze závazku veřejné služby ve veřejné dráží a osobní dopravě,
- dotace Státnímu fondu dopravní infrastruktury,
- příspěvek na dopravní cesty nehrazený ze SFDI,

- výdaje na zabezpečení činností orgánů státní správy.

Rozpočet příjmů a výdajů na rok 2012 pro kapitolu Ministerstva dopravy byl stanoven zákonem č. 455/2011 Sb., o státním rozpočtu České republiky na rok 2012. Tento rozpočet byl tvořen:

- příjmy celkem 9 666 346 tis. Kč,
- výdaji celkem 38 731 671 tis. Kč,
  - z toho tvoří běžné výdaje 10 567 611 tis. Kč,
  - z toho tvoří kapitálové výdaje 28 164 060 tis. Kč. [18]

Dle státního závěrečného účtu Ministerstvo dopravy v roce 2012 v souladu s vládní strategií rozvoje dopravních sítí ČR pokračovalo zejména prostřednictvím SFDI ve výstavbě, modernizaci a opravách dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy. Též v roce 2012 pokračovalo financování programů a projektů v rámci Operačního programu Doprava. Součástí bylo i úspěšné čerpání úvěrových prostředků od Evropské investiční banky.

Skutečné plnění státního rozpočtu za rok 2012 je dáno souhrnnými ukazateli:

- skutečné příjmy 2 019 078 tis. Kč,
- skutečné výdaje 39 220 251 tis. Kč,
  - z toho tvoří běžné výdaje 10 165 625 tis. Kč,
  - z toho tvoří kapitálové výdaje 29 054 626 tis. Kč. [19]

Z výše uvedeného je patrný velký rozdíl mezi plánovanými příjmy v rozpočtu pro rok 2012 a skutečnými příjmy v roce 2012. Rozdíl je dán plošnou 10% korekcí na výdaje Operačního programu Doprava, udělenou na základě auditu Evropské komise. Přestože Ministerstvo dopravy žádalo koncem října 2012 o zpětné vrácení částky 9 610 041 tis. Kč, a to z důvodu udělení 10% plošné korekce, refundované prostředky z Operačního programu Doprava po uvedené vratce činily pouze 1 764 755 tis. Kč a tím došlo k výrazně nižšímu plnění rozpočtovaných příjmů z rozpočtu Evropské unie.

## 2.2 Výdaje Ministerstva dopravy

Ministerstvo dopravy rozděluje prostředky schválené v rozpočtu do jednotlivých kapitol. Tyto kapitoly tvoří:

- drážní a kombinovaná doprava,
- pozemní komunikace,
- dotace pro SFDI,
- ostatní výdaje spojené s dopravní politikou státu.



Tabulka č. 8: Specifické výdajové ukazatele MD za rok 2012

Název ukazatele		Skutečnost 2011	Schválený rozpočet	Upravený rozpočet	Skutečnost 2012	Plnění v %
Drážní a kombinovaná doprava		8 645 991	10 102 276	10 085 003	7 289 032	72,28
Pozemní komunikace		3 191	0	0	122 789	x
Dotace pro SFDI		34 974 537	25 160 003	25 134 198	28 854 688	114,80
v tom:	dotace pro spol. programy EU a ČR	19 438 893	6 437 003	6 437 003	12 726 838	197,71
	financování dálnice D47	118 236	0	0	0	x
	dotace na projekty spolufinancované z EIB	4 341 832	3 740 000	3 740 000	1 218 718	32,59
	ostatní dotace pro SFDI	11 075 576	14 983 000	14 957 195	14 909 132	99,68
Ostatní výdaje spojené s dopravní politikou státu		3 714 795	3 469 392	3 487 185	2 953 742	84,70
Výdaje kapitoly MD 327 celkem		47 338 514	38 731 671	38 706 386	39 220 251	101,33

zdroj: Závěrečný účet za rok 2012 - Kapitola 327 Ministerstvo dopravy

\* částky uvedeny v tis. Kč

Z výše uvedené tabulky vyplývá, že celkové výdaje byly přečerpány o 1,33 %, vyjádřené v absolutní hodnotě částkou 513 865 tis. Kč. Toto navýšení je dáno zapojením výdajů z minulých let do tohoto období.

#### Výdaje MD na drážní a kombinovanou dopravu

Tyto výdaje byly tvořeny:

- a) Doprovodným sociálním programem předpokládajícím výdaje pro rok 2012 ve výši 98 000 tis. Kč. Na základně revize potřeb finančních prostředků byl ale snížen na částku 17 021 tis. Kč. Přebytné prostředky po této revizi ve výši 80 979 tis. Kč byly převedeny ve prospěch financování dopravní obslužnosti veřejnou železniční dopravou, zajišťovanou kraji a obcemi a dopravních potřeb státu zabezpečených veřejnou železniční osobní dopravou.
- b) Závazkem veřejné služby k zabezpečení dopravních potřeb státu v roce 2012. Na tento bod byly vyčleněny v rozpočtu výdaje ve výši 4 023 303 tis. Kč, které byly v průběhu roku navýšeny o 3 291 tis. Kč. Toto navýšení bylo financováno z ušetřených prostředků uvedených v bodě a). Vzhledem ke stále nedostatečné výši finančních prostředků na zabezpečení dopravních potřeb státu byly do tohoto bodu zahrnuty i nespotebované nároky minulých let a to ve výši 23 000 tis. Kč. Úhrada na veřejné služby ve veřejné drážní osobní dopravě v roce 2012 celkem činila 4 008 802 tis. Kč, tj. 99,56 % upraveného rozpočtu.

- c) Financováním dopravní obslužnosti veřejnou železniční osobní dopravou. Rozpočet pro tento bod schválený ve výši 2 349 000 tis. Kč byl v průběhu roku navýšen o 260 415 tis. Kč. Celková výše výdajů na financování veřejné železniční dopravy tedy činí 2 609 415 tis. Kč.
- d) Příspěvkem na dopravní cestu nehrazeným ze SFDI ve výši 550 000 tis. Kč. Původní rozpočet byl v tomto bodě v průběhu roku snížen o 150 000 tis. Kč ve prospěch financování dopravní obslužnosti regionální veřejnou železniční osobní dopravou.
- e) Ostatními výdaji spojenými s drážní dopravou ve výši 103 795 tis. Kč, které tvoří programy:
  - Interoperabilita v železniční dopravě,
  - podpora obnovy historických železničních kolejových vozidel.

Výdaje na program Interoperabilita v železniční dopravě je z více než 80 % financován z fondů EU.

### **Výdaje MD na pozemní komunikace**

V roce 2012 byly čerpány prostředky pouze na „výstavbu silničního okruhu kolem hlavního města Prahy, část jihozápadní“ ve výši 122 789 tis. Kč. Tato částka byla čerpána z nespotřebovaných nároků minulých let, proto nebyla uvedena v rozpočtu pro rok 2012.

### **Dotace pro Státní fond dopravní infrastruktury**

Tyto dotace lze potom rozdělit na:

- a) Dotace na společné programy (projekty) EU a ČR zahrnující finanční prostředky určené na projekty v rámci Operačního programu Doprava a na projekty komunitárních programů EU. Schválený rozpočet ukazatele 6 437 003 tis. Kč se během roku nezměnil, celkem ale bylo čerpáno 12 726 838 tis. Kč.
- b) Dotace na projekty spolufinancované z EIB zahrnující prostředky z úvěrů přijatých Českou republikou od EIB na financování určitých částí projektů spolufinancovaných z OPD. Pro tento bod byl v roce 2012 schválený rozpočet ve výši 3 740 000 tis. Kč. Celkem bylo čerpáno 1 218 718 tis. Kč.
- c) Ostatní dotace pro SFDI, do kterých lze zahrnout všechny prostředky, které nespádají do výše uvedených ukazatelů určených pro SFDI. Největší objem těchto finančních prostředků je určen na krytí deficitu příjmů SFDI. Pro rok 2012 byl schválený rozpočet ve výši 14 983 000 tis. Kč, který se v průběhu

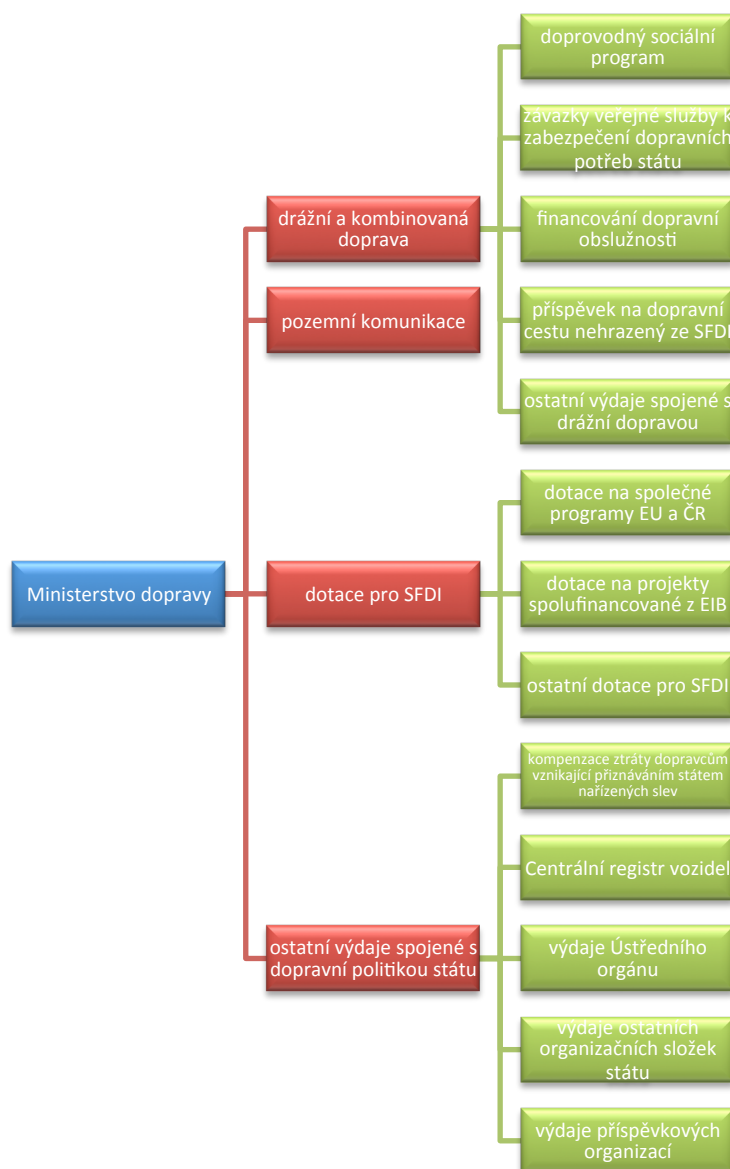
roku snížil o 32 727 tis. Kč ve prospěch financování dopravní obslužnosti regionální veřejnou železniční osobní dopravou. Z upraveného rozpočtu ve výši 14 950 273 tis. Kč bylo vyčerpáno 14 766 589 tis. Kč. Nevyčerpané prostředky byly vázány s UV č. 178/2012 k návrhu opatření k dodržení schváleného deficitu státního rozpočtu na rok 2012. Náklady spojené se zajištěním předávání informací pro monitorování a řízení veřejných financí činily v tomto roce 270 tis. Kč. Další položkou bylo financování nákladů určených na odstranění škod vzniklých vlivem povodní na dopravní infrastrukturu v Libereckém a Ústeckém kraji v srpnu 2010 ve výši 5 258 tis. Kč a na opravy dopravní infrastruktury ve vlastnictví státu ve výši 137 015 tis. Kč.

### **Ostatní výdaje spojené s dopravní politikou státu**

Tyto výdaje nelze zařadit do předchozích bodů. V rámci tohoto souhrnného ukazatele bylo čerpáno z rozpočtu 2 953 742 tis. Kč. Zde jsou mimo jiné zahrnuty:

- kompenzace ztráty dopravců ve veřejné osobní dopravě vznikající přiznáváním státem nařízených slev,
- zajištění kompatibility Centrálního registru vozidel pro obce s rozšířenou působností,
- výdaje Ústředního orgánu,
- výdaje ostatních organizačních složek státu,
- výdaje příspěvkových organizací.

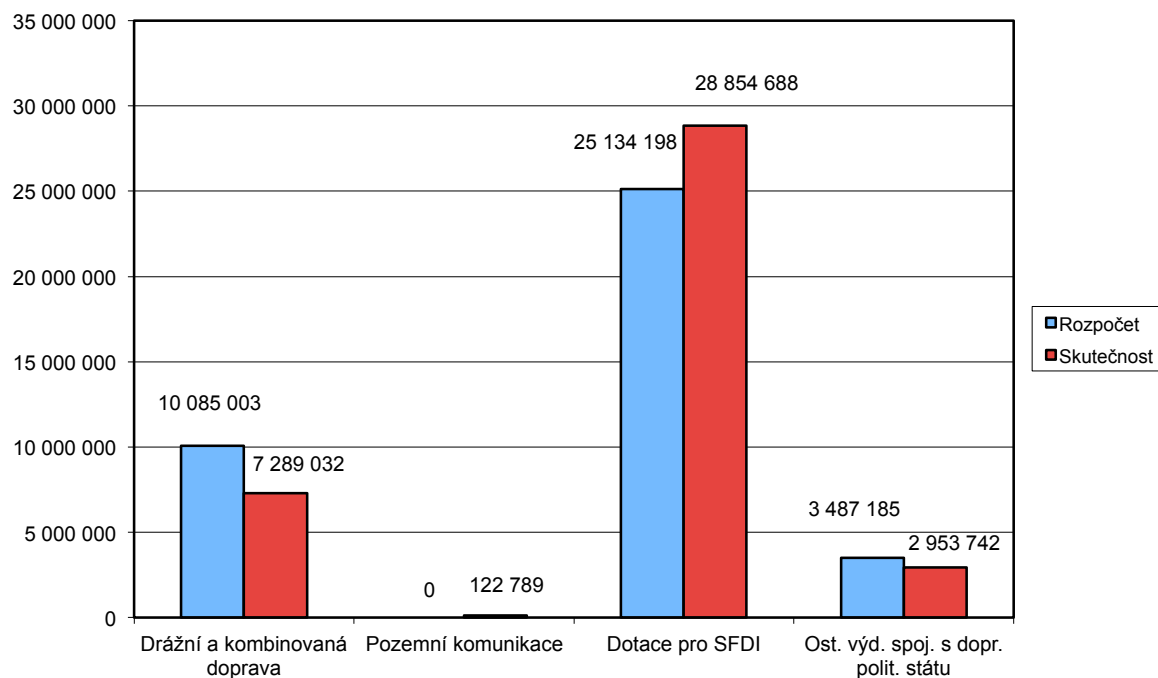
Obrázek č. 1: Schéma výdajů Ministerstva dopravy



zdroj: vlastní

Na obrázku č. 1 jsou graficky pomocí schématu vyjádřené výdaje Ministerstva dopravy. Takto byly strukturovány výdaje v roce 2012. Hlavními složkami výdajů MD jsou tedy výdaje na drážní a kombinovanou dopravu, výdaje na pozemní komunikace, dotace pro SFDI a ostatní výdaje spojené s dopravní politikou státu. Výdaje na pozemní komunikace jsou tvořeny pouze výdaji na výstavbu silničního okruhu kolem hlavního města Prahy. Obvykle jsou výdaje na pozemní komunikace hrazeny prostřednictvím SFDI.

Obrázek č. 2: Specifické výdajové ukazatele MD za rok 2012



zdroj: Závěrečný účet za rok 2012 - Kapitola 327 Ministerstvo dopravy

Z grafu uvedeného výše je patrné, že největší výdajovou položkou Ministerstva dopravy tvoří dotace pro SFDI a to ve výši 28 854 688 tis. Kč, což je více než 73 % celkových výdajů.

### 2.2.1 Významné výdaje ústředního orgánu Ministerstva dopravy

#### Kompenzace dopravcům

Nezanedbatelnou částkou je rozpočet zatížen prostřednictvím výdajů na kompenzaci ztráty vznikající dopravcům ve veřejné osobní dopravě přiznáváním státem nařízených slev, které plynou z Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1370/2007, o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici. Tyto slevy byly v roce 2012 stanoveny Výměrem Ministerstva financí č. 01/2012. Pro kompenzaci slev dopravcům byly v roce 2012 vynaloženy prostředky v celkové výši 247 344 tis. Kč. [19]

V tabulce níže jsou uvedeny jednotlivé sazby slev, plynoucí z Výměru MF. Tento výměr rozlišuje veřejnou dopravu do čtyř základních kategorií:.

- železniční,
- silniční linková,
- městská hromadná doprava včetně příměstské dopravy,
- integrované dopravní systémy. [20]

Tabulka č. 9: Rozsah státem nařízených slev jízdného

Kategorie cestujících		železnice	silnice	MHD	IDS
Děti	do 6 let	100 %	100 %	100 %	100 %
	od 6 do 15	50 %	50 %	50 %	50 %
Žáci 6 – 15 let		62,5 %	62,5 %	50 %	62,5 %
Studenti 15 – 26 let		25 %	25 %	50 %	25 %
Zdravotně postižení (držitelé průkazu ZTP, ZTP/P)		75 %	75 %	100 %	75 %
Průvodce držitele průkazu ZTP/P		100 %	100 %	100 %	100 %
Návštěvy rodičů v ústavech		75 %	50 %	0 %	50 %
Senioři	nad 60, invalidní důchodci (do 31.12.2011)	50 %	0 %	0 %	0 %
	nad 65 let (do 31.12.2011)	50 %	0 %	0 %	25 %
Ústavní činitelé (do 31.1.2011)		100 %	100 %	100 %	100 %

zdroj: [www.mdcz.cz](http://www.mdcz.cz)

Dle informací, zveřejněných na webových stránkách Ministerstva dopravy, má největší podíl na výdajích na kompenzaci slev studentská sleva jízdného, která tvoří zhruba 46% podíl z celkových prostředků vynaložených na kompenzace.

#### Výdaje na opravu silnic I. třídy

Výdaje na opravu silnic I. třídy jsou další složkou významně zatěžující rozpočet Ministerstva dopravy. Celkem byla v průběhu roku 2012 na opravy silnic I. třídy vynaložena částka ve výši 1 045 834 tis. Kč. Z této částky čerpaly jednotky Krajské správy a údržby silnic pro jednotlivé kraje. Jak je vidět z následující tabulky, nejvíce čerpala Správa silnic Moravskoslezského kraje, která proinvestovala z rozpočtu 167 676 tis. Kč.

Tabulka č. 10: Finanční prostředky vynaložené na opravu a údržbu silnic I. třídy

Dodavatel	Částka (tis. Kč)
Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje	160 851
Krajská správa silnic Libereckého kraje	106 736
Správa silnic Moravskoslezského kraje	167 676
Správa silnic Olomouckého kraje	100 596
Správa a údržba silnic Pardubického kraje	100 525
Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje	70 134
Správa a údržba silnic Ústeckého kraje	121 010
Správa a údržba silnic Jihočeského kraje	136 182
Správa a údržba silnic Plzeňského kraje	71 060
Správa a údržba silnic Karlovarského kraje	11 064
<b>C E L K E M</b>	<b>1 045 834</b>

zdroj: Závěrečný účet za rok 2012 - Kapitola 327 Ministerstvo dopravy

## **Dopravně správní agendy**

Mezi výdaje dopravně správní agendy patří výdaje na financování výroby registračních značek a tisky tiskopisů pro agendu řidičů apod. Celkem bylo na financování dopravně správní agendy vynaloženo z rozpočtu 329 557 tis. Kč, přičemž nejvíce se na této částce podílí výše zmíněná výroba registračních značek, a to v celkové výši 254 190 tis. Kč.

## **BESIP**

Celkové prostředky čerpané koordinacním orgánem pro bezpečnost silničního provozu v roce 2012 činily 15 026 tis. Kč. Tyto prostředky byly rozděleny mezi jednotlivé činnosti BESIPu:

- dopravní výchova zaměřena zejména na děti předškolního věku, základních a středních škol,
- poskytování informací umístovaných na webových stránkách BESIP určené jak pro odborníky v oblasti dopravy, tak pro širokou veřejnost,
- dopravně bezpečnostní kampaně a aktivity.

## **Programové financování**

Celková částka ve výši 203 810 tis. Kč byla vynaložena zejména na:

- zajištění podpory centrálního registru vozidel ve výši 21 689 tis. Kč,
- digitální tachograf ve výši 49 884 tis. Kč,
- poskytování a rozvoj IT služeb ve výši 130 110 tis. Kč.

### **2.2.2 Neinvestiční transfery veřejným rozpočtům územní úrovně**

Rozpočet pro neinvestiční transfery veřejným rozpočtům územní úrovně byl v průběhu roku upraven na celkových 2 625 184 tis. Kč. Ze závěrečného účtu MD plyne, že ve skutečnosti byly výdaje na neinvestiční transfery veřejným rozpočtům jen nepatrně vyšší, přesně o 0,07 %, jelikož činily 2 626 921 tis. Kč.

Finanční prostředky byly použity na:

- financování závazků veřejné služby v železniční dopravě,
  - v tomto bodě byly čerpány prostředky ve výši 2 609 415 tis. Kč,
- zajištění kompatibility Centrálního registru vozidel,
- dotace na přestěhování Agentury pro evropský globální navigační satelitní systém do Prahy,
- inteligentní dopravní systémy.

## 2.3 SFDI

Státní fond dopravní infrastruktury, zřízený zákonem č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury, je fond, jehož účelem je rozvoj, výstavba, údržba a modernizace silnic, dálnic, železničních dopravních cest a vnitrozemských dopravních cest. SFDI je právnickou osobou v působnosti Ministerstva dopravy a hospodaří s majetkem ve vlastnictví státu.

Orgán fondu se skládá z devítičlenného výboru v čele s ministrem dopravy. Výbor jedná o věcech, které jsou účelem SFDI nebo předmětem jeho činnosti. Členy jmenuje vláda, a to vždy na období čtyř let.

Hlavními příjmy SFDI jsou výnosy ze silniční daně, podíl z výnosů ze spotřební daně z uhlovodíkových paliv a maziv a výnosy z poplatků za použití vybraných druhů dálnic. Tímto je zajištěno, že se část výnosů produkovaných dopravou do dopravy vrací. Dalšími příjmy jsou příspěvky Evropské komise poskytované prostřednictvím Evropských fondů. [21]

### 2.3.1 *Schválený rozpočet SFDI*

Rozpočet SFDI na rok 2012 byl schválen usnesením poslanecké sněmovny Parlamentu ČR v prosinci 2011. Rozpočet příjmů pro tento rok činil 58 267 203 tis. Kč a rozpočet výdajů 66 064 203 tis. Kč. Rozdíl mezi příjmy a výdaji je financován z nevyčerpaných prostředků OPD z roku 2011 v celkové výši 7 797 000 tis. Kč.

Skutečné příjmy SFDI byly v roce 2012 nižší, celkem ve výši 57 760 683 tis. Kč. Největší část příjmů byla tvořena daňovými příjmy a příjmy z mýtného, a to částkou 24 972 229 tis. Kč, to je téměř 44 % z celkového rozpočtu příjmů. Prostředky z fondů EU představovaly 22,4 %, ostatní příjmy ze státního rozpočtu 28,4 %. Nižší příjmy jsou dány nenaplněním plánovaných příjmů ze spotřební daně z minerálních olejů (do SFDI jde 9,1 % celostátního hrubého výnosu z této daně) a příjmy z daně silniční, přestože příjmy z prodeje dálničních kupónů převýšily rozpočet o více než jednu miliardu Kč. Zvýšení příjmů z prodeje kupónů je dáno především zvýšením cen těchto kupónů v daném roce.

Zvýšení sazeb mýtného v tomto roce nepřineslo stejný efekt jako zvýšení sazeb časového zpoplatnění komunikací a příjmy z této kapitoly byly nižší o více než 1,5 miliardy korun. To bylo zapříčiněno zejména změnou struktury sazeb, kdy byly zvýhodněny vozy splňující emisní normy EURO 5 a vyšší. Tyto vozy pak byly zatíženy nejnižší sazbou mýtného. V následující tabulce je uvedeno plnění daňových příjmů SFDI.



Tabulka č. 11: Plnění daňových příjmů a mýtného v roce 2012 v porovnání s rokem 2011

Druh příjmu	Skutečné příjmy 2011	Rozpočet příjmů 2012	Skutečné příjmy 2012
Spotřební daň	7 360 970	7 600 000	7 151 838
Silniční daň	5 074 062	5 300 000	5 248 513
Poplatek za užívání dálnic	3 171 369	2 900 000	3 907 222
Mýtné	8 482 584	10 217 000	8 664 656
Celkem	24 088 985	26 017 000	24 972 229

zdroj: Výroční zpráva SFDI 2012

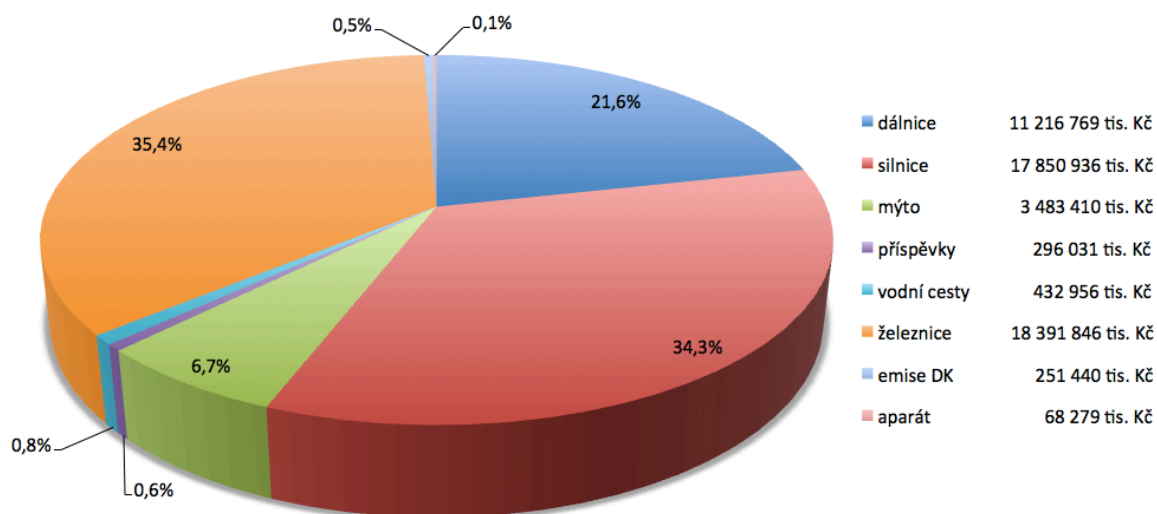
\*částky uvedeny v tis. Kč

### 2.3.2 Výdaje SFDI

Výdaje SFDI tvoří prostředky, uvolněné na úhradu výdajů na rozvoj, výstavbu, údržbu a modernizaci silnic a dálnic, železničních dopravních cest a vnitrozemských vodních cest a dále emisi a distribuci dálničních kupónů.

Celkové výdaje SFDI v roce 2012 dosáhly 51 991 667 tis. Kč. Z této částky tvořily celkem 30 624 905 tis. Kč investiční výdaje, 21 047 043 tis. Kč neinvestiční výdaje a zbylých 319 719 tis. Kč bylo vynaloženo na výdaje aparátu, mezi které je zahrnuta i emise dálničních kupónů. Neinvestiční výdaje byly vynaloženy na opravy a údržbu dané dopravní infrastruktury a na neinvestiční jmenovité akce. Na pozemní komunikace, tj. dálnice a silnice bylo vynaloženo 29 067 706 tis. Kč, na dráhy 18 302 694 tis. Kč a na vodní cesty 432 956 tis. Kč. Mezi vynaložené prostředky na příspěvky v rámci SFDI patří výdaje na nové technologie ve výši 17 771 tis. Kč, bezpečnost ve výši 106 866 tis. Kč a cyklistické stezky v celkové výši 171 393 tis. Kč. Následující graf znázorňuje strukturu výdajů SFDI.

Obrázek č. 3: Struktura výdajů SFDI



zdroj: Výroční zpráva SFDI

Finanční prostředky plynou do jednotlivých druhů dopravy prostřednictvím organizací.

Dálnice a silnice I. třídy má na starost Ředitelství silnic a dálnic ČR. ŘSD ČR je státní příspěvkovou organizací s celostátní působností, jejíž základním předmětem činnosti je především výkon vlastnických práv státu k nemovitostem tvořícím dálnice a silnice I. třídy, jejich součástí a dalšího majetku nutného pro provoz na nich a dále zabezpečení správy, údržby a oprav dálnic a silnic I. třídy a zabezpečení jejich výstavby a modernizace. Silnice II. a III. třídy jsou ve vlastnictví krajů a jsou tedy financovány z rozpočtu krajů.

Správa železniční dopravní cesty, zkráceně SŽDC, je státní organizace hospodařící s majetkem státu, který je tvořen zejména železniční dopravní cestou. Organizace plní funkci vlastníka dráhy, zajišťuje provozování, provozuschopnost, modernizaci a rozvoj železniční dopravní cesty. Jejím dalším úkolem je přidělování kapacity dopravní cesty a je také provozovatelem celostátní železniční dráhy a regionálních drah ve vlastnictví státu. [22] Její úlohou je zejména výstavba a modernizace železniční sítě, tj. modernizace koridorů, rekonstrukce ostatních tratí, elektrizace tratí, výstavba nových zastávek, nástupišť, rekonstrukce železničních přejezdů a též zajištění správy, údržby a oprav železničních tratí.

Obrázek č. 4: Schéma výdajů SFDI



zdroj: vlastní

Na obrázku č. 4 jsou graficky znázorněny jednotlivé složky výdajů SFDI. Ze schématu plyne členění těchto výdajů na výdaje dopravní infrastruktury, výdaje na příspěvky a výdaje aparátu.

V posledních dvaceti letech nebylo stanoveno, jak velké množství finančních prostředků půjde do jednotlivých odvětví. Vláda proto na podzim roku 2013 schválila

program výstavby silnic, železnic a vodní infrastruktury do roku 2020. Tento materiál je nezbytný pro čerpání dotací z EU. V letošním roce patří v železniční dopravě k největším výdajovým položkám modernizace třetího a čtvrtého železničního koridoru. V silniční dopravě je největší výdajovou položkou modernizace D1. Vzhledem k problematické přípravě velkých staveb je v poslední době vidět velký nástup spíše menších projektů o velikosti zhruba do jedné miliardy Kč. [39]

## 2.4 Operační program Doprava

Finanční podpora z fondů Evropské unie pro sektor dopravy v České republice byla pro období od roku 2007 do roku 2013 realizována zejména prostřednictvím Operačního programu Doprava.

Tento program je největším operačním programem v České republice, jelikož na něj připadá 5,821 mld. EUR, tj. asi 22 % ze všech prostředků určených pro Českou republiku na období od roku 2007 do roku 2013.

Operační program Doprava je určen zejména k realizování dopravních aspektů hlavních strategických cílů Národního rozvojového plánu. Zaměřuje se na sledování priorit evropského a nadregionálního významu, dále je zaměřen na realizaci priorit a cílů daných Dopravní politikou České republiky na léta 2005 až 2013.

Specifickými cíli OPD jsou:

- výstavba a modernizace sítě TEN-T a sítí navazujících,
- výstavba a modernizace regionálních sítí drážní dopravy,
- výstavba a rozvoj dálniční sítě a sítě silnic I. třídy mimo TEN-T,
- zlepšování kvality dopravy a ochrany životního prostředí z hlediska problematiky dopravy,
- výstavba a modernizace důležitých dopravních spojení na území hl. m. Prahy.

Celková alokace zdrojů OPD je rozdělena do jednotlivých prioritních os:

- prioritní osa 1 – modernizace železniční sítě TEN-T,
- prioritní osa 2 – výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě TEN-T,
- prioritní osa 3 – modernizace železniční sítě mimo síť TEN-T,
- prioritní osa 4 – modernizace silnic I. třídy mimo TEN-T,
- prioritní osa 5 – modernizace a rozvoj pražského metra a systémů řízení silniční dopravy v hl. m. Praze,

- prioritní osa 6 – podpora multimodální nákladní přepravy a rozvoj vnitrozemské vodní dopravy,
- prioritní osa 7 – technická pomoc. [30]

V následující tabulce jsou uvedeny finanční prostředky rozdělené do jednotlivých prioritních os, viz seznam výše.

Tabulka č. 12: Celková alokace OPD dle jednotlivých prioritních os

Prioritní osa	EUR	% celkové alokace OPD
1	2 196 706 382	37,7
2	1 614 071 569	27,7
3	393 547 402	6,8
4	1 098 426 088	18,9
5	330 076 926	5,7
6	119 426 722	2,0
7	69 235 274	1,2
Celkem	5 821 490 363	100

zdroj: www.opd.cz

### OPD do budoucna

Jak již bylo zmíněno, Operační program Doprava byl koncipován pro období 2007 až 2013. V České republice již ale běží práce na přípravě čerpání podpory z fondů EU pro programové období 2014 až 2020 prostřednictvím OPD 2014+. Navrhovaná struktura Operačního programu Doprava pro období 2014-2020 obsahuje tři věcné prioritní osy:

- infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu,
- silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu,
- silniční infrastruktura mimo síť TEN-T.

První prioritní osa tedy obsahuje specifické cíle výstavby a modernizace železničních tratí, vnitrozemských vodních cest v hlavní síti TEN-T, multimodální dopravu, infrastrukturu drážních systémů městské a příměstské dopravy a systémy řízení silničního provozu.

Druhá prioritní osa obsahuje specifické cíle silniční infrastruktury sítě TEN-T a podporu rozvoje sítě napájecích stanic alternativních energií na silniční síti.

Třetí prioritní osa se stává z jediného specifického cíle a tím jsou silnice a dálnice mimo síť TEN-T ve vlastnictví státu.

Menší počet prioritních os je dán větší strategickou koncentrací zaměření, tzn. větší možností flexibility v případě potíží s realizací některých částí specifických cílů. [37]

## 2.5 Výdaje dopravní infrastruktury

Výdaje dopravní infrastruktury lze jednoduše rozdělit na výdaje investiční a výdaje na opravy a údržbu. V následujících dvou tabulkách jsou tyto výdaje přehledně zobrazeny pro období 2008 až 2012.

Tabulka č. 13: Celkové investiční výdaje do dopravní infrastruktury (mil. Kč)

Druh infrastruktury	2008	2009	2010	2011	2012
Železniční	22 954,0	19 593,1	14 244,9	10 987,2	9 594,1
Silniční*	50 962,0	52 524,0	43 494,0	31 799,4	22 036,0

zdroj: Ročenka dopravy

\* Údaje za silniční infrastrukturu zahrnují výdaje na dálnice a silnice I., II. a III. třídy.

Z tabulky vyplývá rapidně snižující se investice do infrastruktury obou druhů doprav. Lze říci, že za pět let, od roku 2008 do roku 2012, se investice snížily o více než polovinu.

Tabulka č. 14: Celkové výdaje na opravy a údržbu dopravní infrastruktury (mil. Kč)

Druh infrastruktury	2008	2009	2010	2011	2012
Železniční	8 816,4	9 845,0	9 083,0	8 963,0	8 877,4
Silniční*	15 257,2	15 300,4	16 941,9	14 009,4	14 350,9

zdroj: Ročenka dopravy

\* Údaje za silniční infrastrukturu zahrnují výdaje na dálnice a silnice I., II. a III. třídy.

Z údajů v tabulce lze říci, že výdaje na opravy a údržbu infrastruktury v silniční a železniční dopravě jsou více méně konstantní. V železniční dopravě se nejvíce vychylují tyto výdaje v roce 2009, v silniční dopravě v roce 2010. Zatímco výdaje na železniční infrastrukturu se během těchto pěti let téměř nezměnily, výdaje na silniční infrastrukturu se snížily o téměř jednu miliardu Kč. [31]

### **3 ANALÝZA TOKŮ PLYNOUCÍCH Z DOPRAVY VEŘEJNÝM ROZPOČTŮM**

Doprava je odvětví hospodářství, které znamená pro stát nejenom výdaje ale také příjmy. Finanční prostředky získané z dopravy tvoří nezanedbatelnou část státních příjmů. Bohužel ne všechny prostředky jdoucí z dopravy veřejným rozpočtům se vrací zpět do dopravy. V následující části práce jsou uvedeny hlavní příjmy plynoucí z jednotlivých druhů dopravy. V silniční dopravě jde o příjmy z výkonového a časového zpoplatnění vybraných pozemních komunikací, příjmy plynoucí ze silniční daně a příjmy ze spotřební daně z pohonných hmot. Železniční doprava je zatížena poplatky za použití železniční dopravní cesty, za přidělení dopravní kapacity, za přístup dopravců k servisním zařízením a za služby poskytované SŽDC dopravcům v souvislosti s jízdou vlaku. Samozřejmě i železniční doprava platí spotřební daň z minerálních olejů. Doprava přispívá veřejným rozpočtům také prostřednictvím DPH, v této práci bude uvedena pouze výše DPH vybraná na pohonných hmotách.

#### **3.1 Příjmy plynoucí z pohonných hmot**

Jedním z důležitých příjmů státního rozpočtu jsou příjmy ze spotřební daně. V oblasti dopravy jsou tyto příjmy tvořeny částkou vybranou na spotřební dani z minerálních olejů. Prakticky jde o zpoplatnění za využívání paliv, jejichž použití negativně ovlivňuje životní prostředí.

Z pohonných hmot je v České republice nejvíce spotřebována motorová nafta, která spadá do skupiny středních olejů a těžkých plynových olejů. Její spotřeba je zdaňována pevnou sazbou 10,95 Kč za litr. Litř benzínu je zdaněn ještě více, v ČR používaný bezolovnatý benzin, spadající do skupiny motorových benzinů s obsahem olova do 0,013 g/litr, je zatížen daňovou sazbou ve výši 12,84 Kč za litr.

Nutno podotknout, že pohonné hmoty jsou dále zatíženy ještě daní s přidané hodnoty, která v roce 2014 činí 21 %. Z výše uvedeného vyplývá, že pokud budeme vycházet z toho, že průměrná cena litru benzínu či nafty v ČR je 36 Kč, státní pokladna inkasuje dalších přibližně 6 Kč z jednoho litru této pohonné hmoty prostřednictvím DPH.

Jednoduchým sečtením daně spotřební a daně z přidané hodnoty se pak dostaneme na částku pohybující se okolo 17 Kč u motorové nafty a na částku 19 Kč za litr motorového

bezolovnatého benzínu. Tyto částky tvoří tedy zhruba polovinu ceny, kterou za dané pohonné hmoty zaplatí spotřebitel. Částka je určena přibližně, to je dáno v České republice poměrně často se měnící výší DPH a pohybujícími cenami pohonných hmot, z čehož plyne pohybující se základ daně z přidané hodnoty, a tím i měnící se výše daňového zatížení, které se týká pohonných hmot. Sazby spotřební daně se oproti sazbě DPH v ČR téměř nemění. Poslední změna proběhla v roce 2010 a týkala se skupiny motorových benzinů s obsahem olova do 0,013 g/litr a středních olejů a těžkých plynových olejů. Sazby obou daní byly zvýšeny o jednu korunu, kdy sazba daně bezolovnatého benzínu byla zvýšena z 11,84 Kč za litr na 12,84 Kč za litr a sazba spotřební daně z nafty byla zvýšena z 9,95 Kč za litr na 10,95 Kč za litr. [23]

V roce 2012 bylo inkaso spotřební daně z minerálních olejů 81 238,6 milionů Kč. Tato částka byla snížena o 1 754,8 milionů Kč ve formě vratek spotřební daně z minerálních olejů (např. vratka ze zelené nafty tj. nafty používané pro zemědělskou prvovýrobu). Celková částka inkasovaná ze spotřební daně z minerálních olejů tedy tvoří podstatnou část celkové sumy vybrané ze spotřebních daní, která za rok 2012 činí 142 784,7 mil. Kč.

Z výše uvedeného plyne, že na dani z minerálních olejů bylo v roce 2012 vybráno 78,84 mld. Kč, to znamená pokles o 2,1 mld. Kč oproti inkasu z roku 2011. Odhad výnosu z této spotřební daně do státního rozpočtu pro rok 2012 činil 83,1 mld. Kč, tj. 4,26 mld. Kč nad skutečným výnosem.

Pokles je dán stále trvající hospodářskou recesí v roce 2012, která zapříčinila nižší prodeje motorové nafty a benzínu. Tento pokles je způsoben zejména vysokými prodejními cenami na čerpacích stanicích v České republice. Daná situace donutila některé české dopravce tankovat pohonné hmoty na levnějších čerpacích stanicích v zahraničí. Dalším důvodem nižších prodejů pohonných hmot je i stále se snižující spotřeba paliva u vozidel, které podléhají zpřísněným limitům emisní normy EURO 5 a 6. Mezi další důvody pak patří obnova vozového parku (nová vozidla splňují přísné emisní limity) a rozšíření použití vozidel na alternativní paliva.

Část příjmů ze spotřební daně z minerálních olejů se vrací do dopravy, prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury. Do SFDI jde 9,1 % z celkového vybrané částky, což v roce 2012 činí 7,2 mld. Kč.

Vývoj výnosu ze spotřební daně z minerálních olejů je dán v následující tabulce. Z tabulky je patrný pokles v roce 2009 kdy se projevila ekonomická krize a pokles v roce 2012.

Tabulka č. 15: Výnos ze spotřební daně z minerálních olejů (v mld. Kč)

rok	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Skutečný výnos	80,8	82,1	79,5	81,4	80,9	78,8

zdroj: Výroční zprávy Celní správy

### 3.2 Příjmy plynoucí z DPH na pohonných hmotách

DPH je další důležitou složkou příjmů státního rozpočtu. Přestože jsou pohonné hmoty zatíženy již spotřební daní, je DPH další položkou, která zvyšuje cenu pohonných hmot pro uživatele ve prospěch státu. Z údajů zveřejněných v ročence dopravy lze zjistit spotřebu pohonných hmot – benzinu a nafty. Prostřednictvím sazby DPH a průměrné výše ceny pohonných hmot v jednotlivých letech zjistíme kolik stát vybral na DPH za pohonné hmoty.

Tabulka č. 16: Výše vybrané DPH z pohonných hmot v letech 2008 až 2012

	2008	2009	2010	2011	2012
Benzin (tis. l)	2 733 150	2 695 910	2 453 850	2 364 740	2 215 780
Nafta (tis. l)	4 468 450	4 401 810	4 275 670	4 381 580	4 375 630
Průměrná cena benzínu	30,90 Kč	26,80 Kč	28,70 Kč	31,60 Kč	34,90 Kč
Průměrná cena nafty	31,20 Kč	28,50 Kč	27,20 Kč	30,80 Kč	34,70 Kč
Sazba DPH	19 %	19 %	20 %	20 %	20 %
<b>Vybráno na DPH</b>	<b>42,54 mld. Kč</b>	<b>37,56 mld. Kč</b>	<b>37,34 mld. Kč</b>	<b>41,94 mld. Kč</b>	<b>45,83 mld. Kč</b>

zdroj: Ročenka dopravy 2012

Z tabulky vyplývá pokles výběru DPH na pohonných hmotách v letech 2009 a 2010. Tento pokles nejspíše souvisí s ekonomickou krizí, která v této době ovlivnila celosvětové hospodářství.

### 3.3 Příjmy plynoucí ze silniční daně

Placení silniční daně je dalším nákladem každé osoby, která používá vozidlo k podnikání viz. kapitola 1.1.2 Silniční daň. Jak již bylo zmíněno, sazba silniční daně je závislá u osobního automobilu na objemu motoru a u nákladního automobilu na počtu náprav a hmotnosti. Jednotlivé sazby jsou uvedeny v zákoně č. 16/1993 Sb., o silniční dani.

Hrubý výnos ze silniční daně je příjmem Státního fondu dopravní infrastruktury.



Stát v loňském roce inkasoval ze silniční daně celkem 5,206 mld. Kč, což představovalo zhruba 98,2 % rozpočtované částky, ze které se vycházelo při sestavování státního rozpočtu. V meziročním srovnání je vidět stagnace inkasa této daně, která je dána zejména úpravou sazby daně pro vozidla mladší devíti let. Meziročně se inkaso ze silniční daně zvýšilo pouze o 19 mil. Kč, což je zvýšení o 0,4 %. Vývoj inkasa silniční daně je uveden v následující tabulce. [25]

Tabulka č. 17: Inkaso silniční daně v letech 2008 až 2012 (v mil. Kč)

Rok	2008	2009	2010	2011	2012
Daňové inkaso	6 002	4 796	5 100	5 187	5 206

zdroj: Zpráva o činnosti daňové a celní správy České republiky za rok 2012

### 3.4 Příjmy plynoucí z výkonového zpoplatnění

Platbou za užívání pozemních komunikací, zejména dálnic, rychlostních silnic a některých úseků silnic I. třídy jsou zatíženy automobily s hmotností převyšující 3,5 tuny. Výběr elektronického mýta v ČR začal v roce 2007. Do té doby byly nákladní automobily zatíženy časovým zpoplatněním ve formě dálničních kupónů. V roce 2007 se začalo s výběrem mýtného pouze u vozidel s hmotností vyšší než 12 tun, v roce 2010 byly mýtným zatíženy i vozidla nad 3,5 tuny.

Na mýtném bylo v roce 2012 vybráno 8,68 mld. Kč, to je 2,2 krát více než na dálničních kupónech. Meziroční srovnání výběru mýtného je uvedeno v následující tabulce.

Tabulka č. 18: výběr mýta v jednotlivých letech

rok	2007	2008	2009	2010	2011	2012
výběr mýtného	5,56 mld. Kč	6,14 mld. Kč	5,54 mld. Kč	6,57 mld. Kč	8,13 mld. Kč	8,68 mld. Kč

zdroj: [www.elektronickemytne.cz](http://www.elektronickemytne.cz)

Z tabulky je patrný pokles výše výběru mýtného v roce 2009, který byl způsoben celosvětovou finanční krizí. V roce 2007, tedy v prvním roce kdy byl zaveden výběr mýtného v ČR pro nákladní automobily nad 12 tun, bylo vybráno celkem 5,56 mld. Kč, to bylo o 360 % více než při zatížení dálničními kupóny. Celkem bylo za zpoplatnění pozemních komunikací v roce 2007 díky zavedenému mýtnému vybráno o 143 % více finančních prostředků než v roce 2006, kdy byly nákladní automobily zatíženy časovým zpoplatněním ve formě dálničních kupónů.

Průměrný výnos kilometru zpoplatněné komunikace v roce 2012 vzrostl na 6,27 mil. Kč. Průměrný výnos snižuje nízká sazba mýtného na silnicích I. třídy. V roce 2012 vydělal průměrně 1 kilometr:

- dálnice 8,4 mil. Kč,
- rychlostní silnice 4,7 mil. Kč,
- silnice I. třídy 1,9 mil. Kč.

Od roku 2010 jsou dopravci zatíženi zvýšením mýtného o 50 % v pátek odpoledne od 15:00 do 21:00. Cílem tohoto zvýšení sazby byla motivace dopravců k uskutečňování jízd v jinou dobu a uvolnit tak dálnice osobním automobilům. Po tomto zvýšení sice klesl počet ujetých kilometrů v tuto dobu ale pouze o 15 %. Důvodem jsou zejména požadavky odběratelů na dopravu v režimu just-in-time. Dále stále platí zákaz jízd v neděli od 13:00 do 17:00 a o letních prázdninách v pátek od 17:00 do 21:00 a v sobotu od 7:00 do 13:00.

Pro výběr mýtného je dále důležité rozdělení nákladních vozidel dle emisních tříd a dle počtu náprav. Podle emisních tříd jsou vozidla rozdělena na:

- vozidla emisní třídy EURO 0, I, II,
- vozidla emisní třídy EURO III a IV,
- vozidla emisní třídy EURO V a vyšší.

Podle počtu náprav se vozidla dělí na vozidla:

- se dvěma nápravami,
- se třemi nápravami,
- se čtyřmi a více nápravami.

## Sazby mýtného

V tabulkách č. 19 a č. 20 jsou uvedeny sazby mýtného pro nákladní automobily na dálnicích a vybraných úsecích silnic I. třídy. V tabulce č. 21 jsou uvedeny sazby mýtného pro autobusy.

Tabulka č. 19: Sazby mýtného na dálnicích

Sazby mýtného (Kč/km) pro období: pátek od 15:00 do 21:00								
Emisní třída 0-II			Emisní třída III a IV			Emisní třída V a vyšší		
Počet náprav								
2	3	4≤	2	3	4≤	2	3	4≤
4,24	8,10	11,76	3,31	6,35	9,19	2,12	4,06	5,88
Sazby mýtného (Kč/km) pro ostatní období								
3,34	5,67	8,24	2,61	4,45	6,44	1,67	2,85	4,12

zdroj: Nařízení vlády č. 354/2011 Sb.

Tabulka č. 20: Sazby mýtného na vybraných úsecích silnic I. třídy

Sazby mýtného (Kč/km) pro období: pátek od 15:00 do 21:00								
Emisní třída 0-II			Emisní třída III a IV			Emisní třída V a vyšší		
Počet náprav								
2	3	4≤	2	3	4≤	2	3	4≤
2,00	3,92	5,60	1,56	3,06	4,38	1,00	1,96	2,80
Sazby mýtného (Kč/km) pro ostatní období								
1,58	2,74	3,92	1,23	2,14	3,06	0,79	1,37	1,96

zdroj: Nařízení vlády č. 354/2011 Sb.

Tabulka č. 21: Sazby mýtného pro autobusy

Sazby mýtného (Kč/km)		
Emisní třída 0-II	Emisní třída III a IV	Emisní třída V a vyšší
1,38	1,00	0,80

zdroj: www.myto.cz

Výše mýtného pro autobusy je na rozdíl od nákladních automobilů pro dálnice a silnice I. třídy stejná. Není závislá ani na počtu náprav, závisí pouze na emisní třídě vozidla.

### 3.5 Příjmy plynoucí z časového zpoplatnění

Dálnice a rychlostní silnice jsou v České republice zpoplatněny téměř v celé délce. Do roku 2007 se za použití těchto komunikací platilo výhradně formou časového zpoplatnění prostřednictvím dálničních kupónů. Od roku 2007 se u nákladních automobilů nad 12 tun přešlo na výkonové zpoplatnění prostřednictvím výběru elektronického mýtného. V roce 2010 byly takto zatíženy i automobily nad 3,5 tuny. Od roku 2010 jsou tedy zatíženy časovým zpoplatněním formou dálničních kupónů pouze osobní automobily a nákladní automobily kategorie N1 s hmotností nepřevyšující 3,5 tuny.

V roce 2012 tvořily příjmy SFDI z prodeje dálničních kupónů celkem 3 907 222 tis. Kč, tj. částka o jednu miliardu vyšší, než částka se kterou bylo počítáno v rozpočtu příjmů SFDI. Pro srovnání je nutné uvést, že tyto příjmy činily v roce 2011 3 171 369 tis. Kč a i tato částka převyšovala částku uvedenou v rozpočtu pro tento rok. [26] Navýšení příjmů z prodeje dálničních kupónů bylo způsobeno zvýšením cen jednotlivých dálničních kupónů. Ceny jednotlivých dálničních kupónů v meziročním srovnání a výnosy z nich jsou znázorněny v následující tabulce.

Tabulka č. 22: Srovnání cen dálničních kupónů v roce 2011 a 2012

Platnost kupónu	Cena v roce 2011	Cena v roce 2012
Roční kupón	1 200 Kč	1 500 Kč
Měsíční kupón	350 Kč	440 Kč
Desetidenní kupón	250 Kč	310 Kč
<b>Příjmy SFDI z prodeje</b>	<b>3 171 369 tis. Kč</b>	<b>3 907 222 tis. Kč</b>

zdroj: <http://www.ceskedalnice.cz/pro-ridice/dalnicni-znamky>

Z tabulky vyplývá meziroční nárůst příjmů SFDI z dálničních kupónů v důsledku zvýšení jejich cen o bezmála 736 mil. Kč. Vzhledem k tomu, že tato částka převyšuje částku rozpočtovanou SFDI lze říci, že odhad SFDI, o sníženém prodeji dálničních kupónů, nebyl naplněn. [27] Ceny dálničních kupónů se od roku 2012 nezměnily.

### 3.6 Příjmy z poplatků za použití železniční dopravní cesty

Železniční doprava v České republice je zpoplatněna výkonovým zpoplatněním, a tak dopravci platí provozovatelům dráhy, v České republice SŽDC, poplatek za ujeté kilometry na dráze.

Výše poplatku je závislá na více faktorech a je regulována. Cena za použití vnitrostátní železniční dopravní cesty je definována v příloze „D“ Prohlášení o dráze celostátní a regionální. Základním rozdělením při určování výše poplatku za použití železniční dopravní cesty je rozdělení na osobní a nákladní dopravu. Dále je určujícím faktorem druh železniční dopravní cesty, ta je rozdělena na celostátní dráhu zařazenou do evropského dopravního systému, ostatní celostátní dráhu a dráhu regionální. Dále je účtován příplatek za použití diesellového pohonu pod trolejovým vedením. Poplatek za použití dopravní cesty je dvousložkový, tzn. má dvě proměnné a tou je jednotka vlkm a hrtkm. Takto vybrané poplatky slouží k částečné úhradě nákladů spojených s údržbou a provozováním železniční dopravní cesty. [28]

V následující tabulce jsou uvedeny tržby z výběru tohoto poplatku v roce 2012, které jsou uvedeny ve výsledcích hospodaření SŽDC.

Tabulka č. 23: Tržby plynoucí z poplatků za použití železniční dopravní cesty

Tržby za použití železniční dopravní cesty		4 456 mil. Kč
z toho:	nákladní doprava (České dráh, a.s., ČD Cargo, a.s.)	2 277 mil. Kč
	osobní doprava (České dráhy, a.s.)	1 579 mil. Kč
	ostatní dopravci – nákladní doprava	552 mil. Kč
	ostatní dopravci – osobní doprava	48 mil. Kč

zdroj: Výsledky hospodaření SŽDC 2012

Tabulka č. 24: Ceny za použití železniční dopravní cesty vlaky osobní dopravy

Název ceny	Jednotka výkonu	Cena v Kč za jednotku výkonu
S <sub>1E</sub>	vlkm	7,81
S <sub>1C</sub>	vlkm	6,49
S <sub>1R</sub>	vlkm	5,50
S <sub>2E</sub>	1 000 hrtkm	44,77
S <sub>2C</sub>	1 000 hrtkm	35,59
S <sub>2R</sub>	1 000 hrtkm	30,16

zdroj: Příloha „D“ Prohlášení o dráze 2014

Tabulka č. 25: Ceny za použití železniční dopravní cesty vlaky nákladní dopravy

Název ceny	Jednotka výkonu	Cena v Kč za jednotku výkonu
S <sub>1E</sub>	vlkm	36,10
S <sub>1C</sub>	vlkm	35,33
S <sub>1R</sub>	vlkm	33,19
S <sub>2E</sub>	1 000 hrtkm	49,23
S <sub>2C</sub>	1 000 hrtkm	43,88
S <sub>2R</sub>	1 000 hrtkm	33,60

zdroj: Příloha „D“ Prohlášení o dráze 2014

V tabulkách č. 24 a č. 25 jsou uvedeny ceny za použití železniční dopravní cesty pro vlaky osobní i nákladní dopravy závislé na druhu železniční dopravní cesty. Výpočet celkové ceny se provádí dle vzorců uvedených v příloze č. 2.

### 3.7 Příjmy z poplatků za přidělení dopravní kapacity dráhy

Kapacita dráhy je vyjádřena počtem vlakových tras, které je možno zkonstruovat za určité časové období při daném technickém, provozním a personálním vybavení a při dodržení potřebné kvality dopravy. Přidělování dopravní kapacity dráhy má na starost SŽDC, která tedy zajišťuje přidělování kapacity dráhy na dráze celostátní a drahách regionálních.

Z informací zveřejněných na webu SŽDC lze vyčíst pouze informace o výnosech z přidělení dopravní kapacity, plynoucích od významných odběratelů ČD a ČD Cargo, a.s.

Tabulka č. 26: Příjmy z přidělení dopravní kapacity od významných odběratelů

Odběratel	2011	2012
ČD	43 843 tis. Kč	50 005 tis. Kč
ČD Cargo, a.s.	13 797 tis. Kč	12 936 tis. Kč
<b>Celkem</b>	<b>57 640 tis. Kč</b>	<b>62 941 tis. Kč</b>

zdroj: Výsledky hospodaření SŽDC 2012

Z tabulky vyplývá, že celkové výnosy od těchto dvou významných odběratelů se meziročně zvýšily o 5 301 tis. Kč. Je ale též vidět rozdíl mezi výnosy od jednotlivých

odběratelů. Zatímco příjmy z osobní dopravy ČD se meziročně zvýšily o více než 6 mil. Kč, příjmy od ČD Cargo, a.s., tedy příjmy z nákladní dopravy se meziročně snížily o 861 tis. Kč.

Cena za přidělení dopravní kapacity dráhy je závislá na:

- délce časového intervalu mezi podáním žádosti o přidělení kapacity dráhy a požadovaným dnem jejího čerpání,
- vztahu podané žádosti o přidělení kapacity dráhy a termínu sestavy ročního jízdního řádu nebo jeho plánovaných změn,
- náročnosti zpracování žádosti.

Výše poplatku za přidělení dopravní kapacity dráhy se vypočítává podle vzorce uvedeného v příloze č. 3, kde jsou uvedeny i sazby jednotlivých složek, ze kterých se poplatek skládá.

## 4 POROVNÁNÍ FINANČNÍCH TOKŮ VYBRANÝCH DOPRAVNÍCH MÓDŮ

Tato část práce se zabývá finančními toky vybraných dopravních módů, tedy silniční a železniční dopravy. Zatímco ve třetí kapitole této práce jsou uvedeny celkové finanční příjmy plynoucí ze zpoplatnění vybraných druhů dopravy, v této kapitole je uvedeno finanční zatížení jednotlivých uživatelů dopravy závislé na druhu použitých dopravních prostředků.

V této části jsou uvedeny příklady zpoplatnění, týkající se přímo jednotlivých dopravních prostředků, tak aby bylo možné je mezi sebou porovnat. Pro silniční dopravu jsou zde proto určeny zástupci jednotlivých kategorií vozidel pro osobní i nákladní dopravu. Dále je uvedeno porovnání výše poplatků v silniční a železniční dopravě.

### 4.1 Finanční zatížení v silniční dopravě

Uživatelé silniční dopravy na rozdíl od uživatelů železniční dopravy nemají zpoplatněné použití dopravní cesty v plné výši. V silniční dopravě jsou v České republice zpoplatněny dálnice a rychlostní silnice pro osobní automobily prostřednictvím časového zpoplatnění – dálničních kupónů. Nákladní automobily jsou v ČR zpoplatněny výkonovým zpoplatněním – mýtným. Uživatelé silniční dopravy jsou dále zatíženy silniční daní, pokud vozidla používají k výdělečné činnosti. V poslední řadě je uživatel silniční dopravy zatížen spotřební daní, vztahující se na pohonné hmoty a daní z přidané hodnoty.

#### 4.1.1 Typizované dopravní prostředky

Pro ukázky výpočtů finančního zatížení uživatelů v silniční dopravě jsou zde určeny typizované dopravní prostředky. V silniční dopravě určíme jako typizovaný prostředek osobní automobil, nákladní automobil kategorie N1 – dodávku, nákladní automobil kategorie N2 s hmotností do 12 tun, nákladní automobil kategorie N3 s hmotností nad 12 tun a autobus.

##### Osobní automobil

Jako typizovaný dopravní prostředek v této skupině si uvedeme v České republice oblíbený vůz Škoda Octavia se vznětovou motorizací 2,0 TDI, 110 kW. Tento vůz disponuje čtyřválcovým dieselovým motorem o objemu 1968 cm<sup>3</sup> a plní emisní normu EURO 5. Vůz má maximální povolenou hmotnost 1875 kg a je určen pro přepravu pěti osob. Udávaná průměrná spotřeba tohoto vozu je 4,5 l/100 km. Přestože je udávaná spotřeba tohoto

automobilu jedna z nejnižší, v praxi tento automobil jezdí se spotřebou o litr vyšší. Proto u výpočtů budeme počítat s hodnotou 5,5 l/100 km. [32]

### **Nákladní automobil kategorie N1 – dodávka**

Typizovaným dopravním prostředkem této skupiny je Renault Master Furgon. Vůz je vybaven dieselovým čtyřválcovým motorem o objemu 2,3 litru s výkonem 92 kW. Maximální povolená hmotnost tohoto vozu je 3,5 tuny a spadá tak do kategorie N1 – nákladní automobil s hmotností do 3,5 tuny. Udávaná průměrná spotřeba tohoto vozu je 8,1 l/100 km a vůz plní emisní normu EURO 5. Uvedená spotřeba je v praxi zhruba o litr vyšší, tzn. ve výpočtech budeme počítat s průměrnou spotřebou 9 l/100 km. [33]

### **Nákladní automobil kategorie N2 s maximální hmotností 12 tun**

Typizovaný prostředek této skupiny je MAN TGL s valníkovou nástavbou. Tento vůz je vybaven šestiválcovým dieselovým motorem o objemu 6,8 litru a výkonu 184kW. Vůz plní emisní normu EURO 5. Disponuje nosností 5,6 tun. Vůz má dvě nápravy, z nichž jedna je hnací. Průměrná spotřeba u nákladních automobilů není stanovena výrobcem, v praxi je průměrná spotřeba tohoto automobilu 22 l/100 km. [34]

### **Nákladní automobil kategorie N3 s hmotností převyšující 12 tun**

V této skupině je uveden jako typizovaný prostředek tahač Mercedes-Benz Actros 1845 BlueTec. Vůz disponuje dieselovým motorem o objemu 12,8 l a výkonem 330 kW. Vůz plní emisní normu EURO 6. Tento vůz se ve své třídě vyznačuje nejmenší spotřebou, která je po testu výrobce stanovena na hodnotu 25,9 l/100 km. V praxi můžeme počítat se spotřebou 27 l/100 km. Vůz má dvě nápravy z nichž jedna je hnací. Tahač má maximální povolenou hmotnost 18 tun. Při dalších výpočtech je tahač spojen s návěsem se třemi nápravami a celková hmotnost soupravy je 40 tun. [35]

### **Autobus kategorie M3**

Typizovaným prostředkem této kategorie je autobus Mercedes-Benz Tourismo určený pro meziměstskou dopravu s kapacitou 51 sedadel. Automobil disponuje šestiválcovým dieselovým motorem o objemu 10,7 litru a výkonem 265 kW. Vůz plní emisní normu EURO 6. Hmotnost vozidla je 18 tun. Průměrnou spotřebu u tohoto vozu výrobce neudává a nepodařilo se ji zjistit, proto budeme počítat se spotřebou 25 l/100 km. [35]



#### 4.1.2 Finanční zatížení při použití jednotlivých typizovaných prostředků

V následující tabulce jsou pro srovnání uvedeny sazby pro poplatky u jednotlivých typizovaných dopravních prostředků v silniční dopravě.

Tabulka č. 27: Výše zatížení pro jednotlivé dopravní prostředky

		OA	N1	N2	N3	Autobus
silniční daň		3 000 Kč	3 600 Kč	12 800 Kč	23 700 Kč 27 300 Kč	23 700 Kč
spotřeba paliva na 100 km		5,5 l	9,0 l	22,0 l	27,0 l	25,0 l
cena za spotřebované palivo km (1 litr nafty = 36 Kč)		198,00 Kč	324,00 Kč	792,00 Kč	972,00 Kč	900,00 Kč
spotřební daň (ze spotřebovaného paliva na 100 km)		60,23 Kč	98,55 Kč	240,90 Kč	295,65 Kč	273,75 Kč
DPH		41,58 Kč	68,04 Kč	166,32 Kč	204,12 Kč	189,00 Kč
platba za jízdu 100 km po:	Dálnice	Časové zpoplatnění		167,00 Kč	412,00 Kč	80,00 Kč
	Silnice I. třídy	Není zpoplatněno		79,00 Kč	196,00 Kč	80,00 Kč

zdroj: vlastní

Z výše uvedené tabulky plyne nejvyšší zatížení silniční daně pro nákladní automobil kategorie N3. Silniční daň se u soupravy zvýší ještě tím, že se platí zvlášť pro tahač i návěs. Na druhou stranu je ale u takové soupravy největší možné užitečné zatížení. V uvedené tabulce jsou taktéž vypočítány náklady na spotřebovanou pohonnou hmotu na 100 km (u všech typizovaných prostředků nafta). Pro tento výpočet byla použita průměrná cena nafty určená pro účely cestovních náhrad v roce 2014, která činí 36 Kč pro naftu a 35,70 Kč pro benzin. Z této ceny je dále určena DPH (sazba pro rok 2014 je 21 %). Dále je zde uvedena výše spotřební daně z paliva spotřebovaného na ujetí 100km vzdálenosti, která je zahrnuta v ceně paliva a je tak jedním z hlavních příjmů státu. Sazba spotřební daně pro naftu je 10,95 Kč/litr a pro benzin 12,84 Kč/litr. Jak již bylo zmíněno výše, do dopravní infrastruktury se vrací pouze 9,1 % z celkově vybraných prostředků na spotřební dani z minerálních olejů. Z toho plyne, že doprava výrazně napomáhá plnit státní pokladnu. Pokud sečteme DPH a spotřební daň u pohonných hmot, zjistíme, že více než polovina ceny pohonných hmot tvoří příjem státu. Dále je v tabulce vypočtena výše mýtného při ujetí 100 km po dálnicích, rychlostních silnicích a vybraných úsecích silnic I. třídy pro nákladní automobily a autobusy dle sazeb uvedených v kapitole 3.4 Příjmy plynoucí z výkonového zpoplatnění. Z uvedených hodnot vyplývá, že největší sazbou je zatížení nákladní automobil kategorie N3. Automobil zvolený jako typizovaný dopravní prostředek této kategorie plní emisní normu EURO 5. Tato kategorie je stále poměrně zvýhodněná oproti vozidlům nižších emisních tříd. Jak je v tabulce

vidět, vozidla s hmotností menší než 3,5 tuny, tzn. vozidla osobní a vozidla kategorie N1 nejsou zatíženy výkonovým zpoplatněním. Tyto vozidla platí formou časového zpoplatnění pouze za užití dálnic. Ceny kupónů pro tyto vozidla jsou uvedeny v tabulce č. 22.

Tabulka č. 28: Poplatky pro jednotlivá vozidla

	OA	N1	N2	N3	Autobus
Uvažovaný roční nájezd	40 000 km	60 000 km	100 000 km	140 000 km	100 000 km
Silniční daň (Kč)	3 000,00	3 600,00	12 800,00	51 000,00	23 700,00
Povinné ručení (Kč)	7 285,00	7 285,00	20 242,00	70 853,00	20 629,00
Zpoplatnění za jízdu 100 km po dopravní cestě (Kč)	3,75	2,50	104,15	257,00	52,00
Zpoplatnění za jízdu po dopravní cestě při uvažovaném ročním nájezdu (Kč)	1 500,00	1 500,00	104 150,00	359 800,00	52 000,00
Suma plynoucí veřejným rozpočtům za rok (Kč)	4 500,00	5 100,00	116 950,00	410 800,00	75 700,00

zdroj: vlastní

V tabulce č. 28 jsou uvedeny náklady dopravce spojené s poplatky, které je povinen uhradit při provozování dopravy. Jak již bylo zmíněno výše, dopravce musí platit silniční daň, která je dána roční sazbou podle hmotnosti a počtu náprav. Dalším finančním zatížením dopravce je povinné ručení, které je dle zákona povinen uhradit. V tabulce bylo počítáno se sazbami dohledatelnými na webu. [36] V tabulce jsou tedy uvedeny sazby povinného ručení od České pojišťovny, jejíž nabídka byla nejvýhodnější. Nicméně v praxi lze počítat i s nižšími sazbami, způsobenými množstevními slevami a bonusy. Dále je zde uvedena částka odpovídající výši poplatků za použití dopravní cesty - mýtné. Jelikož jsou v ČR zpoplatněny jen dálnice a vybrané úseky silnic I. třídy, bylo zde počítáno s poměrem 60:35:5. Kde tedy 60 % tvoří dálnice, 35 % silnice a 5 % vybrané zpoplatněné úseky silnic I. třídy. Tím je zde zohledněn provoz po různých typech komunikací, na rozdíl od údajů uvedených v tabulce č. 27. V tabulce je vyjádřena výše poplatku za 100 ujetých kilometrů po pozemních komunikacích, kde u osobních automobilů a automobilů kategorie N1 byla částka vypočtena z výše ročního poplatku za dálniční známku a průměrnému nájezdu kilometrů za jeden rok. Z toho plyne velmi malá částka za platbu za použití pozemních komunikací u těchto tříd vozidel proti ostatním skupinám. Z údajů uvedených v tabulce vyplývá největší zatížení skupiny vozidel N3.

V následující tabulce jsou vypočteny náklady na km v silniční dopravě. Je zde počítáno s uvažovaným ročním náběhem kilometrů jednotlivých dopravních prostředků uvedených v tabulce č. 28.

Tabulka č. 29: Náklady v silniční dopravě na km a přepravenou tunu/osobu

	OA	N1	N2	N3	Autobus
Nosnost/obsazení	4 os	1,5 t	5,6 t	24 t	51 os
Silniční daň na km při uvažovaném ročním nájezdu	0,08 Kč	0,06 Kč	0,13 Kč	0,36 Kč	0,24 Kč
Povinné ručení na km při uvažovaném ročním nájezdu	0,18 Kč	0,12 Kč	0,20 Kč	0,51 Kč	0,23 Kč
Náklady na naftu (bez DPH)	1,56 Kč	2,56 Kč	6,26 Kč	7,68 Kč	7,11Kč
Poplatky za cestu	0,04 Kč	0,03 Kč	1,67 Kč	4,12 Kč	0,80 Kč
<b>Náklady na km</b>	<b>1,68 Kč</b>	<b>2,64 Kč</b>	<b>8,26 Kč</b>	<b>12,67 Kč</b>	<b>8,37 Kč</b>
<b>Náklady na km za tunu/osobu</b>	<b>0,42 Kč</b>	<b>1,76 Kč</b>	<b>1,47 Kč</b>	<b>0,53 Kč</b>	<b>0,16 Kč</b>
Tržní cena za km (bez DPH)	8,00 Kč	9,00 Kč	16,00 Kč	26,00 Kč	22,00 Kč
Výnos po odečtení nákladů na palivo, silniční daň a poplatky	6,32 Kč	6,36 Kč	7,74 Kč	13,33 Kč	13,63 Kč

zdroj: vlastní

Tabulka č. 29 má za úkol přiblížit finanční toky v silniční dopravě. Výpočty jsou prováděny pomocí hodnot zobrazených v tabulce č. 27 a v tabulce č. 28. V tabulce jsou uvedeny hodnoty silniční daně i povinného ručení přepočítané na kilometr podle uvažovaného ročního nájezdu kilometrů, protože i tyto poplatky je nutné přičíst k fixním nákladům dopravce. Dále jsou zde uvedeny průměrné náklady na pohonné hmoty spotřebované na kilometr jízdy, náklady na platbu mýtného, případně vypočítaná poměrná částka z koupele dálničního kupónu pro automobily do 3,5 tuny v poměru k průměrnému ročnímu nájezdu vozidla. Po sečtení těchto hodnot jsme získali hodnotu průměrných nezbytných nákladů vynaložených na kilometr jízdy vozidla. V těchto nákladech nejsou započteny náklady na opravy a údržbu, plat zaměstnance a náklady na pořízení vozidla. Dále jsou v tabulce uvedeny orientační ceny na trhu za poskytnuté dopravní služby. Poté je zde uveden rozdíl mezi těmito orientačními cenami a výší nákladů. Zde vidíme, že s největším výnosem lze počítat při provozování nákladní dopravy pomocí vozidel kategorie N3. Nutno počítat i s tím, že tyto vozidla budou mít největší pořizovací náklady. Dále je v tabulce uvedena velikost nákladů na přepravenou jednotku (u nákladní dopravy tuna, u osobní dopravy osoba) při plném vytížení. Tady je opět vidět, že čím větší množství je přepravováno, tím menší jsou náklady na jednotku, přestože z použití větších dopravních prostředků plynou i vyšší poplatky.

## 4.2 Finanční zatížení v železniční dopravě

Železniční doprava je oproti silniční dopravě zpoplatněna v celé své délce, tzn. že dopravci platí poplatek za použití železniční dopravní cesty, který je vypočítáván dle délky trasy. To je hlavní rozdíl oproti silniční dopravě, kde jsou zpoplatněny jen dálnice a vybrané úseky silnic I. třídy. V následující části je proto uveden výpočet pro výši poplatku za použití dopravní cesty a přidělení dopravní kapacity.

V železniční dopravě se výše poplatků odvíjí stejně jako v silniční v závislosti na tom, zda jde o přepravu osob či věcí. Proto jsou další výpočty vždy uvedeny pro osobní a nákladní vlak. Další rozdělení ovlivňující výši poplatků se týká druhu trakce. Nejdražší je totiž provoz vlaku se spalovacím motorem na dráze s trakčním vedením. Proto je počítáno i s rozdělením podle druhu trakce.

Oproti silniční dopravě bohužel nelze jednoduše určit spotřebu vlaků. Přestože ani u nákladních automobilů výrobce spotřebu neudává, není problém ji z praxe zjistit. U železniční dopravy spotřeba jednoduše určit nelze. Spotřeba vlaků záleží mnohem více na hmotnosti tažených vozů a na charakteru trati než u silniční dopravy. Proto na každé trati vlak pojede s jinou celkovou spotřebou paliva. Dalším kritériem je hmotnost vlaku, která se velmi podepíše na konečné spotřebě. Měrná spotřeba u motorových lokomotiv je závislá na otáčkách a udává se v jednotkách spotřebovaných litrů za hodinu provozu při daných otáčkách. Nicméně průměr z těchto hodnot stanovit nelze. ČD a.s. si bohužel informaci o spotřebě vlaků na jednotlivých tratích hlídají a tyto informace mi nebyly poskytnuty.

### 4.2.1 Finanční zatížení železničních dopravců

Výše zpoplatnění železniční dopravy se odvíjí od několika proměnných, jak vyplývá ze vzorců uvedených v přílohách č. 2 a č. 3. Rozhodující pro určení tohoto zpoplatnění je tedy druh vlaku, celková hmotnost vlaku, charakter tratě a délka dopravní cesty, na které se doprava uskutečňuje. V tabulce uvedené níže jsou vypočteny náklady dopravců na poplatek za přidělení dopravní kapacity dráhy a poplatek za použití železniční dopravní cesty na 100 km.

Tabulka č. 30: Poplatky za přidělení kapacity dráhy a použití železniční dopravní cesty

		Nákladní dieselový	Nákladní elektrický	Osobní dieselový	Osobní elektrický
hmotnost		800 t	800 t	125 t	125 t
vzdálenost		100 km	100 km	100 km	100 km
poplatek za přidělení kapacity		170,00 Kč	170,00 Kč	6 100,00 Kč	6 100,00 Kč
poplatek za použití dopravní cesty:	bez trakčního vedení	6 780,34 Kč		1 101,15 Kč	
	s trakčním vedením	6 978,93 Kč	6 780,34 Kč	1 128,28 Kč	1 101,15 Kč

zdroj: vlastní

Z předchozí tabulky dále můžeme vyčíslit průměrné náklady na kilometr jízdy vlaku po železnici pro osobní i nákladní vlaky. Nutno podotknout, že výše poplatku za použití železniční dopravní cesty závisí na tom, po jaké trati daný vlak jede. Sazby jsou totiž rozdílné pro určené celostátní dráhy, pro ostatní celostátní dráhy a pro dráhy regionální. Ve výpočtech byl poměr mezi těmito druhy tratí 3:3:4. Proto je tedy výše poplatku za kilometr pouze ilustrativní. Taktéž u poplatku za přidělení dopravní kapacity dráhy jsou sazby uvedené pouze jako příklad. U nákladní dopravy se jedná o sazby vypočtené pro jednu konkrétní jízdu. Nutno říci, že při výpočtu poplatku za přidělení dopravní kapacity pro nákladní dopravu nezáleží na ujetém počtu kilometrů. U osobní dopravy lze předpokládat pravidelnost, a tak bylo ve výpočtu výše tohoto poplatku počítáno s přidělením kapacity dráhy do ročního Jízdního řádu, tzn. tento poplatek je poplatkem za celý rok při každodenním provádění dopravy.

### 4.3 Komparace výsledků

Před provedením srovnání výsledků v předchozích kapitolách je nutné se zamyslet, zda výsledky porovnat lze. Tato práce byla zaměřena na silniční a železniční dopravu. Oba typy dopravy jsou pro fungování společnosti důležité, nicméně každý typ nabídne něco jiného.

Silniční doprava je nejpoužívanější dopravou a to z toho důvodu, že jde takzvaně o typ door to door, neboli ze dveří do dveří. Umožňuje přepravit zboží z místa na místo bez překládky. Z tohoto hlediska ji proto železniční doprava konkurovat nemůže. V praxi téměř nenalezneme dopravu, kde výchozí i koncový bod přepravy disponuje železniční tratí. Nutno podotknout, že i při využití železniční dopravy se téměř vždy bude muset pro počátek a konec přepravy použít doprava silniční. Z toho plyne další výhoda silniční dopravy proti železniční a tou je čas přepravy. Ten bude téměř vždy vítězit v dopravě po silnici. V praxi není možné zajistit dopravu po železnici stejně rychle jako po silnici. Samotná přeprava po železnici sice

svoji rychlostí může silniční dopravu překonat, nicméně plánování dopravy, samotná nakládka a vykládka je u silniční dopravy rychlejší.

Železniční doprava je zcela jistě výhodnější pro přepravu větších objemů, kdy je na tento druh přepravy lépe konstruovaná (nesrovnatelně větší kapacita železničních vozů oproti vozům silničním). Na druhou stranu je nutné vzít v úvahu i potřebu takto velkých přeprav. Z tohoto hlediska jen málo firem využije celý vlak, a proto je nutné spojit velký počet zásilek v jednu. To lze ale jenom za předpokladu poměrně rozsáhlého plánování tak, aby mohl být sestaven celý vlak. Na trhu jsou společnosti, které využijí celou kapacitu vlaku pouze pro své potřeby. Můžeme jmenovat například společnosti automobilového průmyslu, které využijí celou kapacitu vlaku k přepravě nových automobilů, nebo společnosti přepravující volně ložené substráty, těžařské společnosti apod. V praxi ale též vidíme, že mnoho společností využije ke své přepravě kapacitu nákladního automobilu, aniž by potřebovaly kapacitu větší. Následně je důležitým kritériem rychlost takové dodávky. V tomto ohledu vítězí silniční doprava nad železniční.

Železniční doprava společnosti nenabízí takový rozsah služeb jako doprava silniční a to hlavně v nákladním odvětví. Ve veřejné osobní dopravě si tyto dva druhy dopravy už konkurovat mohou, ale toto srovnání je subjektivní a každý může preferovat něco jiného. Lze říci, že veřejná železniční doprava může nabídnout větší komfort pro cestující než veřejná silniční doprava i vzhledem k tomu, že Česká republika má jednu z nejrozšířenějších železničních sítí v Evropě.

Silniční a železniční doprava je nejvíce používanou dopravou v ČR pro přepravu osob i nákladů. Ke každému druhu dopravy se vztahuje jiná legislativa a jiné podmínky. Silniční doprava má stejně jako železniční doprava specifické způsoby zpoplatnění. Jak již bylo řečeno, železniční doprava je zpoplatněna v celé délce, silniční jenom na zpoplatněných úsecích.

Budeme-li chtít srovnat výši poplatků v silniční a železniční dopravě, musíme tyto poplatky srovnávat v kontextu s přepraveným objemem (hmotností). Nemůžeme srovnávat výši poplatku, který platí za použití cesty nákladní automobil vezoucí 24 tun nákladu a vlak vezoucí náklad o hmotnosti 800 tun. Proto je tedy nutné vyjádření výše poplatků v závislosti na přepraveném množství.

Tabulka č. 31: Srovnání výše poplatků v železniční a silniční dopravě

Druh dopravy		poplatek celkem za 100 km	kapacita	cena za přepravenou tunu nebo osobu
Nákladní doprava	Nákladní vlak	6950 Kč	800 tun	8,69 Kč/t
	Nákladní automobil – N3	257 Kč	24 tun	10,71 Kč/t
Osobní doprava	Osobní vlak	1101 Kč	240 osob	4,59 Kč/os
	Autobus – M3	52 Kč	51 osob	1,02 Kč/os

zdroj: vlastní

V tabulce jsou tedy uvedeny hodnoty poplatků daných druhů dopravy přepočtené v poměru ke množství přepravovaných věcí nebo osob. Při výpočtu bylo nutné zvolit velikost přepravovaného nákladu. U silniční dopravy byla zvolena v praxi nejčastěji používaná hmotnost přepravovaného nákladu pro nákladní automobily kategorie N3 24 tun, u železniční dopravy jsem vycházel z údajů zjištěných v rámci studia, kdy jsem stanovil velikost přepravovaného nákladu na 800 tun. Vydělením výše poplatků, které daný druh dopravy musí zaplatit za použití cesty (u železniční dopravy výše ceny za přidělení dopravní kapacity a výše ceny za použití železniční dopravní cesty) bylo zjištěno, že přestože silniční doprava není zpoplatněna v celé své délce, v poměru na přepravované množství je zpoplatněna více než nákladní železniční doprava. Naopak při zadané kapacitě vlaku v železniční osobní dopravě jsme zjistili, že zpoplatnění této dopravy je vyšší než u silniční dopravy. Nutno podotknout, že stanovené kapacity v silniční dopravě jsou víceméně dané, zatímco kapacita v železniční osobní i nákladní dopravě je pohyblivá a při zvýšení kapacity vozů velikost poplatku na přepravené množství ještě klesne. Výše poplatků je převzata z tabulek č. 28 a č. 30, tzn. že je zde počítáno s určitým poměrem jízdy po dopravních cestách s různou výší poplatků.

## ZÁVĚR

Cílem této práce bylo vytvořit ucelený pohled na problematiku čerpání finančních zdrojů z veřejných rozpočtů do dopravy a vkládání finančních prostředků z dopravy ve prospěch veřejných rozpočtů.

V první řadě bylo nutné přiblížit alespoň základní právní rámec týkající se dopravy. Proto jsou zde uvedeny základní zákony vztahující se k fiskálním aspektům dopravy. Jak bylo v této části zmíněno, doprava je ovlivněna nejenom zákony týkajícími se dopravy přímo, ale i zákony určenými pro všechny subjekty.

V druhé části jsem se již zaměřil na problematiku čerpání finančních zdrojů z veřejných financí ve prospěch dopravy. Jsou zde analyzovány prostředky, které stát do dopravy vkládá. Bylo zde vycházeno zejména ze závěrečných účtů Ministerstva dopravy a Státního fondu dopravní infrastruktury. Náklady na budování a údržbu dopravní infrastruktury je zatížen SFDI, který využívá i zdrojů z fondů EU.

Ve třetí části této práce byla provedena analýza finančních toků plynoucích z dopravy veřejným rozpočtům. Zde jsem se zabýval jednotlivými příjmy veřejných rozpočtů plynoucích z finančního zatížení uživatelů dopravy. Největší příjem je tvořen spotřební daní, kterou jsou zatíženy pohonné hmoty. Na této dani stát vybral v roce 2012 78,8 mld. Kč. Nicméně z této sumy se do dopravy vrací prostřednictvím SFDI jen 9,1 %, což v absolutním vyjádření pro tento rok znamenalo pouhých 7,2 mld. Zde vidím hlavní problém ve financování dopravy jako celku. V dnešní době pozorujeme stále se zvyšující tlak na zpoplatnění hlavně silniční nákladní dopravy ve formě mýtného tak, aby výběr mýtného zaplatil náklady na silniční infrastrukturu. Přitom částka vybraná na spotřební dani z paliv by tyto náklady pokryla mnohonásobně. Z toho vyplývá, že doprava poměrně silně dotuje státní pokladnu. Dále jsou zde analyzovány příjmy plynoucí z daně silniční, DPH vybrané na pohonných hmotách, příjmy z časového a výkonového zpoplatnění pozemních komunikací, příjmy z poplatků za použití železniční dopravní cesty a přidělení dopravní kapacity.

V poslední části této práce je porovnání finančních toků vybraných dopravních módů. Zde jsou vyčísleny výše jednotlivých poplatků zatěžující dopravce v silniční a železniční dopravě. Je zde uvedeno porovnání výše poplatků těchto dvou dopravních módů v kontextu s přepraveným množstvím. Tato část má za úkol porovnat výši zpoplatnění jednotlivých druhů dopravy. Ze strany železničních dopravců vidíme tlak na to, aby byla silniční doprava zpoplatněna v celé své délce podobně jako je zpoplatněna doprava železniční. Pokud ale vyjádříme velikost zpoplatnění v poměru k přepravovanému množství, zjistíme, že silniční



doprava je zpoplatněna stále více. Nutno podotknout že výpočty jsou zde pouze přibližné, neboť při výpočtech byl určen poměr jízdy po placených a neplacených úsecích. Přesné výsledky by bylo možné určit pro přesně vymezené trasy, kde bychom znali přesnou výši poplatků.

Problematika financí v dopravě je složitá a svázaná přísnou legislativou. Dopravní společnosti musí počítat s poměrně velkým finančním zatížením. V dnešní vysoce konkurenční době jsou tak zejména malé společnosti vystaveny problémům, často i existenčním. K tomu přispívají i rostoucí ceny paliv. Je tedy třeba, aby situace v dopravě byla co nejvíce stabilizovaná a finance do ní plynoucí účelně využívány.

## POUŽITÁ LITERATURA

- [1] KUBÁTOVÁ, Květa. *Daňová teorie a politika*. Praha: ASPI, 2006. s. 16. ISBN 80-7357-205-2.
- [2] ČESKO. Zákon č. 586 ze dne 20. listopadu 1992 o daních z příjmů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1993, částka 117, s. 3474-3491. [cit. 2014-03-18]. ISSN: 1211 – 1244. Dostupné také z:  
<http://portal.gov.cz/app/zakony/zakonPar.jsp?idBiblio=40374&nr=586~2F1992&rpp=15#local-content>
- [3] ČESKO, Zákon č. 16 ze dne 21. prosince 1992 o dani silniční. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1992, částka 6, s. 133-136. ISSN: 1211 – 1244. Dostupné také z:  
<http://portal.gov.cz/app/zakony/zakonPar.jsp?page=0&idBiblio=40588&fulltext=&nr=16~2F1993&part=&name=&rpp=15#local-content>
- [4] VANČUROVÁ, Alena a Lenka LÁCHOVÁ. *Daňový systém ČR 2006, aneb, Učebnice daňového práva*. 8., aktualiz. vyd. Praha: VOX, 2006. 324 s. ISBN 80-863-2460-5.
- [5] PEKOVÁ, Jitka. *Veřejné finance: úvod do problematiky*. 4., aktualiz. a rozš. vyd. Praha: ASPI, 2008, 579 s. ISBN 978-80-7357-358-4.
- [6] ČESKO. Zákon č. 235 ze dne 1. dubna 2004 o dani z přidané hodnoty. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2004, částka 78, s. 4946-5010. ISSN: 1211 – 1244. Dostupné také z:  
<http://portal.gov.cz/app/zakony/zakonPar.jsp?idBiblio=57849&nr=235~2F2004&rpp=15#local-content>
- [7] ČESKO. Zákon č. 353 ze dne 26. září 2003 o spotřebních daních. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2003, částka 118, s. 5730-5788. [cit. 2014-03-24]. ISSN: 1211 – 1244. Dostupné také z:  
<http://portal.gov.cz/app/zakony/zakonPar.jsp?idBiblio=55953&fulltext=&nr=353~2F2003&part=&name=&rpp=15#local-content>
- [8] ČESKO. Zákon č. 168 ze dne 13. července 1999 o o pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla). In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1999, částka 57, s. 3158-3168. [cit. 2014-03-25]. ISSN: 1211 – 1244. Dostupné také z:  
<http://portal.gov.cz/app/zakony/zakonPar.jsp?idBiblio=47910&fulltext=&nr=168~2F1999&part=&name=&rpp=15#local-content>
- [9] Ministerstvo dopravy. *Seznam zpoplatněných úseků od 1. ledna 2014* [online]. © 2006 [cit. 2014-03-25]. Dostupné z:  
[http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni\\_doprava/Silnice+dalnice+mosty/ZPOPLATNENI\\_PK/SEZNAM\\_ZPOPLATNENYCH\\_PK\\_2014/](http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni_doprava/Silnice+dalnice+mosty/ZPOPLATNENI_PK/SEZNAM_ZPOPLATNENYCH_PK_2014/)
- [10] ČESKO. Zákon č. 13 ze dne 23. ledna 1997 o pozemních komunikacích. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1997, částka 3, s. 47-61. [cit. 2014-03-25]. ISSN: 1211 – 1244. Dostupné také z:  
<http://portal.gov.cz/app/zakony/zakonPar.jsp?idBiblio=44836&fulltext=&nr=13~2F1997&part=&name=&rpp=15#local-content>

- [11] ČESKO. Nařízení vlády č. 352 ze dne 26. září 2012 kterým se mění nařízení vlády č. 484/2006 Sb., o výši časových poplatků a o výši sazeb mýtného za užívání určených pozemních komunikací. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2012, částka 132, s. 4722-4733. Ve znění pozdější předpisů. [cit. 2014-03-25]. ISSN: 1211 – 1244. Dostupné také z: <http://portal.gov.cz/app/zakony/zakonPar.jsp?idBiblio=78385&fulltext=&nr=352~2F2012&part=&name=&rpp=15#local-content>
- [12] ČESKO. Zákon č. 266 ze dne 14. prosince 1994 o dráhách. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1995, částka 79, s. 3042-3054. [cit. 2014-03-25]. ISSN: 1211 – 1244. Dostupné také z: <http://portal.gov.cz/app/zakony/zakonPar.jsp?idBiblio=42341&fulltext=&nr=266~2F1994&part=&name=&rpp=15#local-content>
- [13] SŽDC. *Prohlášení o dráze celostátní a regionální platné pro jízdní řád 2014* [online]. 2013 [cit. 2014-03-25]. Dostupné z: <http://www.szdc.cz/soubory/prohlaseni-o-draze/2014/prohlaseni-2014.pdf>
- [14] ČESKO. Zákon č. 185 ze dne 15. května 2001 o odpadech a o změně některých dalších zákonů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2001, částka 71, s. 4074-4113. [cit. 2014-03-25]. ISSN: 1211 – 1244. Dostupné také z: <http://portal.gov.cz/app/zakony/zakonPar.jsp?idBiblio=51365&fulltext=&nr=185~2F2001&part=&name=&rpp=15#local-content>
- [15] ČESKO. Zákon č. 201 ze dne 2. května 2012 o ochraně ovzduší. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2012, částka 69, s. 2786-2841. [cit. 2014-03-25]. ISSN: 1211 – 1244. Dostupné také z: <http://portal.gov.cz/app/zakony/zakonPar.jsp?idBiblio=77678&fulltext=&nr=201~2F2012&part=&name=&rpp=15#local-content>
- [16] Ministerstvo životního prostředí. *Seznam vyhlášených NEZ* [online]. © 2008-2014 [cit. 2014-03-25]. Dostupné z: [http://www.mzp.cz/cz/nizkoemisni\\_zony](http://www.mzp.cz/cz/nizkoemisni_zony)
- [17] Ministerstvo financí České republiky. *Závěrečný účet kapitoly 396 - Státní dluh za rok 2012* [online]. © 2005-2013 [cit. 2014-04-01]. Dostupné z: <http://www.mfcr.cz/cs/verejny-sektor/monitoring/plneni-statniho-rozpoctu/2012/zaverecny-ucet-kapitoly-396-statni-dluh-16921>
- [18] Ministerstvo dopravy. *Schválený státní rozpočet na rok 2012 – kapitola 327 Ministerstvo dopravy* [online]. © 2006 [cit. 2014-04-01]. Dostupné z: [http://www.mdcz.cz/cs/Legislativa/Ekonomika+a+finance/Rozpocet/Rozpocet\\_archiv/rozpocet\\_2012.htm](http://www.mdcz.cz/cs/Legislativa/Ekonomika+a+finance/Rozpocet/Rozpocet_archiv/rozpocet_2012.htm)
- [19] Ministerstvo dopravy. *Závěrečný účet za rok 2012 - Kapitola 327 Ministerstvo dopravy* [online]. © 2006 [cit. 2014-04-03]. Dostupné z: [http://www.mdcz.cz/cs/Legislativa/Ekonomika+a+finance/Rozpocet/Rozpocet\\_archiv/rozpocet\\_2012.htm](http://www.mdcz.cz/cs/Legislativa/Ekonomika+a+finance/Rozpocet/Rozpocet_archiv/rozpocet_2012.htm)
- [20] Ministerstvo dopravy. *Problematika státem nařízených slev z jízdného ve veřejné osobní dopravě* [online]. © 2006 [cit. 2014-04-04]. Dostupné z: [http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/2671CAC9-0A9D-486F-8E96-9DC08B5D1595/0/199\\_3.pdf](http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/2671CAC9-0A9D-486F-8E96-9DC08B5D1595/0/199_3.pdf)
- [21] SFDI. *Státní fond dopravní infrastruktury* [online]. [cit. 2014-04-08]. Dostupné z: <http://www.sfdi.cz/>
- [22] SŽDC. *Vznik SŽDC* [online]. © 2009-2012 [cit. 2014-04-09]. Dostupné z: <http://www.szdc.cz/onas/vznik-szdc.html>

- [23] MINČIČ, Ladislav. *Spotřební daň z minerálních olejů v České republice* [online]. 2011 [cit. 2014-04-14]. Dostupné z: <http://libinst.cz/data/mincic.pdf>
- [24] GENERÁLNÍ ŘEDITELSTVÍ CEL. *Informace o činnosti Celní správy České republiky za rok 2012*. [online]. © 2009 [cit. 2014-04-14]. Dostupné z: <http://www.celnisprava.cz/cz/statistiky/Stranky/vyrocnizpravy.aspx>
- [25] Ministerstvo financí České republiky. *Zpráva o činnosti daňové a celní správy České republiky za rok 2012*. [online]. © 2005-2013 [cit. 2014-04-15]. Dostupné z: <http://www.mfcr.cz/cs/verejny-sektor/regulace/dane/danova-statistika>
- [26] SFDI. *Výroční zpráva SFDI 2011* [online]. [cit. 2014-04-20]. Dostupné z: <http://www.sfdi.cz/poskytovani-informaci/vyrocnizpravy-a-ucetni-zaverky/>
- [27] SFDI. *Výroční zpráva SFDI 2012*. [online]. [cit. 2014-04-20]. Dostupné z: <http://www.sfdi.cz/poskytovani-informaci/vyrocnizpravy-a-ucetni-zaverky/>
- [28] SŽDC. *Hlavní strana* [online]. © 2009-2012 [cit. 2014-04-25]. Dostupné z: <http://www.szdc.cz/index.html>
- [29] KUDLÁČKOVÁ, Nina. *Přednáška z předmětu Zasilatelství*. 2014
- [30] Operační program Doprava. *OPD – základní informace* [online]. © 2010 [cit. 2014-04-29]. Dostupné z: <http://www.opd.cz/>
- [31] Ministerstvo dopravy. *Ročenka dopravy 2012* [online]. © 2006 [cit. 2014-04-29]. Dostupné z: <https://www.sydos.cz/cs/rocenky.htm>
- [32] ŠKODA AUTO. *Nová ŠKODA OCTAVIA – katalog* [online]. © 2014 [cit. 2014-04-15]. Dostupné z: <http://www.skoda-auto.cz/ke-stazeni/katalogy-ceniky>
- [33] RENAULT. *Nový Renault MASTER – katalog* [online]. [cit. 2014-04-15]. Dostupné z: <http://www.renault.cz/nove-vozy/uzitkove-vozy/master/novy-master/>
- [34] MAN Nákladní automobily Česká republika. *Man TGL v distribuční dopravě* [online]. [cit. 2014-04-15]. Dostupné z: <http://www.truck.man.eu/cz/cz/rozvazkova-sluzba/tgl/prehled/Prehled.html>
- [35] Mercedes-Benz. *Mercedes-benz.cz* [online]. [cit. 2014-04-15]. Dostupné z: <http://www.mercedes-benz.cz/>
- [36] AGENTURA KRYŠTOV. *Povinné-ručení*. [online]. © 2009 [cit. 2014-05-22]. Dostupné z: <http://povinne-ruceni.net/povinne-ruceni-kalkulace/nakladni-vozidla>
- [37] Operační program Doprava. Příprava operačního programu doprava na období 2014 – 2020 [online]. © 2010 [cit. 2014-05-24]. Dostupné z: [http://www.opd.cz/cz/OP\\_doprava\\_2014-2020](http://www.opd.cz/cz/OP_doprava_2014-2020)
- [38] EUROPA.EU. Excise duty tables [online]. 2014 [cit. 2014-05-27]. Dostupné z [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/resources/documents/taxation/excise\\_duties/energy\\_products/rates/excise\\_duties-part\\_ii\\_energy\\_products\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/taxation/excise_duties/energy_products/rates/excise_duties-part_ii_energy_products_en.pdf)
- [39] IDNES.CZ. Stát nestihne vybrat nového provozovatele mýta, varují experti [online]. 2014 [cit. 2014-05-27]. Dostupné z: [http://ekonomika.idnes.cz/vyberove-rizeni-na-dodavatele-mytneho-systemu-flt-eko-doprava.aspx?c=A140122\\_191215\\_eko-doprava\\_ert](http://ekonomika.idnes.cz/vyberove-rizeni-na-dodavatele-mytneho-systemu-flt-eko-doprava.aspx?c=A140122_191215_eko-doprava_ert)

## SEZNAM TABULEK

Tabulka č. 1: Roční sazba daně u osobních automobilů .....	13
Tabulka č. 2: Slevy na silniční dani u kombinované přepravy .....	14
Tabulka č. 3: Sazby daně z minerálních olejů.....	16
Tabulka č. 4: Porovnání sazeb daně z minerálních olejů s min. sazbami danými 2003/96/ES .....	16
Tabulka č. 5: Ceník dálničních kupónů pro rok 2014 .....	19
Tabulka č. 6: Sleva na mýtném .....	20
Tabulka č. 7: Výše ekologických poplatků spojených s registrací použitých vozidel .....	22
Tabulka č. 8: Specifické výdajové ukazatele MD za rok 2012 .....	25
Tabulka č. 9: Rozsah státem nařízených slev jízdného .....	30
Tabulka č. 10: Finanční prostředky vynaložené na opravu a údržbu silnic I. třídy .....	30
Tabulka č. 11: Plnění daňových příjmů a mýtného v roce 2012 v porovnání s rokem 2011 .....	33
Tabulka č. 12: Celková alokace OPD dle jednotlivých prioritních os .....	36
Tabulka č. 13: Celkové investiční výdaje do dopravní infrastruktury .....	37
Tabulka č. 14: Celkové výdaje na opravy a údržbu dopravní infrastruktury .....	37
Tabulka č. 15: Výnos ze spotřební daně z minerálních olejů.....	40
Tabulka č. 16: Výše vybrané DPH z pohonných hmot v letech 2008 až 2012 .....	40
Tabulka č. 17: Inkaso silniční daně v letech 2008 až 2012 .....	41
Tabulka č. 18: výběr mýta v jednotlivých letech .....	41
Tabulka č. 19: Sazby mýtného na dálnicích.....	42
Tabulka č. 20: Sazby mýtného na vybraných úsecích silnic I. třídy .....	43
Tabulka č. 21: Sazby mýtného pro autobusy .....	43
Tabulka č. 22: Srovnání cen dálničních kupónů v roce 2011 a 2012.....	44
Tabulka č. 23: Tržby plynoucí z poplatků za použití železniční dopravní cesty .....	44
Tabulka č. 24: Ceny za použití železniční dopravní cesty vlaky osobní dopravy.....	45
Tabulka č. 25: Ceny za použití železniční dopravní cesty vlaky nákladní dopravy .....	45
Tabulka č. 26: Příjmy z přidělení dopravní kapacity od významných odběratelů .....	45
Tabulka č. 27: Výše zatížení pro jednotlivé dopravní prostředky.....	49
Tabulka č. 28: Poplatky pro jednotlivá vozidla.....	50
Tabulka č. 29: Náklady v silniční dopravě na km a přepravenou tunu/osobu .....	51
Tabulka č. 30: Poplatky za přidělení kapacity dráhy a použití železniční dopravní cesty.....	53
Tabulka č. 31: Srovnání výše poplatků v železniční a silniční dopravě.....	55

## SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek č. 1: Schéma výdajů Ministerstva dopravy.....	28
Obrázek č. 2: Specifické výdajové ukazatele MD za rok 2012.....	29
Obrázek č. 3: Struktura výdajů SFDI.....	33
Obrázek č. 4: Schéma výdajů SFDI .....	34

## SEZNAM ZKRATEK

BESIP	bezpečnost silničního provozu
CNG	Compressed Natural Gas stlačený zemní plyn
ČNB	Česká národní banka
DPH	Daň z přidané hodnoty
E85	palivová směs složená z 85 % ethanolu a z 15 % benzínu
EIB	Evropská investiční banka
EU	Evropská unie
HDP	hrubý domácí produkt
IT	Information Technology Informační technologie
LPG	Liquefied Petroleum Gas zkapalněný ropný plyn
M1	osobní vozidla, která mají nejvýše osm míst k přepravě osob (mimo místa řidiče)
M3	osobní vozidla, která mají více než osm míst k přepravě osob (mimo místa řidiče) a jejichž nejvyšší přípustná hmotnost převyšuje 5 000 kg
MD	Ministerstvo dopravy
N1	nákladní vozidla, jejichž nejvyšší přípustná hmotnost nepřevyšuje 3 500 kg
N2	nákladní vozidla, jejichž nejvyšší přípustná hmotnost převyšuje 3 500 kg, ale nepřevyšuje 12 000 kg
N3	nákladní vozidla, jejichž nejvyšší přípustná hmotnost převyšuje 12 000 kg
OPD	Operační program Doprava
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty

TEN-T	Trans-European Transport Network Transevropská dopravní síť
ZTP	zvlášť tělesně postižený
ZTP/P	zvlášť tělesně postižený s průvodcem



## **SEZNAM PŘÍLOH**

Příloha č. 1: Roční sazba daně podle počtu náprav a hmotnosti

Příloha č. 2: Výpočet maximální ceny poplatku za použití železniční dopravní cesty

Příloha č. 3: Výpočet výše poplatku za přidělení dopravní kapacit



## Roční sazba silniční daně podle počtu náprav a hmotnosti

Počet náprav	Hmotnost	Sazba
1 náprava	do 1 tuny	1 800 Kč
	nad 2 t do 3,5 t	3 900 Kč
	nad 3,5 t do 5 t	5 400 Kč
	nad 5 t do 6,5 t	6 900 Kč
	nad 6,5 t do 8 t	8 400 Kč
	nad 8 t	9 600 Kč
2 nápravy	do 1 tuny	1 800 Kč
	nad 1 t do 2 t	2 400 Kč
	nad 2 t do 3,5 t	3 600 Kč
	nad 3,5 t do 5 t	4 800 Kč
	nad 5 t do 6,5 t	6 000 Kč
	nad 6,5 t do 8 t	7 200 Kč
	nad 8 t do 9,5 t	8 400 Kč
	nad 9,5 t do 11 t	9 600 Kč
	nad 11 t do 12 t	10 800 Kč
	nad 12 t do 13 t	12 600 Kč
	nad 13 t do 14 t	14 700 Kč
	nad 14 t do 15 t	16 500 Kč
	nad 15 t do 18 t	23 700 Kč
	nad 18 t do 21 t	29 100 Kč
nad 21 t do 24 t	35 100 Kč	
nad 24 t do 27 t	40 500 Kč	
nad 27 t	46 200 Kč	
3 nápravy	do 1 t	1 800 Kč
	nad 1 t do 3,5 t	2 400 Kč
	nad 3,5 t do 6 t	3 600 Kč
	nad 6 t do 8,5 t	6 000 Kč
	nad 8,5 t do 11 t	7 200 Kč
	nad 11 t do 13 t	8 400 Kč
	nad 13 t do 15 t	10 500 Kč
	nad 15 t do 17 t	13 200 Kč
	nad 17 t do 19 t	15 900 Kč
	nad 19 t do 21 t	17 400 Kč
	nad 21 t do 23 t	21 300 Kč
	nad 23 t do 26 t	27 300 Kč
	nad 26 t do 31 t	36 600 Kč
nad 31 t do 36 t	43 500 Kč	
nad 36 t	50 400 Kč	
4 nápravy a více	do 18 t	8 400 Kč
	nad 18 t do 21 t	10 500 Kč
	nad 21 t do 23 t	14 100 Kč
	nad 23 t do 25 t	17 700 Kč
	nad 25 t do 27 t	22 200 Kč
	nad 27 t do 29 t	28 200 Kč
	nad 29 t do 32 t	33 300 Kč
	nad 32 t do 36 t	39 300 Kč
nad 36 t	44 100 Kč	

**Výpočet maximální ceny poplatku za použití železniční dopravní cesty**

$$C_m = C_1 + C_2$$

- kde:  $C_m$ .....maximální cena za použití železniční dopravní cesty,  
 $C_1$ .....maximální cena za použití vnitrostátní železniční dopravní cesty dráhy celostátní a drah regionálních (pro jeden vlak pro sjednanou dopravní trasu) vztažená k provozování dráhy (řízení provozu),  
 $C_2$ .....maximální cena za použití vnitrostátní železniční dopravní cesty dráhy celostátní a drah regionálních (pro jeden vlak pro sjednanou dopravní cestu) vztažená k zajištění provozuschopnosti dráhy (infrastruktura dopravní cesty).

$$C_1 = S_{1E} \times L_E + S_{1C} \times L_C + S_{1R} \times L_R$$

- kde:  $S_{1E}$ .....cena za vlkm na určených tratích dráhy celostátních,  
 $S_{1C}$ .....cena za vlkm na určených tratích drah ostatních,  
 $S_{1R}$ .....cena za vlkm na drahách regionálních,  
 $L_E$ .....vzdálenost jízdy vlaku v km na určených tratích drah celostátních,  
 $L_C$ .....vzdálenost jízdy vlaku v km na ostatních tratích drah celostátních,  
 $L_R$ .....vzdálenost jízdy vlaku v km na drahách regionálních.

$$C_2 = \frac{Q}{1000} \times (S_{2E} \times L_E + S_{2C} \times L_C + S_{2R} \times L_R) \times n \times e$$

- kde:  $Q$ .....hrubá hmotnost vlaku v tunách,  
 $n$ .....koeficient zohledňující použití vozidel umožňující naklápění,  
 $e$ .....koeficient zohledňující jízdy hnacích vozidel se spalovacím motorem po elektrizovaných tratích,  
 $S_{2E}$ .....cena za 1 000 hrtkm na určených tratích dráhy celostátních,  
 $S_{2C}$ .....cena za 1 000 hrtkm na určených tratích drah ostatních,  
 $S_{2R}$ .....cena za 1 000 hrtkm na drahách regionálních,  
 $L_E$ .....vzdálenost jízdy vlaku v km na určených tratích drah celostátních,  
 $L_C$ .....vzdálenost jízdy vlaku v km na ostatních tratích drah celostátních,  
 $L_R$ .....vzdálenost jízdy vlaku v km na drahách regionálních. [29]

**Výpočet výše poplatku za přidělení dopravní kapacity**

$$C = K_1 + K_2 \times \text{Délka trasy} + K_3 \times \text{Počet dnů jízdy}$$

kde: C.....výše poplatku za přidělení dopravní kapacity,

K<sub>1</sub>.....sazba za zpracování a určení jízdního řádu a přidělení kapacity dráhy,

K<sub>2</sub>.....sazba za konstrukci vlakové cesty,

K<sub>3</sub>.....sazba za den přidělení vlakové cesty. [29]

**Sazby za přidělení dopravní kapacity dráhy**

<b>Produkt</b>	<b>K1</b>	<b>K2</b>	<b>K3</b>
Řádná žádost u přidělení kapacity dráhy do ročního Jízdního řádu	1 700,00	8,00	10,00
Pozdní žádost o přidělení kapacity dráhy do ročního Jízdního řádu	1 700,00	10,00	20,00
Žádost o přidělení kapacity dráhy do pravidelné změny Jízdního řádu	1 700,00	10,00	20,00
Žádost o ad hoc přidělení kapacity dráhy „nad 3 dny“	100,00	0,00	70,00
Žádost o ad hoc přidělení kapacity dráhy „pod 3 dny“	100,00	0,00	160,00
Žádost o ad hoc přidělení kapacity dráhy pro technicko-bezpečnostní zkoušky drážních vozidel	480,00	0,00	70,00
Žádost o ad hoc přidělení kapacity dráhy pro zkušební jízdy vozidel neschváleného typu nebo jízdy vyšší jak traťovou rychlostí	960,00	0,00	70,00

zdroj: Prohlášení o dráze 2014