

## **VEŘEJNOPRÁVNÍ DÁVKY V LETECKÉ DOPRAVĚ**

MICHAL RADVAN

Právnická fakulta Masarykovy univerzity

### **Abstract in original language**

Na úrovni Evropské unie bývá v určitých obdobích diskutována problematika možného uvalení veřejnoprávních dávek na leteckou dopravu, respektive na letenky. V souvislosti s novou daní na letenky zavedenou v Německu od 1. ledna 2011 se toto téma znovu dostává do popředí a ve výčtu možných veřejnoprávních dávek v letecké dopravě jsou kromě daně z letenek uváděny rovněž možnosti zdanění kerosinu, tzv. odletové daně a povinné a/nebo dobrovolné příspěvky pasažérů, ať už jako forma určité energetické daně nebo jako příspěvek na rozvojovou pomoc.

Cílem příspěvku je přiblížit možnosti zdanění letecké dopravy ve všech uvažovaných formách a analyzovat případný dopad těchto dávek na přepravce, pasažéry a leteckou dopravu obecně, s důrazem na Českou republiku.

### **Key words in original language**

Daň; poplatek; daň z letenek; odletová daň; daň z kerosinu.

### **Abstract**

In the European Union in certain periods there are discussions on possible imposition of public contributions on air transport, respectively on air tickets. In connection with the new tax on airline tickets introduced in Germany since 1 January 2011, this issue again comes to the fore, and the list of potential public contributions in air transportation in addition to tax on airline tickets also includes possibilities of taxation on kerosene, so-called flight departure taxes and mandatory and/or voluntary levies for passengers either as a form of energy taxes or contribute to development aid.

This paper aims to bring possibilities of taxation of air transport in all considered forms and to analyze the potential impact of these contributions to carriers, passengers and air transport in general, with emphasis on the Czech Republic.

### **Key words**

Tax; charge; tax on airline tickets; flight departure tax; tax on kerosene.

## 1. ÚVOD

Předmětem zdanění může být jakákoliv hmotněprávní skutečnost, se kterou zákon spojuje povinnost hradit daň. V historii tak nacházíme mnoho daní, které by dnes vyvolávaly mezi poplatníky buď ostrý nesouhlas, nebo dokonce smích. Mezi tyto daně patří například daň z hlavy placené z titulu samotné existence poplatníka, dále různé spotřební daně typu daň ze soli, z cukru, ze zápalek apod. Zavedení těchto daní však mělo vždy určitý smysl a jejich vybírání znamenalo naplnění některé z funkcí daně. Daň z hlavy byla vybírána především proto, že mnohé osoby neměly žádný majetek, který by mohl podléhat zdanění (pozemky, dobytek atd.) a jejich příjmy byly výhradně naturální. Nezbyvalo tak jiné řešení než zdanit přímo samotnou existenci osoby poplatníka, tak aby byla naplněna funkce fiskální. Spotřební daně mají dnes význam především v možnostech omezení spotřeby zboží, které je určitým způsobem škodlivé ať už pro jeho konzumenta (tabákové výrobky, alkohol) nebo pro společnost obecně (pohonné hmoty). V minulosti se však akcízy vztahovaly také na zboží luxusní a nedostatkové, například na již výše zmiňovaný cukr. Převažující je tedy funkce regulační.

V posledních letech můžeme sledovat tendence zdaňovat i další zboží, jehož spotřebu by stát chtěl regulovat. V konečném důsledku jsou zaváděny ekologické dávky v podobě daní<sup>1</sup> či poplatků, některé daně se svým charakterem stávají daněmi spíše spotřebními než majetkovými (např. registrační daň z motorových vozidel). Ovšem nejen spotřeba určitého zboží ovlivňuje kvalitu života ostatních osob. Předmětem zdanění mohou být rovněž služby, například ty spojené s leteckou dopravou.

A právě toto téma se znovu objevilo ve veřejných diskuzích v souvislosti s novou daní na letenky zaváděnou v Německu od 1. ledna 2011. Tento příspěvek má ambici reagovat na tyto diskuze a rozšířit záběr i o další možnosti zdanění letecké dopravy jako jsou možnosti zdanění kerosinu, tzv. odletové daně a povinné a/nebo dobrovolné příspěvky pasažérů, ať už jako forma určité energetické daně nebo jako příspěvek na rozvojovou pomoc, a analyzovat případný dopad těchto dávek na přepravce, pasažéry a leteckou dopravu obecně, s důrazem na Českou republiku. Na konci příspěvku bude potvrzena či vyvrácena hypotéza, že daně uvalené na leteckou dopravu narušují konkurenční prostředí a pakliže jsou zaváděny, měly by mít charakter daní ze spotřeby s funkcí regulační s cílem snížit negativní dopady letecké dopravy na životní prostředí.

---

<sup>1</sup> S ohledem na charakter konstrukčních prvků daní ze zemního plynu a některých dalších plynů, z pevných paliv a z elektřiny se přikláním k jejich označování jako daně energetické.

## **2. DAŇ Z LETENEK A SOUVISEJÍCÍ DÁVKY**

Myšlenka zdanění letenek není nijak nová. Například ve Spojených státech amerických byly uvaleny daně a poplatky na letenky již v 70. letech 20. století. V současné době jsou na letenky pro vnitrostátní lety uvaleny celkem čtyři různé daně a poplatky: federální daň z letenek, federální daň na úsek letu, poplatek za odbavení pasažérů a federální bezpečnostní poplatek. Federální daň z letenek se odvíjí od hodnoty letenky a její sazba činí 7,5 %. Federální daň na úsek letu je jednotková - v roce 2008 dosahovala výše 3,50 USD za jeden letový úsek, nicméně její výše je odvislá od inflace. Obě dvě daně směřují do speciálního fondu (Airport and Airway Trust Fund), jehož cílem je financování oblasti letecké dopravy a zejména letišť. Poplatek za odbavení pasažérů slouží letišťům k rozvojovým projektům v oblasti služeb pro cestující a může dosáhnout maximálně 18 USD za zpáteční let. Nejmladší z těchto dávek je federální bezpečnostní poplatek zavedený v únoru 2002. Poplatek s maximální hodnotou 10 USD za zpáteční let by měl zajistit finanční prostředky na ochrannou leteckou službu.<sup>2</sup>

Ani Evropská unie nezůstává pozadu s úvahami o zdanění letecké dopravy. V září 2005 byl publikován pracovní materiál Evropské komise analyzující, jakým způsobem by mohla být využita solidární dávka na letenky v rámci rozvojové pomoci. Byly uvažovány dvě varianty: povinná či dobrovolná platba pasažérů, ke které by členské státy mohly dobrovolně přistoupit. Původně byla mezi uvažovanými scénáři i varianta povinného zavedení daně z letenek ve všech členských státech Evropské unie; ta však byla Radou zamítnuta jako nevhodná, neboť by znamenala další zásah Evropské unie do výsostných práv jednotlivých členských států ukládat daně a poplatky na svém území. Předmětem daně měl být transport z letiště na území Evropské unie, poplatníkem osoby užívající za poplatek leteckou dopravu. Tím by byli ze zdanění vyloučeny osoby tvořící posádku letadla. Uvažovalo se rovněž o možných osvobozeních, například pro děti, které nemají vlastní sedadlo. Mělo se jednat o daň nepřímou vybíranou jako součást ceny letenky. Plátcí by byly jednak letecké společnosti prodávající letenky, jednak prostředníci, například cestovní kanceláře a agentury či zprostředkovatelé. Zdanění by nutně muselo být spojeno se záznamní povinností těchto osob. Sazba dávky byla uvažována v rozmezí 1 až 5 EUR za lety v rámci Evropské unie a 2 až 10 EUR za lety mimo území Evropské unie s předpokládaným zvýšením pro business třídu. V této souvislosti se objevuje otázka, jak zdaňovat nepřímé lety, tj. lety s přestupy. S ohledem na zásady spravedlnosti by totiž měla být daň hrazena pouze jednou. Bylo by

---

<sup>2</sup> Srov. KARLSSON, J. *A review of U.S. Domestic Ticket Taxes and Fees* [online], citováno 8. listopadu 2010. Dostupné z: <http://www.mit.edu/people/joakim/KarlssonTRB2009.pdf>. Rovněž srov. PORTERFIELD, B. *A Guide to Airline-Ticket Taxes and Fees* [online], citováno 10. listopadu 2010. Dostupné z: [http://www.usatoday.com/travel/flights/2007-04-16-air-travel-taxes\\_N.htm](http://www.usatoday.com/travel/flights/2007-04-16-air-travel-taxes_N.htm).

následně na dohodě jednotlivých členských zemí Evropské unie, jak takovou situaci řešit a zda by příjemcem daně byl pouze ten stát, ze kterého započala přeprava pasažéra nebo by se státy o výnos v určitém poměru dělily.<sup>3</sup>

Na iniciativu Evropské unie nejrychleji zareagovaly Francie a Velká Británie, které ještě v září 2005 podepsaly dohodu o zdanění letenek s tím, že výtěžek bude určen právě na pomoc rozvojovým zemím, zejména na boj proti nemocem a na podporu školství. Francie předpokládala sazbu daně ve výši 5 EUR u letenek v ekonomické třídě a 25 EUR v business třídě. K obdobnému kroku pak vyzvaly obě země i další členské státy. Pozitivní reakce se však dočkaly pouze od Německa a Španělska, z mimoevropských zemí (možných příjemců rozvojové pomoci) od Brazílie, Chile a Alžírka. Česká republika tento koncept jménem ministra financí odmítla s tím, že si dokáže představit pouze dobrovolnou přirážku k ceně letenky.<sup>4</sup>

Je na místě klást si otázku, proč právě Francie a Velká Británie byly prvními státy, které vyslovily souhlas se zdaněním letenek. Důvod je velmi prostý: obě země obdobnou dávku vybíraly již před rokem 2005. Ve **Francii** byla zavedena dávka z civilní letecké dopravy již v roce 1999 a vztahuje se na veškeré letecké dopravce poskytující služby ve Francii. Jedná se o daň nepřímou vybíranou leteckými společnostmi od každého pasažéra. Sazba daně činí 3,92 EUR za osobu na letech vnitrostátních, v rámci Evropské unie, Evropského hospodářského prostoru nebo Švýcarska, respektive 7,04 EUR za osobu na ostatních letech. Vedle pasažérů je zpoplatněn také náklad včetně pošty (1,17 EUR za tunu). Francii tato daň vynesla cca 200 milionů EUR ročně, což je z hlediska celkových daňových příjmů 0,02 %.<sup>5</sup> Vedle toho je na území Korsiky vybírána rovněž nepřímá daň z letecké a mořské dopravy na Korsiku a z Korsiky. Sazby daně dosahují výše 4,57 EUR za

---

<sup>3</sup> Více vč. ekonomických dopadů viz COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES. *Commission start working paper: Annex to A possible contribution based on airline tickets as a new source of financing development: technical reflections in the run up to the UN High Level Event (SEC(2005) 1065)* [online], citováno 10. listopadu 2010. Dostupné z: [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/resources/documents/sec\\_2005\\_1067.pdf](http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/sec_2005_1067.pdf).

<sup>4</sup> Srov. BAR. *Nová daň u letenek pomůže zemím 3. světa* [online], citováno 10. listopadu 2010. Dostupné z: <http://cestovani.ihned.cz/c1-16804600-nova-dan-u-letenek-pomuze-zemim-3-sveta>.

<sup>5</sup> *Taxes in Europe Database* [online], citováno 10. listopadu 2010. Dostupné z: [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/taxinv/getcontents.do?mode=normal&kw1=civil+aviation&kw2=-&kw3=-&year=2010&coll=FR+-+Civil+aviation+duty](http://ec.europa.eu/taxation_customs/taxinv/getcontents.do?mode=normal&kw1=civil+aviation&kw2=-&kw3=-&year=2010&coll=FR+-+Civil+aviation+duty).

osobu, respektive 1,52 EUR, pokud je vzdálenost kratší než 20 kilometrů, což znamená zanedbatelný výnos 29 milionů EUR ročně.<sup>6</sup>

**Velká Británie** zavedla do svého daňového systému dávku za pasažera v letecké dopravě dokonce dříve, již v roce 1994. Její konstrukce je obdobná jako ve Francii: jedná se o nepřímou spotřební daň vybíranou od každé osoby odlétající z území Velké Británie. Osvobození mohou nárokovat letecké společnosti, jejichž letoun má vzletovou váhu nižší než deset tun nebo méně než 25 sedadel. Od daně je osvobozen například veškerý obslužný personál, děti mladší dvou let bez nároku na vlastní sedačku, tranzitní pasažéři, jejichž letadlo má na britském letišti mezipřistání, a pasažéři přestupující; z osvobození věcných jmenujme například krátkodobé (vyhlídkové) lety. Sazba daně se liší mezi ekonomickou a business třídou (dvojnásobná sazba) a s ohledem na vzdálenost od Londýna: 11 GBP pro vzdálenost do 2000 mil, 45 GBP pro vzdálenost mezi 2001 a 4000 mil, 50 GBP pro vzdálenost mezi 4001 a 6000 mil a 55 GBP pro delší lety. Výnos daně je z hlediska celkového objemu i poměru k celkovým daňovým příjmům významnější než ve Francii: 1,916 miliardy GBP znamená 0,35 % celkových daňových příjmů.<sup>7</sup>

Posledním státem, který zavedl zdanění letecké dopravy, je **Malta**. Tamní letištní daň byla poprvé vybírána v roce 1997 od osob, které odlétaly z Malty, avšak na rozdíl od dvou výše zmíněných zemí jsou dani podrobeny pouze Maltané. Od daně jsou osvobozena pouze vojenská letadla a dále posádky letadel a děti do dvou let věku. Sazba daně je relativně vysoká - 23,29 EUR za osobu. Celkový roční výnos ve výši 5,7 milionu EUR představuje 0,28 daňových příjmů Malty.<sup>8</sup>

Historickou zkušenost s výběrem daní z letenek mají také v Dánsku (2005), v Nizozemí (2008-2009) a v Irsku (2009). Obě země daň zrušily s ohledem na negativní dopady an ekonomiku.<sup>9</sup>

---

<sup>6</sup> *Taxes in Europe Database* [online], citováno 10. listopadu 2010. Dostupné z: [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/taxinv/getcontents.do?mode=normal&kw1=corsica&kw2=-&kw3=-&year=2010&coll=FR+-+Tax+on+public+air+and+sea+transport+to+and+from+Corsica](http://ec.europa.eu/taxation_customs/taxinv/getcontents.do?mode=normal&kw1=corsica&kw2=-&kw3=-&year=2010&coll=FR+-+Tax+on+public+air+and+sea+transport+to+and+from+Corsica).

<sup>7</sup> *Taxes in Europe Database* [online], citováno 10. listopadu 2010. Dostupné z: [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/taxinv/getcontents.do?mode=normal&kw1=air+passenger&kw2=-&kw3=-&year=2010&coll=UK+-+Excise+duty+-+Air+passenger+duty+returned](http://ec.europa.eu/taxation_customs/taxinv/getcontents.do?mode=normal&kw1=air+passenger&kw2=-&kw3=-&year=2010&coll=UK+-+Excise+duty+-+Air+passenger+duty+returned).

<sup>8</sup> *Taxes in Europe Database* [online], citováno 10. listopadu 2010. Dostupné z: [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/taxinv/getcontents.do?mode=normal&kw1=airport&kw2=-&kw3=-&year=2010&coll=MT+-+Airport+tax+%28Passenger+Service+Charge%29](http://ec.europa.eu/taxation_customs/taxinv/getcontents.do?mode=normal&kw1=airport&kw2=-&kw3=-&year=2010&coll=MT+-+Airport+tax+%28Passenger+Service+Charge%29).

<sup>9</sup> Srov. ATW. Denmark eliminates passenger tax [online], citováno 10. listopadu 2010. Dostupné z:

Je otázkou, zda výše uvedené země skutečně výnos z těchto daní užívají (resp. užívaly) jako humanitární pomoc rozvojovým zemím, zejména na boj proti nemocem a na podporu školství, jak požaduje ve svých pracovních materiálech Evropská unie. Pakliže ovšem výnos směřuje do státního rozpočtu a nikoliv do specifického fondu, je velmi obtížné zajistit, aby právě tyto finanční prostředky byly využity na humanitární účely. Státu totiž nic nebrání využít peníze jinak. Nadto se přímo nabízí využití regulační funkce daní na leteckou dopravu s cílem regulace negativních ekologických jevů spojených s leteckou dopravou.

Jako jeden z prvních přišel s myšlenkou „zelené“ daně z letenek v roce 2005 americký finančník Georgie Soros, který navrhuje vytvořit „Zelený fond“ po vzoru Globálního fondu pro boj s onemocněním AIDS, tuberkulózy a malárie. Na rozdíl od byrokratů z Evropské unie si jako praktik uvědomuje, že žádná země nebude vybírat od svých občanů daně, které vzápětí přepošle do třetích zemí, a sama nebude mít z vybraných prostředků žádný užitek. Soros by chtěl vybrané prostředky rozdělit na dvě poloviny, přičemž jednu by si nechala země, která daň vybrala, a druhá polovina by byla příjmem fondu. Podle jeho propočtu by tak fond mohl získat až 10 miliard dolarů ročně, pokud by daň byla zavedena globálně.<sup>10</sup>

Když už se zdálo, že v souvislosti s ekonomickou krizí, která se významně dotkla také leteckých dopravců, budou vlády svým národním dopravcům spíše pomáhat než na ně uvalovat nové dávky, rozhodlo se **Německo** zavést od 1. ledna 2011 ekologickou daň z letenek, kterou zaplatí každý cestující letící z Německa. Částka je přitom relativně vysoká: 8 EUR do destinací v rámci Evropy, 25 EUR do vybraných destinací v Asii a v Africe a 45 EUR do ostatních destinací. Daň se nevztahuje na transferové lety (přestup v Německu) a na nákladní dopravu. Předpokládaný výnos je očekáván ve výši 880 milionů EUR ročně.<sup>11</sup> Obdobné úvahy o zdanění letenek se nyní objevují i v **Rakousku**; sazba by měla dosahovat hodnot 8 EUR pro vnitroeurospécké lety a 40 EUR pro ostatní destinace.<sup>12</sup>

---

<http://atwonline.com/international-aviation-regulation/news/denmark-eliminates-passenger-tax-1108>. Rovněž srov. *Nemecká vláda schválila novú daň na letenky* [online], citováno 14. listopadu 2010. Dostupné z: <http://www.flymag.cz/article.php?id=2955>.

<sup>10</sup> Srov. FINANCNINOVINY.CZ. *Soros chce pětiprocentní daň z letenek na podporu klimatu* [online], citováno 14. listopadu 2010. Dostupné z: [http://www.finance.cz/zpravy/finance/265826-soros-chce-petiprocentni-dan-z-letenek-na-podporu-klimatu/?id\\_tovar\\_2841=2516&t=1282783595](http://www.finance.cz/zpravy/finance/265826-soros-chce-petiprocentni-dan-z-letenek-na-podporu-klimatu/?id_tovar_2841=2516&t=1282783595).

<sup>11</sup> Srov. *Nemecká vláda schválila novú daň na letenky* [online], citováno 14. listopadu 2010. Dostupné z: <http://www.flymag.cz/article.php?id=2955>.

<sup>12</sup> Greenair. *Austria follows the lead of Germany with new environmental tax on departing passengers* [online], citováno 14. listopadu 2010. Dostupné z: <http://www.greenaironline.com/news.php?viewStory=957>.

### **3. ZDANĚNÍ LETECKÉHO PALIVA**

Směrnice Rady 2003/96/ES stanoví povinné osvobození od harmonizované spotřební daně pro energetické produkty dodávané jako pohonné hmoty pro letecké účely (kerosin) s výjimkou soukromého rekreačního létání. Nicméně směrnice obsahuje ustanovení, které umožňuje členským státům, aby zdanily pohonné hmoty užívané v rámci vnitrostátních letů a rovněž palivo používané pro lety v rámci Evropské unie, pakliže existuje dvoustranná dohoda, která takové jednání umožňuje. V takových případech mohou členské státy uplatňovat úroveň zdanění nižší než minimální úroveň stanovená směrnicí. Na základě ustanovení Chicagské úmluvy z roku 1944 jsou od daně osvobozeny pohonné hmoty v nádržích letadel přistávajících na letištích Evropské unie. Toho je docíleno na základě dvoustranných dohod o leteckých službách uzavřených mezi členskými státy a třetími zeměmi a mezi členskými státy navzájem.

Komise na druhou stranu upřednostňuje zdanění leteckého paliva, pokud je používáno jako pohonná hmota v jiných dopravních prostředcích. Během jednání, která předcházela přijetí směrnice 2003/96/ES, se až na dva dohodly všechny členské státy na tom, že v zásadě komerční letecké palivo by mělo být zdaněno na stejném základě jako jakékoli jiné palivo. Nicméně je třeba vzít v úvahu otázku soutěže se třetími zeměmi a vyhnout se narušení hospodářské soutěže se sociálně-ekonomické důsledky.<sup>13</sup>

### **4. ZÁVĚR**

Je třeba uvést, že letecká doprava je vůči životnímu prostředí obecně škodlivá ať už hlukem nebo objemem vypouštěného CO<sub>2</sub>. K redukci těchto negativ se nabízí celá škála daňových nástrojů - zdanění kerosinu, tzv. odletové daně a povinné a/nebo dobrovolné příspěvky pasažérů (de facto daně z letenek). V souvislosti s nedostatkem příjmů veřejných rozpočtů jsou přípustné i úvahy o fiskální funkci daní z letecké dopravy. V takovém případě patří rozhodnutí o zavedení daně z letenek mezi výsostná práva každého státu. V žádném případě však nemohu souhlasit s požadavkem Evropské unie, aby byly tyto daně vybírány za účelem mezinárodní pomoci rozvojovým zemím. Věřím, že každá vyspělá země (kam řadím i všechny členské státy Evropské unie) poskytuje humanitární pomoc dle svého nejlepšího vědomí a svědomí a s ohledem na své finanční možnosti.

---

<sup>13</sup> Taxation of aircraft fuel [online], citováno 14. listopadu 2010. Dostupné z: [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/taxation/excise\\_duties/energy\\_products/aircraft\\_fuel/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/taxation_customs/taxation/excise_duties/energy_products/aircraft_fuel/index_en.htm).

Při úvahách o zdanění letecké dopravy by měl každý stát vzít v potaz nejen okamžitý efekt, tedy výnos z nově zaváděných daní, ale přihlédnout též k dopadům na trh s leteckou dopravou a další přidružené trhy. Negativní zkušenosti s daní z letenek má například již výše uvedené Nizozemí, kde došlo k úpadku letecké dopravy (pokles v tržbách o 1 miliardu EUR), což mělo negativní vliv na celou ekonomiku (snížení o 312 milionů EUR).<sup>14</sup> Musíme si uvědomit, že konkurence v oblasti osobní letecké dopravy je velmi silná a vzdálenosti v Evropě velmi malé. Již nyní v Německu očekávají negativní dopady: největší low-cost dopravce v Evropě Ryanair ruší čtvrtinu letů z letiště Frankfurt - Hahn,<sup>15</sup> další letiště rovněž očekávají pokles odbavených pasažérů. Z této situace pak budou těžit zahraniční letiště v blízkosti hranic s Německem, například v Belgii a v Nizozemí, ale rovněž v Polsku a v České republice. Obdobně pokud by došlo k zavedení daně v Rakousku, pravděpodobně se mnozí pasažéři i letecké společnosti přesunou na bratislavské letiště vzdálené 80 km a necelou hodinu jízdy od Schwechatu. Z této skutečnosti by mohlo těžit i letiště v Brně, především bude-li dostavěna dálnice spojující Vídeň a Brno.

Se sníženým počtem pasažérů a leteckých společností by nutně následovalo propouštění a nutnost poskytovat těmto osobám podporu v nezaměstnanosti. V konečném důsledku by výnos daně ani nemusel stačit na tyto mandatorní výdaje, nehledě na další hospodářské ztráty související se zrušením linek (služby na letištích, doprava na letiště, ubytovací služby, stravování, kongresová turistika atd.).

Zavádění daní z letenek v jednotlivých členských státech tak není de facto myslitelné a jedinou možnou variantou je unifikace zdanění letenek v rámci celé Evropské unie pro všechny letecké společnosti odlétající z letišť na území Evropské unie. Obdobně je představitelné zdanění kerosinu, avšak opět pouze v rámci celé Evropské unie. Obavy z toho, že letadla budou tankovat ve třetích zemích, je opodstatnitelná pouze v případě letů na krátké vzdálenosti, kdy je ekonomické natankovat více paliva na území třetího státu, které vystačí na delší vzdálenost než pouze na návrat na letiště na území Evropské unie.

Domnívám se ovšem, že zavádění jakýchkoliv nových daní v letecké dopravě není vhodné. Fiskální dopad těchto daní je velmi nízký (viz výše příklady Francie a Velké Británie), efektivita sporná (viz výše příklad Nizozemí). Regulace negativních dopadů letecké dopravy na životní prostředí se dá docílit i jinou formou než zdaněním; právě velmi silné

---

<sup>14</sup> in: *Nemecká vláda schválila novú daň na letenky* [online], citováno 14. listopadu 2010. Dostupné z: <http://www.flymag.cz/article.php?id=2955>.

<sup>15</sup> in: *Greenair. Austria follows the lead of Germany with new environmental tax on departing passengers* [online], citováno 14. listopadu 2010. Dostupné z: <http://www.greenaironline.com/news.php?viewStory=957>.



konkurenční prostředí nutí letecké společnosti k úsporám, a tak nakupují nová letadla splňující nejpřísnější ekologické parametry, mající nižší spotřebu a hmotnost a tím i hlučnost, vypouštějící méně emisí. Plně se ztotožňují s generálním ředitelem International Air Carrier Association (IACA) Sylvianem Lustem, který tvrdí, že daně z letenek nejsou cestou, která by vedla ke snižování emisí z letadel, a že by evropské vlády měly trávit více času nad vytvářením „jednotného evropského nebe“ (Single European Sky), které by mělo větší dopad na snížení emisí v Evropě.<sup>16</sup>

### **Literature:**

- ATW. Denmark eliminates passenger tax [online], citováno 10. listopadu 2010. Dostupné z:
- BAR. Nová daň u letenek pomůže zemím 3. světa [online], citováno 10. listopadu 2010. Dostupné z: <http://cestovani.ihned.cz/c1-16804600-nova-dan-u-letenek-pomuze-zemim-3-sveta>.
- Commission of the European communities. Commission start working paper: Annex to A possible contribution based on airline tickets as a new source of financing development: technical reflections in the run up to the UN High Level Event (SEC(2005) 1065) [online], citováno 10. listopadu 2010. Dostupné z: [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/resources/documents/sec\\_2005\\_1067.pdf](http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/sec_2005_1067.pdf).
- FINANCNINOVINY.CZ. Soros chce pětiprocentní daň z letenek na podporu klimatu [online], citováno 14. listopadu 2010. Dostupné z: [http://www.finance.cz/zpravy/finance/265826-soros-chce-petiprocentni-dan-z-letenek-na-podporu-klimatu/?id\\_tovar\\_2841=2516&t=1282783595](http://www.finance.cz/zpravy/finance/265826-soros-chce-petiprocentni-dan-z-letenek-na-podporu-klimatu/?id_tovar_2841=2516&t=1282783595).
- Greenair. Austria follows the lead of Germany with new environmental tax on departing passengers [online], citováno 14. listopadu 2010. Dostupné z: <http://www.greenaironline.com/news.php?viewStory=957>.

---

<sup>16</sup> in: Greenair. *Austria follows the lead of Germany with new environmental tax on departing passengers* [online], citováno 14. listopadu 2010. Dostupné z: <http://www.greenaironline.com/news.php?viewStory=957>.

- <http://atwonline.com/international-aviation-regulation/news/denmark-eliminates-passenger-tax-1108>.
- Karlsson, J. A review of U.S. Domestic Ticket Taxes and Fees [online], citováno 8. listopadu 2010. Dostupné z: <http://www.mit.edu/people/joakim/KarlssonTRB2009.pdf>.
- Nemecká vláda schválila novú daň na letenky [online], citováno 14. listopadu 2010. Dostupné z: <http://www.flymag.cz/article.php?id=2955>.
- PORTERFIELD, B. A Guide to Airline-Ticket Taxes and Fees [online], citováno 10. listopadu 2010. Dostupné z: [http://www.usatoday.com/travel/flights/2007-04-16-air-travel-taxes\\_N.htm](http://www.usatoday.com/travel/flights/2007-04-16-air-travel-taxes_N.htm).
- Taxation of aircraft fuel [online], citováno 14. listopadu 2010. Dostupné z: [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/taxation/excise\\_duties/energy\\_products/aircraft\\_fuel/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/taxation_customs/taxation/excise_duties/energy_products/aircraft_fuel/index_en.htm).
- Taxes in Europe Database [online], citováno 10. listopadu 2010. Dostupné z: [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/taxinv/](http://ec.europa.eu/taxation_customs/taxinv/).

**Contact – email**

*[michal.radvan@law.muni.cz](mailto:michal.radvan@law.muni.cz)*