

# Z PRAXE

Jiří Vodička<sup>1)</sup>

## Eko poplatky a státní příspěvek při vyřazení autovraku ve světle zákona o odpadech a navrhované právní úpravy

Stávající zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, (dále též „OdpaZ“),<sup>2)</sup> obsahuje finanční nástroje vztahující se na nakládání s autovraky. Zejména se jedná o státní příspěvek dle § 37d předmětného zákona a nesystémově také o poplatek na podporu dalšího nakládání s autovraky (dále též „eko poplatek“) dle § 37e OdpaZ. Tyto instituty byly do zákona o odpadech přidány novelami z roku 2004 a 2009.<sup>3)</sup>

Státní příspěvek při vyřazení autovraku dle § 37d OdpaZ jako takový není výjimečný nástroj, který by obsahoval pouze český právní řád. Podobný nástroj byl v minulosti obsažen např. v legislativě USA, ale i v právních řádech některých evropských států (Spojené království, Řecko, Francie atd.). Účelem tohoto nástroje byla obnova vozového parku, která by měla mít příznivý vliv na životní prostředí a ekonomiku (byť o reálném efektu tohoto nástroje lze polemizovat).<sup>4)</sup>

Ustanovení § 37e bylo do českého právního řádu přidáno v období, kdy Česká republika (dále též „ČR“) vstoupila do Evropské unie (tehdy Evropského společenství). Lze si proto dovodit, že existovala obava z importu

---

<sup>1)</sup> Mgr. Jiří Vodička je studentem doktorského studijního programu na Katedře práva životního prostředí Právnické fakulty Masarykovy univerzity. E-mailový kontakt: vodička.jirka@gmail.com, ORCID 0000-0003-1026-3077.

<sup>2)</sup> Právní předpisy uvedené v tomto článku jsou ve znění ke dni 1. 2. 2019.

<sup>3)</sup> Zákonu o odpadech a finančním nástrojům se do určité míry věnoval článek „Nakládání s autovraky“ z roku 2005. BAHÝL, J. a RYBÁŘOVÁ, L.: Nakládání s autovraky. *České právo životního prostředí: časopis České společnosti pro právo životního prostředí*, Praha: Česká společnost pro právo životního prostředí, 2005, roč. 2005, č. 2, s. 19-46. ISSN 1213-5542.

<sup>4)</sup> NIEUWENHUIS, P. a WELLS, P., 2003. *The Automotive Industry and the Environment*. 1 edition. Boca Raton, Fla.: Cambridge, U.K.: Woodhead Publishing. s. 146-147. ISBN 978-1-85573-713-6.

velkého množství ojetých vozidel do ČR, čímž by se z České republiky stalo vrakoviště a zároveň by se mohl snížit počet prodáváných ojetých vozidel, která jsou původem z ČR.

Oba zmíněné nástroje jsou za dobu své existence neodmyslitelně spjaty se stávajícím zákonem o odpadech, a proto je nutné se ptát, zda se objevily v návrhu nového zákona o odpadech, jehož zpracovatelem je Ministerstvo životního prostředí (dále též „MŽP“).

Nový zákon o odpadech se v minulosti pokoušelo prosadit již několik ministrů MŽP. Poslední takový návrh se vyznačoval rozdělením stávající právní úpravy OdpaZ na dva samostatné zákony, tedy na zákon o odpadech<sup>5)</sup> a na zákon o vybraných výrobcích s ukončenou životností a o změně souvisejících zákonů (zákon o vybraných výrobcích s ukončenou životností)<sup>6)</sup>. Návrh zákona o vybraných výrobcích s ukončenou životností a návrh nového odpadového zákona skončily pouze ve stavu návrhu, kdy je MŽP stáhlo z projednávání a skartovalo. Ovšem do budoucna lze předpokládat, že se s těmito návrhy (nebo nějakou jejich upravenou verzí) setkáme i v nově navržené odpadové regulaci. Z tohoto důvodu bude tento příspěvek zaměřen na konkrétní ustanovení z návrhu zákona o vybraných výrobcích s ukončenou životností, která by měla reflektovat stávající § 37d a § 37e OdpaZ.

Cílem této práce je zjistit, zda se finanční nástroje obsažené v § 37d a § 37e OdpaZ projeví v legislativním návrhu zákona o vybraných výrobcích s ukončenou životností a o změně souvisejících zákonů (zákon o vybraných výrobcích s ukončenou životností). Za účelem naplnění cíle bude nejprve analyzován současný legislativní stav a národní judikatura pojící se s předmětnou materií a posléze bude příspěvek zaměřen na samotný legislativní návrh.

## **1. Státní příspěvek a eko poplatky *de lege lata***

### **1.1. Státní příspěvek při vyřazení autovraku**

Ustanovení § 37d byl do OdpaZ vložen pomocí zákona č. 326/2009 Sb., o podpoře hospodářského růstu a sociální stability. Účelem tohoto ustanovení měl být hospodářský vývoj a obnova vozového parku v ČR. Návrh zákona dokonce vetoval i tehdejší prezident ČR Václav Klaus, který předmětné ustanovení odmítal, a to zejména s poukazem na chybějící prováděcí právní předpis vztahující se k tomuto ustanovení a dále na diskriminační charakter ustanovení, kdy mělo zvýhodňovat automobilový průmysl na úkor jiných hospodářských sektorů a konečně i efekt této pobídky byl podle něj

---

<sup>5)</sup> Tento návrh zákona byl stažen z projednávání a nyní je dle aplikace o/dok ve stavu „skartováno“. Č.j. 941/16. Dostupné z: <https://apps.odok.cz/veklep-detail?pid=KORNA6MN9R0O>.

<sup>6)</sup> Tento návrh zákona byl stažen z projednávání a nyní je dle aplikace o/dok ve stavu „skartováno“, ale lze předpokládat, že nový návrh bude podobný. Č. j. 1016/16. Dostupné z: <https://apps.odok.cz/veklep-detail?pid=KORNA6MNG6LO>.

diskutabilní.<sup>7)</sup> Prezidentské veto bylo přehlasováno a předmětné ustanovení se dostalo do zákona č. 185/2001 Sb.

Dle tohoto ustanovení si může fyzická osoba<sup>8)</sup> požádat o příspěvek ze Státního fondu pro životní prostředí České republiky (dále též „SFŽP“), pakliže splnila dvě kumulativní podmínky a nové registrované vozidlo má buď spalovací motor, nebo jiný alternativní pohon.<sup>9)</sup>

První podmínka se týká registrovaného vozidla.<sup>10)</sup> Pokud jde o spalovací motory, potom se musí jednat o registraci nového vozidla, jehož pořizovací cena nepřesáhla 500 000 Kč. Nově pořízené vozidlo musí plnit minimálně emisní normu Euro 4 a kombinovaná produkce emisí CO<sub>2</sub> na jeden kilometr nesmí přesáhnout 160g. Co se týče vozidel na alternativní pohon, potom je horní hranice pořizovací ceny stanovena na částce 700 000 Kč.

Druhá podmínka, která je stejná jak pro spalovací motory, tak pro alternativní pohony, se vztahuje k vozidlu, kterého se osoba zbavuje. V této souvislosti hovoří zákon o autovraku, který musí být starší deseti let, předán provozovateli zařízení ke sběru autovraků a předávající osoba jej měla ve vlastnictví nejméně dva roky.<sup>11)</sup>

Pakliže žadatel splní uvedené podmínky, potom může požádat o státní příspěvek ve výši 30 000 Kč v případě spalovacích motorů a ve výši 60 000 Kč v případě vozidel na alternativní pohon. Osoba žádající o příspěvek by měla vyplnit žádost adresovanou SFŽP. Zde ovšem nastává poměrně zásadní problém. Žádná taková žádost, či její vzor, neexistuje. Náležitosti žádosti a podrobnosti týkající se poskytování příspěvku by měla stanovit vláda pomocí nařízení. Žádné takové nařízení nebylo od účinnosti zákona č. 326/2009 Sb., vydáno. To ovšem vede k zamyšlení, zda v případě neexistence podzákonného předpisu, který by upravoval podrobnosti k poskytování příspěvku, by si oprávněná osoba (žadatel) mohla, za splnění všech zákonných povinností, podat žádost k SFŽP. Řešení podobného problému lze nalézt v rozsudku se sp. zn. 22 A 182/2011,<sup>12)</sup> kdy krajský úřad nevydal krátkodobý akční plán, a to zejména s ohledem na neexistenci podzákonného prováděcího předpisu, který by blíže stanovoval technické podmínky pro měření, hodnoty imisních limitů atd.<sup>13)</sup> Krajský soud mimo jiné

---

<sup>7)</sup> Sněmovní tisk 743/6. Stanovisko prezidenta k tisku 743/0. Dostupné z: <https://www.psp.cz/sqw/text/tiskt.sqw?o=5&ct=743&ct1=6>.

<sup>8)</sup> V tomto ohledu se jedná pouze o fyzickou osobu, která není podnikatelem, živnostníkem či osobou vykonávající ekonomickou činnost dle § 7 zákona č. 586/1992 Sb., § 5 a § 6 zákona č. 235/2004 Sb.

<sup>9)</sup> V tomto kontextu se dle § 37d odst. 2 písm. a) zákona č. 185/2001 Sb., jedná o elektromobily, hybridní automobily nebo automobily na CNG.

<sup>10)</sup> § 37d odst. 1 písm. a) a odst. 2 písm. b) zákona č. 185/2001 Sb.

<sup>11)</sup> § 37d odst. 1 písm. b) a odst. 2 písm. b), ibid.

<sup>12)</sup> Rozsudek Krajského soudu v Ostravě ze dne 12. února 2015, č. j. 22 A 182/2011-93.

<sup>13)</sup> V této věci šlo zejména o ochranu zdraví a čistého ovzduší, takže při přezkumu mohlo být odkazováno na vyšší hodnoty a zároveň se uplatnila i unijní úprava.

řekl, že zákonné ustanovení obsahovalo dostatečné technické podrobnosti, což k realizaci akčních plánů mělo postačovat. V souvislosti s § 37d OdpaZ vláda nevydala žádné nařízení, které by stanovilo technické podrobnosti poskytování státního příspěvku, ale znění předmětného zákonného ustanovení definuje poměrně podrobným způsobem konkrétní náležitosti potencionální žádosti. Možný žadatel by tak mohl po SFŽP požadovat příspěvek na nové vozidlo, a to pokud by doložil:<sup>14)</sup> kupní smlouvu, osvědčení o registraci nového vozidla, protokol či potvrzení o předání autovraku provozovateli zařízení ke sběru autovraků, osvědčení o registraci předaného autovraku, čestné prohlášení, kterým by žadatel potvrdil, že je fyzickou osobou nepodnikající a číslo účtu. Tyto doklady by osoba měla odeslat SFŽP do šesti měsíců ode dne registrace nového vozidla.

Bohužel na tento státní příspěvek není dle § 4 odst. 1 zákona č. 388/1991 Sb., Státního fondu životního prostředí České republiky právní nárok. To by zřejmě mohlo znamenat, že i kdyby oprávněná osoba podala svoji žádost a zároveň by splnila všechny zákonné požadavky, SFŽP by žádost mohl zamítnout.

Závěrem této části příspěvku lze pouze konstatovat, že § 37d OdpaZ sice obsahuje možný nástroj podpory k obnově vozového parku v ČR, ovšem na základě informace ze dne 26. 7. 2018 poskytnuté SFŽP nikdy nebyl využit.<sup>15)</sup> Zároveň lze předpokládat, že ani do budoucna nebude. Z ustanovení se tak stal nepoužitelný nástroj prakticky ihned po vyhlášení novely zákona ve Sbírce zákonů, který dnes už ani neodpovídá reálnému vývoji cen na trhu s automobily. Lze se zároveň domnívat, že výše státního příspěvku by nebyla pro osoby dostatečně motivující k tomu, aby se starých vozidel zbavily.

## **1.2. Poplatek na podporu sběru, zpracování, využití a odstranění vybraných autovraků**

Tento poplatek, někdy také nesprávně nazývaný jako eko poplatek, je definován v § 37e OdpaZ. Ovšem znění předmětného ustanovení se poměrně zásadně měnilo v průběhu let. Samotný institut byl včleněn do OdpaZ pomocí novelizujícího zákona č. 188/2004 Sb., kterým se mění zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů a následně byl zásadně novelizován zákonem č. 383/2008 Sb.

Vyhlášené znění zákona z roku 2004 ukládalo poplatkovou povinnost akreditovaným dovozcům a individuálním dovozcům, a to ve výši 5 000 Kč za dovozené ojeté vozidlo z ciziny. Pokud ale dovezené vozidlo splňovalo účinné unijní předpisy týkající se emisních Euro norem, potom bylo vozidlo od poplatku osvobozeno.<sup>16)</sup>

---

<sup>14)</sup> Většina náležitostí a konkrétní hodnoty jsou uvedeny v § 37d zákona č. 185/2001 Sb.

<sup>15)</sup> Autor si tuto informaci vyžádal od SFŽP na základě zákona č. 106/1999 Sb.

<sup>16)</sup> § 37e zákona č. 185/2001 Sb., ve znění zákona č. 188/2004 Sb.

V souvislosti s tehdy vyhlášeným zněním je vhodné poukázat na původní návrh zákona č. 188/2004 Sb. Ten obsahoval poměrně odlišnou (striktnější) právní úpravu poplatkové povinnosti. Poplatek byl stanoven ve výši 2 000 Kč pro dovezená použitá vozidla splňující normu Euro 3, přičemž pro vozidla splňující normu Euro 2, byla poplatková povinnost stanovena ve výši 4 000 Kč a pro vozidla nesplňující ani normu Euro 2 byl poplatek stanoven ve výši 20 000 Kč. Individuální dovozci měli zároveň povinnost zaplatit 2 500 Kč, a to v případě dovezení nového automobilu ze zahraničí. Dle důvodové zprávy bylo účelem této regulace omezit dovoz starých vozidel, která byla už značně poškozená a vesměs naplňovala definici autovraku dle OdpaZ.<sup>17)</sup> Ovšem po legislativním projednání předmětného zákona Parlamentem ČR bylo výsledné znění zákona zásadním způsobem změněno, a to ve znění, jaké je uvedeno o odstavec výše. Parlament tak poměrně značným způsobem zmínil původní znění a je nasnadě se ptát, zda toto ustanovení mělo kýžený efekt v omezení dovozu autovraků do ČR.

Další významnou novelou byl zákon č. 383/2008 Sb., účinný od 1. 1. 2009.<sup>18)</sup> Původní návrh tohoto zákona neobsahoval novelizaci ustanovení § 37e.<sup>19)</sup> Ovšem nové znění předmětného ustanovení bylo přidáno po projednání návrhu zákona Výborem pro životní prostředí, bohužel však bez řádného odůvodnění, proč se přistoupilo právě ke změně tohoto ustanovení.<sup>20)</sup> Znění ustanovení dle zákona č. 383/2008 Sb., je velice podobné současnému znění OdpaZ (až na některé odlišnosti, na které bude upozorněno), a proto lze pro další analýzu vycházet ze současného znění § 37e OdpaZ.

Ustanovení § 37e OdpaZ do znění zákona č. 383/2008 Sb. (tj. do 31. 12. 2008), stanovovalo poplatkovou povinnost pro akreditované dovozce a individuální dovozce, kteří si dovezli ojetá vozidla ze zahraničí. Od novely č. 383/2008 Sb., která nabyla účinnost dne 1. 1. 2009, byla tato poplatková povinnost uvalena na všechny osoby, které si chtěly zaregistrovat nejen ojetá vozidla dovezená ze zahraničí (slovy zákona se jedná o první registraci vozidla v ČR), ale také vozidla již registrovaná v ČR a měnícího původního (prvního) majitele (typicky se jedná o prodej vozidla od původního vlastníka jiné osobě, a s tím spojenou přeregistraci vozidla). Výše poplatku se během devíti let aplikace ustanovení

---

<sup>17)</sup> Sněmovní tisk 357/0, část č. 1/3, Novela z. o odpadech – EU. Dostupné z: <https://www.psp.cz/sqw/text/tiskt.sqw?O=4&CT=357&CT1=0>.

<sup>18)</sup> Zákon č. 383/2008 Sb., zákon, kterým se mění zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 283/1991 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění pozdějších předpisů.

<sup>19)</sup> Sněmovní tisk 367/0. Novela zákona o odpadech. Dostupné z: <https://www.psp.cz/sqw/text/tiskt.sqw?O=5&CT=367&CT1=0>.

<sup>20)</sup> Sněmovní tisk 367/3. Usnesení VŽP k tisku 367/0. Dostupné z: <https://www.psp.cz/sqw/text/tiskt.sqw?o=5&ct=367&ct1=3>.

nezvýšila. Pro vozidla plnící emisní normy Euro 2 činí poplatek 3 000 Kč, pro vozidla plnící emisní normy Euro 1 je poplatek stanoven ve výši 5 000 Kč, a pakliže vozidlo neplní žádné emisní normy Euro, potom je potřeba uhradit poplatek ve výši 10 000 Kč. Další novelizace přinesly osvobození různých skupin obyvatelstva od povinnosti placení poplatku<sup>21)</sup> nebo osvobození historických vozidel od poplatku<sup>22)</sup>. Vybrané poplatky jsou příjmem SFŽP, kdy v OdpaZ není blíže specifikováno jejich následné užití.<sup>23), 24), 25)</sup>

Z výše uvedeného je zřejmé, že institut poplatku na podporu sběru, zpracování a odstranění vybraných autovraků prošel od svého počátku poměrně překotným vývojem. Jednou z nejvýraznějších změn bylo uvalení poplatkové povinnosti i na první přeregistraci vozidla od původního vlastníka.

### 1.3. Judikatura

Relevantní judikatura týkající se § 37d OdpaZ chybí a soudní přezkum týkající se § 37e OdpaZ zatím představuje pouze několik relevantních judikátů.

Prvním rozhodnutím vztahujícím se k § 37e OdpaZ je rozsudek Nejvyššího správního soudu (dále též „NSS“) ze dne 21. března 2013, sp. zn. 4 As 11/2012. V předmětné věci šlo o to, zda se Magistrát města Plzně měl věcně zabývat žádostí o registraci vozidla do registru silničních motorových vozidel, a to i bez dodání potvrzení o zaplacení poplatku dle § 37e OdpaZ. Nebo mohl magistrát řízení v této věci zastavit, a to za předpokladu, že žadatel nedodal předmětné potvrzení. NSS ve svém rozsudku souhlasil se závěrem krajského soudu, tedy, že nezaplacení poplatku dle § 37e OdpaZ, nelze považovat za podstatnou vadu přihlášky do registru silničních vozidel.<sup>26)</sup> Toto tvrzení poté podložil výkladem relevantních ustanovení zákona č. 56/2001 Sb.,<sup>27)</sup> a vyhlášky č. 243/2001 Sb.,<sup>28)</sup> kdy bylo ukázáno, že žádný z těchto předpisů výslovně nestanovuje požadavek na předložení dokladu o zaplacení poplatku dle § 37e OdpaZ k přihlášce o registraci vozidla.<sup>29)</sup> V konečném důsledku se tak magistrát

---

<sup>21)</sup> § 37e odst. 2 zákona č. 185/2001 Sb.

<sup>22)</sup> § 37e odst. 4 in fine, ibid.

<sup>23)</sup> § 37e odst. 7, ibid.

<sup>24)</sup> Dle znění do 1. 1. 2015 měly být vybrané peněžní prostředky alokovány na investiční a neinvestiční akce související s ochranou a zlepšováním životního prostředí spojené zejména likvidací a sběrem autovraků. Po tomto datu byla povinnost ze zákona vypuštěna.

<sup>25)</sup> § 3 zákona č. 388/1991 Sb., o Státním fondu životního prostředí České republiky, ve znění pozdějších předpisů, vyjmenovává, jakým způsobem by mohly být vybrané prostředky použity.

<sup>26)</sup> Bod [15], rozsudku 4 As 11/2012.

<sup>27)</sup> Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 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., ve znění ke dni 25. 10. 2010.

<sup>28)</sup> Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 243/2001 Sb., o registraci vozidel, v posledním znění.

<sup>29)</sup> Bod [16], rozsudku 4 As 11/2012.



měl přihláškou věcně zabývat a případně ji zamítnou, pakliže by žadatel během řízení neposkytl doklad o zaplacení poplatku.<sup>30)</sup>

Druhý judikát, který se taktéž týká poplatkové povinnosti dle § 37e OdpaZ, pochází z pera Městského soudu v Praze ze dne 25. září 2017, sp. zn. 8 A 53/2014. Žalobce se v této věci bránil platbě poplatku ve výši 3 000 Kč, a to z toho důvodu, že ojetý vůz (na kterém vážla poplatková povinnost) byl poprvé registrován v roce 1999 a poté přeregistrován v letech 1999, 2008, 2008 a naposledy v roce 2013. V rozmezí let 1999-2008 zákonná úprava neobsahovala poplatkovou povinnost pro první přeregistraci vozidla, ta nastala až od 1. 1. 2009 (viz kap. 1.2.). Tedy z pohledu žalobce se v roce 2013 nejednalo o první přeregistraci, nýbrž o čtvrtou, kdy ani jeden z předchozích vlastníků neměl povinnost platit předmětný poplatek. Ovšem dle Metodických pokynů 9/2008-150-METO<sup>31)</sup>, které vydalo Ministerstvo dopravy (v této věci žalovaný) spolu s MŽP, se všechny přeregistrace před 1. 1. 2009 neměly pro posouzení poplatkové povinnosti brát v potaz, a tedy následná přeregistrace po 1. 1. 2009, se měla považovat za první přeregistraci dle § 37e OdpaZ. K tomuto soud konstatoval, že text předmětného ustanovení zní poměrně jasně a že poplatková povinnost dopadá na všechna vozidla, která byla již jednou registrována na území ČR a následně přeregistrována. Navíc ani OdpaZ ani zákon č. 383/2008 Sb., nestanovily v přechodných ustanoveních výjimky z povinnosti zaplatit poplatek pro auta registrovaná na území ČR před 1. 1. 2009. Tedy § 37e působí od 1. 1. 2009 na všechna vozidla naplňující definici ustanovení s tím, že datum 1. 1. 2009 je jakýmsi milníkem, kdy se pomyslně mažou předchozí přeregistrace vozidel. Dalším argumentem soudu bylo také to, že jak dovezená vozidla, tak i několikrát přeregistrovaná vozidla před tímto datem bude potřeba ekologicky zlikvidovat. Proto by vynětí takovýchto vozidel nebylo objektivní vůči vlastníkům vozidel platících poplatky.<sup>32), 33)</sup> Soud žalobu zamítl.<sup>34)</sup>

Na jednu stranu lze chápat postoj žadatele o zápis do registru, jelikož z jeho pohledu bylo auto poprvé přeregistrováno již v roce 1999 a žadatel byl v pořadí pátým vlastníkem vozidla. Předchozí vlastníci žádný eko-poplatek platit nemuseli, což může novému majiteli připadat nespravedlivé. Na druhou stranu je nutné poplatek chápat jako vyjádření eko-sociální solidarity. Ostatně podobným způsobem to zdůraznil i Městský soud, když řekl, že i vozidlo,

---

<sup>30)</sup> Rozsudek je zajímavý i v tom, že žalovaný (Krajský úřad Plzeňského kraje) tvrdil, že zastavení řízení je v podstatě totéž co zamítnutí žádosti. NSS mu ovšem v bodech [23 a 24] poměrně tvrdě připomenul, že tomu tak není a že rozdíl není pouhou akademickou otázkou, jak žalovaný tvrdil.

<sup>31)</sup> Metodický pokyn 9/2008-150-METO k aplikaci novely zákona č. 185/2001 Sb. o odpadech. Dostupný z: <https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Silnicni-doprava/Schvalovani-vozidel/Metodiky>.

<sup>32)</sup> S. 4, 8 A 53/2014.

<sup>33)</sup> Žalobce se dovolával i aplikace zásady *in dubio mitius*, ale soud shledal, že norma nevykazuje prvky význačnosti, a proto byl tento žalobní bod shledán nedůvodným.

<sup>34)</sup> Byla podána kasační stížnost sp. zn. 3 As 325/2017.

o kterém se v této věci jedná, bude muset být jednou ekologicky zlikvidováno. Tudíž nezaplacení jednorázového poplatku ve výši 3 000 Kč by nebylo objektivní a spravedlivé vůči jiným vlastníkům či provozovatelům vozidel, kteří poplatek uhradili.

## 2. Státní příspěvek a eko-poplatky *de lege ferenda*

Předmětný návrh zákona neobsahuje žádnou pobídku, která by se blížila státnímu příspěvku dle § 37d OdpaZ. Lze mít za to, že je tak učiněno z důvodu faktického nepoužívání tohoto ustanovení a orientaci ČR na nízkoemisní a bezemisní vozidla, a s tím spojené dotační programy.<sup>35)</sup>

Na druhou stranu environmetální poplatek na podporu sběru, zpracování, využití a odstranění vybraných autovraků (§ 37e OdpaZ) je v návrhu zákona obsažen, ovšem poplatek nese nově název „emisní poplatek“. Dle důvodové zprávy původní název poplatku mátl konečné spotřebitele, kteří si mysleli, že mohou jeho část získat zpět. Nový název by tak dle důvodové zprávy měl lépe vystihnout podstatu poplatku.<sup>36)</sup>

Co se týče znění samotných ustanovení týkající se poplatků, potom lze nalézt změny oproti současnému stavu, což znamená, že legislativec scholasticky nepřepsal stávající úpravu do navrhované, ale že se snažil o mírnou obměnu znění ustanovení. Původně jedno ustanovení (§ 37e OdpaZ) bylo rozděleno do několika, což přispělo k jeho zpřehlednění, ovšem je třeba se na všechna ustanovení týkající se emisních poplatků dívat uceleně, jelikož při zběžném pohledu by útržkovité informace nemusely být správně pochopeny a interpretovány.<sup>37)</sup>

Znění relevantních ustanovení návrhu zákona je následující: § 111 návrhu zákona<sup>38)</sup> vyjmenovává osoby, kterým by mohla poplatková povinnost vzniknout. Oproti stávajícímu stavu, kdy se hovoří obecně o žadateli o zápis do registru, lze zvolení podrobnějšího popisu uvítat, jelikož vede k vyšší míře jistoty a identifikaci osob, kterým poplatková povinnost může vzniknout. Ustanovení § 112 návrhu zákona definuje, co je předmětem poplatku, ale i okamžik, kdy poplatková povinnost vzniká. S tím je také spojeno to, že se nově nehovoří o první registraci či přeregistraci vozidla, nýbrž

---

<sup>35)</sup> Pro další informace týkající se možných nástrojů podpory viz časopis České právo životního prostředí: VODIČKA, J. a JANČÁŘOVÁ, I.: Vozidla s alternativním pohonem. Jsme na ně připraveni? *České právo životního prostředí*, Praha: Česká společnost pro právo životního prostředí, 2017, č. 46, s. 49-63. ISSN 1213-5542.

<sup>36)</sup> Str. 93. Důvodová zpráva staženého návrhu zákona č. j. 1016/16 (viz pozn. pod č. 5).

<sup>37)</sup> Úprava emisního poplatku je obsažena v § 111 - §117 návrhu zákona.

<sup>38)</sup> *Poplatníkem emisního poplatku je ten, kdo je zapsán do registru silničních vozidel v České republice jako*

*(a) vlastník vozidla,*

*(b) nový vlastník vozidla, jde-li o změnu vlastníka, nebo*

*(c) nový provozovatel vozidla, jde-li o změnu provozovatele.*



je konstatováno, že poplatková povinnost nevznikne, pakliže tato povinnost vznikla předchozímu poplatníkovi, který nebyl osvobozen od poplatku.<sup>39)</sup> Událost, která zapříčiňuje vznik poplatkové povinnosti (zápis vozidla) je stanovena obdobně, jako je tomu v OdpaZ. Poplatková povinnost tedy vzniká obecně zápisem vozidla do registru, změnou v osobě vlastníka či změnou v osobě provozovatele vozidla.<sup>40)</sup> Institut osvobození od poplatku, lze rozdělit na dvě skupiny, a to s ohledem na to, zda se pojí k vozidlům či k povinným subjektům. V první skupině jsou pouze vozidla (splňující emisní normy Euro 3 a výše, historická vozidla a vozidla testovaná na historické původnosti).<sup>41)</sup> Druhou skupinu tvoří subjekty. Subjekty osvobozené od daně se shodují s osvobozenými subjekty dle OdpaZ (tedy osoby s průkazem ZTP a žadatel nabývající vozidlo z důvodu nabytí dědictví, odkazu či zániku SJM). Nově byl přidán stát jako subjekt, kterému vozidlo připadlo v trestním, přestupkovém či jiném řízení.<sup>42)</sup> Výše jednotlivých poplatků zůstaly, bohužel, zachovány a emisní třídy (Euro normy) se také nezměnily, tedy v tomto tvůrci předpisu vycházeli z OdpaZ. Emisní poplatek by měl stále být dle § 115 návrhu zákona příjmem SFŽP s tím, že do předmětného návrhu bylo opět vloženo znění z předcházející právní úpravy, dle které by měly být vybrané finanční prostředky alokovány na podporu sběru, zpracování, využití a odstranění autovraků a ke snižování emisí ze silniční dopravy. Správcem poplatku by stále měla zůstat obec.

Problém může nastat při výkladu konkrétních ustanovení návrhu, a to konkrétně při interpretaci § 117 (placení poplatku) a § 112 odst. 2 (vznik poplatkové povinnosti). Za použití gramatického výkladu § 112 odst. 2 návrhu zákona,<sup>43)</sup> lze dojít k závěru, že poplatková povinnost vzniká až samotným zápisem vozidla do registru. Tedy s vydáním osvědčení o registraci vozidla by žadatel měl být zároveň vyzván k zaplacení poplatku. Na druhou stranu § 117 odst. 1 návrhu zákona poměrně jasně stanoví, že je poplatek splatný již při zápisu vozidla (jinými slovy během řízení o zápisu).<sup>44)</sup> Tedy z dikce tohoto ustanovení je zřejmé, že pokud žadatel poplatek neuhradí během samotného řízení, nastanou pro něj nežádoucí právní následky, konkrétně správní orgán řízení o zápis zastaví.<sup>45)</sup> Situace je tedy taková, že v návrhu existují dvě ustanovení, která si odporují. V praxi by tak mohlo docházet k situacím, kdy by občané při podávání žádostí mohli být zmateni, a správní orgány by byly

---

<sup>39)</sup> § 112 odst. 3 návrhu.

<sup>40)</sup> § 112 odst. 2 návrhu.

<sup>41)</sup> § 113 odst. 1 návrhu

<sup>42)</sup> § 113 odst. 2 návrhu.

<sup>43)</sup> (2) *Poplatková povinnost vzniká zápisem*

(a) *silničního vozidla kategorie M1 nebo N1 do registru silničních vozidel v České republice,*

(b) *změny vlastníka silničního vozidla kategorie M1 nebo N1 v registru silničních vozidel v České republice, nebo*

(c) *změny provozovatele silničního vozidla kategorie M1 nebo N1 v registru silničních vozidel v České republice.*

<sup>44)</sup> (1) *Emisní poplatek je splatný při zápisu vozidla do registru silničních vozidel.*

<sup>45)</sup> § 117 odst. 2 *Nebyl-li poplatek zaplacen, správce poplatku zastaví řízení o registraci vozidla.*

nuceny vypořádat se s větším množstvím žádostí bez zaplaceného emisního poplatku. K řešení této situace by postačilo mírně upravit znění § 112 odst. 2 návrhu např.: „*Poplatková povinnost vzniká podáním žádosti o zápis*“.<sup>46)</sup> Zároveň by bylo vhodné upravit i další prováděcí předpisy, které mají vliv na řízení o zápis, zejména přílohu 2 vyhlášky č. 343/2014 Sb., o registraci vozidel, která nyní neobsahuje povinnost doložit doklad o zaplacení emisního poplatku k žádosti o zápis do registru.

Návrh zákona dále neřeší nejasnosti, na které již reagoval v minulosti NSS. Jedná se o § 117 odst. 2 návrhu,<sup>47)</sup> který konstatuje, že pakliže nebyl poplatek zaplacen, správce poplatku řízení zastaví. NSS (sp. zn. 4 As 11/2012 viz kap 1.3), ale právě naopak judikoval, že podmínka zaplacení emisního poplatku není podstatnou náležitostí žádosti o registraci vozidla, což znamená, že by se správní orgán měl věcně zabývat podanou žádostí a ne řízení o ní zastavit, a to i když nebyl poplatek zaplacen. Záměr zákonodárce lze pochopit, jelikož v praxi by to jistě vypadalo tak, že by správní orgán několikrát vyzval k zaplacení poplatku a až poté by přistoupil k zastavení řízení. Zároveň je možné najít i jistou podobnost tohoto ustanovení s § 9 odst. 1 zákona č. 549/1991 Sb., o soudních poplatcích. Ten také deklaruje, že soud po marném uplynutí lhůty k zaplacení poplatku řízení zastaví. Samo o sobě je ustanovení § 117 odst. 2 návrhu zákona vcelku pochopitelné, ale ve spojení s § 112 odst. 2 a § 117 odst. 1 návrhu může činit interpretační problémy. Nasnadě je i vytknout zákonodárci nevypořádání se v důvodové zprávě s judikaturou NSS, která zvolila jiný postup v případě nezaplacení emisního (eko) poplatku.

Lze shrnout, že i když došlo ke zpřehlednění původního ustanovení § 37e OdpaZ, trpí návrh zákona o vybraných výrobcích s ukončenou životností poměrně zásadními nedostatky, a to zejména v § 112 a § 117. Mezi zásadní nedostatky lze jmenovat vnitřní rozpornost či nevypořádání se s rozhodovací praxí nejvyšší soudní instance ve správních věcech a poměrně nízkou výši poplatků a vynechání z poplatkové povinnosti vozidla, která splňují emisní normu Euro 3, případně Euro 4, což nabízí otázku, zda je takové ustanovení efektivní v boji proti dovozu ojetých vozidel ze zahraničí a potřeby obměny vozového parku v ČR a zdali je vůbec účinné v boji při snižování emisí z vozidel.

---

<sup>46)</sup> Ostatně podobné znění je i v § 4 zákona č. 549/1991 Sb., o soudních poplatcích.

<sup>47)</sup> Viz pozn. pod č. 43.

### 3. Závěr

Cílem tohoto příspěvku bylo zjistit, zda možná navrhovaná právní úprava reflektuje stávající ustanovení § 37d a § 37e z OdpaZ.

Ustanovení § 37d OdpaZ bylo zcela vypuštěno, s čímž lze souhlasit, jelikož toto ustanovení nebylo nikdy využito. Jako důvod pro vypuštění předmětného ustanovení lze uvést orientaci ČR na bezemisní a nízkoemisní vozidla jako jsou elektromobily či jiná vozidla na alternativní pohon, což znamená, že se finanční prostředky z dotací zaměřené na klasické spalovací motory mohou alokovat do dotací podporující nové technologie. I když byl tento nástroj v minulosti zaveden i v jiných státech, jeho účinnost v rámci ČR, již v době jeho představení byla diskutabilní, což také vyvrcholilo i tím, že současné platné a účinné regulaci chybí prováděcí právní úprava.

Ovšem jak bylo naznačeno výše, chybějící právní úprava v tomto případě neznamená, že by žadatelé nemohli zkusit požádat SFŽP o státní příspěvek. Bohužel na státní příspěvek není právní nárok, což bude v praxi znamenat zamítavý postoj SFŽP vůči podaným žádostem.

Co se týče poplatku na podporu sběru, zpracování, využití a odstranění vybraných autovraků (eko poplatků) dle § 37e OdpaZ, bylo zjištěno, že se v návrhu zákona o vybraných výrobcích s ukončenou životností objeví velice podobný finanční nástroj. Bohužel se tento nástroj nevyhnul problémům, na které nebylo MŽP upozorněno žádným připomínkovým místem. Podiv lze vyjádřit nad tím, že v rámci několika ustanovení (§ 111 až § 117 návrhu zákona) se legislativci podařilo sestavit vnitřně rozporný předpis, který by mohl mást své adresáty. Dalším problémem je neadekvátní výše poplatku, která by dle návrhu měla být zachována do budoucna ve výši v jaké je dnes, což v situaci, kdy je nutné ve městech zlepšovat kvalitu ovzduší, se jeví jako neadekvátní řešení. Přeci jenom kroky vedoucí k lepší kvalitě ovzduší je většinou nutné zaplatit, k čemuž by měl dopomoci tento poplatek. Posledním problémem, na který bylo v příspěvku poukázáno, byl rozdíl mezi rozhodovací praxí NSS a návrhu zákona, který se týkal následků pojících se s nezaplacením emisního poplatku. Bylo naznačeno, že důvody pro tento rozdíl mohly být jak inspirace v jiných zákonech, tak přihlédnutí k postupu, který správní orgány při posuzování žádosti vykonávají.

#### Shrnutí:

Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech, obsahuje finanční nástroje, které se pojí s nakládáním s autovraky. Jedná se zejména o státní příspěvek na koupi nového vozidla a o poplatek na podporu dalšího nakládání s autovraky. Na podzim roku 2017 představilo Ministerstvo životního prostředí návrh nové právní úpravy této problematiky (zákon o vybraných výrobcích s ukončenou životností a o změně souvisejících zákonů), tento návrh byl však stažen z projednávání. Lze ovšem očekávat, že případná budoucí právní úprava bude vycházet právě z tohoto návrhu. Cílem příspěvku je zjistit, zda se tyto

finanční nástroje projevily i v legislativním návrhu zákona o vybraných výrobcích s ukončenou životností a o změně souvisejících zákonů.

**Financial instruments which are connected to disposal of car wreckages  
- summary:**

Act no. 185/2001 Coll., on waste contains financial instruments which are connected to disposal of car wreckages. These instruments are: state incentive for buying new vehicle and fee for financing additional car wreckage handling. Ministry of the Environment introduced new legislative proposal (Act on selected goods with terminated lifetime period and amending certain other laws) in Autumn 2017 but this proposal was later withdrawn. However, it can be expected that future legislation will be inspired by this proposal. The aim of this article is to ascertain whether these financial instruments are contained in legislative proposal of Act on selected goods with terminated lifetime period and amending certain other laws.