

OBSAH

Úvod	IX
1 Evropský rámec	1
1.1 Dopravní a průřezové politiky	1
1.2 Regulace emisí znečišťujících látek	3
1.3 Regulace emisí skleníkových plynů	16
1.4 Alternativní paliva a pohony	26
1.5 Regulace stanovování daní a poplatků	28
1.6 Balíček „Fit for 55“ – vybrané návrhy	34
2 Národní regulace	43
2.1 Aktualizace Národního akčního plánu čisté mobility (NAP CM)	43
2.2 Aktualizace národního programu snižování emisí České republiky ...	46
2.3 Státní politika životního prostředí České republiky 2030 s výhledem do 2050	49
2.4 Dopravní politika České republiky pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050	49
2.5 Integrovaný regionální operační program (IROP) 2021–2027	50
2.6 Národní program Životní prostředí (NPŽP)	52
2.7 Akční plán pro budoucnost automobilového průmyslu	52
2.8 Střednědobá strategie zlepšení kvality ovzduší v ČR	53
3 Přehled zdanění a zpoplatnění pořízení a vlastnictví silničního motorového vozidla v zemích Evropské unie	55
3.1 Rakousko	55
3.2 Belgie	57
3.3 Bulharsko	59
3.4 Chorvatsko	60
3.5 Kypr	61
3.6 Česká republika	61
3.7 Dánsko	62
3.8 Estonsko	64
3.9 Finsko	65
3.10 Francie	66
3.11 Německo	68
3.12 Řecko	69
3.13 Maďarsko	72
3.14 Irsko	73

3.15	Itálie	75
3.16	Lotyšsko	76
3.17	Litva	78
3.18	Lucembursko	78
3.19	Malta	80
3.20	Nizozemsko	80
3.21	Polsko	81
3.22	Portugalsko	82
3.23	Rumunsko	84
3.24	Slovensko	84
3.25	Slovinsko	85
3.26	Španělsko	86
3.27	Švédsko	87
4	Přehled časového a výkonového zpoplatnění provozu silničního motorového vozidla v zemích Evropské unie	89
4.1	Rakousko	89
4.2	Belgie	90
4.3	Bulharsko	91
4.4	Chorvatsko	91
4.5	Kypr	92
4.6	Česká republika	92
4.7	Dánsko	94
4.8	Estonsko	94
4.9	Finsko	95
4.10	Francie	95
4.11	Německo	96
4.12	Řecko	97
4.13	Maďarsko	98
4.14	Irsko	99
4.15	Itálie	100
4.16	Lotyšsko	100
4.17	Litva	101
4.18	Lucembursko	102
4.19	Malta	103
4.20	Nizozemsko	103
4.21	Polsko	104
4.22	Portugalsko	105
4.23	Rumunsko	106
4.24	Slovensko	108
4.25	Slovinsko	109
4.26	Španělsko	110
4.27	Švédsko	111

5	Vývoj nových registrací vozidel ve vybraných evropských zemích . . .	113
6	Souhrn	141
7	Summary	145

Sektor dopravy je významnou součástí ekonomických systémů. Kromě pozitivních efektů ale generuje externí náklady přenesené na ostatní subjekty neboli společenské náklady z negativních externalit. Cílem institucionálních, odborných i akademických studií je nalezení kompromisního řešení a aplikace vhodného fiskálního nástroje s ohledem na potřebu redukce externích nákladů a optimalizace využívání vozidel.

Zmíněné studie mají hluboké kořeny v sociálních a ekonomických vědách. Soukromý užitek od užitku společenského odlišil již Pigou (1920), a tím zavedl do ekonomie problém externalit. Zásadní při formování nástrojů k řešení daného problému je first-best fiskální nástroj – Pigouova daň v podobě číslé korektivní daně. Pigou (1920) uvádí, že by měla existovat daň rovnající se mezni společenské škodě, která by internalizovala externí náklady vyplývající z činnosti výrobce do jeho soukromých nákladů. Taková daň současně přispívá k redukci produkovaných emisí. First-best daň musí být snadno kvantifikovatelná. Je třeba ji vybírat jednoduchým a nenákladným způsobem bez vlivu na blahobyt spotřebitele. Inkaso těchto daní nemělo být dodatečným zdrojem veřejného rozpočtu, ale pouze transferem prostředků postiženým subjektům danou externalitou.

Nevhodně nastavené parametry fiskálních nástrojů mohou způsobovat významné deformace trhu. Princip vzniku distorzí je jednoduchý. Rozdílné zatížení daní má působit distorzi, ať se jedná o rozdílné zatížení z geografického hlediska (Ye et al., 2018), nebo rozdílné zatížení instrumentů na finančních trzích (Landolfi, 2018). Dáň může mnoho zkreslovat produkci i produktivitu podniků a důsledkem na nesprávnou alokaci investic (Beilman et al., 2018), způsobovat nadměrné využívání některých služeb (Fauca a Prammer, 2018), nebo deterronovat mobilitu pracovní síly (Hilder a Lyytikäinen, 2018). V případě nevhodného nastavení zdanění v sektoru dopravy lze působit také distorze parametrů silničních vozidel, které vstupují do účelu daně. Výsledkem je pak deformace nabídky či poptávky po vozidlech bez ohledu na důvodnou preferenci technických či emisních vlastností vozidel. Často je řešováno z návrhy řešení externalit silniční dopravy deformujícími trh, jako například u Sergeant et al. (2008), kteří v rámci redukce znečištění ovzduší navrhnou zavedení a zvyšování poplatků za parkování, průjezdy, nebo umožnění vjezdu do vybraných lokalit.

Environmentální daně mohou mít progresivní povahu. Progresivní způsob zdanění je známý již dlouhou dobou, což potvrzuje například fakt, že s tímto instrumentem pracoval již Smith (1776). Primárně se jednalo o progresivitu daně z příjmů, ale tento instrument se rozšířil napříč daňovými systémy a používá se hojně i u daní jiného typu. Příkladem mohou být právě environmentální daně, či konkrétněji registrační daně při pořízení motorového vozidla (ACBA, 2020; PwC, 2019). Blechová