

**DAŇOVÁ PODPORA EKOLOGICKÉ OSOBNÍ DOPRAVY
TAX SUPPORT OF ENVIRONMENTAL PERSONAL TRANSPORT****Pavel Jedlička^a, Vít Jedlička^b****^a Univerzita Hradec Králové, ^b Univerzita Pardubice****pavel.jedlicka@uhk.cz, vit-jedlicka@centrum.cz****Klíčová slova:**daňová podpora – ekologická doprava – alternativní pohon – emise CO₂**Keywords:**tax support – environmental transport – alternative driving – emissions of CO₂**JEL classification: K32, K34, M20****Abstract:**

The article deals with the tax support of environmental personal transport in selected countries. It shows the basic directions of development of environmental transport: the reduction of environmentally damaging emissions on the one hand and the use of alternative vehicle driving, especially electricity, on the other hand. Then it passes to possibilities how to stimulate consumers to buy more environmentally friendly means of transport. The governments can use a variety of tax instruments, such as taxes, subsidies, road graded on the purchase of environmentally friendly vehicles, the rate of value added tax, registration fees when buying a vehicle, etc. Finally, it notes that in the Czech Republic this type of support has not been used yet.

Úvod

V posledních letech svět poznává nový fenomén, který ovlivňuje jak politiku států, chování podniků, ale také život občanů. Stále více se totiž objevují tendence k ekologickému chování, tedy přesněji řečeno k chování environmentálnímu. A takovýto trend se postupně dostává také do osobní dopravy. V minulosti vlády ani občané neřešili emisní problematiku a zákazníci kupovali dle jiných požadavků, maximálně se v této oblasti rozhodovali pro úspornější vozy, ale to však pouze z pohledu minimalizace provozních nákladů. Dnes se s regulací v oblasti emisí osobní dopravy lze setkat na úrovni Evropské unie, ale i vlád jednotlivých států. Zákazníci se často rozhodují pro šetrnější vozidla, které korespondují s jejich životním stylem a dokonce i podniky skládají svůj vozový park s myšlenkou na nízké emise z důvodu image firmy věnující se společenské odpovědnosti.

Jednotlivé vlády se pak v této souvislosti snaží intenzivněji využívat daňovou politiku a pomocí vybraných daňových opatření stimulovat spotřebitele k ekologickému chování.

Otázkou je, zda toto zaměření daňové politiky je myšleno skutečně jako stimulační či je to jen záminka k dalšímu posílení fiskální funkce daní.

1. Cesty snižování emisí

Právě v reakci na požadavky nadnárodních institucí a politiku vlád byly automobilky vlastně donuceny k razantnímu vývoji v oblasti snižování emisí svých vozů. K tomu lze použít řadu cest a většinou automobilky kombinují více možností, jak dosáhnout cílů, které jim právní předpisy vytyčily. Zcela logickou cestou je vývoj a implementace nových řešení na konvenční pohonná ústrojí. Mezi takováto řešení patří například systém start/stop nebo filtr pevných částic u vznětových motorů či vstřikování močoviny do výfukových plynů. Vedle toho se vývojáři samozřejmě zaměřují na zvyšování účinnosti spalovacího procesu motorů, a to například změnou kompresního poměru.

Vedle úpravy stávajících koncepcí pohonu dynamický vývoj přinesl i alternativní řešení, která se pomalu stávají součástí nabídky drtivé většiny automobilek. Společným jmenovatelem těchto řešení je elektřina. Zajímavou variantou jsou hybridní automobily, které kombinují klasický motor (většinou zážehový) a elektromotor, který získává energii z baterií. Takovýto koncept má potom několik úrovní zapojení elektromotoru do pohonu. Nejnižší formou je takzvaný *mild hybrid*, kde elektromotor má jen nízký výkon a pouze pomáhá v případě potřeby klasickému motoru. Baterie mají malou kapacitu a nabíjí se pomocí rekuperace energie při brzdění. V takovémto případě vůz není schopen jet pouze na elektřinu. Dalším stupně jsou takzvané *full hybridy*, jejichž koncept je podobný, nicméně vzhledem k vyššímu výkonu elektromotoru a větší kapacitě baterií už vůz dokáže jet v jednotkách kilometrů pouze na elektřinu. Největší stupeň zapojení elektřiny do pohonu v případě hybridů se objevuje v případě *plug-in hybridů*. Tato koncepce spočívá v tom, že baterie nabíjí uživatel z klasické sítě a mají relativně velkou kapacitu. V takovém případě dokáže podobný vůz ujet na elektřinu například 20-30 kilometrů.

Na vrcholu pomyslné pyramidy zapojení elektřiny do pohonu ovšem stojí elektromobily, které se v každém případě pohybují pouze pomocí elektrické energie. Většímu rozšíření tohoto typu vozu ovšem brání vysoká cena této technologie a z důvodu nedostatečné kapacity baterií a dlouhé doby nabíjení také malý akční rádius. Dále se můžeme setkat například s automobily, které jsou poháněny pomocí vodíku.

Jak už bylo zmíněno, takto razantní vývoj v oblasti pohonu není nezávislým rozhodnutím všech automobilek, či jenom konkurenčním bojem, je to reakce na požadavky právních norem. Jednou ze základních institucí, která na Evropském trhu upravuje problematiku emisí osobních automobilů je Evropská unie, která pravidelně vytváří takzvané emisní normy. Momentálně je v platnosti emisní norma Euro 6 (je tedy šestá v pořadí), kterou stanovilo Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č.

715/2007. Tato norma zpřísní posuzování plnění hlavně v oblasti emisí oxidů dusíku. (Evropská komise, 2007).

Kromě Nařízení EU se v této oblasti angažují také jednotlivé vlády. Ty však neregulují trh pomocí dalších podobných zákonů, což je rozumné, protože by bylo prakticky nemožné vyrábět pro každou zemi vozy plnící jiné emisní předpisy. Státy se tak ubírají cestou ovlivněné občanů a firem, kteří si automobily pořizují. Pomocí specifických poplatků a daní vztažených právě k šetrnosti a výši emisí jednotlivých automobilů motivují zákazníky upravit své chování navíc, tedy nad rámec emisních norem. Ve světě, ale hlavně v Evropské unii a dalších státech Evropy, se tedy lze setkat s různými ekologickými daněmi, případně poplatky, které jsou uvaleny na nákup vozu nebo jeho provoz právě v souvislosti s výší emisí s tím, že většinou jsou vztaženy na výši emisí oxidu uhličitého.

2. Daňová podpora ve Velké Británii

Ve Velké Británii je spojena s emisemi obdoba naší silniční daně, tedy každoroční platba státu za užívání vozidla. Nicméně je zde rozdíl v pohledu na tuto daň vzhledem k datu registrace automobilu. Daň je pro vozy registrované před 1. březnem 2001 vztažena k obsahu motoru a rozdělena podle něj na dvě různé skupiny vozů s rozdílnou výší daně (GOV.UK, 2015). Takovýto přístup pochopitelně moc nezvýhodňuje majitele šetrných vozů, ale to ani nebyl účel, protože v případě již registrovaného auta nelze hovořit o nějaké motivaci k nákupu, a tak je logické, že daleko rozsáhlejší úprava je věnována zdanění novějších automobilů.

Osobní vozy registrované po výše zmíněném datu už platí britskou silniční daň ve výši, která se přímo odvíjí od výše produkovaných emisí oxidu uhličitého. Následující tabulka prezentuje závislost výše daně na velikosti emisí CO₂.

TAB. 1: Silniční daň pro benzínová a naftová vozidla ve Velké Británii

Úroveň emisí v g CO ₂ /km	Roční daň v £	Úroveň emisí v g CO ₂ /km	Roční daň v £	Úroveň emisí v g CO ₂ /km	Roční daň v £
Do 100	0	141-150	145	186-200	265
101-110	20	151-165	180	201-225	290
111-120	30	166-175	205	226-255	490
121-130	110	176-185	225	Přes 255	505
131-140	130				

Zdroj: vlastní zpracování dle GOV.UK (2015)

Z tabulky je patrné, že v rámci této daně existuje pomyslný zlomový bod v případě vozů s relativně nízkými emisemi a jeden zlomový bod pro vozy s vyššími emisemi. V prvním případě se jedná o hodnotu 120g CO₂/km, kdy se velikost daně téměř zčtyřnásobí oproti hodnotám nižším. V případě vysokých emisí je tento bod na 226 g CO₂/km. Jak je uvedeno v popisu tabulky, tak tyto daně platí pouze majitelé vozů s konvenčními benzínovými a naftovými motory.

Nicméně v dnešní době lze pořídit také nové koncepce pohonu, které se označují jako alternativní a v případě ekologického zdanění automobilů se státy snaží pořízení těchto vozů jistým způsobem zvýhodnit. Ve Velké Británii mají pak jiné hodnoty daně pro příslušné vypouštěné emise, pokud se jedná o vůz s alternativním pohonem.

TAB. 2: Silniční daň pro vozidla s alternativními pohony ve Velké Británii

Úroveň emisí v g CO ₂ /km	Roční daň v £	Úroveň emisí v g CO ₂ /km	Roční daň v £	Úroveň emisí v g CO ₂ /km	Roční daň v £
Do 100	0	141-150	135	186-200	255
101-110	10	151-165	170	201-225	280
111-120	20	166-175	195	226-255	480
121-130	100	176-185	215	Přes 255	495
131-140	120				

Zdroj: vlastní zpracování dle GOV.UK (2015)

Z letmého pohledu je zřejmé, že všechny hodnoty daně (pochopitelně ne pro nejšetrnější vozy, kde zůstává nulová) se snížily o £10. Nicméně takové opatření se zdá být diskriminační (pokud lze auta diskriminovat), protože otázkou zůstává, zda je správné uvalit rozdílnou daň na automobily, které dosáhnou rozdílnou technologií stejné hodnoty emisí. Je zde tedy evidentní podpora alternativních pohonů. Avšak tato podpora je pouze symbolická, protože vzhledem k pořizovací ceně nových automobilů a ostatním provozním nákladům se jedná jen o zlomek finančních prostředků. V případě nákupu nového vozu se tak nejedná o motivaci pro kupující, protože daňová úspora není značná a často by výběr relativně šetrnějšího vozu byl neefektivní.

Takováto daň ovšem dostává motivační funkci v momentě pořizování ojetého vozu. Většinou se lidé uchylují k nákupu použitého vozidla z důvodu menšího objemu disponibilních prostředků, a tak výše daňových nákladů má významnější roli, nehledě na to, že v případě ojetého vozidla se poměrná část těchto daňových nákladů vzhledem k celkovým nákladům na provoz vozidla zvětšuje.

Navíc ve Velké Británii současně funguje také dotace na některé vozy využívající alternativní pohony. Například na elektrická vozidla může být dotace až £ 5 000. (Next

greencar, 2015) Navíc podpora je definována jako pro plug-in vozidla, což znamená také pro plug-in hybridní vozidla za splnění určitých podmínek. Je to ovšem zvýhodnění, které je spojeno s koncepcí pohonu, nikoliv s vyšší emisí.

3. Daňová podpora ve Finsku

Ve Finsku je v oblasti ekologického zdanění dopravních prostředků využit druhý přístup, který na základě emisí oxidu uhličitého upravuje přímo cenu vozidla. To znamená, že míru šetrnosti vozu pocítí zákazník již při samotném nákupu, kdy tato míra přímo ovlivní pořizovací cenu. Tuto daň musí kupující zaplatit, pokud chce užívat vůz na silnicích ve Finsku a v podstatě má tedy charakter registrační daně.

Tuto daň upravuje zákon s názvem „Autoverolaki“ z roku 1994, který byl naposledy aktualizován 10. 12. 2015. Tento zákon vymezuje všechny důležité aspekty zdanění včetně předmětu daně i komplikované úpravy sazby daně. Důležité je zmínit, že povinnost zaplatit daň má jak člověk, který je uveden v rejstříku jako vlastník nově registrovaného vozidla, tak držitel (uživatel) vozidla v případě, že pořizuje vůz na splátky.

Samotná sazba, v tomto případě spíše řada sazeb, je upravena v šestém paragrafu, nicméně určující jsou tabulky v příloze, které zahrnují konkrétní hodnoty jednotlivých daňových sazeb. Tabulka, týkající se osobních aut, má 360 řádků z toho důvodu, že každý gram oxidu uhličitého navíc v hodnotě produkovaných emisí většinou znamená zvýšení sazby daně. Sazba se pohybuje od pěti do padesáti procent a závisí přímo na emisích vozidla.

Otázkou zůstává, do jaké míry dokáže toto zdanění motivovat ke koupi šetrnějšího vozu. Srovnatelná, tedy konkurující si vozidla, se mohou lišit v oblasti emisí o 20 až 30 g CO₂ na ujetý kilometr. To znamená, že podle výše emisí se může změnit daňová sazba přibližně o 3,5 až 5,5 procentního bodu. V případě vozů se stejnou koncepcí a srovnatelnou cenou může být ve výběru vozidla rozhodujícím faktorem právě nižší sazba daně, která je logicky doprovázena také nižšími provozními náklady z důvodu nižší spotřeby paliva.

Problém může nastat v případě, že se kupující rozhoduje mezi konkurenčními vozy, z nichž jeden využívá hybridní pohon. Hybridní vůz bude dražší z důvodu komplikovanější technologie například o deset procent, avšak daň ho zlevní například pouze o pět až šest procent. To logicky znamená, že na první pohled nákup hybridního vozu výhodnější nebude, avšak bude záležet na tom, jak bude uživatel využívat vůz a pomocí nižší spotřeby tak bude schopen dosáhnout dalších úspor. V tom o případě tedy přímo nesrovná pořizovací ceny obou koncepcí, nicméně tyto ceny značně přiblíží, a tak šetrnější hybridní vůz bude výhodnější pro více kupujících, než kdyby tato motivační daň zavedena nebyla.

4. Česká republika a jiné země

V České republice neexistuje žádná environmentální daň, která by zohledňovala výši emisí oxidu uhličitého. Pouze v oblasti silniční daně, kterou platí podnikatelé, jsou zvýhodněna vozidla využívající jeden z alternativních pohonů, ta jsou od této daně osvobozena. Tímto veškerá motivační podpora pro kupující končí, což má za následek, že se s vozy používající alternativní pohon lze setkat pouze jako s firemními vozy v rámci podnikových flotil, které mají komunikovat jistou ohleduplnost k životnímu prostředí.

Vzhledem k tomu, jak vysoká (respektive nízká) je silniční daň, je pochopitelné, že jako motivační faktor ke koupi výše uvedené osvobození nefunguje. V roce 2015 se ale objevují již tendence k tomu, že vláda bude podporovat vozidla na alternativní pohony jistou formou daňových pobídek, jak je uvedeno v Národním akčním plánu čisté mobility. Vláda chce v dalších letech zavést systém bonus-malus, ve kterém jsou šetrnější vozy zvýhodněny a naopak méně šetrné platí vyšší daně (nebo poplatky). (tamtéž) Obdobný systém používá také Francie, nebo například Rakousko. Tento systém by měl pomoci stimulovat poptávku nejen po elektromobilech, ale také po vozidlech na stlačený zemní plyn (CNG). (tamtéž) „Znevýhodnění vozidel s vyššími emisemi vyrovnává zvýhodnění vozidel s nižšími emisemi.“ (Národní akční plán čisté mobility, 2015, str. 135).

V souvislosti s tímto nápadem je důležité zmínit také zkušenosti z jiných zemí, kde podobný systém funguje. Například v Irsku je stanovena registrační daň, která zohledňuje výši emisí vozu a výsledky této vládní politiky se zabýval článek Fiona Rogana (2011). On se svými kolegy došel k závěrům, že podobná politika skutečně snížila výši průměrných emisí vozového parku v Irsku, ovšem za cenu ztráty, byť se předpokládalo, že toto opatření bude rozpočtově neutrální.

Podobný problém nastal ve Francii, kde dle poznatků Xaviera D'Haultfœuillea (2013) byl opět bod přechodu mezi vozy, které přináší peníze do systému a vozy, které stát dotuje, nastaven příliš vysoko. Opět tedy tento systém poskytl stimulaci a Francouzi kupovali šetrnější vozy, avšak ve větší míře, než vláda předpokládala.

5. Závěr

V Evropské unii lze najít řadu systémů, které se snaží stimulovat kupující na základě úpravy ceny pořízení či provozu vozu v souvislosti s jeho šetrností. Nicméně právě tato rozdílnost uplatňovaných metod dává pochybnosti, do jaké míry jsou tyto přístupy efektivní. Lze se setkat s dotacemi, daňovými úlevami, registračními poplatky nebo silniční daně upravené dle šetrnosti vozů.

Problémem zůstává fakt, že v případě že tato daňová podpora je účinná, má negativní dopady na příjmovou stránku rozpočtu. Pak většinou opět převáží fiskální funkce daní a

tyto programy daňových podpor jsou rušeny. Z dosavadních zkušeností lze vyvodit závěr, že daňová podpora ekologické dopravy je pouze fikcí, která má zakrýt další nárůst daňové zátěže poplatníků.

Použitá literatura:

Evropská komise, (2007). *NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 715/2007*. Retrieved December 15, 2015 from <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:32007R0715&from=CS>

GOV.UK (2015). *Vehicle tax rate tables*. Retrieved December 15, 2015 from <https://www.gov.uk/vehicle-tax-rate-tables/overview>

Tesařová, Z. (2012). *Zdaňování vozidel v České republice a některých zemích Evropské unie*, Retrieved from <http://www.danarionline.cz/archiv/dokument/doc-d37504v47401-zdanovani-vozidel-v-ceske-republice-a-nekterych-zemich-evropske/>

Autoverolaki. (2015). Retrieved December 16, 2015 from <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1994/19941482>

Next greencar. (2015). *Electric-cars*. Retrieved December 16, 2015 from <http://www.nextgreencar.com/electric-cars/buying-guide/tax/>

Národní akční plán čisté mobility. (2015). Retrieved December 12, 2015 from <http://www.mpo.cz/dokument167456.html>

Rogan, F., Dennehy, E., Daly, H., Howley, M., Gallachóir, B. P. Ó. (2011). Impacts of an emission based private car taxation policy – First year ex-post analysis. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, Volume 45, Issue 7, August 2011. Retrieved from <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S096585641100053X>

D'Haultfœuille, X., Givord, P. & Boutin, X. (2013). The environmental effect of green taxation: The case of the french bonus/malus. *The Economic Journal*, 124 (August), F444–F480. doi: 10.1111/eco.j.12089. Retrieved December 16, 2015 from <http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/ecoj.12089/pdf>

Zákon č. 16/1993 Sb. o dani silniční. Retrieved from <https://portal.gov.cz/app/zakony/zakonPar.jsp?idBiblio=40588&nr=16~2F1993&rpp=15#local-content>