



Kontrolní závěr z kontrolní akce

18/22

Podpora environmentální politiky v oblasti příjmů veřejných rozpočtů

Kontrolní akce byla zařazena do plánu kontrolní činnosti Nejvyššího kontrolního úřadu (dále také „NKÚ“) na rok 2018 pod číslem 18/22. Kontrolní akci řídil a kontrolní závěr (dále také „KZ“) vypracoval člen NKÚ JUDr. Ing. Jiří Kalivoda.

Cílem kontroly NKÚ bylo prověřit, zda je podpora v oblasti daní, poplatků, mýtného, cel a dalších příjmů veřejných rozpočtů nastavena tak, aby účinně přispívala zejména k naplnění cílů klimaticko-energetické politiky při zachování dlouhodobé udržitelnosti veřejných příjmů.

Kontrolované osoby:

Ministerstvo financí, Praha (dále také „MF“);
Ministerstvo dopravy, Praha (dále také „MD“);
Ministerstvo životního prostředí (dále také „MŽP“).

Kontrola byla u kontrolovaných osob prováděna v období od 4. 10. 2018 do 20. 6. 2019.

Kontrolováno bylo období let 2015–2018 a v případě věcných souvislostí i období předcházející a navazující.

Kontrola byla prováděna jako kontrola koordinovaná dle smlouvy o spolupráci mezi Nejvyšším kontrolním úřadem České republiky a Nejvyšším kontrolním úřadem Slovenské republiky. Výsledky budou zapracovány do společné zprávy.

Kolegium NKÚ na svém XV. jednání, které se konalo dne 14. října 2019,

schválilo usnesením č. 11/XV/2019

kontrolní závěr v tomto znění:

Klíčová fakta

3 832 mil. Kč	95 g CO₂/km	10 %
nekompenzované náklady na životní prostředí z dopravy v mýtném v letech 2015–2018	cíl EU od roku 2020 pro průměrné emise CO ₂ nového vozového parku	cíl EU do roku 2020 pro tržní podíl pohonných hmot z obnovitelných zdrojů

70 %

Nejhůře hodnocenou oblastí ČR v rámci posouzení plnění Cílů udržitelného rozvoje (SDGs) jsou klimatická opatření. Dle OECD je v ČR uhlíková cenová mezera¹ ve výši 70 %.

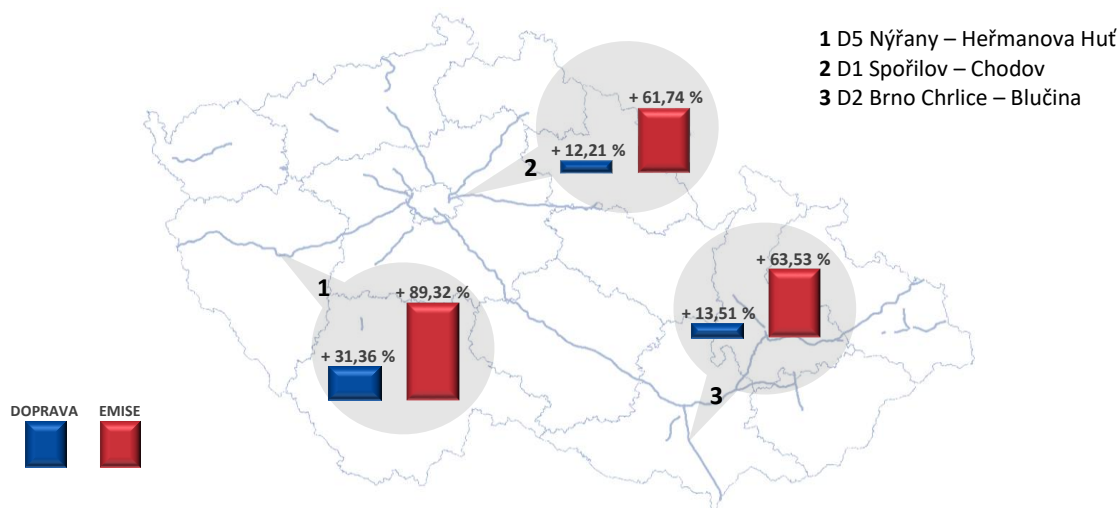
+ 26 %

V ČR mezi roky 2011 a 2018 vzrostl počet vozidel individuální automobilové dopravy o více než 25 % a emise CO₂ vzrostly o více než 26 %.

127 g CO₂/km

Průměrné emise CO₂ nových registrovaných osobních automobilů mají od roku 2016 stoupající tendenci a ve významné míře nespĺňují cíle EU pro rok 2020. V roce 2018 dosáhly výše 127 g CO₂/km.

Nárůst emisí a intenzity dopravy ČR mezi roky 2010 a 2016²



¹ Uhlíková cenová mezera udává rozdíl mezi referenční hodnotou (30 eur/t CO₂) a skutečnou efektivní sazbou uhlíkové daně a určuje schopnost této daně pokrýt náklady na odstranění následků znečištění CO₂. Zdroj: *Effective Carbon Rates 2018 – Pricing Carbon Emissions Through Taxes and Emissions Trading*, OECD.

² Zdroj: <http://scitani2016.rsd.cz/pages/informations/default.aspx>,
<http://scitani2010.rsd.cz/pages/informations/default.aspx>.

I. Shrnutí a vyhodnocení

Státy OSN a EU, které se zavázaly k ochraně klimatu, mohou volit různé způsoby a nástroje k prosazování cílů, mimo jiné i opatření v oblasti daní a další finanční nástroje. Zásadním prostředkem je snižování emisí skleníkových plynů. ČR je zemí s vysokými emisemi skleníkových plynů, což se negativně promítá do celkového hodnocení rozvoje ČR a nákladů na životní prostředí a zdraví (dále také „externí náklady“). Jen z dopravy se odhadují externí náklady pro rok 2011 na výši cca 5,5 mld. Kč³. Závazné cíle pro jednotlivé státy EU jsou definovány právními předpisy EU. Vláda ČR přijala řadu strategických materiálů a opatření, které měly přispět k plnění cílů v oblasti klimatu. Mezi daňová opatření se zahrnují např. úpravy sazeb daní v závislosti na emisích či spotřebě pohonných hmot (dále také „PHM“), osvobození od daně, zavádění bonusů a malusů. Smyslem daňových opatření je vytvoření motivace široké veřejnosti ke snižování spotřeby energie a přechodu na ekologicky čistší zdroje energie.

Cílem kontroly bylo prověřit, zda je podpora⁴ v ČR nastavena tak, aby účinně přispívala k naplnění cílů ve vybraných oblastech klimaticko-energetické politiky (dále také „KEP“) při zachování dlouhodobé udržitelnosti veřejných příjmů. Vybranými oblastmi bylo snižování emisí a zvyšování podílu obnovitelných zdrojů energie (dále také „OZE“) v sektoru dopravy a v domácnostech.

NKÚ na základě analýzy právních předpisů, analýzy vývoje vybraných ukazatelů a jejich porovnáním s většinou států EU vyhodnotil, že kontrolovaná ministerstva nepřipravila účinná a účelná daňová opatření významně podporující naplňování cílů KEP.

NKÚ zjistil, že motivace široké veřejnosti ke snižování spotřeby energie a přechodu na ekologicky čistší zdroje energie v oblasti daní je nízká. Dopadem je zaostávání sektoru automobilové dopravy v jeho ekologizaci za většinou států EU a závislost plnění cílů EU na biopalivech první generace⁵ se všemi svými negativy, např. nárůstem zemědělské plochy určené k pěstování plodin pro výrobu biopaliv na úkor plodin určených pro výrobu potravin. S růstem spotřeby konvenčních paliv poroste i poptávka po biopalivech.

NKÚ zjistil, že zatímco ve většině států EU jsou finanční opatření v podstatné výši aktivně prosazována, v ČR je kontrolovaná ministerstva v sektoru dopravy teprve zkoumají. NKÚ konstatuje, že v sektoru dopravy MD, MŽP a MF nenaplnily svou funkci spočívající v péči o náležitou právní úpravu v oblasti daní a poplatků, neboť nenavrhly novelizaci platných právních předpisů, přestože proto nastaly důvody.

³ Zdroj: *Národní akční plán čisté mobility* (dále také „NAP CM“) – přijatý usnesením vlády ČR ze dne 20. listopadu 2015 č. 941.

⁴ Není-li v tomto kontrolním závěru uvedeno jinak, podporou se rozumí daň, poplatek, clo, mýtné a jiná platba vybíraná na základě zákona ve prospěch veřejných příjmů.

⁵ Kapalné nebo plynné palivo, jako je např. bioetanol, vyrobený z obilí, cukrové řepy, cukrové třtiny, kukuřice, škrubu, rostlinných odpadů kvašením a rafinací, dále metylester řepkového oleje (MEŘO, RME), vyrobený z vylisované řepky olejné esterifikací, resp. jeho modifikace etylester řepkového oleje (EEŘO), a také metylester mastných kyselin (FAME), vyrobený z vylisovaných olejnatých rostlin (palmový olej, slunečnicový olej aj.) či biobutanol vyrobený katalytickou konverzí bioetanolu.

A. Opatření v sektoru dopravy nepříspějí k její ekologizaci ve významné míře

1. Strategická daňová opatření v ČR oproti státům EU nevedou k ekologizaci dopravy

Kontrolovaná ministerstva jsou odpovědná za nastavení systému zdanění pořízení a provozování vozidel, zdanění PHM a zdanění užívání pozemních komunikací. NKÚ zjistil, že ve státech EU, kde byla zavedena silná daňová a fiskální opatření, je podíl nově registrovaných vozidel s podporovaným pohonem významně vyšší než v ČR, např. ve Slovenské republice a v Rakousku. Právní předpisy ČR promítají ekologická hlediska vozidel do sazeb daní významně méně. V důsledku toho ČR nezískává prostředky na financování podporovaných ekologicky šetrných vozidel a musí je získávat z jiných zdrojů, např. z emisních povolenek. Dosud jsou v ČR podporováni k nákupu elektrovozidel podnikatelé⁶ a veřejný sektor⁷. V některých státech EU je vedle elektromobilů podporován také nákup vozidel s konvenčním pohonem s požadovanými nízkými emisemi i u nepodnikatelů⁸. **Ve státech EU jsou silniční daň, resp. její obdoba, nebo jednorázově placený registrační poplatek (daň) nejvýznamnějšími nástroji pro prosazování ekologizace dopravy; v ČR však mají úlohu zanedbatelnou** (blíže bod IV.A.1 tohoto KZ).

2. Ministerstvem financí nastavená opatření nejsou účinná

Alternativní paliva⁹ jsou v ČR zvýhodněna nižší sazbou spotřební daně (dále také „SPD“) oproti konvenčním palivům (tj. benzín a nafta). Nejvyšší podporu na SPD měly zkapalněný ropný plyn (dále také „LPG“) a stlačený zemní plyn (dále také „CNG“) ve výši cca 2,8 mld. Kč v roce 2018, avšak tato alternativní paliva měla i nadále jen malé zastoupení na celkové spotřebě paliv (3,15 %) a jejich spotřeba roste pomalu. Celkovou spotřebu elektřiny spotřebované v elektromobilech a její daňovou podporu nelze vyčíslit. **Počet vozidel na pohony CNG, LPG a elektřinu roste pomaleji, než je dynamika nákupu nových i ojetých vozidel na konvenční pohony.**

Na základě zjištěných skutečností NKÚ konstatuje, že slevy na SPD mají jen omezený efekt ve smyslu plnění cílů KEP. Při současném nastavení daňového systému a platných podmínek nelze očekávat významný nárůst spotřeby alternativních paliv v takové míře, aby mohla ovlivnit celkové emise v dopravě (blíže bod IV.A 2.1 tohoto KZ).

Do zákona o dani silniční¹⁰, který se vztahuje zejména na podnikatele, MF promítlo ekologické parametry vozidel v podobě osvobození od daně pro vozidla s alternativními pohony¹¹. Nepřímý vztah ke snížení emisí má snížení nebo zvýšení sazby silniční daně na základě stáří vozidla. Toto snížení se až do roku 2008 poskytovalo na základě splnění dosažení příslušné

⁶ Tj. ten, kdo samostatně vykonává na vlastní účet a odpovědnost výdělečnou činnost živnostenským nebo obdobným způsobem se záměrem činit tak soustavně za účelem dosažení zisku.

⁷ Např. stát, obce, kraje a jimi zřízené právnické osoby.

⁸ Fyzické osoby, nevykonávají podnikatelskou činnost.

⁹ Paliva nebo zdroje energie, které slouží alespoň zčásti jako náhrada zdrojů fosilní ropy v dodávkách energie pro dopravu a které mají potenciál přispět k její dekarbonizaci a zvýšit environmentální výkonnost odvětví dopravy. Např. elektřina, vodík, biopaliva, syntetická a parafínová paliva, zemní plyn, zkapalněný ropný plyn.

¹⁰ Zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční.

¹¹ Dle ustanovení § 3 písm. f) zákona č. 16/1993 Sb., o dani silniční, jsou od daně osvobozena „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 nebo stlačený zemní plyn, nebo
4. jsou vybavena motorem určeným jeho výrobcem ke spalování automobilového benzínu a ethanolu 85.“

emisní normy, to znamená, že více promítalo emise do sazeb daně než v současnosti. Ve státech EU je tato daň založena obvykle na emisích nebo emisních třídách.

NKÚ zjistil, že **efektivnost těchto daňových opatření v objemu cca 2 mld. Kč ročně je diskutabilní, protože nelze kvantifikovat jejich skutečný přínos na obnovu vozového parku a na snižování emisí.** Zvýšená daň pro vozidla registrovaná do 31. prosince 1989 je již zcela neúčinná, protože se vztahuje na vozidla starší 30 let, přičemž původní záměr byl, aby se vztahovala na vozidla starší 11 let. Účinnost opatření zejména u osobních automobilů je snižována nízkou výší sazeb daně silniční, které nezohlednily celkový hospodářský vývoj ČR za období od roku 1993 do roku 2019 (blíže bod IV.A.2.2 tohoto KZ).

NKÚ zjistil, že na rozdíl od ČR řada států EU podporuje ekologizaci sektoru dopravy i prostřednictvím dalších daní, zejména daně z příjmů právnických i fyzických osob. Zejména zvýhodňují odčitatelnost nákladů na pořízení elektromobilu od základu daně z příjmu a zvýhodňují poskytování těchto vozidel pro soukromé účely jako benefitu zaměstnavatele svým zaměstnancům (blíže body IV.A.2.3 a 2.4 tohoto KZ).

MF v souladu s právními předpisy do rozpočtové strategie cíle KEP nepromítlo se zdůvodněním, že dosavadní výsledky ekologizace dopravy v ČR a přijatá opatření významně udržitelnost příjmů neohrožují, přičemž NKÚ s tímto přístupem MF souhlasí.

3. Ministerstvo dopravy vhodně neuplatnilo principy EU směřující k ekologizaci dopravy

Ceny elektromobilů jsou vyšší v řádu stovek tisíc korun oproti cenám vozidel s konvenčním pohonem. MD pro elektromobily zavedlo jednorázovou slevu z registračního poplatku ve výši 800 Kč¹², a dále navrhlo každoroční slevu z časového poplatku až 1 500 Kč za užívání pozemních komunikací¹³. NKÚ tato opatření k podpoře elektromobilů nepovažuje za efektivní, protože nemohou významně zvýšit motivaci k pořízení těchto vozidel. NKÚ zjistil, že na rozdíl od ČR řada států EU uplatňuje registrační poplatek nebo daň zohledňující emise vozidel, objem motoru, nebo výkon vozidla. Např. Slovenská republika uplatňuje v závislosti na výkonu motoru registrační poplatek až 3 900 € (blíže bod IV.A.3.1 tohoto KZ).

Za užívání pozemních komunikací vozidly nad 3,5 tuny se v ČR platí mýtné. Od roku 2006 právní úprava EU¹⁴ uplatňuje princip „uživatel platí“ a princip „znečišťovatel platí“ a jako samostatnou složku mýtných sazeb umožňuje zohlednit náklady v důsledku znečištění ovzduší a hluku z provozu (tzv. externí náklady) do sazeb mýtného. NKÚ zjistil, že **v ČR je oproti okolním státům EU průměrná výše zaplaceného mýtného nízká.** Např. Slovenská republika inkasuje o cca 33 % vyšší mýtné na jeden zpoplatněný kilometr než ČR. Příčinou je:

- nepromítnutí tzv. externích nákladů do právních předpisů ČR. NKÚ kvantifikoval potenciální ztrátu na mýtném v ČR v letech 2015–2018 v celkové výši cca 3 833 mil. Kč;
- stagnace nákladů na zpoplatněné pozemní komunikace a zároveň rostoucí dopravní výkony. Investiční výdaje jsou hlavní složkou ovlivňující přípustnou výši sazeb mýtného.

¹² Dle zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích.

¹³ Dle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

¹⁴ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/38/ES ze dne 17. května 2006, kterou se mění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly.

Zvýhodnění vozidel v neekologičtějších emisních třídách, které dopadá na 60 % mýtných transakcí, je v ČR oproti okolním státům vysoké a nenaplnuje princip „uživatel platí“ (blíže bod IV.A.3.2 tohoto KZ).

4. Ministerstvo životního prostředí postupuje při podpoře ekologizace dopravy nekoncepčně

V roce 2009 byl s cílem omezit dovoz či pře prodej starých vozidel a s tím zároveň omladit vozový park v ČR zaveden výběr poplatku na podporu sběru, zpracování, využití a odstranění vybraných autovraků (dále také „recyklační poplatek“¹⁵, který se platí při první registraci nebo přeregistraci vozidla. NKÚ zjistil, že v době zavedení a bezprostředně navazujícím roce (tj. v letech 2009 a 2010) byl recyklační poplatek účelným nástrojem, avšak s ohledem na jeho nastavení došlo k jeho zastarávání a postupné ztrátě účelnosti. **V kontrolovaném období 2015–2018 byla účelnost recyklačního poplatku již zanedbatelná** (blíže bod IV.A.4.1 tohoto KZ).

Opatření S29 *Národního akčního plánu čisté mobility* v gesci MŽP zahrnuje podporu ve formě státního příspěvku na obnovu vozového parku, který bude financován např. recyklačním poplatkem. NKÚ zjistil, že podmínky pro vyplácení tohoto příspěvku významně zastaraly a vztahují se na vozidla s neaktuální emisní normou EURO 4. V několika státech EU je obdobný nástroj podpory využíván v kombinaci s daňovými opatřeními k podpoře nákupu ekologičtějších vozidel s nízkými a velmi nízkými emisemi. MŽP však navrhlo jeho zrušení, přestože systém podpory ekologizace dopravy je předmětem vládou uloženého opatření a probíhajících analýz. **V ČR dosud nebyly aplikovány nízkoemisní zóny** (blíže bod IV.A.4.2 a 4.3 tohoto KZ).

B. Opatření v sektoru domácností přispívají k podpoře ekologických paliv pouze omezeně

V sektoru domácností MF realizovalo některá daňová opatření na ekologizaci vytápění, avšak stále existuje prostor pro větší daňovou podporu ekologických paliv (elektřiny a plynu) a na druhé straně pro uplatnění principu „znečišťovatel platí“ při spalování uhlí. Pro spotřebitele je stále neekonomičtější variantou vytápění uhlím. Dotace poskytované na pořízení ekologicky šetrného topidla pouze snižují ekonomickou výhodnost uhlí. ČR se však v oblasti daňové podpory ekologických paliv od států EU zásadně neodlišuje (blíže bod IV.B tohoto KZ) a MF možnosti zdanění emisí dále zkoumá. NKÚ nezjistil v činnosti MF v této oblasti nedostatky (blíže bod IV.B tohoto KZ).

NKÚ za účelem plnění cílů ekologizace dopravy a vytápění doporučuje více promítnout princip „znečišťovatel platí“ v systému daní a dalších poplatků, tzn. definovat podmínky pro uplatnění sazeb daní a poplatků v závislosti na plnění cílů KEP.

¹⁵ Zákon č. 297/2009 Sb., kterým se mění zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 56/2001 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb.

II. Informace o kontrolované oblasti

1. Cíle OSN v oblasti udržitelného rozvoje

V rámci summitu OSN dne 25. září 2015 byly dokumentem *Přeměna našeho světa: Agenda pro udržitelný rozvoj 2030*¹⁶ schváleny mimo jiné i cíle udržitelného rozvoje. Jedním z cílů je i boj se změnou klimatu a zvládnání jejích dopadů.

2. Cíle ČR v oblasti klimaticko-energetické politiky

Vláda ČR svými usneseními¹⁷ uložila jednotlivým ministerstvům k realizaci nebo spolurealizaci opatření na podporu naplňování cílů vlády ČR a cílů EU (strategie *Evropa 2020*) v oblasti KEP.

Základním právním předpisem pro naplňování společných cílů KEP do roku 2020 v rámci EU je směrnice 2009/28/ES¹⁸, která stanovuje společný rámec pro podporu energie z obnovitelných zdrojů. Tato směrnice stanovuje v čl. 3 odst. 1 podíl energie z obnovitelných zdrojů na hrubé konečné spotřebě energie v EU ve výši 20 %. Vzhledem k odlišným možnostem skladby zdrojů energie se celkový cíl dále rozděluje jednotlivým státům, pro ČR v roce 2020 je stanoven národní cíl 13 %¹⁹. Dále směrnice stanovuje v článku 3 odst. 4 podíl energie z obnovitelných zdrojů v dopravě ve výši 10 %, který se stanovuje všem státům na stejné úrovni. Aby se usnadnilo splnění cílů stanovených v tomto článku, každý členský stát prosazuje a podporuje energetickou účinnost a úspory energie.

V roce 2018 stanovila EU navazující cíle KEP do roku 2030 směrnicí (EU) 2018/2001²⁰, kde je dle čl. 3 a 25 zvýšen společný cíl na úrovni EU pro podíl energie z obnovitelných zdrojů na hrubé konečné spotřebě energie na 32 % a podíl energie z obnovitelných zdrojů v dopravě na 14 %. Tato směrnice předpokládá průběžné přezkoumání těchto cílů s možností zvýšit podíl obnovitelných zdrojů.

Na zasedání Evropské rady ve dnech 23. a 24. října 2014 byl stanoven závazný cíl ke snížení emisí skleníkových plynů na území EU alespoň o 40 % do roku 2030 oproti roku 1990.

¹⁵ Viz <https://dashboards.sdgindex.org/#/CZE>.

¹⁷ Usnesení vlády ČR:

- ze dne 20. listopadu 2015 č. 941, *Národní akční plán čisté mobility*;
- ze dne 11. dubna 2018 č. 225, *o Memorandu o dlouhodobé spolupráci v oblasti rozvoje vozidel na zemní plyn pro období do roku 2025*;
- ze dne 25. září 2017 č. 686, *o Memorandu o budoucnosti automobilového průmyslu v České republice a Akčním plánu o budoucnosti automobilového průmyslu v České republice Český automobilový průmysl 2025*;
- ze dne 2. prosince 2015 č. 978, *o Národním programu snižování emisí*;
- ze dne 23. listopadu 2016 č. 1026, *k aktualizaci Státní politiky životního prostředí České republiky 2012–2020*;
- ze dne 17. října 2018 č. 670, *k Implementaci Agendy 2030 pro udržitelný rozvoj (Cílů udržitelného rozvoje OSN) v České republice*;
- ze dne 17. října 2018 č. 669, *Implementační plán Strategického rámce Česká republika 2030*;
- ze dne 25. ledna 2016 č. 47, *o Národním akčním plánu České republiky pro energii z obnovitelných zdrojů*.

¹⁸ Směrnice evropského parlamentu a rady 2009/28/ES ze dne 23. dubna 2009 o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů a o změně a následném zrušení směrnic 2001/77/ES a 2003/30/ES.

¹⁹ Směrnice evropského parlamentu a rady 2009/28/ES ze dne 23. dubna 2009 o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů a o změně a následném zrušení směrnic 2001/77/ES a 2003/30/ES.

²⁰ Směrnice evropského parlamentu a rady (EU) 2018/2001 ze dne 11. prosince 2018 o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů.

V odvětvích, na něž se nevztahuje systém EU pro obchodování s emisemi (dále také „EU ETS“), je cílem do roku 2030 snížení o 30 % oproti roku 2005.²¹

S účinností od roku 2020 je nařízením ES č.443/2009²² v čl. 1 stanoven cíl pro průměrné emise nového vozového parku osobních vozidel, který činí 95 g CO₂/km. Jak vyplývá z legislativního usnesení Evropského parlamentu ze dne 27. března 2019 o návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla (COM(2017) 676 – C8-0395/2017 – 2017/0293(COD))²³, průměrné emise CO₂ z nových osobních automobilů registrovaných v EU budou muset být nižší, a to o 15 % v roce 2025 a o 37,5 % v roce 2030, oproti emisním limitům platným v roce 2021.

Dle směrnice 2006/38/ES²⁴ je významným nástrojem pro podporu udržitelné dopravy v EU spravedlivý systém vybírání poplatků za užívání pozemních komunikací fungující na zásadě „uživatel platí“ a zásadě „znečišťovatel platí“.

Opatření lze rozdělit na opatření finanční, právní, podpůrná a ostatní. Za finanční opatření, mezi něž patří daňová podpora a přímá dotační podpora, jsou zodpovědná příslušná ministerstva – viz obr. č. 1:

Obrázek č. 1 – Finanční podpora KEP dle ministerstev ve vybraných sektorech



Zdroj: vypracoval NKÚ.

²¹ Zdroj: <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-169-2014-INIT/cs/pdf>.

²² Nařízení evropského parlamentu a rady (ES) č. 443/2009 ze dne 23. dubna 2009, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily v rámci integrovaného přístupu Společenství ke snižování emisí CO₂ z lehkých užitkových vozidel.

²³ Zdroj: http://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2019-0304_CS.html#title1.

²⁴ Směrnice evropského parlamentu a rady 2006/38/ES ze dne 17. května 2006, kterou se mění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly.

III. Rozsah kontroly

Hlavní auditní otázka:

Je podpora v ČR nastavena tak, aby účinně přispívala k naplnění cílů ve vybraných oblastech klimaticko-energetické politiky při zachování dlouhodobé udržitelnosti veřejných příjmů?

NKÚ kontrolou prověřoval, zda:

- a) MF, MŽP a MD připravily podporu v oblasti daní, poplatků, cel, mýtného aj. plateb tak, aby účinně podpora přispívala k naplnění cílů KEP, a ministerstva tak naplnily své povinnosti věcně odpovědných orgánů²⁵;
- b) MF připravilo podporu KEP tak, aby byla zajištěna dlouhodobá udržitelnost veřejných příjmů, a zda MF promítlo cíle a opatření v KEP do příslušných strategických materiálů v souladu se zákonem o rozpočtové odpovědnosti²⁶.

Podporou se rozumí finanční úleva pro požadované jednání nebo naopak finanční znevýhodnění nežádoucího jednání.

Účinností podpory se rozumí naplnění cílů klimaticko-energetické politiky.

Udržitelností příjmů se rozumí strategické plánování daňové politiky zajišťující ve střednědobém horizontu adekvátní příjem z daní.

NKÚ posuzoval připravenost ČR na dlouhodobé prosazování KEP, plnění opatření vycházejících z cílů KEP a s tím související nastavení jednotlivých daní a poplatků. Za tímto účelem NKÚ prověřil dílčí systémová opatření k prosazování KEP ve smyslu strategie *Evropa 2020* a *Evropa 2030*, a to zejména opatření v oblastech:

- snižování emisí v dopravě a domácnostech,
- zvyšování podílu obnovitelných zdrojů energie.

Kontrola nebyla podrobena celková klimaticko-energetická politika ČR.

NKÚ v rámci kontroly provedl dotazníkové šetření prostřednictvím nejvyšších kontrolních institucí (dále také „SAI“) jednotlivých států EU (celkem 27 států), přičemž odpovědělo 12 SAI EU²⁷.

NKÚ pro kontrolu využil dokladové analýzy, mezinárodní porovnání, analýzy právní úpravy či ekonomické analýzy.

Kontrola byla zaměřena na ověření systémových opatření směřujících k podpoře plnění KEP v ČR oblasti daní, poplatků a mýtného, a proto nebyl celkový kontrolovaný a kontrolovatelný objem kvantifikován. V případě silniční daně byla kontrola podrobena uplatněná snížení daně a osvobození od daně v kontrolovaném období 2015–2018 v celkové výši cca 5,6 mld. Kč. V případě poplatku na podporu sběru, zpracování, využití a odstranění autovraků bylo podrobena kontrola celkem cca 991 mil. Kč za kontrolované období 2015–2018.

Pozn.: Právní předpisy uvedené v tomto kontrolním závěru jsou aplikovány ve znění účinném pro kontrolované období.

²⁵ Ustanovení § 22 a § 24 zákona č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České republiky.

²⁶ Zákon č. 23/2017 Sb., o pravidlech rozpočtové odpovědnosti.

²⁷ Řecko, Dánsko, Finsko, Bulharsko, Německo, Estonsko, Slovensko, Lotyšsko, Rakousko, Nizozemsko, Lucembursko a Belgie.

IV. Podrobné skutečnosti zjištěné kontrolou

A. Snižování emisí a zvyšování podílu obnovitelných zdrojů v dopravě

1. Strategická opatření a celková fiskální podpora klimaticko-energetické politiky

Kontrolovaná ministerstva jsou gesčními orgány pro plnění vybraných úkolů (opatření) v rámci strategických materiálů ČR. Nová opatření na podporu KEP jsou ministerstvům ukládána usneseními vlády ČR. NKÚ zjistil, že v době jeho kontroly nejméně pět finančních opatření nebylo splněno, a to:

- opatření S14 (úprava režimů a sazeb silniční daně pro vozidla na CNG/LNG a elektrický pohon nad 12 t a současně zavedení daňové úlevy pro vozidla LNG a vodík) a S28 (analýza zpoplatnění vozidel v České republice) – oboje z NAP CM,
- opatření S17 (podpora nákupu osobních vozidel šetrných k životnímu prostředí) z NAP CM a AA8 (podpora nákupu osobních vozidel šetrných k životnímu prostředí) z *Národního programu snižování emisí*, tj. podpora nákupu vozidel šetrných k životnímu prostředí – zavedení bonusu anebo malusu při registraci vozidla,
- opatření AA3 (podpora urychlení obměny vozového parku osobních vozidel) z *Národního programu snižování emisí*, tj. podpora urychlení obměny vozidel prostřednictvím poplatku za přeregistraci pro vozidla s emisní normou EURO 3.

Opatření S15 (zvýšení odpisu v 1. roce odpisování pro infrastrukturu dobíjecích/plnicích stanic CNG/LNG, NAP CM), S16 (zvýšení odpisu v 1. roce odpisování u vozidla s elektrickým pohonem a vozidel na CNG/LNG, NAP CM) a E2 (zrychlené odpisy na elektromobily, AP o budoucnosti automobilového průmyslu v ČR) směřující ke zvýšení poptávky po vozidlech na alternativní pohony prostřednictvím odpisů v rámci daně z příjmů byla vládou ČR zrušena, protože byla v rámci hodnocení dopadů regulace shledána jako nevhodná.

MŽP a MD na základě úkolu vlády ČR a požadavku MF přes externí dodavatele v době kontroly NKÚ teprve analyzovaly formy fiskální podpory ve státech EU. NKÚ zjistil, že tyto analýzy obsahují veřejně dostupné informace o daňové a dotační podpoře, stavu vozového parku, emisích a další informace, které jsou každoročně aktualizovány a všem k dispozici – např. European Automobile Manufacturers' Association (ACEA – tax Gate). Informace tak byly kontrolovaným ministerstvům dostupné a mohly být využity.

V tabulce č. 1 je uvedena bilance environmentálních opatření v ČR v dopravě. Výše vyplacených finančních prostředků přesahuje příjmy, které byly získány v souvislosti s prosazováním KEP.

Tabulka č. 1: Celková bilance opatření v dopravě na fiskální podporu KEP v ČR za rok 2018 (v Kč)

Druh	Výdaj	Příjem
Spotřební daň	2 878 422 118	-
Silniční daň	1 989 322 000	-
Recyklační poplatek	-	170 772 000
CELKEM	4 867 744 118	170 772 000

Zdroj: statistické přehledy celní správy, dostupné z

<https://www.celnisprava.cz/cz/dane/statistiky/Stranky/minerality.aspx>, biopaliva za jednotlivé roky; MF; MŽP; vlastní zpracování NKÚ.

Pozn.: Spotřební daň je kalkulována jako snížení inkasa spotřební daně za předpokladu, že by místo alternativního paliva bylo použito konvenční palivo. Data týkající se silniční daně jsou za rok 2017, lze předpokládat, že v roce 2018 budou vyšší.

NKÚ zjistil, že v ČR je poskytována výrazně rozdílná podpora pro podnikatele a nepodnikatele, což může zásadně ovlivňovat motivaci provozovatele vozidla k obměně vozového parku a nákupu vozidla na alternativní pohony, zejména elektromobily, hybridy a vozidla na CNG. Nákup vozidel s konvenčním pohonem s nízkými emisemi není v ČR stimulován, přestože dosavadní aplikovaná opatření pro vozidla na alternativní pohony nezajišťují splnění cílů v KEP.

Tabulka č. 2: Fiskální podpora v ČR pro podnikatele a nepodnikatele při pořízení nového elektromobilu (v Kč, %)

Druh podpory	Podnikatel		Nepodnikatel	
	Podpora	Výše	Podpora	Výše
Silniční daň	X ¹	1 200 – 4 200 Kč za rok	-	-
Registrační poplatek	X	800 Kč jednorázově	X	800 Kč
Dálniční známka	X ²	1 500 Kč za rok	X ²	1 500 Kč
DPH	X	21 % z pořizovací ceny	-	-
Daň z příjmu	X ³	19 % z pořizovací ceny	-	-
Dotace na nákup	X ⁴	55 % – 75 % ze zvýšení ceny EV	-	-

Zdroj: vypracoval NKÚ.

Vysvětlivky:

¹ Max. 9 let, sleva se postupně snižuje.

² Podpora je v legislativním procesu.

³ Sleva je uplatňována v čase dle odpisového plánu.

⁴ Uznatelné vícenáklady 45 % z ceny elektromobilu max. 1 mil. Kč.

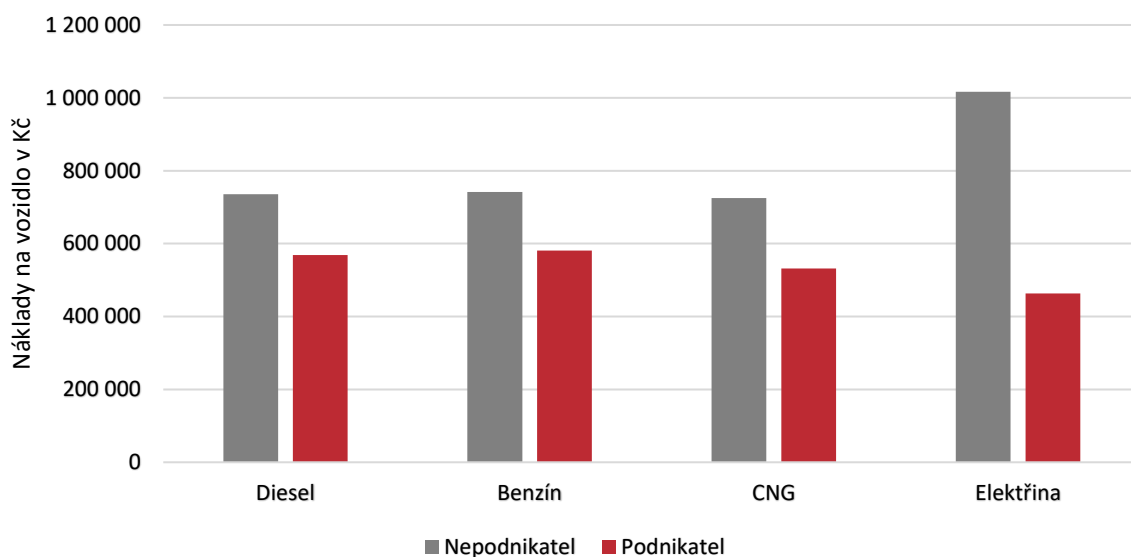
X Podpora je poskytována.

- Podpora není poskytována.

Výše úspory na spotřební dani u obou skupin provozovatelů proti konvenčním pohonům je závislá zejména na počtu ujetých kilometrů a ceně komodit – blíže viz následující bod IV.2.1 tohoto KZ.

Z tabulky č. 2 vyplývá, že v ČR jsou podporováni k obměně vozidla ve větší míře podnikatelé, kteří v důsledku nastavení daňového systému obnovou vozového parku a zejména přechodem na elektromobily mohou významně snížit svou celkovou daňovou zátěž. NKÚ na modelovém případě ověřil dopad fiskální podpory u podnikatele a nepodnikatele (viz graf č. 1) a zjistil, že pro podnikatele je v důsledku daňové podpory a poskytování dotace na pořízení ekonomicky nejvýhodnějším pohonem elektromobil a pohon na CNG. Naopak pro nepodnikatele je ekonomicky nejvýhodnější nákup vozidla na CNG, a to díky výhodné sazbě spotřební daně.

Graf č. 1: Porovnání celkových nákladů na pořízení a provoz vozidel po dobu jejich životnosti při nájezdu 15 000 km/rok pro podnikatele a nepodnikatele (v Kč)



Zdroj: vypracoval NKÚ (modelováno na VW Golf).

NKÚ zjistil, že celková vyšší podpora podnikatelů v ČR se projevuje v počtu registrovaných elektromobilů a vozidel na CNG, který je u podnikatelů 2krát vyšší než u nepodnikatelů, přestože celkově provozují nepodnikatelé cca 75 % vozidel.

NKÚ za účelem zjištění způsobu daňové podpory naplňování cílů KEP v ČR porovnal zjištěný stav se státy EU a některými dalšími státy a zjistil, že daňová podpora, případně daňová podpora v kombinaci s dotací, je jednotlivými státy aplikována v takové výši (viz text následujících částí tohoto KZ týkajících se jednotlivých daní), že významně podporuje nákup energeticky úsporných a ekologicky šetrných vozidel i v nepodnikatelské sféře, např. studie ICCT²⁸. Dominantní podporou je registrační poplatek/daň a daň z vlastnictví vozidla. Ostatní daňové podpory dále doplňují komplex opatření v jednotlivých státech. Asi třetina států poskytuje dotaci na nákup nízkoemisního vozidla. Tabulka č. 3 uvádí stručný přehled finančních podpor ve státech EU.

²⁸ Studie *Using vehicle taxation policy to lower transport emissions – an overview for passenger cars in Europe* dostupná z: https://www.theicct.org/sites/default/files/publications/EU_vehicle_taxation_Report_20181214_0.pdf.

Tabulka č. 3: Aplikace finanční podpory vozidel KEP pro nepodnikatele

Země	DPH	Registrační poplatek/daň	Daň z vlastnictví vozidla	Silniční poplatky	Benefit na dani z příjmu	Dotace pro nízkoemisní vozidla
Rakousko	x •	x •	x •	x	x •	x
Belgie	x	x •	x	x	-	x
Bulharsko	x	x	x •	x	-	-
Chorvatsko	x	x	x	x	-	-
Kypr	x	x •	x		-	-
Česká republika	x	x •		x		
Dánsko	x •	x •	x	x	-	-
Estonsko	x	x			-	-
Finsko	x	x •	x		-	-
Francie	x	x •	x	x	x •	x
Německo	x		x •	x	x •	x
Řecko	x	x •	x •	x	-	-
Maďarsko	x	x •	x •	x	-	-
Island	x •	x	x		-	-
Irsko	x	x •	x •	x •	-	x
Itálie	x	x	x •	x	-	-
Lotyšsko	x	x	x	x	-	-
Lichtenštejnsko	x		x •		-	-
Litva	x			x	-	-
Lucembursko	x		x •		-	x
Malta	x	x •	x		-	-
Nizozemsko	x	x •	x •	x	x •	-
Norsko	x •	x •		x •	x •	-
Polsko	x	x		x	-	-
Portugalsko	x	x •	x	x	x •	-
Rumunsko	x	x	x •	x	-	x
Slovensko	x	x •		x	x	x
Slovinsko	x	x	x •	x	-	x
Španělsko	x	x	x •	x	-	-
Švédsko	x	x	x •	x	x •	x
Švýcarsko	x	x	x •	x	-	-
Velká Británie	x	x •	x •	x	x •	x

Zdroj: Studie ICCT; studie *Analýza zpoplatnění a zdanění vozidel*; studie *Analýza zavedení opatření k podpoře nákupu osobních vozidel šetrných k životnímu prostředí (bonus/malus)*; <https://www.tolls.eu/cs/europe>; dotazník NKÚ.

Pozn.: Silniční poplatky = platby za používání silnic, dálnic, tunelů, mostů, vč. mýtného či dálničních poplatků. Řecko uplatňuje osvobození od daně z luxusu.

Vysvětlivky:

- x Daně či poplatky jsou ve státě zavedeny.
- Výhody pro nízkoemisní vozidla.
- Daně či poplatky vybírány na základě emisí.
- Informace nebylo možné zjistit.

NKÚ ověřil dopady daňových opatření na vybraných ukazatelích v sektoru dopravy (viz tabulka č. 4), přičemž zohlednil vývoj mezi roky 2015–2018, resp. 2010–2018. Tyto ukazatele NKÚ dále aplikoval při hodnocení zjištěného stavu nastavení systému jednotlivých daní a následně pro vyhodnocení nastavení celkového daňového systému dotýkajícího se sektoru dopravy se zaměřením na plnění cílů KEP. Z první části tabulky č. 4 vyplývá, že stavy sledovaných ukazatelů v sektoru dopravy ČR se zhoršují a tempo přírůstku individuální automobilové dopravy je vyšší než u veřejné dopravy. U veřejné dopravy se od roku 2019 uplatňuje druhá snížená sazba DPH.

NKÚ její dopady nemohl pro její krátkou účinnost ověřit. Z druhé části tabulky č. 4 je zřejmé, že sledované ukazatele nedosahují průměru v EU.

Tabulka č. 4: Sledované ukazatele

Ukazatel	2010	2015	2018
Podíl % registrovaných osobních vozidel s objemem 2 000 cm ³ a více	7,36	8,67	9,18
Podíl % celkově registrovaných osobních vozidel se stářím nad 10 let	60,02	60,05	61,09
Podíl % nově registrovaných ojetých dovezených osobních vozidel nad 10 let	27,55	48,41	51,64
Emise CO ₂ z individuální automobilové dopravy v tis. tun	-	11 481	12 751
Individuální automobilová doprava - přepravené osoby, v mil.	-	2 175	2 490
Veřejná doprava - přepravené osoby, v mil.	-	2 680	2 722
	ČR	EU	
Podíl elektrických osobních vozidel a hybridů na registraci nových osobních vozidel – změna v % mezi lety 2015 a 2018	+1,56 p. b.	+3,76 p. b.	
Podíl elektrických osobních vozidel, hybridů a plug-in hybridů na celkových registracích osobních vozidel v %, 2016	0,1 p. b.	0,7 p. b.	
Podíl osobních vozidel na LPG/zemní plyn na registraci nových osobních vozidel – změna v % mezi lety 2015 a 2018 ²⁹	-0,69 p. b.	+0,01 p. b.	
Podíl osobních vozidel na LPG/zemní plyn na celkových registracích osobních vozidel v %, 2016	0,2 p. b.	2,8 p. b.	
Průměrný věk osobních vozidel dle roku první registrace v letech, 2016	14,5 let	10,5 let	
Průměrná výše emisí CO ₂ u registrovaných nových osobních vozidel v g/km, 2018	127 g/km	120,4 g/km	
Počet km ² /nabíjecí bod pro elektricky se nabíjející vozidla, 2018	115,30 km ²	38,34 km ²	
Podíl biopaliv v dopravních palivech v %, 2017	4,90 p. b.	4,45 p. b.	

Zdroj: vypracoval NKÚ na základě podkladů od ACEA – Svazu dovozců automobilů.

NKÚ vyhodnotil, že kontrolovaná ministerstva v sektoru dopravy nepřipravila taková fiskální opatření k podpoře KEP, která by mohla významně podpořit snížení emisí v dopravě.

2. Ministerstvo financí

2.1 Spotřební daň

Cílem SPD je kromě naplňování státního rozpočtu prostřednictvím vyšší ceny dané komodity či výrobku regulovat nežádoucí druh chování, s nímž bývají spojeny externality (s vyšší cenou klesá poptávka po daném výrobku či komoditě), např. dopady na životní prostředí, a naopak upřednostnit výrobek mající nižší nebo žádné externality. Stát tak může ovlivňovat celkovou cenu PHM pro spotřebitele a vzájemný vztah mezi jednotlivými druhy PHM a jejich spotřebu. Rizikem je tzv. rebound efekt, tj. větší spotřeba podporovaného paliva, než by činila spotřeba nahrazovaného konvenčního paliva (případně by spotřebitel za uspořené náklady spotřeboval jiné environmentálně škodlivé výrobky), přičemž negativní efekt zvýšené spotřeby by převážil pozitivní environmentální efekt. Z tabulky č. 5 je zřejmé, že v ČR roste individuální doprava výrazně rychleji než veřejná doprava a stejně tak rostou nežádoucí emise CO₂.

²⁹ Za rok 2018 jsou obsažena i osobní vozidla na ethanol (E85).

Tabulka č. 5: Změna vybraných ukazatelů v oblasti dopravy mezi lety 2015 a 2018 (v %)

Individuální automobilová doprava – přepravené osoby	Veřejná doprava – přepravené osoby	Emise CO ₂ z individuální automobilové dopravy
+ 14,44 p. b.	+ 1,56 p. b.	+ 11,06 p. b.

Zdroj: vypracoval NKÚ podle ročenek dopravy ČR a dat Českého statistického úřadu.

Vliv SPD na celkovou výhodnost provozu vozidla na alternativní pohon je uveden v tabulce č. 6, přičemž je zřejmé, že při uvažované době osm let užívání je CNG ekonomicky efektivní i při průměrném nájezdu. U elektromobilu však úspora na ceně PHM nepostačuje k ekonomické efektivnosti provozu takového vozidla. Výhodnost vozidla na CNG je závislá na počtu ujetých kilometrů a stejně jako u LPG výhodná cena paliva v důsledku minimální sazby daně nemotivuje ke snižování spotřeby PHM.

Tabulka č. 6: Náklady na palivo ve vztahu k celkové ceně vozidla – model

Pohon vozidla	Typ vozidla	Pořizovací cena (v Kč)	Emise CO ₂	Náklady na PHM po dobu osmi let	
				při 15 000 km/rok (v Kč)	při 30 000 km/rok (v Kč)
Diesel	Golf CL 1,6 TDI SCR 5G	548 900	130 g/km	185 940	371 880
Benzín	Golf CL 1,5 TSI EVO BMT OPF 6G	520 900	135 g/km	219 960	439 920
CNG	Golf Comfortline 1,5 TGI 6G	584 900	113 g/km	139 255	278 510
Elektřina	eGolf	993 900	0 g/km	22 562	45 124

Zdroj: vypracoval NKÚ.

V kontrolovaném období byla poskytována daňová podpora v podobě nižší sazby SPD pro alternativní paliva oproti konvenčním palivům. Celková daňová podpora v ČR klesla v důsledku změny legislativy (tj. zvýšení sazby SPD u CNG, zvýšení sazby SPD a druhu daňově podporovaného biopaliva), přesto celková spotřeba alternativních paliv narostla (viz tabulka č. 7). U LPG se daňová podpora snížila v důsledku snížení spotřeby. Zvýšení spotřeby u biopaliv souvisí se zvýšením spotřeby nafty, jejíž povinnou složkou je biopalivo. Mezi roky 2015 a 2018 došlo k mírnému nárůstu podílu spotřeby CNG a LPG vůči konvenčním palivům, přesto je jejich celkový podíl na spotřebě PHM minimální. Legislativní změna podpory u biopaliv pozitivně ovlivnila celkové inkaso SPD.

ČR uplatňuje na CNG až do roku 2020 sazbu SPD nižší, než stanovuje evropská směrnice³⁰. Po jejím schválení zvýšení na minimální sazbu dojde k snížení výhodnosti pohonu na CNG. Nelze tak očekávat další významný nárůst podílu vozidel na CNG na úkor nafty nebo benzínu, pokud nedojde ke změně podmínek vedoucích k růstu ceny těchto paliv.

³⁰ Směrnice Rady 2003/96/ES ze dne 27. 10. 2003, kterou se mění struktura rámcových předpisů Společenství o zdanění energetických produktů a elektřiny.

Tabulka č. 7: Vliv daňové podpory u nejvýznamnějších alternativních paliv

Palivo	Spotřeba na trhu PHM (v litrech)			Snížení inkasa SPD (v Kč)	
	2015	2018	Změna 2015/2018	2015	2018
Benzín	1 969 540 951	1 930 338 993	↓ - 2 %	-	-
Nafta	4 878 282 479	5 494 234 674	↑ + 13 %	-	-
Biopaliva	384 579 499	476 269 755	↑ + 24 %	2 002 574 856	41 254 454
CNG	43 589 000	75 832 000	↑ + 74 %	531 495 446	871 652 177
LPG	193 951 800	181 068 720	↓ - 7 %	2 101 150 732	1 965 515 487
Elektřina	Nezjištěno	Nezjištěno	Nezjištěno	Nezjištěno	Nezjištěno

Zdroj: statistické přehledy celní správy, dostupné z

<https://www.celnisprava.cz/cz/dane/statistiky/Stranky/minerality.aspx>, biopaliva za jednotlivé roky; statistiky celní správy, dostupné z <https://www.celnisprava.cz/cz/dane/statistiky/Stranky/ekodane.aspx>, daně ze zemního plynu za jednotlivé roky statistický přehled českého plynárenského svazu, výtoč CNG dostupný z <http://www.cng4you.cz/cng-info/statistiky.html>, vlastní zpracování NKÚ.

Vysvětlivky:

- – Změna se neshoduje s cíli KEP.
- – Změna se shoduje s cíli KEP.

Pozn.: Spotřební daň u CNG a LPG byla NKÚ kalkulována jako snížení inkasa spotřební daně za předpokladu, že by místo alternativního paliva bylo použito konvenční palivo.

NKÚ porovnal výši daňového zatížení s průměrem EU a zjistil, že přestože v ČR je zdanění mírně pod úrovní států EU, je cena PHM pro spotřebitele vyšší, než činí průměrná cena ve státech EU (viz tabulka č. 8).

Tabulka č. 8: Daňové zatížení PHM v ČR a EU

Ukazatel	Benzín	Diesel	LPG	Elektřina
Sazba SPD v ČR na průměrné sazbě SPD v EU se zohledněním HDP na obyvatele v paritě kupní síly	↓	↑	↓	↓
Jednotka daně (SPD+DPH) na HDP na obyvatele v paritě kupní síly	↓	↓	↓	↓
Celkové zdanění v %	↓	↓	-	↓
Podíl ceny včetně daně (SPD+DPH) na hodinové mediánové hrubé mzdě ve standardu kupní síly ³¹	↑	↑	↓	↑

Zdroj: Evropská komise – *Excise Duty Tables – Part II – Energy products and Electricity*, 2015 a 2018, GlobalPetrolPrices.com, 2018, Světová banka – HDP na obyvatele v PKS, 2015, 2017, Eurostat – mediánové hrubé hodinové výděly (všichni zaměstnanci kromě učňů), 2014; Sazby daně platné k 1. 1. 2018, ceny benzínu a dieselu z února 2019.

Vysvětlivky:

- ↓ – Hodnota ukazatele je v ČR nižší než průměr EU.
- ↑ – Hodnota ukazatele je v ČR vyšší než průměr EU.

Absolutní cena PHM v ČR pro spotřebitele je srovnatelná s cenami v okolních státech, vyjma Německa, kde je cena benzínu významně vyšší (viz tabulka č. 9). To znamená, že prostor pro zvýšení SPD pro konvenční paliva je omezený.

Tabulka č. 9: Porovnání ceny PHM pro spotřebitele se sousedními státy k 19. 8. 2019 (v Kč)

PHM	Česko	Polsko	Slovensko	Rakousko	Německo
Benzín	32,48	29,90	34,29	31,97	36,61
Nafta	31,45	29,39	30,94	30,42	31,97

Zdroj: https://ec.europa.eu/energy/observatory/reports/2019_08_19_with_taxes_1964.pdf.

Pozn.: Kurz ČNB k 19. 8. 2019: 1 € = 25,78 Kč.

³¹ U LPG pouze podíl daně na hodinové mediánové hrubé mzdě ve standardu kupní síly.

2.2 Silniční daň

Silniční daň je přímou majetkovou daní, která se v ČR vztahuje na vozidla provozovaná podnikateli a všechna nákladní vozidla. Cílů v oblasti KEP se dotýká zákon o dani silniční, a to zejména v ustanovení o osvobození od daně a v nastavení sazby daně³². U nákladních vozidel minimální sazbu silniční daně a některé další podmínky stanoví evropská směrnice č. 1999/62/ES³³. U nákladních automobilů se v ČR určuje sazba silniční daně podle počtu náprav a jejich povoleného zatížení.

Podmínky a pravidla pro zdanění osobních vozidel a ostatních vozidel stanoví každý stát samostatně. ČR na osobní vozidla provozovaná nepodnikateli daň silniční neuplatňuje. Státy EU, které obdobnou daň uplatňují, ji aplikují i na vozidla provozovaná nepodnikateli a na základě emisí (viz tabulka č. 10). ČR od emisního kritéria ustoupila v roce 2008.

Tabulka č. 10: Statistika uplatnění silniční daně pro osobní vozidla v EU, Norsku, Švýcarsku, Islandu v porovnání s ČR (v %)

91 %	93 %	min. 65 %
států uplatňuje silniční daň	států uplatňujících daň vybírá u nepodnikatelů	států daň vybírá na základě emisí nebo jiných ekologických parametrů
cca 25 %		
vozidel vozového parku v ČR je uvedeno v daňovém přiznání k dani silniční		

Zdroj: studie ICCT; studie *Analýza zpoplatnění a zdanění vozidel*; studie *Analýza zavedení opatření k podpoře nákupu osobních vozidel šetrných k životnímu prostředí (bonus/malus)*; vlastní zpracování NKÚ.

Silniční daň byla za rok 2017 přiznána u cca 1,834 milionů vozidel z celkem 9,090 milionů registrovaných vozidel. V tabulce č. 11 je uvedeno porovnání nastavení sazeb daně pro osobní vozidla provozovaná podnikateli v ČR a v sousedních státech. Z porovnání sazeb vyplývá, že v ČR jsou základní sazby daně silniční oproti okolním státům vyjma Polska nižší. Ve státech EU s rostoucími emisemi stoupá silniční daň.

Tabulka č. 11: Nastavení daně silniční v ČR a v sousedních státech EU pro osobní vozidla

Stát	Poplatníci daně	Sazba daně	Kritéria	Výše daně model
Česká republika	Podnikatelé a fyzické osoby u vozidel nad 3,5t.	1 200–4 200 Kč	Podle zdvihového objemu válců motoru v cm ³ a dle stáří vozidla.	3 000 Kč
Slovensko	Podnikatelé.	50–218 €	Podle zdvihového objemu válců motoru v cm ³ a dle stáří vozidla.	3 795 Kč
Polsko	Není zavedena.	Není zavedena.	Není zavedena.	
Rakousko	Právnícké a fyzické osoby.	0,62 – 0,75 € za kW (jedná se o měsíční platby).	Podle výkonu motoru v kW.	11 638 Kč
Německo	Právnícké a fyzické osoby.	Benzínový motor 2 € za každých 100 cm ³ /Dieselový motor 9,5 € za každých 100 cm ³ + 2 € za každý gram vypouštěných emisí CO ₂ nad stanovenou minimální úroveň 95 g/km.	CO ₂ emise a zdvihový objem (rozlišuje se benzínový motor / dieselový motor).	4 616 Kč

Zdroj: vypracoval NKÚ (modelováno na VW Golf CL 1,6 TDI 5G 85 kW (115 koní) / diesel / manuální 5 st., emise CO₂ 109 g/km, objem 1 598 cm³).

³² Dle ustanovení § 3 odst. f) a ustanovení § 6 zákona č. 16/1993 Sb., o dani silniční.

³³ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES ze dne 17. června 1999 o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly.

Základní sazby daně silniční v ČR se po dobu účinnosti zákona o dani silniční, tj. od roku 1993, změnily pouze jedenkrát, a to k 1. 1. 1994 u osobních vozidel a ostatních vozidel s jednou nápravou. Z porovnání tempa vývoje sazby daně a vývoje vybraných makroekonomických ukazatelů (viz tabulka č. 12) je zřejmé, že sazby daně se nevyvíjely obdobným tempem a míra zdanění prostřednictvím daně silniční tak reálně klesla.

Tabulka č. 12: Vývoj makroekonomických ukazatelů v ČR

Rok	HDP výrobní metodou (běžné ceny) v mil. Kč	HDP na 1 obyvatele v Kč	HDP na 1 obyvatele v standardu kupní síly (v Kč)
1993	1 201 088	116 265	11 578*
2018	5 328 738	501 461	28 147

Zdroj: <https://www.czso.cz/>, vlastní zpracování NKÚ.

Pozn.: * Údaj je platný pro rok 1995.

Snížení a zvýšení daně silniční

Podle zákona o dani silniční³⁴ lze u všech vozidel základní sazby silniční daně v ČR dále snížit („bonus“) nebo naopak zvýšit („malus“), a to na základě stáří vozidla (viz tabulka č. 13).

Tabulka č. 13: Úprava sazby daně silniční podle stáří vozidla

BONUS	MALUS
Pro vozidla stáří max. 9 let od první registrace vozidla.	Pro vozidla registrovaná poprvé v ČR nebo v zahraničí do 31. prosince 1989 (30 let k roku 2019).
<ul style="list-style-type: none"> • 48 % první tři roky • 40 % další tři roky • 25 % další tři roky 	<ul style="list-style-type: none"> • 25 %

Zdroj: vypracoval NKÚ.

NKÚ zkoumal efektivnost tohoto opatření, tj. vztah mezi výdaji veřejných rozpočtů v podobě snížení inkasa daně a vývojem vozového parku. NKÚ zjistil, že možnost uplatnit slevy na dani po dobu devíti let se blíží průměrnému stáří vozidel v EU, který v roce 2017 činil cca 11 let³⁵. MF vyhodnotilo, že snížení daně (bonus) je účinné opatření, avšak bylo by vhodné zvážit zkrácení doby jeho uplatňování. NKÚ zjistil, že MF zvolilo nedostatečná kritéria pro konstatování účinnosti, neboť nezapočetlo vývoj vozidel, které slevu neuplatňují, tj. vozidla starší 108 měsíců. Celkový počet vozidel podléhajících zdanění stoupá. Počet vozidel s bonusem stoupá pomaleji než počet vozidel bez nároku na bonus, tj. vozidel nad 108 měsíců stáří. Podíl vozidel s bonusem na celkovém počtu zdaňovaných vozidel klesá, avšak výše snížení daně roste (viz tabulka č. 14). Přínos na vozový park a potažmo plnění cílů KEP vynaložení celkových výdajů v podobě snížení inkasa silniční daně nebyl prokázán.

Tabulka č. 14: Uplatněný bonus podle daňových příznání

Rok	Podíl vozidel s bonusem	Výše snížení daně
2015	63,58 %	1 694,2 mil. Kč
2017	61,96 %	1 834,5 mil. Kč

Zdroj: vypracoval NKÚ na základě dat od MF.

Zvýšení daně (malus) pro vozidla registrovaná do 30. 12. 1989 již neplní svou funkci, protože od jeho zavedení MF neaktualizovalo okamžik, odkdy je na vozidlo uplatňován. Tím, že byl stanoven pevným datem registrace vozidla, je uplatňován na stále starší vozidla. Při zahájení jeho účinnosti se vztahoval na vozidla starší 11 let, ale v době kontroly NKÚ se vztahoval

³⁴ Dle ustanovení § 6 odst. 6 a odst. 8 zákona č. 16/1993 Sb., o dani silniční.

³⁵ European Automobile Manufacturers' Association: *ACEA Report Vehicles in use Europe 2018*, dostupné na <https://www.acea.be/statistics/tag/category/report-vehicles-in-use>.

na vozidla starší 30 let a již nenaplnuje cíle (tj. vyrovnání bilance z poskytnutého bonusu a omlazování vozového parku), pro které byl do zákona implementován. NKÚ konstatuje, že MF v rámci daně silniční nenastavilo systém bonusů a malusů účelně, tzn. tak, aby prokazatelně přispíval k naplňování cílů jejich zavedení.

Osvobození od daně silniční

Vozidla na alternativní pohony¹⁰ jsou od silniční daně osvobozena:

- osobní vozidla max. do výše 4 200 Kč ročně,
- nákladní vozidla do hmotnosti 12 tun max. do výše 10 800 Kč ročně.

Počet vozidel osvobozených od silniční daně a výše uplatněného osvobození je uvedena v tabulce č. 15.

Tabulka č. 15: Osvobození od daně pro vozidla s alternativními pohony

Rok	Počet vozidel s osvobozením	Částka uplatněného osvobození od daně v tis. Kč
2017	82 604	154 822
2015	45 976	88 712

Zdroj: MF.

MF vyhodnotilo, že v ČR za současných podmínek úlevy na dani silniční nejsou výrazným stimulem pro pořízení ekologicky šetrných vozidel. MF uvedlo, že tento argument opakovaně sdělilo na jednáních k NAP CM. NKÚ konstatování MF ověřil u vozidel s pohonem na CNG a elektřinu a zjistil, že samotná sleva na silniční dani není důvodem pro nákup těchto vozidel. Avšak v kombinaci s dalšími poskytovanými slevami na daních může přispět k ekonomické výhodnosti vozidel na tyto pohony (tabulka č. 16).

Tabulka č. 16: Úspora na silniční dani provozovatele vozidla s alternativním pohonem proti naftovému pohonu za osm let provozu (v Kč)

Pohon vozidla	Typ vozidla	Pořizovací cena	Suma úspory na silniční dani			Suma úspory celkem
			První 3 roky	Další 3 roky	Další 2 roky	
Naftal	Golf CL 1,6 TDI SCR 5G	548 900	0	0	0	0
CNG	Golf Comfortline 1,5 TGI 6G	584 900	4 680	5 400	4 500	14 580
Elektřina	eGolf	993 900	4 680	5 400	4 500	14 580

Zdroj: vypracoval NKÚ.

2.3 Daň z přidané hodnoty

Daň z přidané hodnoty (dále také „DPH“) tvoří jeden z nejdůležitějších příjmů státního rozpočtu. Je též nazývána univerzální daní, jelikož ji hradí všichni, a to při nákupu většiny zboží a služeb. Počítá se jako procentuální část základu, který zahrnuje i spotřební daň. Čím je tedy vyšší fixní částka SPD uložené na naturální jednotku zboží, tím je při neměnnosti ostatních podmínek a ceny bez daně vyšší i vybraná DPH. ČR od 1. 2. 2019 využívá 2. sníženou sazbu DPH pro pozemní a vodní pravidelnou hromadnou dopravu cestujících.

MF uvedlo, že nepřímé daně jsou ze strany EU harmonizovány, a proto např. u DPH neumožňuje evropská směrnice o DPH³⁶ uplatnění snížení sazby daně nebo osvobození od daně. NKÚ na základě mezinárodního porovnání zjistil, že i s DPH v oblasti dopravy mohou odpovědné orgány v ČR pracovat a využít ji k podpoře cílů KEP. Možnosti podpory cílů KEP prostřednictvím DPH ve státech EU jsou uvedeny v tabulce č. 17.

³⁶ Směrnice Rady 2006/112/ES ze dne 28. 11. 2006, o společném systému daně z přidané hodnoty.

Tabulka č. 17: Možnosti podpory cílů KEP prostřednictvím DPH

Nastavení podmínek odpočtu DPH pro podnikatele	Mechanismus úpravy základu daně při pořízení vozidla	Podpora hromadné dopravy osob
<p>Rakousko: navázání odpočtu automobilu pro podnikatelské účely na nulovou výši emisí.</p>	<p>Polsko: do DPH zahrnuje i „jednofázovou“ spotřební daň, jejíž výše závisí na kapacitě motoru, s tím, že nad 2 000 ccm je tato sazba šestkrát vyšší.</p> <p>Dánsko: do DPH zahrnuje i významnou registrační daň, jejíž výše závisí i na spotřebě paliva automobilu, kdy vozidla s pohonem na vodík a palivové články od této registrační daně a k ní se pojící DPH zcela osvobozuje a plug-in hybridům a bateriovým elektrovozidlům registrační daň a s ní související DPH snižuje.</p>	<p>Dotazník NKÚ: čtyři z 12 zemí EU uplatňují sníženou sazbu DPH na hromadnou dopravu osob.</p>
<p>Irsko: odečtení části DPH pro automobily registrované po 1. 1. 2009 s emisemi nižšími než 156 g/km používané primárně pro obchodní účely.</p>	<p>Portugalsko: DPH uvaluje i na daň z automobilu, která závisí na zdvihovém objemu motoru a environmentální složce (množství CO₂ na km). Omezuje odpočet motorové nafty spotřebovávané firemními vozidly na 50 %. Umožňuje úplný odpočet na výletní elektrická a plug-in hybridní vozidla a 50% poměrem pro vozidla poháněná na LPG či CNG.</p>	

Zdroj: vypracoval NKÚ³⁷.

Zkoumané státy tyto mechanismy na DPH uplatňují jako doplněk k registrační dani/poplatku nebo dani silniční (její období). S ohledem na skutečnost, že uvedené státy mají vyšší dynamiku ekologizace dopravy než ČR, považuje NKÚ jimi nastavené přístupy v oblasti DPH za dobrou praxi.

2.4 Daně z příjmů

Daně z příjmů jsou nezanedbatelným příjmem veřejných rozpočtů, u nichž se výše zdanění liší podle druhu poplatníka. Výslednou daňovou povinnost však mohou poplatníci snížit prostřednictvím různých úlev, které zahrnují slevy, odpočty či osvobození. ČR tak např. prostřednictvím slev podporuje zaměstnávání zdravotně postižených či prostřednictvím odpočtu výzkum a vývoj.

V zákoně o daních z příjmů³⁸ se nenachází mechanismy, které by měly návaznost na cíle KEP, resp. mechanismus, který by emisně přívětivá vozidla zvýhodnil. NKÚ na základě mezinárodního porovnání zjistil následující možnosti podpory snižování emisí (viz tabulka č. 18).

³⁷ **Ze zdrojů:** 1) *The International Council on Clean Transportation: „Using vehicle taxation policy to lower transport emissions – an overview for passenger cars in Europe“*, Sandra Wappelhorst, Peter Mock, Zifei Yang, 2018, dostupné online z:

https://theicct.org/sites/default/files/publications/EU_vehicle_taxation_Report_20181214_0.pdf;

2) *Austrian Vehicle Industry Association*, Walter Linszbauer, 2018, dostupné online z:

https://www.fahrzeugindustrie.at/fileadmin/content/Zahlen___Fakten/Steuern/Austria_2017NEW.pdf;

3) ACEA, *Tax Guide*, 2018, dostupné online z:

https://www.acea.be/uploads/news_documents/ACEA_Tax_Guide_2018.pdf;

4) dotazník NKÚ.

³⁸ Zákon č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů.

Tabulka č. 18: Možnosti podpory cílů KEP prostřednictvím daně z příjmu

Zvýhodněné odpisy vozidel na alternativní pohon a s tím související infrastruktury	Osvobození od DPPO	Zvýhodněné zdanění benefitů při soukromém využívání firemních vozidel
Dotazník NKÚ: 2 státy ze 12 (Rakousko, Nizozemsko) mají zavedené zvýhodněné odpisy vozidel s alternativními pohony a 2 státy ze 12 (Lucembursko, Nizozemsko) aplikují zvýhodněné odpisy na výstavbu související infrastruktury.	Rakousko: za určitých podmínek umožňuje poskytnutí daňové úlevy na část zisku na investice do vozidel s nulovými emisemi. Nizozemsko: částečně od daní z příjmů odečítá investice do čistých technologií.	Německo: aplikovalo stejnou výši sazby pro všechny druhy automobilů, avšak vyšší cenu elektromobilů kompenzovalo. Od roku 2019 se na elektromobily, plug-in hybridy a vodíková vozidla vztahuje poloviční sazba.
Polsko: k nákupu elektromobilu se subjekty snaží motivovat vyšším limitem pro uplatnění daňových odpisů.	Lucembursko: odečitatelnost nákladů je vypočítána na základě emisí CO ₂ . Dánsko: zvýhodňuje společnosti, které zásobují nabíjením elektrická vozidla na komerční bázi.	Rakousko: soukromé využívání automobilů s nulovými emisemi toho času nepovažuje za nepeněžní příjem a nižší sazbou dále zvýhodňuje automobily s nižšími emisemi.
Belgie: až do roku 2019 nabízí 120% odečitatelnost pořizovacích nákladů bateriových elektrovozidel a 75% odečitatelnost nákladů na nabíjení od daně z příjmů.	Irsko: podporuje nákup bateriových elektrovozidel, plug-in hybridů a nabíjecího zařízení tím, že umožňuje společností odepsat 100 % kupní ceny proti jejich zisku v roce nákupu.	Norsko: u vozidel s nulovými emisemi snižuje cenu vozidla, z které se počítá zdanitelný benefit na 60 %.
Malta: pro elektrická vozidla umožňuje odpočet ze zdanitelného příjmu společnosti ve výši 150 % pořizovacích nákladů a pro vozidla s emisemi 0-70 g/km odpočet ze zdanitelného příjmu ve výši 125 % pořizovacích nákladů (maximální odpočet činí 25 000 EUR).	Maďarsko a Spojené království: zvýhodňují elektromobily prostřednictvím firemní daně z automobilů. Spojené království nabízí i daňové výhody pro podniky instalující dobíjecí infrastrukturu.	Nizozemsko a Spojené království: na zdanitelný benefit aplikují nižší sazby pro vozidla s nulovými či nižšími emisemi, Švédsko: pro elektrické automobily.

Zdroj: vypracoval NKÚ³⁹.

Zkoumané státy tyto mechanismy na DPH uplatňují jako doplněk k registrační dani/poplatku nebo dani silniční (její období). S ohledem na skutečnost, že uvedené státy mají vyšší dynamiku ekologizace dopravy než ČR, považuje NKÚ jimi nastavené přístupy v oblasti daní z příjmů za dobrou praxi.

³⁹ **Ze zdrojů:** *European Alternative Fuels Observatory*, 2018, dostupné online z: <https://www.eafo.eu/>; *The International Council on Clean Transportation: „Using vehicle taxation policy to lower transport emissions – an overview for passenger cars in Europe“*, Sandra Wappelhorst, Peter Mock, Zifei Yang, 2018, dostupné online z: https://theicct.org/sites/default/files/publications/EU_vehicle_taxation_Report_20181214_0.pdf; *Austrian Vehicle Industry Association*, Walter Linszbauer, 2018, dostupné online z: https://www.fahrzeugindustrie.at/fileadmin/content/Zahlen___Fakten/Steuern/Austria_2017NEW.pdf; *Rodl a Partner, Cost accounting – cars*, Maciej Wilczkiewicz 2018, dostupné online z: http://www.roedl.net/pl/en/hot_news/corporate_income_tax_cit_in_poland/cost_accounting_cars.html; dotazník NKÚ.

NKÚ vyhodnotil, že MF v sektoru dopravy připravilo a zrealizovalo některá opatření směřující k ekologizaci dopravy, avšak jejich dopad na snižování emisí je neprokazatelný. NKÚ konstatuje, že v oblasti daní spravovaných MF existuje prostor pro vyšší podporu naplňování cílů v oblasti ekologizace dopravy.

3. Ministerstvo dopravy

3.1 Poplatky za registraci vozidla

Poplatek za zápis do registru silničních vozidel (dále také „registrační poplatek“) plní funkci správního poplatku za správní řízení ve smyslu zákona o správních poplatcích⁴⁰. Výše registračního poplatku činí 800 Kč.

Nastavením registračního poplatku a daní souvisejících s registrací vozidla se zabývaly analytické materiály zpracované pro MD⁴¹ a MŽP⁴², ze kterých vyplynulo, že obvyklou praxí států EU je ukládání registračních poplatků (daní) jako jednorázových plateb při přihlášení vozidla do registru a zohledňujících energetické a ekologické parametry vozidel. Výsledky analýz potvrdilo dotazníkové šetření NKÚ a další veřejně dostupné analýzy a studie (viz tabulka č. 19).

Tabulka č. 19: Statistika registračního poplatku pro osobní vozidla v EU, Norsku, Švýcarsku a Islandu (v %)

100 %	100 %	58 %
států uplatňuje registrační daň	států poplatek uplatňuje u nepodnikatelů	států poplatek vybírá na základě emisí nebo jiných ekologických parametrů

Zdroj: studie ICCT; studie *Analýza zpoplatnění a zdanění vozidel*; studie *Analýza zavedení opatření k podpoře nákupu osobních vozidel šetrných k životnímu prostředí (bonus/malus)*; ACEA; vlastní zpracování NKÚ.

Z porovnání výše poplatků a daní za registraci vozidla se státy EU (viz tabulka č. 20) vyplývá, že tyto platby v okolních státech výrazně překračují jejich výši v ČR. Ve státech EU registrační poplatky a daně za registraci vozidla významně ovlivňují celkovou pořizovací cenu vozidla. Ve státech EU s rostoucími emisemi poplatky a daně za registraci vozidla strmě stoupají.

⁴⁰ Zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích.

⁴¹ *Analýza zpoplatnění a zdanění vozidel* ze dne 10. 12. 2018 zpracovaná pro MD Centrem dopravního výzkumu, v. v. i., na základě projektu 22 202, realizovaná v období od 1. 3. 2018 do 31. 12. 2018.

⁴² *Analýza zavedení opatření k podpoře nákupu osobních vozidel šetrných k životnímu prostředí (bonus/malus)* zpracovaná Univerzitou Karlovou – Centrem pro otázky životního prostředí.

Tabulka č. 20: Nastavení poplatků a daní za registraci vozidla v sousedních státech EU a ČR

Stát	Sazba daně	Kritéria	Výše daně model
Česká republika	300–800 Kč	První zápis do registru vozidel nebo zápis změny vlastníka nebo provozovatele dle typu vozidla.	800 Kč
Slovensko	33–3 900 €	Výkon motoru a koeficientu „zbytkové hodnoty vozidla“ (od 1,00 při první registraci až 0,06 při registraci vozidla staršího 16 let). Za přiřazení registračního čísla a vydání registrační značky je hrazen poplatek 16,50 eur.	2 731 Kč
Polsko	Spotřební daň 3,1 % – 18,6 % z hodnoty vozidla Registrační poplatek PLN 121,50 – 180,50	Zdvihový objem u spotřební daně, kdy se jedná o jednorázovou daň vybíranou při dovozu, prodeji před první registrací a nakupech v rámci EU. Dle typu vozidla. V případě první registrace se dále platí PLN 75 za vydání identifikační karty. V případě registrace vozidla, u něhož prodej nepodléhal DPH, je nutno zaplatit daň ve výši 2% z aktuální hodnoty vozidla.	19 544 Kč
Rakousko	Daň ze znečištění 2% – 32 % z hodnoty vozidla Registrační poplatek 183 – 193,50 €	Daň ze znečištění CO ₂ emise. Registrační poplatek dle typu vozidla.	19 348 Kč
Německo	Pohybuje se okolo 26,30 €	Jednotný registrační poplatek.	674 Kč

Zdroj: vypracoval NKÚ (modelováno na VW Golf CL 1,6 TDI 5G 85 kW / diesel / manuální 5 st., emise CO₂ 109 g/km, objem 1 598 cm³).

Vláda ČR uložila MD realizovat opatření v rámci *Akčního plánu o budoucnosti automobilového průmyslu v ČR* na zavedení osvobození od správního poplatku ve výši 800 Kč za registraci vozidla pro elektrická vozidla. S účinností od 1. 4. 2019 jsou od registračního poplatku osvobozeny úkony, pokud je současně přidělena i registrační značka elektrického vozidla⁴³. Nastavení registračního poplatku (vyjma elektromobilů) nikterak nezohledňuje ekologické parametry vozidla. V porovnání s pořizovací cenou, resp. zvýšením ceny elektromobilu, je sleva na registračním poplatku zanedbatelná, tudíž neslouží jako motivační prvek pro pořízení vozidla.

3.2 Poplatky za užívání pozemních komunikací

Z evropské směrnice č. 2006/38/ES, kterou se mění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly, vyplývá, že poplatky za užívání vybraných úseků pozemních komunikací jsou významným nástrojem k zajištění udržitelné dopravy fungující na zásadě „uživatel platí“ a zásadě „znečišťovatel platí“, kterou se jednotlivé členské státy mají snažit zavést a uplatňovat.

Časový poplatek

Vozidla do 3,5 tuny podléhají placení časového poplatku ve výši 1 500 Kč/rok. V době kontroly NKÚ byl v legislativním procesu v ČR návrh⁴⁴ na osvobození od časového poplatku pro vozidla využívající jako palivo elektrickou energii a vodík, a to buď výlučně, nebo v kombinaci s jiným palivem, pokud hodnota CO₂ v kombinovaném provozu nepřekročí 50 g/km. Dále bylo

⁴³ Zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, příloha, část II, položka 26.

⁴⁴ Návrh na změnu zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, sněmovní tisk č. 409/0, část č. 1/8, rozeslán poslancům dne 20. 2. 2019.

navrženo snížení časového poplatku pro vozidla poháněná zemním plynem nebo biometanem na částku ve výši 1 000 Kč/rok. V případě osvobození od časového poplatku pro elektrovozidla je sleva 1 500 Kč za rok ve vztahu k pořizovací ceně vozidla zanedbatelná a s ohledem na nedostatečnou další podporu pro nepodnikatele nelze očekávat, že přispěje ke zvýšení podílu těchto vozidel na celkovém vozovém parku v ČR. Naopak v případě podnikatelů je osvobození od časového poplatku nadbytečné, protože pro podnikatele je již poskytována dostatečná podpora jinou formou.

Mýtné

V ČR užití zpoplatněné pozemní komunikace silničním motorovým vozidlem nejméně se čtyřmi koly, jehož největší povolená hmotnost činí více než 3,5 tuny, podléhá úhradě mýtného. Mýtnému podléhají vybrané úseky silnic 1. třídy a dálnic, přičemž se jedná o vozovky využívané pro mezinárodní tranzit.

NKÚ porovnal vybrané ukazatele mýtného systému se sousedními státy (viz tabulka č. 21) a zjistil, že výnos z mýtného na jeden kilometr zpoplatněného úseku je v ČR nejnižší.

Tabulka č. 21: Výnosy mýtného v ČR a sousedních státech na 1 km v roce 2018 (v mil. Kč)

ČR	Polsko	Slovensko	Rakousko	Německo
0,27	0,54	0,36	0,91	0,31

Zdroj: vypracoval NKÚ s využitím dat z ASECAP, Statistical Bulletin 2018.

Vývoj projetých kilometrů a předepsaného mýtného v ČR je uveden v tabulce č. 22. NKÚ zjistil, že po roce 2015 meziročně inkaso mýtného na 1 km významně klesalo a za celou dobu výběru mýtného bylo v roce 2018 druhé nejnižší (po roce 2010). Celkové předepsané mýtné od jeho zavedení roste o patnáct procentních bodů pomaleji než projeté kilometry. Dochází tak k situaci, kdy v ČR význam principu „uživatel platí“ klesá, neboť uživatelé více opotřebovávají pozemní komunikace, avšak státu stoupají příjmy na úhradu nákladů na opravy zpoplatněných úseků pomaleji.

Tabulka č. 22: Vztah mezi mýtným a užíváním zpoplatněných úseků

Rok	Projaté km	Předepsané mýtné (v Kč)	Mýtné na 1 km (v Kč)
2007	1 347 728 173	5 568 399 896	4,13
2015	2 345 495 792	9 736 516 949	4,15
2018	2 827 124 684	10 805 238 565	3,82
Změna 2007/2018	+109,77 %	+94,05 %	-7,51 %

Zdroj: zdroj: <http://www.vyrocenky.cz/silnicni> – roční výkazy výběru mýtného ŘSD, vlastní zpracování NKÚ.

V roce 2018 cca 50 % vybraného mýtného odvedli zahraniční provozovatelé, přičemž jejich podíl trvale stoupá, což značí stoupající tranzit přes ČR.

Podle evropské směrnice⁴⁵ se celkové mýtné může skládat ze tří složek, a sice:

- mýtného vycházejícího ze stavebních nákladů a nákladů na provoz, údržbu a rozvoj dané sítě pozemních komunikací (dále také „poplatek za pozemní komunikace“),
- mýtného zohledňujícího náklady v důsledku znečištění ovzduší provozem (dále také „emisní složka“),
- mýtného oceňujícího náklady v důsledku hluku z provozu (dále také „hluková složka“).

Poplatek za pozemní komunikace musí být založen na zásadě návratnosti nákladů na pozemní komunikace, tzn., že celkový výnos poplatku za pozemní komunikace nesmí přesáhnout

⁴⁵ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES ze dne 17. června 1999 o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly.

náklady na zpoplatněné úseky. Mezi roky 2015–2018 došlo ke stagnaci nákladů na zpoplatněné úseky (viz graf č. 2). To znemožňuje zvýšit vážené průměrné mýtné za pozemní komunikace. MD tak může upravovat pouze vzájemné odstupňování mezi jednotlivými mýtnými sazbami.

Graf č. 2: Vývoj nákladů na zpoplatněné pozemní komunikace v letech 2015–2018 (v mil. Kč)



Zdroj: MD.

Poplatek za pozemní komunikace je v ČR odstupňován podle emisní normy vozidla a počtu náprav vozidla. NKÚ zkoumal vztah sazeb poplatku mezi emisní normou pro nejekologičtější skupinu vozidel EURO VI a nejméně ekologickou skupinou vozidel EURO 0 (viz tabulka č. 23). Z tabulky je zřejmé, že v ČR je oproti sousedním státům EU největší rozdíl mezi sazbou poplatku pro vozidla EURO VI (EEV) a vozidla EURO 0 a že ČR uplatňuje vyjma Polska nejnižší sazbu poplatku pro vozidla EURO VI.

Tabulka č. 23: Ukazatele porovnání nastavení sazeb mýtného systému v ČR a sousedních státech (v €, %)

Země	Nejnižší/ nejvyšší sazba (%)	EURO 0 (€/km)	EURO VI a EEV (eur€/km)	Externí náklady
ČR	50	0,32	0,16	Ne
Polsko	51	0,12	0,06	Ne
Slovensko ¹	78	0,24	0,19	Ne
Rakousko ¹	86	0,46	0,39	Ano
Německo	72	0,26	0,19	Ano

Zdroj: oficiální stránky mýtných systémů dotyčných zemí, vlastní výpočty NKÚ, vlastní zpracování NKÚ⁴⁶.

Vysvětlivka:

¹ Uvedená mýtná sazba ve Slovensku a Rakousku nezahrnuje DPH.

NKÚ zkoumal, jaký je vzájemný vztah mezi předpisem mýtného a projetými kilometry dle emisních norem v letech 2015–2018 (viz tabulka č. 24) a zjistil, že počet projetých kilometrů u vozidel s emisní normou EURO VI roste o 10 procentních bodů rychleji než předepsané mýtné. Skupina vozidel EURO VI (EEV), v roce 2018 spotřebovala cca 60 % projetého mýtného, lze ji tak považovat za dominantní a zásadně ovlivňující celkový předpis mýtného.

⁴⁶ NKÚ vycházel z oficiálních webových stránek mýtných systémů jednotlivých zemí (Německo, Rakousko, Polsko, Slovensko) k 1. 1. 2019. K přepočtu národní měny na eura použil NKÚ kurz ECB k 6. 3. 2019. Nejvýznamnější příjem z mýta je v ČR tvořen nákladními vozidly s nejvyšším počtem náprav (4+), proto NKÚ pro srovnání použil tuto kategorii vozidel.

Tabulka č. 24: Vývoj předpisu mýtného a projetými kilometry dle emisní normy EURO VI

10,98 %	20,26 %
Nárůst předepsaného mýta v letech 2015–2018	Nárůst projetých kilometrů v letech 2015–2018

Zdroj: <http://www.vyrocenky.cz/silnicni> (ŘSD mýtné 2015, 2018), vlastní zpracování NKÚ.

Podle evropské směrnice⁴⁷ nemusí být promítnuty emisní normy vozidel do poplatku za pozemní komunikace, pokud je v členském státě zaveden tzv. poplatek za externí náklady, který zahrnuje náklady na emisní složku a náklady na hlukovou složku. Externí poplatek, je-li zaveden, se nezapočítává do poplatku za pozemní komunikace a výpočtu tzv. váženého průměrného poplatku.

MD **poplatek za externí náklady** do mýtného jako samostatnou složku nezpracovalo, přestože minimálně od roku 2011 stanovila EU pravidla pro jejich aplikaci⁴⁸ a MD na ní bylo upozorněno externím konzultantem. MD plánuje zahrnutí těchto složek až od roku 2023, tj. cca 12 let po nabytí účinnosti evropské směrnice. Konzultant MD očekával výnos externího poplatku ve výši cca 2,8 mld. Kč ročně. Tím, že dosud nebylo zavedeno třísložkové tarifní mýtné, které by zahrnovalo samostatně externí náklady, v ČR nebyly vybírány poplatky na úhradu nákladů na znečištění ovzduší a nákladů v důsledku hluku.

NKÚ porovnal nastavení mýtného ve věci externích nákladů se sousedními státy a zjistil, že Rakousko a Německo tyto poplatky uplatňují jako samostatnou složku mýtného. Tyto státy tak promítají emisní normy zejména do složky mýtného za externí náklady. To znamená, že o emise nesnižují sazby a inkaso poplatku za pozemní komunikace, tj. poplatku za užívání, ale naopak o poplatek za externí náklady celkové inkaso mýtného zvyšují. NKÚ kvantifikoval potenciální ztrátu na mýtném v ČR v tabulce č. 25.

Tabulka č. 25: Potenciální ztráta na mýtném z externích nákladů v ČR v letech 2015–2018

3 443 490 229 Kč	389 277 817 Kč
Nevybrané mýtné z nákladů na znečištění vzduchu	Nevybrané mýtné z nákladů hlukové zátěže

Zdroj: *Update of the Handbook on External Costs of Transport, 2014*⁴⁹; Ředitelství silnic a dálnic, 2015–2018, Eurostat – *GDP per capita in PPS, 2018*; mýtný systém Německa, vlastní výpočty NKÚ.

NKÚ konstatuje, že MD nepřipravilo efektivní a účinný systém sazeb poplatků vhodně respektující principy „uživatel platí“ a „znečišťovatel platí“.

⁴⁷ Dle čl. 7g odst. 1 směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/76/EU ze dne 27. září 2011, kterou se mění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly.

⁴⁸ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/76/EU ze dne 27. září 2011, kterou se mění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly. Preambule bod 10 uvádí: „Náklady v důsledku znečištění ovzduší provozem a hluku z provozu, jako jsou zdravotní náklady včetně lékařské péče, ztráta na úrodě a jiné výpadky v oblasti produkce, jakož i sociální náklady vznikají na území státu, ve kterém se doprava uskutečňuje. Zásada „znečišťovatel platí“ se uplatní tím, že se uloží náhrada externích nákladů, což přispěje k jejich omezení.“

⁴⁹ Zdroj:

https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/handbook_on_external_costs_of_transport_2014_0.pdf.

4. Ministerstvo životního prostředí

4.1 Poplatky na podporu sběru, zpracování, využití a odstranění vybraných autovraků

Za účelem omezení dovozu starších (ojetých) vozidel, která nesplňují emisní limity a jejich provozem dochází k zatěžování životního prostředí, byl v roce 2009 do zákona o odpadech⁵⁰ zaveden poplatek na podporu sběru, zpracování, využití a odstranění vybraných autovraků – recyklační poplatek. V návaznosti na plnění emisních limitů měl tento recyklační poplatek působit současně i na omlazování vozového parku v ČR. Základním kritériem pro uplatnění poplatku při registraci vozidla je emisní norma vozidla – viz tabulka č. 26.

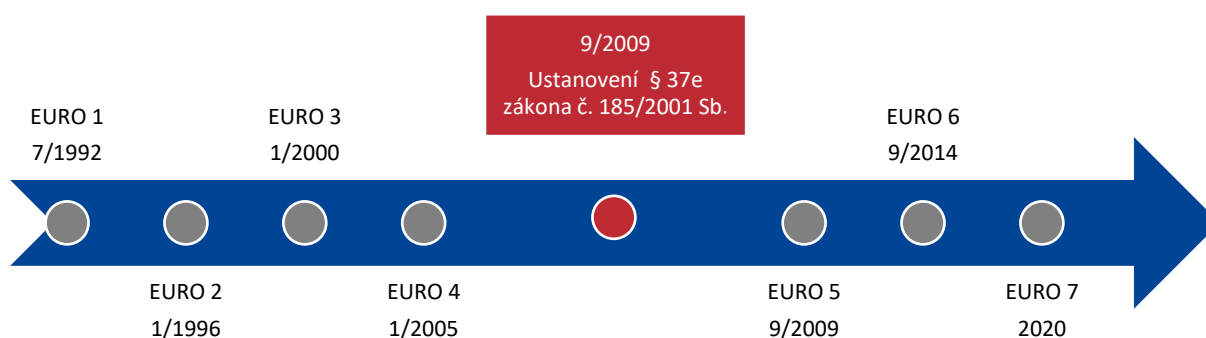
Tabulka č. 26: Výše recyklačního poplatku podle emisních norem

Emisní norma EURO	Výše poplatku	Výše vybraných poplatků v letech 2015–2018	Počet provedených plateb v letech 2015–2018
0	10 000 Kč	990 887 000 Kč	266 814
1	5 000 Kč		
2	3 000 Kč		
3 a vyšší	Bez poplatku		

Zdroj: vypracoval NKÚ na základě dat od MŽP.

V roce zavedení tohoto poplatku byla nově stanovena emisní norma EURO 5 (viz obrázek č. 2). Recyklační poplatek se v době zavedení vztahoval na vozidla od stáří devíti let. Rozdíl mezi v té době nejekologičtější emisní normou EURO 5 a emisní normou, na kterou byl uplatňován recyklační poplatek, byl tři emisní normy. Při zachování tohoto parametru by se zavedením emisní normy EURO 6 logicky mělo dojít k posunutí uplatňování recyklačního poplatku na emisní normu EURO 3. I za tohoto předpokladu by však došlo k zastarávání vozového parku, protože emisní norma EURO 3 v době vstupu emisní normy EURO 6 v účinnost se vztahuje až na vozidla starší 14 let. MŽP nezareagovalo ani na zavedení dalších emisních norem EURO 6a až EURO 6d.

Obrázek č. 2: Časová osa zavádění emisních norem



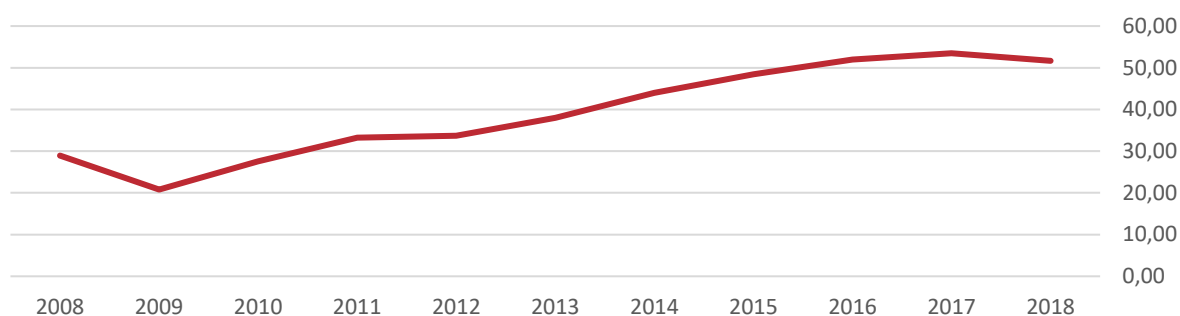
Zdroj: graficky zpracoval NKÚ.

Recyklační poplatek přestal naplňovat svůj účel již v roce 2011, kdy vozidla starší 10 let, na která byl soustředěn, začala zvyšovat svůj podíl na celkovém počtu vozidel (viz graf č. 3). V době zavedení a bezprostředně navazujícím roce (tj. v letech 2009 a 2010) byl recyklační poplatek účelným nástrojem, avšak s ohledem na jeho nastavení došlo k jeho zastarávání

⁵⁰ Ustanovení § 37e zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů.

a postupné ztrátě účelnosti. V kontrolovaném období 2015–2018 byla jeho účelnost již zanedbatelná.

Graf č. 3: Podíl nově registrovaných ojetých vozidel starších 10 let (%)



Zdroj: web Svazu dovozců automobilů – fa RTV data, s.r.o., ke dni 3. 4. 2019, 7:46 hod, graficky zpracoval NKÚ.

4.2 Státní příspěvek při vyřazení autovraku

Protože daňová podpora je poskytována v souvislosti s dalšími finančními nástroji, NKÚ ověřil i legislativní nastavení státního příspěvku při vyřazení autovraku. Je-li vydáno nařízení vlády⁵¹, je MŽP oprávněno k vyplacení státního příspěvku při vyřazení autovraku. Od roku 2009 takové nařízení vlády nebylo vydáno. Základní zákonnou podmínkou pro poskytnutí příspěvku je emisní norma vozidla EURO 4, která je již zastaralá a nenaplňuje cíle EU v oblasti nových vozidel (95 g/km EURO 7 od roku 2020).

V probíhajícím legislativním procesu návrhu nového zákona o výrobcích s ukončenou životností, který nahradí zákon o odpadech⁵², státní příspěvek není upraven, přestože MŽP nechalo zpracovat studii, kde je forma dotační podpory zkoumána a vyhodnocována. V řadě států EU je dotační podpora pro vozidla s nulovými nebo nízkými emisemi využívána jako doplněk daňové podpory a významný nástroj k ekologizaci dopravy (např. v Německu 4 000 €, v Rumunsku 4 500 €, ve Slovenské republice 5 000 € a ve Slovinsku 7 500 €).

4.3 Nízkoemisní zóny

S účinností od 29. 10. 2011 jsou obce oprávněny zavést nízkoemisní zóny⁵³ (dále také „NEZ“). Cílem tohoto opatření je omezení znečištění ovzduší v obci z dopravy, a to jak na celém svém území tak i jen na jeho části. Vydání emisní plakety s uvedením příslušné emisní kategorie sloužící k označení vozidla je zpoplatněno částkou max. 200 Kč. Do doby ukončení kontroly NKÚ nebyla v ČR zřízena žádná NEZ.

⁵¹ Ustanovení § 37d zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů.

⁵² Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů.

⁵³ Ustanovení § 7a zákona č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší a o změně některých dalších zákonů (zákon o ochraně ovzduší), a následně ustanovení § 14 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší.

Tabulka č. 27: Vybrané aspekty zavedení nízkoemisních zón

MŽP provedlo rozvalu realizovatelnosti NEZ až v letech 2014–2015. Vytipováno celkem 30 obcí k realizaci NEZ bez nutnosti dostavby obchvatu.		2,89 mil. Kč investováno prostřednictvím výzev MŽP na zpracování studie proveditelnosti zavedení NEZ v obcích.
Důvody nezavedení NEZ v obcích		
Celkový efekt tohoto opatření vůči vynaloženým nákladům je neadekvátní.	Chybí objízdne trasy, které brání vymezení nízkoemisních zón v širším území měst.	Neochota obcí k zavedení nízkoemisních zón pro rezidenty.
Zákonné zakotvení jako nejekologičtější NEZ pro vozidla EURO 4 a vyšší. Ve větších městech, jako jsou např. Praha či Brno, v nichž jsou významněji zastoupena vozidla s emisní normou EURO 5–6, může vést zavedení NEZ jen k minimálnímu efektu.		
Počet nízkoemisních zón = 0		

NKÚ vyhodnotil, že nízkoemisní zóny jsou v současných podmínkách ČR neúčinným nástrojem. K popsanému stavu přispěla nedostatečná příprava MŽP na zavedení nízkoemisních zón do právního řádu ČR, které až po čtyřech letech od jejich zavedení zkoumalo proveditelnost tohoto oprávnění v podmínkách obcí ČR.

NKÚ konstatuje, že MŽP sice připravilo účinnou právní úpravu pozitivně ovlivňující ekologizaci dopravy, avšak nezareagovalo včas na změny cílů EU, změny norem EURO a vývoj v sektoru dopravy.

Shrnutí k bodu IV.A:

NKÚ konstatuje, že platná právní úprava v oblasti daní a poplatků významně nepřispívá k ekologizaci sektoru dopravy, a nelze ji proto považovat za účinný nástroj k prosazování environmentálních cílů ČR.

B. Snižování emisí a zvyšování podílu obnovitelných zdrojů v domácnostech

Celková spotřeba paliv je uvedena v tabulce č. 28, z níž je zřejmé, že spotřeba elektřiny a plynu od roku 2015 mírně rostla a spotřeba uhlí stagnovala.

Tabulka č. 28: Spotřeba paliv a spotřební daň

Palivo	Spotřeba paliva			Vyměřená spotřební daň/inkaso (v tis. Kč)		
	2015	2017	2017/2015	2015	2017	2017/2015
Elektřina v GWh	46 197	47 600	+ 3,037 %	1 225 299	1 536 910	+ 25,431
Zemní plyn v milionech m ³	4 566	5 162	+ 13,063 %	1 149 268	1 299 937	+ 13,110
Uhlí v tisících tun	45 833	45 832	- 0,002 %	413 071	450 984	+ 9,178

Zdroj: ČSÚ – spotřeba vybraných paliv a elektrické energie, 2015, 2017; Celní správa – statistická data z oblasti výroby, dopravy a dovozu pevných paliv, zemního plynu a ostatních plynů a elektřiny, 2015, 2017.

Pozn.: Uhlí spotřeba = černé a hnědé uhlí včetně lignitu, koks, hnědouhelné brikety, v tis. tun., vyměřená daň za kódy nomenklatur 2701, 2702, 2704. Zemní plyn = v milionech m³, inkaso spotřební daně ze zemního plynu a ostatních plynů. Elektřina = v GWh, inkaso spotřební daně z elektřiny. Výpočty vycházejí z nezaokrouhlených údajů přepočtených jednotek.

NKÚ analyzoval výši daňového zatížení v ČR oproti průměru států EU u zemního plynu, elektřiny, uhlí a koksu (viz tabulka č. 29) a zjistil, že zdanění paliva, které se promítá do celkové ceny, je významně nižší u všech tří komodit. Celková cena zemního plynu a elektřiny ke kupní síle spotřebitele je vyšší než průměr EU. Příčinou není výše daňového zatížení. Sazby spotřebních/energetických daní v ČR jsou blízké minimálním sazbám stanoveným evropskou směrnicí č. 2003/96/ES.

Tabulka č. 29: Daňové zatížení paliv v ČR a EU

Ukazatel	Zemní plyn	Elektřina	Uhlí a koks
Sazba SPD v ČR na průměrné sazbě SPD v EU se zohledněním HDP na obyvatele v paritě kupní síly	↓	↓	↓
Jednotka daně (SPD+DPH) na HDP na obyvatele v paritě kupní síly	↓	↓	↓
Celkové zdanění v %	↓	↓	-
Podíl ceny komodity včetně daně (zemní plyn, elektřina) / podíl daně (uhlí a koks) na hodinové mediánové hrubé mzdě ve standardu kupní síly	↑	↑	↓

Zdroj: Evropská komise – *Excise Duty Tables – Part II – Energy products and Electricity*, 2015 a 2018, Světová banka – HDP na obyvatele v PKS, 2015, 2017, Eurostat – mediánové hrubé hodinové výdělky (všichni zaměstnanci kromě učňů), 2014, ceny komodit bez daní a poplatků (domácnosti), střední spotřeba, 1. pol. 2018.

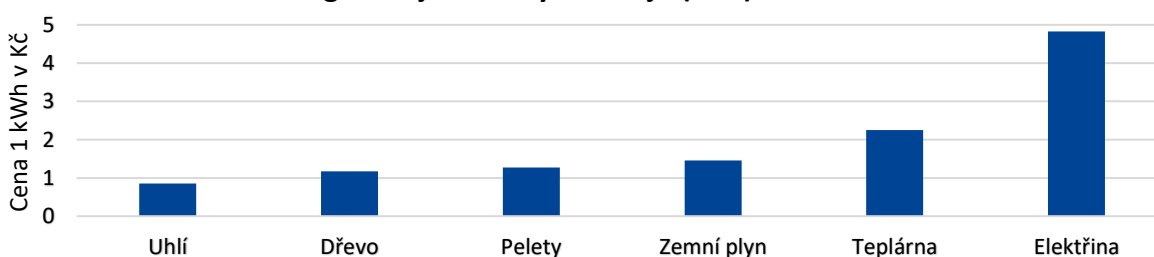
Vysvětlivky:

↓ – Hodnota ukazatele je v ČR nižší než průměr EU.

↑ – Hodnota ukazatele je v ČR vyšší než průměr EU.

NKÚ prostřednictvím veřejně dostupných zdrojů porovnal náklady na jednotlivé druhy energií pro spotřebitele mezi sebou. NKÚ zjistil, že jako nejméně výhodná v přepočtu na cenu 1 kWh energie vychází elektřina (viz graf č. 4).

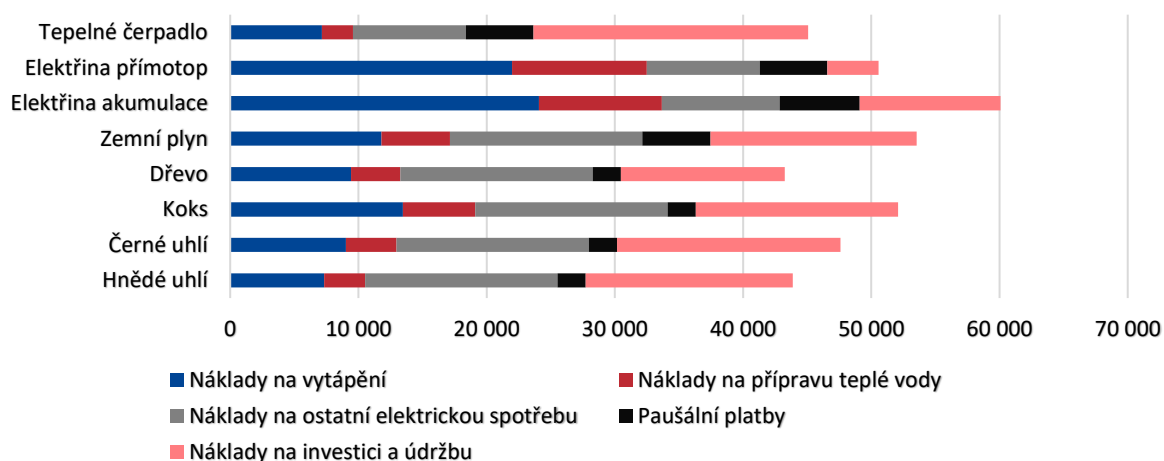
Graf č. 4: Cena 1 kWh energie dle jednotlivých zdrojů (v Kč)



Zdroj: CenyEnergie.cz – *Kolik stojí kWh elektřiny, plynu a dalších energií?*

Nákladovost energií NKÚ dále ověřil i na modelu, který stanovuje přibližné náklady odpovídající běžnému rodinnému domu se čtyřčlennou domácností s podlahovou plochou 150 m² a výpočtovou tepelnou ztrátou 5 až 10 kW. Jak model ukazuje, elektřina a zemní plyn jsou oproti emisně náročnějšímu černému a hnědému uhlí podstatně méně výhodné. Z grafů č. 4 a 5 je zřejmé, že při porovnání jednotlivých paliv jsou rozhodnou položkou náklady na vytápění, tzn. náklady na cenu paliva, jejíž nezanedbatelnou složkou jsou daně. Nejnižší náklady na vytápění má uhlí následované dřevem, což odpovídá mimo jiné jejich minimálnímu zdanění. MF volitelné oprávnění ve smyslu evropské směrnice⁵⁴ v podobě daňové podpory DPH využilo na podporu palivového dřeva, které je zatíženo sníženou sazbou DPH a nepodléhá spotřební dani. Uhlí podléhá minimální sazbě spotřební daně požadované EU.

Graf č. 5: Výše ročních nákladů na energie v domě (v Kč)



Zdroj: <https://vytapani.tzb-info.cz/tabulky-a-vypocty/138-porovnani-nakladu-na-vytapani-teplou-vodu-a-elektrickou-energi-tzb-info>; graficky zpracoval NKÚ.

V ČR je aplikováno úplné osvobození od spotřební daně u plynu pro výrobu tepla v domácnostech a domácích kotelnách a u elektřiny pocházející z OZE⁵⁵ při maximálním instalovaném výkonu ve výši 30 kW, pokud je tato elektřina spotřebována v místě výroby. Ostatní elektřina podléhá základní sazbě spotřební daně. V případě DPH volitelné opatření pro uplatnění snížené sazby DPH pro dodání zemního plynu a elektřiny ve smyslu evropské směrnice⁵⁶ ČR neuplatnila. Dopad opatření na SPD však významně snižuje vysoká cena související infrastruktury, paušálních plateb a komoditní cena, která je také závislá na vývoji cen na světovém trhu. Podpora na DPH u dálkového vytápění a chlazení zatím nevstoupila v účinnost, a nelze proto její dopady vyhodnotit. NKÚ dotazníkovým šetřením ověřil, že ve

⁵⁴ Směrnice Rady 2003/96/ES ze dne 27. října 2003, kterou se mění struktura rámcových předpisů Společenství o zdanění energetických produktů a elektřiny.

⁵⁵ Podle čl. 15 odst. 1 písm. b) směrnice Rady č. 2003/96/ES členské státy mohou uplatňovat pod finanční kontrolou plné nebo částečné osvobození od daně nebo sníženou úroveň zdanění mimo jiné na elektřinu:

- pocházející ze sluneční energie, větrné energie, energie vln a přílivu nebo geotermální energie,
- vyrobenou ve vodních elektrárnách,
- vyrobenou z biomasy nebo produktů vyrobených z biomasy,
- vyrobenou z emisí metanu z opuštěných uhelných dolů,
- vyrobenou z palivových článků.

⁵⁶ Čl. 102 směrnice Rady 2006/112/ES ze dne 28. listopadu 2006 o společném systému daně z přidané hodnoty.

12 státech EU je nejednotná praxe v aplikaci daňových opatření na podporu cílů KEP prostřednictvím DPH a SPD a ČR se významně neodlišuje.

V ČR elektřina vyrobená ze slunečního záření v období od 1. 1. 2014 po dobu trvání práva na podporu elektřiny v zařízení uvedeném do provozu v období od 1. 1. 2010 do 31. 12. 2010 podléhá odvodu ze slunečního záření ve výši 10 % výkupní ceny, resp. 11 % zeleného bonusu na elektřinu. Odvodu nepodléhá výroba v zařízení do 30 kW. Cílem zavedení odvodu bylo odstranění příliš vysoké podpory výroby elektřiny ze slunečního záření a zároveň získání dodatečných příjmů státního rozpočtu, které budou využity k vyplácení dotací operátorovi trhu na krytí nákladů spojených s podporou elektřiny z podporovaných zdrojů, aby se zabránilo plnému promítnutí těchto podpor do cen elektřiny pro konečné spotřebitele⁵⁷. NKÚ zjistil, že nejméně dva státy (Dánsko, Řecko) uplatňují podobnou daň nebo poplatek jako ČR. ČR na podporu elektřiny vyrobené ze slunečního záření ve smyslu zákona o podporovaných zdrojích energie⁵⁸ vyplatilo finanční prostředky ve výši uvedené v tabulce č. 30.

Tabulka č. 30: Inkaso odvodu z elektřiny ze slunečního záření a finanční podpora výroby elektřiny ze slunečního záření (v mil. Kč)

Rok	2015	2016	2017	2018
Odvod z elektřiny ze slunečního záření	1 932	1 926	2 047	2 194
Výkupní cena	17 310	15 599	15 932	16 707
Zelený bonus	9 494	10 312	11 071	12 495

Zdroj: závěrečné účty kapitoly 398 – *Všeobecná pokladní správa* za roky 2015 a 2017.

Další podrobnosti k výrobě elektřiny ze slunečního záření jsou uvedeny v příloze tohoto KZ.

Shrnutí k bodu IV.B

NKÚ konstatuje, že v oblasti daní existuje prostor pro větší podporu ekologizace vytápění v sektoru domácností.

⁵⁷ Důvodová zpráva k zákonu č. 165/2012 Sb., o podporovaných zdrojích energie a o změně některých zákonů.

⁵⁸ Ustanovení § 4 odst. 5 písm. d) zákona č. 165/2012 Sb., o podporovaných zdrojích energie a o změně některých zákonů.

Seznam zkratk

ACEA	European Automobile Manufacturers' Association (Evropská asociace výrobců automobilů)
ASECAP	European Association of Operators of Toll Road Infrastructures (Evropská asociace provozovatelů mýtných systémů)
CNG	stlačený zemní plyn
CO ₂	oxid uhličitý
ČNB	Česká národní banka
ČR	Česká republika
ČSÚ	Český statistický úřad
DPH	daň z přidané hodnoty
ECB	Evropská centrální banka
ES	Evropké společenství
EU	Evropská unie
EU ETS	systém EU pro obchodování s emisemi
FVE	fotovoltaická elektrárna
ICCT	International Council on Clean Transportation
KEP	klimaticko-energetická politika
KZ	kontrolní závěr o provedené kontrole NKÚ
LNG	zkapalněný zemní plyn
LPG	zkapalněný ropný plyn
MD	Ministerstvo dopravy
MF	Ministerstvo financí
MPO	Ministerstvo průmyslu a obchodu
MŽP	Ministerstvo životního prostředí
NAP CM	<i>Národní akční plán čisté mobility</i>
NEZ	nízkoemisní zóna
NKÚ	Nejvyšší kontrolní úřad
OSN	Organizace spojených národů
OZE	obnovitelné zdroje energie
PHM	pohonné hmoty
PKS	parita kupní síly
SDGs	cíle udržitelného rozvoje
SPD	spotřební (energetická) daň

Doplňující tabulky a grafy

Tabulka č. 1: Přehled zdrojů podílejících se na výrobě elektřiny v ČR za roky 2010–2017 v GWh

Rok	Jaderné	Fosilní	Vodní	Ostatní OZE	Saldo	Celková výroba
2010	27 988,20	53 580,10	2 789,40	1 542,40	-14 948,00	85 900,10
2011	28 282,60	53 928,10	2 134,10	3 215,70	-17 044,00	87 560,60
2012	30 324,20	51 696,10	2 231,50	3 321,80	-17 120,00	87 573,70
2013	30 745,30	50 009,40	2 856,40	3 453,80	-16 887,00	87 064,90
2014	30 324,90	50 118,40	1 909,20	3 650,90	-16 300,00	86 003,40
2015	26 840,80	51 140,30	1 794,80	4 112,40	-12 516,00	83 888,30
2016	24 104,20	53 367,20	2 000,50	3 830,00	-10 974,00	83 301,90
2017	28 339,60	52 873,70	1 869,50	3 954,90	-13 037,00	87 037,60

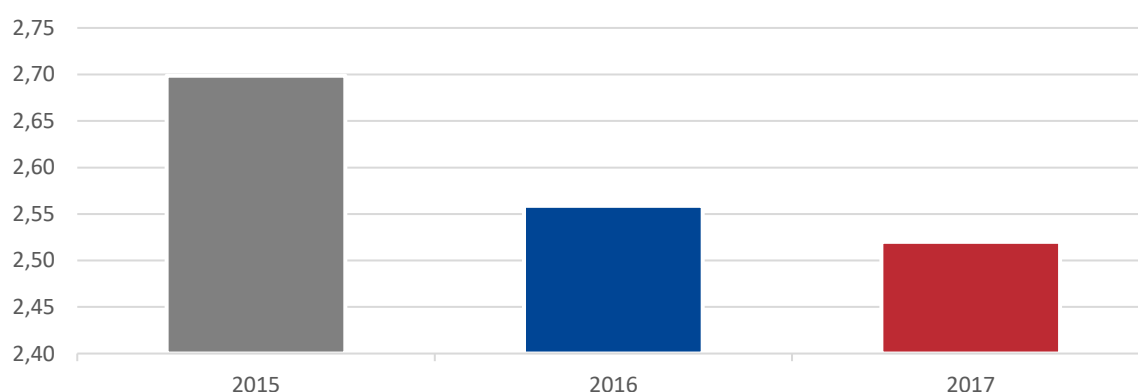
Zdroj: http://www.eru.cz/documents/10540/462820/Rocni_zprava_provoz_ES_2017.pdf/521bff99-fdcf-4c86-8922-3a346af0bb88.

Tabulka č. 2: Energetický mix zdrojů výroby elektřiny v ČR za roky 2010–2017 vyjádřený v %

Rok	Nízkouhlíkový mix zdrojů (jádro, voda, FVE, ostatní OZE)	Fosilní zdroje
2010	37,63	62,37
2011	38,41	61,59
2012	40,97	59,03
2013	42,56	57,44
2014	41,73	58,27
2015	39,04	60,96
2016	35,94	64,06
2017	39,25	60,75

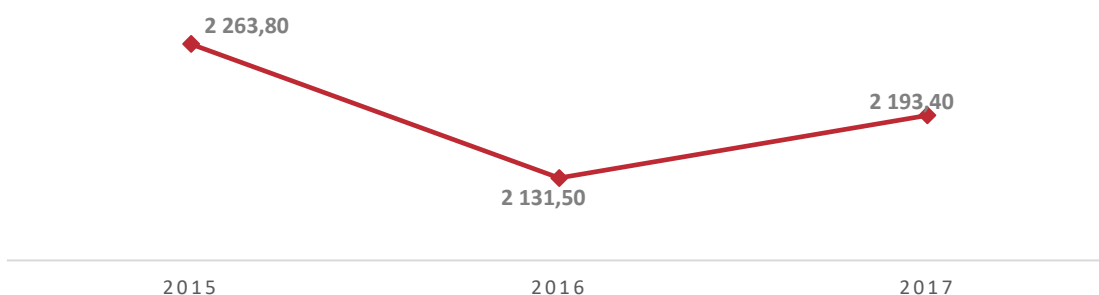
Zdroj: http://www.eru.cz/documents/10540/462820/Rocni_zprava_provoz_ES_2017.pdf/521bff99-fdcf-4c86-8922-3a346af0bb88.

Graf č. 1: Podíl výroby elektřiny prostřednictvím fotovoltaických elektráren na celkové výrobě elektřiny v % za roky 2015–2017



Zdroj: http://www.eru.cz/documents/10540/462820/Rocni_zprava_provoz_ES_2017.pdf/521bff99-fdcf-4c86-8922-3a346af0bb88.

Graf č. 2: Množství vyrobené elektřiny z FVE v GWh v období 2015–2017



Zdroj: http://www.eru.cz/documents/10540/462820/Rocni_zprava_provoz_ES_2017.pdf/521bff99-fdcf-4c86-8922-3a346af0bb88.

Tabulka č. 3: Přehled vývoje výkupních cen a zelených bonusů elektřiny z FVE v Kč/MWh za roky 2010–2018

Datum uvedení výroby do provozu		Instalovaný výkon výroby (v kW)		Jednotarifní pásmo provozování	
				Výkupní ceny (v Kč/MWh)	Zelené bonusy (v Kč/MWh)
od (včetně)	do (včetně)	od	do (včetně)		
-	31.12.2005	-	-	8 189	7 159
01.01.2006	31.12.2007	-	-	17 185	16 155
01.01.2008	31.12.2008	-	-	16 761	15 731
01.01.2009	31.12.2009	0	30	15 725	14 535
01.01.2009	31.12.2009	30	-	15 610	14 580
01.01.2010	31.12.2010	0	30	14 646	13 456
01.01.2010	31.12.2010	30	-	14 530	13 500
01.01.2011	31.12.2011	0	30	8 787	7 597
01.01.2011	31.12.2011	30	100	6 916	5 886
01.01.2011	31.12.2011	100	-	6 444	5 414
01.01.2012	31.12.2012	0	30	7 077	5 887
01.01.2013	30.06.2013	0	5	3 840	2 650
01.01.2013	30.06.2013	5	30	3 188	1 998
01.07.2013	31.12.2013	0	5	3 367	2 177
01.07.2013	31.12.2013	5	30	2 739	1 549

Zdroj: cenové rozhodnutí Energetického regulačního úřadu č. 3/2018 ze dne 25. září 2018, kterým se stanovuje podpora pro podporované zdroje energie.

Provozní podpora pro FVE uvedené do provozu od 1. 1. 2014 byla cenovým rozhodnutím ERU č. 4/2013 zrušena, tj. nové výroby již nemají na podporu nárok. Provozovatelé mohou požádat o investiční dotaci v rámci programu *Nová zelená úsporám*, a to jak pro realizaci FVE na rodinných domech, tak na bytových domech. Jedná se o programy C.3.3 až C.3.6, s výší podpory až 100 tis Kč pro 50 % doložených způsobilých výdajů.

Tabulka č. 4: Vyúčtovaná podpora OZE (v mil. Kč)

Rok	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Obnovitelné zdroje	34 922	38 361	41 098	40 752	43 154	43 689
Sluneční	23 279	24 601	26 804	25 911	27 002	29 203
– sluneční (ZB)	6 927	8 252	9 494	10 312	11 071	12 495
– sluneční (VC)	16 352	16 349	17 310	15 599	15 932	16 707

Zdroj: <https://www.ote-cr.cz/cs/statistika/statistika-poze/poskytnuta-podpora-2013-2018>.

Tabulka č. 5: Množství podporované energie v GWh

Rok	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Obnovitelné zdroje	7 494	7 912	8 250	7 966	8 487	8 172
Sluneční	2 012	2 092	2 227	2 095	2 156	2 302
- sluneční (ZB)	616	733	817	859	900	999
- sluneční (VC)	1 396	1 359	1 410	1 236	1 256	1 303

Zdroj: <https://www.ote-cr.cz/cs/statistika/statistika-poze/poskytnuta-podpora-2013-2018>.

Tabulka č. 6: Přehled cen elektřiny (bez DPH) v Kč/kWh za období 2015–2018

Rok	2015	2016	2017	2018
Cena elektřiny pro domácnosti v Kč/kWh	3,15	3,17	3,18	3,31
Cena elektřiny pro malé podniky v Kč/kWh	2,12	1,98	1,84	1,87

Zdroj: Eurostat – <https://ec.europa.eu/eurostat/web/energy/data/database> (Electricity prices for household consumers – bi-annual data from 2007, national currency, all taxes and levies included); <https://ec.europa.eu/eurostat/web/energy/data/database> (Electricity prices for non-household consumers – bi-annual data from 2007, national currency, all taxes and levies included).

Tabulka č. 7: Vyčíslení předpokládané finanční úspory výrobců z malého zdroje při 80% vlastní spotřebě vyrobené el. (instalovaný výkon 2 kWh, ročně 2000 kWh) při průměrné ceně elektřiny za domácnost v roce 2018 (bez DPH)

	1 rok	7 let
Vyrobena el. v kWh	2 000	14 000
Vlastní spotřeba 80 % v kWh	1 600	11 200
Finanční úspora výrobců v Kč	5 296	37 072

Zdroj: Eurostat – <https://ec.europa.eu/eurostat/web/energy/data/database> (Electricity prices for household consumers – bi-annual data from 2007, national currency, all taxes and levies included).

Tabulka č. 8: Přehled podpory (dotací) v jednotlivých letech a výšky bonusu za akumulaci energie

Rok	Při výkonu do 1 700 kWh v Kč	Při výkonu do 3 000 kWh v Kč	Při výkonu do 4 000 kWh v Kč	Bonus za akumulaci v Kč	Max. výška bez akumulace v Kč	Max. výška s akumulací v Kč
2015	70 000	100 000	-		55 000	100 000
2016	70 000	100 000	-		55 000	100 000
2017	70 000	100 000	150 000*		55 000	150 000*
2018	70 000	100 000	150 000		55 000	150 000
Zvýhodnění pro žadatele z Ústeckého, Karlovarského a Moravskoslezského kraje a majitele památkově chráněných objektů						
2018	82 000	115 000	170 000		65 500	170 000

Zdroj: <https://www.novazelenausporam.cz/nabidka-dotaci/rodinne-domy-zdroje-energie/>.

Pozn.: * od 4. 9. 2017.

Tabulka č. 9: Počet podpořených instalací s vyčíslením průměrné výšky podpory na domácnost v Kč v kontrolovaném období

Rok	Počet instalovaných fotovoltaických panelů	Celkový instalovaný výkon v kW	Výška podpory v Kč	Průměrná výška podpory pro domácnosti v Kč	Průměrná výška podpory na instalovaný výkon v Kč/kWh
2015	0	0,00	0	0	0
2016	3 235	825,76	14 632 233	4 523,10	17 719,72
2017	11 573	3 018,75	57 704 273	4 986,11	19 115,29
2018	25 766	6 952,53	161 825 535	6 280,58	23 275,78
Celkem	40 574	10 797,00	234 162 041		

Zdroj: MŽP.

Tabulka č. 10: Přehled vyrobeného množství elektřiny v MWh

Rok	2015	2016	2017	2018
Počet podnikatelů	24 042	24 065	24 069	24 038
Přetoky do sítě v MWh	2 098 747	1 972 762	2 031 389	2 168 968
Množství el. z FVE vykoupené dodavateli v MWh	2 098 747	1 972 762	2 031 389	2 168 968
Výkupní cena el. z FVE v Kč/kWh	X	X	x	x
Uložená el. ve virtuální baterii v MWh	X	X	x	x
Pokuta za nepovolené přetoky do sítě	X	X	x	x

Zdroj: OTE, a.s. V tabulce je uveden počet subjektů (IČ) s výrobou elektřiny z fotovoltaických zdrojů. Přetoky do sítě jsou hodnotami ze zadaných výkazů. Vykoupené množství elektřiny je rovno hodnotě dodávky elektřiny do sítě. Většina výrobců má uzavřenou smlouvou s obchodníkem s elektřinou. Cena, za kterou obchodník od výrobce elektřinu vykupuje, je předmětem jejich obchodního vztahu. OTE, a.s., tyto informace k dispozici nemá.

Tabulka č. 11: Přehled fotovoltaických elektráren dle jejich výkonu a počet výrobních zdrojů FVE

FVE 2015-2018	Celkový instalovaný výkon (MW)				Počet zdrojů FVE			
	2015	2016	2017	2018	2015	2016	2017	2018
Do 10 kW včetně	100,4	100,6	100,6	100,8	18 675	18 712	18 714	18 732
Nad 10 do 30 kW včetně	151,0	151,5	151,8	152,1	7 314	7 341	7 360	7 377
Nad 30 kW do 100 kW vč.	54,0	54,3	54,6	55,2	872	879	885	897
Nad 100 kW do 1 MW vč.	463,2	465,3	465,6	465,0	1 080	1 083	1 084	1 079
Nad 1 do 5 MW včetně	1 006,4	1 004,2	1 001,3	999,2	455	456	455	453
Nad 5 MW	307,2	307,2	312,8	299,8	30	30	31	29
Celkem	2 082,2	2 083,0	2 086,8	2 072,0	28 426	28 501	28 529	28 567

Zdroj: OTE, a.s. (Jedná se pouze o zdroje vedené v systému operátora trhu, tedy ta zařízení, která jsou provozována na základě licence.)

Tabulka č. 12: Přehled vyrobené elektřiny z FVE v MWh v období 2015–2018

Rok	2015	2016	2017	2018
Nepodnikatelé	x	x	x	x
Podnikatelé	2 267 027	2 133 797	2 196 158	2 339 659
Celkem	2 267 027	2 133 797	2 196 158	2 339 659

Zdroj: OTE, a.s. (Hodnoty jsou z výkazů, které registrovaní výrobci zadali do systému OTE, a.s.)

Tabulka č. 13: Minimální objem biopaliva v motorové naftě kódu kombinované nomenklatury 2710 19 41

Rok	2015	2016	2017	2018
Biopalivo	6,0 %	6,0 %	6,0 %	6,0 %

Zdroj: zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, § 19 odst. 1 písm. b).

Tabulka č. 14: Minimální objem biopaliva v motorovém benzínu kódu kombinované nomenklatury 2710 11 41, 2710 11 45 a 2710 11 49

Rok	2015	2016	2017	2018
biopalivo	4,1 %	4,1 %	4,1 %	4,1 %

Zdroj: zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, § 19 odst. 1 písm. a).

Tabulka č. 15: Objem státní pomoci poskytnuté v souvislosti s alternativními palivy a biopalivy v letech 2015–2018

Rok	2015	2016	2017	2018
Objem státní pomoci poskytnuté v souvislosti s alternativními palivy a biopalivy v mil. €	80,15	5,54	6,18	4,63

Zdroj: <https://www.celnisprava.cz/cz/dane/statistiky/Stranky/minerally.aspx>, biopaliva za jednotlivé roky; <https://www.celnisprava.cz/cz/dane/statistiky/Stranky/ekodane.asp>, daně ze zemního plynu za jednotlivé roky.

Pozn.: Kurz ČNB ke dni 17. 9. 2019: 1 € = 25,88 Kč. Státní pomoc pro CNG = rozdíl mezi spotřební daní při minimální sazbě dle směrnice a vyměřené spotřební daně v jednotlivých letech.

Tabulka č. 16: Vývoj sazeb spotřební daně z minerálních olejů v letech 2015–2018 v €/1 000 l

Rok	2015	2016	2017	2018
Motorový benzín	496,14	496,14	496,14	496,14
Motorová nafta	423,11	423,11	423,11	423,11
SMN s min. 30 % MEŘO	296,17	358,00	356,35 / 327,50*	329,02
FAME pro pohon motorů, KN 3824 90 99	421,85**	177,36	176,54 / 84,23*	84,62

Zdroj: zákon č. 353/2003 Sb., o spotřebních daních. Kurz ČNB ke dni 17. 9. 2019: 1 € = 25,88 Kč.

* Nižší sazba platná od 1. 7. 2017, změna uvedena v novele č. 382/2015 Sb., od 1. 1. 2021 sazba shodná jako minerální oleje dle § 45 odst. 1 kterým se nejvíce podobají.

** Sazba shodná jako u minerálních olejů dle § 45 odst. 1, kterým se nejvíce podobají.

Tabulka č. 17: Vyčíslení množství motorového benzínu a motorové nafty/plynového oleje uvedeného do volného daňového oběhu pro dopravní účely za jednotlivé roky v litrech

Rok	2015	2016	2017	2018
Motorový benzín KN 2710 11 41, 2710 11 45, 2710 11 49 bez BIO	6 383 094	4 870 685	6 890 940	1 935 413
Motorový benzín KN 2710 11 41, 2710 11 45, 2710 11 49 s BIO	1 963 157 857	1 863 931 721	1 867 019 847	1 928 403 580
Plynový olej KN 2710 19 41 bez BIO	2 610 384 185	248 161 522	301 506 777	483 804 677
Plynový olej KN 2710 19 41 s BIO	2 451 887 971	4 714 829 981	4 953 217 616	5 010 429 997
FAME KN 3824 90 99	121 627 892	9 567	10 999	329 246

Zdroj: statistické přehledy celní správy, dostupné z

<https://www.celnisprava.cz/cz/dane/statistiky/Stranky/minerally.aspx>, minerální oleje a biopaliva za jednotlivé roky.

Tabulka č. 18: Přehled množství biopaliv uplatněných pro dopravní účely uvedených do volného daňového oběhu v letech 2015–2018 v litrech

Rok	2015	2016	2017	2018
Množství biopaliv uvedených do daňového volného oběhu	384 579 499	394 680 909	442 513 374	476 269 755

Zdroj: statistické přehledy celní správy, dostupné z

<https://www.celnisprava.cz/cz/dane/statistiky/Stranky/minerally.aspx>, biopaliva za jednotlivé roky.

Tabulka č. 19: Počet vozidel se sníženou sazbou silniční daně podle stáří

Rok	Počet vozidel se stářím vozidla od první registrace 1. až 36. měsíc	Počet vozidel se stářím vozidla od první registrace 37. až 72. měsíc	Počet vozidel se stářím vozidla od první registrace 73. až 108. měsíc	Celkem počet vozidel se snížením sazby
2013	378 606	350 892	303 851	1 033 349
2014	388 281	335 639	328 998	1 052 918
2015	408 601	329 289	299 911	1 037 801
2016	456 123	318 989	271 835	1 046 947
2017	542 724	329 008	264 527	1 136 259
2018	538 976	335 298	250 078	1 124 352

Zdroj: MF.

Tabulka č. 20: Vývoj počtu evidovaných vozidel (kategorie L, M, N) – stav k 31. 12.

Kategorie vozidel	2015	Podíl na celkovém počtu vozidel v %	2016	Podíl na celkovém počtu vozidel v %	2017	Podíl na celkovém počtu vozidel v %	Nárůst / pokles počtu vozidel za sledovaná období
Osobní auta celkem	5 115 316	74,50 %	5 307 808	74,69 %	5 538 222	74,98 %	Nárůst
Benzín celkem	3 292 863	47,96 %	3 337 837	46,97 %	3 422 845	46,34 %	Pokles
Diesel celkem	1 807 953	26,33 %	1 954 086	27,50 %	2 097 056	28,39 %	Nárůst
Elektřina	713	0,01 %	974	0,01 %	1 525	0,02 %	Nárůst
LPG čistě na LPG	56	0,00 %	47	0,00 %	47	0,00 %	Pokles
Ostatní	13 731	0,20 %	14 864	0,21 %	16 749	0,23 %	Nárůst
Mikrobusy a autobusy celkem	19 950	0,29 %	20 097	0,28 %	20 719	0,28 %	Nárůst
Benzín celkem	1 779	0,03 %	1 745	0,02 %	1 712	0,02 %	Pokles
Diesel celkem	17 115	0,25 %	17 217	0,24 %	17 755	0,24 %	Nárůst
Ostatní	1 056	0,02 %	1 135	0,02 %	1 252	0,02 %	Nárůst
Nákladní vozidla celkem	646 792	9,42 %	667 705	9,40 %	689 368	9,33 %	Nárůst
Benzín celkem	94 611	1,38 %	93 520	1,32 %	93 290	1,26 %	Pokles
Diesel celkem	548 800	7,99 %	570 537	8,03 %	591 929	8,01 %	Nárůst
Elektřina a ostatní	3 381	0,05 %	3 648	0,05 %	4 149	0,06 %	Nárůst
Silniční tahače	5 283	0,08 %	4 488	0,06 %	4 132	0,06 %	Pokles
Benzín celkem	18	0,00 %	18	0,00 %	16	0,00 %	Pokles
Diesel celkem	5 241	0,08 %	4 444	0,06 %	4 094	0,06 %	Pokles
Elektřina a ostatní	24	0,00 %	26	0,00 %	22	0,00 %	Pokles
Motocykly	1 046 467	15,24 %	1 074 880	15,12 %	1 102 392	14,93 %	Nárůst
Speciální automobily	32 258	0,47 %	31 886	0,45 %	31 277	0,42 %	Pokles
Celkový počet vozidel kategorie L, M a N	6 866 066	100,00 %	7 106 864	100,00 %	7 386 110	100,00 %	Nárůst

Zdroj: https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2017/rocenka/htm_cz/obsah4.html.

Tabulka č. 21: Vývoj celkové spotřeby paliv v dopravě v ČR v letech 2015–2017

Druh paliva	2015	2016	2017
Benzín (t)	1 563 000	1 595 000	1 588 000
Nafta (t)	4 145 000	4 337 000	4 498 000
LPG (t)	99 000	99 000	96 000
CNG (m ³)	43 589 000	59 346 000	67 603 000

Zdroj: https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2017/rocenka/htm_cz/cz17_715000.html;
<http://www.cng4you.cz/cng-info/statistiky.html>.

Tabulka č. 22: Vývoj celkové spotřeby paliv v dopravě v ČR v letech 2015–2017 (na 1 000 obyvatel)

Druh paliva	2015	2016	2017
Benzín (t)	148	151	150
Nafta (t)	393	410	425
LPG (t)	9	9	9
CNG (m ³)	4 134	5 617	6 384

Zdroj: https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2017/rocenka/htm_cz/cz17_715000.html;
<http://www.cng4you.cz/cng-info/statistiky.html>; https://www.czso.cz/csu/czso/obyvatelstvo_hu; graf č. 1: Počet obyvatel, 1785–2017, aktualizace k 5. 6. 2018.

Tabulka č. 23: Vývoj vybraných daní a jiných příjmů s environmentálním dopadem v letech 2013–2018 (v €)

Daně s environmentálním dopadem	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Daně z energií celkem	3 313 215 248	3 332 016 721	3 532 319 476	3 712 836 155	3 873 292 961	4 107 824 825
Vyměřená daň z minerálních olejů*	3 109 742 041	3 165 485 017	3 308 046 908	3 469 856 812	3 545 031 770	3 598 290 621
Vyměřená daň z elektřiny	50 311 576	48 400 182	47 387 986	57 333 030	59 370 135	58 953 788
Vyměřená daň z pevných paliv	18 092 887	15 483 643	15 970 852	16 735 962	17 460 409	15 367 124
Vyměřená daň ze zemního plynu a ostatních plynů	48 485 123	43 852 047	44 006 328	46 306 163	49 717 917	49 985 307
Emisní povolenky	86 583 622	58 795 833	116 907 401	122 604 187	201 712 729	385 227 985
Daně z dopravy celkem	544 561 903	561 986 018	615 843 004	621 753 973	649 129 891	660 016 946
Inkaso daně z motorových vozidel – silniční daň	203 748 068	214 026 275	224 652 241	230 680 062	239 219 474	242 503 864
Předpis projetého mýta	330 682 460	337 469 016	376 217 811	382 167 420	402 101 298	417 513 082
Poplatek za přeregistraci motorového vozidla	10 131 376	10 490 726	14 972 952	8 906 491	7 809 119	0
Daně s environmentálním dopadem celkem	3 857 777 152	3 894 002 739	4 148 162 480	4 334 590 128	4 522 422 852	4 767 841 771

Zdroj: <https://www.sfzp.cz/o-sfzp-cr/vyrocní-zpravy/>;
<https://www.celnisprava.cz/cz/dane/statistiky/Stranky/komentary.aspx> (statistiky z oblasti spotřební daně z minerálních olejů vč. biopaliv, statistiky z oblasti ekologických daní);
<http://monitor.statnipokladna.cz/analyza/?query=4>, datum 27.03.2019, kód položky 3114;
<http://www.vyroceny.cz/> (instituce ŘSD); <https://www.financnisprava.cz/cs/dane/analyzy-a-statistiky/udaje-z-vyberu-dani>. Kurz ČNB ke dni 17. 9. 2019: 1 € = 25,88 Kč.

* vyměřená daň z minerálních olejů zahrnuje PHM, topné oleje, zkapalněné ropné plyny a „ostatní minerální oleje“.

Tabulka č. 24: Vývoj podílu daní s environmentálním aspektem na HDP a na celkové daňové příjmy za roky 2015–2018 v % (v EUR)

Rok	2015	2016	2017
Vybrané daně s environmentálním dopadem celkem	3 771 944 669	3 952 422 709	4 120 321 554
Celkové daňové příjmy	38 722 219 165	41 402 148 068	44 652 789 799
Celkové kapitálové příjmy*	305 679 946	252 139 529	323 255 526
Celkové daňové a kapitálové příjmy	39 027 899 111	41 654 287 597	44 976 045 325
Výše HDP	177 580 486 862	184 234 544 049	195 025 772 798
Podíl na celkových daňových a kapitálových příjmech	9,66%	9,49%	9,16%
Podíl na HDP	2,12%	2,15%	2,11%

Zdroj: <https://monitor.statnipokladna.cz/2015/statni-rozpocet/#rozpocet-prijmy-druhovy> (za jednotlivé roky 2015, 2016, 2017 a 2018); https://www.czso.cz/csu/czso/hmu_cr (hlavní makroekonomické ukazatele: HDP za jednotlivé roky 2015, 2016, 2017 a 2018). Kurz ČNB ke dni 17. 9. 2019: 1 € = 25,88 Kč.

* kapitálové příjmy jsou do výpočtu zahrnuty kvůli emisním povolenkám, které jsou zahrnuty mezi daně s environmentálním dopadem.

Tabulka č. 25: Přehled vývoje spotřební daně z CNG a LPG v letech 2015–2018 (v €)

Rok	2015	2016	2017	2018
Vyměřená spotřební daň z CNG	1 089 154,33	1 595 004,87	1 880 326,43	3 942 453,75
Vyměřená spotřební daň z LPG	15 038 268,16	15 094 290,11	14 492 997,06	13 887 437,33

Zdroj: do roku 2018 statistiky celní správy, dostupné z

https://www.celnisprava.cz/cz/dane/statistiky/Stranky/minerally.aspx?Paged=TRUE&p_SortBehavior=0&p_FileLeafRef=Vymer_SPD_MO_2018_SK_01%2epdf&p_Modified=20181126%2010%3a19%3a24&p_ID=52&PageFirstRow=6&&View={460D060C-4790-45DF-85E4-B9E846D4F2BC};

<https://www.celnisprava.cz/cz/dane/statistiky/Stranky/ekodane.aspx>, daně ze zemního plynu za jednotlivé roky. Kurz ČNB ke dni 17. 9. 2019: 1 € = 25,88 Kč.

Tabulka č. 26: Podíl spotřební daně z CNG na celkové spotřební dani ze zemního plynu za roky 2015–2018 (v €)

Rok	2015	2016	2017	2018
Vyměřená spotřební daň ze zemního plynu	44 006 327,90	46 306 163,33	49 717 917,19	49 985 306,53
Vyměřená spotřební daň z CNG	1 089 154,33	1 595 004,87	1 880 326,43	3 942 453,75
Podíl v %	2,47	3,44	3,78	7,89

Zdroj: <https://www.celnisprava.cz/cz/dane/statistiky/Stranky/ekodane.aspx>. Kurz ČNB ke dni 17. 9. 2019: 1 € = 25,88 Kč.

Tabulka č. 27: Podíl spotřební daně z LPG na celkové spotřební dani z minerálních olejů v dopravě (v €)

Rok	2015	2016	2017	2018
Vyměřená spotřební daň z minerálních olejů	3 283 437 407,69	3 445 996 860,47	3 516 872 359,85	3 567 994 162,48
Vyměřená spotřební daň z LPG	15 038 268,16	15 094 290,11	14 492 997,06	13 887 437,33
Podíl v %	0,46	0,44	0,41	0,39

Zdroj: do roku 2018 statistické přehledy Celní správy, dostupné z:

https://www.celnisprava.cz/cz/dane/statistiky/Stranky/minerally.aspx?Paged=TRUE&p_SortBehavior=0&p_FileLeafRef=Vymer_SPD_MO_2018_SK_01%2epdf&p_Modified=20181126%2010%3a19%3a24&p_ID=52&PageFirstRow=6&&View={460D060C-4790-45DF-85E4-B9E846D4F2BC}. Kurz ČNB ke dni

17. 9. 2019: 1 € = 25,88 Kč.

Pozn.: * Výpočet vyměřené spotřební daně z minerálních olejů: daň celkem z vybraných minerálních olejů (pohonných hmot) + daň ze zkapalněných ropných plynů (pouze LPG).

Tabulka č. 28: Podíl vyměřené spotřební daně za jednotlivé druhy paliv na celkové spotřební dani z minerálních olejů v dopravě v letech 2015–2018 (v EUR)

Rok	2015	2016	2017	2018
Vyměřená spotřební daň z minerálních olejů*	3 284 526 562	3 445 996 860	3 516 872 360	3 567 994 162
Vyměřená spotřební daň z benzínu	1 019 383 956	994 732 021	1 034 314 123	1 045 668 091
Podíl na SPD z PHM	31,04%	28,87%	29,41%	29,31%
Vyměřená spotřební daň z nafty	2 232 982 426	2 386 739 020	2 459 980 661	2 500 429 490
Podíl na SPD z PHM	67,98%	69,26%	69,95%	70,08%
Vyměřená spotřební daň z LPG	15 038 268	15 094 290	14 492 997	13 887 437
Podíl na SPD z PHM	0,46%	0,44%	0,41%	0,39%
Vyměřená SPD z CNG	1 089 154	1 595 005	1 880 326	3 942 454
Podíl na SPD z PHM	0,03%	0,05%	0,05%	0,11%

Zdroj: https://www.celnisprava.cz/cz/dane/statistiky/Stranky/minerally.aspx?Paged=TRUE&p_SortBehavior=0&p_FileLeafRef=Vymer%5fSPD%5fMO%5f2016%5fSK%5f01%2epdf&p_Modified=20170329%2011%3a32%3a59&p_ID=41&PageFirstRow=16&&View={460D060C-4790-45DF-85E4-B9E846D4F2BC} - tabulky "Daň z minerálních olejů - vnitrostátní vyměřená daň - zkapalněné ropné plyny" (LPG 2015 - 2018) a tabulky "Daň z minerálních olejů - vnitrostátní vyměřená daň - pohonné hmoty (benzín, nafta 2015 - 2018). Kurz ČNB ke dni 17. 9. 2019: 1 € = 25,88 Kč.

* Výpočet vyměřené spotřební daně z minerálních olejů: daň celkem z vybraných minerálních olejů (pohonných hmot) + daň ze zkapalněných ropných plynů (pouze LPG) + daň ze zemního plynu CNG.

Tabulka č. 29: Vývoj počtu veřejných čerpacích stanic na CNG a podíl motorových vozidel s pohonem na CNG na 1 stanici

Rok	2015	2016	2017	2018
Počet veřejných čerpacích stanic	108	143	164	185
Počet motorových vozidel na CNG celkem	12000	15500	18900	22600
Podíl počtu motorových vozidel na 1 čerpací stanici	111,11	108,39	115,24	122,16

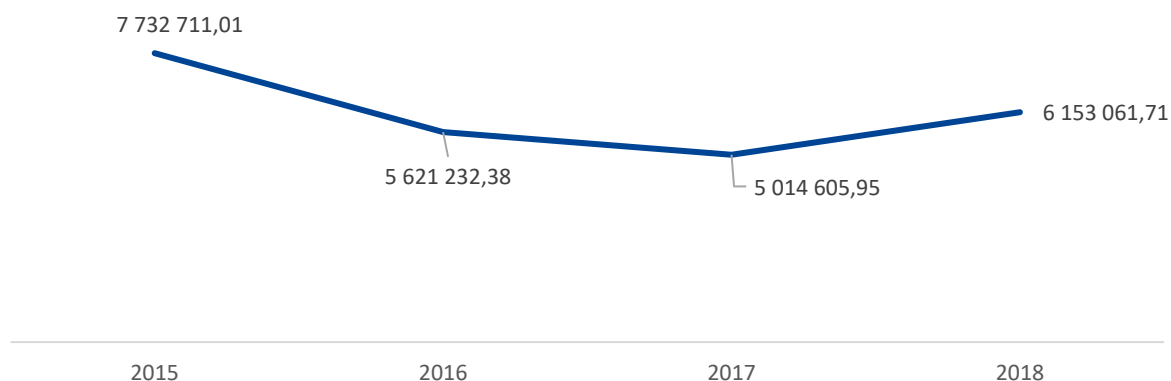
Zdroj: <http://www.cng4you.cz/cng-info/statistiky.html>; tabulka statistik NGV v ČR 2004 až 2018.

Tabulka č. 30: Přehled registrací nových vozidel dle druhu paliva v letech 2015–2018

Rok	2015	2016	2017	2018
Benzín	124 131	141 691	158 796	175 276
Nafta	99 298	110 575	102 641	78 991
CNG				408
Nafta+CNG	2 751	2 843	2 890	-
Benzín+CNG				1 528
LPG (Benzín+LPG)	1 279	498	1 200	816
E85	16	8	-	-
BioNafta	-	-	-	-
BEV	268	200	307	618
PHEV	1 024	1 541	2 826	278
Ostatní	2 090	2 337	2 935	3 522
Celkem	230 857	259 693	271 595	261 437

Zdroj: SDA.

Graf č. 3: Celková výše vyměřených ochranných opatření prostřednictvím antidumpingového a antisubvenčního cla za dovozy všech výrobků ze třetích zemí za roky 2015–2018



Zdroj: GŘC. Kurz ČNB ke dni 17. 9. 2019: 1 € = 25,88 Kč.

Tabulka č. 31: Celková výše AD a AS cla za dovoz fotovoltaických článků a biopaliv za roky 2015–2018

Rok	2015	2016	2017	2018
AD a AS clo na FVE	1 095 087,21	570 580,29	596 393,62	47 246,29
AD a AS clo na biopaliva	0,00	0,00	0,00	0,00

Zdroj: GŘC. Kurz ČNB ke dni 17. 9. 2019: 1 € = 25,88 Kč. AD – antidumpingové, AS – antisubvenční.