

pohonných hmot. Evropské emisní standardy, známé jako emisní limity EURO, jsou souborem nařízení a požadavků, které pro výrobce v automobilovém průmyslu stanovují povolené limity pro složení výfukových plynů všech automobilů vyráběných v členských zemích EU zahrnující zejména obsah oxidů dusíku (NOx), uhlovodíků (HC), oxidu uhelnatého (CO) a pevných částic (PM) v emisích. Například však oxid uhličitý (CO<sub>2</sub>) či jiné znečišťující prvky nejsou do právní úpravy v těchto směrniciích zohledněny. Z hlediska vývoje evropských předpisů byla prvním emisním předpisem platným v Evropě směrnice EHK OSN 15, která od roku 1971 platila pro osobní vozidla. Koncem 80. let byla nahrazena předpisem EHK OSN 83. Pro nákladní automobily s hmotností nad 3,5 tuny platil předpis EHK OSN 49. První normou EURO byla směrnice 91/441/ES známá jako EURO 1. Přísnější limity poté byly přijaty na základě směrnic 94/12/ES a 96/69/ES, označovaných jako EURO 2, které platily od 1. 1. 1996. Vývoj pokračoval dál a požadavky na snižování emisí stouply, proto s účinností od 1. 1. 2000 začala ve státech Evropské unie platit směrnice 98/69/ES – A, tzv. EURO 3. Tento předpis platil od 1. 4. 2001 také v České republice (EHK 83.05). Avšak ani tento předpis nebyl a není předpisem posledním, neboť pro vozidla uvedená do provozu od roku 2005 byla následně přijata směrnice 98/69/ES – B neboli EURO 4. Konečně prozatím poslední zpřísnění emisních limitů vstoupilo v platnost pod názvem EURO 5, a to od roku 2009. Od roku 2011 musí EURO 5 plnit všechna nově vyrobená vozidla. Požadavky na snižování emisí nadále pokračují a pokračovat jistě budou i dále, proto Evropská komise připravila další normu emisních limitů, a sice EURO 6 s předpokládanou účinností od září 2014.

24. Vzhledem k tomu, že evropské směrnice upravující emisní limity EURO zahrnují pouze určité polutanty, tj. oxid dusíku (NOx), uhlovodík (HC), oxid uhelnatý (CO) a pevné částice (PM) v emisích, bylo proto záměrem zákonodárce v systému snížení sazby daně silniční založeném na datu první registrace vozidla zohlednit i další prvky ovlivňující životní prostředí, například oxid uhličitý (CO<sub>2</sub>) či nejmodernější technické parametry v případě pérování, hluku a kouřivosti. Nově vyráběná vozidla musí totiž vždy splňovat v různých směrech více a více náročné limity na jejich výrobu a uvedení do provozu. S ohledem na náročné technologické a výrobní požadavky, které výrobci vozidel v automobilovém průmyslu musí splňovat, se zákonodárce rozhodl systém snížení daně silniční založený na prokazování splnění emisních limitů EURO nahradit novou koncepcí snížení sazby daně odvíjející se od data první registrace. Původní záměr zákonodárce bylo snížení sazby daně zakotvit pouze pro nová vozidla, maximálně po dobu šesti let. V rámci legislativního procesu při přijímání této nové úpravy byla doba pro aplikaci snížení sazby daně prodloužena na dobu 108 kalendářních měsíců.

25. Nelze říci, že by současný systém snížení sazby daně silniční zcela odsunul zohledňování emisních norem. Naopak, ty jsou i nadále zohledňovány, neboť výrobci nových vozidel mají povinnost při realizaci výroby vozidel normy EURO nadále plnit a dodržovat.

#### **Příklad**

Pan Kos prodal v srpnu 2012 svůj osobní automobil značky Škoda Octavia (datum první registrace vozidla únor 2010) panu Novákovi. Na základě prodeje ještě tentýž kalendářní měsíc pan Kos vozidlo v registru vozidel odhlásil. Avšak pan Novák provozující živnost autodopravu, jakožto nový majitel vozidla používající vozidlo ke svému podnikání, se zaregistroval jako provozovatel k vozidlu až v září 2012 a v tomto měsíci byl též proveden zápis změny v technickém průkazu

Ustanovení § 15 odst. 1 zákona č. 92/1991 Sb., o podmínkách převodu majetku státu na jiné osoby, představuje zákonnou výjimku z nemožnosti smluvního přenosu daňové povinnosti podle ustanovení § 45 zákona ČNR č. 337/1992 Sb., o správě daní a poplatků. (NSS, rozhodnutí ze dne 25. srpna 2005, SJSd 2 Afs 181/2004-53: **Daňové řízení a přenos daňové povinnosti na jiné osoby, č. 712/2005 Sb. NSS**)

**Související ustanovení:**

§ 2 – předmět daně; § 6 – sazby daně, snížení sazby daně; § 16 odst. 5 – lhůta pro registraci nového poplatníka daně.

**Související předpisy:**

§ 252 daňového řádu – úrok z prodlení.

## § 11

[ZAOKROUHLOVÁNÍ]

**Daň, záloha na daň a sleva na dani za jednotlivá vozidla se zaokrouhlují na celé koruny nahoru.**

### K § 11

1. Zde je stanoveno pravidlo zaokrouhlování pro účely stanovení daně silniční, ale také pro účely stanovení zálohy na tuto daň či odpovídající slevy na dani. Pravidla zaokrouhlování, která se obvykle uplatňují v rámci matematických pravidel, se pro účely této daně nezohledňují.

2. Ačkoliv pravidla pro zaokrouhlování jsou rovněž upravena obecným předpisem, který upravuje správu daní, tj. daňovým řádem, jedná se v tomto ohledu o speciální úpravu, která má v takovém případě přednostní použití.

3. Z hlediska pravidel pro zaokrouhlování je vhodné pro úplnost zmínit obecné pravidlo o zákazu postupného zaokrouhlování ve dvou nebo více stupních. Důvodem zakotvení tohoto pravidla, které je stanoveno v § 146 daňového řádu, je možné zneřádnění, resp. zkrácení výsledné výše daně, a proto vícestupňové zaokrouhlování je vždy nepřípustné.

**Související ustanovení:**

§ 5 – základ daně; § 6 – sazby daně; § 10 – zálohy na daň; § 12 – sleva na dani.

**Související předpisy:**

§ 146 daňového řádu – zaokrouhlování; § 154 a 155 daňového řádu – přeplatek.

## § 12

SLEVA NA DANI

**(1) Kombinovanou dopravou se pro účely tohoto zákona rozumí přeprava zboží v jedné a téže přepravní jednotce (ve velkém kontejneru, výměnné nástavbě, odvalovacím kontejneru) nebo v nákladním automobilu, přívěsu, návěsu s tahačem i bez tahače, při které se využije též železniční nebo vnitrozemská vodní doprava, pokud úsek po železnici nebo vnitrozemské vodní cestě přesahuje vzdálenost 100 kilometrů**

vzdušnou čarou a pokud její počáteční nebo konečný úsek tvoří přeprava po pozemní komunikaci

- a) mezi místem nakládky nebo vykládky zboží a nejbližší železniční stanicí vhodnou k překládce nebo překladištěm kombinované dopravy, nebo
- b) mezi místem nakládky nebo vykládky zboží a vnitrozemským přístavem, jestliže nepřesahuje vzdálenost 150 kilometrů vzdušnou čarou.

(2) U vozidla používaného výlučně k přepravě v počátečním nebo konečném úseku kombinované dopravy činí sleva na dani 100 %.

- (3) U vozidla, které skutečně v kombinované dopravě ve zdaňovacím období více než 120 jízd činí sleva 90 % daně,  
od 91 do 120 jízd činí sleva 75 % daně,  
od 61 do 90 jízd činí sleva 50 % daně,  
od 31 do 60 jízd činí sleva 25 % daně.

Je-li vzdálenost ujetá územím České republiky delší než 250 kilometrů, započítává se pro účely slevy na dani taková jízda jako dvě jízdy.

(4) Nárok na slevu na dani prokazuje poplatník přepravními doklady s potvrzenými údaji překladiště kombinované dopravy, případně nakládací a vykládací železniční stanice vhodné k překládce nebo vnitrozemského přístavu.

(5) Slevu na dani uplatní poplatník u místně příslušného správce daně.

## K § 12

1. Zde jsou stanoveny podmínky a pravidla pro poskytnutí slevy na dani silniční u vozidel, která jsou používána v tzv. kombinované dopravě. Tato úprava reflektuje principy zakotvené ve směrnici Rady 92/106/EHS ze 7. prosince roku 1992 o zavedení společných pravidel pro určité druhy kombinované dopravy zboží mezi členskými státy. Zákonodárce na základě požadavků stanovených evropskými předpisy přijal do zákona o dani silniční právní úpravu, jejímž záměrem je přispět k podpoře rozšiřování používání kombinované dopravy více v praxi. Z hlediska daňových nástrojů se v tomto případě jedná o podporu formou daňové úlevy prostřednictvím poskytnutí slevy na dani za podmínky naplnění všech zákonem stanovených předpokladů.

2. Z hlediska systematiky ustanovení první odstavce komentovaného ustanovení obsahuje výčet všech podmínek a předpokladů, které je třeba naplnit v případě, že poplatník hodlá využít slevy na dani. Odstavce 2 a 3 obsahují již konkrétní výše možných slev na dani ve vazbě na počet uskutečněných jízd s vozidlem v rámci kombinované dopravy. Odstavce 4 a 5 upravují související procesní otázky.

3. Kombinovaná doprava tak představuje způsob přepravy šetrnější k životnímu prostředí, proto zákonodárce tento druh dopravy podporuje formou **daňové úlevy**, resp. slevy na dani silniční.

### K odst. 1

4. Odstavec 1 komentovaného ustanovení definuje základní pojem **kombinovaná doprava** pro účely daně silniční. Obecně lze kombinovanou dopravu charakterizovat jako druh nákladní dopravy v jedné a téže dopravní jednotce, v rámci které se využívá několik

**K odst. 2**

11. K přiznání slevy na dani silniční ve výši 100 % dochází v případě, že je vozidlo používáno výlučně k přepravě v počátečním nebo konečném úseku kombinované dopravy. Typicky se jedná o případy svozu a rozvodu přepravních jednotek. V případě splnění všech podmínek tedy v těchto případech poplatník neplatí žádnou daň silniční.

12. Výše slevy na dani silniční se vždy stanoví pro každé vozidlo jednotlivě. Toto platí u slev poskytovaných jak dle odstavce 2, tak i odstavce 3 komentovaného ustanovení.

**K odst. 3**

13. Odstavec třetí, obdobně jako odstavec druhý, komentovaného ustanovení upravuje konkrétní výši slevy na dani silniční. V tomto případě se výše poskytované slevy na dani u vozidel používaných v kombinované dopravě odvíjí od příslušného počtu uskutečněných jízd v kombinované dopravě v příslušném zdaňovacím období. Výše slevy může poté činit 90 %, 50 % či 25 % daně. Pro možnost uplatnění alespoň nejnižší výše poskytované slevy, tj. 25 % daně, je nezbytné uskutečnit s vozidlem minimálně 31 jízd. U vozidel, která uskuteční jízdy v kombinované dopravě v počtu 30 a méně, nelze slevu na dani uplatnit. Jednou jízdou v rámci kombinované dopravy se rozumí celá jízda vozidla z místa nakládky do místa určení, a to za podmínek stanovených v odstavci 1 komentovaného ustanovení. Pokud vzdálenost, kterou vozidlo na území České republiky v rámci kombinované dopravy ujede, je delší než 250 kilometrů, v těchto případech se pro účely poskytované slevy na dani silniční na tuto jízdu hledí a počítá se, jako by byly učiněny jízdy dvě.

**K odst. 4**

14. Komentované ustanovení upravuje způsob prokazování nároku na slevu na dani. Poplatník daně pro tyto účely je povinen existenci nároku na slevu na dani prokázat prostřednictvím přepravních dokladů k vozidlu, v nichž je uvedeno od operátora kombinované dopravy v překladišti kombinované dopravy potvrzení údajů z jednotlivých překladišť kombinované dopravy. Kromě tohoto zákonodárce pro účely prokázání existence nároku na slevu na dani připouští potvrzení od nakládací a vykládací železniční stanice, v jejímž místě byla překládka uskutečněna, popřípadě též potvrzení přípojně železniční stanice v případě překládky na vlečce. Je-li přeprava mezi železniční stanicí a příjemcem (odesílatelem) uskutečněna silničním dopravcem, poplatníkovi potvrdí údaje příjemce, resp. odesílatel nákladu kombinované dopravy. Stejně tak platí i v případě přeprav přes vlečku, kterou použije příjemce či odesílatel nákladu kombinované dopravy. Pokud je přeprava nákladu dopravovaném kombinovanou dopravou uskutečněna přes vnitrozemský přístav, prokazuje poplatník nárok na slevu na dani silniční prostřednictvím přepravních dokladů potvrzených vnitrozemským přístavem, spedicí, celním úřadem nebo odesílatelem či příjemcem takového nákladu dopravovaném kombinovanou dopravou.

**K odst. 5**

15. V tomto odstavci zákonodárce výslovně určuje, u kterého správce daně poplatník může uplatnit slevu na dani silniční týkající se vozidla použitého v rámci kombinované dopravy.

**Příklad**

Sleva na dani silniční u vozidel používaných v kombinované dopravě se vztahuje na jednotlivá vozidla nebo jen na konkrétní jízdní soupravu společně?

Dle ustanovení § 2 odst. 1 zákona o dani silniční se zdaňují jednotlivá silniční vozidla. V případě jízdní soupravy (tahač – návěs) se proto příslušnými sazbami zdaňují zvlášť jak tahač, tak návěs. Z uvedeného a dále i z ustanovení § 12 odst. 1 zákona o dani silniční tedy vyplývá, že pokud se v kombinované dopravě použije náhradní návěs, sleva na dani u tohoto návěsu se dle kritérií uvedených v § 12 zákona o dani silniční vypočte samostatně.

**Příklad**

Lze uplatnit přepravu prázdné přepravní jednotky jako jízdu splňující podmínky pro jízdu v kombinované dopravě podle § 12 odst. 3 zákona o dani silniční?

Primárním cílem možnosti uplatnění slevy na dani silniční pro případy kombinované dopravy je motivovat poplatníky k využívání ekologicky méně náročných způsobů dopravy. Současná definice kombinované dopravy je stanovena tak, aby plně odpovídala závazným předpisům EU, zejména směrnici č. 92/106/EHS. V případech svozu či odvozu nákladových jednotek kombinované dopravy do překladišť kombinované dopravy, železničních stanic nebo přístavů, kde je záležitost překládána na železnici nebo vodní komunikaci, a naopak, pokud svozová a rozvozová vzdálenost prázdných nákladových jednotek není delší než 150 km od místa překládky, lze tuto slevu na dani uplatnit.

**Související ustanovení:**

§ 4 – poplatník daně; § 5 – základ daně; § 6 – sazby daně.

**Související předpisy:**

vyhláška MZV č. 85/1973 Sb., o Dohodě o zavedení jednotného kontejnerového dopravního systému; vyhláška MZV č. 57/1976 Sb., o Celní úmluvě o kontejnerech; vyhláška MZV č. 20/1977 Sb., o Dohodě o společném používání kontejnerů v mezinárodní dopravě; vyhláška MZV č. 62/1986 Sb., o Mezinárodní úmluvě o bezpečnosti kontejnerů, ve znění pozdějších předpisů; zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů; zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů; vyhláška č. 222/1995 Sb., o vodních cestách, plavebním provozu o přístavech, společné havárii a dopravě nebezpečných věcí, ve znění pozdějších předpisů; vyhláška č. 223/1995 Sb., o způsobilosti plavidel k provozu na vnitrozemských vodních cestách, ve znění pozdějších předpisů; nařízení vlády č. 1/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní nákladní dopravu, ve znění pozdějších předpisů.

**Evropské právní předpisy:**

směrnice Rady 92/106/EHS ze 7. prosince roku 1992 o zavedení společných pravidel pro určité druhy kombinované dopravy zboží mezi členskými státy; souhrnná rezoluce o kombinované dopravě [CEMT/CM (2002)3/FINAL]; sdělení MZV č. 35/1995 Sb., o sjednání Evropské dohody o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy a souvisejících objektech (AGTC); sdělení MZV č. 144/2000 Sb. m. s., o přijetí Úmluvy o celním odbavování kontejnerů společného fondu používaných v mezinárodní dopravě.

**Dvoustranné mezinárodní smlouvy:**

sdělení MZV č. 87/2001 Sb. m. s., o sjednání Dodatkového protokolu o podpoře kombinované dopravy mezi Ministerstvem dopravy a spojů České republiky a Spolkovým ministerstvem vědy a dopravy Rakouské republiky k článkům 4, 5, 6, 8, 12 a 14 Dohody mezi vládou České republiky a vládou Rakouské republiky

# PŘÍLOHY

## Seznam příloh

Příloha č. 1	Příklad k vyplnění daňového přiznání k dani silniční za rok 2012.....	79
Příloha č. 2	Rozdělení vozidel do kategorií.....	82
Příloha č. 3	Podrobné rozdělení druhů vozidel.....	85
Příloha č. 4	Druhy registračních značek.....	95
Příloha č. 5	Příjmy z podnikání a z jiné samostatné výdělečné činnosti.....	96
Příloha č. 6	Předmět daně z příjmů právnických osob.....	99
Příloha č. 7	Pokyn Ministerstva financí D-112.....	103
Příloha č. 8	Pokyn D-127.....	107
Příloha č. 9	Pokyn D-146.....	108
Příloha č. 10	Pokyn D-205.....	110
Příloha č. 11	Pokyn D-342.....	111
Příloha č. 12	Pokyn D-349.....	112
Příloha č. 13	Pokyn GFŘ-D-7.....	113