

Daň dopravní (železniční).

A) **Pojem a rozvoj zákonodárství.** Dopravní d-í v širším smyslu rozumí se d., kterou právní řád ukládá na dopravu osob a věci určitými dopravními prostředky, dopravní d-í železniční pak, pokud tato d. se týká dopravy po železnici, t. j. dopravním prostředkem, jehož dráha je určena železnými kolejemi. Právní řád zdaňuje dopravu železniční dvojím způsobem:

a) ukládá d. na skutečnost dopravy ve spojitosti s dopravním (dopravní d. v užším slova smyslu);

b) ukládá d. na listinu zřízenou o dopravě, jako jsou jízdenky v dopravě osobní, podací osvědčení, nákladní listy v dopravě nákladní, lístky na zavazadla v dopravě zavazadel (t. zv. dopravní poplatky). Předmětem tohoto hesla je v první řadě dopravní d. železniční v užším slova smyslu shora ad a) uvedeném. V souvislosti dotkneme se také některých otázek dopravních poplatků (ad b).

Rozvoj zákonodárství bral se na území státu československého až do konečné unifikace v důsledku jeho teritoriálního složení odlišně ve třech právních oblastech:

1. **N a ú z e m í b ý v. R a k o u s k a** oproti právnímu vývoji v sousedních Uhrách hrála až do války dopravní d. úlohu celkem podřízenou. První pokus zdanění dopravu železniční podnikla vládní osnova z r. 1879 (č. 39 příloh k stenografickému protokolu poslanecké sněmovny, zasedání IX.) o 10%ní dávce z dopravy osob a zavazadel na železnicích a vodách vnitrozemských. Ani tato osnova ani osnova pozdější z r. 1897 (č. 179 příloh k stenografickému protokolu poslanecké sněmovny zasedání XIII. o zdanění dopravy jak osob a zavazadel [12%] tak rychlozboží a nákladů [5%]) nestala se zákonem. Teprve r. 1902 podařilo se vládě proti dosti mocnému odporu z kruhů průmyslových a obchodních uzákoniti osnovu, podanou parlamentu r. 1901 (č. 867 příloh zasedání XVII. poslanecké sněmovny), aspoň co do zdanění dopravy osobní. Ustanovení zákona tohoto opírají se celkem o osnovu z r. 1897. Zákonem z této osnovy vzešlým byl zákon ze dne 19. VII. 1902, č. 153 ř. z., na jehož podkladě vydáno bylo prováděcí nařízení ze 27. IX. 1902, č. 195 ř. z. D. tato, kromě dopravních poplatků listinných z dopravy osob a zboží, tvořila až do války jediný způsob zdanění v železniční dopravě. Zvýšená vydání doby válečné přinutila vládu k dal-

šímu rozšíření povinnosti daňové v dopravě železniční. Kromě zvýšení listinných poplatků v dopravě císařským nařízením ze dne 28. VIII. 1916, č. 281 ř. z. (prováděcí nař. č. 337 ř. z. z r. 1916) rozšířena byla dopravní d. císařským nařízením ze dne 10. I. 1917, č. 14 ř. z., na d. z dopravy nákladní a zavazadel. Nařízení to částečně také měnilo ustanovení zákona č. 153 ř. z. z r. 1902 o d-i z dopravy osobní. Na podkladě tohoto císařského nařízení bylo vydáno prováděcí nařízení č. 21 ř. z. z r. 1917 o d-i z dopravy nákladní, č. 22 z téhož roku o d-i z dopravy osob, č. 23 z téhož roku o d-i z dopravy zavazadel. Tímž císařským nařízením zavedena byla k d-i z dopravy nákladní ještě zvláštní válečná přírážka, jejíhož výtežku mohlo býti použito podle uvážení vlády k úhradě provozních a investičních potřeb železnic. Prováděcí nařízení k ustanovení zákona o této vládní přírážce vydáno pod č. 35 ř. z. z r. 1917. Platnost císařského nařízení č. 14 ř. z. z r. 1917 omezena byla na dobu do 31. I. 1920. Působnost jeho rozšířena byla zákonem československým ze dne 29. I. 1920, č. 57 Sb., do 31. XII. 1923.

2. **V U h r á c h** byla zdaněna doprava železniční, a to jak osobní tak i nákladní, již zák. čl. XX. z r. 1875, jehož sazby byly postupně zvyšovány (zák. čl. LXI. z r. 1880, zák. čl. XIV. z r. 1887). Také v Uhrách byla doprava železniční zdaněna kromě této d-ě ještě listinnými poplatky dopravními. Konečnou úpravu zákonou železniční d-ě dopravní představuje zák. čl. VI. z r. 1917 o válečné d-i železniční a zvýšení poplatku z dopravních listin. Tato právní norma přešla po převratu i do zákonodárství československého (podobně jako právní norma rakouská shora uvedená) a byla její platnost prodloužena rovněž československým zákonem č. 57/1920 až do 31. XII. 1923.

3. **V ř í š i N ě m e c k é (Hlučínsko)** byla doprava železniční zdaněna podle zákona ze dne 8. IV. 1917, č. 73 ř. z.

4. **Z á k o n o d á r s t v í č e s k o s l o v e n s k é.** Unifikace tomuto roztrojenému právnímu stavu dostalo se československým zákonem ze dne 30. VI. 1921, č. 242 Sb., a prováděcím nařízením k tomuto zákonu ze dne 21. VII. 1921, č. 243 Sb. Před tím, jak uvedeno, prodloužil československý zákon č. 57/1920 pouze platnost bývalých norem rakouských a uherských do 31. XII. 1923. Kromě všeobecných zřetelů unifikačních byly důvodem zákona č. 242/1921 podle důvodové zprávy vládní

v první řadě ohledy na jednotnou tarifní politiku československých státních drah. Ježto pro jednotlivé oblasti železničních daňových zákonů platily jiné daňové zákony, bylo také ve příčině tarifů pro každou tuto oblast zachovávat oddělené barémy tarifní, takže v přepravě z daňové oblasti do oblasti bylo nutno počítati přepravní poplatky odděleně až ke hranicím těchto oblastí a to i tehdy, byly-li na přepravě účastny pouze státní dráhy. Tímto sčítáním sazeb od hranic daňových oblastí se přirozeně železniční doprava na vzdálenější místa zdražovala, a tak ještě jen vliv nepříznivého geografického útvaru republiky zhoršoval a vznik jednotného hospodářského území ztěžoval. Jednotné zdanění celé oblasti hospodářské bylo předpokladem pro vydání jednotného tarifu státních drah pro celou jejich síť železniční. Platnost tohoto zákona omezena byla se zřetelem na zákon č. 57/1920 do konce prosince 1923. Prodloužení platnosti zákona na dobu neurčitou dostalo se s určitými jeho změnami zákonu tomuto zákonem ze dne 21. XII. 1923, č. 261 Sb., a prováděcím nařízením ze dne 21. II. 1924, č. 42 Sb.

Poslední právní normu v ohledu zdanění dopravy železniční představuje zákon ze dne 22. XII. 1924, č. 287, kterým se částečně mění některé předpisy o odpočivných a zopatřovacích požitcích státních zaměstnanců. Zákonem tím byla v § 10 zavedena k úhradě výloh s provedením tohoto zákona spojených zvláštní 10%ní dávka z jízdného z osobní dopravy na drahách. Podrobnosti tohoto zdanění upravilo vládní nařízení ze dne 7. II. 1925, č. 31 Sb.

B) Systém.

I. Druhy daně dopravní. Československý právní řád podle zákona č. 242/1921 v úpravě zákona č. 261/1923 a v souvislosti se zákonem č. 287/1924 rozoznává tyto druhy železniční d-ě dopravní:

1. D. z dopravy osobní a to jednak d. z jízdních lístků podle § 1 zák. č. 242/1921, a dávku z jízdného podle § 10 zák. č. 287-1924.

2. D. z dopravy zavazadel podle § 9 zák. č. 242/1921. Předpisy zákona platné o zdanění dopravy zavazadel vztahují se rovněž na dopravu zboží spěšného a psů v průvodu cestujících (§ 2, odst. 3., vládn. nař. č. 243/1921).

3. D. přepravní (d. z dopravy zboží podle § 10 zák. č. 242/1921). Zbožím rozumí se podle odst. 4. § 3 vládn. nař. č. 243/1921 všechny věci přepravované železnicemi, počítá-

tajíc v to mrtvoly a živá zvířata s vynětím cestovních zavazadel (§ 9 zák.).

II. S u b j e k t d a ň o v ý. Subjektem daňovým jsou osoby povinné k zaplacení jízdného, dopravného ze zavazadel a dovozného ze zboží (§§ 2, 9, odst. 2., 12, odst. 1., zákona č. 242/1921, § 3 vládn. nař. č. 31/1925), pokud není tu nějakých věcných neb osobních důvodů osvobozujících osoby ty od placení d-í. Železnice pouze vybírá tuto d., odvádí státní pokladně a ručí rukou nerozdílnou s poplatníkem za její zaplacení (§ 2).

III. P ř e d m ě t d a ň ě. Předmětem zdanění je peněžní obrat mezi železnicí a osobou železnicí používající v dopravách shora uvedených. D. dopravní postihuje tudíž stejně jako d. z obratu a úkonů obrat peněžní při výkonu úkonů dopravních. Aby nepodléhaly dvojímu zdanění z jednoho a téhož důvodu, byly podniky železniční z úkonů podléhajících d-í dopravní osvobozeny od d-ě z obratu již zákonem č. 658-1919 (§ 4, č. 9). Osvobození to pro technickou neproveditelnost bylo zákonem č. 321-1921 a č. 268/1923 (§ 7, č. 2) rozšířeno na všechny dodávky a úkony s provozem související. Kdežto však d. z obratu za určitých okolností postihuje dávky a úkony i bezplatné (§ 1, odst. 4. a 5., § 9, odst. 6.), nevyslovuje takové výjimky zákon o d-í dopravní. Je tedy úplatnost úkonu základní podmínkou zdanitelnosti. Další odchylkou d-ě dopravní od d-ě z obratu je, že subjektem d-ě dopravní je osoba povinná platiti úkon dopravní, kdežto d-ě z obratu osoba (podnikatel) úkon provádějící (§ 5 zák. č. 268/1923). Zákon o d-í z obratu připoustí pouze přesun d-ě na osobu mající nárok na dodávku anebo úkon (§ 12). Základnou pro výměr d-ě dopravní je tudíž jízdné nebo dopravné.

1. V dopravě o s o b n í pokládá se za jízdné každá částka, která se pod jakýmkoliv názvem vybírá jako úplata za přepravu osob na veřejných železnicích. Plnění jiného druhu, jako pokuty, propadlé doručné, poplatky za vstup na nádraží a pod., nejsou předmětem d-ě. Poplatky za osvědčení (místní lístky), které oprávnují cestující na určité místo, jsou vyňaty z poplatnosti jen tehdy, když cestující i bez místního lístku by byl oprávněn k jízdě dotyčným vlakem již na základě jízdního lístku (§ 1 nař. č. 243/1921, § 1 nař. č. 31/1925).

2. V dopravě z a v a z a d e l pokládá se za dopravné každá částka, jež se pod jakýmkoliv názvem vybírá jako úplata za

tyto přepravy na veřejných železničních v republice Československé.

Poplatky za vedlejší výkony při přepravě, které nejsou započteny do dopravného za zavazadla, na př. manipulační poplatky, poplatky za udání zájmu na dodání, přenosné a pod., nepokládají se za dopravné nebo jeho součást.

3. Za dovozné (v dopravě zboží) pokládají se:

a) v dopravě tuzemské poplatky, které se pod jakýmkoliv názvem vybírají za přepravu zboží. Jsou to zejména přepravní poplatky včetně manipulačních poplatků, převozní poplatky, vlečné, poplatky za přistavení vozů, pak poplatky za ochranné vozy a pod. Poplatky za vedlejší výkony při přepravě, nezapočtené do dovozného, na př. nákladné a skladné, poplatky za předržení vozů, nájemné za plachty, poplatky za udání zájmu na včasném dodání, manipulační poplatky celní, povoznické poplatky a pod., nepovažují se za dovozné nebo jeho součást;

b) v dopravě s cizinou jakož i v dopravě průvozní tvoří základ přepravní d-ě ona část dovozného, jež připadá na přepravu v území československém (§ 11, odst. 1., zák. č. 242/1921). V přímých sazbách je to částka započtená pro tu kterou železnici jako t. zv. zúčtovací podíl v přímých sazbách (§ 4, odst. 1., vlád. nař. č. 243/1921). Pro přípojně pohraniční úseky traťové, jakož i pro krátké dílčí trati československých železnic na území cizozemském a naopak určuje odst. 2. a 3. téhož paragrafu podrobnosti pro vyměřování d-ě.

IV. S a z b a d a ň o v á č i n í

a) v dopravě osobní 20% základny daňové (§ 1 zák. č. 242/1921) jako d-ě a 10% základny daňové jako dávky (§ 10 zák. č. 287/1924).

Do kategorie dopravních poplatků listinných patří poplatek § 8 zák. č. 242/1921, který podrobuje kolkovému poplatku poukázky na volnou jízdu nebo za cenu sníženou, a to odlišně poukázky na jednu jízdu resp. zpáteční jízdu, nebo na více jízd. Poplatky ty jsou odstupňovány podle vozových tříd;

b) v dopravě z a v a z a d e l 20% základny daňové (§ 9 zák.);

c) v dopravě z b o ŝ í 15% základny daňové (§ 10 zák. v úpravě čl. I. zák. č. 261/1923).

V. O s v o b o z e n í d a ň o v á .

1. V dopravě osobní:

a) Osoby přepravované na zvláštní lístky dělnické osvobozeny jsou jak od d-ě tak od dávky (§ 5 zák., § 2 vlád. nař. č. 31/1925). Jako podmínku osvobození od d-ě stanoví § 14 vlád. nař. č. 243/1921, aby doprava osob těch konala se na zvláštní snížené dělnické lístky schválené ministerstvem železnic a aby snížení sazby činilo aspoň 50% normálního jízdného bez d-ě. Naproti tomu o osvobození od dávky z jízdného neobsahuje vlád. nař. č. 31/1925 podrobnějších podmínek. Ustanovením § 5 zák. bylo osvobození to, dosud omezené jen na dělníky, rozšířeno i na jiné pracovníky, zejména duševní.

b) Lístky školní osvobozeny jsou pouze od dávky (nikoliv od d-ě, § 2 vlád. nař. č. 31/1925). Podrobnější podmínky osvobození tohoto nařízení nestanoví.

c) Od d-ě (nikoliv od dávky) je podle § 6 zák. osvobozena přeprava osob na drahách drobných, které sprostředkují přepravu v obci a jejím okolí, v území obce a v obvodu 10 km od obecních hranic. Dráhy místní mohou být osvobozeny ke své žádosti podle uvážení ministerstva financí v dohodě s ministerstvem železnic, pokud jsou menší důležitosti, zejména pokud sprostředkují místní přepravu v některé obci a jejím okolí. Překročili-li jednotlivé trati osvobozené dráhy uvedené hranice, je di podrobená přeprava jen té části dráhy, která je mimo ni. Co do kriteriia mezi drahami místními a drobnými přichází v úvahu zajisté ustanovení zák. č. 373/1919 na doplnění sítě železniční stavbou drah místních. Od dávky podle vládního nařízení č. 31/1925 dráhy drobné a místní osvobozeny nejsou (srov. § 4, odst. 2. a) a b), tohoto vlád. nař. a contrario).

d) Přeprava osob na neveřejných železničních osvobozena je jak od d-ě tak i dávky (§ 1 nař. č. 243/1921, § 1, odst. 2., nař. č. 31/1925 slova: „na veřejných železničních“). Zákon nedefinuje přesného právního pojmu železnic veřejných a neveřejných. Sluší zde zajisté použití jako kriteriia ustanovení železničního zákona koncesního č. 238 ř. z. ex 1854, resp. pro bývalé území uherské koncesního statutu ze dne 8. VII. 1868, č. 4973, a pokládati ve smyslu § 1 těchto právních předpisů za veřejné železnice, které jsou určeny pro všeobecnou veřejnou dopravu, a za neveřejné železnice, jichž podnikatel používá pro svou vlastní potřebu na pozemku vlastním anebo se svolením vlastníka pozemku na pozemku ci-

zím. Sporné otázky železničního práva koncesního, pokud tu kterou železnici možno pokládat za veřejnou a neveřejnou, nechává zákon i pro obor zdanění nevyřízenou. Připomenouti sluší, že zákon zmocnil vládu osvoboditi od d-ě dopravu na neveřejných železnicích jen co do dopravy zboží (§ 14, odst. 2.).

e) Od dávky i d-ě je osvobozena přeprava osob, jež podle zákona neb ustanovení listin koncesních, ustanovení řádu dopravního anebo vlastních vnitřních předpisů železnic dopravují se bezplatně. To platí o přepravě dětí do 4 let podle § 12 dopravního řádu železničního (č. 203/1921 Sb.), o přepravě osob, jimž železnice podle vlastních mimotarifních předpisů poskytuje volnou jízdu, konečně osob, jimž podle zákona neb ustanovení listin koncesních je železnice povinna poskytovat volnou jízdu, jako jsou podle § 10 zákona koncesního zřízení poštovní doprovázející vlakovou poštu, podle § 88 železničního řádu provozního (č. 1 ř. z. ex 1852) orgánové státní služby dozorcí, policejní, finanční a politické při služebních cestách konaných ve věcech železničních anebo za účelem dozoru nad železniční dopravou. Jakkoliv zák. č. 242/1921 o osvobození tom výslovně se nezmiňuje, vyplývá osvobození to z předpokladu zdanění, t. j. z úplatnosti dopravy, jak obsaženo je v §§ 1, 9 a 10 zák.

Naproti tomu neplatí ve stejném rozsahu osvobození osob těchto od listinných poplatků z poukázek na volnou nebo zlevněnou jízdu. Osvobozeny jsou podle § 8 zák. od poplatku pouze poukázky, které se vydávají

a) na základě ustanovení zákonných, všeobecných nařízení nebo závazků stanovených koncesí;

b) železničními správami vlastním zřízcům, počítajíc v to dělníky, příslušníky jejich rodin anebo zřízence cizích dopravních podniků;

c) z důvodů veřejných nebo z důvodů železniční služby nebo pro chudobu nebo pro účely obecně prospěšné na základě služebních nařízení železničních správ, vydaných neb schválených ministrem železnic.

2. Doprava z a v a z a d e l je osvobozena od d-ě v případech shora zmíněných u d-ě z dopravy osobní ad c), d) a e) (§ 9, odst. 2., zák., § 2 nař. č. 243, odst. 1. „na veřejných železnicích“).

3. V dopravě z b o ů ž í osvobozuje zákon od d-ě za určitých předpokladů v těchto případech:

a) listovní a vlakovou dopravu poštovní na železnicích (§ 3, odst. 3., vlád. nař. č. 243/1921 ve znění vlád. nař. č. 42/1924);
b) v přepravě zboží služebního (§ 14, odst. 1., zák., § 12 nař. č. 243/1921).

Za železniční služební zboží považují se jen ony předměty jsoucí ve vlastnictví železnice, které se přepravují výlučně pro vlastní stavební a provozovací službu železnice na tratích těže železnice. Osvobozeny nejsou předměty, které mají sloužiti nějakému snad jinému výdělečnému podniku železnice než železničnímu provozu, na př. hotelovému podniku, dolování, provozování samostatné továrny a pod.

Bylo-li by služební zboží jiné železnice dopravováno na železnici bezplatně, na př. na základě úmluvy železnic o vzájemnosti, nepodléhalo by d-i z toho důvodu, že zde chybí všeobecný předpoklad úplatnosti přepravy, o němž jsme se zmínili shora ad 1., lit. e).

c) Doprava na železnicích neveřejných. Co do pojmu železnic neveřejných poukážeme shora k poznámkám ad 1. d). Vlád. nař. č. 243/1921 ve znění nař. č. 42/1924 podrobuje v § 13 zásadně přepravu zboží na tratích neveřejných, je-li vykonávána veřejnými železnicemi, přepravní d-i. Koná-li ji však železnice neveřejná, je podrobena dani jen potud, pokud se nepřepravuje na železnici neveřejné výhradně vlastní zboží vlastníka neveřejné železnice. Neveřejným železnicím, jichž přeprava zboží je podrobena d-i přepravní, může býti povoleno osvobození na žádost u ministerstva financí podanou. Připomenouti sluší, že, dopravuje-li vlastník neveřejné železnice v neveřejném provozu vlastní železniční zboží, je tato přeprava osvobozena od přepravní d-ě již podle § 10 zák., ježto chybí zde zpravidla předpoklad úplatnosti přepravy. Na osvobození takové tudíž se nemůže zmocnění dané vládě v § 14 zák. vztahovati.

VI. V y m ě ř o v á n í, v y b í r á n í a o d v á d ě n í d a n í. D-ě poplatníku vyměřuje a bez zvláštního úředního výměru od něho vybírá a státní finanční správě jako její zmocněnec odvádí železniční správa. D-ě předpisuje železnice (vyměřuje) zároveň s vlastním dovozným (jízdným), s nímž zásadně musí podle zákona d. tvořiti jednotný celek. Na lístcích jízdních a zavazadlových je dopravné udáno včetně d., a to zaokrouhlenou částkou podle § 5 nař. č. 243/1921. To platí také o d-i přepravní v dopravě nákladní podle § 6 téhož nařízení. Výjimečně může u přepravní d-ě ministerstvo železnic

v dohodě s ministerstvem financí povolit, aby vybírána byla d. odděleně bez započtení do sazby. V tarifní vyhlášce o sazbách dlužno výslovně upozorniti, je-li d. do sazby započtena čili nic. Železnice ručí za správné vybrání d-ě od poplatníků, a to rukou nedílnou s poplatníkem (§§ 2, 9, 12 zák.). V nákladní přepravě s cizinou a do ciziny ručí podle § 12 zák. kromě toho za placení d-ě příjemce neb odesílatel zboží, pokud není povinen ji platiti již jako osoba povinná k placení dovozného, rukou nedílnou s poplatníkem.

Železnice je povinna vybranou d. i dávku včas státní správě finanční odvésti, jinak je povinna platiti z neodvedené d-ě úrok z prodlení, stanovený pro poplatky přímo placené. Byla-li d. (dávka) zkrácena, je železnice povinna vedle úroku z prodlení platiti ze zkrácené d-ě úředně zjištěný zkrácený obnos v dvojnásobné výši. Veškeré přestupky zákona trestají se kromě toho pokutami, jež jsou vyšší, jde-li o opakování (§§ 4, 9, 15 zák.). Je-li na přepravě zúčastněno více železnic, ručí rukou nedílnou z povinnosti shora uvedené. U železnic nemajících vlastního provozu stihají tyto povinnosti železnici provoz vedoucí (§ 12 zák.). Finanční správa má právo přesvědčovati se nahlédnutím do záznamů železnice o správnosti vybírání a odvádění d-ě (§§ 3, 9, 13 zák.). Prováděcí nařízení č. 243/1921 obsahuje podrobné předpisy, v jakých lhůtách jsou železnice povinny d-ě odvádět, rozeznávajíce mezi měsíčními splátkami a definitivními odvody po konečném vyúčtování dovozného (§§ 7—9 nař. č. 243-1921, §§ 4 a 6 nař. č. 31/1925).

VII. P o ř a d i n s t a n ě n í. Sluší rozeznávati:

1. poměr mezi poplatníkem a železnicí d. vybírající,
2. poměr mezi železnicí a státní správou finanční.

Ad 1. Poměr mezi železnicí a osobou d-í povinnou řídí tytéž předpisy, jež upravují poměr mezi železnicí a osobou povinnou k placení dovozného. Jsou to v první řadě ustanovení železničního dopravního řádu č. 203 Sb. z r. 1921, zejména jeho ustanovení o zákonném zástavním právu železnice, o promlčení a vracení dovozného. Též právní povahy je poměr v přepravě s cizinou a do ciziny mezi příjemcem, resp. odesílatelem a železnicí, o němž mluveno shora ad VI. Je tudíž posuzovati poměr mezi poplatníkem a železnicí, d. dopravní vybírající, podle zásad práva soukromého a pod-

léhá také řádnému pořádu práva. Výslovně ustanovení o poměru tomto má zákon pouze co do přepravy zboží (§ 12, odst. 2.), nikoliv též co do přepravy osobní a zavazadlové. Nelze pochybovati, že i bez výslovného ustanovení zákona ustanovení to platí i o přepravě osob a zavazadel a o dávce z jízdného. Lze tak souditi alespoň z ustanovení odst. 1. § 11 nař. č. 243/1921, mluvícího též o náhradě „jízdného“. Rovněž nedotýká se zákon poměru mezi poplatníkem a železnicí v přepravě neveřejné železnice, o níž platí zvláštní ustanovení přepravních smluv a na niž se ustanovení železničního řádu dopravního nevztahují. Rovněž neobsahuje zákon ustanovení, ani co do přepravy zboží, o tom, jakým způsobem je chráněno právo poplatníkovu vůči železnicí, vystupující jako zástupce státní správy finanční, zkoumati, zda d. je mu správně podle zákona vyměřena a od něho vybírána, kteréžto právo mu zaručuje co do dovozného § 97, odst. 2., č. 5, dopravního železničního řádu.

Ad 2. Poměr mezi železnicí a státní správou finanční upraven je v zákoně §§ 16 a 17, vlád. nař. č. 243, § 10 a 11. Ustanovení tato recipovala s některými obměnami dosavadní právní řád rakouský pro celé státní území. Poměr mezi železnicemi a státní správou finanční je povahy veřejno-právní s kompetencí správních úřadů finančních. Rozhodnutí o dopravních d-ích vydávají finanční úřady první stolice (okresní finanční ředitelství, úřady pro vyměřování poplatků, na Slovensku a Podkarpatské Rusi finanční ředitelství), v jejichž obvodu je sídlo železničního podniku. Pro železnice se sídlem v cizině jsou ustanovení zvláštní. Pokuty ukládá pouze ministerstvo financí po slyšení ministerstva železnic (§ 10 nař. č. 243/1921). O opravných prostředcích k těmto rozhodnutím o d-í dopravní, o úrocích z prodlení a pořádkových pokutách rozhoduje ministerstvo financí, ve věcech kolkových poplatků (v důsledku zák. č. 42/1919) s konečnou platností zemský finanční úřad. Opravné prostředky dlužno podati do 30 dnů, u pořádkových pokut do 8 dnů u úřadu, který rozhodnutí učinil.

Dopravní d-ě odvedené státní správě finanční mohou býti železnici nahrazeny jen tehdy, byla-li následkem skutečného omylu neb účetním nedopatřením odvedena prokazatelně vyšší daňová částka, než-li jakou je odvésti podle zákona (§ 13, odst. 2., zák., § 11, odst. 2., nař. č. 243/1921).

VIII. P r o m l ě n í. V § 18 zák. roz-



šířeno bylo pro celé státní území ustanovení, dosud jen pro rakouskou oblast platné, zákona ze dne 18. III. 1878, č. 31 ř. z., o promlčení přímých poplatků. Výjimku tvoří ovšem promlčení nároků z poměru mezi poplatníkem a železnicí, o nichž pojednáno shora pod VII. ad 1.

C) **Kritika.** Se stanoviska finanční správy patří dopravní d. beze sporu k d-ím ideálním. Vybírání obstarává bezplatně železniční správa, rovněž odvod a konečné vyúčtování. Rovněž pro poplatníka je d. tato potud méně citelnou, že rozdělena jsouc na řadu jednotlivých případů postihuje ho v částkách poměrně nízkých. Naproti tomu pro železnice tvoří d-ě ty břemeno značné, ztěžující v mnoha případech účelnou, nejen zájmu železničního podniku, nýbrž i veřejnému zájmu vyhovující tarifní politiku železniční. Neboť dosáhlo-li dovozní, počítajíc v to d., oné maximální výše, jež doprava snese, brání d. jakémukoliv zvýšení tarifních sazeb, byť zvýšení to bylo pro vlastní podnikové účely provozní a investiční sebe odůvodněnější. V takovém případě stává se vlastně železnice nositelkou d-ě místo vlastního poplatníka. Zákon č. 242/1921 dovozoval, aby z 30%ní d-ě dopravní mohlo býti železnici vráceno 15% k úhradě jejích potřeb provozních a investičních, a to bez snížení sazeb železničních. Ustanovení ta byla zrušena zák. č. 261/1924 snížením d-ě o 15% ve prospěch snížení sazeb železničních o tuto částku. I se stanoviska národohospodářského uznává se škodlivost d-ě dopravní zejména u státu s převážně exportní povahou, jako je stát náš, ježto postihující přímo proces výrobní ztěžuje d. soutěživost státu toho v mezinárodním obchodě. Škodlivost d-ě jeví se též po té stránce, že jednostranně zatěžuje pouze provoz železniční, nechávajíc jiné prostředky konkurenční, jako je doprava autobusová (alespoň do nedávné doby), vodní, nezdaněny. Ohledy ty vedly v sousedních státech k značnému snížení d-ě dopravní. Tak v Rakousku zákonem ze 29. VII. 1924, č. 280 B.-G.-Bl., snížena d. z dopravy osob, zavazadel a nákladů na 5%, a to bez snížení sazeb železničních, které tudíž, s odpočtením d-ě, v dosavadní výši přišly k dobru správy železniční. V Německu podle zákona ze dne 29. VI. 1926 stanovena byla dopravní d. v dopravě osobní pro I., II., III. a IV. třídu vozovou 16, 14, 12, 10%, u zavazadel 12% a u zboží 7%, při čemž ještě doprava uhlí, v nákladní dopravě nejdůležitější, byla od d-ě osvobozena. V kon-

kurenčním boji naší státní správy železniční, zejména při geografické poloze našeho státu jako státu průvozního, tvoří vysoké zdanění železniční dopravy naší u srovnání se zeměmi sousedními značné ztížení naší mezinárodní železniční soutěživosti. Nedostatků tomuto pouze částečně odpomoženo bylo tím, že podle finančního zákona a rozpočtu na r. 1927, č. 221 Sb. ex 1926, ponechána byla 20%ní kvota dopravních d-í vybraných na československých státních drahách pro investiční potřeby československé státní správy železniční. Pokud jde o zdanění dopravy automobilové viz heslo Silostroje.

D) **Materiálie zákonné.** Zákonné materiálie k rakouskému zákonu č. 153/1902: vládní osnova č. 867 příloh poslancecké sněmovny, zpráva výborová č. 1340 těchto příloh, zasedání XVII.

Československý zákon č. 242/1921: vládní návrh tisk č. 470 senátu I. volebního období, zpráva rozpočtového výboru senátu tisk č. 592, zpráva rozpočtového výboru poslancecké sněmovny č. 2390.

Zákon č. 261/1923: vládní návrh tisk č. 4352 poslancecké sněmovny I. volebního období, zpráva rozpočtového výboru tisk č. 4370.

Literatura.

Dr. Maschek: „Die Gebühren und Abgaben (Steuern) im Eisenbahnverkehr“ (Handausgabe der österr. Gesetze und Verordnungen, Heft 45), vydáno nákladem rakouského státního knihoskladu, Vídeň 1917; Dr. Rottleuthner: „Über Eisenbahnverkehrssteuern und insbesondere deren Herabsetzung in Österreich“ (Die Zeitung des Vereines der Deutschen Eisenbahnverwaltungen, 1924).
Josef Čermák.

Daň důchodová

viz Přímé daně.

Daň z lihu.

1. Historický vývoj daně z lihu. — 2. Předmět daně. — 3. Způsoby vybírání daně. — 4. Výměra daně a s ní spojených příplatků. — 5. Osvobození od daně a s touto spojených dávek. — 6. Splatnost daně. — 7. Povinnost platiti daň. — 8. Uvěřování daně. — 9. Věcné ručení za spotřební dávku. — 10. Vrácení daně. — 11. Opatření k zajištění daňového základu. — 12. Zjišťování vyrobeného množství alkoholu. — 13. Paušalování výrobní dávky. — 14. Vyklizení lihu vyrobeného v konsumních lihovarech. — 15. Účet o spotřební dávce. — 16. Zjišťování zásob lihu. — 17. Rafinerie lihu a destilatury. — 18. Důchodkové trestní normy. — 19. Statistika.