

TAXATION OF MOTOR VEHICLES AS A TOOL TO PROMOTE SUSTAINABLE CONSUMPTION AND PRODUCTION

ZDAŇOVANIE MOTOROVÝCH VOZIDIEL AKO NÁSTROJ NA PODPORU UDRŽATEĽNEJ SPOTREBY A VÝROBY

Ivona ĎURINOVÁ

ABSTRACT

The state can make a significant contribution to sustainable development through various tax policy instruments. At present, the topic of how to reduce emissions and protect the environment, which is polluted heavily every day due to motor vehicles, is being widely discussed. The aim of the work is based on a comparison of the legal regulation of motor vehicle taxation in the Slovak Republic and Germany to assess the use of motor vehicle tax in the Slovak Republic as a tool to support sustainable development and evaluate the trend in this area.

KEY WORDS

taxation of motor vehicles, tax policy, sustainable consumption and production

JEL CLASSIFICATION: H 25, H 32

DOI: <https://doi.org/10.5817/CZ.MUNI.P210-8640-2021-4>

1 Úvod

Siniak, Koteska Lozanoska (2019) uvádzajú, že v dnešnom globálnom digitálnom svete patrí inteligentný trvalo udržateľný rozvoj, tvorba hodnoty a bohatstvo medzi najdôležitejšie ciele spoločnosti. Európska komisia (2019) uvádza, že trvalo udržateľný rozvoj znamená uspokojenie potrieb súčasných generácií bez toho, aby bolo ohrozené uspokojovanie potrieb generácií budúcich. Predstavuje komplexný prístup, ktorý spája hospodárske, sociálne a environmentálne aspekty tak, aby sa vzájomne posilňovali. Udržateľnú spotrebu a výrobu možno chápať ako snahu o oddelenie hospodárskeho rastu od zhoršovania životného prostredia a uplatňovanie prístupu založeného na chápaní celého životného cyklu, berúc do úvahy všetky jeho fázy od využívania zdrojov, tak aby sa získalo „viac a lepšie za menej“ (Rybárová, Ďurinová, 2019). Ako uvádza Čabinová, Onuferová a Šofranková (2019, str. 13): „Z globálneho hľadiska je cieľom všetkých iniciatív zaoberajúcich sa problematikou udržateľného rozvoja správne vymedziť podstatu udržateľnosti, sformulovať zásady a opatrenia pre zlepšenie a zachovanie podmienok z ekonomického, sociálneho i environmentálneho hľadiska, stanoviť akceptovateľné ciele, aktívnymi zásahmi prispievať k ich naplneniu, no taktiež zvoliť správne ukazovatele, indexy či iné meradlá trvalej udržateľnosti.“ Ide o návrhy, ktoré prispievajú k zlepšeniu environmentálnych vlastností výrobkov a zvýšia dopyt po trvalo udržateľnejších tovaroch a výrobných technológiách (Európska komisia, 2015).

Štát môže v nemalej miere prispieť k udržateľnému rozvoju pomocou rôznych nástrojov v rámci daňovej politiky. V súčasnosti sa veľmi rozoberá téma ako znižovať emisie a chrániť

životné prostredie, ktoré sa dennodenne veľmi znečisťuje aj kvôli motorovým vozidlám. Preto je dôležité, keby sa aj formou zdaňovania podporovala skupina podnikateľov, ktorí by používali ekologické dopravné prostriedky. Napríklad oslobodenie od dane pre ekologické vozidlá daňovníkov motivuje orientovať sa na dopravné prostriedky, ktoré chránia životné prostredie. Daň z motorových vozidiel tak môže tiež ako nástroj daňovej politiky významne ovplyvniť daňovníkov v ich rozhodovaní pri kúpe motorového vozidla.

Práca sa zaoberá zdaňovaním motorových vozidiel v SR a skúma, či je daň z motorových vozidiel koncipovaná tak, aby dostatočne podporila podnikateľské subjekty v SR k nákupu ekologických dopravných prostriedkov, čo by viedlo k podpore udržateľného rozvoja.

2 Výskumný dizajn

2.1 Ciele a metódy skúmania

Cieľom práce je na základe porovnania právnej úpravy zdaňovania motorových vozidiel v SR a v Nemecku posúdiť využívanie dane z motorových vozidiel v SR ako nástroja na podporu udržateľného rozvoja a zhodnotiť trend v tejto oblasti.

Objektom skúmania sú systémy zdaňovania motorových vozidiel v SR a v Nemecku. Práca sa opiera o domácu literatúru ako aj zahraničné vedecké publikácie a elektronické zdroje, ale najmä o zákony:

- zákon č. 361/2014 Z. z. o dani z motorových vozidiel a o zmene a doplnení niektorých zákonov, ktorý sa uplatňuje v SR,
- zákon Kraftfahrzeugsteuergesetz (KraftStG 2002), ktorý sa uplatňuje v Nemecku.

V práci sa využíva metóda komparácie, pomocou ktorej sa jednotlivé systémy zdaňovania motorových vozidiel v SR a v Nemecku porovnávajú a metódy syntézy a dedukcie, pomocou ktorých sa posudzuje a hodnotí trend využívania dane z motorových vozidiel v SR ako nástroja na podporu udržateľného rozvoja.

3 Právna úprava zdaňovania motorových vozidiel v SR a v Nemecku

3.1 Zdaňovanie motorových vozidiel v SR

Daň z motorových vozidiel je od 1. januára 2015 koncipovaná ako štátna daň, boli teda zavedené jednotné sadzby dane pre celú SR. Do uvedeného dátumu bola daň z motorových vozidiel v SR koncipovaná ako miestna fakultatívna daň.

Predmetom dane je vozidlo evidované v SR a používa sa na podnikanie alebo na inú samostatne zárobkovú činnosť v zdaňovacom období. Používaním vozidla na podnikanie sa na účely zákona rozumie skutočné používanie vozidla na podnikanie, účtovanie o vozidle, evidovanie vozidla v daňovej evidencii, uplatňovanie výdavkov spojených s používaním vozidla alebo používanie vozidla na podnikanie daňovníkom, v ktorého doklade je ako držiteľ vozidla uvedená osoba, ktorá zomrela, zanikla alebo bola zrušená, ktorá nepoužíva vozidlo na podnikanie alebo je zamestnávateľom a vypláca zamestnancovi cestovné náhrady za použitie vozidla, ktoré sa nepoužíva na podnikanie. Daň z motorových vozidiel sa nevzťahuje na vozidlá, ktoré sú využívané ako skúšobné vozidlá a majú pridelené zvláštne evidenčné číslo, ktoré obsahuje písmeno M, H alebo S. Predmetom dane nie je vozidlo určené na špeciálne činnosti, pričom takéto vozidlo musí mať v osvedčení o evidencii označenie, že je špeciálne. (Zákon č. 361/2014 Z. z. o dani z motorových vozidiel a o zmene a doplnení niektorých zákonov, § 2)

Daňovníkom je fyzická osoba alebo právnická osoba, ktorá je ako držiteľ vozidla zapísaná v doklade alebo má v doklade ako držiteľ vozidla zapísanú svoju organizačnú zložku. Ďalej užívateľ vozidla, v ktorého doklade je ako držiteľ vozidla zapísaná osoba, ktorá zomrela alebo

zanikla alebo bola zrušená, ďalej osoba, ktorá nepoužíva vozidlo na podnikanie (používanie súkromného vozidla na podnikanie). Zamestnávateľ je daňovníkom, ak vypláca zamestnancovi cestovné náhrady za použitie vozidla, ktoré sa nepoužíva na podnikanie. (Zákon č. 361/2014 Z. z. o dani z motorových vozidiel a o zmene a doplnení niektorých zákonov, § 3)

Oslobodené od dane z motorových vozidiel sú vozidlá konzulárnych úradov a diplomatických misií, vozidlá záchranej služby (zdravotnej, banskej, horskej, leteckej, požiarnej), vozidlá osobnej pravidelnej prepravy, ktoré vykonávajú prepravu na základe zmluvy o službách vo verejnom záujme a vozidlá používané výhradne v lesnej a poľnohospodárskej výrobe. (Zákon č. 361/2014 Z. z. o dani z motorových vozidiel a o zmene a doplnení niektorých zákonov, § 4)

Základ dane sa určuje na základe vlastností vozidla, ktoré sú uvedené v jeho technickom preukaze, no neurčuje sa podľa jednotných parametrov pre všetky kategórie vozidiel. Pri osobných automobiloch a motocykloch sa sadzba dane určuje podľa zdvihového objemu vozidla, teda objemu vyjadreného v cm^3 . Pokiaľ je motorové vozidlo poháňané jediným zdrojom a to elektrinou, určuje základ dane výkon motora vyjadrený v kW. Pri autobusoch a úžitkových vozidlách sa určuje základ dane podľa ich najväčšej technicky prípustnej hmotnosti alebo celkovej hmotnosti vozidla v tonách a počet náprav nákladného vozidla, taktiež je uvedená v technickom preukaze vozidla. Najväčšia prípustná hmotnosť vozidla, ktorá tvorí návesovú súpravu predstavuje súčet najväčších prípustných hmotností pripadajúcich na jednotlivé nápravy uvedených v doklade. (Zákon č. 361/2014 Z. z. o dani z motorových vozidiel a o zmene a doplnení niektorých zákonov, § 5)

Pri výpočte dane daňovník vychádza z tabuliek uvedených v prílohe č. 1, ktorá uvádza ročné sadzby dane okrem ročných sadzieb dane pre úžitkové vozidlá, ktorými sú ťahač a náves.

Tabuľka 1

Ročné sadzby dane pre vozidlo kategórie L, M, N, ktorého jediným zdrojom energie je elektrina

	Ročná sadzba dane v €
Výkon motora v kW	0

Zdroj: spracované podľa Prílohy č. 1 zákona č. 361/2014 Z. z. o dani z motorových vozidiel a o zmene a doplnení niektorých zákonov

Tabuľka 2

Ročné sadzby dane pre osobné vozidlá

Zdvihový objem valcov motora v cm^3		Ročná sadzba dane v €
nad	do (vrátane)	
	150	50
150	900	62
900	1200	80
1200	1500	115
1500	2000	148
2000	3000	180
3000		218

Zdroj: spracované podľa Prílohy č. 1 zákona č. 361/2014 Z. z. o dani z motorových vozidiel a o zmene a doplnení niektorých zákonov

Pre zdaňovacie obdobie 2020 už daňovník nezaraďuje v daňovom priznaní ťahač a osobitne náves do najbližšej nižšej ročnej sadzby dane, než do akej by patrili podľa najväčšej technicky prípustnej celkovej hmotnosti alebo celkovej hmotnosti uvedenej v doklade. (Finančná správa SR, 2021).

Od roku 2020 sa odstránilo „párovanie“ vozidiel návesovej jazdnej súpravy a zaviedli sa nižšie ročné sadzby daní – na tento účel sa zaviedla nová samostatná príloha č. 1a s aplikovaním sadzieb dane po automatickom zaradení všetkých vozidiel ťahač a náves do najbližšej nižšej ročnej sadzby dane.

Ročná sadzba dane z motorových vozidiel sa zvyšuje alebo znižuje s vekom vozidla, ktorý sa odvíja od mesiaca prvej evidencie vozidla. Zníženie a zvýšenie ročnej sadzby dane uplatňuje daňovník v daňovom priznaní. (Schultzová, 2018). Od prvej evidencie sa sadzba dane znižuje o percentuálne zľavy. Úpravu ročnej sadzby dane uvedenej v prílohe č. 1 vo vzťahu k vozidlu kategórie L, M1, N1, N2, O1 až O3 používanému na podnikanie uvádza tabuľka 3.

Tabuľka 3

Úpravy sadzby dane v SR vo vzťahu k vozidlu kategórie L, M1, N1, N2, O1 až O3 podľa veku vozidiel

Vek vozidla	Úprava ročnej sadzby dane
0–3 roky (prvých 36 kalendárnych mesiacov)	zníženie o 25 %
3–6 rokov (37.–72. kalendárny mesiac)	zníženie o 20 %
6–9 rokov (73.–108. kalendárny mesiac)	zníženie o 15 %
9–12 rokov (109.–144. kalendárny mesiac)	ročná sadzba dane uvedená v prílohe č. 1
12–13 rokov (145.–156. kalendárny mesiac)	zvýšenie o 10 %
nad 13 rokov (viac ako 156 kalendárnych mesiacov)	zvýšenie o 20 %

Zdroj: spracované podľa § 7 zákona č. 361/2014 Z. z. o dani z motorových vozidiel a o zmene a doplnení niektorých zákonov

Úpravu ročnej sadzby dane uvedenej v prílohe č. 1 a prílohe č. 1a vo vzťahu k úžitkovému vozidlu kategórie M2, M3 a N3 používanému na podnikanie uvádza tabuľka 4.

Tabuľka 4

Úpravy sadzby dane v SR vo vzťahu k úžitkovému vozidlu kategórie M2, M3 a N3 podľa veku vozidiel

Vek vozidla	Úprava ročnej sadzby dane
0–3 roky (prvých 36 kalendárnych mesiacov)	zníženie o 50 %
3–6 rokov (37.–72. kalendárny mesiac)	zníženie o 40 %
6–9 rokov (73.–108. kalendárny mesiac)	zníženie o 30 %
9–12 rokov (109.–144. kalendárny mesiac)	zníženie o 20 %
12–13 rokov (145.–156. kalendárny mesiac)	zníženie o 10 %
nad 13 rokov (viac ako 156 kalendárnych mesiacov)	ročná sadzba dane uvedená v prílohe č. 1 a prílohe č. 1a

Zdroj: spracované podľa § 7 zákona č. 361/2014 Z. z. o dani z motorových vozidiel a o zmene a doplnení niektorých zákonov

Ročná sadzba dane podľa § 6 sa pre úžitkové vozidlo kategórie O4 zníži o 60 %.

V prípade vozidiel na vodíkový pohon, hybridný pohon, pohon na stlačený zemný plyn (CNG) alebo skvapalnený zemný plyn (LNG) je ročná sadzba dane znížená o 50 %. Vozidlám používaným v rámci kombinovanej dopravy najmenej 60-krát v zdaňovacom období je ročná sadzba dane znížená o 50 %. (Zákon č. 361/2014 Z. z. o dani z motorových vozidiel a o zmene a doplnení niektorých zákonov, § 7)

3.2 Daň z motorových vozidiel v Nemecku (*Kraftfahrzeugsteuer*)

Z hľadiska daňového určenia sa dane v Nemecku členia do piatich skupín: na spolkové, štátne, obecné, cirkevné a spoločné dane. Daň z motorových vozidiel bola do 30. 6. 2009 štátna daň, od 1. 7. 2014 túto daň spravuje spolková finančná správa (colná správa), príjmy plynú do federálneho rozpočtu. Spolu s daňou z motorových vozidiel sem plynú 13 rôznych daní, ktoré nemajú presne určenú účelovosť ich následného použitia.

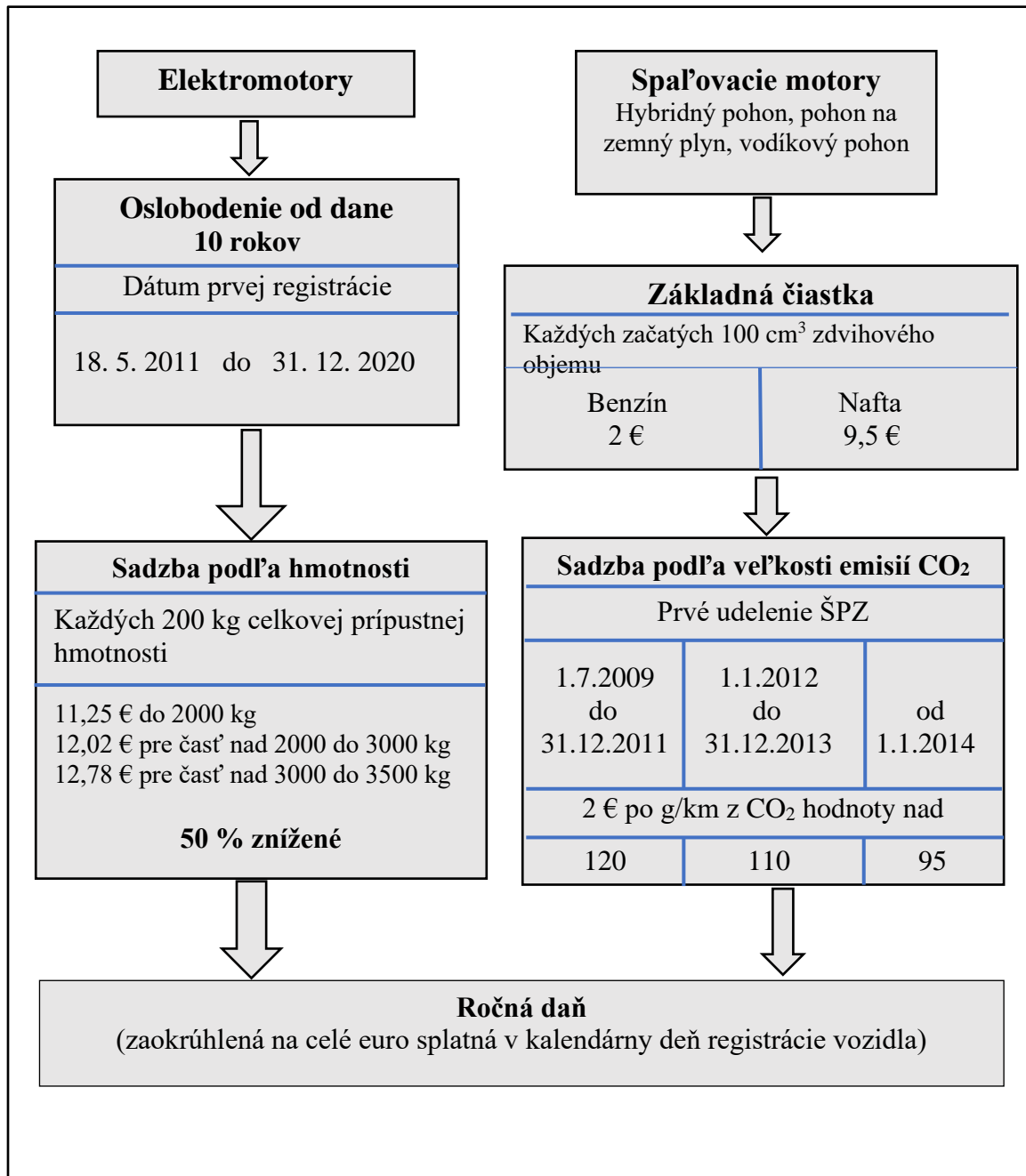
Daň z motorových vozidiel v Nemecku predpokladá využívanie motorového vozidla na verejných komunikáciách nezávisle od skutočného rozsahu využívania. Pod pojmom „vozidlá“ rozumieme motorové vozidlá a prípojné vozidlá v zmysle nariadenia o registrácii vozidiel, daňová povinnosť vzniká pri registrácii vozidla a končí pri odhlásení vozidla z evidencie na príslušnom orgáne. Daň sa okrem osobných motorových vozidiel vzťahuje na všetky motorové vozidlá vrátane karavanov a prívesov registrovaných v Nemecku. (Bundesministerium der Finanzen. Steuern von A bis Z, 2019)

Základ dane sa vypočítava podľa zdvihového objemu motora a typu pohonu, ktorý motor poháňa, teda či ho poháňa dieselový, benzínový alebo elektrický motor. Pri osobných motorových vozidlách zaregistrovaných od 1. 7. 2009 sa berie do úvahy aj hodnota znečisťujúcich látok do ovzdušia, teda emisie CO₂ na kilometer. Stanovuje sa jednotnou sadzbou dane na gram CO₂, ktorá je motorovému vozidlu zistená pri emisnej kontrole. Zámerom je zvýšenie motivácie ku kúpe ekologickejších motorových vozidiel, ktoré budú produkovať nižšie emisie v záujme ochrany životného prostredia. Od 1. 9. 2018 sa testovanie hodnoty CO₂ pre novozaregistrované osobné automobily realizuje pomocou nového testu WLTP („Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure“), ktorý vie presnejšie zmerať hodnotu emisií, nakoľko simuluje reálne podmienky jazdy.

Motorové vozidlá výlučne poháňané elektrickou energiou sú čiastočne oslobodené od dane. Uvedené zvýhodnenie závisí od dátumu prvej registrácie elektrického vozidla. Do 17. 5. 2011 bolo oslobodenie od daňovej povinnosti na 5 rokov, následne od 18. 5. 2011 do 31. 12. 2020 platí oslobodenie od daňovej povinnosti na 10 rokov od dňa prvej registrácie. Motorové vozidlá poháňané na vodíkový a hybridný pohon, taktiež zemný plyn (CNG/LPG) sa zdaňujú ako štandardné vozidlá. (Smart-Rechner.de, Kfz-Steuer Rechner - berechnen Sie die Kfz-Steuer ganz einfach, 2019)

Obrázok 1

Sadzby dane pre osobné automobily v Nemecku registrované od 1. 7. 2009



Zdroj: spracované podľa Bundesministerium der Finanzen. Steuern von A bis Z., 2019.

Osobné automobily registrované pred 30. 6. 2009 podliehajú systému zdaňovania, ktorý rozdeľuje tieto automobily podľa emisných skupín, objemu motora a typu pohonu. Tieto sadzby sa podľa emisnej skupiny lineárne sčítavajú na každých začatých 100 cm³ zdvihového objemu vozidla.

Tabuľka 5

Sadzby dane pre osobné automobily v Nemecku registrované do 30. 6. 2009

Emisná skupina	Každých začatých 100 cm ³ zdvihového objemu	
	Benzín	Nafta
Euro 3 a lepšie	6,75 €	15,44 €
Euro 2	7,36 €	16,05 €
Euro 1	15,13 €	27,35 €
Euro 0	21,07 €	33,29 €
Euro 0 (ozónový alarm – zákaz vjazdu)	25,36 €	37,58 €

Zdroj: spracované podľa § 9 zákona Kraftfahrzeugsteuergesetz (KraftStG 2002)

Ročná daň pre motocykle sa vypočítava podľa zdvihového objemu motora na každých začatých 25 cm³ zdvihového objemu činí 1,84 €. Na obytné prívesy sa vzťahuje daň podľa celkovej prípustnej hmotnosti vozidla a škodlivých emisií (EÚ-emisné triedy). Trojkolesové a ľahké štvorkolesové vozidlá samostatnej triedy (trojkolky a štvorkolky) sú vymeriavané sadzby dane podľa zdvihového objemu valca a EÚ emisných tried. (Bundesministerium der Finanzen. Steuern von A bis Z, 2019)

Nákladné vozidlá, ktorých primárna činnosť je preprava tovaru sa zaraďujú do štyroch tarifných skupín, ktoré súvisia s emisiami. Zaraďujeme sem vozidlá, ktorých celková prípustná hmotnosť presahuje 3500 kilogramov. V tarifných skupinách sa sadzba dane stupňuje po každých prekročených 200 kilogramoch celkovej prípustnej hmotnosti. Pokiaľ je nákladné vozidlo poháňané čisto na elektrický pohon, zdaňuje sa na základe svojej maximálnej povolenej hmotnosti so zľavou 50 %.

Tabuľka 6

Maximálna ročná daň pre vozidlá nad 3500 kilogramov

Emisná skupina	Maximálna ročná daň
Emisná trieda S2 a lepšie	556 €
Emisná trieda S1	914 €
Emisná trieda G1	1 425 €
Zvyšná	1 681 €

Zdroj: spracované podľa § 9 zákona Kraftfahrzeugsteuergesetz (KraftStG 2002)

Prívesy nákladných vozidiel podliehajú dani, ktorá sa zvyšuje lineárne každých 1000 kilogramov maximálnej prípustnej hmotnosti prívesu. Každých prekročených 1000 kilogramov rastie sadzba dane o 7,46 €, táto daň je obmedzená na maximálnu výšku 373,24 €.

Oslobodené od dane z motorových vozidiel sú všetky vozidlá, ktoré nepodliehajú registrácii podľa zákona § 3 Absatz 1 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung vom 3. Februar 2011 (BGBl. I S. 139). Tieto vozidlá sa využívajú výlučne v službách spolkovej republiky, federálnej polície, polície, colnej správy alebo slúžia pre obec, krajinu alebo výstavbu ciest a čistenie ciest. (Bundesministerium der Finanzen. Steuern von A bis Z, 2019)

Zákon oslobodzuje od dani vlastníkov motorových vozidiel, ktorí prichádzajú do Nemecka na prechodný pobyt do jedného roka. Neplatí to pre osoby, ktoré tieto vozidlá využívajú na podnikateľskú činnosť. Zákon tiež obsahuje koncesie na motorové vozidlá držané ťažko zdravotne postihnutými osobami a autobusy, ktoré prepravujú osoby v pravidelných linkách (viac ako 50 % celkovej vzdialenosti najazdenej v zdaňovacom období), použitie vozidla musí byť zdokumentované. (§ 3 zákona Kraftfahrzeugsteuergesetz (KraftStG 2002)

Dani nepodliehajú vozidlá hasičskej ochrany a sanitné vozidlá, traktory, ktoré slúžia na poľnohospodárske účely, vozidlá slúžiace na ochranu a hospodárenie s lesmi, vozidlá slúžiace pre charitatívnu činnosť, vozidlá využívané v kombinovanej preprave a mnoho ďalších.

4 Porovnanie zdaňovania motorových vozidiel v SR a v Nemecku a diskusia

Pri porovnaní systémov zdaňovania motorových vozidiel v SR a v Nemecku si možno všimnúť určité rozdiely. Základný rozdiel je v predmete zdaňovania. V Nemecku podliehajú zdaneniu všetky registrované motorové vozidlá bez ohľadu na ich využitie. V SR sa zdaňovanie motorových vozidiel vzťahuje iba na vozidlá používané na podnikateľskú činnosť alebo inú samostatne zárobkovú činnosť. Základ dane je v oboch krajinách pre klasické benzínové alebo dieselové osobné automobily založený na zdvihovom objeme motora. V SR je pre výpočet sadzieb dane dôležitý aj vek vozidla, od ktorého sa odvíjajú percentuálne úpravy sadzby. Základ dane v Nemecku sa určuje okrem zdvihového objemu aj podľa pohonných hmôt a veľkosti emisií CO₂. Zohľadňuje sa aj vek vozidla od prvej registrácie. Motorovým vozidlám registrovaným do 30. 6. 2009 sa sadzby daní neurčujú podľa presných hodnôt emisií CO₂, ale iba podľa emisných skupín. Od 1. 7. 2009 sa uplatňuje časové rozdelenie minimálnych úrovní emisií CO₂. Sú stanovené tri časové obdobia, v ktorých je určená minimálna úroveň emisií CO₂, od ktorej sa začína počítať sadzba dane lineárne, tzn. za každý prekročený g/km sa zvyšuje sadzba dane o 2 €.

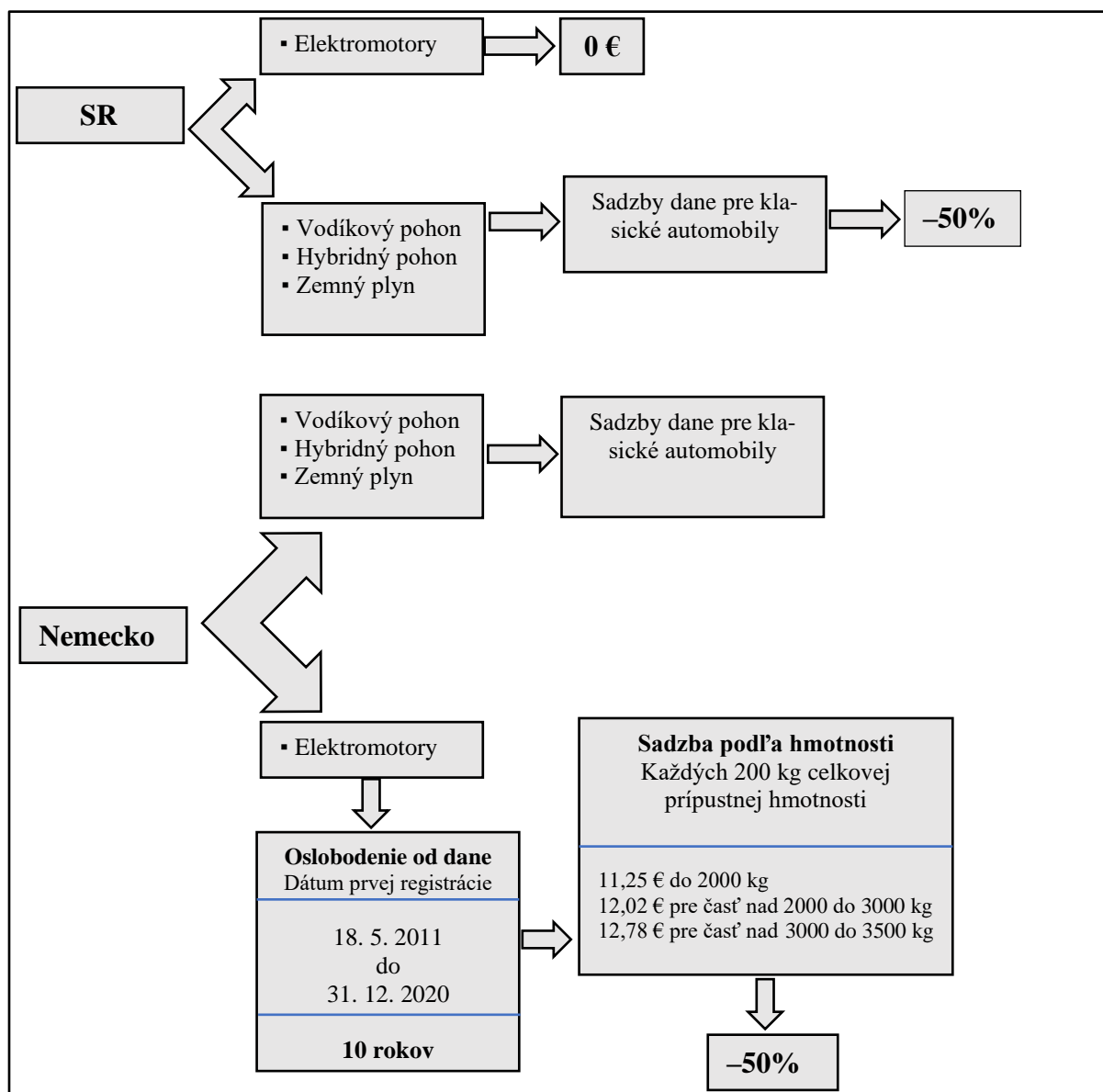
Sadzba dane pre osobné automobily sa v SR vyčísľuje podľa tabuľky rozdelenia zdvihového objemu motora. Každá kategória má určenú sadzbu dane a následne sa uplatňuje percentuálna úprava sadzby dane. Možno skonštatovať, že Nemecko oproti SR kladie väčší dôraz na ekologické aspekty, nakoľko sa sadzba dane vypočítava aj podľa emisií CO₂ a zohľadňuje sa aj druh paliva, čo motivuje daňovníkov konať ekologickejšie. Možno si všimnúť zvýhodnené sadzby pre benzínové automobily s nižšími zdvihovými objemami motorov, ktoré majú aj nižšie emisie CO₂.

Vozidlá s iným ako klasickým pohonom naftových alebo benzínových motorov majú v SR a v Nemecku rôzne daňové zvýhodnenia. Daňové sadzby alternatívnych pohonov znázorňuje obrázok 2.

Elektromobily sú oslobodené od dane v SR, v Nemecku sú elektromobily registrované od 18. 5. 2011 do 31. 12. 2020 oslobodené od dane na 10 rokov odo dňa prvej registrácie. Po uplynutí 10 rokov sú zdaňované podľa celkovej prípustnej hmotnosti vozidla. Na každých začatých 200 kilogramov z celkovej prípustnej hmotnosti do 2 ton je sadzba 11,25 €, po prekročení 2 ton je pre časť nad 2 tony do 3 ton sadzba 12,02 €, pre časť na 3 tony do 3,5 tony je sadzba dane na každých začatých 200 kilogramov 12,78 €. Na tieto sadzby sa následne uplatňuje 50 % zníženie.

Obrázok 2

Porovnanie sadzieb dane alternatívnych pohonov v SR a v Nemecku



Zdroj: spracované podľa podkapitol 3.1 a 3.2

Tabuľka 7 uvádza príklad výšky sadzieb dane pri konkrétnych technických údajoch elektromobilov.

Tabuľka 7

Technické údaje a sadzby dane pre rok 2020

Typ pohonu	Prvá registrácia	Prípustná hmotnosť	SR	Nemecko
Elektromobil	1. 1. 2019	2 100 kg	0 €	0 €
Elektromobil	1. 2. 2010	1 820 kg	0 €	56 €

Zdroj: spracované podľa obrázku 2

Elektromobily v Nemecku registrované do 17. 5. 2011 boli oslobodené od dane od dňa prvej registrácie na 5 rokov. V roku 2020 teda oslobodenie už neplatí a sú zdaňované na základe ich

celkovej prípustnej hmotnosti. Na elektromobil registrovaný 1. 2. 2010 s celkovou prípustnou hmotnosťou 1 820 kilogramov je pre rok 2020 sadzba dane 56 €. V SR je aj pri tomto staršom elektromobile sadzba dane 0 €.

Osobné vozidlá na hybridný pohon, vodíkový pohon a stlačený alebo skvapalnený zemný plyn sa v SR zdaňujú podľa zdvihového objemu motora, sadzby dane sú rovnaké ako pri naftových a benzínových motoroch. Rovnako sú uplatňované aj percentuálne zmeny podľa veku vozidla, avšak pre tieto vozidlá je ešte znížená ročná sadzba dane o 50 %. V Nemecku sú tieto vozidlá zdaňované taktiež rovnakou sadzbou dane ako klasické benzínové a naftové pohony, avšak bez zníženia sadzby dane. Výhodou by mali byť nižšie emisie CO₂, ktoré tieto vozidlá majú a teda aj nižšia konečná daňová povinnosť. V prípade vozidiel na zemný plyn si vodič môže zvoliť, ktoré palivo bude vozidlo poháňať. Tieto vozidlá majú možnosť 100 % chodu bez využitia zemného plynu, z tohto dôvodu sú im merané hodnoty emisií CO₂ pre klasický, zväčša benzínový motor, ktorý ich poháňa. Nakoľko však tieto vozidlá produkujú približne o 20 % menej emisií CO₂, daňovú výhodu získavajú na čerpacích staniciach, kde sú daňové sadzby na zemný plyn niekoľkokrát nižšie ako pre benzín alebo naftu. (Gebhardt, Trautermann, 2019)

Tabuľka 8 uvádza príklad výšky sadzieb dane pri konkrétnych technických údajoch alternatívnych pohonov automobilov s benzínovým pohonom.

Tabuľka 8

Technické údaje a sadzby dane pre rok 2020

Typ pohonu	Prvá registrácia	Objem motora	Emisie	SR	Nemecko
Hybrid	1. 2. 2019	1 395 cm ³	43 g/km	43,12 €	28 €
Hybrid	1. 2. 2010	1 798 cm ³	92 g/km	74 €	36 €
Zemný plyn	1. 2. 2019	999 cm ³	88 g/km	30 €	20 €
Zemný plyn	1. 2. 2010	1 198 cm ³	140 g/km	40 €	64 €

Zdroj: spracované podľa obrázku 2

Možno si všimnúť, že v Nemecku a v SR majú tieto vozidlá určité daňové zvýhodnenia, nemecký systém zdaňovania založený na emisiách však preferuje hybridné vozidlá viac. V SR sú hybridné vozidlá zvýhodňované neefektívne. Tieto vozidlá sú pritom veľmi dobrou alternatívou klasických benzínových a naftových pohonov vzhľadom na to, že dosahujú nízke emisie, nevyžadujú časovo dlhý nabíjaci proces ako elektromobily a sú cenovo dostupné. Daň z motorových vozidiel pri tomto systéme zdaňovania však nedostatočne zohľadňuje ekologický aspekt, sadzby dane pre hybridné vozidlá sú výrazne vyššie ako v Nemecku.

Motivácia motoristov ku kúpe a využívaniu ekologických dopravných prostriedkov v SR a v Nemecku je značná, menšie daňové výhody sú však v SR. Porovnávať dosah environmentálnych daňových výhod s Nemeckom je veľmi náročné, nakoľko predmet zdaňovania v Nemecku sa týka všetkých automobilov (okrem výnimiek) a v SR predmet zdaňovania zahŕňa len automobily využívané na podnikateľskú činnosť. Na vozové parky v SR tieto environmentálne stimuly nemajú veľký vplyv.

Téma zdaňovania motorových vozidiel bola často diskutovanou témou v roku 2019, kedy Únia Autodopravcov Slovenska dokonca organizovala demonštrácie, v rámci ktorých prišlo aj ku zablokovaniu viacerých dopravných úsekov. Únia zastupuje približne 320 000 malých a stredných podnikov v odvetví cestnej dopravy a v roku 2015 podali oficiálnu žiadosť na Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky o urgentné vyriešenie požiadaviek – žiadosť o stretnutie. V žiadosti v bode E konkrétne požadovali zmenu dane motorových vozidiel, tak, aby

sadzby a zľavy boli identické s Českým právnym poriadkom. (Únia Autodopravcov Slovenska, 2015)

V roku 2019 mala vo svojom programovom vyhlásení koalícia strán PS/Spolu zavedenie emisnej dane, ktorou chcela nahradiť registračný poplatok. Táto emisná daň by sa vzťahovala na všetky osobné automobily registrované v SR a základ dane by sa určoval podľa hodnoty emisií CO₂. Cieľom bolo zaviesť v praxi progresívno-cirkulačné zdaňovanie, ktoré by zohľadňovalo vek vozidla a vypúšťané emisie. To by znamenalo, že čím novšie vozidlo, tým menšie zaťaženie životného prostredia a zdravia ľudí a zároveň nižšia daň a čím staršie auto, tým väčšie zaťaženie, tým aj vyššia daň. (DENNÍK S., 2020)

Dlhodobým problémom dane z motorových vozidiel uplatňovanej v SR bolo v porovnaní s inými krajinami EÚ najmä relatívne vysoké daňové zaťaženie vozidiel v kamiónovej a autobusovej doprave. Vzhľadom na to bola zmena nastavenia sadzieb dane, ku ktorej došlo novelizáciou zákona k 1. 12. 2020, opodstatnená. Uvedená zmena zníži daňové zaťaženie autodopravcov podnikajúcich v kamiónovej doprave a autobusovej doprave a posilní ich konkurencieschopnosť s autodopravcami iných krajín. Odstránilo sa „párovanie“ vozidiel návesovej jazdnej súpravy a zaviedli sa nové nižšie ročné sadzby daní. Na tento účel sa zaviedla nová samostatná príloha č. 1a s aplikovaním sadzieb dane po automatickom zaradení všetkých vozidiel ťahač a náves do najbližšej nižšej ročnej sadzby dane. Uvedená zmena v porovnaní so súčasným systémom „párovania“ vozidiel v návesovej jazdnej súprave zvyšuje transparentnosť v spôsobe výpočtu daňovej povinnosti daňovníka, ako aj pri stanovení preddavkov na daň z motorových vozidiel.

Okrem zavedenia novej prílohy č. 1a s ročnými sadzbami pre vozidlá ťahač a náves, sa zaviedli nové percentuálne zvýhodnenia ročnej sadzby dane pre všetky úžitkové vozidlá zaradené do kategórie M2, M3 a N3, ktoré sa pohybujú v rozmedzí od 50 % do 10 % s ohľadom na vek vozidla a sú uplatňované od prvého zaradenia vozidla do evidencie vozidiel do 156 kalendárnych mesiacov veku vozidla. Po uplynutí 156 kalendárnych mesiacov sa pre úžitkové vozidlá zaradené do kategórie M2, M3 a N3 bude uplatňovať ročná sadzba dane podľa prílohy č. 1 alebo prílohy č. 1a bez ďalšej zmeny sadzby dane z titulu veku vozidla. Úprava ročnej sadzby dane pre vozidlá kategórie O4 sa navrhuje vo výške 60 % vždy bez ohľadu na vek vozidla.

Z environmentálneho hľadiska má daň z motorových vozidiel značný význam, lebo môže motivovať majiteľov hlavne starších vozidiel s väčším objemom motora vyhľadávať ekologickejšie alternatívy. Vzhľadom na to treba zväziť zavedenie zdaňovania motorových vozidiel pre všetky vozidlá registrované v SR, pričom predmet zdaňovania by sa mohol rozdeliť na dva typy daňových subjektov, podnikateľov a bežných užívateľov. Zmeny by sa mohli aplikovať hlavne pri automobiloch a úžitkových vozidlách. Osobné automobily podnikateľov by sa mohli zdaňovať momentálnym systémom zdaňovania, avšak navýšené o emisné sadzby. Pre bežných používateľov by mohli platiť iba emisné sadzby. (Badinka, 2020)

5 Záver

Udržateľná spotreba a výroba predstavuje spoločensky zodpovednú produkciu a využívanie takých produktov, ktoré prinášajú lepšiu kvalitu života pri súčasnom minimalizovaní využívania prírodných zdrojov a toxických látok ako aj emisií odpadov a škodlivín počas svojho celého životného cyklu tak, aby neboli ohrozené potreby budúcich generácií. Podporovať tento trend môže štát aj prostredníctvom rôznych nástrojov daňovej politiky.

Daňová politika v oblasti zdaňovania motorových vozidiel sa v EÚ uplatňuje prostredníctvom diferencovaných pravidiel a kritérií výberu dane z motorových vozidiel. EÚ sa snaží harmonizovať túto daň v rámci celej únie, SR však zdaňovaniu motorových vozidiel zatiaľ

nevenuje takú pozornosť ako napríklad zdaňovaniu príjmov. Daň z motorových vozidiel pri rastúcom počte motoristov je však významná, pričom dôležitým aspektom je skutočnosť, že môže ovplyvniť daňovníkov pri výbere typu vozidla. Daň z motorových vozidiel môže byť stimulačným nástrojom v zmysle zníženia daňového zaťaženia, alebo oslobodenia od dane pre používateľov takých vozidiel, ktoré sú šetrnejšie k životnému prostrediu.

ACKNOWLEDGEMENT

Tento príspevok je čiastkovým výstupom riešenia projektu VEGA MŠ SR č. 1/0708/20 „Sociálne-ekonomické determinanty trvalo udržateľnej spotreby a výroby z hľadiska vplyvu na výkonnosť a konkurencieschopnosť podnikov“ v rozsahu 100%.

REFERENCES

- Badinka, R. 2020. *Motor vehicle taxation in the Slovak Republic and in selected EU countries*. University of Economics in Bratislava. Faculty of Business Management; Department of Business Finance. Bratislava: FBM, 2020.
- Bundesministerium der Finanzen. Steuern von A bis Z., 2019. https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Downloads/Broschueren_Bestellservice/2018-03-26-steuern-von-a-z.pdf?__blob=publicationFile&v=3 [accessed 14.01.2020].
- Čabinová, V., Onuferová, E., Šofranková, B., 2019. Theoretical background approaches on the quantification of sustainable development. *Young Science*. Vol. 7., Issue 2, pp. 12–25. ISSN 1339-3189.
- DENNÍK S. PS/Spolu navrhuje emisnú daň. <https://denniks.sk/18280/mate-starsie-auto-budete-platit-viac-hovori-ps-spolu-o-navrhu-novych-dani/>
- Európska komisia, 2015. *Akčný plán pre trvalo udržateľnú spotrebu a výrobu*. http://ec.europa.eu/environment/eussd/escp_en.htm [accessed 11.03.2020].
- Európska komisia, 2019. https://ec.europa.eu/info/strategy/international-strategies/sustainable-development-goals/eu-approach-sustainable-development_sk [accessed 10.12.2019].
- Finančná správa SR, 2021. *Daň z motorových vozidiel*. <https://www.financnasprava.sk/sk/podnikatelia/dane/dan-z-motorovych-vozidiel/info-dzmv#VozidlaPodliehajúceDaniInf> [accessed 27.08.2021].
- Gebhardt, M., Trautermann, L. 2019. Gas spart Geld. In *Autobild*. <https://www.autobild.de/artikel/autofahren-mit-gas-705044.html>
- Rybárová, D., Ďurinová, I., 2019. The Importance of the Creative Industry for Sustainable Consumption and Production. In *Proceedings of the International Scientific Conference “Current Problems of the Corporate Sector 2019”*. Bratislava: Vydavateľstvo EKONÓM, pp. 382–391. ISBN 978-80-225-4618-8.
- Schultzová, A. a kol. *Daňovníctvo daňová teória a politika I*. Bratislava: Wolters Kluwer, 2018. 186 s., ISBN 978-80-7598-107-3.
- Siniak, N., Koteska Lozoska, D., 2019. A review of the Application of the Concept of Economic and Smart Sustainable Value Added (SSVA) in Industries Performance Evaluations. *Broad research in Artificial Intelligence and Neuroscience*. Vol. 10, Issue 1, pp. 129–136. ISSN 2067-3957.
- Smart-Rechner.de, Kfz-Steuer Rechner - berechnen Sie die Kfz-Steuer ganz einfach. 2019. <https://www.smart-rechner.de/kfzsteuer/rechner.php> [accessed 20.12.2019].
- Únia Autodopravcov Slovenska. 2015. Veľká sumarizačná žiadosť na ministerstve dopravy. http://www.uniadopravcov.sk/subory/u_151110_velka%20ziadost%20UNAS%20MDSR_153807.pdf [accessed 11.04.2020].

Zákon č. 595/2003 Z. z. o dani z príjmov v znení neskorších predpisov

Zákon č. 361/2014 Z. z. o dani z motorových vozidiel a o zmene a doplnení niektorých zákonov

Zákon Kraftfahrzeugsteuergesetz (KraftStG 2002).

https://www.gesetze-im-internet.de/kraftstg/__9.html

CONTACT

Ing. Ivona Ďurinová, PhD.

University of Economics in Bratislava

Faculty of Business Management

Department of Business Finance

Dolnozemska cesta 1/b

852 35 Bratislava, Slovakia

e-mail: ivona.durinova@euba.sk