

**Inštitút finančnej politiky**  
**Ministerstvo financií SR**  
[www.finance.gov.sk/ifp](http://www.finance.gov.sk/ifp)

# Zdaňovanie motorových vozidiel

september 2012

Ekonomická analýza

**27**

---

## Zhrnutie

*Zdaňovanie vozidiel by prispelo k vyššej spravodlivosti, efektívnosti a jednoduchosti daňového systému. Nezanedbateľným pozitívom je využitie relatívne širokej daňovej základne umožňujúcej stanovenie mimoriadne nízkej sadzby dane pre väčšinu subjektov. Daň z motorových vozidiel, či už vo forme registračnej alebo cirkulačnej dane, v sebe taktiež zahrňa možnosť progresívneho nastavenia tak, aby nedošlo k nadmernému zaťaženiu nízkopříjmových skupín. Fiškálny výnos vo výške približne 65,3 mil. EUR by bol financovaný najmä bohatšími.*

---

## Autor:

Ján Sporina                      jan.sporina@mfsr.sk

## Poďakovanie:

*Za cenné rady a pripomienky autor ďakuje Viktorovi Novyzedlákov, Jánovi Tóthovi a Martinovi Halušovi (všetci IFP, MF SR). Za technickú asistenciu patrí poďakovanie Kataríne Strižencovej (IFP MF SR a FMFI UK). Dáta potrebné pre uskutočnenie analýzy poskytli Prezídium Policajného zboru a Združenie automobilového priemyslu SR. Za akékoľvek zostávajúce chyby a nepresnosti zodpovedá autor.*

## Upozornenie:

*Materiál prezentuje názory autorov a Inštitútu finančnej politiky, ktoré nemusia nutne odzrkadľovať oficiálne názory Ministerstva financií SR. Cieľom publikovania analýz Inštitútu finančnej politiky (IFP) je podnecovať a zlepšovať odbornú a verejnú diskusiu na aktuálne ekonomické témy. Citácie textu by preto mali odkazovať na IFP (a nie MF SR) ako autora týchto názorov.*

# Obsah

<b>Zhrnutie</b> .....	<b>4</b>
<b>Prečo zdaňovať automobily</b> .....	<b>5</b>
<b>1 Existujúce prístupy k zdaňovaniu automobilov</b> .....	<b>6</b>
1.1 STANOVENIE ZÁKLADU DANE .....	6
1.2 ZOHĽADNENIU VEKU VOZIDLA PRI ZDAŇOVANÍ.....	8
1.2.1 <i>Vek a vplyv na životné prostredie</i> .....	8
1.2.2 <i>Vek a iné externality - bezpečnosť a dopravné zápchy</i> .....	9
<b>2 Zavedenie konceptu zdaňovania automobilov v SR</b> .....	<b>11</b>
2.1 NÁVRH REGISTRAČNEJ DANE V SR.....	12
2.1.1 <i>Nové automobily kategórie M1 a N1</i> .....	12
2.1.2 <i>Individuálne dovezené automobily kategórie M1 a N1</i> .....	13
2.1.3 <i>Motocykle kategórie L</i> .....	13
2.2 NÁVRH CIRKULAČNEJ DANE V SR.....	14
2.2.1 <i>Motocykle kategórie L</i> .....	17
2.3 ADMINISTRATÍVNA ÚPRAVA REGISTRAČNEJ A CIRKULAČNEJ DANE .....	18
2.4 ZAPRACOVANIE NÁVRHU DO SÚČASNÉHO STAVU LEGISLATÍVY .....	20
2.5 NÁKLADNÉ VOZIDLÁ KATEGÓRIE M2, M3, N2 A N3.....	21
<b>Prílohy</b> .....	<b>24</b>
<b>Zoznam použitej literatúry</b> .....	<b>29</b>

## Zhrnutie

Na Slovensku v súčasnosti neexistuje koncept zdaňovania vozidiel formou registračnej a cirkulačnej dane v takej miere, ako je bežné v mnohých krajinách EÚ a OECD. Registračná daň sa platí pri prvej registrácii nového alebo jazdeného vozidla, cirkulačná daň sa platí každoročne. Ani jednu z týchto daní nie je možné považovať za skutočne environmentálnu, nakoľko nezohľadňuje spôsob ani intenzitu používania motorového vozidla. Predkladaná analýza ilustruje možnosť zavedenia týchto daní v podmienkach SR ako efektívneho nástroja zdaňovania majetku.

Zavedenie zdaňovania vozidiel by predstavovalo v porovnaní so súčasným stavom krok vpred a prispelo by k vyššej spravodlivosti, efektívnosti a jednoduchosti daňového systému, nakoľko navrhované dane:

- Posilňujú vertikálnu spravodlivosť daňového systému progresívnym nastavením sadzieb dane.
- Prispievajú k horizontálnej spravodlivosti daňového systému zdanením majetku z príjmu, ktorý nie je vždy možné efektívne zdaníť prostredníctvom priamych daní.
- Zvyšujú efektívnosť daňového systému nemožnosťou vyhýbania sa daňovej povinnosti.
- Odstraňujú existujúcu diskrimináciu podnikateľov, ktorí majú arbitrárne povinnosť uhrádzať daň z motorových vozidiel.

Základom dane je maximálny výkon vozidla, ktorý v značnej miere indikuje hodnotu vozidla a poskytuje adresnejší pohľad na štruktúru vozového parku v SR, ako by poskytol základ dane vo forme emisií CO<sub>2</sub>. Sadzby dane sú navrhované tak, aby bola zabezpečená výrazná progresivita zdanenia a nedošlo k nadmernému zaťaženiu nízkopríjmových skupín. Návrh sadzby registračnej dane sa pohybuje v rozpätí od 31 EUR pre vozidlá s výkonom do 33 kW až 2992 EUR pre vozidlá s výkonom vyšším ako 254 kW. V prípade cirkulačnej dane sa navrhuje rozpätie od 10 do 539 EUR pri identickej úrovni výkonu.

Návrh taktiež predpokladá oslobodenie vo vzťahu k platiteľovi dane - zdravotne ťažko postihnutým osobám, nakoľko tí sú v mnohých prípadoch poberateľmi príspevku vo forme dávky na kúpu, úpravu alebo prevádzku vozidla.

Fiškálny výnos vo výške približne 65,3 mil. EUR by bol v prípade implementácie predkladaného návrhu financovaný prevažne najbohatšou časťou populácie.

Vlastnosti navrhovaných daní z automobilov sú vítané nielen v čase fiškálnej konsolidácie, ale predovšetkým ako súčasť celkovej reformy daňového systému, ktorého primárnym cieľom by malo byť financovanie verejných výdavkov prostredníctvom daní s čo najmenej negatívnym vplyvom životnú úroveň populácie. Zavedenie navrhovaných daní by malo byť sprevádzané znížením iných, z hľadiska vplyvu na ekonomický rast škodlivejších daní, či slúžiť ako alternatíva k výraznejšiemu zvyšovaniu týchto daní v čase fiškálnej konsolidácie.

## Prečo zdaňovať automobily

Daňový systém má významný vplyv na ekonomiku krajiny. Jeho úlohou nie je len výber daní v požadovanej výške a štruktúre, ale mal by byť čo možno najefektívnejší z hľadiska výberu daní (minimalizovanie daňových únikov) a ovplyvnenia správania ekonomických subjektov a spravodlivý z pohľadu rozloženia daňového zaťaženia medzi daňovníkov. Odborná literatúra a skúsenosti iných krajín ukazujú, že daň z príjmov fyzických osôb a právnických osôb, ako aj sociálne a zdravotné odvody, ovplyvňujú ekonomiku (ochotu zamestnať sa a zamestnávať, veľkosť produkcie a pod.) výraznejšie, než nepriame dane a dane z majetku.<sup>1</sup> Zároveň ide o dane, pri ktorých existuje väčší priestor pre daňové úniky (zatajenie príjmov, zvyšovanie výdavkov). Na druhej strane je potrebné brať do úvahy aj progresivitu či regresivitu jednotlivých daní, teda to, nakoľko zaťažujú domácnosti s rozličnými príjmami či majetkom.

Zavedenie plošného zdaňovania vozidiel by predstavovalo v porovnaní so súčasným stavom z hľadiska efektivity, jednoduchosti a predovšetkým vertikálnej spravodlivosti<sup>2</sup> daňového systému krok vpred, nakoľko vlastníctvo vozidla poskytuje relatívne presnú informáciu o bohatstve zdaňovaného subjektu. Efektívne je v danom kontexte možné využitie relatívne širokej daňovej základne, čo umožňuje stanovenie mimoriadne nízkej sadzby dane pre väčšinu subjektov. Nezanedbateľným pozitívom je aj vysoká efektivita výberu, keďže predmet dane je viditeľný, čo znižuje možnosť vyhýbania sa plateniu dane a presunu predmetu dane mimo režim zdanenia. Jednoduchosť dane spočíva v tom, že má jednoznačne definovanú základňu a pevne stanovený základ dane bez existencie množstva výnimiek, oslobodení a špeciálnych režimov. Zdanenie majetku, a teda aj automobilov teda prispieva k zvýšeniu horizontálnej spravodlivosti<sup>3</sup> daňového systému tak, že zaťažuje daňou aj majetok, ktorý bol nadobudnutý z príjmu, ktorý sa nie vždy podarí spravodlivo zdaníť prostredníctvom priamych daní.

**Cieľom predkladanej analýzy nie je arbitrárny návrh zavedenia registračnej a cirkulačnej dane nad rámec existujúcich spôsobov zdanenia domácností a podnikateľov. Vzhľadom na svoje pozitívne vlastnosti môže daň z motorových vozidiel slúžiť ako kompenzácia výpadku daňových príjmov v prípade rušenia existujúcich, a ekonomicky škodlivejších daní. Na druhej strane, v čase potreby fiškálnej konsolidácie predstavuje alternatívu k výraznejšiemu zvyšovaniu týchto daní.**

---

<sup>1</sup> Pozri napr. Heady, C., et al. "Tax and Economic Growth." *OECD Economics Department Working Papers*, No 620, OECD Publishing, 2008, alebo Heady, C., et al. "Tax Policy for Economic Recovery and Growth." *University of Kent School of Economics Discussion Papers*, December 2009.

<sup>2</sup> Vertikálna spravodlivosť je definovaná progresivitou zdanenia, t.j. subjekty s väčšími príjmami by mali platiť vyššiu daň ako subjekty s nižšími príjmami.

<sup>3</sup> Horizontálna spravodlivosť v zdaňovaní znamená, že daň uvalená na istý príjem musí byť rovnaká bez ohľadu na zdroj tohto príjmu.

# 1 Existujúce prístupy k zdaňovaniu automobilov

V súčasnosti neexistuje v EÚ jednotný prístup pri zdaňovaní motorových vozidiel. Legislatívna úprava existuje v súčasnosti len v podobe nariadenia Európskeho parlamentu a Rady ES 443/2009, ktoré stanovuje výkonové emisné normy nových osobných automobilov ako súčasť integrovaného prístupu Spoločenstva na zníženie emisií CO<sub>2</sub> z ľahkých úžitkových vozidiel. Súčasným deklarovaným cieľom európskej legislatívy je zníženie priemerných emisií nového vozového parku na úroveň 120 g CO<sub>2</sub>/km do konca roku 2012. Nariadenie stanovuje pre výrobcov automobilov priemerné emisie CO<sub>2</sub> nových osobných automobilov na úroveň 130 g CO<sub>2</sub>/km, pričom špecifikuje poplatky v prípade prekročenia referenčnej hodnoty priemerných emisií.<sup>4</sup>

Možné prístupy k zdaňovaniu automobilov možno zjednodušene rozdeliť do dvoch skupín:

- **registračná daň**, ktorá sa platí pri prvej evidencii vozidla v krajine, a
- **cirkulačná daň**, ktorá sa platí každoročne.<sup>5</sup>

Výška registračnej dane sa odlišuje medzi jednotlivými krajinami OECD od 7% až do vyše 200% obstarávacej hodnoty automobilu v závislosti od mnohých faktorov.<sup>6</sup> V 20 krajinách OECD sa výška registračnej dane pohybuje v rozpätí 20 až 40% hodnoty automobilu.<sup>7</sup> V EÚ má v súčasnosti zavedenú určitú formu registračnej dane 19 krajín.<sup>8</sup>

## 1.1 Stanovenie základu dane

Kritéria, ktoré jednotlivé krajiny zohľadňujú pri zavádzaní oboch daní, je možné rozdeliť do štyroch kategórií:

- Kritériá založené na cene alebo výkone vozidla v kW, resp. objeme motora.
- Kritériá zohľadňujúce ekologické faktory a iné externality, napr. hmotnosť vozidla, úroveň bezpečnostnej výbavy, spotreby paliva, emisií CO<sub>2</sub> a iných škodlivín
- Kritériá odrážajúce spoločenský význam jednotlivých vozidiel podľa typu využitia, t.j. vozidlá záchranej zdravotnej služby, požiarnej ochrany, vozidlá upravené na prepravu zdravotne postihnutých osôb, MHD, vozidlo historickej hodnoty, apod.

---

<sup>4</sup> Nariadenie Európskeho Parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 z 23. apríla 2009, ktorým sa stanovujú výkonové emisné normy nových osobných automobilov ako súčasť integrovaného prístupu Spoločenstva na zníženie emisií CO<sub>2</sub> z ľahkých úžitkových vozidiel

<sup>5</sup> Ročná cestná daň je vo väčšine krajín založená na množstve produkovaných emisií CO<sub>2</sub> (Belgicko, Cyprus, Veľká Británia, Írsko, Nemecko, Fínsko, Švédsko, Malta, Luxembursko), spotrebe paliva (Dánsko), veku (Malta), alebo váhe vozidla (Lotyšsko, Holandsko).

<sup>6</sup> Ku krajinám s najvyššími sadzbami patrí v súčasnosti Dánsko

<sup>7</sup> OECD (2010). *Consumption Tax Trends 2010 - VAT/GST and Excise Rates, Trends and Administration Issues. Chapter 6 - Taxing Vehicles*, s. 149.

<sup>8</sup> Greven, M. (2011). *Tax Guide 2011*. ACEA - European Automobile Manufacturer's Association. Dostupné na: [http://www.acea.be/news/news\\_detail/acea\\_tax\\_guide\\_2011](http://www.acea.be/news/news_detail/acea_tax_guide_2011)

- Špecifické kritériá pre komerčne využívané vozidlá, napr. vany, nákladné automobily, autobusy, apod.: váha, počet náprav, objem nákladného priestoru, počet miest na sedenie a státie, atď.<sup>9</sup>

Ekonomická teória väčšine foriem zdaňovania automobilov pripisuje charakter environmentálnej spotrebnej dane kvôli zohľadneniu faktora emisií CO<sub>2</sub>, alebo obdobných indikátorov ako napríklad spotreba, zdvih alebo výkon motora, hmotnosť vozidla, a pod. Uvedené indikátory sú zriedka používané ako jediný faktor, na základe ktorého je stanovená sadzba dane. Častejšie je zohľadňovaná ich určitá kombinácia.

V poslednej dobe je však „environmentálny purizmus“ zdaňovania automobilov dopĺňaný zohľadnením faktora bohatstva, t.j. sadzba dane sa v niektorých krajinách odvíja od ceny automobilu. Daň z motorového vozidla tak už nie je nevyhnutne interpretovaná ako environmentálna, ale aj ako daň z luxusu, prípadne daň z majetku.

Nakoľko **podmienkou pre klasifikovanie dane ako environmentálnej nie je statické odvíjanie sa sadzby dane od environmentálneho indikátora, ale zohľadnenia skutočnej spotreby, t.j. intenzity a spôsobu užívania motorového vozidla**, s týmto pohľadom sa je možné stotožniť. Vo vzťahu k externalitám produkovaným osobnou a nákladnou dopravou je tak za environmentálnu daň možné považovať iba spotrebnú daň z minerálnych olejov (benzínu a nafty), nakoľko celková zaplatená daň sa priamo odvíja ako od intenzity, tak aj spôsobu užívania motorového vozidla.<sup>10</sup>

Jediným faktorom, ktorý uvedeným daniam pripisuje charakter environmentálnej dane, je teoretická motivácia spotrebiteľov zohľadniť pri kúpe vozidla aj sadzbu dane, a tak ich do istej miery motivovať ku kúpe automobilu s nižšou spotrebou a nižšími emisiami.

Pokiaľ je cieľom daňovej politiky zdanenie majetku vo forme automobilu, prirodzenou alternatívou pre stanovenie základu dane je cena vozidla. Cenu, resp. hodnotu vozidla zohľadňuje v prípade registračnej dane 5 krajín EÚ a až 13 krajín OECD.<sup>11</sup> Tak ako v prípade „environmentálnej“ dane z motorových vozidiel je výsledná sadzba dane kombináciou viacerých faktorov, aj pri „majetkovej“ dani je cena zvyčajne využívaná iba ako jedno z kritérií definujúcich konečnú úroveň zdanenia automobilu. Doplnujúcimi faktormi môžu byť informácie o výkone, zdvihovom objeme, váhe, alebo úrovni emisií CO<sub>2</sub>, pričom tieto medzi sebou do značnej miery súvisia (napr. výkonnejšie vozidlo je v priemere drahšie a má vyšší zdvihový objem valcov aj vyššiu váhu).

<sup>9</sup> OECD (2008). *Consumption Tax Trends 2008 - VAT/GST and Excise Rates, Trends and Administration Issues. Chapter 5 - Taxing Vehicles*, s. 89.

<sup>10</sup> Určitou teoretickou alternatívou by mohla byť daň za prejazdenú vzdialenosť (mýto). Jeho implementácia je však komplikovaná mnohými faktormi, ako napr. vysoké fixné náklady, motivácia obchádzať platenie dane manipuláciou s meracími prístrojmi, a pod. Takáto forma dane je však podľa niektorých menej regresívna, ako daň založená na množstve emisií, keďže chudobnejšie domácnosti v priemere vlastnia vozidlá s vyššou úrovňou emisií. Pozri West, S. "Equity Implications of Vehicle Emission Taxes." *Journal of Transportation Economics and Policy*, Volume 39, Part 1, January 2005.

<sup>11</sup> Pozri OECD (2010). *Consumption Tax Trends 2010* a Greven, M. (2011). *Tax Guide 2011*. ACEA.

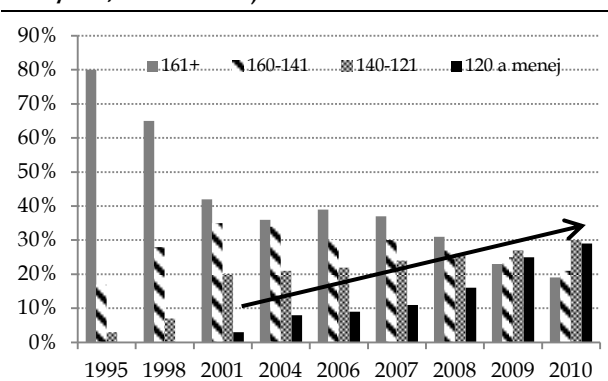
## 1.2 Zohľadneniu veku vozidla pri zdaňovaní

V ekonomickej diskusii neexistuje v súčasnosti konsenzus o tom, do akej miery, resp. v akom pomere by mali byť pri zdanení automobilov zohľadnené faktory, ktoré sú z určitého hľadiska dôležitými pri zohľadnení environmentálnych alebo fiškálnych cieľov. Jedným z takých faktorov je aj **vek vozidla, ktorý v značnej miere odráža aktuálnu hodnotu vozidla**. V mnohých krajinách sa v prípade absencie priameho naviazania na trhovú hodnotu vozidla vzťahuje na staršie vozidlá iná, väčšinou nižšia sadzba dane. Dôvodom je skutočnosť, že staršie vozidlá v priemere patria obyvateľom s nižšími príjmami. Nižšia sadzba dane je teda teoreticky jedným zo spôsobov, ako minimalizovať prípadnú regresivitu automobilovej dane.<sup>12</sup>

### 1.2.1 Vek a vplyv na životné prostredie

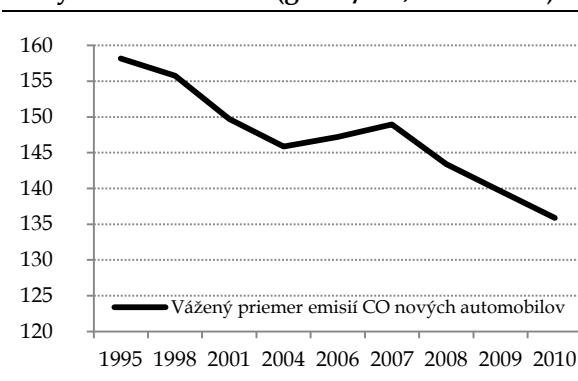
Na druhej strane, kritika daňového zvýhodňovania starších automobilov je založená na premise, že spotrebitelia ovplyvnia svoje nákupné rozhodnutia aj na základe dane. V prípade, že daň na staršie automobily je v priemere nižšia ako na nové, spotrebitelia by mohli preferovať staršie automobily pred novšími, či už dlhším „držaním“ už vlastneného auta, alebo kúpou jazdeného (a nie nového) vozidla, pričom rozsah tejto motivácie závisí od veľkosti daňového zvýhodnenia.<sup>13</sup>

Graf 1: CO<sub>2</sub> emisie - nové automobily (g CO<sub>2</sub>/km, 1995 - 2010)



Zdroj: ACEA

Graf 2: Vývoj priemerného množstva emisií nových automobilov (g CO<sub>2</sub>/km, 1995 - 2010)



Zdroj: ACEA

Význam tohto argumentu je však v praxi otázný. Zatiaľ čo tvrdenie, že novšie automobily sú „lepšie“ z hľadiska produkcie nižšieho množstva emisií (viď graf č. 1),<sup>14</sup> vplyv celkového veku vozového parku na úroveň znečisťovania, resp. produkovania iných externalít nie je dostatočne empiricky preskúmaný. Inými slovami, nie je možné jednoznačne tvrdiť, že novší

<sup>12</sup> Regresivitou zdaňovania automobilov sa zaoberajú napr. Dill et al. "The Incidence of the California Vehicle License Fee." *Working Paper*. University of California Transportation Center, UC Berkeley, January 1999.

<sup>13</sup> Priemerný vek motorových vozidiel v SR je v súčasnosti približne 11 rokov, pričom za minulý rok bol do SR individuálne dovezený približne rovnaký počet motorových vozidiel ako počet nových, oficiálne importovaných automobilov. Priemerný vek vozidiel registrovaných v SR sa darí znižovať iba mierne práve v dôsledku vysokého počtu individuálne dovezených automobilov, z ktorých väčšina je staršia ako 6 rokov.

<sup>14</sup> Faktory spôsobujúce, že staršie vozidlo prispieva vyššou mierou k produkcii emisií CO<sub>2</sub> sú predovšetkým technologický pokrok, t.j. ten istý typ vozidla je každý rok ekologickejší, a zhoršovanie sa technických parametrov vozidla s jeho vekom. Pozri napr. Zachariadis et al. (2001). "The Effect of age and technological change on motor vehicle emissions." *Transportation Research Part D 6*, s. 221 - 227.



vozový park (t.j., častejšia obmena vozidiel medzi vlastníkmi aj z titulu dane) je výrazne lepší, ako mierne starší vozový park.<sup>15</sup> Dôvodom je predovšetkým fakt, že znižovanie úrovne emisií CO<sub>2</sub> je neefektívne prostredníctvom častej obnovy vozového parku, pokiaľ to znamená presun starších, a teda viac znečisťujúcich vozidiel, za hranice. Nakoľko každé vozidlo má určitý životný cyklus, počas ktorého prispieva k znečisťovaniu, z globálneho hľadiska je irelevantné v ktorej krajine k nemu dochádza.<sup>16</sup>

#### **BOX: Diferenciácia dane podľa veku a rozhodnutie o kúpe**

Otázne je tiež, do akej miery vplýva samotná daňová politika, resp. daňové zvýhodnenie starších automobilov na rozhodnutie o kúpe. Barbour (2009) v analýze zahŕňajúcej približne 24 tisíc reprezentatívnych domácností v rámci USA poukazuje na skutočnosť, že daňové zvýhodnenie starších vozidiel negatívne ovplyvňuje pravdepodobnosť, že domácnosť si v danom roku kúpi vozidlo. Predpoklad, že domácnosti by preferovali pri kúpe staršie vozidlo (v porovnaní s novým) sa však nepotvrdil. Z jej štúdie vyplýva, že pokiaľ sa už domácnosť rozhodla zakúpiť motorové vozidlo, samotná existencia dane, ani rozdiel v sadzbe pri novom vs. starom vozidle, nemajú vplyv na vek zakúpeného vozidla.<sup>17</sup>

### **1.2.2 Vek a iné externality - bezpečnosť a dopravné zápchy**

Na druhej strane, viac lokálnym aspektom pri prístupe k zdaňovaniu vozidiel a zohľadňovaní aj faktora veku je fakt, že daň z motorových vozidiel nie je výlučne majetkovou daňou, t.j. dôvodom zdanenia sú aj iné faktory - predovšetkým externality tvorené užívaním motorového vozidla. Ako už bolo spomenuté, staršie automobily v priemere emitujú väčšie množstvo CO<sub>2</sub> ako nové vozidlá. Druhým, taktiež ekologickým faktorom, je tvorba dopravných zápch. V krajinách, kde v súčasnosti neexistuje efektívny systém riadenia dopravy prostredníctvom mýta, vďaka ktorému by bolo možné spoplatnením regulovať množstvo vozidiel v najviac exponovaných zónach, je možné uvedenú externalitu adresovať zatiaľ iba nepriamo - napr. aj zdaňovaním vozidiel. Napriek tomu, že jednorazové, ani každoročné zdanenie vozidla nie je najefektívnejší spôsob adresovania tejto externality, je možné ho považovať za zlepšenie oproti *status quo*. K dopravným zápcham, a z nich plynúcich ekonomických nákladov prispievajú, prirodzene, rovnako nové aj staršie automobily.

V kontexte externality často spájanej s používaním automobilov rezonuje aj ohrozenie bezpečnosti. V danom kontexte taktiež platí, že novšie automobily je vo všeobecnosti možné považovať za bezpečnejšie ako staršie.<sup>18</sup> Nakoľko ekonomický výskum indikuje zníženie

<sup>15</sup> Pozri napr. aj Alberini et al. (1996). "Estimating an emissions supply function from accelerated vehicle retirement programs." *Revue of Economics and Statistics*. 78, s. 251 - 263.

<sup>16</sup> Uvedené tvrdenie vychádza z predpokladu, že emisie CO<sub>2</sub> je nutné vnímať ako globálny a nie lokálny problém

<sup>17</sup> Barbour, K. "The Effects of Motor Vehicle Wealth Taxes on Households' Vehicle Purchase Decisions." *Journal of Economics and Economic Education Research*, Volume 10, Nr. 3, 2009, s. 67. Zatiaľ čo štúdie analyzujúce rôzne aspekty zdaňovania automobilov sú mimoriadne rozšírené, v súčasnosti stále existuje relatívne obmedzené spektrum analýz zameriavajúcich sa na daňovú diferenciáciu na základe veku vozidla. Výsledky vyššie spomínanej štúdie USA je potrebné interpretovať s vyššou mierou opatrnosti, nakoľko demografické aj príjmové faktory v USA (resp. v 28 štátoch, kde obdobná daň existuje) sa môžu od tých na Slovensku, resp. v EÚ výrazne líšiť.

<sup>18</sup> Otázka bezpečnosti automobilov je už dlhšiu dobu predmetom záujmu predovšetkým behaviorálnych ekonómov, ktorí empiricky poukázali na psychologický efekt vyššej bezpečnosti automobilov, v dôsledku

pravdepodobnosti kúpy vozidla v prípade daňového zvýhodnenia starších vozidiel, mohlo by dochádzať k znižovaniu bezpečnosti automobilov na cestách.

Nasledujúci BOX sumarizuje faktory, ktoré je potrebné zohľadniť pri uvažovaní o zahrnutí veku ako jedného z faktorov vplývajúcich na stanovenie základu dane:

**BOX: Argumenty pre a proti diferenciacii sadzby na základe veku automobilu**

Argument proti zavedeniu zníženej sadzby dane pri starších vozidlách:

- Vyššie emisie pri starších vozidlách
- Nižšia bezpečnosť
- Identický "príspevok" k dopravným zápcham ako nové vozidlá

Argument pre zavedenie zníženej sadzby:

- Regresivita

Z vyššie uvedeného je zrejmé, že hlavným, a v podstate jediným argumentom pre zavedenie zníženej sadzby dane pre staršie vozidlá je eliminácia negatívneho vplyvu dane na ekonomicky senzitivne skupiny. Predkladaná analýza zohľadňuje uvedený argument, avšak navrhuje riešiť regresivitu na úrovni platcu dane, a nie na úrovni predmetu dane.

---

ktorého môžu vodiči zanedbať pozornosť a pristupovať ľahkovážnejšie k vedeniu motorového vozidla. Príkladom v danom kontexte je napr. zavedenie povinnosti zahrnúť vo výbave vozidla bezpečnostný pás alebo tzv. airbag. Napriek možnému zvýšeniu nehodovosti v krátkodobom horizonte však v súčasnosti málokto pochybuje o benefitoch povinného zavádzania prvkov bezpečnostnej výbavy v dnešnej dobe.

## 2 Zavedenie konceptu zdaňovania automobilov v SR

**Naša štúdia berie do úvahy možnosť zavedenia ako registračnej, tak súčasne aj cirkulačnej dane z motorových vozidiel.** Predmetom dane by boli všetky motorové vozidlá kategórie M1 a N1 a motocykle kategórie L vlastnené a držané ako fyzickými osobami, tak aj podnikateľmi a právnickými osobami. Základom dane by bol v oboch prípadoch maximálny výkon motora uvedený v kW, aby bol zachovaný majetkový princíp zdaňovania.

V rámci návrhu zavedenia registračnej a cirkulačnej dane sme sa rozhodli nezahrnúť faktor veku do sadzby dane, keďže diferenciacia na základe veku predstavovala viac komplikácií bez skutočnej pridanej hodnoty. Problém regresivity je riešený progresívnym nastavením sadzieb a oslobodením ZŤP, ktorí sú zároveň poberateľmi príspevku na kúpu alebo prestavbu motorového vozidla.

Zdaňovanie automobilov, ako väčšina daní, predovšetkým „nových“, v sebe nesie istú mieru neistoty a kontroverzie. Jednoznačné stanovenie predmetu a základu dane je dôležité, nakoľko implicitne zodpovedá otázku, čo je dôvodom zdanenia. Nemenej dôležité je „správne“ nastavenie sadzby dane, ktoré je v značnej miere arbitrárne a v rámci odbornej diskusie takmer vždy napadnuteľné. Cieľom predkladanej analýzy je okrem samotnej kvantifikácie a ilustrovania konceptu zdaňovania automobilov podnietiť diskusiu na predkladanú tému, ktorá by mala prispieť k čo najefektívnejšiemu nastaveniu parametrov dane.

Forma registračnej dane na Slovensku existuje vo forme legislatívnej úpravy, ktorá stanovuje povinnosť uhradiť poplatok za registráciu vozidla a vystavenie evidenčného čísla.<sup>19</sup> Typ cirkulačnej dane existuje v súčasnosti v SR v podobe dane z motorových vozidiel, avšak vzťahuje sa iba na právnické osoby.

Neexistuje ekonomické zdôvodnenie, prečo by cirkulačnou a/alebo registračnou daňou mali byť zaťažené iba podnikatelia a právnické osoby. Filozofia adresovania externality a argument preferencie majetkovej dane voči iným nástrojom fiškálnej konsolidácie (napr. výraznejšieho zvyšovania priamych daní) platí rovnako vo vzťahu k fyzickým osobám, tak aj podnikateľom a právnickým osobám v prípade cirkulačnej ako aj registračnej dane z motorových vozidiel.

### **BOX: Oslobodenie ZŤP osôb od dane z motorových vozidiel**

V kontexte predkladaného návrhu je možné zvážiť oslobodenie od dane v prípade zdravotne ťažko postihnutých osôb, ktoré sú v súčasnosti aj poberateľmi dávok na prevádzku, kúpu a úpravu motorového vozidla. Poberateľom jednej z uvedených dávok je každý mesiac približne 64 tisíc osôb. Odhadované **zníženie potenciálneho výnosu z titulu oslobodenia zdravotne ťažko postihnutých osôb v prípade registračnej aj cirkulačnej dane predstavuje približne 790 tis. EUR.** Oslobodenie, resp. zníženie základnej sadzby sa v prípade iných skupín obyvateľstva neodporúča, nakoľko predkladané sadzby sú v kategórii malých automobilov a vozidiel nižšej strednej triedy už v súčasnej podobe návrhu mimoriadne nízke. Ďalšie zníženie by tak neprispelo k zníženiu regresivity, pričom by vyvstala otázka zmyslu výberu tak nízkej sadzby dane.

<sup>19</sup> Text, tabuľky, ako aj príloha na konci odkazujú na registračnú daň so zavedením ktorej sa uvažuje nad rámec existujúcich poplatkov za prihlásenie vozidla a vystavenie evidenčného čísla.

## 2.1 Návrh registračnej dane v SR

Základnou charakteristikou predkladaného návrhu je exponenciálne nastavenie sadzby dane. V dôsledku progresivity sa tak vzťahuje predovšetkým na kupujúcich drahších (a ťažších, výkonnejších a zároveň menej ekologických automobilov), a zároveň negatívne neovplyvňuje kúpyschopnosť a mobilitu ekonomicky citlivejších skupín. Výrazný vplyv na motiváciu kupujúceho zohľadniť vplyv dane na konečnú cenu automobilu sa nepredpokladá, keďže kupujúci, pre ktorých je prvoradým kritériom cena, budú ovplyvnení minimálne.<sup>20</sup>

### 2.1.1 Nové automobily kategórie M1 a N1

Nasledujúca tabuľka poskytuje prehľad návrhu sadzieb ako aj rozdelenia výnosu dane v prípade **nových** automobilov zakúpených v SR, pričom sadzba dane bola navrhnutá na úrovni 2-násobku sadzby cirkulačnej dane. **Kvantifikáciu uskutočnil IFP na základe dát o vozidlách kategórie M1 a N1 registrovaných v SR v roku 2010** vychádzajúc zo súhrnej databázy vozidiel od PZ SR.

#### Nastavenie sadzieb registračnej dane

Výkon (kW)	Sadzba dane	Počet novoregistrovaných vozidiel M1 + N1	Výnos dane (v EUR)	Kategória vozidla	Približná cena (EUR)	Približná EDS (sadzba dane/cena)	Priemerné vozidlo*
do 33	31	1	31	mini a malé automobily	7500 - 10500	0,49%	Toyota
do 38	37	46	1 686				Citroen C1
do 44	44	1 377	60 134				Škoda Fabia
do 50	52	1 994	103 732				Hyundai
do 56	62	6 886	426 732				Renault
do 62	78	3 017	236 495	nižšia stredná trieda	10500 - 20500	0,61%	Škoda
do 68	94	9 635	908 748				VW Golf
do 74	113	5 391	611 795				Hyundai
do 80	137	11 621	1 586 808				Toyota
do 86	164	6 256	1 027 832	stredná trieda	20500 - 45000	0,82%	VW Passat
do 92	221	5 088	1 122 766				Audi A4
do 98	268	1 695	454 568				Opel
do 104	326	5 274	1 718 926				BMW 3
do 110	396	3 222	1 276 233				Lexus IS
do 121	481	2 582	1 242 934	vyššia stredná trieda	45000 - 70000	1,38%	Audi A6
do 132	654	3 005	1 966 578				BMW 5
do 143	791	901	713 029				Mercedes E
do 154	957	1 029	984 723				Lexus GS
do 165	1 157	328	379 567				Volvo S80
do 176	1 399	1 222	1 710 022	luxusné automobily a SUV	70000 a viac	2,41%	Mercedes S
do 202	1 692	914	1 546 652				BMW 7
do 228	2 046	630	1 289 148				Lexus LS
do 254	2 474	90	222 700				Audi A8
nad 254	2 992	56	167 565				Range
<b>72 260</b>			<b>19 759 402</b>				

\*vozidlo je iba indikatívne a nemusí nevyhnutne zodpovedať úrovni výkonu v danom riadku

Zdroj: IFP

<sup>20</sup> Predpokladá sa nulová elasticita dopytu, nakoľko predmetom zdanenia sú predovšetkým automobily, pri kúpe ktorých nie je prvoradým kritériom cena, resp. jej zmena v dôsledku zavedenia registračnej dane.

## 2.1.2 Individuálne dovezené automobily kategórie M1 a N1

Individuálne dovezených automobilov kategórie M1 je každoročne takmer rovnaké množstvo (63 tis.), ako nových vozidiel kategórie M1 zakúpených v SR (72 tis), pričom priemerný vek takéhoto vozidla je približne 6 rokov a najčastejšie ide o model strednej triedy (napr. VW Passat). V prípade individuálne dovezených automobilov – t.j. tých, ktoré si občania zakúpia v zahraničí a dovezú na Slovensko, sa aplikovali identické sadzby dane ako v prípade nových automobilov, nakoľko externalita takéhoto automobilu je rovnaká, prípadne vyššia ako v prípade nového automobilu. Vyššie sadzby dane neboli navrhované z dôvodu regresivity, keďže väčšina obyvateľov sa rozhoduje pre individuálny dovoz jazdeného automobilu predovšetkým z ekonomických dôvodov.

### Výnos z registračnej dane - individuálne dovezené automobily (v EUR)

Výkon (v kW)	Sadzba dane (v EUR)	Počet registrovaných vozidiel M1 + N1 v SR	Výnos dane (v EUR)
do 33	31	35	1 077
do 38	37	284	10 411
do 44	44	2 068	90 310
do 50	52	2 553	132 812
do 56	62	3 361	208 284
do 62	78	1 854	145 331
do 68	94	7 349	693 139
do 74	113	4 814	546 314
do 80	137	8 368	1 142 622
do 86	164	8 196	1 346 565
do 92	221	3 478	767 488
do 98	268	3 120	836 728
do 104	326	5 675	1 849 621
do 110	396	2 815	1 115 020
do 121	481	1 491	717 744
do 132	654	2 081	1 361 880
do 143	791	942	745 476
do 154	957	645	617 246
do 165	1 157	942	1 090 098
do 176	1 399	1 052	1 472 130
do 202	1 692	435	736 098
do 228	2 046	361	738 702
do 254	2 474	268	663 152
nad 254	2 992	77	230 401
		<b>62 264</b>	<b>17 258 648</b>

Zdroj: Prepočet IFP

**Odhadovaný výnos v prípade individuálne dovezených automobilov predstavuje približne 17,3 mil. EUR.**

## 2.1.3 Motocykle kategórie L

Priemerný počet novoregistrovaných motocyklov v SR sa v období rokov 2006 - 2010 pohyboval na úrovni približne 9 tisíc, čo predstavuje odhadovaný výnos na úrovni 700 tis. EUR.

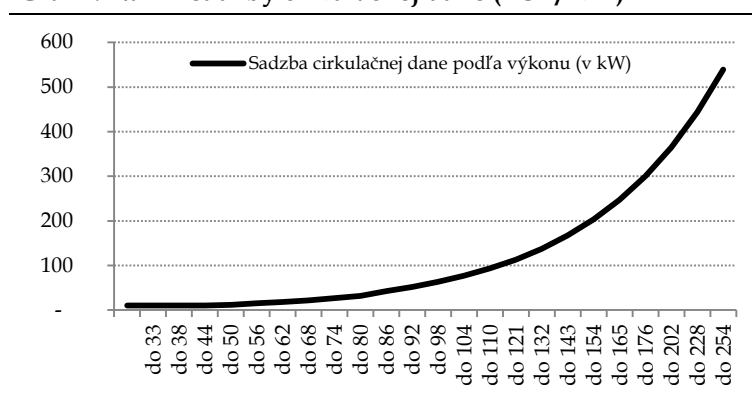
**Celkový výnos zo zavedenia registračnej dane sa odhaduje približne na úrovni 37,7 mil. EUR.** Tento odhad môže byť v nízkej miere ovplyvnený reakciou spotrebiteľa v podobe registrácie vozidla v zahraničí (je to však málo pravdepodobné).

## 2.2 Návrh cirkulačnej dane v SR

Pre potreby kvantifikácie bolo potrebné rozdeliť automobily kategórií M1 a N1 na automobily používané na súkromné účely a na podnikanie, nakoľko podnikatelia a právnické osoby sú v súčasnosti platcami dane z motorových vozidiel. Vozidiel M1 vlastnených podnikateľmi, resp. právnickými osobami evidovanými v SR v roku 2010 bolo približne 252 tisíc (približne 15% všetkých automobilov kategórie M1 registrovaných v SR danom roku). Vozidiel kategórie N1 vlastnených podnikateľmi a právnickými osobami bolo približne 157 tisíc (75% všetkých automobilov kategórie N1).

Podobne ako v prípade návrhu sadziieb pri registračnej dani, aj cirkulačná daň by mala byť nastavená progresívne do takej miery, aby negatívne neovplyvnila mobilitu a životný štandard väčšiny obyvateľstva a negatívne neovplyvnila podnikateľské prostredie.

**Graf 2: Návrh sadzby cirkulačnej dane (EUR/ kW)**



Zdroj: Prepočet IFP

Z grafu č.2 je vidno progresivitu nastavenia sadzby dane, ktorá rastie exponenciálne s úrovňou emisií výkonu motora. Výkon motora vrátane približnej efektívnej sadzby dane korešpondujúci s približnou triedou vozidla je znázornený v nasledujúcej tabuľke:

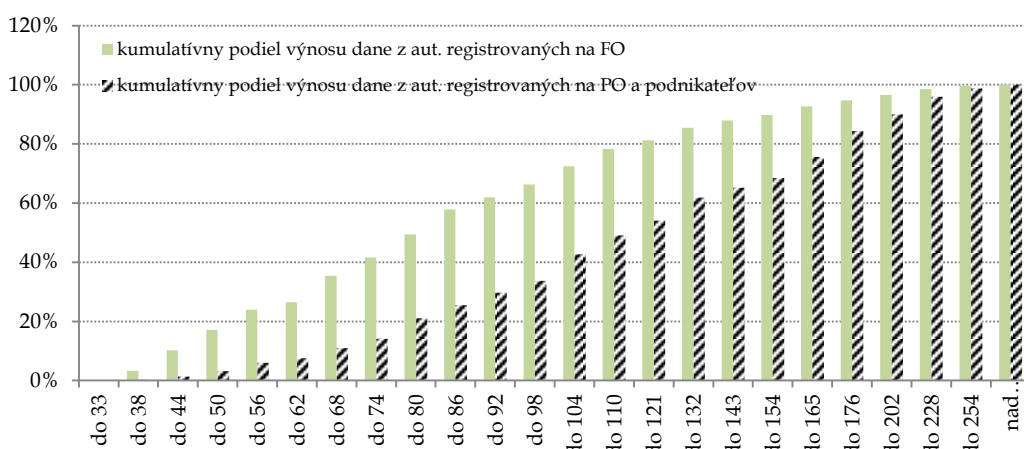
### Nastavenie sadzieb cirkulačnej dane

Výkon (kW)	Sadzba dane	Kategória vozidla	Približná cena (EUR)	Približná EDS (sadzba dane/cena)	Priemerné vozidlo
do 33	10	mini a malé automobily	7500 - 10500	0,11 %	Toyota Aygo
do 38	10				Citroen C1
do 44	10				Škoda Fabia
do 50	10				Hyundai i20
do 56	12				Renault Clio
do 62	15	nižšia stredná trieda	10500 - 20500	0,12 %	Škoda Octavia
do 68	18				VW Golf
do 74	22				Hyundai i30
do 80	26				Toyota Auris
do 86	32	stredná trieda	20500 - 45000	0,16 %	VW Passat
do 92	43				Audi A4
do 98	52				Opel Insignia
do 104	63				BMW 3
do 110	77				Lexus IS
do 121	93	vyššia stredná trieda	45000 - 70000	0,24 %	Audi A6
do 132	113				BMW 5
do 143	138				Mercedes E
do 154	167				Lexus GS
do 165	203				Volvo S80
do 176	247	luxusné automobily a SUV	70000 a viac	0,43 %	Mercedes S
do 202	300				BMW 7
do 228	365				Lexus LS
do 254	443				Audi A8
nad 254	539				Range Rover

Zdroj: IFP

Nasledujúci graf ilustruje kumulatívnu úroveň výnosu dane pri jednotlivých pásmach osobitne pre fyzické osoby a právnické osoby a podnikateľov na strane druhej.

**Graf 3: Kumulatívny podiel jednotlivých zdaňovacích pásiem (kW) na celkovom výnose\***



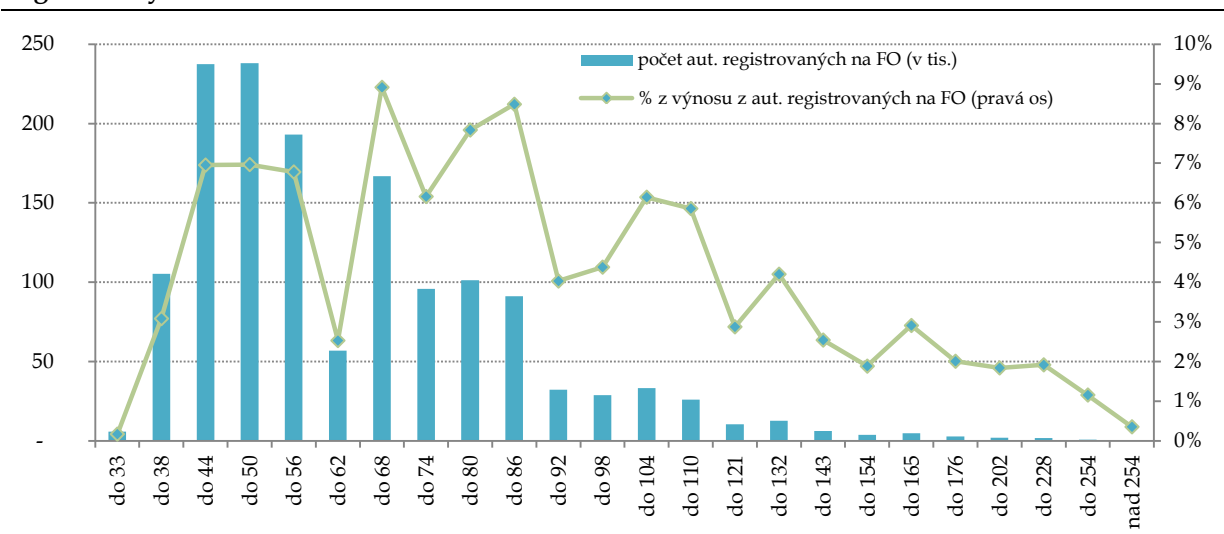
\*Kumulatívny podiel sa vzťahuje osobitne na výnos v rámci kategórie M1 a N1

Zdroj: Prepočet IFP

Spomenutý faktor progresivity je v danom kontexte možné vnímať ako formu zohľadnenia skutočnosti, že cirkulačná daň je predovšetkým majetkovou daňou. Dôvodom zahrnutia faktora progresivity tak nie je snaha násobne viac penalizovať väčšie autá, ale predovšetkým zohľadniť bohatstvo majiteľa.

Nasledujúce grafy ilustrujú progresivitu zdanenia prostredníctvom porovnania počtu zdanených automobilov v rámci jednotlivých pásiem podľa výkonu v kW spolu s podielom výnosu z danej kategórie na celkovom výnose dane osobitne pre fyzické osoby (graf č.4 a 5) a právnické osoby a podnikateľov.

**Graf 4: Počet vozidiel v jednotlivých pásmach (v tis.) a podiel na celkovom výnose z vozidiel registrovaných na FO**



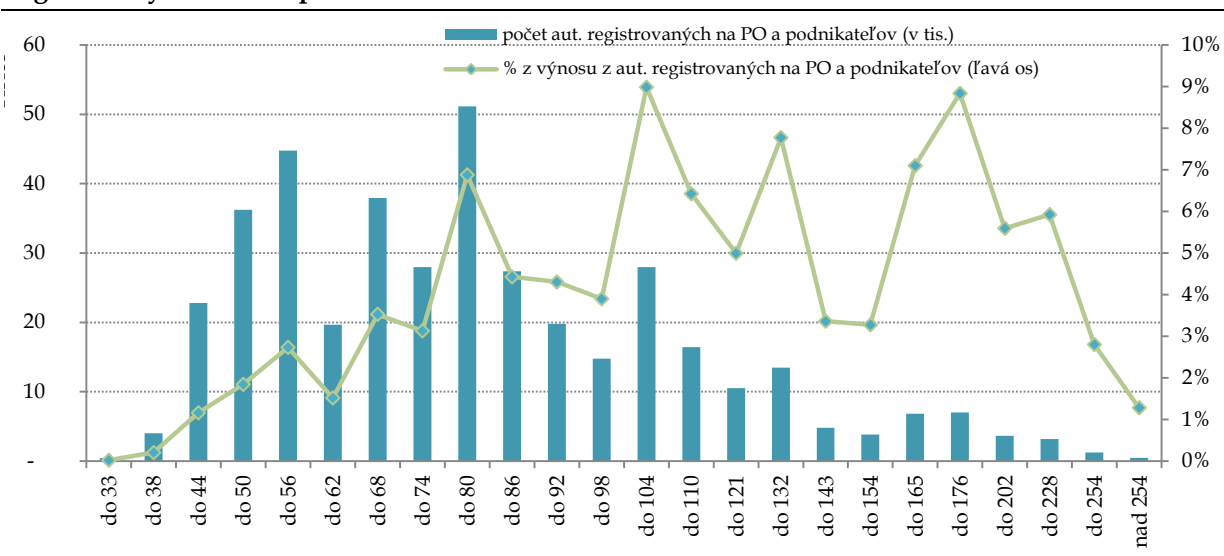
Zdroj: Prepočet IFP

Z uvedených grafov je jednoznačne vidieť ľavostrannú asymetriu distribúcie vozového parku v SR založenej na maximálnom výkone automobilov. Progresivita zdanenia je tak dosiahnutá predovšetkým nastavením sadzieb dane, keď zdanenie vozidiel vyššej strednej a luxusnej triedy (cca 3% všetkých vozidiel registrovaných na FO predstavuje približne 22% výnosu dane zo všetkých vozidiel reg. na FO). V prípade podnikateľov a právnických osôb je progresivita taktiež výrazná, keď zdanenie vozidiel vyššej strednej a luxusnej triedy (cca 14% všetkých vozidiel registrovaných na PO a podnikateľov predstavuje približne 51% výnosu dane zo všetkých vozidiel reg. na PO a podnikateľov). Z distribúcie tiež vyplýva, že právnické osoby a podnikatelia disponujú relatívne „lepším“ vozovým parkom ako fyzické osoby (viď graf č. 5).<sup>21</sup>

<sup>21</sup> Vozidlá vyššej strednej a luxusnej triedy tvoria väčší podiel na celkovom počte automobilov.



**Graf 5: Počet vozidiel v jednotlivých pásmach (v tis.) a podiel na celkovom výnose z vozidiel registrovaných na PO a podnikateľov**



Zdroj: Prepočet IFP

Odhadovaný výnos pri vyššie uvedených sadzbách dane sa v prípade zdanenia osobných motorových vozidiel kategórie M1 a N1 registrovaných na fyzické osoby, ako aj právnické osoby a podnikateľov pohybuje na úrovni približne 53,8 mil. EUR.<sup>22</sup>

### 2.2.1 Motocykle kategórie L

Celkový počet motocyklov registrovaných v SR sa pohybuje na úrovni približne 90 tisíc, čo predstavuje odhadovaný výnos na úrovni 5,6 mil. EUR.

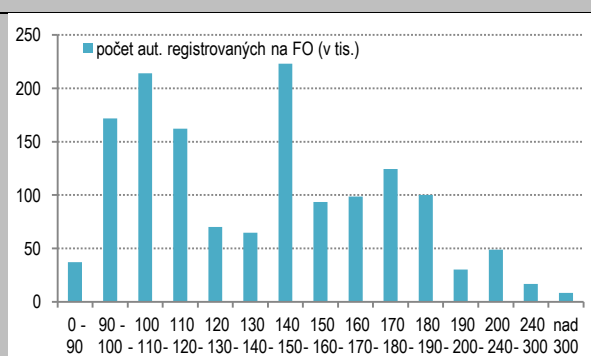
Celkový výnos zo zavedenia cirkulačnej dane sa tak odhaduje približne na úrovni 59,4 mil. EUR.

<sup>22</sup> Kvantifikácia uskutočnená na základe údajov z roku 2010. Uvedený údaj nepredstavuje finálnu kvantifikáciu, nakoľko je potrebné zabezpečiť zamedzenie duplicity zdanenia podnikateľov, t.j. z potenciálneho výnosu z cirkulačnej dane odpočítať súčasný výnos dane z (osobných) motorových vozidiel. Kombinácia existujúceho a navrhovaného systému je diskutovaná v poslednej kapitole.

### BOX: Prečo je lepšie analyzovať vozový park SR na základe výkonu a nie emisií a zdvihu?

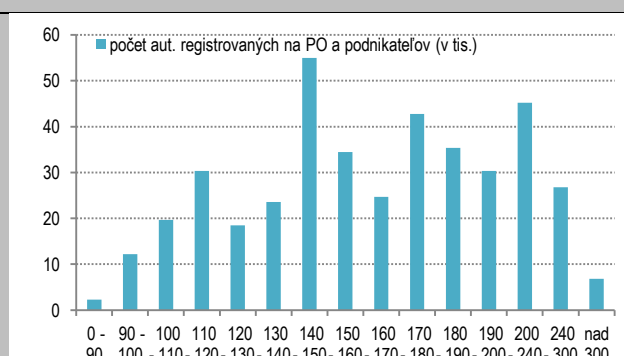
V teoretickej rovine je možné použiť pre stanovenie základu dane akékoľvek kritérium, ktoré odráža hodnotu vozidla. Z analýzy vyplýva, že v kontexte slovenského vozového parku poskytuje stanovenie sadzieb na základe emisií CO<sub>2</sub> alebo zdvihového objemu výrazne iný pohľad ako stanovenie sadzieb založené na maximálnom výkone vozidla. Zatiaľ čo v prvom prípade (CO<sub>2</sub>, resp. zdvih) je možné vozový park v SR ilustrovať ako relatívne rovnomerné rozloženie - t.j. aj vo vyšších pásmach rozdelenia podľa úrovne emisií alebo zdvihového objemu sa nachádza relatívne vysoký podiel vozidiel (viď grafy č. 6 a 7 nižšie), v prípade rozdelenia na základe výkonu je vidno výrazné zošikmenie distribúcie vozidiel doprava (grafy č. 4 a 5). Táto asymetria v porovnaní s distribúciou na základe emisií a zdvihu naznačuje, že vozový park obsahuje relatívne vysoké množstvo vysoko-objemových (viac emitujúcich) vozidiel s relatívne nižším výkonom (t.j. starších vozidiel). V kontexte hodnoty vozidiel tvoriacich slovenský vozový park tak realistickejší obraz poskytuje porovnanie na základe výkonu aj z hľadiska zohľadnenia faktora regresivity pri návrhu sadzieb dane.

Graf 6: Počet vozidiel v jednotlivých pásmach (v tis.) podľa CO<sub>2</sub> emisií vlastnených FO



Zdroj: prepočet IFP

Graf 7: Počet vozidiel v jednotlivých pásmach (v tis.) podľa CO<sub>2</sub> emisií vlastnených PO a podnikateľmi



Zdroj: prepočet IFP

## 2.3 Administratívna úprava registračnej a cirkulačnej dane

Spôsobov, ako implementovať administráciu uvedených typov dane je niekoľko, pričom predkladaný návrh by mal zohľadniť potrebu čo najmenšieho zvýšenia administratívneho bremena v dôsledku zavedenia týchto daní.

V prípade zavedenia **registračnej dane** sa javí byť najjednoduchším riešením využitie existujúcich kapacít Policajného zboru SR, ktorá v súčasnosti vykonáva administratívu spojenú s registráciou nových aj individuálne dovezených automobilov. V praxi by to znamenalo, že vlastník novoregistrovaného vozidla by okrem poplatku za zápis držiteľa vozidla do evidencie a vydanie evidenčného čísla uhradil aj registračnú daň.

### **BOX: Daň alebo poplatok?**

Napriek skutočnosti, že predkladaná analýza prezentuje úhradu za registráciu vozidla ako daň, v slovenskej legislatíve sa pravdepodobne objaví pod pojmom registračný poplatok. Dôvodom je administratívna konvencia a možné limitácie vyplývajúce zo strany EÚ, ktorej judikatúra v súčasnosti detailne neupravuje využívanie registračných poplatkov v rámci členských štátov, pričom ani forma zdaňovania vozidiel nie je zjednotená.

Podľa metodiky ESA95 je však „poplatok“ za registráciu vozidla a vydanie evidenčného čísla klasifikovaný ako daň. Dôvodom je skutočnosť, že pre klasifikovanie ako poplatku je potrebná protislužba, platba ktorej by mala zohľadňovať náklady s protislužbou spojené. Registračný „poplatok“ však uvedené nezohľadňuje, a efektívne teda predstavuje formu majetkovej dane.

V prípade zavedenia **cirkulačnej dane** z motorových vozidiel existujú 2 možnosti administratívneho riešenia tejto dane. Prvou je správa dane Finančným riaditeľstvom SR, ktorá by mohla predstavovať efektívne riešenie za predpokladu, že by bola zabezpečená efektívna technicko-administratívna spolupráca Finančného riaditeľstva a Polície SR. Dôležité je, aby správca dane by vedel relatívne dynamicky reagovať na zmeny vo vlastníckej štruktúre v rámci vozového parku. Všetky potrebné informácie by pritom mali byť dostupné z databázy registra vozidiel v SR spravovanej Políciou SR. Finančná správa by za ideálnych podmienok mala byť schopná na základe údajov z registra evidencia vozidiel vypočítať výmer dane a zaslať daňovníkovi výzvu na úhradu. Týmto spôsobom by nedošlo k zvýšeniu administratívneho zaťaženia predovšetkým fyzických osôb.

Druhou možnosťou je administratívne využitie existujúceho systému povinného zmluvného poistenia (PZP) motorových vozidiel. Ilustratívny návrh je sumarizovaný v nasledujúcom boxe:

### **BOX: Administrácia prostredníctvom využitia povinného zmluvného poistenia**

Poisťovne poskytujúce PZP disponujú potrebnými informačnými aj technickými kapacitami v takej miere, aby mohli zabezpečiť administratívnu podporu pri výbere dane. V danom kontexte je možné zvážiť dve alternatívy, pričom východiskom je predpoklad, že k úhrade dane by malo dôjsť súčasne s platbou PZP, tak aby nedošlo k zvýšeniu administratívneho zaťaženia pre majiteľa vozidla ani pre poisťovňu:

- 1) **Platba dane vopred spolu s platbou PZP**, t.j. po registrovaní vozidla by majiteľovi vznikla povinnosť uhradiť daň za rovnaké obdobie ako PZP. V prípade zmeny vlastníctva by bola platcovi dane vrátená alikvotná časť dane spolu s PZP. **Táto úprava by si však vyžadovala informáciu o výške daňovej povinnosti pre obdobie t+1, nakoľko úhrada PZP sa vo väčšine prípadov nezhoduje s kalendárnym rokom.**

Príklad: Vozidlo registrované k 1.8.2012, sadzba dane v r. 2012 X% a v r. 2013 Y%.

*Majiteľ uhradí PZP od 1.8.2012 do 31.7.2013 a daň vo výške  $(5/12 * X\% + 7/12 * Y\%)$ . Po prerušení registrácie mu bude vrátená alikvotná časť PZP a dane.*

- 2) **Platba dane ex post**, t.j. majiteľ vozidla uhradí daň presne za obdobie, počas ktorého bolo vozidlo registrované, a to vždy pri platbe PZP. Zatiaľ čo PZP sa uhrádza pre obdobie nasledujúceho roka, k úhrade cirkulačnej dane by dochádzalo za obdobie minulého roka (s výnimkou roku registrácie vozidla). V prvom roku by pritom bol teda majiteľ povinný

uhradiť daň za obdobie do konca kalendárneho roka. Pri nasledujúcej platbe PZP by už uhradil daň za celý aktuálny kalendárny rok. Pri prerušení registrácie by bol majiteľ vždy povinný uhradiť daň za príslušné obdobie. Výhodou tejto alternatívy je vyššia flexibilita pri určovaní sadzby dane pre nasledujúce obdobia v porovnaní s prvou alternatívou.

*V tomto prípade majiteľ uhradí PZP ako v príklade 1 a daň vo výške  $5/12 * X\%$ . V čase, keď bude majiteľ povinný uhradiť PZP pre ďalšie obdobie (31.7.2013 za obdobie 1.8.2013 - 31.7.2014), uhradí daň za obdobie 1.1.2013 - 31.12.2013 vo výške  $12/12 * Y\%$ . Po prerušení registrácie bude povinný doplatiť daň za príslušné obdobie.*

Uvedené príklady predpokladajú úpravu sadzby dane k 1.1. daného roka. V oboch prípadoch by bola úhrada daňovej povinnosti naviazaná na platbu PZP, a nedošlo by tak k zvýšeniu administratívneho bremena pre platcu ani pre poisťovňu.<sup>23</sup>

V kontexte stanovenia výmeru dane predstavuje jednu z možností aj výpočet sadzby odvíjajúci sa od presného počtu dní, t.j. daňová povinnosť sa vypočíta ako počet dní/365 x príslušná sadzba dane. Otázkou však je technická realizovateľnosť tejto úpravy, nakoľko držiteľom vozidla je možné byť aj pomerne krátky čas, t.j. niekoľko dní, v dôsledku čoho by alikvotný výmer dane dosahoval v prípade automobilov s nižším výkonom mimoriadne nízke hodnoty - náklady súvisiace s výberom dane by nepokrývali administratívne náklady s ním spojené.

Za najefektívnejší spôsob riešenia uvedeného problému je možné považovať zavedenie minimálnej povinnej sadzby dane v prípade vozidiel v rámci nižších výkonových kategórií, ktorá by sa aplikovala v prípade, že by bol občan alebo právnická osoba vlastníkom vozidla menej ako napr. XY dní. V praxi by to znamenalo povinnosť uhradiť určitú sumu vyjadrenú absolútne, alebo ako podiel k základnej sadzbe v rámci danej kategórie. Tento spôsob by bolo možné bez ohľadu na to, či by bol výmer dane realizovaný podľa dní, týždňov, alebo mesiacov.

## 2.4 Zapracovanie návrhu do súčasného stavu legislatívy

Na Slovensku v súčasnosti existuje iba cirkulačná daň vo forme dane z motorových vozidiel určených na podnikanie, ktorej sadzby stanovujú VÚC a administráciu vykonáva Finančné riaditeľstvo SR. Štát určuje iba minimálnu výšku sadzby dane pri niektorých kategóriách vozidiel. Predmetom dane z motorových vozidiel je motorové vozidlo a prípojné vozidlo kategórie M, N a O, ktoré sa používa v Slovenskej republike na podnikanie alebo na činnosti, z ktorých plynúce príjmy sú predmetom dane z príjmov. **Navrhuje sa presun spôsobu zdaňovania vozidiel kategórie M1 a N1 (osobné motorové vozidlá) od „dane z motorových vozidiel“ určených VÚC smerom k cirkulačnej (a registračnej) dani administrovanej centrálnе.**

<sup>23</sup> V danom kontexte je namieste zvážiť otázku, do akej miery má štát právo a možnosť žiadať od poisťovní zabezpečenie správy tejto dane, resp. do akej miery by mal kompenzovať ich zvýšené náklady.

### BOX: Súčasná sadzba dane z motorových vozidiel vs. navrhované sadzby cirkulačnej dane

Nastavenie sadzieb dane v jeho súčasnej podobe je pre väčšinu podnikateľov výrazne vyššie ako predpokladá predkladaná analýza. Napríklad v prípade vozidiel nižšej strednej triedy s priemernou zdvihového objemu do 1500 cm<sup>3</sup> sa súčasné sadzby pohybujú približne na úrovni 63 - 119 EUR/rok, zatiaľ čo predkladaný návrh uvažuje so sadzbami na úrovni od 10 do 15 EUR/rok.

#### Porovnanie súčasných a navrhovaných sadzieb dane z motorových vozidiel

Kritérium zdanenia	Sadzba (2012)*	Sadzba - návrh	Rozdiel v EUR	Rozdiel v %
do 900 cm <sup>3</sup>	63	10	-53,08	-84%
nad 900 do 1 200 cm <sup>3</sup>	82	10	-72,32	-88%
nad 1200 do 1 500 cm <sup>3</sup>	119	15	-103,54	-87%
nad 1500 do 2 000 cm <sup>3</sup>	152	32	-119,91	-79%
nad 2000 do 3 000 cm <sup>3</sup>	186	77	-109,17	-59%
nad 3000 cm <sup>3</sup>	222	300	78,18	35%

\*priemer všetkých VÚC

Zdroj: IFP

Dôvodom, prečo je možné znížiť existujúce sadzby v takej výraznej miere je rozšírenie daňovej základne na všetkých držiteľov motorového vozidla kategórie M1 a N1 v SR. **Súčasná legislatíva efektívne diskriminuje podnikateľov na úkor ostatných majiteľov osobných motorových vozidiel.** Neexistuje ekonomické zdôvodnenie platby dane z motorových vozidiel iba PO a podnikateľmi. Na druhej strane, univerzálne aplikovanie súčasných sadzieb dane z motorových vozidiel na všetky osobné automobily by v podmienkach SR pôsobilo mimoriadne regresívne - negatívne by zasiahlo predovšetkým nízkopříjmové skupiny obyvateľstva.

## 2.5 Nákladné vozidlá kategórie M2, M3, N2 a N3

Zatiaľ čo v prípade zdanenia osobných automobilov existuje v ekonomickej komunite relatívny konsenzus v tom zmysle, že k zdaneniu je možné použiť buď majetkový, alebo environmentálny princíp, v prípade zdanenia nákladných vozidiel obdobný konsenzus absentuje. V súčasnosti nie je preto možné zaujať jednoznačné stanovisko, či by zdanenie nákladných vozidiel malo byť realizované inou formou, ako je v súčasnosti. V praktickej rovine to znamená, že **otázka zdanenia nákladných vozidiel súvisí viac so zabezpečením súčasnej úrovne príjmov VÚC, ako s odôvodnením tejto dane na ekonomickom základe.**

Majetkový princíp v prípade týchto vozidiel nie je možné jednoznačne použiť, nakoľko autobus alebo kamión sú veľmi pravdepodobne využívané predovšetkým na podnikanie, resp. inú špecifickú činnosť. Zdanenie týchto vozidiel je tak nepriamou formou zdanenia príjmu.

### BOX: Daň z motorových vozidiel a regionálne externality

Daň z motorových vozidiel je smerom k verejnosti často prezentovaná ako daň, ktorá je administrovaná VÚC, pretože cieľom výnosu dane je údajne adresovať výdavky spojené s údržbou a rozvojom ciest druhej a tretej triedy. Také prepojenie však v legislatíve nebolo upravené, a daň z motorových vozidiel je tak zdrojom príjmov bez bližšie špecifikovaného účelu, pričom cestná infraštruktúra je v rámci VÚC zohľadnená pri rozdeľovaní výnosu dane z príjmu fyzických osôb. V danom kontexte je teda legitimita správy dane na lokálnej úrovni otázná.

V prípade kategórie vozidiel M1 a N1 (osobné motorové vozidlá) sa navrhuje kompenzácia výpadku príjmov pre VÚC z dôvodu prechodu na centrálnu administrovanú cirkulačnú (a registračnú) daň priamym prevodom, výška ktorého by bola stanovená na základe výnosu predchádzajúceho roka. V súčasnosti sa súčet výnosu dane z motorových vozidiel zo všetkých VÚC pohybuje približne na úrovni 31 mil. eur.

**Konečná kvantifikácia výnosu z cirkulačnej dane** je teda rozdielom medzi kvantifikáciou návrhu zavedenia cirkulačnej dane pre všetky osobné automobily (59,4 mil. EUR) a súčasným výnosom dane z (osobných) motorových vozidiel (31 mil. EUR), čo **predstavuje približne 28,4 mil. EUR.**

**V prípade implementácie oboch návrhov sa predpokladá dodatočný výnos na úrovni 65,3 mil. EUR** (37,7 mil. EUR z registračnej dane a 28,4 mil. EUR z cirkulačnej dane mínus približne 0,8 mil. EUR z titulu oslobodenia ZÍP).<sup>24</sup>

#### **BOX: Analýza IFP vs. návrh MF SR predložený Vláde SR**

V súčasnosti preložený návrh zákona o správnych poplatkoch sa v niektorých prípadoch líši od návrhu v predkladanej analýze. Vo všeobecnosti ide o relatívne „kozmetické“ rozdiely, ktoré zohľadňujú súčasné možnosti a obmedzenia z hľadiska praktickej administratívnej implementácie a politickej reality. Výnimkou je rozhodnutie oslobodiť od povinnej úhrady registračného poplatku elektromobily.

Na rozdiel od predloženého návrhu sa súčasná podoba návrhu zákona líši v nasledujúcich bodoch:

- So zavedením cirkulačnej dane súčasný návrh zákona neuvažuje
- Predmetom zdanenia registračnou daňou by mali byť len vozidlá a motocykle s výkonom nad 80 kW

*Legislatívna úprava vo svojej podstate prehlbuje progresívny charakter nastavenia dane na úkor mierneho zúženia daňovej základne.*

- Majitelia vozidiel klasifikovaných ako „elektromobily“ nemajú povinnosť uhrádzať registračnú daň<sup>25</sup>

*Registračná daň je predovšetkým majetkovou daňou, ktorej nastavenie zohľadňuje bohatstvo majiteľa prostredníctvom naviazania sadzby dane na približnú hodnotu vozidla. Tzv. elektromobily sa z hľadiska cenovej porovnateľnosti väčšinou radia k vozidlám strednej a vyššej triedy. Z toho dôvodu by sa na ne z pohľadu zdaňovania majetku mala vzťahovať rovnaká povinnosť ako na porovnateľné automobily s neelektrickým pohonom. Predpokladaná fiškálna strata v dôsledku uvedenej výnimky je minimálna.*

- V prípade vozidiel kategórie N1 vzniká povinnosť úhrady dane iba vozidlám, ktoré majú viac ako 3 miesta na sedenie

<sup>24</sup> Konečná úroveň fiškálneho výnosu je ovplyvnená aj dodatočnými faktormi, ako napr. zohľadnenie zníženia výnosu dane z príjmu právnických osôb, ktoré si môžu registračný poplatok zahrnúť ako súčasť nákladov a alikvotne si tak znížiť základ dane. Zníženie celkového fiškálneho prínosu opatrení môže byť ovplyvnené aj dodatočnými administratívnymi nákladmi na správu dane, ako napr. zavádzanie tzv. platobných kioskov a terminálov na miestach vydávania osvedčenia o registrácii vozidla. Otvorená zostáva taktiež možnosť miernej úpravy sadzieb (zaokrúhľovanie) tak, aby sa znížilo administratívne bremeno súvisiace s platbami prostredníctvom kolkových známok (ukončenie používania sa v súčasnosti predpokladá v roku 2013).

<sup>25</sup> Povinnosť uhrádzať poplatok za registráciu a vystavenie evidenčného čísla podľa platných predpisov však zostane zachovaná aj v prípade elektromobilov.

*Toto opatrenie je reakciou na administratívnu úpravu rozdelenia motorových vozidiel s hmotnosťou do 3,5t na osobné (kategória M1) a nákladné (N1). Cieľom navrhovanej dane bolo zdaniť predovšetkým vozidlá, ktoré odrážajú nadpriemerné majetkové pomery vlastníka, čo v mnohých prípadoch znamená aj zdanenie služobných vozidiel, z ktorých značná časť predstavuje „nákladné“ vozidlá (N1). V rámci zdanenia nákladných vozidiel však dochádza k problému vo forme dichotómie medzi „skutočne nákladnými“ vozidlami, a „pseudo nákladnými“ automobilmi, ktorých negatívny stereotyp predstavuje luxusné vozidlo kategórie SUV s tzv. mriežkou.*

*Aby sa dosiahol efekt zdanenia týchto kvázi nákladných luxusných vozidiel (resp. aby nedošlo k opätovnej motivácii registrovať vozidlo ako nákladné z titulu daňového zvýhodnenia) na jednej strane, a aby sa zároveň predišlo nespravodlivému zdaneniu skutočne nákladných vozidiel používaných predovšetkým na podnikanie, MF SR prišlo s kompromisným návrhom rozdeliť vozidlá kategórie N1 na „skutočne nákladné“ (1 - 3 miesta na sedenie) a ostatné (viac ako 3 miesta na sedenie). Hoci tento návrh nie je ideálnym riešením problému, v súčasnosti sa javí ako zmysluplný kompromis medzi teoretickým ideálom a implementačnou praxou.*

## Prílohy

### Najčastejšie otázky v súvislosti so zdaňovaním automobilov

Aby analýza nepodnecovala iba diskusiu založenú na hraničných príkladoch v rámci danej problematiky, nasledujúca časť sa snaží zodpovedať otázky, ktoré najpravdepodobnejšie vyvstanú v rámci odbornej aj laickej verejnosti.

#### Je registračná a/alebo cirkulačná daň environmentálnou, alebo majetkovou daňou?

Tieto dane v sebe nesú črty oboch typov daní. Častejšie sú automobilové dane prezentované ako environmentálne dane. Za tým však možno hľadať predovšetkým jednoduchšiu „obhájitelnosť“ zo strany politikov. V rámci komunikácie navonok k občanovi, ale aj dovnútra smerom k odbornej verejnosti rezonuje výrazne lepšie zdanenie niečoho, čo škodí životnému prostrediu. Environmentálne dane majú silnú podporu aj medzi ekonómami, nakoľko spadajú pod tzv. pigouviánske dane, t.j. dane adresujúce negatívne externality, ako napr. znečistenie, zápchy, hluk, a pod.

Skutočne environmentálnou daňou je však predovšetkým spotrebná daň z pohonných látok, nakoľko tá zohľadňuje intenzitu aj spôsob užívania automobilu, vrátane produkcie s tým spojených externalít. Samotné vlastníctvo automobilu síce predpokladá jeho používanie, nereflektuje však jeho mieru. Na druhej strane, obe dane môžu teoreticky vplývať na motiváciu kupujúceho zohľadniť pri kúpe vozidla aj výšku dane, čím dochádza k dosiahnutiu environmentálneho aspektu zdaňovania. Najefektívnejšia je v danom kontexte kombinácia oboch daní, nakoľko motivácia pri kúpe automobilu je ovplyvnená prvýkrát pri jeho registrácii, avšak „následky“ nákupného rozhodnutia sú kupujúcim „znášané“ každoročne.

Inými slovami, registračná a cirkulačná daň je majetková daň s prvkami environmentálnej dane. Akékoľvek zjednodušenie, resp. priklonenie sa na jednu alebo druhú stranu by bolo na úkor korektnosti.

#### Keďže ide predovšetkým o majetkové dane, prečo je základom dane úroveň výkonu a nie cena?

Výhodou ukazovateľa výkonu je mimoriadne vysoká vypovedacia schopnosť nielen o externalitách produkovaných vozidlom, ale predovšetkým o jeho hodnote. Platí s mimoriadnou presnosťou, že automobily s vysokým výkonom sú zároveň väčšie a drahšie automobily, a naopak, tie s nižším výkonom, sú väčšinou menšie a lacnejšie. Nastavením sadzby dane na základe informácie o výkone je tak možné uskutočniť progresívne zdanenie majetku a bohatstva, a zároveň vytvoriť aspoň teoretickú motiváciu zohľadniť environmentálny vplyv nákupu výkonného auta.<sup>26</sup>

Dôvodom, prečo nie je navrhovaná cena ako základ pre obe dane, je predovšetkým obava zo vzniku neprimeraného administratívneho bremena pre štát, resp. kohokoľvek, kto by bol poverený administráciou týchto daní. Stanovenie ceny, resp. hodnoty auta počas obdobia jeho používania si vyžaduje mimoriadne množstvo informácií a je v praxi často nepresné. Vznikla by tak dilema, akým spôsobom čo najpresnejšie stanoviť hodnotu nového, ale aj

---

<sup>26</sup> Odpoveďou na uvedenú otázku je do istej miery aj „prečo nie?“, pokiaľ spĺňa kritérium výkonu potrebnú funkciu, je efektívne ho využiť.



jazdeného vozidla, do akej miery zohľadniť depreciáciu hodnoty v čase, a pod. Praktickým negatívom ceny ako základu dane je aj jej „nejednoznačnosť.“ Zatiaľ čo technické kritéria ako maximálny výkon, úroveň emisií alebo zdvíhový objem valcov nie je možné meniť, cena poskytuje istú mieru „flexibility,“ ktorá by mohla byť stimulovaná v prípade, ak by sa výška sadzby dane odvíjala od trhovej ceny vozidla.

**Budú ekologické autá s tzv. hybridnými motormi a nízkou úrovňou emisií oslobodené od dane, resp. bude sa na ne vzťahovať štandardná sadzba dane na základe emisií CO<sub>2</sub>?**

Táto otázka je pravdepodobne najkontroverznejšia, nakoľko vo väčšine krajín sú tieto automobily (napr. Toyota Prius) daňovo zvýhodňované. Taký prístup je v súlade s princípom environmentalizmu, avšak v protiklade k zdaňovaniu na základe majetku, nakoľko tzv. hybridné automobily sa na základe ceny zaraďujú približne do segmentu strednej triedy, t.j. drahších automobilov ako je priemer v SR. Súčasný návrh predpokladá stanovenie výšky dane na základe výkonu vozidla aj v prípade „ekologických“ automobilov. Environmentálny aspekt a „odmena“ za kúpu automobilu menej škodlivého pre životné prostredie je uskutočňovaná vo forme nižšej spotreby, a teda nižšej miery zaťaženia spotrebnými daňami.

**Keďže v predložennom návrhu prevažuje aspekt zdanenia majetku nad konceptom environmentálnej dane, nie je namieste zohľadniť aj vek automobilu a navrhnúť zníženú sadzbu pre staršie automobily?**

Uvedená otázka je detailnejšie zodpovedaná v predchádzajúcej kapitole. Návrh predpokladá identickú sadzbu pre „rovnaké“ automobily rôzneho veku z dôvodu existencie externalít a možnosti adresovať ich na úrovni platcu a nie predmetu dane.

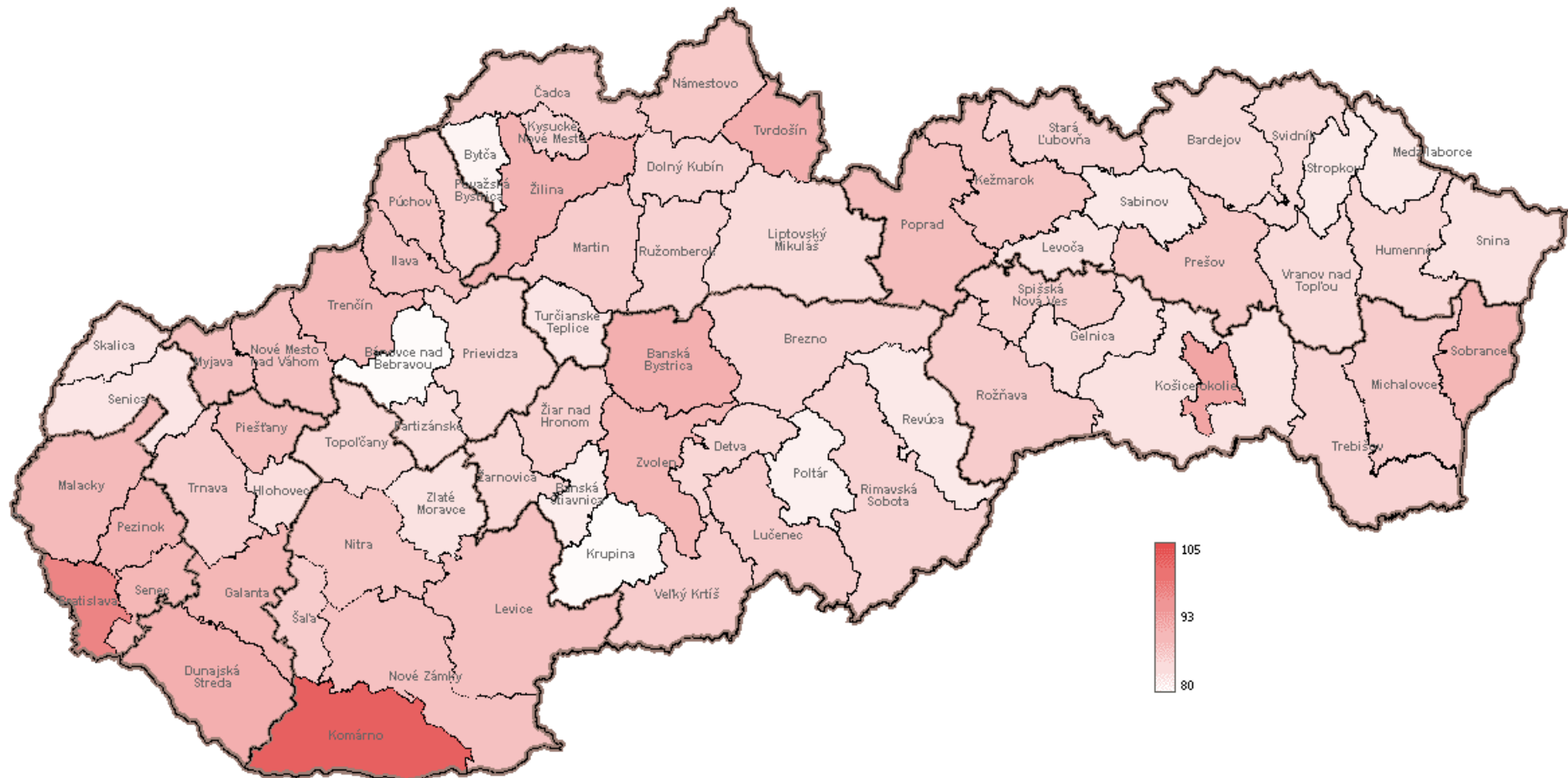
**Akým spôsobom adresuje návrh problém regresivity, t.j. relatívne vyššieho zaťaženia ekonomicky citlivejších skupín obyvateľstva?**

Spotrebné, environmentálne aj majetkové dane sú regresívne už z definície, nakoľko chudobnejší takmer vždy platia vyššiu časť svojich príjmov vo forme dane. Regresivita v prípade týchto typov daní je riešená exponenciálnym nastavením sadzby dane a zároveň oslobodením zdravotne ťažko postihnutých osôb, ktoré sú zároveň poberateľmi príspevku na kúpu alebo prestavbu motorového vozidla. Oslobodenie od dane v prípade ZŤP by samozrejme platilo iba pri kúpe vozidla klasifikovaného do určitej úrovne na základe výkonu.<sup>27</sup>

---

<sup>27</sup> Napr. znížená sadzba dane pre tých ZŤP, ktorí sa rozhodnú pre kúpu, resp. vlastní vozidlo nižšej strednej triedy (napr. po hranicu výkonu na úrovni 70kW).

**Regionálna distribúcia - priemerný výkon novoregistrovaných automobilov (v kW)**



Zdroj: PPZ SR, prepočet IFP

**Regionálna distribúcia - priemerný zdvihový objem novoregistrovaných automobilov (v cm<sup>3</sup>)**



Zdroj: PPZ SR, prepočet IFP

Regionálna distribúcia - priemerná výška registračného poplatku za novoregistrovaný automobil (v EUR)



Zdroj: PPZ SR, prepočet IFP

## Zoznam použitej literatúry

Alberini et al. (1996). "Estimating an emissions supply function from accelerated vehicle retirement programs." *Revue of Economics and Statistics*. 78, s. 251 - 263.

ACEA - Overview of CO2 based motor vehicle taxes in the EU. Dostupné na: [www.acea.be/images/uploads/files/20110330\\_CO2\\_tax\\_overview.pdf](http://www.acea.be/images/uploads/files/20110330_CO2_tax_overview.pdf)

Barbour, K. (2009). "The Effects of Motor Vehicle Wealth Taxes on Households' Vehicle Purchase Decisions." *Journal of Economics and Economic Education Research*, Volume 10, Nr. 3.

Dill et al. (1999). "The Incidence of the California Vehicle License Fee." *Working Paper*. University of California Transportation Center, UC Berkeley.

Fullerton, D. a West, S. (2002). "Can Taxes on Cars and on Gasoline Mimic an Unavailable Tax on Emissions?" *Journal of Environmental Economics and Management*, 43, s. 135 - 157.

Greven, M. (2011). *Tax Guide 2011*. ACEA - European Automobile Manufacturer's Association. Dostupné na: [www.acea.be/news/news\\_detail/acea\\_tax\\_guide\\_2011](http://www.acea.be/news/news_detail/acea_tax_guide_2011)

Heady, C., et al. "Tax and Economic Growth." *OECD Economics Department Working Papers*, No 620, OECD Publishing, 2008

Heady, C., et al. "Tax Policy for Economic Recovery and Growth." *University of Kent School of Economics Discussion Papers*, December 2009.

Nariadenie Európskeho Parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009.

OECD (2008). *Consumption Tax Trends 2008 - VAT/GST and Excise Rates, Trends and Administration Issues*. Chapter 5 - Taxing Vehicles.

OECD (2010). *Consumption Tax Trends 2010 - VAT/GST and Excise Rates, Trends and Administration Issues*. Chapter 6 - Taxing Vehicles.

„Registration Tax and Annual Circulation Tax Guidelines.“ Effective as of 1st January 2009 Version 2.0 (4th November 2008). Dostupné na: [www.doi.gov.mt/en/archive/Budget2009/images/Vehicle%20Reg%20Tax.pdf](http://www.doi.gov.mt/en/archive/Budget2009/images/Vehicle%20Reg%20Tax.pdf)

West, S. (2005) "Equity Implications of Vehicle Emission Taxes." *Journal of Transportation Economics and Policy*, Volume 39, Part 1.

Zachariadis et al. (2001). "The Effect of age and technological change on motor vehicle emissions." *Transportation Research Part D* 6, s. 221 - 227.