

STANOVISKO VLÁDY

**k návrhu poslanců Petra Fialy, Zbyňka Stanjury, Ivana Adamce, Adolfa
Beznosky a dalších na vydání zákona, kterým se zrušuje zákon č. 16/1993 Sb.,
o dani silniční, ve znění pozdějších předpisů
(sněmovní tisk č. 557)**

Vláda na své schůzi dne 20. srpna 2015 projednala a posoudila návrh zákona, kterým se zrušuje zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční, ve znění pozdějších předpisů, a vyslovila s tímto návrhem zákona **nesouhlas**, a to z následujících důvodů:

1. Vláda shledává navržené zrušení zdanění motorových vozidel užívaných k podnikatelské činnosti daní silniční za zcela nekoncepční, nesystémové a nedůvodné opatření postrádající jakékoliv řešení důsledků z něho vyplývajících.
2. Nekoncepčnost a nesystematičnost návrhu zákona spočívá v tom, že nezapadá do žádné celkové střednědobé daňové koncepce a návrh je řešen s absencí jakékoliv vazby na celkovou hospodářskou politiku státu a nastavení daňového systému a jednotlivých daní v České republice.
3. Návrh zákona tak zejména neřeší kompenzaci podstatného výpadku v příjmech Státního fondu dopravní infrastruktury, ke kterému by v důsledku zrušení daně silniční došlo. Podle § 5 zákona č. 243/2000 Sb., o rozpočtovém určení výnosů některých daní územním samosprávným celkům a některým státním fondům (zákon o rozpočtovém určení daní), ve znění pozdějších předpisů, tvoří celostátní hrubý výnos daně silniční příjem Státního fondu dopravní infrastruktury. Podle výroční zprávy fondu za rok 2014 činil příjem ze silniční daně 5 774 990 000 Kč

(proti roku 2013 nárůst o 540 831 000 Kč). Podíl silniční daně na daňových příjmech a mýtném představoval 22,73 % z částky 25 409 734 000 Kč a její podíl na celkových příjmech fondu byl 9,7 % z částky 59 512 832 000 Kč. S obdobnou částkou počítá též rozpočet Státního fondu dopravní infrastruktury na rok 2015 a střednědobý výhled na roky 2016 a 2017 schválený Poslaneckou sněmovnou 10. prosince 2014 (usnesení č. 558). Státní fond dopravní infrastruktury byl zřízen zákonem č. 104/2000 Sb. a z jeho příjmů jsou kromě jiného financovány výstavba, modernizace, opravy a údržby silnic a dálnic, celostátních a regionálních drah a dopravně významných vnitrozemských vodních cest. Zrušení daně silniční by vyžadovalo buď neplánované navýšení dotací ze státního rozpočtu, nebo omezení, popřípadě úplné ukončení příslušných činností fondu.

4. Další ze závažných vad návrhu zákona spočívá v tom, že není slučitelný s právem EU. Ustanovení zákona o dani silniční, který je navrženo zrušit, jsou většinou implementačního charakteru. Zákon zapracovává ustanovení směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES ze dne 17. června 1999 o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly, v konsolidovaném znění. Zákon dále transponuje část směrnice Rady 92/106/EHS ze dne 7. prosince 1992 o zavedení společných pravidel pro určité druhy kombinované přepravy zboží mezi členskými státy, v konsolidovaném znění.

Z uvedeného vyplývá, že zákon o dani silniční implementuje výše uvedené akty sekundárního práva EU, a nelze jej bez dalšího zrušit. Bez zajištění jiného způsobu transpozice směrnic do právního řádu by došlo ke snížení již dosažené míry implementace, přičemž nepromítnutím ustanovení směrnic do vnitrostátního právního řádu by se Česká republika vystavila následkům neprovedení náležité implementace směrnic, což mimo jiné zahrnuje i možnost zahájení řízení o porušení Smlouvy o fungování Evropské unie.

5. Zrušení daně silniční v České republice by dále způsobilo nerovnost daňového zatížení ve vztahu k zahraničí, neboť vozidla určená nebo používaná k přepravě nákladů je oprávněn podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními

vozidly zdanit pouze členský stát, v němž je vozidlo registrováno. V případě zrušení této daně by bylo možné odůvodněně očekávat nárůst počtu subjektů, které by účelově registrovaly svá vozidla na území České republiky. Vytvoření takového prostoru pro nevhodnou daňovou optimalizaci by mohlo poškodit kredit České republiky u okolních členských států EU, jelikož Česká republika by se v tomto ohledu mohla stát nežádoucím „daňovým rájem“.

6. Vláda poukazuje rovněž na to, že zákon o dani silniční má též určitý význam environmentální, a to v souladu se závazkem členských států EU ke snižování emisí CO₂, neboť podporuje nízkoemisní vozidla splňující příslušné normy EU snížením daně ve vymezeném období po první registraci a dále vozidla s alternativním pohonem, jako jsou elektromotory, hybridní nebo LPG a CNG pohon, a to úplným osvobozením od daně.
7. V neposlední řadě vláda upozorňuje na zásadní vady návrhu zákona spočívající v jeho legislativně technické nedopracovanosti. Jedná se zejména o nepromítnutí zrušení zákona o dani silniční do souvisejících právních předpisů, jejichž novelizaci by toto zrušení zákona vyvolalo. Jedná se zejména o zákon o daních z příjmů, zákon o mezinárodní spolupráci při správě daní a zákon o rozpočtovém určení daní, které s existencí daně silniční počítají. Dále by takto bylo nutno provést změnu u minimálně 8 dalších zákonů, které se silniční daně týkají, například zákon č. 310/1999 Sb., o pobytu ozbrojených sil jiných států na území České republiky, ve znění pozdějších předpisů. Bez provedení uvedených změn souvisejících právních předpisů by byl návrh zákona neaplikovatelný a vyvolával by značnou právní nejistotu.

Návrh zákona ani nerespektuje zaužívanou legislativní praxi, pokud jde o formulaci zrušovacího ustanovení, neboť neobsahuje výčet všech novel zrušovaného zákona.