

ZDANENIA MOTOROVÝCH VOZIDIEL NA SLOVENSKU SO ZAMERANÍM NA EKOLOGICKÉ PRVKY

MOTOR VEHICLE TAX SYSTEMS IN SLOVAKIA WITH FOCUS ON ENVIRONMENTAL FACTORS

Břetislav Andrlík, Jana Péteriová

Abstrakt: Predmetom príspevku je problematika dane z motorových vozidiel na Slovensku súvisiaca s aplikovanými environmentálnymi prvkami zavedenými v rámci zdanenia cestných motorových vozidiel. Príspevok zahŕňa diskusiu ohľadom vplyvu dopravy na produkciu znečisťujúcich látok vznikajúcich v priamej súvislosti s prevádzkovaním motorových vozidiel. Diskusia identifikuje najvýznamnejšie emisné faktory, ktoré majú vplyv na kvalitu životného prostredia. Cieľom príspevku je zhodnotiť aplikáciu environmentálnych prvkov v dvoch rôznych systémoch zdanenia cestných motorových vozidiel uplatňovaných na Slovensku. Hodnotenie je realizované na základe analýzy a komparácie týchto systémov a taktiež vďaka modelovým príkladom, ktoré sú vypočítané pre oba systémy zdanenia cestných motorových vozidiel.

Kľúčové slová: daň z motorových vozidiel, poplatník dane, vozidlo, EURO

Abstract: The paper deals with the issue of motor vehicle tax in Slovakia related to application of environmental elements introduced under two different tax systems. The paper discusses the impact of transport on the production of pollutants in direct connection with the operation of motor vehicles. The first part identifies the most significant emission factors that have an impact on quality of environment in Slovakia. An essential part of the contribution is the analysis, benchmarking and evaluation of the application of environmental elements in two different systems of road tax applied in Slovakia. The evaluation is carried out through analysis and comparison of both systems as well as using model example, which is calculated for both road vehicle taxation systems.

Keywords: road tax, taxpayer, vehicle, EURO.

JEL klasifikácia: H20, H25.

1 ÚVOD

Problematika dopravy a s ňou súvisiace environmentálne škody sú riešené nielen v podmienkach Európskej únie, ale aj na celom svete. Rad odborných štúdií preukázal dopady dopravy na zdravie obyvateľstva či problémy spojené s klimatickými zmenami. Najčastejšie spomínané znečisťujúce látky v súvislosti s motorovou dopravou sú v posledné dobe skleníkové plyny, a to hlavne v podobe oxidu uhličitého (CO₂). Európska únia sa v oblasti cestnej dopravy, hlavne v posledných rokoch, zamerala na rad konkrétnych krokov, ktoré vedú k snahe zmierniť environmentálne škody spôsobované dopravou. Ide napríklad o elimináciu globálnych dopadov, a to stanovovaním limitov pre výrobcov cestných motorových vozidiel distribuovaných na území Európskej únie, ktoré sa viažu na množstvo produkovaných emisií CO₂ (avšak v súčasnej dobe len v segmente osobných motorových vozidiel). Lokálne dopady sú na území Európskej únie riešené limitnými hodnotami lokálnych emisných faktorov, ktoré sú zahrnuté v rámci emisných noriem EURO. Emisné normy EURO majú za úlohu prinútiť výrobcov automobilov znižovať hodnoty výfukových exhalátov nových modelov automobilov. S každou vyššou emisnou normou sa limitné hodnoty znečisťujúcich látok sprísňujú, avšak je vhodné poznamenať, že s vydaním novej emisnej normy sa automaticky nemení skladba vozidiel vo vozovom parku. Je logické, že vozidlá, ktoré vstúpili do predaja pred novou emisnou normou, túto normu nemusia spĺňať a naďalej sa využívajú v cestnej doprave. Preto je nevyhnutné podporovať obnovu vozidiel vo vozovom parku a presadzovať kúpu nových vozidiel, pred kúpou tých ojazdených.

Uvedené skutočnosti sa v mnohých členských zemiach premietajú do zdaňovania statkov spôsobujúcich identifikovateľnú environmentálnu škodu. V rámci tohto príspevku sa zameriame na environmentálne dopady dopravy a nástroje zdaňovania prevádzky cestných motorových vozidiel daňou z motorových vozidiel v členskom štáte Európskej únie.

V podmienkach Slovenskej republiky boli aplikované dve úplne odlišné formy zdanenia cestných motorových vozidiel. Tieto dva systémy sa zásadne líšili v priamej väzbe na centralizáciu či decentralizáciu formy uplatňovania dane. Snahou verejnej moci v dôsledku zvýšenia zodpovednosti za verejné zdroje

miestnych samospráv bolo v rokoch 2005 až 2015 aplikovať vysokú mieru decentralizácie v oblasti zdanenia prevádzky motorových vozidiel. Avšak od 1. januára 2015 sa daň z motorových vozidiel opäť centralizovala a odklonila svoju pozornosť ekologického aspektu, ktorý bol aplikovaný v dobe decentralizácie. Environmentálne zvýhodnenia sa v novom systéme zdanenia viažu predovšetkým na vek vozidla.

2 CIEĽ A METODIKA

Príspevok je zameraný na ekologické prvky v systéme zdanenia cestných motorových vozidiel v dvoch rôznych formách zdanenia, ktoré boli uplatňované na Slovensku. Pôjde o spomínaný decentralizovaný systém uplatňovaný od roku 2005 do roku 2015 a aktuálny systém zdanenia platný od 1. januára 2015. V úvodnej časti bude poukázané na zmysel zavádzania environmentálnych prvkov do daňového systému, ktorý bude podložený analýzou aktuálneho stavu ovzdušia na Slovensku. Pri tejto analýze bude uvedená rešerš zameraná predovšetkým na dopad dopravnej prevádzky na stav životného prostredia. Keďže má zmysel zavádzať ekologické prvky zdanenia statkov v oblasti, ktorá spôsobuje ekologické problémy, príspevok bude zameraný na problematiku cestných motorových vozidiel na Slovensku. Obe spomínané formy zdanenia budú hodnotené s dôrazom na zrejmosť environmentálneho prvku pri jeho aplikácii v daňovom systéme Slovenska. Za účelom spracovania jednotlivých kapitol článku boli využité odborné zdroje vrátane zahraničných štúdií, ktorých zoznam je uvedený na záver tohto príspevku.

Cieľom príspevku je zhodnotenie aplikácie environmentálnych prvkov v dvoch rôznych systémoch zadania cestných motorových vozidiel uplatňovaných na Slovensku a hodnotenie dopadu týchto systémov na konkrétnych modelových príkladoch cestných motorových vozidiel na území Slovenskej republiky.

3 VPLYV DOPRAVY NA KVALITU ENVIRONMENTÁLNEHO PROSTREDIA NA SLOVENSKU

Výfukové plyny spaľovacích motorov obsahujú množstvo znečisťujúcich chemických zlúčenín. Ďurčanská (2015) tvrdí, že okrem ťažkých kovov, dechtu, sadzí a uhlíkovodíkov sú to:

Oxidy dusíka

Medzi najvýznamnejšie zložky spalín patria oxidy dusíka (NO_x) a to predovšetkým oxid dusnatý (NO) a oxid dusičitý (NO₂) (Svet dopravy, 2014). Podľa Správy o stave životného prostredia Slovenskej republiky v roku 2017 (SSŽP, 2018), ktorú vydáva Ministerstvo životného prostredia v spolupráci so Slovenskou agentúrou životného prostredia, až 41,2 % celkovej produkcie oxidov dusíka pochádza z dopravy. Sektor dopravy je teda najvýznamnejším producentom NO_x z pomedzi všetkých sektorov.

Oxidy uhlíka

Významnou súčasťou výfukových plynov spaľovacích motorov je aj jedovatý plyn oxid uhoľnatý (CO), ktorého emisia klesá plynulou jazdou a so zvyšujúcou sa rýchlosťou dopravných prostriedkov, naopak jeho koncentrácia stúpa v kolónach a na križovatkách. (Ďurčanská, 2015,). Doprava sa na emisii tohto plynu podieľala v roku 2017 vo výške 22,2 % (SSŽP, 2018, s. 20). Oxid uhoľnatý (CO) reaguje pri horení s kyslíkom a vytvára tak oxid uhličitý (CO₂), ktorý sa spolu s oxidmi dusíka (NO_x) a metánom (CH₄) radia medzi plyny spôsobujúce skleníkový efekt (Svet dopravy, 2014). Tieto plyny sa stali v dnešnej dobe stredobodom pozornosti práve kvôli klimatickým zmenám, ktoré predstavujú závažný globálny problém.

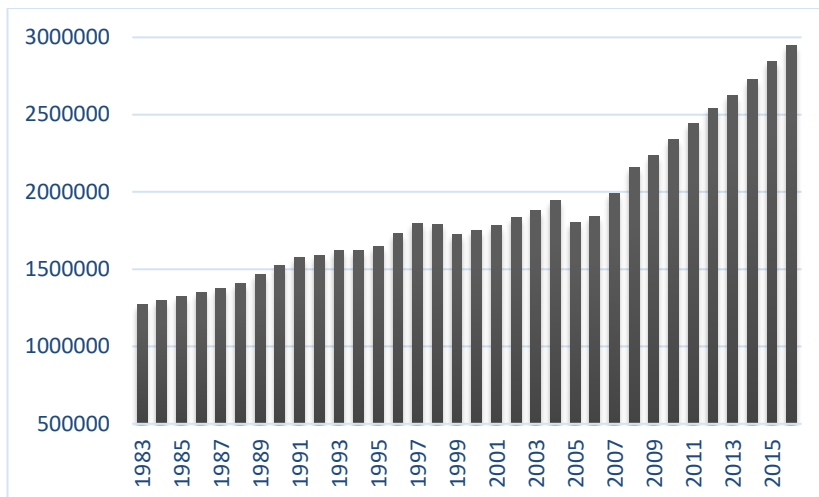
Pevné častice

Veľkým problémom sú aj pevné častice (PM), ktoré sa podľa Ďurčanskej (2015) stali hlavnou prioritou ochrany ovzdušia v Európe. Znečistenie ovzdušia má za následok zhoršenie zdravia a kvality života. Odhaduje sa, že priemerná dĺžka života človeka v Európskej únii je kratšia o 8,6 mesiaca, práve v dôsledku pôsobenia pevných častíc na ľudský organizmus (Ďurčanská et al., 2015). Podľa výsledkov projektu Apekom by zníženie množstva pevných častíc PM_{2,5} v 25 európskych mestách na 10 µg/m³, čo je v ročnom priemere množstvo, ktoré odporúča Svetová zdravotnícka organizácia, viedlo k zvýšeniu priemernej dĺžky života v týchto mestách o 22 mesiacov, čo by zodpovedalo 19 000 oneskoreným úmrtiam. V peňažnom vyjadrení by sa ročne ušetrilo okolo 31 miliárd eur na výdavkoch na zdravotníctvo, absenciu a nehmotné náklady (Pascal et al., 2013). Pevné častice PM₁₀ sú definované v zákone č. 137/2010 Z. z. o ovzduší § 2 písm. m) ako suspendované častice, ktoré prejdú zariadením so vstupným otvorom, selektujúcim aerodynamické častice s priemerom 10 mikrometrov s 50 % účinnosťou. Ide najmä o jemné aerosólové častice. Zákon o ovzduší ďalej definuje pevné častice PM_{2,5} v zmysle § 2 písm. n) ako častice s aerodynamickým priemerom rovným alebo menším

2,5 mikrometra. Tieto častice tvoria prízemný ozón. Doprava v Slovenskej republike produkuje okolo 4,8 % častíc PM₁₀ a 4,9 % prízemného ozónu. (SSŽP, 2018).

Látky obsiahnuté vo výfukových plynoch sú vo zvýšenej koncentrácii škodlivé pre ľudský organizmus. Spôsobujú zápalové reakcie, respiračné problémy a majú nepriaznivý vplyv na kardiovaskulárny systém. Zhoršujú vývoj pľúc u detí, spôsobujú astmu a chronickú obštrukciu pľúc. Ročne zomrie na následky znečisteného prostredia na Slovensku v priemere 9 ľudí na 100 000 obyvateľov. (Kowalski et al., 2016). Je teda nevyhnutné venovať sa týmto problémom v dopravnej politike a snažiť sa znižovať ich nepriaznivé efekty na zdravie človeka a životné prostredie. Dôležitú úlohu zohrávajú legislatívne opatrenia zo strany vlády Slovenskej republiky. Práve prijaté zákony a opatrenia na národnej úrovni by mali motivovať ľudí k tomu, aby vymenili svoje staré auto za novšie, ktoré bude spĺňať prísnejšie emisné limity. Podľa Andrlíka (2012), môže práve vhodne zvolená kombi-nácia dane z motorových vozidiel a registračnej dane poskytnúť efektívny nástroj na zníženie emisií skleníkových plynov, predovšetkým CO₂.

Slovensko, podobne ako väčšina krajín EÚ má dlhodobý problém s kvalitou ovzdušia, predovšetkým čo sa týka skleníkových plynov a limitných hodnôt pevných častíc. Podľa SSŽP (2018) sa Slovensku nedarí stabilizovať rast emisií skleníkových plynov z dopravy a ich relatívny podiel je stále vysoký. S nárastom počtu vozidiel a stále častejším používaním motorových vozidiel rastie aj produkcia škodlivých plynov. Stabilizovať emisie znečisťujúcich látok z dopravy je náročné vzhľadom na extenzívny nárast počtu motorových vozidiel. Najvýznamnejší nárast počtu motorových vozidiel bol zaznamenaný na Slovensku od roku 2007.

Obrázok 1: Počet registrovaných vozidiel na Slovensku od roku 1983

Zdroj: Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky (Evidencia vozidiel, 2018)

4 DAŇ Z MOTOROVÝCH VOZIDIEL NA SLOVENSKU A JEJ VÝVOJ

Prvá daň z motorových vozidiel bola zavedená v roku 1964 v období Československa. Právny predpis, ktorý upravoval túto daň bol zákon č. 98/1964 Zb. o dani z motorových vozidiel (ZDV64). Vtedajšia daň sa podstatne líšila od aktuálneho spôsobu zdaňovania motorových vozidiel. Podľa § 1 ods. 1 ZDV64 dani podliehali všetky motorové vozidlá s výnimkou motorových vozidiel patriacim štátnym organizáciám, motorových vozidiel s obsahom valcov nižším ako 50 cm³, ďalej nákladných a iných úžitkových motorových vozidiel poháňaných na diesel. Podľa § 4 ods. 3 písm. a) a b) sa daň zvyšovala pre vozidlá patriace neštátnym socialistickým organizáciám, iným než socialistickým organizáciám a vozidlám na výkon zárobkovej činnosti. ZDV64 bol zrušený s účinnosťou od 1. 4. 1974 predpisom č. 28/1974 Zb.

Ďalšia daň, ktorá súvisela so zdanením motorových vozidiel bola zavedená až v roku 1992 zákonom č. 319/1992 Zb. o cestnej dani (ZCD). Táto daň uplatňovala podobné princípy, ako dnešná daň z motorových vozidiel. Podľa § 3 ods. 1 ZCD, ktorý upravoval predmet dane, sa za predmet dane považovali motorové vozidlá určené na podnikanie. Vtedajší ekologický aspekt zdanenia bol zahrnutý v § 6 ods. 3 ZCD, sadzba dane pri vozidle vybavenom katalyzátorom alebo vozidle na skvapalnený plyn, prípadne na stlačený zemný plyn sa znižovala o 25 % na dva roky od doby vzniku daňovej povinnosti.

Po rozdelení Československa začal na území Slovenskej republiky platiť zákon č. 87/1994 Z. z. o cestnej dani podľa ktorého v § 6 ods. 3 sa znižovala sadzba o 50 % na dva roky od vzniku daňovej povinnosti pre vozidlá splňajúce emisné limity podľa vtedajšej normy EHK 83, pre vozidlá vybavené katalyzátorom a pre vozidlá na skvapalnený plyn a stlačený zemný plyn.

Od 1. 11. 2004 prešla správa cestnej dane na vyššie územné celky. Túto daň upravoval zákon o miestnych daniach a miestnom poplatku za komunálne odpady a drobné stavebné odpady č. 582/2004 (ZMDMP). Vtedy cestná daň opäť zmenila názov na daň z motorových vozidiel. Podľa § 88 ods. 1 ZMDMP, vyšší územný celok mohol na svojom území zaviesť daň z motorových vozidiel všeobecne záväzným nariadením. Čiže daň bola spočiatku fakultatívna a záviselo čisto na rozhodnutí samosprávneho kraja, či túto daň zavedie alebo nie. ZMDMP, čo bol ústredný právny predpis, platný na celom území Slovenska, určoval predmet dane, daňovníka, oslobodenie od dane, základ dane a vznik, prípadne zánik daňovej povinnosti. Ostatné náležitosti, ako sadzbu dane, prípadné zvýhodnenia sadzieb si určoval každý samosprávny kraj samostatne. Zákon prešiel mnohými novelami a počas rokov jeho platnosti sa podmienky menili. V súčasnej dobe, ZMDMP zdaňovanie motorových vozidie nerieši. V súvislosti s motorovými vozidlami upravuje už len vjazd a zotrvanie motorového vozidla v historickej časti mesta. Podobne ako daň z motorových vozidiel, patrí tento poplatok do skupiny daní, ktoré súvisia so životným prostredím.

4.1 Decentralizácia dane z motorových vozidiel

V období rokov 2002 až 2004 prebiehala na Slovensku reforma verejnej moci. Počas tohto obdobia bolo v rámci decentralizácie vládnej moci prevedených viac ako 400 kompetencií na samosprávne kraje (Konečný, Gnap, Šimková, 2016). Tento krok mal posilniť autonómiu krajov a prispieť k efektívnejšiemu využívaniu verejných finančných prostriedkov. Súčasťou tohto plánu bola reforma dane z motorových vozidiel.

Ako už bolo spomenuté, 1. 11. 2004 vstúpil do platnosti zákon o miestnych daniach a miestnom poplatku za komunálne odpady a drobné stavebné odpady č. 582/2004 (ZMDMP). Tento zákon bol počas svojej účinnosti viackrát novelizovaný.

4.1.1 Časová verzia ZMDMP účinná od 1. 11. 2004

Predmetom dane podľa § 84 ZMDMP bolo motorové vozidlo a prípojné vozidlo, ktoré malo pridelené evidenčné číslo v Slovenskej republike, vozidlo dovezené do Slovenskej republiky, ktoré nebolo považované za vozidlo v medzinárodnej cestnej premávke a držiteľ vozidla nemal trvalý pobyt v Slovenskej republike, patrilo do kategórie vozidiel M, N a do kategórie vozidiel O a používalo sa na podnikanie alebo v súvislosti s podnikaním. § 2 Obchodného zákonníka č. 513/1991 Zb. definuje podnikanie ako sústavnú činnosť vykonávanú samostatne vo vlastnom mene a na vlastnú zodpovednosť za účelom dosiahnutia zisku.

Od dane boli oslobodené na základe § 86 ods. 1 vozidlá, ktorých držiteľom bol vyšší územný celok, do rozpočtu ktorého plynula daň z motorových vozidiel. Ďalej vozidlá diplomatických misií a konzulárnych úradov.

Podľa § 86 ods. 2 ZMDMP vyšší územný celok mohol vo všeobecne záväznom nariadení určiť podľa miestnych podmienok oslobodenie vozidla od dane. Vozidlá, ktoré ďalej mohol oslobodiť boli:

- a) vozidlá záchranej zdravotnej služby, vozidlo banskej, horskej a leteckej záchranej služby, vozidlo požiarnej ochrany,
- b) vozidlá linkovej osobnej dopravy v rozsahu záväzku verejnej služby,
- c) vozidlá evidované v Slovenskej republike, ktoré sa zdržiavali počas celého zdaňovacieho obdobia mimo územia Slovenskej republiky,
- d) vozidlá, ktoré nevyužívali počas celého zdaňovacieho obdobia diaľnice, cesty I., II. a III. triedy a miestne komunikácie,
- e) vozidlá používané výhradne v poľnohospodárskej a lesnej výrobe
- f) vozidlá slúžiace na skúšobné alebo iné jazdy
- g) špeciálnym vozidlám, ktoré boli určené na vykonávanie špeciálnych činností a nie na prepravu, mohli vyššie územné celky znížiť sadzbu dane o 30 %.

Na základe § 88 ods. 1 ZMDMP sa mohli samosprávne kraje na Slovensku sami rozhodnúť, či zavedú daň z motorových vozidiel, alebo nie. Toto rozhodnutie sa stalo obligátnym po vydaní všeobecne záväzného nariadenia, v ktorom mohli kraje samostatne stanovovať výšku sadzby dane osobným automobilom, kategórie M1, ktorých sadzba dane sa odvíjala od zdvihového objemu motora v cm³ a úžitkovým vozidlám a autobusom, kategórií M2 a N pri ktorých sadzba dane závisela od hmotnosti a počtu náprav.

4.1.2 Časová verzia ZMDMP účinná od 1. 12. 2005

Novela ZMDMP č. 517/2005, účinná od 1. 12. 2005 stanovovala aj minimálne výšky sadzieb dane, ktoré kraj musel rešpektovať ak sa rozhodol na svojom území daň z motorových vozidiel zaviesť. Tieto zákonom stanovené minimálne sadzby dane neboli menené počas celej doby platnosti zákona.

4.1.3 Časová verzia ZMDMP účinná od 1. 12. 2007

Novela priniesla viacero zmien. Zmenila sa aj definícia predmetu dane. Nový zákon definoval predmet dane v § 84 ako motorové vozidlo a prípojné vozidlo kategórie M, N a O, ktoré sa používalo v Slovenskej republike na podnikanie alebo na činnosti, z ktorých plynúce príjmy boli predmetom dane z príjmov.

Podľa § 84 ods. 2 predmetom dane z motorových vozidiel neboli vozidlá používané na skúšobné jazdy a vozidlá určené na vykonávanie špeciálnych činností, ktoré neboli určené na prepravu a v dokladoch vozidla boli označené ako špeciálne vozidlá.

Dôležitou zmenou bolo definovanie nových oslobodení v § 86. Podľa § 86 ods. 2 ZMDMP vyšší územný celok mohol vo všeobecne záväznom nariadení podľa miestnych podmienok znížiť daň na vozidlo používané

- a) ako vozidlo záchranej zdravotnej služby, vozidlo banskej záchranej služby, vozidlo horskej záchranej služby, vozidlo leteckej záchranej služby a vozidlo požiarnej ochrany,
- b) ako vozidlo pravidelnej autobusovej dopravy v rozsahu výkonu vo verejnom záujme,
- c) ako vozidlo používané výhradne v poľnohospodárskej výrobe a v lesnej výrobe,
- d) na podnikanie, ktoré spĺňa limity úrovne EURO 3, EURO 4 alebo EURO 5.

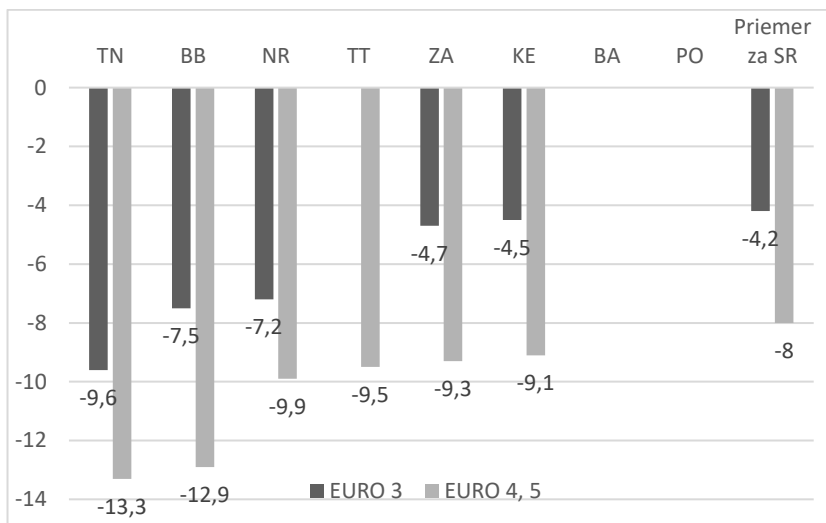
Tieto vozidlá mohol vyšší územný celok vo všeobecne záväznom nariadení podľa miestnych podmienok aj oslobodiť od dane.

Keďže ZMDMP presne špecifikoval vozidlá, ktoré mohli byť zvýhodnené, kraje mohli znížiť základnú sadzbu dane vozidlám spĺňajúcim limity na úrovni EURO 3, EURO 4 alebo EURO 5, používaným na podnikanie až od začiatku platnosti časovej verzie ZMDMP, účinnej od 1. 12. 2007. Po nadobudnutí účinnosti tejto novely, k 1. 1. 2008 zaviedol takzvané ekologické zvýhodnenie dane Trenčiansky, Trnavský, Žilinský a Nitriansky samosprávny kraj. Košický samosprávny kraj zaviedol takéto zvýhodnenie až k 1. 1. 2011. Zaujímavosťou

bolo, že Banskobystrický kraj zvýhodňoval vozidlá na základe emisných tried hneď od vydania prvého všeobecne záväzného nariadenia účinného od 1. 1. 2005, bez toho aby to v tomto období ústredný zákon explicitne dovoľoval. Avšak k 1. 1. 2014 zníženú sadzu dane pre ekologické vozidlá podľa emisnej normy uplatňovalo stále len šesť krajov z ôsmich. Zvýhodnené sadzby dane neuplatňoval Bratislavský kraj a Prešovský kraj.

Obrázok 2 znázorňuje porovnanie priemerných rozdielov v percentách medzi základnými sadzbami a zvýhodnenými sadzbami, ktoré jednotlivé kraje uplatňovali pre ekologické vozidlá spĺňajúce normu EURO 3, EURO 4 a EURO 5 v roku 2014. Na Obrázku 2 je tiež zobrazené priemerné zvýhodnenie ekologických vozidiel na Slovensku. Tento priemer v sebe zahŕňa aj kraje, ktoré nezaviedli zvýhodnenú sadzbu dane. Najväčšie zvýhodnenie dane na základe noriem EURO vykazoval Trenčiansky samosprávny kraj.

Obrázok 2: Priemerný rozdiel v sadzbách dane pre vozidlá EURO 3, EURO 4 a EURO 5, vzhľadom na základnú sadzbu dane v % a ich porovnanie v rámci krajov na Slovensku



Zdroj: Konečný, Gnap, Šimková (2016)

Keďže každý vyšší územný celok na Slovensku stanovoval sadzby dane samostatne, len na základe rešpektovania minimálnych sadzieb stanovených ústredným zákonom, vývoj sadzieb v jednotlivých krajoch sa líšil. Nekonzistentnosť daňového systému mala za následok neustály rast sadzieb (Konečný, Gnap, Šimková, 2016). Napríklad v Trnavskom kraji sa v období platnosti tohto zákona zvýšili sadzby dane v priemere o viac ako 33,5 %. Najmenší nárast bol zaznamenaný v Trenčianskom kraji, a to vo výške 8,2 %

(Konečný, Gnap, Šimková, 2016). Odlišné sadzby dane medzi jednotlivými krajinami predstavovali rozdiely na dani vo výške niekoľko stoviek eur. Bratislavský kraj stanovoval najvyššie sadzby dane, medzi kraje s najnižšími sadzbami patrili Banskobystrický kraj, Trenčiansky kraj a Žilinský kraj. Tieto rozdiely pôsobili diskriminačne na podnikateľské subjekty na Slovensku a nepriaznivo ovplyvňovali konkurencieschopnosť dopravcov. To viedlo k rôznym špekuláciám zo strany dopravcov, ktorí sa snažili znižovať svoje náklady pomocou daňových únikov. Časté zmeny v sadzbách spôsobovali chaos a destabilizovali podnikateľské prostredie. K centralizácii dane z motorových vozidiel a k novele zákona podľa Konečného, Gnapa a Šimkovej (2016) viedla predovšetkým nezvládnutá administratíva tejto dane a jej nedostatočná kontrola. Podľa komentára Inštitútu finančnej politiky Slovenskej republiky (2014), ktorý na základe analýzy daňových priznaní z roku 2013 uviedol, že z celkového počtu 603 503 vozidiel uvedených v daňových priznaniach bola priradená správna sadza 590 879 vozidlám. To znamená, že viac ako 12 500 vozidlám bola priradená nesprávna sadzba dane, čo malo za následok podhodnotenie výnosu z tejto dane. Následným porovnaním databázy daňových priznaní a databázy policajného zboru sa podarilo identifikovať 56 476 áut, ktoré patrili organizáciám a neboli uvedené v daňovom priznaní. Navyše daňovníci uvádzali zavádzajúce informácie a priznávali svoje autá ako osobné namiesto nákladných, čo spôsobilo veľké rozdiely medzi databázami. Nedostatočný bol aj spôsob deklarovania ekologickej zľavy, na ktorej preukázanie neboli potrebné žiadne potvrdzujúce informácie. Prechod dane z motorových vozidiel pod jednotnú správu štátu zjednocuje zákon, čo podľa Inštitútu finančnej politiky (2014) zaručuje väčšiu mieru právnej istoty.

Z dôvodu komparácie Tabuľka 1 zobrazuje daňovú povinnosť troch rôznych typov vozidiel v rôznych samosprávnych krajoch za zdaňovacie obdobie 2013. Ide o osobný automobil s objemom motora 1869 cm³, úžitkové vozidlo s dvoma nápravami a hmotnosťou 2,8 ton spĺňajúce normu EURO 3 a jazdná návesová súprava tvorená ťahačom s dvomi nápravami s najväčšou prípustnou hmotnosťou 23 ton, ktorý spĺňa normu EURO 5 a návesom s tromi nápravami s najväčšou prípustnou hmotnosťou 25,5 ton. Pri návesovej súprave sa v súlade s § 88 ods. 2 písm. c) ZMDMP určí sadzba dane osobitne pre ťahač a osobitne pre náves, vozidlo sa z hľadiska určenia sadzby dane zaradi do najbližšej nižšej daňovej skupiny, než do akej by patrilo podľa hmotnosti uvedenej v osvedčení o evidencii.

Tabuľka 1: Porovnanie daňového zaťaženia v zdaňovacom období 2013, v rôznych samosprávnych krajoch

Kraj	Osobné vozidlo	Úžitkové vozidlo	Návesová súprava
BB	148,00 €	196,00 €	2 563,00 €
BA	155,36 €	222,55 €	2 956,12 €
PO	144,98 €	208,19 €	2 751,11 €
KE	146,06 €	198,67 €	2 617,34 €
NR	157,44 €	213,60 €	2 694,67 €
TT	150,43 €	230,03 €	2 768,44 €
TN	150,00 €	197,50 €	2 575,34 €
ZA	171,61 €	203,19 €	2 694,57 €

Zdroj: vlastné spracovanie

Najväčšie rozdiely sa prejavili v rámci daňových povinností návesových súprav, kde v modelovom príklade ťahač spĺňal emisnú normu EURO 5. Najväčší rozdiel vznikol medzi Banskobystrickým a Bratislavským krajom, a to vo výške 393,12 €. Banskobystrický kraj uplatňoval zvýhodnenia na základe noriem EURO a Bratislavský kraj nie. Ako bolo uvedené, forma zdanenia viedla k vysokej miere nespravodlivosti a spôsobovala komplikácie celému systému tejto dane. Avšak tento systém jednoznačne využíval environmentálny prvok lokálneho znečistenia podľa emisných noriem EURO.

4.2 Aktuálny systém zdanenia motorových vozidiel

Od 1. 1. 2015 daň z motorových vozidiel na Slovensku upravuje zákon č. 361/2014 Z. z. o dani z motorových vozidiel a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ZDMV).

Predmetom úpravy ZDMV sú vozidlá a prípojné vozidlá kategórie L, M, N a O1. Oproti decentralizovanému systému teda pribudli aj vozidlá kategórie L, čo sú motorové vozidlá s menej ako štyrmi kolesami (motocykle) a štvorkolky.

Predmet dane sa oproti ZMDMP nijak zásadne nezmenil. V § 2 ods. 1 ZDMV je predmet dane definovaný ako vozidlo evidované v Slovenskej republike, ktoré sa používa na podnikanie alebo inú samostatnú zárobkovú činnosť v zdaňovacom období. Z predmetu dane sú podľa ods. 2 vyňaté vozidlá používané na skúšobné jazdy a určené na vykonávanie špeciálnych činností, ktoré nie sú určené na prepravu.

Oslobodené sú podľa § 4 ZDMV vozidlá

- a) diplomatických misií a konzulárnych úradov,
- b) záchranej zdravotnej služby, banskej záchranej služby, horskej záchranej služby, leteckej záchranej služby a požiarnej ochrany,
- c) ďalej vozidlá osobnej pravidelnej dopravy vykonávajúce prepravu na základe zmluvy o službách vo verejnom záujme,
- d) a vozidlá používané výhradne v poľnohospodárskej výrobe a v lesnej výrobe.

Čo sa týka základu dane, oproti pôvodnému zákonu pribudli vozidlá poháňané výhradne na elektrický pohon. Takéto vozidlá kategórie L, M, N majú podľa § 5 ods. 1 ZDMV základ dane výkon motora v kW avšak podľa platného sadzovníka je týmto vozidlám priradená nulová sadzba dane. Pre ostatné osobné vozidlá ostal základ dane zdvihový objem motora v cm³ a pre úžitkové vozidlá je to najväčšia prípustná celková hmotnosť alebo celková hmotnosť v tonách a počet náprav podľa dokladu.

Súčasnú sadzbu dane platnú podľa prílohy č. 1 k ZDMV boli prevzaté z pôvodných sadzieb Banskobystrického kraja, ktoré boli podľa Inštitútu finančnej politiky (2014) najnižšie v celej Slovenskej republike. Pribudla aj možnosť zníženia, respektíve zvýšenia ročnej sadzby dane podľa § 7 na základe veku vozidla a pohonu vozidla. Systém zvýhodnenia ročných sadzieb dane podľa veku vozidla sprehľadňuje Tabuľka 2.

Tabuľka 2: Úprava sadzby dane podľa veku vozidla

Vozidlo	Príslušná sadzba dane
počas prvých 36 kalendárnych mesiacov počnúc mesiacom prvej evidencie vozidla	Sadzba dane znížená o 25 %
nasledujúcich 36 kalendárnych	Sadzba dane znížená o 20 %
nasledujúcich 36 kalendárnych	Sadzba dane znížená o 15 %
počas nasledujúcich 36 kalendárnych mesiacov	Základná sadzba dane
počas nasledujúcich 12 kalendárnych mesiacov	Sadzba dane zvýšená o 10 %
vozidlá, ktoré majú viac ako 156 kalendárnych mesiacov vrátane mesiaca prvej evidencie vozidla	Sadzba dane zvýšená o 20 %

Zdroj: Vlastné spracovanie na základe ZDMV § 7 ods. 1, 2, 3

Ročná sadzba dane sa ďalej podľa § 7 ods. 4 ZDMV zníži o 50 % pre hybridné motorové vozidlá alebo hybridné elektrické vozidlá, vozidlá kategórie L, M a N s pohonom na stlačený zemný plyn (CNG) alebo skvapalnený zemný plyn (LNG) a pre vozidlá kategórie L, M a N na vodíkový pohon. Oproti pôvodnému zákonu ostalo aj 50 % zvýhodnenie pre vozidlá používané v rámci kombinovanej prepravy.

Sadzby dane podľa ZDMV explicitne nezohľadňujú emisné triedy vozidiel tak, ako tomu bolo pred centralizáciu tejto dane. Ekologická zľava sa v novom systéme zdanenia viaže na vek vozidla a nie na emisnú triedu. Pre porovnanie budú použité rovnaké vozidlá, ako v prípade porovnania daňových povinností v rámci decentralizovaného systému v období 2005 až 2015, a teda osobný automobil s objemom motora 1869 cm³, úžitkové vozidlo s dvoma nápravami s hmotnosťou 2,8 ton a jazdná návesová súprava tvorená ťahačom s dvomi nápravami s najväčšou prípustnou hmotnosťou 23 ton a návesom s tromi nápravami s najväčšou prípustnou hmotnosťou 25,5 ton. Pri návesovej súprave sa v súlade s § 6 ods. 2 ZDMV určí sadzba dane osobitne pre ťahač a osobitne pre náves, vozidlo sa z hľadiska určenia sadzby dane zaradi do najbližšej nižšej daňovej skupiny, než do akej by patrilo podľa najväčšej prípustnej celkovej hmotnosti alebo celkovej hmotnosti uvedenej v doklade. Z pohľadu ZDMV sa na emisnú normu vozidla neprihliada.

Tabuľka 3: Porovnanie daňového zaťaženia v zdaňovacom období 2018

Vek vozidla	Osobné vozidlo	Úžitkové vozidlo	Návesová súprava
Do 3 rokov	111,00 €	159,00 €	2 334,00 €
Od 3 do 6 rokov	118,40 €	169,60 €	2 489,60 €
Od 6 do 9 rokov	125,80 €	180,20 €	2 645,20 €
Od 9 do 12 rokov	148,00 €	212,00 €	3 112,00 €
Od 12 do 13 rokov	162,80 €	233,20 €	3 423,20 €
Staršie ako 13 rokov	177,60 €	254,39 €	3 734,40 €

Zdroj: Vlastné spracovanie

Rozdiel v daňovej povinnosti medzi novým osobným vozidlom a osobným vozidlom starším ako 13 rokov je 66,6 €. V prípade úžitkového vozidla je to 95,39 € a v prípade jazdnej súpravy je rozdiel v daňovej povinnosti vo výške 1 400,4 €. Výrazne nižšiu daň platia teda nové vozidlá, oproti vozidlám starším ako 13 rokov. Nové vozidlá sa vo všeobecnosti dajú považovať za ekologickejšie, vzhľadom na neustály vývoj výfukových systémov,

sprísňujúce sa emisné normy ale aj predpokladaný nižší počet najjazdených kilometrov. Preto sa dá povedať, že v súčasnej podobe zákona je ekologický aspekt dane naviazaný na vek vozidla.

Inštitút finančnej politiky (2014) ešte pred zavedením aktuálneho systému zdanenia motorových vozidiel odhadoval, že naviazanie ekologickej zľavy na vek vozidla zníži daň pre majiteľov najnovších nákladných vozidiel v priemere o 40 eur. Naopak u nákladných vozidiel starších ako 13 rokov tvrdil, že by sa daň mala zvýšiť o približne rovnakú sumu. Ekologický aspekt dane z motorových vozidiel je oproti pôvodnému zákonu zvýraznený o zvýhodnené sadzby dane pre hybridné vozidlá, vozidlá s pohonom na stlačený zemný plyn (CNG), skvapalnený zemný plyn (LNG) a pre vozidlá na vodíkový pohon. Slovenský zákon o dani z motorových vozidiel nezvýhodňuje vozidlá poháňané skvapalneným ropným plynom (LPG). Finančná správa Slovenskej republiky v poznámke ku dani z motorových vozidiel (2018) uvádza, že hybridným vozidlom sa rozumie vozidlo, ktoré má dva zdroje energie, a teda kombináciu benzínu a LPG nevzniká hybridné vozidlo, ale dvojpalivové vozidlo. Avšak Slovenská rafinérsko-petrochemická spoločnosť SLOVNAFT (2017) na svojich webových stránkach zaraďuje LPG medzi najekologickejšie palivá. V porovnaní s CNG, ktorého hlavná zložka je metán, čo je skleníkový plyn, LPG produkuje menej CO₂ a až 80 % menej exhalátov. LPG dokonca nevytvára žiadne pevné častice v podobe sadzí, dymu, prachu a oxidov síry. Technológia LPG je, čo sa týka alternatívnych palív, na Slovensku najviac rozšírená a má bohaté zastúpenie čerpacích staníc (SLOVNAFT, 2017).

Vstupom ZDMV do platnosti, podliehajú dani aj motocykle, ktoré sú používané na podnikateľskú činnosť. Inštitút finančnej politiky (2014) pred zavedením aktuálneho systému zdanenia predpokladal výnos z dane z motocyklov vo výške 0,8 mil. eur. Aj napriek tomu, že vstupom ZDMV do platnosti, sa stali predmetom dane aj motocykle, celkové príjmy dane z motorových vozidiel medzi rokmi 2014 až 2015 klesali. Tabuľka 4 zobrazuje ročné daňové príjmy verejnej správy z dane z motorových vozidiel a ich medziročne percentuálne zmeny.

Tabuľka 4: Ročné daňové príjmy z dane z motorových vozidiel

Rok	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Príjem v mil. €	102,4	116,2	120,3	117,6	121,3	133,4
Medziročne	10,6 %	13,5 %	3,5 %	-2,2 %	3,1 %	10 %
Rok	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Príjem v mil. €	132,7	145,9	150,8	142,1	145,6	149,9
Medziročne	-0,5 %	9,9 %	3,4 %	-5,8 %	2,5 %	3 %

Zdroj: Vlastné spracovanie zo stránky Ministerstva financií Slovenskej republiky

Medziročný pokles daňových príjmov v rokoch 2014 a 2015, kedy sa menila decentralizovaná správa dane na centralizovanú, mohol byť spôsobený faktom, že sadzby dane, ktoré ZDMV uplatňoval, boli prevzaté z Banskobystrického kraja, ktorý v čase decentralizácie uplatňoval najnižšie sadzby z pomedzi všetkých krajov (Inštitút finančnej politiky, 2014). Takýmto spôsobom sa plošne znížila daňová povinnosť pre vodičov z ostatných krajov, čo malo za následok pokles celkových daňových príjmov verejného rozpočtu.

5 ZÁVER

Cieľom príspevku bolo porovnať a zhodnotiť aplikáciu environmentálnych prvkov v dvoch rôznych systémoch zdanenia cestných motorových vozidiel uplatňovaných na Slovensku. V úvodnej časti príspevku bolo poukázané na zmysel a nutnosť zavádzať ekologické prvky pri zdanení statkov, ktoré sa podieľajú na znečistení životného prostredia, a teda v prípade cestných motorových vozidiel predovšetkým ovzdušia. Správne nastavená daň je totiž efektívny nástroj, ktorým vláda dokáže ovplyvňovať zmýšľanie a správanie sa daňovníkov.

Prvým systémom, ktorý článok opisuje, je decentralizovaná daň z motorových vozidiel, ktorá na území Slovenskej republiky platila medzi rokmi 2005 až 2015, kde jednotlivé kraje stanovovali sadzbu dane samostatne a mali široké kompetencie v rozhodovaní o uplatňovaní zvýhodnení. V tomto systéme bol jediný uplatňovaný environmentálny prvok zvýhodnenie na základe emisnej triedy EURO, ktorú stanovuje nadnárodná legislatíva. Avšak nie všetky samosprávy krajov toto zvýhodnenie uplatňovali, v dôsledku čoho, vznikli medzi krajinami veľké rozdiely v sadzbách dane, ktoré pôsobili destabilizačne

na podnikateľský sektor. Aj napriek tomu, že prenesenie kompetencií na samosprávu celky je v mnohých prípadoch považované za krok zefektívňujúci správu a výber verejných financií, v prípade dane z motorových vozidiel sa toto riešenie ukázalo ako neefektívne, vid' popísané problémy v príspevku. Je však nutné zdôrazniť, že práve tento systém priamej väzby na environmentálny prvok lokálneho znečistenia by bol jednoznačne v súlade so zámerom podpory obnovy vozového parku a s cieľom zdanenia statkov, ktoré bezpochybné spôsobujú značnú environmentálnu škodu, ktorá bola zmienená v úvode príspevku, za predpokladu, že by systém fungoval plošne na celom území Slovenska.

Z modelového príkladu, ktorý boli uvedené pre oba systémy zdanenia vyplýva, že v čase decentralizácie dane, kedy každý samosprávy kraj uplatňoval vlastné sadzby dane sa prejavili najväčšie rozdiely medzi kraji, ktoré uplatňovali zvýhodnenie na základe normy EURO a tými, ktoré toto zvýhodnenie neuplatňovali. Najvyššie sadzby dane uplatňoval Bratislavský kraj, ktorý navyše nezvýhodňoval vozidlá na základe emisných noriem. Preto držiteľia vozidiel v tomto kraji boli značne diskriminovaný oproti krajom, ktoré takéto zvýhodnenia uplatňovali. Podobne na tom bol aj Prešovský kraj, ktorý sa rovnako ako Bratislavský kraj rozhodol stanoviť len základnú sadzbu dane. Priemerné zvýhodnenie, ktoré uplatňovali kraje zvýhodňujúce vozidlá s emisnou triedou EURO 3 bolo 6,7 %, berúc do úvahy len kraje, ktoré mali nastavenú zvýhodnenú sadzbu pre vozidlá s normou EURO 3. Rovnako pre vozidlá s vyššou emisnou normou bolo priemerné zvýhodnenie vo výške 10,6 %. Vo všeobecnosti najväčšie zvýhodnenia uplatňoval Trenčiansky samosprávny kraj. Pre návesovú súpravu z modelového príkladu, zaregistrovanú v Trenčianskom kraji, kde ťahač spĺňal emisnú normu EURO 5 ročná daňová povinnosť predstavovala 2 575,34 €, ak by vozidlo nespĺňalo emisnú normu, daň by bola 2 774 €. Rozdiel v daňovej povinnosti je necelých 200 €. Najnižšie základné sadzby dane však uplatňoval Banskobystrický kraj, z ktorého boli prevzaté do aktuálneho sadzobníka dane z motorových vozidiel. Plošne sa preto daňová povinnosť subjektov podliehajúcich dani z motorových vozidiel znížila, čomu nasvedčuje aj zníženie príjmov z tejto dane do verejného rozpočtu. Za zníženie verejných príjmov zodpovedá aj fakt, že nový systém zdanenia obsahuje oveľa viac možností zvýhodnenia základnej sadzby dane odvíjajúcich sa od ekologických atribútov vozidiel.

Nový zákon o dani z motorových vozidiel nadobudol účinnosť 1. januára 2015. Tento zákon nezohľadňuje pri stanovení finálnej sadzby dane emisné triedy vozidiel, avšak berie do úvahy iné environmentálne aspekty, medzi ktoré patrí

napríklad zvýhodnenie, prípadné znevýhodnenie sadzby dane v závislosti od veku vozidla. Ďalej ide o 50 % zníženie dane vozidlám na hybridný pohon a vozidlám na špeciálny pohon. Nový zákon navyše priraduje vozidlám, ktorých jediným zdrojom energie je elektrina nulovú sadzbu dane. Predmetom dane podľa nového zákona sú aj motocykle a štvorkolky, ktoré sa taktiež podieľajú na produkcii znečisťujúcich výfukových plynov.

Na základe modelového príkladu sa zdá, že aktuálne nastavenie výpočtu sadzby dane, ktoré sa odvíja od veku vozidla začne zvýhodňuje nové vozidlá oproti starým. Staré vozidlo sa v tomto prípade rozumie vozidlo staršie ako 13 rokov. Keďže pri takto starých vozidlách sa aplikuje navýšenie sadzby dane o 20 %, v porovnaní s vozidlami mladšími ako 3 roky, ktoré majú základnú sadzbu dane zníženú o 25 %, je tento rozdiel značný a pôsobí motivačne ku kúpe nového vozidla. Ide však o porovnanie dvoch extrémnych situácií. Samotné 25 % zvýhodnenie nových vozidiel oproti základnej sadzbe, ktorú uplatňujú vozidlá od 9 do 12 rokov, ktoré sa dajú taktiež považovať za dosť staré, nie je až tak výrazné, predovšetkým hovoriac o osobných automobiloch a motocykloch, pri ktorých sa rozdiely v sadzbách dane pohybujú v jednotkách eur. O väčších rozdieloch sa dá hovoriť pri úžitkových vozidlách a návesových súpravách, kde sa rozdiely pohybujú v desiatkach ba dokonca v stovkách eur. Modelový príklad preukázal, že daňovník vlastníaci návesovú súpravu staršiu ako 13 rokov by oproti novej návesovej súprave platil o 1 400,4 € vyššiu daň. Zatiaľ čo v pôvodnom decentralizovanom systéme bol rozdiel v daňovej povinnosti medzi ekologickým a menej ekologickým vozidlom rovnakého typu rozdiel vo výške necelých 200 € a to v kraji, ktorý uplatňoval najvýraznejšie zvýhodnenia. Teda v ostatných samosprávnych krajoch by bol rozdiel ešte nižší. Nový zákon oproti pôvodnému systému vedie viac k podpore obnovy vozového parku na Slovensku. Zvýhodnenia na základe veku vozidla sú výraznejšie a platné pre celé územie Slovenskej republiky.

Z príspevku vyplýva, že slovenská vláda má snahu zavádzať environmentálne prvky do systému zdanenia cestných motorových vozidiel a tak motivovať daňovníkov k držbe novších a ekologickejších vozidiel, čím sa zároveň snaží podporiť obnovu vozového parku Slovenska. Je ale nutné dodať, že v súčasnej podobe právneho predpisu dochádza k aplikácii zástupných znakov environmentálnej škody, a to v podobe veku vozidla.

AFILACE

Tento výzkum bol realizovaný za podpory projektu č. TD010219 Technologické agentúry ČR.

POUŽITÉ ZDROJE

- [1] ANDRLÍK, B., 2012. Taxation of passenger motor vehicles with enviromental aspect. In Acta Universitatis agriculturae et Silviculturae Mendelianae Brunensi, vol. LX, no. 7, p. 9-18. ISSN 1211-8516.
- [2] ČESKOSLOVENSKÁ SOCIALISTICKÁ REPUBLIKA. Zákon č. 98 z 5. júna 1964, o dani z motorových vozidiel. Dostupný na: <https://www.slov-lex.sk/pravne-predpisy/SK/ZZ/1964/98/19640701>
- [3] ĎURČANSKÁ, D., ET AL., 2015. Ekologické aspekty cestnej dopravy. Žilinská univerzita v Žiline: EDIS-vydavateľské centrum ŽU, ISBN 978-80-554-1000-5.
- [4] EUROSTAT, 2013. Environmental taxes – A statistical guide – 2013 edition. [online]. [cit. 2019-3-27]. ISSN: 2315-0815 Dostupné z: DOI 10.2785/47492
- [5] FINANČNÁ SPRÁVA SLOVENSKEJ REPUBLIKY, 2018. Daň z motorových vozidiel. In: Finančná správa Slovenská republika: Podnikatelia a organizácie [online]. ©2013 Finančné riaditeľstvo SR [cit. 2018-11-2]. Dostupné z: https://www.financnasprava.sk/sk/podnikatelia/dane/dan-z-motorovych-vozidiel#uprava_roc_sadzby_dane_2
- [6] INŠTITÚT FINANČNEJ POLITIKY, 2014. Komentár 2014/18: Posvietili sme si na daň z motorových vozidiel. Ministerstvo financií Slovenskej republiky, Dostupné z: <http://www.finance.gov.sk/Default.aspx?CatID=9971>
- [7] KONEČNÝ, V., GNAP, J., ŠIMKOVÁ, I. 2016. Impact of Fiscal Decentralization on Motor Vehicle Taxation in the Slovak Republic. Transport and Telecommunication, [online]. 17(1), 28-39 [cit. 2018-10-13]. DOI: 10.1515/ttj-2016-0004. ISSN 14076179.

- [8] KOWALSKI, M., KOWALSKA, K., KOWALSKA, M., 2016 Health benefits related to the reduction of PM concentration in ambient air, Silesian Voivodeship, Poland. *International Journal of Occupational Medicine* [online]. 29(2), 209-217 [cit. 2018-10-12]. DOI: 10.13075/ijomeh.1896.00493. ISSN 12321087.
- [9] MINISTERSTVO VNÚTRA SLOVENSKEJ REPUBLIKY, ©2018. Evidencia vozidiel [online]. Dostupné z: <https://www.minv.sk/?celkovy-pocet-evidovanych-vozidiel-v-sr>
- [10] MINISTERSTVO ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA SLOVENSKEJ REPUBLIKY, 2018. Správa o stave životného prostredia v roku 2017. Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, Slovenská agentúra životného prostredia, 218 s. ISBN 978-80-89503-94-0. Dostupné na internete: <http://enviroportal.sk/uploads/report/8142.pdf>
- [11] PASCAL, M., M. CORSO, O. CHANEL, ET AL., 2013. Assessing the public health impacts of urban air pollution in 25 European cities: Results of the Aphekom project. *Science of the Total Environment* [online]. 449, 390-400 [cit. 2018-10-12]. DOI: 10.1016/j.scitotenv.2013.01.077. ISSN 00489697.
- [12] RADA EURÓPSKEJ ÚNIE. Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady EÚ č. 691/2011 zo 6. júla 2011 o európskych environmentálnych ekonomických účtoch.
- [13] SLOVENSKO. Zákon č. 87 z 23. marca 1994, o cestnej dani. Dostupný na: <https://www.slov-lex.sk/pravne-predpisy/SK/ZZ/1994/87/20040501>
- [14] SLOVENSKO. Zákon č. 319 zo 6. mája 1992, o cestnej dani. Dostupný na: <https://www.slov-lex.sk/pravne-predpisy/SK/ZZ/1992/319/19930101.html>
- [15] SLOVENSKO. Zákon č. 361 z 26. novembra 2014, o dani z motorových vozidiel a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Dostupný na: <https://www.slov-lex.sk/pravne-predpisy/SK/ZZ/2014/361/20160101>
- [16] SLOVENSKO. Zákon č. 582 z 23. septembra 2004, o miestnych daniach a miestnom poplatku za komunálne odpady a drobné stavebné odpady. Dostupný na: <https://www.slov-lex.sk/pravne-predpisy/SK/ZZ/2004/582/20041101.html#predpis.cast-jedenasta>

- [17] SLOVNAFT, 2017. LPG. In: Slovnaft: Pohonné hmoty [online]. ©2017 Slovnaft [cit. 2018-11-3]. Dostupné z: <https://slovnaft.sk/sk/velkoobchod/vyrobky/pohonne-hmoty/lpg/>
- [18] SVET DOPRAVY, 2014. Emisie cestných vozidiel. [online]. © 2019 Svet dopravy – Asociácia Poskytovateľov Monitorovacích Satelitných Technológií a Inteligentných Dopravných Systémov ASATECH [cit. 2019-4-1]. ISSN 1338-9629

AUTOŘI

Ing. Břetislav Andrlík, Ph.D., Ústav účetnictví a daní, Provozně ekonomická fakulta, Mendelova univerzita v Brně, Zemědělská 1, 613 00 Brno, email: bretislav.andrlik@mendelu.cz.

Jana Péteriová, Ústav účetnictví a daní, Provozně ekonomická fakulta, Mendelova univerzita v Brně, Zemědělská 1, 613 00 Brno, email: xpeterio@mendelu.cz.

AUTHORS

Ing. Břetislav Andrlík, Ph.D., Department of Accounting and Taxes, Faculty of Business and Economics, Mendel University in Brno, Zemědělská 1, 613 00 Brno, email: bretislav.andrlik@mendelu.cz.

Jana Péteriová, Department of Accounting and Taxes, Faculty of Business and Economics, Mendel University in Brno, Zemědělská 1, 613 00 Brno, email: bretislav.andrlik@mendelu.cz, email: xpeterio@mendelu.cz.