

ACTA STING

3/2020



AKADEMIE STING, o. p. s.
vysoká škola v Brně

ISSN 1805-6873

VYDAVATEL:

AKADEMIE STING, o. p. s., vysoká škola v Brně
Stromovka 1, 637 00 Brno
IČ: 26 23 96 04

REDAKČNÍ RADA:

Šéfredaktor:	Ing. David Král, Ph.D.
Výkonný editor:	Ing. Eva Vincencová, Ph.D.
Editor:	Mgr. Michal Kuneš
 Předseda:	 doc. Ing. Zdeněk Sadovský, CSc. <i>AKADEMIE STING v Brně</i>
Místopředseda:	doc. RNDr. Zdeněk Karpíšek, CSc. <i>AKADEMIE STING v Brně</i>

ČLENOVÉ:

doc. Ing. Jakub Fischer, Ph.D.
Vysoká škola ekonomická v Praze, Fakulta ekonomické statistiky

doc. Ing. Roman Horák, CSc.
AKADEMIE STING v Brně, Katedra účetnictví a daní

prof. JUDr. Ján Husár, CSc.
Univerzita Pavla Jozefa Šafárika Košice, Právnická fakulta

doc. Ing. Jana Janoušková, Ph.D.
Slezská univerzita Opava, Obchodně podnikatelská fakulta

doc. Ing. Hanna Kalač, CSc.
Národní univerzita statní daňové služby Ukrajiny Irpeň, Fakulta ekonomiky a zdanění

prof. Ing. Vojtěch Koráb, Ph.D., MBA
Vysoké učení technické v Brně, Fakulta podnikatelská

doc. JUDr. Ivan Malý, CSc.

Masarykova univerzita Brno, Ekonomicko správní fakulta

prof. JUDr. Karel Marek, CSc.

Vysoká škola finanční a správní v Praze

doc. Ing. Danuše Nerudová, Ph.D.

Mendelova univerzita v Brně, Provozně ekonomická fakulta

prof. Dr. Ing. Drahomíra Pavelková

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně, Fakulta managementu a ekonomiky

prof. Giovanni Schiuma, Ph.D.

Università della Basilicata Potenza, Itálie, Centre for Value Management

prof. Inna Stecenko, Ph.D.

Baltic International Academy, Riga

doc. Ing. et Ing. Stanislav Škapa, Ph.D.

Vysoké učení technické v Brně, Fakulta podnikatelská

prof. Ing. Alena Vančurová, Ph.D.

Vysoká škola ekonomická v Praze, Fakulta financí a účetnictví

doc. Ing. Roman Zámečník, Ph.D.

AKADEMIE STING v Brně, Katedra ekonomiky a řízení

Přebírání materiálů je povoleno s prokazatelným souhlasem autora a redakční rady.

ISSN (online): 1805-6873

EVIDENČNÍ ČÍSLO: MK ČR E 20461



© AKADEMIE STING, o. p. s., Brno, 2020

OBSAH

ACCOUNTING ACT IN THE CONTEXT OF THE PROPOSED CHANGES

IVANA MALINKOVÁ, PETRA ZERÁKOVÁ, TEREZA LÁZNIČKOVÁ.....6

ANALÝZA DAŇOVÝCH ÚNIKŮ VE VYBRANÝCH ZEMÍCH EU

ANALYSIS OF TAX EVASION IN SELECTED EU COUNTRIES

HANA JIRÁSKOVÁ23

FIŠKÁLNA DECENTRALIZÁCIA NA SLOVENSKU SO ZAMERANÍM NA ZDANENIE

MOTOROVÝCH VOZIDIEL

FISCAL DECENTRALISATION FOCUSING ON MOTOR VEHICLE TAXATION IN SLOVAKIA

JANA PÉTERIOVÁ, BŘETISLAV ANDRLÍK, LUCIE FORMANOVÁ, MICHAL MÁDR42

SOUČASNÝ STAV VÝVOJE ELEKTROMOBILITY V EVROPĚ

THE CURRENT STATE OF DEVELOPMENT OF ELECTROMOBILITY IN EUROPE

MARTINA FILOVÁ, BŘETISLAV ANDRLÍK, LUCIE FORMANOVÁ72

ACCOUNTING ACT IN THE CONTEXT OF THE PROPOSED CHANGES

Ivana Malinková, Petra Zeráková, Tereza Lázníčková

Abstrakt

Globalizace a integrace v celosvětovém měřítku přináší stále vyšší požadavky na harmonizaci finančního výkaznictví účetních jednotek tak, aby byla zajištěna jejich srovnatelnost. Příspěvek reaguje na připravovanou změnu české účetní legislativy Ministerstvem financí ČR, která by měla přinést věcné změny zákona o účetnictví. Pozornost je věnována třem vybraným oblastem, které vyvolávají diskusi, a to problematice finančního leasingu, rozšíření používání IAS/IFRS a také kvalitě a kvantitě vykazování nefinančních informací společnostmi. Cílem je zhodnotit možné dopady navrhovaných změn a jejich odlišností v porovnání se současným stavem za předpokladu, že by byly navrhované změny účetní legislativy přijaty.

Klíčová slova

finanční leasing, IAS/IFRS, česká účetní legislativa, nefinanční informace

Abstract

Globalization and integration on a global scale are increasingly demanding to harmonize the financial reporting of entities to ensure comparability. The paper responds to the prepared amendment of the Czech Accounting Legislation by the Ministry of Finance of the Czech Republic, which should bring substantive changes to the Act of Accounting. Attention is paid to three selected areas that give rise to discussion, namely the issue of financial leasing, extending the use of IAS/IFRS, as well as the quality and quantity of reporting of non-financial information by companies. The aim is to evaluate the possible impacts of the proposed changes and their differences compared to the current situation, provided that the proposed changes in accounting legislation are accepted.

Keywords

financial leasing, IAS/IFRS, Czech Accounting Legislation, non-financial information

JEL klasifikace

M40, M41

1 INTRODUCTION

By December 31st, 2019, the Ministry of Finance will submit the general plan of the Accounting Act No. 563/1991 Coll. (hereinafter referred to as "Accounting Act"). The main reason for presenting a new accounting concept is the globalization process, which is associated with a fundamental problem regarding different accounting practices in different countries. Accounting must be appropriate to the characteristics of the operations and not to the type of entity. Therefore, there is currently considerable pressure to align IAS/IFRS and US GAAP. Due to different accounting adjustment, there is a need for harmonization of financial reporting on a global scale, i.e. the unification of individual principles, procedures, rules, standards and statements so that they are globally comparable and comprehensible.

Accounting principles, that are common to both national and European accounts, are included in the Accounting Act in each section and in Directive 2013/34/EU of the European Parliament and of the Council on the annual accounts, consolidated accounts and related reports of certain undertakings (hereinafter referred to as "Directive 2013"). These principles include:

- The Going Concern principle, or continuity assumption, which means unlimited duration of the entity;
- The Consistency principle of accounting methods in order to maintain factual and methodological comparability between accounting periods;
- The Precautionary principle, which recommends not to overestimate assets and revenues and not underestimate liabilities and costs;
- The Accrual principle (principle of independence of accounting periods), for accounting of costs and revenues in the periods to which they relate materially and temporally;

- The Continuity principle;
- The Separate valuation principle of individual components of assets and liabilities;
- The Non-settlement principle (offsetting);
- The Substance over form principle – substance is the most important aspect for accounting;
- The Historical cost valuation principle (i.e. price valuation at the time of acquisition of assets);
- The principle of fairness, completeness, conclusiveness, clarity and significance of accounting and financial statements.

However, the Directive 2013 does not list some of the important principles set out in the Accounting Act: the duality principle, the single currency accounting principle, the cost and revenue allocation principle for the correct presentation of profit or loss. Also, the Directive 2013 does not mention the entity's principle of accounting and preparing the financial statements of an entity (how to monitor assets, liabilities, costs and revenues). Currently, the most discussed topic is the substance over form principle.

The substance over form principle

This principle is often discussed since accounting is based mostly on this principle. It is also the foundation stone of IAS/IFRS. According to IAS/IFRS, companies that have investment securities admitted to trading on a European regulated market must comply with this principle. The aforementioned Directive 2013 also contains this principle in Article 6 but admits discretion. This means that some Member State entities may be exempted from this principle. However, the financial statements must have a true and fair view (Directive 2013, Art. 4). Therefore, the interpretation of the substance over form principle may seem somewhat confusing and difficult to apply to entities.

The solution is to define this principle in the Accounting Act. Prevention of tax evasion would also have a positive impact, as it would simplify the view of accounting and tax transactions. In addition, the newly proposed Accounting Act will be more similar to IAS/IFRS.

The evaluation of the draft concept implies unequivocal agreement on the application of the substance over form principle, however there is no complete agreement in the case of financial leasing. Excluding a financial leasing from the scope of substance over form principle would mean a significant reduction in the comparability of the financial statements and a double look at the matter. Advocates of the exemption argue that there is an advantage in reducing administrative burdens, especially for small and medium-sized entities, since they believe that the current legislation is simple and understandable.

For the purpose of this article, three important areas were selected, which are very discussed topics, therefore they were given the most attention. These selected areas include financial leasing, enhancements to IAS/IFRS, and reporting of non-financial information.

2 OBJECTIVES AND METHODOLOGY

The main objective of the article is to evaluate the impacts on the most discussed topics of the newly proposed concept of Czech Accounting Legislation. The article will deal with three discussed areas, including financial leasing accounting, enhancements to IAS/IFRS and reporting of non-financial information by companies.

Comparison methods, standard scientific methods and descriptive methods will be used to achieve this objective. The introductory part will concern the introduction of the concept of new Accounting Legislation, the descriptive method will be used to process basic knowledge. The descriptive method will then be applied in the discussion of financial leasing. Based on the comparison method, differences in the reporting of financial leases under IAS/IFRS and Czech Accounting Legislation will be analysed. To illustrate this issue, a model example will be constructed that captures the effects of individual differences on the entity's financial statements. When calculating the model example, the time value of cash flows will be taken into account, which can be calculated as follows:

$$NPV = \sum_{t=0}^n \frac{R_t}{(1+i)^t}$$

where:

NPV = net present value

R_t = cash inflow-outflows during a single period t

i = discount rate

n, t = number of time periods (the duration of the leasing contract)

The descriptive method will also be used in the section devoted to the enhancements to IAS/IFRS and at the same time the current state of the Czech Accounting Legislation will be compared with the newly proposed concept of the Czech Accounting Legislation. For the area of reporting the quality and quantity of non-financial information by companies, a comparison method will be used, which will help to approach the issue. The reasons justifying the reporting of non-financial information by companies will also be presented. The article is based on scientific methods, which are mainly methods of description, comparison, analysis and synthesis. Furthermore, methods based on the principles of logical thinking are used, especially the method of deduction. Conclusions are formulated in the final part of the article. The results are displayed in tables and charts.

3 FINANCIAL LEASING

Applying the accounting substance over form principle can be very difficult in many cases and can lead to a relatively complex accounting solution. One example of possible complications is the reporting and accounting of financial leasing. (IFRS Project Insights — Leases, available from: <http://www.iasplus.com/en/publications/ifrs-project-insights/iasb-project-insights-2013-leases>)

The primary change in accounting of leases under IAS/IFRS is the accounting of all leases on the lessee's balance sheet, except for short-term leases and low value items. However, these rules may be simplified, or in such cases, exemptions may be made to defined entities from the substance over form principle. Under IAS/IFRS, an asset, that is an asset acquired under both financial and operating leasing, is recognized in the lessee's balance sheet (the right to use the asset), not the leasing company. (Batala, 2008)

Table 1: Comparison of leasing according to IAS/IFRS and Czech Accounting Legislation

IAS/IFRS	Czech Accounting Legislation
classification according to economic substance	classification according to the legal form of the leasing contract
both the activation and the corresponding liability of the leased asset are presented on the lessee's balance sheet	reporting of the leased asset on the lessee's off-balance sheet
depreciation of finance leases on the lessee's balance sheet	depreciation of finance leases on the lessor's balance sheet

Source: own processing based on Bartůňková (2011)

The issue was applied to a model example in which the different procedures for reporting finance leases under IAS/IFRS and Czech accounting legislation, including their impacts, were illustrated.

$$NPV = \sum_{t=0}^n \frac{R_t}{(1+i)^t}$$

where:

NPV = net present value

R_t = cash inflow-outflows during a single period t

i = discount rate

n, t = number of time periods (the duration of the leasing contract)

The lessor has entered into a lease agreement with the lessee, the lease term being agreed for a total period of 5 years. The contract implies that the lessee is obliged to pay the rent of 500,000 CZK at the end of each year. The incremental borrowing rate is set at 8%. The lease contract is irrevocable, after the end of the lease, the subject of the lease cannot be purchased.

Table 2: Model example – development of liability (debt)

Year	Liability	Rent (annual)	Liability reduction	Interest
0	1,996,355 CZK			
1	1,656,063 CZK	500,000 CZK	340,292 CZK	159,708 CZK
2	1,288,548 CZK	500,000 CZK	367,515 CZK	132,485 CZK
3	891,632 CZK	500,000 CZK	396,916 CZK	103,084 CZK
4	462,963 CZK	500,000 CZK	428,669 CZK	71,331 CZK
5	0 CZK	500,000 CZK	462,963 CZK	37,037 CZK

Source: own processing

Table 3: Model example – impact of individual operations on the balance sheet

Item	0	1	2	3	4	5
Assets	1,996,355 CZK	1,597,084 CZK	1,197,813 CZK	798,542 CZK	399,271 CZK	- CZK
Liabilities	1,996,355 CZK	1,656,063 CZK	1,288,548 CZK	891,632 CZK	462,963 CZK	- CZK

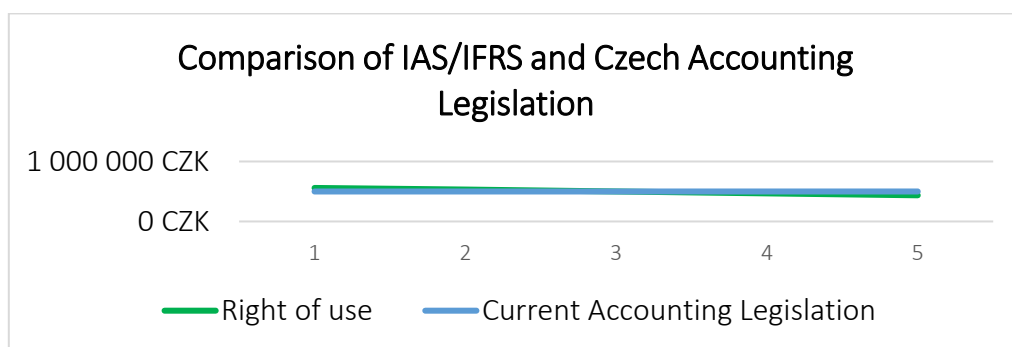
Source: own processing

Table 4: Model example – the impact of these operations on the income statement

Item	1 st year	2 nd year	3 rd year	4 th year	5 th year
Asset	399,271	399,271	399,271	399,271	399,271
depreciation	CZK	CZK	CZK	CZK	CZK
Interest	159,708	132,485	103,084	71,331	37,037
	CZK	CZK	CZK	CZK	CZK
Total cost	558,979	531,756	502,355	470,602	436,308
	CZK	CZK	CZK	CZK	CZK

Source: own processing

Figure 1: Comparison of IAS/IFRS and Czech Accounting Legislation



Source: own processing

If a lessee accounts for a finance lease under IAS/IFRS, the annual rent cost is reduced annually. Otavova (2017) states that if the lease accounts for the leased asset in accordance with Czech Accounting Legislation, the rent cost is the same every year. Despite the fact that according to Czech Accounting Legislation the costs are constant and according to IAS/IFRS they are decreasing, the total costs are the same after the end of the financial leasing period. The chart above shows a different representation of the costs.

Based on the evaluation of the public consultation on the summary of the concept of new Accounting Legislation 2020-2030, an unequivocal consensus has been reached in general terms. The public consultation did not bring a complete consensus on the issue of financial leasing, where opinions often

differed. Proponents of the original adjustment find an advantage in reducing the administrative burden, especially for micro-entities. On the other hand, proponents of the substance over form principle cite the comparability of financial statements and the prevention of a double look at the same matter. Compliance with IAS/IFRS is highly preferred as there is no significant increase in administrative burden. (Concept of new Accounting Legislation 2020-2030, available from: <https://1url.cz/EMZ1L>)

4 ENHANCEMENTS TO IAS/IFRS

The IAS/IFRS conceptual framework is becoming increasingly important as it responds to current international trends and economic development. Significant examples include IFRS 9 – Financial Instruments in response to the global debt crisis in 2008. Together with the US GAAP and IPSAS conceptual frameworks, IAS/IFRS is an internationally recognized accounting concept. As a member of European Union, the Czech Republic must take over parts of its law and the elements of IAS/IFRS do not contradict EU law (but EU law does not regulate this conceptual framework).

The need to adopt the new IAS/IFRS conceptual framework into Czech Accounting Legislation is related to the process of European Integration and the Single Market, which guarantees the free movement of goods, labour and capital. In general, national economies are interconnecting, and it is therefore important that the financial statements information for external users becomes more transparent. Therefore, national accounting adjustments of individual economies should be aligned with internationally accepted accounting frameworks around the world. As an example, we can mention decisions of foreign investors with complete information, which can be a competitive advantage for the Czech Republic. (Concept of new Accounting Legislation 2020-2030, available from: <https://1url.cz/EMZ1L>)

4.1 IAS/IFRS for entities

Currently, large entities that are considered public interest entities (except health insurance companies) are required to use IAS/IFRS. These are companies whose investment securities have been admitted to trading on a European regulated market or those operating cross-border or forming part of a consolidated group. Consideration must also be taken into who is the user

of these financial statements. Comprehensive and uniform accounting requirements will lead to better informative ability and greater competitiveness of entities.

Another proposed change is for financial institutions to keep accounts in accordance with IAS/IFRS. Furthermore, other large entities that do not operate on the financial market should have the right to voluntarily decide whether they want to keep accounts under IAS/IFRS (i.e. without duplicate accounting under Czech Accounting Legislation). For entities that already apply IAS/IFRS and those that would choose to apply it voluntarily, administrative burdens would be reduced as they would no longer have to comply with the Czech Accounting Act. On the other hand, the initial implementation of IAS/IFRS leads to increased costs.

4.2 IAS/IFRS and financial statement

For large groups and their controlling entities, it is proposed to prepare financial statements in accordance with IAS/IFRS, as in the case of publicly listed companies. Voluntary selection of IAS/IFRS should be maintained for controlled entities. For medium-sized entities that prepare consolidated financial statements, it is recommended that they comply only with IAS/IFRS.

Those entities with investment securities admitted to trading on a European Regulated Market keep accounts and prepare financial statements in accordance with IAS/IFRS-EU. Therefore, they are not subject to the Accounting Act, decrees or Czech Accounting Standards. Such entities include banks, certain insurance and reinsurance companies, investment companies and funds, securities traders, payment institutions or financial holding companies. No substantive amendments are proposed to the issue of auditing and disclosure of financial statements. It is only necessary for sectoral regulations to harmonize deadlines for the disclosure of financial statements and the formulation of requirements.

For Czech branches whose founder uses IAS/IFRS, it is suggested that IAS/IFRS is voluntarily used to prepare the financial statements. In any case, Czech branches maintain accounting in accordance with Czech accounting regulations.

Entities that are not issuers of investment securities traded on a European Regulated Market may voluntarily decide whether to use IAS/IFRS to prepare consolidated financial statements. In general, IAS/IFRS does not contain any criteria that mandate the compilation of consolidated financial statements. The consolidated financial statement compilation according to the national legislation in comparison to IAS/IFRS is considered insufficient. If all consolidated financial statements were prepared in accordance with IAS/IFRS, there would be no need to address currency issues (IAS 21 The Effects of Changes in Foreign Exchange Rates, available from: <https://www.iasplus.com/en/standards/ias/ias21>).

IAS/IFRS establishes reporting rules but does not define accounting policies. In terms of conclusiveness and control performances, the reporting system needs to be consistent with the accounting system. Especially for large entities with complex transactions. Therefore, most large companies voluntarily integrate these standards into their accounting software.

5 NON-FINANCIAL INFORMATION

5.1 Non-Financial Reporting Directive

In 2014, Directive 2014/95/ EU of the European Parliament and of the Council concerning non-financial reporting (hereinafter referred to as “Directive 2014”) was adopted. The main purpose of the Directive 2014 was to improve the quality and quantity of non-financial information reported by companies, particularly to achieve the three main objectives:

1. improve company responsibility;
2. improve company performance by better understanding of non-financial risks and opportunities, while better integrating these risks;
3. increase the efficiency of capital markets by enabling investors to better integrate significant non-financial information into their investment decisions.

The Directive 2014 is focused on public-interest entities that are mainly large limited liability companies with more than 500 employees. Public-interest entities include banks, insurance companies and other companies designated at national level. These companies are required to publish non-financial

statements that include information about their business model, precautions, outcomes, risks and management of those risks. In addition, the Directive 2014 sets out the obligation to publish the so-called key performance indicators (KPIs) on environmental, social and employee matters, anti-corruption and anti-bribery concerns and respect for human rights. These key performance indicators are required to be published if they are necessary to understand the company's development, performance and position.

In the European Union, approximately 6,000 companies are related to the Directive 2014; in the Czech Republic, approximately 20 largest companies are involved, such as ČEZ, Czech Post, Agrofert. These are companies with a net turnover of over EUR 40 million and at least 500 employees.

The significance of the Non-Financial Reporting Directive can be viewed from two perspectives:

- more attractive to investors: non-financial information should be reported if it is necessary to understand the company;
- more interesting to citizens: non-financial information should be reported if it is necessary to understand the external impact of society.

Companies should also publish sustainability information if they decide this particular matter is significant from both of the perspectives above. Both risk perspectives already overlap in some cases and are likely to continue to do so in the future. The reason is that the adverse impacts of a company on the public and the environment may have unfavourable financial consequences for the company.

According to Directive 2014, a statutory auditor or audit company must assess whether a non-financial statement is included in the annual report or, where applicable, in a separate corporate social responsibility report, without necessarily commenting on whether the report has been prepared in accordance with legal requirements. Therefore, the Directive 2014 does not impose any means of determining whether the statement is included or not. However, some countries require the verification of the non-financial statement by an independent authentication provider, such as in Italy, Spain and France. However, in most cases national legislation does not define what kind of verification is required.

Other Member States, such as the Czech Republic, the Netherlands, the United Kingdom and Hungary, did not exclude non-financial statements from the obligation to be verified by a state auditor or audit company. Thus, if a non-financial statement is included in a management report, it is subject to the same control as the management report. However, in some Member States where verification by an independent authentication provider is not required, companies verify non-financial statements voluntarily.

However, this does not end with the Directive 2014, additional requirements for non-financial information will be introduced at EU level:

- Regulation on the disclosure of sustainability information in the financial services sector – it is still a forthcoming regulation. Under this Regulation, all financial advisors and financial market participants will have to disclose non-financial information at product and entity level. Financial market participants and financial advisors will need to publish on their website sustainability information, return on their investment and risk policies. Sustainability factors include environmental, social and employee issues, respect for human rights, etc.
- Capital Requirements Regulation and Capital Requirements Directive – this requirement will apply to large banks that will be required to publish information on so-called environmental, social and governance (ESG) risks as from June 2022.

In the future, the Commission will also publish a Fitness Check on public corporate reporting that will cover financial and non-financial reporting. With regard to the reporting of non-financial information by companies, it is likely that there will be some concerns about the weaknesses of published information by companies. There may be times when information that is considered significant is not published and information that is not significant to the users is not published. The Fitness Check will serve as a special benchmark for the European Commission in deciding whether or not to propose certain amendments to the Directive 2014.

Non-financial reporting is not a simple matter, it is also a time-consuming activity. Many information needs to be gathered from different areas, which in many cases leads to additional costs. At the same time, the length of reports increases, the more information, the worse the clarity. Therefore, most

companies opt for a shorter non-financial statement, in the form of a summary of the required information, but this may seem insufficient for users interested in the business. On the other hand, the great advantage of non-financial reporting is the strengthening of company transparency, improving the decision-making process, strengthening the market position, and therefore the importance of non-financial reporting is increasing. (Bílý, 2016)

6 DISCUSSION AND CONCLUSION

The article was created as a response to the newly proposed Concept of Czech Accounting Legislation. It focuses on three significant areas that are widely discussed, namely financial leasing accounting, enhancements to IAS/IFRS and reporting of non-financial information by companies. Opinions on the implementation of the Concept of new Accounting Legislation differ.

The first area covered by the article was financial leasing accounting. In this area, a wide range of weaknesses and different views have been identified as to whether the implementation of IAS 17 in Czech Accounting Legislation is relevant. The reason for the different views is the application of the substance over form principle in accounting, as it could be difficult to apply. The results of the research show that the introduction of IAS/IFRS would ensure more reliable and realistic reporting of costs related to a given economic transaction, as well as comparability on a global scale. In connection with the application of the substance over form principle, it is recommended to change the procedures in the Czech accounting legislation so that they are in accordance with the procedures according to IAS / IFRS.

Thanks to the continuous interconnection of national economies and the Single Market, the alignment of national legislations with the international conceptual framework of IAS/IFRS is becoming increasingly important. As the Czech Republic is a member of the European Union, it must incorporate parts of its laws into its legislation. In the future, accounting under IAS/IFRS without duplicate accounting under Czech Accounting Legislation seems to be the way in the right direction, however, the issue of determining the tax base needs to be resolved in this context. In this case, it would be appropriate to consider the possibility of using the profit or loss under IAS / IFRS for both accounting and tax purposes, for example as in Slovakia.

Directive 2014/95/EU of the European Parliament and of the Council on non-financial reporting focuses primarily on public-interest entities. It was formed to improve the reporting of the quality and quantity of non-financial information of the companies. Non-financial reporting motivates companies to improve performance, better understand non-financial risks and opportunities, and thus strengthen their overall responsibility. Under the Directive 2014, a statutory auditor or an audit company must assess whether a non-financial statement should be included in the annual report. This entails additional costs and considerable time demands. One of the drawbacks is the increasing scope of annual reports, which may cause confusion and poor user orientation. Conversely, the benefit of reporting non-financial information in annual reports is to increase transparency and credibility of companies and strengthen market competitiveness. The area of non-financial reporting will be increasingly up to date in the future. For this reason, it would be appropriate to prepare a separate statement of non-financial information and the group of entities with this obligation should be more strictly defined. Reporting of non-financial information should be made mandatory for all large enterprises with more than 500 employees. At present, a very small number of these companies (public interest entities) are required to report non-financial information. At the same time, it would be appropriate to clearly define the requirements for the content of the reported information.

AFFILIATION

This article was prepared within the internal grant project IGA PEF_TP_2020005 of Mendel University in Brno.

RESOURCES

- [1] BARTŮŇKOVÁ, L. *Would the Implementation of IFRS for SMEs Influence Financial Statements of Czech Businesses?*. [CD-ROM]. In PEFnet 2011: European Scientific Conference of Ph.D. Students. ISBN 978-80-7157-743-0.
- [2] BATALA, D., KUČEROVÁ, M. *Srovnání vykazování leasingu podle mezinárodních standardů účetního výkaznictví a českých účetních předpisů*. Auditor. 2008. ISSN 1210-9096.

- [3] BÍLÝ, Radek. *Nefinanční reporting od roku 2017*. Portál.pohoda [online]. Praha: STORMWARE, 2012, 21.11.2016 [cit. 2019-09-08]. Available at: <https://1url.cz/5M66b>.
- [4] DELOITTE, *IFRS Project Insights – Leases*. [online]. 2012. [cit. 2012-08-28]. Available at: <http://www.iasplus.com/en/publications/ifrs-project-insights/iasb-project-insights-2013-leases>.
- [5] *Directive 2014/95/EU of the European Parliament and of the Council* [online]. Strasbourg: The European Parliament and the Council, 2014 [cit. 2019-08-27]. Available at: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2014/95/oj>.
- [6] *IAS 21 — The Effects of Changes in Foreign Exchange Rates* [online]. Deloitte, 2019 [cit. 2019-07-14]. Available at: <https://www.iasplus.com/en/standards/ias/ias21>.
- [7] KOUT, Petr a Tomáš LÍBAL. *Komplikované účetní případy a jejich daňové dopady*. 2. vyd. Praha: VOX, 2015. Účetnictví (VOX). ISBN 978-80-87480-33-5.
- [8] NIDŽARA Osmanagić Bedenik and Petra Barišić (July 3rd 2019). *Nonfinancial Reporting: Theoretical and Empirical Evidence, Sustainable Management Practices*, Muddassar Sarfraz, Muhammad Ibrahim Adbullah, Abdul Rauf and Syed Ghulam Meran Shah, IntechOpen, DOI: 10.5772/intechopen.87159. [online] Available at: <https://www.intechopen.com/books/sustainable-management-practices/nonfinancial-reporting-theoretical-and-empirical-evidence>.
- [9] OTAVOVÁ, Milena, Jana GLÁSEROVÁ. *The Impact of changes in accounting regulations on agricultural entities and their business accounts since 2016*. *Acta Universitatis agriculturae et silviculturae Mendeliana*. 2017. sv. 65, č. 2, s. 689–697. ISSN 1211-8516. URL: <https://acta.mendelu.cz/65/2/0689/>.
- [10] OTAVOVÁ, Milena, Patrik SVOBODA a Veronika DVOŘÁKOVÁ. *Daně a účetnictví v cestovním ruchu*. 2. rozšířené a aktualizované vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2017. ISBN 978-80-7552-464-5.

- [11] *Souhrn řešení koncepce nové účetní legislativy 2020–2030* [online]. Praha: Ministerstvo financí ČR, 2018 [cit. 2019-06-25]. Available at: https://www.mfcr.cz/assets/cs/media/Konzultace_2018-11-30_Koncepce-nove-ucetni-legislativy-2020-2030.pdf.
- [12] ŠRÁMKOVÁ, Alice a Martina KŘIVÁNKOVÁ. *Mezinárodní standardy účetního výkaznictví: praktické aplikace*. 6., aktualiz. vyd. Praha: Institut certifikace účetních, 2015. Vzdělávání účetní profese v ČR. ISBN 978-80-86716-99-2.
- [13] WOLFRUM, Mirjam. *The new EU guidelines on non-financial reporting: Setting the scene for a review of the EU corporate reporting framework*. CDP Disclosure Insight Action [online]. Berlin: CDP, c2019, 27 th June 2019 [cit. 2019-09-07]. Available at: <https://www.cdp.net/en/articles/governments/the-new-eu-guidelines-on-non-financial-reporting?fbclid=IwAR0q5fMTqVv8A0gK6fljoapgOcm18LxW1cBj5hk8o4H450A4Rlumz-iEgEw>.

AUTHORS

Malinkova Ivana, Department of Accounting and Taxes, Faculty of Business and Economics, Mendel University in Brno, Zemedelska 1, 613 00 Brno, Czech Republic, e-mail: xmalinko@node.mendelu.cz.

Zerakova Petra, Department of Accounting and Taxes, Faculty of Business and Economics, Mendel University in Brno, Zemedelska 1, 613 00 Brno, Czech Republic, e-mail: xzerakov@node.mendelu.cz.

Laznickova Tereza, Department of Accounting and Taxes, Faculty of Business and Economics, Mendel University in Brno, Zemedelska 1, 613 00 Brno, Czech Republic, e-mail: xlaznick@node.mendelu.cz.

ANALÝZA DAŇOVÝCH ÚNIKŮ VE VYBRANÝCH ZEMÍCH EU

ANALYSIS OF TAX EVASION IN SELECTED EU COUNTRIES

Hana Jirásková

Abstrakt

Tento článek je zaměřen na dvě spolu vzájemně související oblasti, kterými jsou daňové úniky a daňová morálka. Článek je zpracován na základě dat z diplomové práce, která byla obhájena na Vysoké škole ekonomické v Praze v roce 2020. Hlavním cílem je analyzovat, zda existuje závislost mezi ochotou daňových subjektů k ospravedlňování podvádění na daních a vybranými faktory daňové morálky. Analýza byla provedena pro skupinu vyspělých členských států EU a pro skupinu méně vyspělých členských států EU. V rámci vybraných faktorů daňové morálky ze studie European Values Study byl zkoumán faktor vzdělání, důvěra ve vládu a demokracie. Na základě provedené kontingenční analýzy s využitím chí-kvadrát testu nezávislosti byla zjištěna závislost u všech faktorů ve všech zkoumaných zemích. Prostřednictvím průměrných odpovědí respondentů bylo zjištěno, že respondenti z vyspělých států EU vykazují vyšší daňovou morálku než respondenti z méně vyspělých států EU.

Klíčová slova

daňový únik, daňová morálka, ospravedlňování podvádění na daních

Abstract

This article is focused on two interrelated areas, which are tax evasion and tax morale. The article is based on the results of diploma thesis, which was presented at the University of Economics in Prague in 2020. The main aim of the article is to analyse whether there is a dependence between the willingness of tax subjects to justify cheating on tax and selected factors of tax morale. The analysis was conducted for a group of developed EU member states and for a group of less developed EU member states. Among the examined factors of tax morale from the European Values Study was chosen the factor of education, trust in government and democracy. Based on the conducted contingency

analysis using the chi-square test of independence, the dependence of all factors in all examined countries was found. Through the average answers of the respondents, it was found that the respondents from the developed EU countries show a higher tax morale than the respondents from the less developed EU countries.

Keywords

tax evasion, tax morale, justifying cheating on tax

JEL klasifikace

H20, H71

1 ÚVOD

Daňové úniky jsou v současné době velmi diskutovanou problematikou, jelikož se stále častěji vyskytují. I přesto, že se této problematice věnovala již celá řada odborných článků, studií, knih a jiných textů, daňové úniky stále patří mezi aktuální a zajímavé téma. Jednotliví autoři používají různé definice daňových úniků, avšak obecně lze říct, že se jedná o nezákonné činnosti, prostřednictvím kterých daňové subjekty vyjadřují svůj odpor vůči uloženým daňovým povinnostem a jejich cílem je minimalizovat svou daňovou povinnost (Ciupek, 2015). Výše daňových úniků mnohdy dosahují obrovských hodnot, přičemž nejvyšší daňové úniky jsou spojeny především s daní z přidané hodnoty, kdy mezera DPH v rámci Evropské unie v roce 2017 dosáhla výše 137,5 mld. EUR (CASE, 2019).

I přes veškeré snahy jednotlivých států nelze daňovým únikům zabránit v plném rozsahu. Z tohoto důvodu se stále hledají nové nástroje, jak tato podvodná jednání eliminovat. Důležité je identifikovat faktory, které ovlivňují chování občanů při dodržování daňových předpisů. Těmito faktory se rozumí vlastnosti a charakteristiky osob, které souvisí s tolerancí a ospravedlňováním daňových úniků. Jedná se o jakousi vnitřní motivaci k placení daní, která se odborně označuje jako daňová morálka daňových subjektů. Podle OECD (2013) je daňová morálka důležitým určujícím faktorem stínové ekonomiky, a proto má dopad na daňové úniky. Porozumění daňové morálce může jednotlivým státům pomoci vyvinout profily daňových subjektů, a posílit tak úsilí o zvýšení dodržování daňových předpisů v celé společnosti.

Hlavním cílem článku je analyzovat závislost mezi ochotou daňových subjektů k ospravedlňování podvádění na daních a vybranými faktory daňové morálky ve vybraných zemích Evropské unie. Jinak řečeno, cílem je zjistit na základě jakých faktorů týkajících se lidských hodnot jsou daňové subjekty motivovány k ospravedlňování daňových úniků.

2 DATA Z EUROPEAN VALUES STUDY

Hlavním zdrojem dat je studie s názvem European Values Study (dále jen „EVS“) za rok 2017. Jedná se o rozsáhlý a dlouhodobý výzkum zaměřený na základní lidské hodnoty, který zachycuje myšlenky, přesvědčení, preference, postoje, hodnoty a názory občanů v celé Evropě. Jinými slovy zobrazuje, jak Evropané vnímají život, rodinu, náboženství, politiku a společnost. EVS vznikla v roce 1981, kdy bylo dotazováno tisíc občanů tehdejších evropských zemí pomocí standardizovaných dotazníků. Průzkum se každých devět let opakuje v proměnlivém počtu zemí. Čtvrté vlny v roce 2008 se zúčastnilo přibližně 70 000 respondentů ze 47 evropských zemí, od Islandu po Gruzii a od Portugalska po Norsko (European Values Study, 2020).

2.1 Statistická analýza dat

Pro účely tohoto článku byla použita data ze studie EVS za rok 2017, do které se zapojilo 42 evropských zemí. Nicméně, v době psaní diplomové práce byla předběžně zpřístupněna data téměř 56 000 respondentů ze 30 evropských zemí. Analýza z těchto dostupných dat je zaměřena na otázku týkající se daňových úniků, a to konkrétně, zda občané ospravedlňují podvádění na daních („Do you justify cheating on tax?“). Na základě vybraných faktorů byly shromážděny odpovědi respondentů na zmíněnou otázku, na kterou odpovídali v rámci desetibodové škály: nikdy, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 a vždy. Konkrétně byly zkoumány tři vybrané faktory daňové morálky respondentů, kterými jsou vzdělání, důvěra ve vládu a demokracie.

Analýza byla provedena pro vybrané členské země EU, které byly rozděleny do dvou skupin podle jejich vyspělosti. Vyspělost členských států EU byla hodnocena pomocí ukazatele HDP na obyvatele. První skupinu tvoří tři nejvyspělejší státy EU, kterými jsou Dánsko, Nizozemsko a Švédsko. Naopak v druhé skupině jsou zastoupeny tři nejméně vyspělé státy EU, a to konkrétně Bulharsko, Chorvatsko a Rumunsko. Je třeba zmínit, že ne všechny členské

země EU se zapojily do EVS 2017, proto mezi nejvyspělejší státy EU není vybráno Lucembursko nebo Irsko. Analýza každého faktoru byla provedena pro obě skupiny států samostatně, aby bylo možné porovnat daňovou morálku mezi vyspělými a méně vyspělými státy EU.

3 METODY A POSTUP ŘEŠENÍ

Statistická analýza dat byla provedena pomocí kontingence, která zkoumá závislost mezi kvalitativními znaky množnými. Pro účely tohoto článku jsou těmito kvalitativními znaky ochota respondentů ospravedlňovat podvádění na daních a vybrané faktory daňové morálky. Za nezávislou proměnnou je považována ochota respondentů ospravedlňovat podvádění na daních, zatímco závisle proměnné představují vybrané faktory daňové morálky. Cílem analýzy je tedy zjistit, zda existuje závislost mezi ochotou lidí ospravedlňovat podvádění na daních a vybranými faktory. Závislost mezi těmito proměnnými veličinami je zkoumána prostřednictvím chí-kvadrát testu nezávislosti v kontingenční tabulce, který je založen na porovnání empirických sdružených četností s četnostmi teoretickými. Kontingenční tabulka nabízí nejen popis četností kombinací hodnot dvou znaků, ale také umožňuje testovat, zda mezi těmito znaky existuje nějaký vztah. Pro účely zajištění přijatelné aproximace rozdělení chí-kvadrát testového kritéria při určitém počtu polí v kontingenční tabulce je vyžadován takový rozsah výběrového souboru (n), aby teoretických (očekávaných) četností menších než 5 bylo maximálně 20 % z očekávaných četností. V případě, že tato podmínka není dodržena, je potřeba zmenšit počet kategorií proměnných pomocí jejich sloučení, aby byla aproximace považována za vyhovující (Hindls a kol., 2018). Úprava kontingenční tabulky byla konkrétně provedena

u faktoru demokracie u vyspělých zemí EU, kde se objevovalo více než 20 % teoretických (očekávaných) četností menších než hodnota 5.

Míra síly závislosti byla měřena pomocí Pearsonova kontingenčního koeficientu. Veškeré výpočty byly provedeny prostřednictvím statistického softwaru Statgraphics. Pro každý faktor daňové morálky je zobrazena kontingenční tabulka obsahující empirické četnosti a je sestaven 100% skládaný pruhový graf, který porovnává procentuální podíl každé odpovědi k celkovému součtu pro různé kategorie (Hindls a kol., 2018).

U každé kontingenční tabulky jsou stanoveny statistické hypotézy o nezávislosti dvou zkoumaných znaků. Zkoumaná otázka bude interpretována v následujícím znění: „*Závisí ospravedlňování podvádění na daních respondentem na vybraném faktoru?*“ Pro obě skupiny států je zvolena hladina významnosti $\alpha = 0,05$ a následující testovaná a alternativní hypotéza:

- H_0 : ospravedlňování podvádění na daních respondentem nezávisí na vybraném faktoru
- H_1 : non H_0 .

Testování hypotéz bylo prováděno pomocí následujících vzorců. První vzorec vyjadřuje způsob výpočtu testového kritéria G , jehož hodnota byla vypočtena z údajů z kontingenčních tabulek prostřednictvím statistického programu Statgraphics. Dále je zde uveden vzorec pro vymezení kritického oboru W_α , který je při výpočtu ve Statgraphicsu nahrazen odhadnutou p -hodnotou. Míra síly závislosti byla vypočtena pomocí Pearsonova kontingenčního koeficientu (C).

Pro účely výpočtu váženého aritmetického průměru byla odpověď „nikdy“ nahrazena číslem 1 a odpověď „vždy“ číslem 10. Všechny tyto vzorce byly použity jak pro výpočty ve vyspělých zemích EU, tak také v méně vyspělých zemích EU.

Vzorec testového kritéria G ve tvaru:

$$G = \sum_{i=1}^r \sum_{j=1}^s \frac{(n_{ij} - n_{i+}n_{+j}/n)^2}{n_{i+}n_{+j}/n} \quad G \quad (1)$$

$$\sim \chi^2 (r-1)(s-1)$$

kde n_{ij} ... empirické sdružené četnosti;

$n_{i+}n_{+j}/n$... teoretické četnosti.

Vzorec kritického oboru W_α ve tvaru:

$$W_\alpha = \{G \geq \chi^2_{1-\alpha}\} \quad (2)$$

kde χ^2 ... chí-kvadrát test nezávislosti;

α ... hladina významnosti.

Vzorec Pearsonova kontingenčního koeficientu C ve tvaru:

$$C = \sqrt{\frac{G}{n + G}} \quad (3)$$

kde G ... testové kritérium;

n ... rozsah souboru.

Vzorec váženého aritmetického průměru $\bar{x}$ ve tvaru:

$$\bar{x} = \frac{\sum_{i=1}^n n_i x_i}{\sum_{i=1}^k n_i} \quad (4)$$

kde x_i ... jednotlivé hodnoty;

n_i ... váhy.

3.1 Závislost ochoty ospravedlňovat podvádění na daních na vybraném faktoru

3.1.1 Vzdelání

Prvním zkoumaným faktorem daňové morálky je stupeň dosaženého vzdělání u respondenta. Vzdělání je zkoumáno z hlediska tří úrovní, a to základní, střední a vyšší. Zkoumaná otázka zní: „Závisí ospravedlňování podvádění na daních respondentem na jeho vzdělání?“ Testovaná a alternativní hypotéza jsou stanoveny následovně:

- H_0 : ospravedlňování podvádění na daních respondentem nezávisí na jeho vzdělání
- H_1 : non H_0

Vyspělé státy

První zvolený faktor vzdělání je zkoumán pro tři nejvyspělejší státy EU, tedy Dánsko, Nizozemsko a Švédsko. Celkový počet dotázaných v těchto třech zemích je 6 920 respondentů, což představuje velikost výběrového souboru (n) dle následující kontingenční tabulky č. 1.

Tabulka 1: Kontingenční tabulka (vyspělé státy) – vzdělání

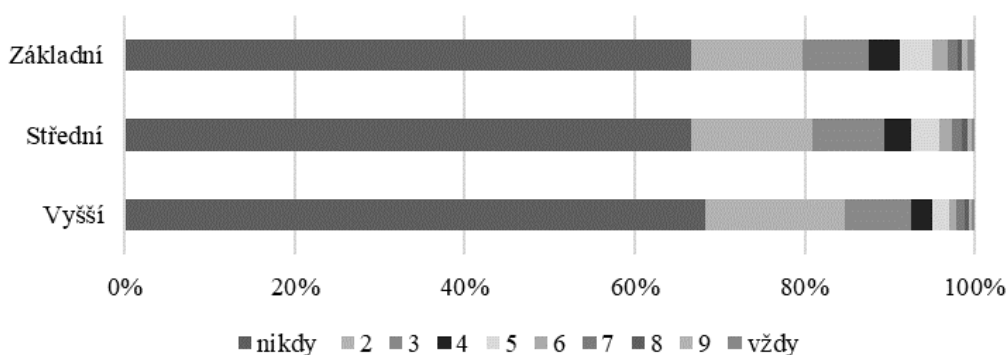
Ospravedlňujete podvádění na daních?											
Vzdělání	nikdy	2	3	4	5	6	7	8	9	vždy	Celkem
Základní	987	193	116	54	56	27	18	8	9	13	1 481
Střední	1 468	316	186	68	73	34	26	13	12	9	2 205
Vyšší	2 206	535	250	81	64	27	32	17	8	14	3 234
Celkem	4 661	1 044	552	203	193	88	76	38	29	36	6 920

Zdroj: European Values Study (2020b), vlastní zpracování

Test	Testové kritérium G	Df	P-hodnota
χ^2 test	50,232	18	0,0001

Hodnota testového kritéria G je rovna 50,232; p-hodnota je rovna 0,0001. Porovnáme-li hladinu významnosti α s p-hodnotou, lze dojít k tomu, že $\alpha = 0,05 > p\text{-hodnota} = 0,0001 \rightarrow$ na 5% hladině významnosti zamítáme testovanou hypotézu H_0 . Na závěr můžeme s 5% rizikem potvrdit, že ospravedlňování podvádění na daních respondentem ve vyspělých zemích EU závisí na jeho vzdělání. Míra síly závislosti měřená Pearsonovým kontingenčním koeficientem je 8,49 %. Nejmenší tendenci k ospravedlňování podvádění na daních mají respondenti, kteří dosáhli vyššího vzdělání, jejichž průměrná odpověď je 1,67. U respondentů se středním vzděláním je průměrná odpověď 1,81 a nejvíce ospravedlňují podvádění na daních respondenti se základním vzděláním s průměrnou odpovědí 1,88.

Graf 1: Ospravedlňování podvádění na daních podle vzdělání (vyspělé státy)



Zdroj: European Values Study (2020b), vlastní zpracování

Méně vyspělé státy

Také pro vybrané tři nejméně vyspělé členské státy EU (Bulharsko, Chorvatsko a Rumunsko) je zkoumán faktor vzdělání. Velikost výběrového souboru (n) v těchto třech zemích neboli počet dotázaných respondentů je 4 538 dle následující kontingenční tabulky č. 2.

Tabulka 2: Kontingenční tabulka (méně vyspělé státy) – vzdělání

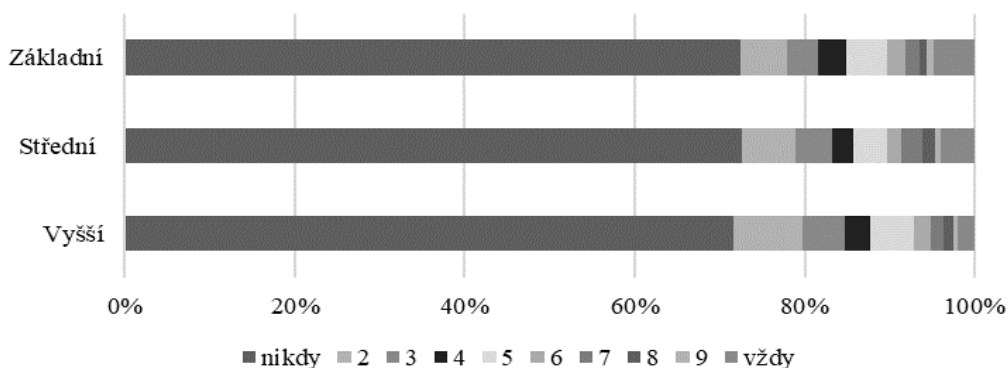
<i>Ospravedlňujete podvádění na daních?</i>											
Vzdělání	nikdy	2	3	4	5	6	7	8	9	vždy	Celkem
Základní	697	53	35	31	46	21	16	9	8	46	962
Střední	1 782	155	108	58	100	42	58	36	20	97	2 456
Vyšší	802	91	55	34	58	22	17	12	6	23	1 120
Celkem	3 281	299	198	123	204	85	91	57	34	166	4 538

Zdroj: European Values Study (2020b), vlastní zpracování

Test	Testové kritérium G	Df	P-hodnota
χ^2 test	31,790	18	0,0233

V případě analýzy méně vyspělých států EU je hodnota testového kritéria G rovna 31,790 a p-hodnota je rovna 0,0233. Na základě porovnání $\alpha = 0,05 > p$ -hodnota = 0,0233 $\rightarrow$ na 5% hladině významnosti zamítáme testovanou hypotézu H_0 . Na závěr můžeme s 5% rizikem potvrdit, že ospravedlňování podvádění na daních respondentem v méně vyspělých zemích EU závisí na jeho vzdělání. Míra síly závislosti měřená Pearsonovým koeficientem kontingence je 8,34 %. Podle vážených aritmetických průměrů u každé úrovně vzdělání lze říct, že respondenti s vyšším vzděláním (1,97) považují podvádění na daních za více neospravedlnitelné oproti respondentům se středním (2,14) a základním vzděláním (2,19).

Graf 2: Ospravedlňování podvádění na daních podle vzdělání (méně vyspělé státy)



Zdroj: European Values Study (2020b), vlastní zpracování

3.1.2 Důvěra ve vládu

Druhým zkoumaným faktorem jsou odpovědi respondentů na zkoumanou otázku z hlediska toho, jak velkou mají důvěru ve vládu ve své zemi. Důvěra ve vládu je hodnocena na základě čtyř odpovědí, a to důvěra vysoká, střední, nízká nebo vůbec žádná. Zkoumaná otázka zní: „Závisí ospravedlňování podvádění na daních respondentem na jeho důvěře ve vládu?“ Testovaná a alternativní hypotéza jsou stanoveny následovně:

- H_0 : ospravedlňování podvádění na daních respondentem nezávisí na jeho důvěře ve vládu
- H_1 : non H_0

Vyspělé státy

Ve vybraných vyspělých státech EU vyjádřilo svůj postoj ohledně důvěry ve vládu ve své zemi celkem 6 796 respondentů dle následující kontingenční tabulky č. 3.

Tabulka 3: Kontingenční tabulka (vyspělé státy) – důvěra ve vládu

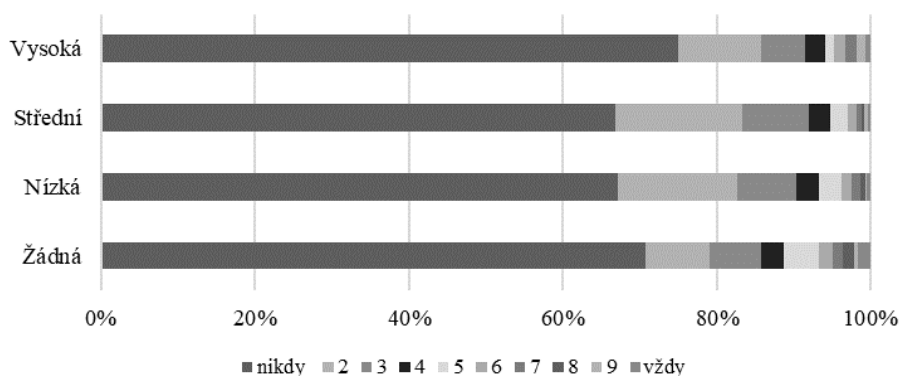
Důvěra ve vládu	Ospravedlňujete podvádění na daních?										Celkem
	nikdy	2	3	4	5	6	7	8	9	vždy	
Vysoká	201	29	15	7	3	4	4	0	3	2	268
Střední	1 918	474	247	84	61	33	23	9	14	9	2 872
Nízká	1 943	450	221	83	89	36	33	17	7	15	2 894
Žádná	539	64	51	22	35	13	10	12	3	13	762
Celkem	4 601	1 017	534	196	188	86	70	38	27	39	6 796

Zdroj: European Values Study (2020b), vlastní zpracování

Test	Testové kritérium G	Df	P-hodnota
χ^2 test	106,144	27	0,0000

Hodnota testového kritéria G je rovna 106,144; p-hodnota je rovna 0,0000. Na základě porovnání $\alpha = 0,05 > p\text{-hodnota} = 0,0000 \rightarrow$ na 5% hladině významnosti zamítáme testovanou hypotézu H_0 . Na závěr můžeme s 5% rizikem potvrdit, že ospravedlňování podvádění na daních respondentem ve vyspělých zemích EU závisí na jeho důvěře ve vládu. Míra síly závislosti měřená Pearsonovým koeficientem kontingence je 12,40 %. Na základě průměrných odpovědí respondentů lze konstatovat, že respondenti s vysokou důvěrou ve vládu ve své zemi (průměrná odpověď je 1,66) mají nižší sklon k ospravedlňování daňových úniků oproti těm, kteří nemají vůbec žádnou důvěru ve vládu ve své zemi (průměrná odpověď je 1,95).

Graf 3: Ospravedlňování podvádění na daních podle důvěry ve vládu (vyspělé státy)



Zdroj: European Values Study (2020b), vlastní zpracování

Méně vyspělé státy

V méně vyspělých zemích EU je velikost výběrového souboru (n) 4 420 dle následující kontingenční tabulky č. 4.

Tabulka 4: Kontingenční tabulka (méně vyspělé státy) – důvěra ve vládu

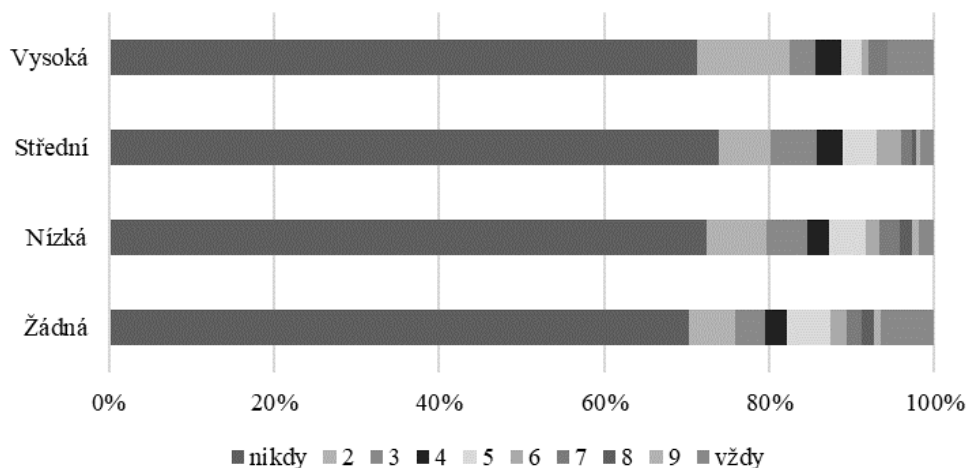
<i>Ospravedlňujete podvádění na daních?</i>											
Důvěra ve vládu	nikdy	2	3	4	5	6	7	8	9	vždy	Celkem
Vysoká	89	14	4	4	3	1	3	0	0	7	125
Střední	452	39	34	19	25	18	9	3	3	10	612
Nízká	1 381	137	96	50	83	33	45	29	15	37	1 906
Žádná	1 248	101	64	48	93	35	32	26	16	114	1 777
Celkem	3 170	291	198	121	204	87	89	58	34	168	4 420

Zdroj: European Values Study (2020b), vlastní zpracování

Test	Testové kritérium G	Df	P-hodnota
χ^2 test	91,317	27	0,0000

Hodnota testového kritéria G je rovna 91,317; p-hodnota je rovna 0,0000. Na základě porovnání $\alpha = 0,05 > p\text{-hodnota} = 0,0000 \rightarrow$ na 5% hladině významnosti **zamítáme** testovanou hypotézu H_0 . Na závěr můžeme s 5% rizikem potvrdit, že ospravedlňování podvádění na daních respondentem v méně vyspělých zemích EU **závisí** na jeho důvěře ve vládu. Míra síly závislosti měřená Pearsonovým koeficientem kontingence je 14,23 %. Respondenti, kteří nemají vůbec žádnou důvěru ve vládu v méně vyspělých zemích jsou ti, pro které je na základě jejich průměrné odpovědi 2,38 podvádění na daních nejvíce ospravedlnitelné. Naopak podvádění na daních je nejméně ospravedlnitelné pro respondenty se střední důvěrou ve vládu, jejichž průměrná odpověď je 1,89.

Graf 4: Ospravedlňování podvádění na daních podle důvěry ve vládu (méně vyspělé státy)



Zdroj: European Values Study (2020b), vlastní zpracování

3.1.3 Demokracie

Mezi poslední zkoumaný faktor patří demokracie, respektive, jak respondenti vnímají demokracii ve své zemi. Tento faktor je hodnocen na základě desetibodové stupnice, kde číslo 1 znamená, že respondenti považují svou zemi spíše za „nedemokratickou“ a číslo 10 za „demokratickou“. Zkoumaná otázka zní: „Závisí ospravedlňování podvádění na daních respondentem na stupni demokracie v jeho zemi?“ Testovaná a alternativní hypotéza jsou stanoveny následovně:

- H0: ospravedlňování podvádění na daních respondentem nezávisí na stupni demokracie v jeho zemi
- H1: non H0

Vyspělé státy

V případě analýzy odpovědí, jak občané ve vybraných vyspělých zemích EU hodnotí stupeň demokracie, se zapojilo celkem 6 801 respondentů. V tomto případě byla pro účely výpočtů upravena následující kontingenční tabulka č. 5, jejíž teoretické (očekávané) četnosti s hodnotou nižší než 5 přesahují 20 %. Úprava kontingenční tabulky spočívala ve sloučení řádků „nedemokratická“ + 2 a 3 + 4, a také došlo ke sloučení sloupců 7 + 8 a 9 + „vždy“. To znamená,

že původní kontingenční tabulka č. 10 velikosti 10x10 byla pro výpočty ve Statgraphiscu upravena na kontingenční tabulku velikosti 7x8.

Tabulka 5: Kontingenční tabulka (vyspělé státy) – demokracie

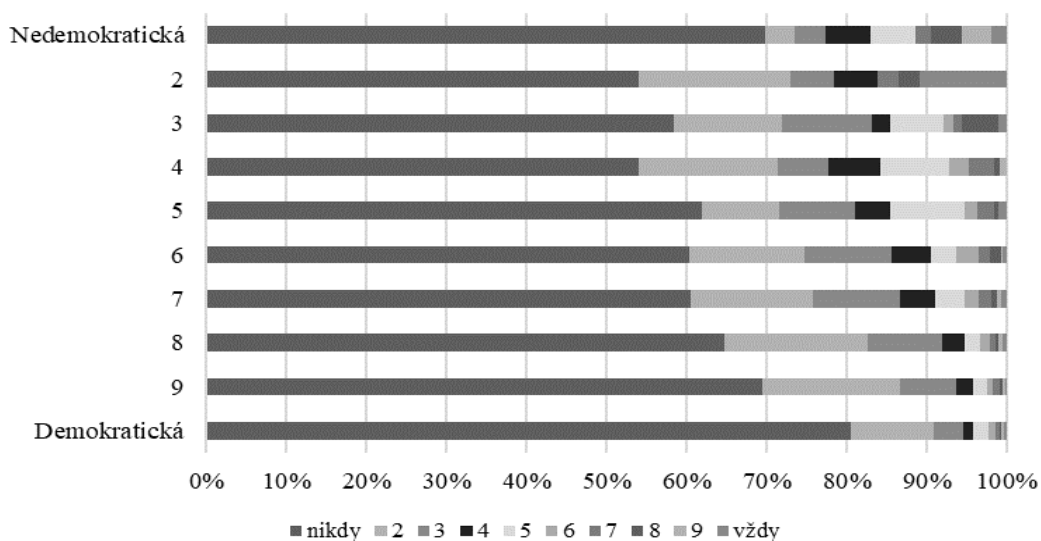
<i>Ospravedlňujete podvádění na daních?</i>											
Demokracie v zemi	nikdy	2	3	4	5	6	7	8	9	vždy	Celkem
Nedemokratická	37	2	2	3	3	0	1	2	2	1	53
2	20	7	2	2	0	0	1	1	0	4	37
3	52	12	10	2	6	1	1	4	0	1	89
4	68	22	8	8	11	3	4	1	1	0	126
5	166	26	25	12	25	4	6	1	0	3	268
6	260	62	47	21	14	12	6	6	1	2	431
7	633	159	114	46	39	19	16	7	5	8	1 046
8	1 187	328	171	52	35	21	14	6	10	9	1 833
9	999	250	99	31	25	11	12	5	5	3	1 440
Demokratická	1 189	153	57	16	30	13	6	5	3	6	1 478
Celkem	4 611	1 021	535	193	188	84	67	38	27	37	6 801

Zdroj: European Values Study (2020b), vlastní zpracování

Test	Testové kritérium G	Df	P-hodnota
χ^2 test	385,891	49	0,0000

Hodnota testového kritéria G je rovna 385,891; p-hodnota je rovna 0,0000. Na základě porovnání $\alpha = 0,05 > p\text{-hodnota} = 0,0000 \rightarrow$ na 5% hladině významnosti **zamítáme** testovanou hypotézu H_0 . Na závěr můžeme s 5% rizikem potvrdit, že ospravedlňování podvádění na daních respondentem ve vyspělých zemích EU **závisí** na demokracii. Míra síly závislosti měřená Pearsonovým koeficientem kontingence je 23,17 %. Respondenti, kteří považují podvádění na daních za neospravedlnitelné ve vyspělých zemích EU (Dánsko, Nizozemsko a Švédsko) jsou ti, kteří hodnotí tyto země jako demokratické, což lze usuzovat z jejich průměrné odpovědi 1,44.

Graf 5: Ospravedlňování podvádění na daních podle demokracie (vyspělé státy)



Zdroj: European Values Study (2020b), vlastní zpracování

Méně vyspělé státy

V rámci provedené analýzy v méně vyspělých zemích EU je velikost výběrového souboru (n) neboli počet dotázaných respondentů 4 401 dle následující kontingenční tabulky č. 6.

Tabulka 6: Kontingenční tabulka (méně vyspělé státy) – demokracie

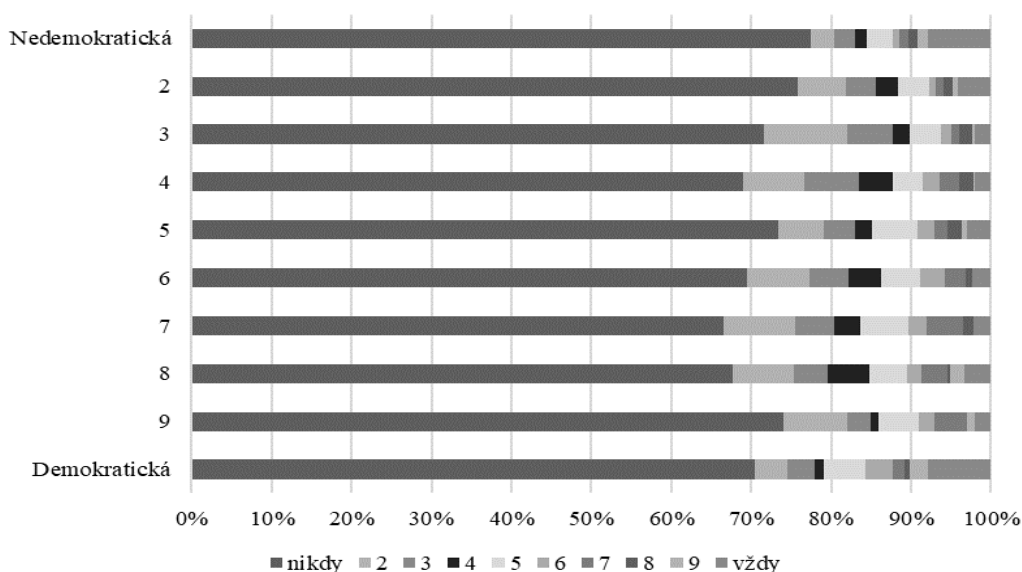
<i>Ospravedlňujete podvádění na daních?</i>											
Demokracie v zemi	nikdy	2	3	4	5	6	7	8	9	vždy	Celkem
Nedemokratická	553	21	19	10	23	6	8	8	10	56	714
2	254	20	13	9	13	3	3	4	2	14	335
3	364	53	29	10	20	7	5	8	2	10	508
4	314	35	31	19	17	10	11	8	1	9	455
5	602	47	31	18	47	17	13	15	6	24	820
6	330	37	23	20	23	15	12	4	0	11	475
7	301	40	22	15	27	11	20	6	0	10	452
8	186	21	12	14	13	5	9	1	5	9	275
9	74	8	3	1	5	2	4	0	1	2	100
Demokratická	188	11	9	3	14	9	4	2	6	21	267
Celkem	3 166	293	192	119	202	85	89	56	33	166	4 401

Zdroj: European Values Study (2020b), vlastní zpracování

Test	Testové kritérium G	Df	P-hodnota
χ^2 test	225,725	81	0,0000

Hodnota testového kritéria G je rovna 225,725; p-hodnota je rovna 0,0000. Na základě porovnání $\alpha = 0,05 > p\text{-hodnota} = 0,0000 \rightarrow$ na 5% hladině významnosti **zamítáme** testovanou hypotézu H_0 . Na závěr můžeme s 5% rizikem potvrdit, že ospravedlňování podvádění na daních respondentem v méně vyspělých zemích EU **závisí** na demokracii. Míra síly závislosti měřená Pearsonovým koeficientem kontingence je 22,09 %. Respondenti, kteří nejméně ospravedlňují podvádění daních považují svou zemi, tedy méně vyspělé země EU (Bulharsko, Chorvatsko a Rumunsko), spíše za nedemokratické, jejichž průměrná odpověď je 2,26.

Graf 6: Ospravedlňování podvádění na daních podle demokracie (méně vyspělé státy)



Zdroj: European Values Study (2020b), vlastní zpracování

4 ZÁVĚR

V případě prvního zkoumaného faktoru vzdělání byla potvrzena závislost u obou skupin států. Z hlediska úrovně vzdělání lze říct, že jak ve vyspělých, tak i v méně vyspělých zemích považují podvádění na daních za neospravedlnitelné respondenti s vyšším vzděláním. Naopak nejvyšší tendenci k ospravedlňování daňových úniků mají lidé s nižším vzděláním.

Ke shodným závěrům došla také studie OECD (2013), autoři Torgler (2006) a Zídková a kol. (2018), kteří tvrdí, že u lidí s vyšším vzděláním lze očekávat hlubší pochopení principu zdanění v ekonomice a společnosti. U výsledků vlastní provedené analýzy je možné také zmínit, že v případě vyspělých států odpovídalo téměř třikrát více respondentů s vyšším vzděláním (3 234) než v případě méně vyspělých států (1 120). To lze vysvětlit tím, že ve vyspělých zemích mají občané mnohem větší přístup k pokročilemu (vyššímu) vzdělání než občané v méně vyspělých zemích, kde kvalita a úroveň vzdělání je nízká.

Důvěra ve vládu má pozitivní dopad na daňovou morálku jak ve vyspělých, tak i v méně vyspělých státech EU, což je závěr totožný například s článkem Torglera a kol. (2008), Torglera a Schneidera (2004) nebo se studií OECD (2013). Výsledky z provedené analýzy jsou však odlišné v tom, že ve vyspělých státech EU lze pozorovat u respondentů, kteří neospravedlňují podvádění na daních, vysokou důvěru ve vládu. V případě respondentů, kteří neospravedlňují podvádění na daních v méně vyspělých státech EU, není důvěra ve vládu tak vysoká jako ve vyspělých státech EU. Méně vyspělé státy se totiž vyznačují špatně fungující státní správou, čímž je dána nižší důvěra ve vládu a státní systém ze strany občanů.

V obou skupinách států byla také prokázána závislost mezi ospravedlňováním podvádění na daních a tím, jak respondenti vnímají demokracii ve své zemi. Tím, že demokracie má vliv na daňovou morálku občanů, se zabývala také například Kirchler a kol. (2007) nebo studie OECD (2013). Z provedené analýzy vyplynulo, že respondenti ve vyspělých zemích považující tyto země za demokratické vykazují vyšší daňovou morálku než ti, kteří tyto země považují za méně demokratické. Naopak je tomu v méně vyspělých zemích, které respondenti považují za nedemokratické a vykazují vyšší daňovou morálku než ti, kteří tyto země vnímají jako méně nedemokratické. To by bylo možné vysvětlit například tím, že v nedemokratických zemích je uplatňována metoda zastrašování při neplnění daňových povinností, což může u občanů vyvolat pocit strachu z podvádění na daních.

Následující tabulka č. 7 poskytuje přehled nejvyšších a nejnižších průměrných odpovědí respondentů u jednotlivých faktorů. Jinými slovy tabulka porovnává, které skupiny respondentů z hlediska jejich odpovědí se pojí k vyšší a nižší daňové morálce ve vyspělých a méně vyspělých zemích EU.

Tabulka 7: Přehled průměrných odpovědí respondentů u jednotlivých faktorů

Faktor	Daňová morálka	Vyspělé státy EU	Méně vyspělé státy EU
Vzdělání	vyšší	vyšší	vyšší
	nižší	základní	základní
Důvěra ve vládu	vyšší	vysoká	střední
	nižší	žádná	žádná
Demokracie	vyšší	demokratická	nedemokratická
	nižší	méně demokratická	méně nedemokratická

Zdroj: vlastní zpracování

Z výše uvedených výsledků můžeme pozorovat zajímavé rozdíly mezi vyspělými a méně vyspělými státy EU. Zajímavost lze pozorovat u faktoru vzdělání, kde respondenti s vyšším vzděláním v obou skupinách států vykazují vyšší daňovou morálku, a naopak respondenti se základním vzděláním vykazují nejnižší daňovou morálku. Z toho vyplývá, že vzdělání jako jediný zkoumaný faktor má stejný vliv na daňovou morálku bez ohledu na to, zda respondenti pocházejí z vyspělých či méně vyspělých zemí EU. Na druhou stranu zcela opačné odpovědi respondentů lze pozorovat u faktoru demokracie, který ovlivňuje daňovou morálku v závislosti na tom, odkud respondenti pocházejí. Mezi očekávaný a potvrzený závěr se řadí také skutečnost, že občané ve vyspělých státech vykazují vyšší daňovou morálku ve srovnání s občany z méně vyspělých států.

AFILACE

Tento příspěvek byl zpracován jako jeden z výstupů výzkumného projektu Fakulty financí a účetnictví na VŠE v Praze „Ekonomické a institucionální aspekty veřejných financí“, který je registrován u Interní grantové agentury VŠE v Praze pod číslem F1/7/2019.

POUŽITÉ ZDROJE

- [1] CASE, 2019. Study and Reports on the VAT Gap in the EU-28 Member States: 2019 Final Report [online] [vid. 2018-04-17]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/taxation_customs/sites/taxation/files/study_and_reports_on_the_vat_gap_2017.pdf
- [2] CIUPEK, Bozena, 2015. Premises of the phenomenon of income tax evasion. In: Vladimír Babčák, Anna Románová, Ivana Vojníková, Daňové právo vs. daňové podvody a daňové úniky, I. díl, 1. vyd. Košice: Univerzita Pavla Jozefa Šafárika v Košicích, s. 81-93, 380 s. ISBN 978-80-8152-303-8.
- [3] EUROPEAN VALUES STUDY, 2020a. About EVS. European Values Study [online] [vid. 2020-04-20]. Dostupné z: <https://europeanvaluesstudy.eu/about-evs/>
- [4] EUROPEAN VALUES STUDY, 2020b. ZACAT - GESIS Online Study Catalogue. GESIS [online] [vid. 2020-04-08]. Dostupné z: <https://zacat.gesis.org/webview/>
- [5] HINDLS, Richard, Markéta ARLTOVÁ, Stanislava HRONOVÁ, Ivana MALÁ, Luboš MAREK, Iva PECÁKOVÁ a Hana ŘEZANKOVÁ, 2018. Statistika v ekonomii. První vydání, Průhonice: Professional Publishing, ISBN 978-80-88260-09-7.
- [6] KIRCHLER, Erich, Stephan MUEHLBACHER, Barbara KASTLUNGER a Ingrid WAHL, 2007. Why Pay Taxes? A Review of Tax Compliance Decisions [online]. 2007. B.m.: International Studies Program. Dostupné z: <https://icepp.gsu.edu/files/2015/03/ispwp0730.pdf>
- [7] OECD, 2013. Tax and development. OECD [online]. Dostupné z: <https://www.oecd.org/ctp/tax-global/what-drives-tax-morale.pdf>
- [8] TORGLER, Benno, 2006. The importance of faith: Tax morale and religiosity [online]. 2006. B.m.: Journal of Economic Behavior & Organization. [vid. 2020-03-26]. Dostupné z: <https://staff.blog.ui.ac.id/martani/files/2018/09/P7-tax-moral-and-religiosity.pdf>

- [9] TORGLER, Benno, Ihsan C. DEMIR, Alison MACINTYRE a Markus SCHAFFNER, 2008. Causes and Consequences of Tax Morale: An Empirical Investigation. *Economic Analysis and Policy* [online]. 38(2), 313–339. ISSN 0313-5926. Dostupné z: doi:10.1016/S0313-5926(08)50023-3
- [10] TORGLER, Benno a Friedrich SCHNEIDER, 2004. Does Culture Influence Tax Morale? Evidence from Different European Countries [online]. 2004. B.m.: Econstor. Dostupné z: <https://www.econstor.eu/bitstream/10419/214303/1/2004-17.pdf>
- [11] ZÍDKOVÁ, Hana, Jana TEPPEROVÁ a Karel HELMAN, 2018. EVS data-based analysis of tax evasion: Descriptive vs. regression modelling. *Society and Economy* [online]. 40(1), 89–103. ISSN 1588-9726, 1588-970X. Dostupné z: doi:10.1556/204.2018.40.1.6

AUTOR

Ing. Hana Jirásková, Katedra veřejných financí, Fakulta financí a účetnictví, Vysoká škola ekonomická v Praze, W. Churchilla 1938/4, 130 67 Praha 3 Žižkov, e-mail: jirh00@vse.cz.

AUTHOR

Ing. Hana Jirásková, Department of Public Finance, Faculty of Finance and Accounting, University of Economics in Prague, W. Churchill 1938/4, 130 67 Prague 3 Žižkov, e-mail: jirh00@vse.cz.

FIŠKÁLNA DECENTRALIZÁCIA NA SLOVENSKU SO ZAMERANÍM NA ZDANENIE MOTOROVÝCH VOZIDIEL

FISCAL DECENTRALISATION FOCUSING ON MOTOR VEHICLE TAXATION IN SLOVAKIA

Jana Péteriová, Břetislav Andrlík, Lucie Formanová, Michal Mádr

Abstrakt

Fiškálna decentralizácia, jej dopady a účinky na fungovanie štátu sú predmetom skúmania početných štúdií. Názory autorov na túto tému sa výrazne líšia. Cieľom tohto článku je ukázať praktický vplyv decentralizácie v podmienkach Slovenskej republiky, a to na špecifickom príklade zdanenia motorových vozidiel. Daň z motorových vozidiel bola na Slovensku decentralizovaná v období rokov 2005 až 2015. Za toto takmer desaťročné obdobie sa vyskytlo viacero problémov v oblasti efektívneho fungovania správy tejto dane. To malo následný vplyv na obnovenie pôvodného centralizovaného systému dane z motorových vozidiel s platnosťou od 1. januára 2015. Článok sa venuje všeobecnému pohľadu na fiškálnu decentralizáciu, jej prínosom a potenciálnym problémom. V ďalšej časti sú predstavené všeobecné podmienky fiškálnej decentralizácie, ktorá rozsiahlo prebiehala na území Slovenska začiatkom tisícročia, súčasťou ktorej bola aj decentralizácia dane z motorových vozidiel. Kľúčová časť príspevku sa venuje konkrétne decentralizácii dane z motorových vozidiel a jej vybraným problémom.

Kľúčové slová

fiškálna decentralizácia, daň z motorových vozidiel, daňovník, samosprávny kraj, Slovenská republika

Abstract

Fiscal decentralisation, its effects and impacts on state functioning are the subject of numerous studies. However, the opinions of researcher are significantly different. The aim of this paper is to describe the practical impact of fiscal decentralisation in Slovak Republic, namely focusing on motor vehicle taxation. The motor vehicle tax was decentralized on the territory of the Slovak

Republic from 2005 until 2015. During these years, there were several problems with effective functioning of the administration of this tax. Because of that, the previous centralized system of motor vehicle tax was in 1st January 2015 re-implemented. This article includes the general point of view of fiscal decentralisation, its advantages, and disadvantages. Furthermore, the article consists of general conditions of fiscal decentralisation in case of Slovak Republic at the beginning of 21st century which also includes the decentralisation of motor vehicle tax. The main part of the paper deals with motor vehicle tax decentralisation and its selected issues.

Keywords

fiscal decentralisation, motor vehicle tax, taxpayer, self-governing region, Slovak Republic

JEL klasifikace

H20, H25

1 ÚVOD

V prvom rade je potrebné zdefinovať termín fiškálna decentralizácia. Sepúlveda a M-Vazquez (2011) definujú tri hlavné dimenzie decentralizácie, ktoré spolu do veľkej miery súvisia. Ide o politickú decentralizáciu, fiškálnu decentralizáciu a administratívnu decentralizáciu. Politickú decentralizáciu definujú ako prenesenie rozhodovacích právomocí na miestne volených zamestnancov verejnej správy. Administratívna decentralizácia je spojená s prenosom rozhodovacích právomocí v oblasti plánovania a riadenia verejných záležitostí. Fiškálnu decentralizáciu spájajú predovšetkým s riadením príjmov a výdajov na regionálnej úrovni. Fiškálna decentralizácia je teda riadenie verejných rozpočtov na nižšej, ako na vládnej úrovni. Na to, aby sme mohli hovoriť o fiškálnej decentralizácii je dôležitý práve prenos rozhodovacích právomocí na nižšie územné celky. V opačnom prípade ide o dekoncentráciu, kedy sú výkony ústrednej vlády rovnako rozložené medzi viaceré zložky systému. V prípade dekoncentrácie však nedochádza k faktickému preneseniu rozhodovacích právomocí (M-Vazquez, L-Peñas, Sacchi, 2016).

Bobáková (2017) definuje fiškálnu decentralizáciu ako proces vedúci k vyššej miere autonómie nižších územných celkov. Z jej pohľadu ide o transfer legislatívnych a politických právomocí v oblasti plánovania, rozhodovania

a riadenia. V decentralizovanom systéme sa teda uplatňuje viacero politík na nižších úrovniach. Tieto politiky sa od seba môžu vzájomne líšiť. Mali by však byť nastavené tak, aby odrážali potreby a nároky svojich obyvateľov (Ebel, Yilmaz, 2002). Mnoho autorov sa zhodne na tom, že fiškálna decentralizácia je vhodným nástrojom ako priblížiť vládu občanom. Navyše je považovaná za vhodný prostriedok k zvýšeniu efektívnosti a optimálnemu fungovaniu verejného sektora. Fundamentom fiškálnej decentralizácie je poskytovanie verejných statkov na takej úrovni, aby bola zabezpečená čo najvyššia účinnosť a hospodárnosť. Vďaka fiškálnej decentralizácii vlády na nižších úrovniach dokážu pružnejšie reagovať na potreby obyvateľov prostredníctvom zabezpečenia ich priamej účasti na tvorbe politiky. Fiškálna decentralizácia je taktiež nástrojom zabezpečenia účinnejšej kontroly redistribúcie verejných financií. Decentralizácia rovnako tak môže slúžiť ako nástroj k obnove dôvery vo verejnú politiku. Podľa M-Vazquez, L-Peñas, Sacchi (2015) je práve fiškálna decentralizácia jeden z nástrojov dosiahnutia demokratických ideálov.

Decentralizácia vo všeobecnosti má vplyv na množstvo sociálno-ekonomických otázok. Rozličné empirické štúdie sledovali vplyv decentralizácie na dosahovanie rôznych rozvojových cieľov. Medzi tieto ciele patrí napríklad znižovanie chudoby, zlepšovanie efektívnosti verejného sektora a dosahovanie makroekonomickej stability a fiškálnej udržateľnosti (M-Vazquez, L-Peñas, Sacchi 2016). Medzi argumenty, ktoré pôsobia v prospech zvyšovania autonómnych právomocí nižších regionálnych úrovní patrí aj fakt, že v decentralizovanom systéme sa prijímajú rozhodnutia týkajúce sa verejných výdajov takzvané „bližšie k ľuďom“. Obyvatelia majúci značne heterogénne preferencie môžu tak dosiahnuť vyššie uspokojenie. Tento systém preto smeruje k jednoznačne vyššej spoločenskej efektívnosti (Oates, 1972).

Tak, ako sa mnoho štúdií venuje pozitívnych vplyvov decentralizácie na fungovanie štátu, rovnako existuje mnoho názorov, ktoré sa zvyrazňujú jej negatívne stránky. Problematickou v tomto ohľade sa zdá byť otázka pôsobenia fiškálnej decentralizácie na príjmové nerovnosti. Tselios et al. (2011) uvádza, že fiškálna decentralizácia znižuje príjmové nerovnosti medzi regiónmi. Naopak Sacchi a Salotti (2012) tvrdia, že vyšší stupeň daňovej decentralizácie je spojený s vyššou príjmovou nerovnosťou obyvateľov. Podľa nich daňová decentralizácia zhoršuje prerozdeľovanie príjmov na vnútroštátnej úrovni. Oates (1972) a jeho pohľad na fiškálnu decentralizáciu sa stotožňuje s tradičným normatívnym

prístupom fiškálneho federalizmu. Oates (1972) považoval fiškálnou decentralizáciou na strane zabezpečovania verejných statkov ako prínosnú, zatiaľ čo redistribúcia príjmov medzi regióny by podľa neho mala ostať na ústrednej vláde. Ústrednú vládu totiž vníma ako výsadný inštitucionálny subjekt schopný porovnávať úroveň blahobytu medzi obyvateľmi. Fiškálna decentralizácia môže zaisťovať vyššiu efektívnosť, môže mať však aj vedľajšie nežiadúce účinky. Toto zistenie je v súlade s niekoľkými empirickými štúdiami. Sepúlveda, M-Vazquez (2011) vo svojej štúdií upozorňujú na fakt, že fiškálna decentralizácia môže znížiť progresivitu zdanenia. Ďalej prirovnávajú fiškálnu decentralizáciu hospodárskej súťaži. Územné samosprávne celky sa na strane výdavkov snažia o prilákanie nových obyvateľov, a teda aj daňovníkov, formou poskytovania kvalitnejších verejných statkov. Na strane príjmov zas súťažia formou aplikácie rôznych lokálnych daňových sadzieb. To spôsobuje možný vznik regionálnych príjmových nerovností, a teda následné presúvanie obyvateľstva z chudobnejších regiónov do bohatších. Problémy subfederálneho zdanenia v súvislosti s mobilitou faktorov riešili aj Feld a Schneider (2000). Problém podľa nich vzniká z jednoduchého dôvodu. Ak určitý nižší územný celok vyberá vyššiu daň ako susedná jurisdikcia, mobilní občania a firmy migrujú alebo presúvajú kapitál s cieľom dosiahnuť výhodnejšie podmienky v podobe nižšieho daňového zaťaženia. Problému takzvaného „hlasovania nohami“ sa prvýkrát venoval americký ekonóm Charles M. Tiebout (1956).

Sorens (2014) dodáva, že ak by sa regionálne vlády mali spoliehať výhradne na vlastné príjmy, chudobnejšie regióny by boli nútené zvyšovať daňové zaťaženie, aby mohli poskytovať rovnako kvalitné verejné statky, ako poskytujú bohaté regióny. Opačne pôsobí tlak zo strany mobilných obyvateľov, ktorý v snahe vyhnúť sa vysokému zdaneniu, podnecujú vyrovnávanie rozdielov v regionálnych daňových sadzbách. Na druhej strane mnoho chudobných regiónov trpí štrukturálnou neefektívnosťou. Tieto regióny tak môžu byť fiškálnou decentralizáciou prinútené k opatreniam zabezpečujúcim vyššiu efektívnosť. Sorens (2014) však dodáva, že existuje len málo empirických dôkazov regionálnej konvergenie v krajinách, ktoré uplatňujú rozsiahlu regionálnu decentralizáciu.

Je zjavné, že názory na fiškálnu decentralizáciu sa líšia. V súčasnosti neexistuje konsenzus v tejto oblasti. Fiškálna decentralizácia je stále predmetom skúmania. Výsledky sa líšia vzhľadom na sledované ciele, ktoré si fiškálna

decentralizácia stanovuje. Medzi tieto ciele patrí najčastejšie efektívnosť, spravodlivosť, zodpovednosť, daňová súťaž, administratívna realizovateľnosť a primeranosť príjmov (Gandullia, 2012).

2 FIŠKÁLNA DECENTRALIZÁCIA V PODMIENKACH SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Na prelome tisícročí sa mnoho stredoeurópskych štátov vyznačovalo decentralizačnými tendenciami. Výnimkou v tomto prípade nebola ani Slovenská republika. Fiškálna decentralizácia, v zmysle finančnej podpory územnej samosprávy, bol na Slovensku ekonomicko-právny proces, ktorý vychádzal z platného právneho predpisu Slovenskej republiky a následne sám podnecoval právne dôsledky. Predpokladom fiškálnej decentralizácie na Slovensku bola a je Ústava SR (Maruchnič, Čunderlík, 2005).

Jedenásteho apríla roku 2000 schválila vláda Slovenskej republiky uznesenie č. 230, ktorým započala proces decentralizácie a modernizácie verejnej správy. Konceptia, ktorú vláda prijala, slúžila ako východiskový bod pre rozsiahle legislatívne zmeny. Vláda prijala zákon č. 416/2001 Z. z. o prechode niektorých pôsobností z orgánov štátnej správy na obce a na vyššie územné celky. Na základe tohto zákona bolo v priebehu rokov 2002 až 2004 prenesených na obce a samosprávne celky viac ako 400 kompetencií. Súčasťou legislatívnych opatrení v oblasti zefektívňovania verejnej správy bola aj reforma verejných zdrojov započatá v roku 2004. Táto reforma bola považovaná za druhú etapu fiškálnej decentralizácie na Slovensku (Bobáková, 2017). 1. januára 2005 vstúpil na Slovensku do platnosti nový systém financovania obcí a verejných orgánov. Tento systém mal posilniť ich autonómiu a zvýšiť zodpovednosť za využívanie verejných zdrojov pri poskytovaní verejných statkov a služieb občanom. Fundamentom tohto procesu bolo posilnenie daňových príjmov obcí a nižších samosprávnych celkov na úkor zníženia poskytovaných dotácií od štátu (Kozovský, 2006).

Bobáková (2017) vymedzuje niekoľko cieľov fiškálnej decentralizácie na Slovensku. Fiškálna decentralizácia podľa nej mala zabezpečiť:

- nezávislosť a samostatné financovanie územnej samosprávy,
- zodpovednosť územných samospráv za plnenie regionálnych rozpočtov a s tým spojený udržateľný dlh,

- spravodlivosť prerozdelenia príjmov zo zdanenia fyzických osôb,
- transparentnosť,
- ekonomickú efektívnosť a
- stabilitu vo vytváraní rezerv pre ďalší rozvoj.

V počiatočných fiškálnej decentralizácie, niektorí autori odhadovali prínosy a možné riziká, ktoré mohla decentralizácia priniesť. Maruchnič a Čunderlík (2005) medzi najvýraznejšie výhody fiškálnej decentralizácie v podmienkach Slovenskej republiky radili:

- efektívnejší výkon verejnej správy,
- nárast ekonomickej výkonnosti regiónov,
- priblíženie občanov k procesom rozhodovania v štátnej moci,
- posilnenie hlasu občanov prostredníctvom nimi volených zástupcov a následná podpora inštitútu demokracie,
- väčšia transparentnosť a kontrola,
- oslabovanie miery korupcie,
- znižovanie rastu regionálnych disparít.

Naopak k možným rizikám fiškálnej decentralizácie na Slovensku zaradili:

- zložitejšie riadenie procesov verejnej moci,
- vyššiu náročnosť na kontrolu,
- vznik nežiadúcich rozdielov v štandarde služieb medzi regiónmi,
- fiškálne externé náklady a
- vyššiu mieru presadzovania skupinových záujmov.

Otázka fiškálnej decentralizácie nielen v podmienkach Slovenskej republiky je veľmi komplexná. Je zjavné, že decentralizácia na Slovensku zasiahla mnoho sociálno-ekonomických oblastí. Cieľom článku je analyzovať fiškálnu decentralizáciu na Slovensku v oblasti zdanenia motorových vozidiel. Nasledujúci článok je teda venovaný práve problematike zdanenia motorových vozidiel, ako aplikácie fungovania fiškálnej decentralizácie na Slovensku.

V rámci naplnenia cieľa bude poukázané na regionálne rozdiely, ktoré v podmienkach decentralizácie vznikli a problémy s nimi spojené.

2.1 Fiškálna decentralizácia v oblasti zdanenia motorových vozidiel na Slovensku

Súčasťou legislatívnych reforiem súvisiacich s fiškálnou decentralizáciou na Slovensku bola aj spomínaná daň z motorových vozidiel. Nová koncepcia zdanenia motorových vozidiel bola obsiahnutá v zákone č. 582/2004 Z. z. o miestnych daniach a miestnom poplatku za komunálne odpady a drobné stavebné odpady (ZMDMP). Táto daň bola vtedajšom zmysle chápaná ako priama majetková daň, fakultatívneho charakteru. Jednotlivé kraje mohli na svojom území zaviesť túto daň všeobecne záväzným nariadením, ale nešlo o povinnosť. Podľa koncepcie fiškálnej decentralizácie, ktorú prijala vláda Slovenskej republiky 11. 4. 2000, bola daň z motorových vozidiel jedným osobitým príjmom samosprávnych krajov, ktoré mohli samostatne rozhodovať o jej zavedení na svojom území (Prievozníková, 2014). Kraje taktiež mohli rozhodovať o určení rozsahu oslobodení a výšky sadzby dane. Prenesenie kompetencií na samosprávne kraje v tomto rozsahu bolo podľa Nižňanského a Valentoviča (2004) v súlade s požadovanými predpokladmi vykonávania fiškálnej decentralizácie. Podľa nich, takto nastavená daňová jurisdikcia bola dostatočne flexibilná na to, aby samosprávne kraje mohli autonómne rozhodovať o zostavení rozpočtu a tak nastaviť sadzby dane podľa vlastných potrieb. Podľa Andrlíka a Zborovskej (2019) politickí reprezentanti, nielen miestnych samospráv, sa usilujú o získanie dodatočných fiškálnych zdrojov k zlepšovaniu dopravnej infraštruktúry. Takýto decentralizovaný fiškálny nástroj s priamou väzbou na prevádzku vozidiel po pozemnej komunikácii je podľa nich vhodná voľba.

Podľa spomínanej koncepcie daňovej reformy bolo cieľom nového zákona o dani z motorových vozidiel vytvoriť legislatívny rámec pre zdanenie výhradne úžitkových vozidiel. Nový zákon o dani z motorových vozidiel č. 582/2004 Z. z. mal nahradiť pôvodný zákon o cestnej dani č. 319/1992 Zb. V pôvodnom zákone boli predmetom zdanenia osobné vozidlá, úžitkové vozidlá a autobusy využívané k podnikateľskej činnosti. Podľa koncepcie decentralizovaného zdanenia motorových vozidiel na Slovensku mali byť podľa nového zákona zdaňované výhradne úžitkové vozidlá, bez ohľadu na ich použitie. Daň mala zohľadňovať environmentálne zaťaženie prostredia emisiami, a to vo forme

daňových úľav. Nová daň ďalej nemala zahŕňať rôzne oslobodenia od dane, s výnimkou vozidiel diplomatických misií a konzulárnych úradov. Táto koncepcia sa neujala a daň z motorových vozidiel v období decentralizácie napokon nabrala inú podobu. Pôvodná koncepcia sa nestretla s pochopením niektorých autorov. Napríklad Konečný, Gnap a Šimková (2016) uvádzajú, že pôvodná koncepcia dane z motorových vozidiel bola v rozpore s celkovou koncepciou fiškálnej decentralizácie na Slovensku. Ak by nový zákon o dani z motorových vozidiel nasledoval pôvodnú koncepciu, znížil by sa celkový počet zdaňovaných vozidiel, keďže osobné automobily a autobusy by už netvorili predmet dane. Navyše sa počítalo s plošným znížením sadzieb dane úžitkových vozidiel. Na druhej strane celková koncepcia fiškálnej decentralizácie predpokladala príjmy z dane z motorových vozidiel vo výške 2,5 miliardy Sk (82,98 milióna eur). Táto suma bola stanovená na základe pôvodného nastavenia cestnej dane podľa zákona č. 319/1992 Zb., z ktorej sa za rok 2004 vybralo 2,466 miliardy eur (81,86 milióna eur) (Daňové riaditeľstvo SK, 2004).

Zákon č. 582/2004 (ZMDMP) nadobudol svoju účinnosť 1. novembra 2004. Tento zákon napokon nezohľadnil ani jeden z cieľov pôvodnej koncepcie reformy dane z motorových vozidiel.

2.2 Špecifiká zákona dane z motorových vozidiel v období decentralizácie

2.2.1 Predmet dane

Zákon č. 582/2004 Z. z. (ZMDMP) vymedzoval predmet dane v § 84 ako motorové vozidlo a prípojné vozidlo kategórie M, N a O, ktoré má priradené evidenčné číslo na Slovensku, ďalej vozidlo dovezené zo zahraničia, ktoré nie je považované za vozidlo medzinárodnej cestnej premávky a je používané na účely podnikania alebo v súvislosti s podnikaním v súlade s platným Obchodným zákonníkom.

Fakultatívnosť dane bola vymedzená v § 88 ods. 1 ZMDMP, podľa ktorého vyšší územný celok mohol sám rozhodnúť o zavedení dane z motorových vozidiel na svojom území. Mohol tak urobiť vydaním všeobecne záväzného nariadenia. Fakultatívnosť tejto dane bola v súlade s cieľom fiškálnej decentralizácie na Slovensku. Išlo totiž o konkrétny prejav rozšírenia daňových právomocí samosprávnych celkov. Podľa Maruchniča a Čunderlíka (2005) je fakultatívnosť

daní jednou z primárnych charakteristík miestnych daní. Od 1. januára 2005 zaviedli daň z motorových vozidiel na svojom území všetky samosprávne kraje.

2.2.2 Oslobodenie od dane

Zákon ďalej vymedzoval subjekty oslobodené od dane s celoštátnou platnosťou. V tomto prípade nemohli jednotlivé samosprávne kraje rozhodovať. Podľa § 86 ods. 1 ZMDMP boli teda od povinnosti platiť daň oslobodené všetky vozidlá držané samosprávnym krajom do ktorého plynula daň z motorového vozidla a vozidlá diplomatických misí a konzulárnych úradov.

Zákon ďalej vymedzoval rozsah možných fakultatívnych oslobodení na základe miestnych podmienok, o ktorých mohli jednotlivé samosprávne kraje rozhodovať samostatne. Kraj toto oslobodenie stanovil vo svojom všeobecne záväznom nariadení. Rozsah týchto oslobodení vymedzoval § 86 ods. 2 ZMDMP. Išlo o:

- vozidlá záchranej zdravotnej služby, vozidlá banskej záchranej služby, vozidlá horskej a leteckej záchranej služby a vozidlá požiarnej ochrany,
- vozidlá linkovej osobnej dopravy v rozsahu záväzku verejnej služby,
- vozidlá evidované na Slovensku, ktorá sa počas celého zdaňovacieho obdobia zdržiavali mimo územia Slovenskej republiky,
- vozidlá, ktoré počas celého zdaňovacieho obdobia nevyužili diaľnice, cesty I., II. a III. triedy a iné miestne komunikácie,
- vozidlá využívané výhradne v poľnohospodárskej a lesnej výrobe, ktoré využívajú pozemné komunikácie len na prejazd z jedného miesta mimo pozemných komunikácií na druhé miesto v rámci obhospodarovaného územia,
- vozidlá slúžiace na skúšobné jazdy so zvláštnym evidenčným číslom,
- špeciálne vozidlá určené na vykonávanie špeciálnych činností, nie na prepravu. Takémuto vozidlu mohla byť znížená sadzba dane maximálne o 30 % z ročnej sadzby dane.

Okrem povinného oslobodenia špecifických vozidiel popísaných vyššie, mohol teda samosprávny kraj samostatne rozhodovať o rozsahu oslobodení na svojom území, avšak len v súlade s predom vymedzeným oslobodením podľa zákona. Rozsah oslobodení sa medzi kraji líšil. Tabuľka 1 zobrazuje

rozdiely medzi samosprávnymi krajmi v tom, aké vozidlá oslobodzovali na svojom území podľa všeobecne záväzných nariadení. Percentá v tabuľke znamenajú, že kraj neuplatňoval celkové oslobodenie vozidla, ale len zníženie sadzby dane v danej percentuálnej výške.

Tabuľka 1: Oslobodenia vozidiel uplatňované v jednotlivých samosprávnych krajoch

Možné oslobodenie podľa § 86 ods. 2 ZMDMP	KRAJ							
	BA	TT	TN	NR	ZA	BB	PO	KE
Vozidlá záchrannej zdravotnej, banskej, horskej a leteckej služby a vozidlá požiarnej ochrany	–	áno	áno	áno	áno ¹	áno	–	–
Vozidlá linkovej osobnej dopravy	–	áno	áno	50%	áno	áno	–	áno ²
Vozidlá, ktoré sa počas celého zdaňovacieho obdobia nachádzali mimo územia Slovenska	–	áno	áno	70%	–	áno	–	–
Vozidlá, ktoré počas celého zdaňovacieho obdobia nevyužili diaľnice, cesty I., II. A III. triedy a ani iné miestne komunikácie	–	áno	30%	30%	–	áno	–	–
Vozidlá využívané len v poľnohospodárskej a lesnej výrobe	–	áno	70%	70%	–	áno	–	–
Vozidlá slúžiace na skúšobné jazdy	–	áno	50%	50%	–	áno	–	–
Špeciálne vozidlá určené na prepravu	–	áno	30%	30%	–	30%	–	–

Zdroj: Vlastné spracovanie ja základe VZN samosprávnych krajov

Z Tabuľky 1 je zjavné, že už rozsah oslobodení medzi jednotlivými krajmi sa výrazne líšil. Zatiaľ čo niektoré kraje neuplatňovali žiadne oslobodenia, s výnimkou oslobodení stanovených § 86 ods. 1 ZMDMP. Niektoré kraje oslobodzovali len čiastočne, prípadne pristúpili k percentuálnemu zníženiu

¹ Len vozidlá požiarnej ochrany, ak neslúžia na podnikateľské účely

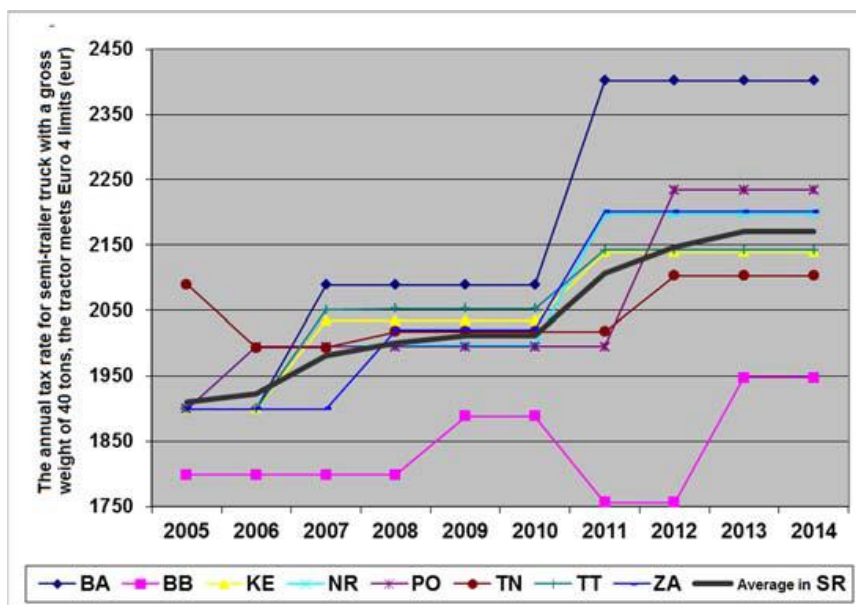
² Vozidlá vykonávajúce prímestskú autobusovú dopravu v rozsahu uzatvorených zmlúv o výkone vo verejnom záujme, vozidlá vykonávajúce mestskú autobusovú dopravu vrátane integrovanej dopravy v mestách Košice, Spišská Nová Ves, Moldava nad Bodvou, Trebišov, Rožňava a Michalovce v rozsahu uzatvorených zmlúv o výkone vo verejnom záujme

sadzby dane. Oslobodenie všetkých vozidiel v plnom rozsahu uplatňoval len Trnavský samosprávny kraj.

2.2.3 Sadzby dane

Podľa prvej verzie ZMDMP bolo stanovenie sadzieb dane plne v kompetencii samosprávnych krajov. Novela zákona účinná od 1. 12. 2015 stanovila minimálnu možnú výšku sadzby dane. Táto výška minimálnych sadzieb dane bola stanovená na základe Smernice Európskeho parlamentu a Rady 1999/62/ES o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami. V tomto zmysle zákon navonok stanovoval sadzby dane, ktoré boli na úrovni priemeru Európskej únie, avšak v skutočnosti jednotlivé samosprávne kraje uplatňovali sadzby dane z motorových vozidiel až niekoľko násobne vyššie. Gnap a Konečný (2015) uvádzajú, že sadzby dane podľa ZCD uplatňované na Slovensku ešte pred zavedením ZMDMP prekračovali sadzby určené smernicou Európskej únie viac ako 3 až 7 násobne. Ako už bolo uvedené, jeden z cieľov novej koncepcie decentralizovanej dane z motorových vozidiel bolo plošné zníženie daňových sadzieb. Decentralizovaný zákon o dani z motorových vozidiel síce stanovil minimálne sadzby dane na úrovni smernice 1999/62/ES, avšak k ich praktickému zníženiu nedošlo. Samosprávne kraje boli autonómne v určovaní výšky sadzby dane. V snahe zvyšovať príjmy svojich rozpočtov sa naopak prejavoval rast týchto sadzieb. Tento fakt je zobrazený na Obrázku 1, ktorý porovnáva vývoj ročných sadzieb dane návesovej súpravy s hmotnosťou 40 ton, ktorá spĺňala emisnú normu EURO IV.

Obrázok 1: Vývoj a porovnanie sadzieb dane medzi jednotlivými samosprávnymi krajinami



Zdroj: Konečný, Gnap, Šimková, 2016

V prvom roku decentralizácie dane z motorových vozidiel na Slovensku takmer všetky kraje (okrem Banskobystrického a Trenčianskeho) uplatňovali rovnaké sadzby dane. Väčšina krajov totiž prevzala pôvodné sadzby z predošlého zákona o cestnej dani (ZCD). Avšak už v ďalších rokoch sa sadzby dane medzi krajinami začali viac líšiť.

2.3 Novela zákona o dani z motorových vozidiel (ZMDMP) účinná od 1. 12. 2007

Táto novela zákona priniesla zmeny predovšetkým v rozsahu možných oslobodení, ktoré mohli kraje uplatňovať. Daň bola aj naďalej decentralizovaná.

2.3.1 Predmet dane

Podľa § 84 ZMDMP ostali predmetom dane aj podľa nového znenia zákona motorové a prípojné vozidlo kategórie M, N, O používané na podnikanie alebo v súvislosti s podnikaním. Podľa pôvodného znenia zákona boli zdanené vozidlá s evidenčným číslom priradeným na Slovensku. Táto novela priniesla zdanenie aj zahraničných držiteľov vozidiel podnikajúcich na území Slovenska .

Predmetom dane neboli podľa § 84 ods. 2 vozidlá slúžiace na skúšobné alebo iné jazdy so zvláštnym evidenčným číslom a vozidlá používané na vykonávanie špeciálnych činností, ktoré neboli určené na prepravu.

2.3.2 Oslobodenie od dane

Novela zákona priniesla zmenu rozsahu fakultatívnych oslobodení o ktorých samostatne rozhodovali jednotlivé kraje. Podľa § 86 ods. 2 mohol vyšší územný celok vo svojom všeobecne záväznom nariadení oslobodiť alebo percentuálne znížiť daň:

- vozidlám záchrannej zdravotnej služby, vozidlám banskej záchrannej služby, vozidlám horskej a leteckej záchrannej služby a vozidlám požiarnej ochrany,
- vozidlám pravidelnej autobusovej dopravy v rozsahu výkonu vo verejnom záujme,
- vozidlám používaným výhradne v poľnohospodárskej a lesnej výrobe,
- vozidlám používaným za účelom podnikania spĺňajúcim emisné limity úrovne EURO 3, EURO 4 alebo EURO 5

Išlo o prvú novelu zákona o dani z motorových vozidiel, ktorá implementovala nejaký ekologický prvok. V tomto prípade išlo o zníženie sadzby dane alebo oslobodenie vozidiel, ktoré spĺňali požadované emisné limity vo forme noriem EURO. Ako už bolo spomínané vyššie, jeden z cieľov koncepcie decentralizovanej dane z motorových vozidiel, bolo zaradenie zohľadnenia environmentálneho zaťaženia emisiami vo forme daňových úľav. Spomínaný cieľ koncepcie novej dane z motorových vozidiel bol vďaka implementácii spomínaného environmentálneho prvku naplnený. Je však potrebné poznamenať, že vzhľadom na fakultatívnosť oslobodení išlo len o indikatívny prvok zdanenia, ktorý nemuseli samosprávne kraje implementovať. Rovnako, ako nová daň z motorových vozidiel v konečnom dôsledku nepriniesla globálne zníženie sadzieb dane, tak ani spomínaný ekologický prvok nebol implementovaný všetkými krajinami. Ekologický prvok vo forme zvýhodnenej sadzby dane zaviedli k 1. 1. 2008 Trenčiansky kraj, Trnavský kraj, Žilinský kraj a Nitriansky kraj. Banskobystrický kraj zohľadňoval EURO normy už od roku 2004, teda ešte pred novelou zákona, ktorá by to explicitne dovoľovala. Podľa svojho všeobecne platného nariadenia takto zvýhodnil sadzby úžitkových

vozidiel a autobusov, ktoré spĺňali normu EURO II a EURO III. Košický kraj implementoval zvýhodnenie vozidiel na základe normy EURO až o 1. 1. 2011. Bratislavský a Prešovský samosprávny kraj takéto zvýhodnenie nezaviedli (Andrlík, Péteriová, 2019).

2.3.3 Sadzby dane

Implementácia zvýhodnenia na základe EURO noriem sa preniesla do výsledných sadzieb dane, ktoré sa už aj tak medzi krajmi líšili. Ešte pred zahájením decentralizácie dane z motorových vozidiel Nižňanský a Valentovič (2004) tvrdili, že obavy týkajúce sa prehlbovania regionálnych rozdielov v prípade uplatnenia daňovej diferenciácie sú neoprávnené. Po ukončení decentralizácie dane z motorových vozidiel z dôvodu výskytu rôznych problémov v správe tejto dane Gnap a Konečný (2015, 2016) vo svojich štúdiách upozornili na to, že rôzna úroveň sadzieb dane ovplyvňuje úroveň nákladov dopravcov a ich konkurencieschopnosť. Podľa nich prílišná daňová sloboda a rozdiely v daňových sadzbách, ktoré v dôsledku toho vznikali, spôsobovali nejednotnosť na domácom a medzinárodnom trhu cestnej dopravy. Navyše časté zmeny sadzieb dane vytvárali neisté podnikateľské prostredie, čo v konečnom dôsledku pôsobilo destabilizačne. Ako zobrazuje Obrázok 1, sadzby dane sa v jednotlivých krajoch navyše neustále navyšovali. Neustále navyšovanie sadzieb dane, tak podľa Gnapa a Konečného (2015) celkovo ovplyvnilo udržateľnosť podnikania v cestnej doprave na Slovensku. Tento neustály rast sadzieb označili ako neudržateľný z dôvodu nekonzistencie a nerovnomernosti ich vývoja. V tomto takmer desaťročnom období najvyšší rast sadzieb dane zaznamenal Trnavský kraj, a to až o 33,5 %. V Bratislavskom kraji vzrástli sadzby dane o 26,5 %. Najmenší nárast bol zaznamenaný v Trenčianskom kraji, a to konkrétne o 8,2 % (Konečný, Gnap, Šimková, 2016). Ďalej označovali rôznorodosť sadzieb dane za diskriminačnú, keďže subjekty využívajú spoločnú cestnú infraštruktúru, bez ohľadu na územnú príslušnosť, ale boli nútené platiť rozdielne vysokú daň.

Na druhej strane Neupauerová (2013) považuje daňovú konkurenciu medzi regiónmi za jeden najdôležitejších faktorov ovplyvňujúcich výnos dane v decentralizovanom prostredí. Túto skutočnosť pokladá za výhodnú pre daňovníkov pretože takéto prostredie im umožňuje legálnym spôsobom optimalizovať daňovú povinnosť. Táto optimalizácia je podľa nej výhodná skôr pre spoločnosti s väčším vozovým parkom alebo pre podnikateľov zakladajúcich

nové firmy, keďže náklady na preregistráciu vozidiel sú podľa Neupauerovej (2013) porovnateľné s výškou daňovej úspory. Aj preto je bol podľa nej masívny nárast preregistrácie vozidiel z kraja s vyššími sadzbami dane, do kraja s nižšími sadzbami dane pravdepodobný.

Čo sa týka sadzieb dane osobných motorových vozidiel kategórie M1, tu sa medzi regiónmi neprejavovali výrazné rozdiely. Jednotlivé kraje navyše pri tejto kategórii vozidiel neuplatňovali ekologické zvýhodnenia na základe emisných EURO noriem. Tabuľka 2 zobrazuje porovnanie sadzieb dane osobných vozidiel kategórie M1 medzi samosprávnymi krajmi, ktoré boli platné pre rok 2014.

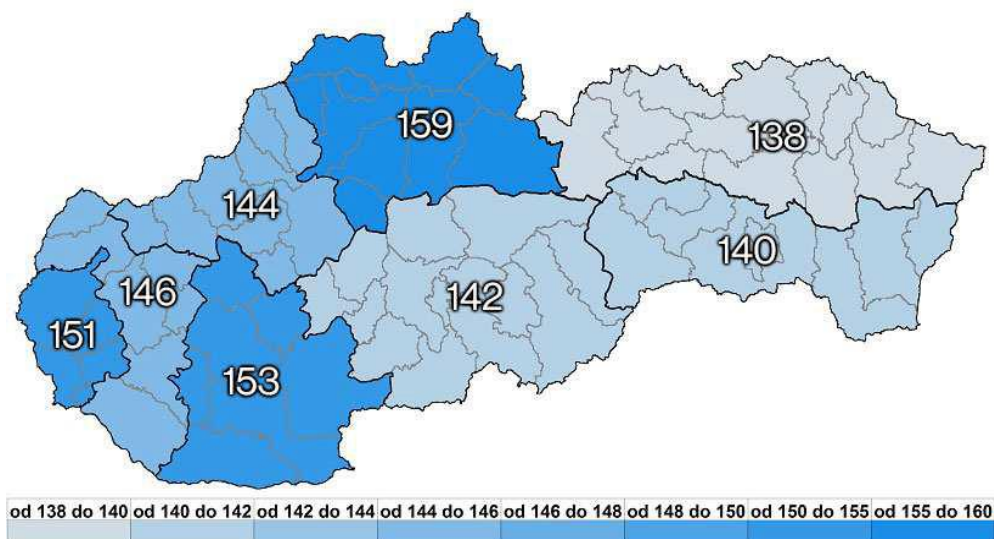
Tabuľka 2: Porovnanie sadzieb dane osobných automobilov kategórie M1 v roku 2014

Kraj	Objem valcov motora a príslušná sadzba dane v €											
	–	900	901	1200	1201	1500	1501	2000	2001	3000	3001	–
BA	67,18		88,18		121,77		155,36		197,35		235,14	
TT	64,99		85,44		117,57		150,43		190,96		227,47	
NR	63,89		82,89		124,10		157,44		198,80		235,75	
KE	62,07		80,33		113,19		146,06		182,57		219,08	
BB	62,00		80,00		115,00		148,00		180,00		218,00	
TN	61,00		81,00		117,00		150,00		181,00		214,00	
ZA	61,34		80,51		135,10		171,61		182,28		214,28	
PO	63,19		81,78		111,53		144,98		182,17		219,34	

Zdroj: vlastné spracovanie na základe VZN samosprávnych krajov

Obrázok 2 znázorňuje priemerné sadzby osobných motorových vozidiel kategórie M1, ktoré boli uplatňované v jednotlivých samosprávnych krajoch do roku 2014. Tieto sadzby sú vypočítané váženým priemerom zohľadňujúcim štruktúru vozového parku v kraji.

Obrázok 2: Porovnanie ročných sadzieb osobných vozidiel kategórie M1



Zdroj: Inštitút finančnej politiky (2014)

Čím boli sadzby dane vyššie, tým väčšie rozdiely sa prejavovali. U úžitkových vozidiel boli tieto rozdiely preto výraznejšie. Bolo to spôsobené aj tým, že tu už väčšina samosprávnych krajov uplatňovala zvýhodnenie na základe emisných EURO noriem. Tým pádom sa rozdiely v sadzbách dane medzi krajinami uplatňujúcich zvýhodnenie a medzi krajinami, ktoré stanovovali len základnú sadzbu dane, ešte viac zväčšovali. Základom dane úžitkových vozidiel bol počet náprav a najväčšia prípustná hmotnosť v tonách. Z dôvodu veľkého počtu kategórií úžitkových vozidiel bola do porovnania vybraná skupina najpočetnejších vozidiel, a to vozidlá s najväčšou prípustnou hmotnosťou od 4 do 6 ton (Andrlík, Péteriová, 2019).

Tabuľka 3: Porovnanie daňových sadzieb úžitkových vozidiel v kategórii N2 od 4 do 6 ton v roku 2014

Kraj	Základná sadzba dane v €	Prvá zvýhodnená sadzba dane v €	Druhá zvýhodnená sadzba dane v €
BA	335,93	–	–
TT	331,17	299,77	284,78
NR	322,05	299,03	291,37
KE	314,02	299,74	285,47
BB	312,00	292,00	273,00
TN	316,00	287,12	273,84
ZA	321,32	306,71	292,11
PO	312,28	–	–

Zdroj: vlastné spracovanie na základe VZN samosprávnych krajov

Z Tabuľky 3 je vidieť, že Bratislavský a Prešovský kraj neuplatňovali zvýhodnenia na základe emisných EURO noriem. Bratislavský kraj uplatňoval najvyššiu sadzbu dane. Banskobystrický a Trenčiansky kraj zas uplatňovali najnižšie sadzby dane. Vo vybranej kategórii vozidiel sa stále neprejavovali výrazné rozdiely vo veľkosti sadzieb dane. Rozdiel medzi najvyššou a najnižšou sadzbou dane bol vo výške 62,93 eur. To však znamená, že vhodnou registráciou vozidiel tejto kategórie, spĺňajúcich aspoň emisný limit EURO IV, mohol daňovník ušetriť na jednom vozidle takmer 63 €.

Pre ďalšie porovnanie sadzieb dane bola zvolená kategória úžitkových vozidiel N3, pri ktorej sa vo všeobecnosti uplatňovali najvyššie sadzby dane. Išlo o kategóriu vozidiel s tromi nápravami s hmotnosťou nad 40 ton.

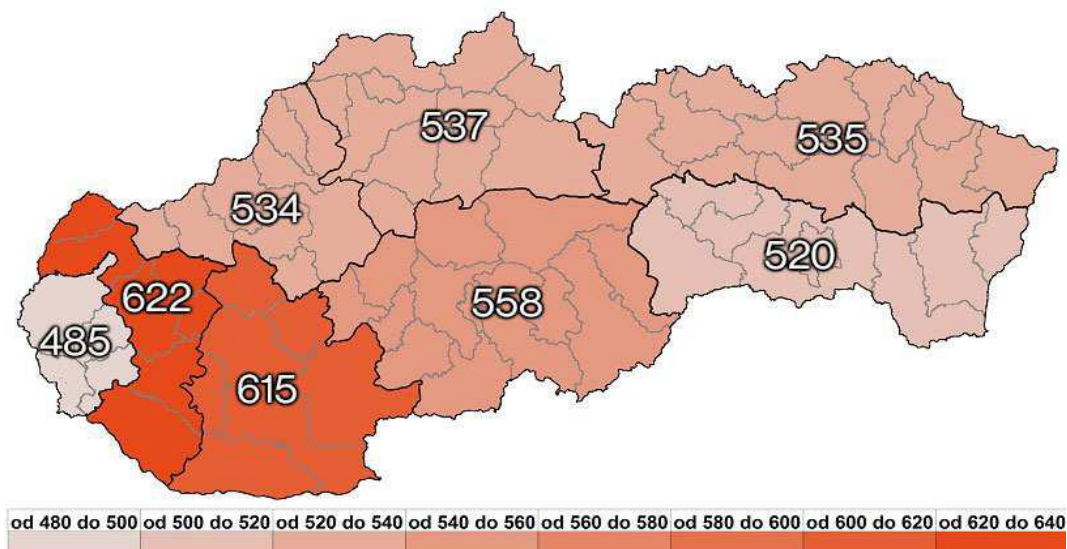
Tabuľka 4: Porovnanie sadzieb dane úžitkových vozidiel kategórie N3 nad 40 ton s tromi nápravami v roku 2014

Kraj	Základná sadzba dane v €	Prvá zvýhodnená sadzba dane v €	Druhá zvýhodnená sadzba dane v €
BA	3014,91	–	–
TT	2972,90	2689,57	2555,09
NR	2890,76	2684,45	2615,45
KE	2804,22	2676,75	2549,29
BB	2790,00	2583,00	2444,00
TN	2830,00	2547,63	2441,41
ZA	2890,90	2753,23	2615,58
PO	2803,16	–	–

Zdroj: vlastné spracovanie na základe VZN samosprávnych krajov

V tejto kategórii vozidiel rozdiely medzi samosprávnymi krajmi dosahovali už niekoľko stoviek eur. Opäť je viditeľné, že najvyššie sadzby uplatňoval Bratislavský kraj a najnižšie sadzby uplatňovali Banskobystrický a Trenčiansky kraj. Rozdiel medzi najvyššou a najnižšou sadzbou dane bol v tomto prípade 573,5 eur. Takéto rozdiely v sadzbách dane už mohli byť rozhodujúce najmä pre dopravné spoločnosti s veľkým vozovým parkom, ale aj iné spoločnosti, ktoré vo veľkom využívajú nákladnú dopravu. Vhodnou registráciou týchto vozidiel mohla spoločnosť usporiť na dani z motorových vozidiel takmer 20 % daňových nákladov. Obrázok 3 porovnáva priemerné sadzby dane pre všetky úžitkové vozidlá, bez zohľadnenia ekologických zvýhodnení a s prihliadnutím na štruktúru vozového parku v jednotlivých samosprávnych krajoch. Paradoxne v priemere najnižšie sadzby uplatňoval Bratislavský kraj. Naopak najvyššie sadzby dane mal Trnavský a Nitriansky kraj. Tento výsledok je však možné pripísať práve spôsobu zobrazenia a výpočtu priemerných sadzieb dane, keďže do úvahy pri výpočte neboli brané ekologické zľavy a taktiež je vhodné poznamenať, že práve v Nitrianskom a Trnavskom kraji sa najviac sústreďujú veľké dopravné spoločnosti (IFP, 2014).

Obrázok 3: Porovnanie ročných sadzieb dane úžitkových vozidiel kategórie N



Zdroj: Inštitút finančnej politiky (2014)

2.3.4 Rozdielne uplatňovanie ekologických zvýhodnení

Ako už bolo možné pozorovať, nie všetky kraje na Slovensku uplatňovali environmentálne zvýhodnenie sadzieb dane. Veľkosť a miera environmentálneho zvýhodnenia vozidiel, ktoré spĺňali vyššiu emisnú normu sa líšili aj medzi jednotlivými krajinami, ktoré takéto zvýhodnenie uplatňovali. Tabuľka 5 zobrazuje akým vozidlám bola v krajinách priradená prvá a druhá znížená sadzba dane.

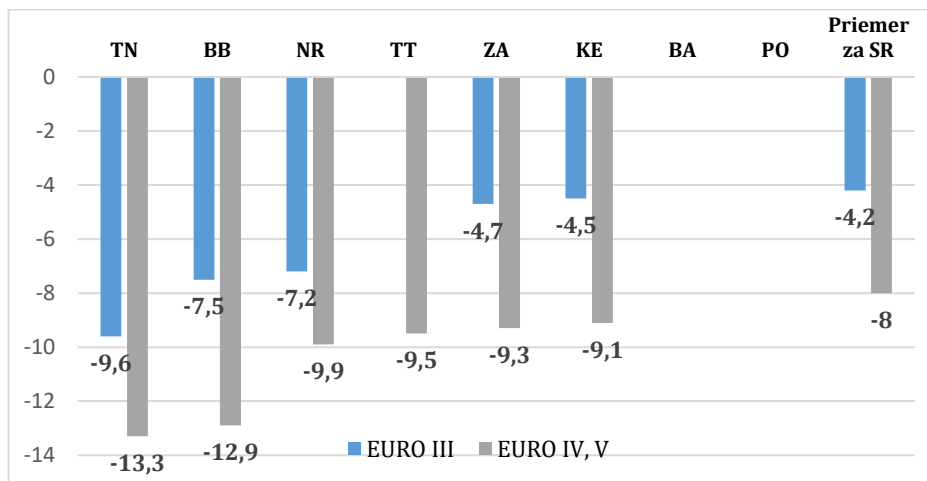
Tabuľka 5: Priradenie zvýhodnenej sadzby dane podľa emisnej normy vozidla v jednotlivých samosprávnych krajinách

Kraj	Prvá znížená sadzba dane	Druhá znížená sadzba dane
BA	–	–
TT	EURO IV, EURO V, EEV	EURO VI,
NR	EURO III	EURO IV, EURO V
KE	EURO III	EURO IV, EURO V
BB	EURO III	EURO IV, EURO V, EURO VI, EEV
TN	EURO III	EURO IV, EURO V
ZA	EURO III	EURO IV, EURO V, EURO VI, EEV
PO	–	–

Zdroj: vlastné spracovanie na základe VZN samosprávnych krajov

Z Tabuľky 5 je možné pozorovať, že takmer vo všetkých krajinách boli zvýhodnené už vozidlá s emisnou triedou EURO III. Výnimkou bol Trnavský kraj, ktorý zvýhodňoval prvou zníženou sadzbou dane až vozidlá normy EURO IV a druhou zníženou sadzbou dane až vozidlá normy EURO VI. Rozdiely sa neprejavovali len v priradení znížených sadzieb daní vozidlám s rôznymi emisnými normami, ale aj vo veľkosti samotného zvýhodnenia. Obrázok 4 znázorňuje percentuálne rozdiely v daňových zvýhodneniach na základe EURO normy medzi jednotlivými krajinami. Obrázok 4 obsahuje aj priemerné percentuálne zvýhodnenie v rámci celého Slovenska, pričom tento údaj zahŕňa aj Bratislavský a Prešovský kraj. Tieto kraje neuplatňovali žiadne ekologické zvýhodnenie.

Obrázok 4: Priemerné percentuálne rozdiely medzi základnou sadzbou dane a prvou a druhou zvýhodnenou sadzbou dane v jednotlivých krajocho



Zdroj: Konečný, Gnap, Šimková, 2016

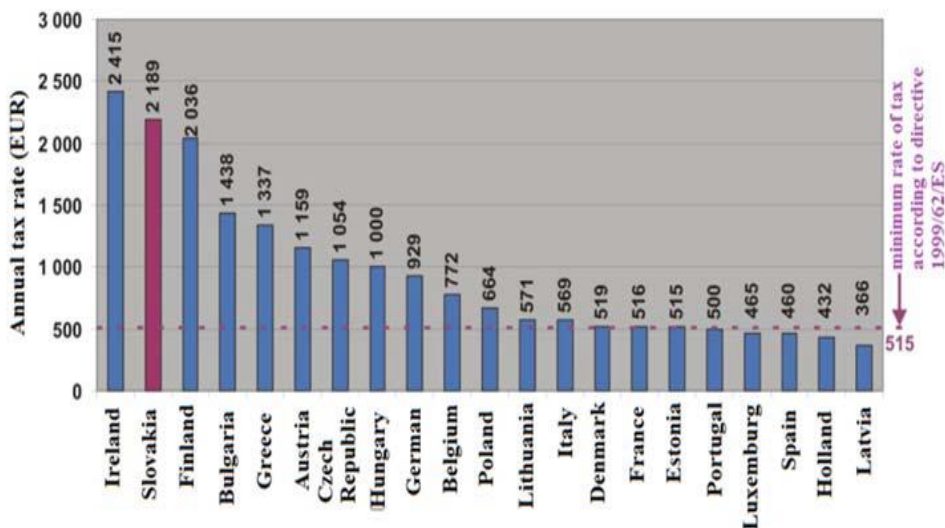
Priemerné zníženie prvej zvýhodnenej sadzby dane oproti základnej sadzbe dane pre vozidlá s emisnou triedou EURO III bolo na úrovni 6,7 %. Druhé priemerné zníženie sadzby dane pre vozidlá s normou EURO IV a EURO V bolo vo výške 10,6 % (Andrlík, Péteriová, 2019).

2.4 Vybrané problémy decentralizovanej dane z motorových vozidiel na Slovensku

Zákon o dani z motorových vozidiel (ZMDMP) nahradil pôvodný centralizovaný zákon o cestnej dani (ZCD). Okrem iného sa zmenilo aj rozdelenie výnosu z tejto dane. Výnos z pôvodnej cestnej dane bol príjmom štátneho rozpočtu. V roku 1994 vznikol Štátny fond cestného hospodárstva a časť výnosu z cestnej dane plynula práve do tohto fondu. Fond slúžil prevažne na opravu, údržbu a výstavbu novej infraštruktúry na Slovensku. Podiel cestnej dane, ktorý plynul do fondu cestného hospodárstva bol vo výške 70 %. Ostávajúcich 30 % bolo príjmom jednotlivých obcí. V roku 2001 sa podiel z dane plynúci do fondu znížil na 60 %. Zvyšných 40 % opäť plynulo obciam. Od roku 2002 sa výnos dane delil medzi fond cestného hospodárstva a obce podľa platného zákona o štátnom rozpočte na konkrétny rok. Vstupom zákona ZMDMP do platnosti a zrušením pôvodného zákona o cestnej dani, koncom roka 2004, celý výnos z dane z motorových vozidiel začal plynúť do rozpočtov jednotlivých krajov (IFP, 2006).

Ako už bolo popísané vyššie, nastavenie dane z motorových vozidiel podľa ZMDMP sa v prvom roku jeho platnosti takmer nelíšilo od pôvodnej cestnej dane podľa ZCD. Väčšina krajov uplatňovala sadzby dane vo výške podľa pôvodného zákona o cestnej dani. Rozdiely medzi kraji sa začali prehĺbovať až v ďalších rokoch. Ako bolo preukázané, kraje sa vo svojom nastavení dane z motorových vozidiel líšili rozsahom oslobodení, ďalej samotným nastavením výšky sadzieb dane a taktiež ekologickým zvýhodnením na základe emisných noriem EURO. K nekonzistentnému vývoju sadzieb medzi kraji prispel aj ich neustály rast. Niektorí autori uvádzajú, že tento stály rast sadzieb a ich neustále zmeny destabilizovali podnikateľské prostredie na Slovensku (Konečný, Gnap, Šimková, 2016). Gnap, Konečný (2015) dokonca označili takýto vývoj za jeden z hlavných príčin znižovania konkurencieschopnosti Slovenských autodopravcov. Takéto neisté a značne diskriminačné podnikateľské prostredie mohlo podľa nich viesť k špekulatívnemu spávaniu zo strany dopravcov. Tí v mnohých prípadoch mohli pociťovať potrebu optimalizovať svoje daňové náklady prostredníctvom daňových únikov. Na nerovnosti, ktoré vznikli aplikáciou zákona o dani z motorových vozidiel upozornila aj Prievozníková (2014). Uvádza, že nejednotný postup samosprávnych krajov v určovaní sadzieb dane a daňových úľav bol predmetom značnej kritiky širokej verejnosti. Uvádza, že rozdielne zdaňovanie vozidiel vytváralo nejednotné podmienky pre podnikanie medzi kraji, čo obmedzovalo zdravú hospodársku súťaž. Podnikatelia okrem iného upozorňovali aj na neprimerane vysoké sadzby dane v porovnaní s ostatnými krajinami Európskej únie. Navyše zohľadnenie environmentálneho prvku bolo podľa nich v zanedbateľnej výške. Takto nepriaznivé podnikateľské prostredie, okrem iného, utlmovalo investície do ekologickejších vozidiel (Prievozníková, 2014). Obrázok 5 zobrazuje porovnanie ročnej sadzby dane v eurách pre 40 tonovú návesovú súpravu medzi vybranými krajinami Európskej únie za rok 2012.

Obrázok 5: Porovnanie ročnej sadzby dane 40 tonovej návesovej súpravy medzi vybranými krajinami Európskej únie v roku 2012



Zdroj: Konečný, Gnap, Šimková, 2016

Z Obrázku 5 jednoznačne vyplýva, že zdanenie automobilov na Slovensku bolo jedno z najvyšších v Európe. Daňové sadzby až štvornásobne presahovali odporúčané sadzby dane stanovené smernicou Európskeho parlamentu a Rady 1999/62/ES.

Prievozníková (2014) ďalej uvádza, že problémové bolo aj to, že výnos z dane z motorových vozidiel podľa ZMDMP nebol účelovo viazaný na údržbu a výstavbu cestnej infraštruktúry. Jednotlivé samosprávne kraje mohli tento výnos použiť na čokoľvek. Neexistovala tak žiadna súvislosť medzi vysokým zdanením a kvalitou cestnej komunikácie. Aj to bola jedna z príčin, ktorá odrádzala daňovníkov od zodpovedného prístupu k plateniu tejto dane. Aj napriek tomu, že výnos z dane z motorových vozidiel nebol účelovo viazaný, je dobré pripomenúť, že samosprávnym krajom vznikali v súvislosti s dopravou dva hlavné náklady. Išlo o údržbu a správu ciest II. a III. triedy na svojom území a financovanie hromadnej autobusovej dopravy vo verejnom záujme (Neupauerová, 2013). V tomto zmysle vznikali značné disparity medzi jednotlivými krajinami, čo sa týka výnosu dane z motorových vozidiel a rozlohou ciest, ktorú museli kraje obhospodarovať. Tieto rozdiely medzi krajinami zobrazuje Tabuľka 5.

Tabuľka 5: Výnosy dane z motorových vozidiel a rozloha ciest pod správou jednotlivých samosprávnych krajov

Samosprávny kraj	Výnos dane z motorových vozidiel zaokrúhlený na celé eurá	Rozloha ciest pod správou samosprávneho kraja	Výnos dane na 1 km obhospodarovaných ciest (€/km)
BA	31 292 200 €	511 km	61 237 €
TT	14 545 546 €	1 589 km	9 154 €
NR	17 174 970 €	2 041 km	8 415 €
KE	12 545 343 €	1 955 km	6 416 €
BB	12 613 114 €	2 556 km	4 935 €
TN	12 587 679 €	1489 km	8 454 €
ZA	16 093 425 €	1 440 km	11 176 €
PO	12 617 211 €	2 444 km	5 163 €

Zdroj: Neupauerová, 2013

Z tabuľky vyplýva, že v období decentralizácie dane z motorových vozidiel vznikol značný nesúlad medzi výberom dane z motorových vozidiel a počtom kilometrov ciest, ktoré jednotlivé samosprávne kraje obhospodarovali. Výrazne najvyšší výnos dane na jeden kilometer ciest mal Bratislavský samosprávny kraj. Ide o rozlohovo najmenší kraj na Slovensku, avšak s najväčším počtom daňovníkov.

Inštitút finančnej politiky (IFP) analýzou daňových priznaní z roku 2013 odhalil prekvapivo slabú administráciu dane z motorových vozidiel a taktiež rozsiahle pokusy o daňové úniky. Problémom bola celkovo zlá administrácia dane z motorových vozidiel a jej nedostatočná kontrola. To viedlo k vysokej chybovosti vyplnených daňových priznaní. IFP (2014) identifikoval v daňových priznaniach za rok 2013 veľké množstvo chýb. Či už išlo o nezmyselné údaje (napr. rok evidencie – 9998, počet náprav – 88), alebo nejednotnosť pri uvádzaní jednotiek pre najvyššiu povolenú hmotnosť. Vyskytovali sa aj iné administratívne chyby, napríklad v podobe uplatnenia sadzby dane iného kraja, alebo sadzby dane vozidla inej kategórie. Okolo 20 % všetkých údajov obsiahnutých v daňových priznaniach za rok 2013 boli chybné údaje spôsobené zlou administráciou dane.

Nešlo len o problémy nedostatočnej administrácie zo strany samosprávnych krajov a následná chybovosť vo vyplňaní daňových priznaní. IFP (2014) sa snažil identifikovať aj možné daňové úniky. IFP (2014) identifikoval 11793 vozidiel (išlo o 2 % zo všetkých vozidiel uvedených v daňových priznaniach), ktorým bola priradená odlišná sadzba dane. Problémové sa ukázalo aj zvýhodnenie na základe environmentálneho prvku. IFP (2014) vo viacerých prípadoch zachytil vyššie uplatnenie daňovej zľavy na základe normy EURO, než na akú mal daňovník nárok. Častý bol aj prípad uplatnenia environmentálnej zľavy, aj keď na ňu daňovník nemal žiaden nárok. To mohlo byť spôsobené najmä tým, že k uplatneniu environmentálnej zľavy nepotreboval daňovník doložiť žiadne potvrdzujúce informácie. Tabuľka 5 zobrazuje počet výskytu chýb v daňových priznaniach za rok 2013.

Tabuľka 5: Chyby vzniknuté pri vyplnení daňových priznaní za rok 2013

Celkový počet vozidiel s priradenou nesprávnou sadzbou dane	11 793	
Uplatnená ekologická zľava bez nároku	2 488	21 %
Vozidlu bola priradená nižšia kategória sadzby dane bez nároku	1 589	13 %
Uplatnenie ekologickej zľavy EEV aj v krajoch, kde nie je zľava umožnená	2 468	21 %
Rozdiel medzi emisnou triedou v skutočnosti a emisnou triedou uvedenou v DP, ktorá mala vplyv na výšku ekologickej zľavy	972	8 %
Ostatné nezistené príčiny	4276	35 %

Zdroj: Daňové priznania z roku 2013, FS SR, IFP, 2014

IFP (2014) ďalej pomocou komparácie daňových priznaní s registrom organizácií za rok 2013 identifikoval 25585 organizácií, ktoré vlastnili spolu 56476 vozidiel, ktoré neboli uvedené v daňových priznaniach za rok 2013. To zodpovedalo 9,5 % podielu vozidiel z údajov uvedených v daňových priznaniach. Tieto skutočnosti veľmi pravdepodobne výrazne podhodnotili výnos dane z motorových vozidiel za rok 2013.

Všetky tieto problémy viedli k opätovnej centralizácii dane z motorových vozidiel na Slovensku. Nový zákon o dani z motorových vozidiel, ktorý vstúpil do platnosti 1. januára 2015, priniesol okrem centralizácie tejto dane aj mnoho iných zmien.

3 DISKUSIA A ZÁVER

Cieľom článku bolo analyzovať fiškálnu decentralizáciu na Slovensku v oblasti zdanenia motorových vozidiel. Článok sa venoval problematike zdanenia motorových vozidiel, ako aplikácie fungovania fiškálnej decentralizácie na Slovensku. V rámci naplnenia cieľa bolo poukázané na regionálne rozdiely, ktoré v podmienkach decentralizácie vznikli a problémy s nimi spojené. Fiškálna decentralizácia bol proces, s ktorým Slovenská republika začala na prelome tohto tisícročia. Nešlo len o samotnú daň z motorových vozidiel. Súčasťou reformy verejnej moci na Slovensku bolo prenesenie takmer 400 rôznych právomocí na obce a kraje. Táto reforma bola jedna z najrozsiahlejších na Slovensku a mala niekoľko fáz. V roku 2000 bola prijatá koncepcia decentralizácie verejnej správy. V roku 2001 sa Národná rada Slovenskej republiky dohodla na územnosprávnom členení, tým sa naplnila dikcia zákona č. 221/1996 Z. z. , ktorý vymedzuje základné delenie Slovenskej republiky na 8 krajov a 79 okresov (Únia miest Slovenska, 2016). Proces ďalej zahŕňal voľby do vyšších územných celkov a následné zahájenie činnosti orgánov jednotlivých krajov a obcí. V roku 2003 bol schválený projekt decentralizácie verejnej správy. Na základe tohto projektu prebiehala od roku 2004 na Slovensku reorganizácia ústredných orgánov štátnej správy (Maruchnič, Čunderlík, 2005). V konečnej fáze reformy bola schválená fiškálna decentralizácia, na základe ktorej vznikol nový systém financovania obcí a krajov. Do platnosti vstúpil zákon č. 582/2004 Z. z. o miestnych daniach a miestnom poplatku za komunálne odpady a drobné stavebné odpady (ZMDMP). Tento zákon taxatívne vymedzoval miestne dane, ktoré patrili výhradne do kompetencie jednotlivých obcí. Obciam z týchto daní plynul výnos, z ktorým mohli autonómne nakladať. Podľa ZMDMP išlo o daň z nehnuteľnosti, daň za psa, daň za užívanie verejného priestranstva, daň za ubytovanie, daň za predajné automaty, daň za nevýherné hracie prístroje, daň za vjazd a zotrvanie motorového vozidla v historickej časti mesta a daň za jadrové zariadenie.

Daň z motorových vozidiel v tomto procese tvorila špecifický prvok. Išlo totiž o jedinou daň, ktorá bola v kompetencii samosprávnych krajov. Výnosy z tejto dane patrili vyšším samosprávnym celkom, ktoré s nimi mohli autonómne nakladať. Daň nebola nijakým spôsobom účelovo viazaná. Ústredný zákon taxatívne vymedzoval rámcové podmienky, avšak daň z motorových vozidiel

závisela do veľkej miery na danom kraji. Išlo o fakultatívnu daň, ktorú kraj nemusel na svojom území zaviesť. Keďže daň z motorových vozidiel predstavovala pre jednotlivé samosprávne kraje značný príjem, nebolo prekvapením, že túto daň na svojom území zaviedli všetky kraje.

Problémy sa začali prejavovať v neskorších rokoch decentralizácie tejto dane. Medzi krajmami sa čoraz viac začali prejavovať rozdiely v určovaní dane z motorových vozidiel. Problémové sa ukázali aj časté zmeny a neustály rast sadzieb dane. Tento fakt bol navyše podporený nejednotným systémom ekologických zliav na dani na základe emisných EURO noriem. Ako bolo v článku uvedené, samotné rozdiely medzi sadzbami dane neboli až tak výrazné, no ako bolo ďalej preukázané, aj takéto relatívne malé rozdiely spôsobili značný chaos v správe a výbere tejto dane. Administratíva tejto dane zo strany samosprávnych krajov sa ukázala ako nedostatočná, v dôsledku čoho vnikli rozsiahle daňové úniky a chyby v daňových priznaniach, ktoré celkovo podhodnotili výnos z tejto dane. Výška sadzieb dane nebola ústredným zákonom z vrchu nijak obmedzená. Samosprávne kraje v snahe navýšiť príjmy svojich rozpočtov, tieto sadzby často zvyšovali, čo viedlo k značnému ohrozeniu konkurencieschopnosti slovenských autodopravcov. Tým, že daň nebola účelovo viazaná, neexistoval ani vzťah medzi kvalitou ciest a vysokým zdanením. Počet daňovníkov v a rozloha jednotlivých krajov sa taktiež líšili, čím vznikali značné rozdiely medzi výnosmi z dane z motorových vozidiel a nákladmi na opravu a údržbu ciest. Tieto problémy viedli k opätovnej centralizácii dane z motorových vozidiel. Takmer desaťročné obdobie decentralizácie dane z motorových vozidiel preukázalo, že išlo o chybné rozhodnutie.

Decentralizácia verejnej správy je v mnohých prípadoch vnímaná ako vhodný nástroj k dosiahnutiu rôznych fiškálnych záujmov. Ako bolo preukázané v úvode tohto príspevku, účinky fiškálnej decentralizácie sa rôznia od stanovených cieľov. Na to, aby boli decentralizačné ciele dosiahnuté, je potrebné stanoviť vhodný legislatívny rámec. Ako už bolo v úvode článku spomenuté, fiškálna decentralizácia môže v mnohých prípadoch predstavovať značné problémy. Problémy v súvislosti s decentralizáciou dane z motorových vozidiel na Slovensku boli v súlade s klasickými odporúčaniami tradičného normatívneho prístupu, ktorého predstaviteľom bol Oates (1972). Ako už bolo uvedené, ten presadzoval decentralizáciu na strane výdajov, teda poskytovania

verejných statkov obyvateľom. Decentralizácia by tak bola účinným nástrojom zefektívnenia verejnej správy, keďže by dokázala lepšie reagovať na heterogénne potreby občanov. Na strane príjmov však Oates (1972) presadzoval centralizovaný prístup. Výber daní a ich následná redistribúcia boli podľa neho najefektívnejšie v rukách ústrednej vlády. Výber a správa dane z motorových vozidiel, ktorú mali v kompetencii samosprávne kraje sa na Slovensku skutočne ukázala ako neefektívna.

AFILÁCIA

Tento príspevok bol vytvorený v rámci projektu internej grantovej agentúry PEF MENDELU číslo PEF_TP_2020007.

POUŽITÉ ZDROJE

- [1] ANDRLÍK, B., ZBOROVSKÁ, L. *Time-based fee for vehicles in the Czech Republic: New model and challenge?*. In: European Financial Systems 2019: Proceedings of the 16th International Scientific Conference. Brno: Masarykova univerzita, 2019, s. 14-22. ISBN 978-80-210-9338-6.
- [2] ANDRLÍK, B., PÉTERIOVÁ, J. *Daň z motorových vozidiel a jej vplyv na stavbu vozového parku Slovenska*. Acta academica karviniensia. 2019. zv. 19, č. 3, s. 5--18. ISSN 1212-415X.
- [3] ANDRLÍK, B., PÉTERIOVÁ, J. *Zdanenia motorových vozidiel na Slovensku so zameraním na ekologické prvky*. Acta Sting. 2019. č. 2, s. 6-26. ISSN 1805-1391.
- [4] BOBÁKOVÁ, V. *The Formation of Regional Self-government in the Slovak Republic and its Sources of Funding*. Administratie si Management Public. 2017. (28), 97-115.
- [5] DAŇOVÉ RIADITEĽSTVO SR. *Výročná správa o činnosti daňových orgánov za rok 2004*.
- [6] EBEL, R., YILMAZ, S. *Concept of Fiscal Decentralization and Worldwide Overview*. World Bank Institute. 2002
- [7] FELD, L., SCHNEIDER, F. *State and Local Taxation*. Johannes Kepler University of Linz. Austria. 2000.

- [8] GANDULLIA, L. *The Role of Regional Taxes in Fiscal Decentralization*. DEP working papers. 2012.
- [9] GNAP, J., KONEČNÝ, V. Motor vehicle taxation in the Slovak republic and its impacts in the context of fiscal decentralization. *Procedia Economics and Finance* 34(2015) 344-351 DOI: 10.1016/S2212-5671(15)01639-1.
- [10] INŠTITÚT FINANČNEJ POLITIKY. Komentár 2014/18: Posvietili sme si na daň z motorových vozidiel. Ministerstvo financií Slovenskej republiky. 2014
- [11] KONEČNÝ, V., GNAP, J., ŠIMKOVÁ, I. 2016. Impact of Fiscal Decentralization on Motor Vehicle Taxation in the Slovak Republic. *Transport and Telecommunication*, 17(1), 28-39 DOI: 10.1515/ttj-2016-0004. ISSN 14076179.
- [12] KOZOVSKÝ, D. Fiškálna decentralizácia a jej vplyv na vybrané makroekonomické indikátory. *Ekonomický časopis*, 54/2006, 1037-1052.
- [13] MARUCHNÍČ, J., ČUNDERLÍK, Ľ. Fiškálna decentralizácia v Slovenskej republike. *Mezinárodní a srovnávací právní revue* č. 14/2005, 64-77.
- [14] M-VAZQUEZ, J., L-PEÑAS, S., SACCHI, A. *The Impact of Fiscal Decentralization: A Survey*. *Journal of Economic Surveys*. 2016. IDO: 10.1111/joes.12182
- [15] NEUPAUEROVÁ, Z. Základné aspekty dane z motorových vozidiel v podmienkach SR – výhody a nevýhody. *Účtovníctvo a dane* ©1997-2020 Verlag Dashöfer, vydavateľstvo, s.r.o. 2013.
- [16] NIŽŇANSKÝ, V., VALENTOVIČ, M. Financovanie samosprávnych obcí od roku 2005. *M.E.S.A.*10, 2004.
- [17] OATES, W. *Fiscal Federalism*. New York: Harcourt, Brace, Jovanovich. 1972
- [18] PRIEVOZNÍKOVÁ, K. Niekoľko poznámok k „vynovenej“ dani z motorových vozidiel. *Manažment v teórii a praxi* 3-4/2014. ISSN 1336-7137.
- [19] SACCHI, A., SALOTTI, S. *The effects of fiscal decentralization on household income inequality: some empirical evidence*. *Spatial Economic Analysis*. 2012. 9. DOI: 10.2139/ssrn.2098757.

- [20] SEPÚLVEDA, C., M-VAZQUEZ, J. *The Consequences of Fiscal Decentralization on Poverty and Income Inequality*. Environment and Planning C: Government and Policy. 2011. 29. 321-343. DOI 10.1068/c1033r.
- [21] SLOVENSKO. Zákon č. 582 z 23. septembra 2004, o miestnych daniach a miestnom poplatku za komunálne odpady a drobné stavebné odpady.
- [22] SORENS, J. *Does Fiscal Federalism Promote Regional Inequality? An Empirical Analysis of the OECD, 1980-2005*. Regional Studies, Taylor & Francis Journals, 2014. vol. 48(2), pages 239-253.
- [23] TIEBOUT, C. M., *A Pure Theory of Local Expenditures*. Journal of Political Economy 64, 416-424. 1956
- [24] TSELIOS, V. et. al. *Income Inequality, Decentralization and Regional Development in Western Europe*. In: Environment and Planning A. 2011. DOI: 10.1068/a44334.
- [25] ÚNIA MIEST SLOVENSKA. *Územné a správne usporiadanie Slovenskej republiky*. 2016.

AUTORI

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

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

Mgr. Ing. Lucie Formanová, Ph.D., Ústav účetníctví a daní, Provozně ekonomická fakulta, Mendelova univerzita v Brně, Zemědělská 1, 613 00 Brno, Czech Republic, email: lucie.formanova@mendelu.cz.

Ing. Michal Mádr, Ph.D., Ústav ekonomie, Provozně ekonomická fakulta, Mendelova univerzita v Brně, Zemědělská 1, 613 00 Brno, Czech Republic, email: michal.madr@mendelu.cz.

AUTHORS

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

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.

Mgr. Ing. Lucie Formanová, Ph.D., Department of Accounting and Taxation, Faculty of Economy, Mendel University in Brno, Zemědělská 1, 613 00 Brno, Czech Republic, email: lucie.formanova@mendelu.cz.

Ing. Michal Mádr, Ph.D., Department of Economics, Faculty of Business and Economics, Mendel University in Brno, Zemědělská 1, 613 00 Brno, Czech Republic, email: michal.madr@mendelu.cz.

Přehledová stať

SOUČASNÝ STAV VÝVOJE ELEKTROMOBILITY V EVROPĚ

THE CURRENT STATE OF DEVELOPMENT OF ELECTROMOBILITY IN EUROPE

Martina Filová, Břetislav Andrlík, Lucie Formanová

Abstrakt

Příspěvek se zabývá problematikou stavu a vývoje elektromobility ve vybraných zemích Evropy. Dílčí část příspěvku se věnuje legislativnímu rámci, který přímo ovlivňuje rozšiřování elektromobility v rámci Evropského hospodářského prostoru. Záměrem příspěvku je potvrdit či vyvrátit na časové ose obecně deklarovaný rostoucí trend počtu osobních elektromobilů. Za tímto účelem jsou v příspěvku vymezeny a hodnoceny konkrétní hodnoty počtu těchto automobilů ve vozových parcích jednotlivých států. Z dosažených výsledků jednoznačně vyplývá, že obecné vývojové tendence růstu počtu osobních elektromobilů lze potvrdit a v některých případech představuje elektromobilita stěžejní roli ve vozovém parku daného státu. Samostatná část příspěvku je věnována současné pandemické krizi COVID-19 a jejím faktickým dopadům na elektromobilitu jak v České republice, tak na poli Evropské unie.

Klíčová slova

osobní vozidla, elektromobil, životní prostředí

Abstract

The paper deals with the issue of the state and development of electromobility in selected European countries. A partial part of the paper is focused on the legislative framework that affects the expansion of electromobility within the European Economic Area. The objective of this paper is to confirm or refuse a growing trend in the number of personal electric cars on analysed timeline. For this purpose, the specific values of these cars in the vehicle fleets of individual states are stated and then evaluated. Based on received results, the general development trends are growing number of passenger electric cars, which can be confirmed and proven to be moving parking spaces in the state. A separate part of the paper deals with the current pandemic crisis of COVID-

19 and the real impacts on electromobility both in the Czech Republic and in the field of the European Union.

Keywords

passenger cars, electric car, environment

JEL klasifikace

H30, Q50

1 ÚVOD

Mobilita statků a lidstva je klíčovým odvětvím moderních tržních ekonomik. Za posledních 100 let mobilita, a s ní úzce spojený automobilový průmysl, prošel značným vývojem – od tříkolky s jednoválcem chlazeným vodou, kdy obohacenou směs vzduchu a paliva mu připravoval karburátor a o zapálení se starala žhavicí svíčka, po první automobil se spalovacím motorem, až po v současné době rozvíjené alternativní pohony včetně stěžejních elektrických automobilů. Posledních několik let přineslo rozvoj vývoje a výzkumu v oblasti elektrifikace automobilového průmyslu ve všech jeho aspektech (Bellis, 2019). S těmito vývojovými tendencemi dochází také k nastartování výstavby dobíjecí infrastruktury jako nezbytné podpory rostoucí nabídky a poptávky po jednotlivých automobilech alternativního pohonu ve vztahu ke konvenčním spalovacím benzínovým a naftovým motorům. Veškeré tyto aktivity jsou neodmyslitelně spojeny se snahou dosáhnout nízkouhlíkové ekonomiky.

Rostoucí podíl emisí skleníkových plynů totiž neodmyslitelně způsobuje změny klimatu, které pozorujeme ve všech regionech světa. Nejen dle konstatování Evropské komise (2020) tají ledovce v Arktidě i Antarktidě, navíc stoupá i hladina moří. Některé regiony světa postihují extrémní výkyvy počasí, změny srážkových vzorců. Nejvíce postiženými regiony jsou primárně chudé rozvojové země, které jsou do velké míry závislé na přirozeném prostředí a na boj proti měnícím se klimatickým podmínkám mají nejméně prostředků. Klimatické změny pocítí i celá Evropa. Konkrétně jižní a střední Evropa se potýká s vlnami veder, které jsou provázeny extrémním suchem a častými lesními požáry. Extrémní sucho a lesní požáry také sužují celé Středozemí. Naopak sever Evropy se potýká s častými srážkami, které vedou až k povodním i během zimních měsíců. Změna klimatu je riziková ale i pro lidské zdraví. V některých oblastech

dochází ke zvýšení počtu úmrtí v důsledku období zvýšených teplot a v jiných oblastech se naopak v souvislosti s nízkými teplotami počet úmrtí snížil. Evropská unie se proto snaží dlouhodobě těmto důsledkům změny klimatu předcházet (Evropská komise, 2020a). Vznikají různé orgány a instituce na mezinárodní úrovni a jejich hlavní náplní je ochrana životního prostředí. První světová konference o životním prostředí proběhla ve Stockholmu v roce 1972 a byla svolána Spojenými národy (MŽP, 2020a).

Česká republika je smluvní stranou několika významných environmentálních smluv. V oblasti změny klimatu se ČR angažuje v Rámcové úmluvě OSN o změně klimatu, Kjótském protokolu a Pařížské dohodě (MŽP, 2020b). Specifikace mezinárodních smluv v oblasti životního prostředí budou vymezeny v rámci tohoto příspěvku.

Článek se zabývá vývojem elektromobility do roku 2019 v České republice a Evropě. Cílem je na základě analýzy vývoje počtu osobních elektromobilů v České republice a ve vybraných státech Evropy potvrdit obecně deklarovaný rostoucí trend počtu elektromobilů. Konkrétně analyzovanými státy jsou Norsko, Nizozemí, Francie, Švédsko a Velká Británie, tedy vyspělé země, které elektromobilitu významně podporují i například dotačními prostředky. Na základě získaných dat bude v rámci článku provedena diskuze a z ní vyplývající syntéza, která odpoví na následující výzkumnou otázku: Povede současný vývoj elektromobility k naplnění cílů, ke kterým se Evropská unie zavázala? V rámci příspěvku budou identifikovány počty osobních elektromobilů registrovaných v jednotlivých zemích a stanoveny jejich podíly na celkovém vozovém parku osobních automobilů. V článku budou dále specifikovány jednotlivé mezinárodní smlouvy v oblasti životního prostředí, ke kterým se zavázala nejen Česká republika, ale i Evropská unie. Závěr pak bude věnován současným tendencím v rámci koronavirové krize, budou představena nová opatření, které přijala Evropská unie a ke kterým se zavázala i Česká republika. V této souvislosti je stanovena další výzkumná otázka: Jaký dopad bude mít pandemie COVID-19 na vývoj elektromobility?

2 LEGISLATIVA EU VE VZTAHU K ELEKTROMOBILITĚ

I přesto, že problematika životního prostředí patří k nejmladším aktivitám Evropského společenství, je v současnosti prezentována jako prioritní téma agendy institucí EU. Zemská atmosféra se výrazně otepluje a ovlivňuje už nyní nejenom náš zdravotní, ale také potravinový systém, především pak ekosystémy a biologickou rozmanitost naší planety. Tento fakt také potvrdila studie „No evidence for globally coherent warm and cold periods over the preindustrial Common Era“, kterou provedl v červenci 2019 Raphael Neukom a kol. (2019) a byla prezentována odborné veřejnosti ve vědeckém časopise Nature (Raphael Neukom a kol., 2019). K dané problematice se v září 2019 také vyjádřil novinář britského deníku The Guardian Jonathan Watts. Podle něj je studie průlomová, neboť se na ní shodnou odborníci i vědci, kteří se na studii nepodíleli, a ukazuje skutečné celosvětové účinky emisí skleníkových plynů, které produkuje člověk. Studie publikovaná v časopise Nature ukazuje na historických datech, že za posledních 2 000 let nebyly změny teplot tak rychlé a rozsáhlé, jako je tomu posledních deset let. Podle profesora klimatologie na Univerzitě College v Londýně Marka Maslina, který poskytl rozhovor vědeckému deníku The Guardian, je studie průlomová a ukazuje skutečný globální účinek antropogenních emisí skleníkových plynů (Watts, 2019).

Roku 1972 proběhla ve Švédsku první mezinárodní konference (známá jako „Stockholm Conference“), která byla věnovaná otázkám životního prostředí a předznamenala zlom ve vývoji mezinárodní environmentální politiky. O sedm let později, tj. v roce 1979 byla uspořádána globální konference o změně klimatu v Ženevě. Konference vedla k vytvoření Světového klimatického programu (Evroparlament, 2020). Tento klimatický program měl za úkol především zlepšit služby v oblasti klimatu, vytvořit základ klimatického systému, který by byl schopen přesnějších předpovědí a projekcí klimatu, a rozvíjet operační struktury pro poskytování kvalitních klimatických služeb (WMO, 2019).

V roce 1992 na konferenci OSN o životním prostředí a rozvoji v Rio de Janeiru byla přijata Rámcová úmluva OSN (dále je „Úmluva“) o změně klimatu (ang. United Nations Framework Convention on Climate Change, dále jen „UNFCCC“). Oficiálně zde byla uznána existence klimatických změn a bylo upozorněno na zásadní vliv člověka na tyto změny. Tato úmluva vstoupila

v platnost 21. 3. 1994 a zahrnuje 197 smluvních stran, které se každoročně scházejí na konferencích označovaných zkratkou COP (Conference of Parties), kde vyhodnocují vhodnost jednotlivých mezinárodních smluv o životním prostředí (MŽP, 2020c). Na přelomu března a dubna se v roce 1995 konala první konference smluvních stran v Berlíně. Primárním bodem programu bylo zkoumání adekvátnosti závazků, které plynou z Rámcové úmluvy OSN o změně klimatu podle čl. 4.2(d) (MŽP, 2005d). Výsledkem summitu bylo přijetí tzv. „Berlínského mandátu“, který stanovil cíle pro rok 2000 a na který později navazoval Kjótský protokol. Berlínský mandát rozhodl v I. Rozhodnutí Rámcové úmluvy podle odst. 1(a), že jednotlivé smluvní strany by měly chránit klimatický systém ve prospěch současných a budoucích generací lidstva a vyzývá především rozvinuté země, aby vedly boj proti změně klimatu a jejím negativním dopadům (UNFCCC, 1995). Byla také vytvořena „Ad hoc skupina pro vyjednávání Berlínského mandátu“ (AGBM), která měla za úkol připravit text pro klimatický summit, který se konal v Kjótu. Text měl obsahovat závazné kroky ke snížení emisí skleníkových plynů, a především jejich časový rámec (Ekonomický deník, 2015). AGBM ale v průběhu let 1996–1997 neučinila velký pokrok a závazné kroky ke snížení emisí nepředstavila. Nejradikálnější návrh nakonec předložila Evropská unie, která navrhla 15% snížení emisí do roku 2010, přičemž snížení se vztahovalo k roku 1990. Návrh měl ale celou řadu odpůrců, včetně zemí OECD nebo OPEC. Nebylo tedy vůbec zřejmé, zda text protokolu bude pro všech 160 zemí přijatelný (Svítil, Polák, 2005).

V prosinci 1997 na jedenáctém klimatickém summitu byl ale přesto k Rámcové úmluvě OSN o změně klimatu Kjótský protokol (dále jen „Protokol“) přijat. Jednalo se o první právně závaznou globální dohodu. Protokol zavazoval země, převážně průmyslově rozvinuté, k omezení a zredukování emisí skleníkových plynů o 5,2 % v porovnání s rokem 1990. Snížení mělo proběhnout do konce prvního kontrolního období, kdy první kontrolní období probíhalo v letech 2008–2012 (Svítil, Polák, 2005). V prosinci 2005 byl Kjótský protokol doplněn o dodatek, který schválil jeho pokračování a jeho druhé kontrolní období, které bylo tentokrát stanoveno na 8 let (2013–2020). V dodatku připojené státy přislíbily snížit emise skleníkových plynů o 20 % ve srovnání s rokem 1990. K druhému kontrolnímu období se připojila ale pouze část zemí. Protokol není závazný pro rozvojové země a rozvíjející se ekonomiky. Proto budou ve výsledku nové závazky pokrývat přibližně pouze 15 % celosvětových emisí

skleníkových plynů. Snížení emisí skleníkových plynů o 20 % do roku 2020 odpovídá cíli, který byl formulován v rámci klimaticko-energetického balíčku z roku 2009 (MŽP, 2020e). Jedná se o soubor legislativních předpisů, které mají vést k naplnění daných cílů EU v oblasti energetiky a ochrany klimatu do roku 2020. Balíček uvedených legislativních předpisů byl schválen Evropským parlamentem a Evropskou radou v roce 2008. Klimaticko-energetický balíček je tvořen čtveřicí legislativních předpisů – směrnicí 2009/29/ES o obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů, rozhodnutím 406/2009/ES o rozdělení úsilí k dosažení redukčních cílů emisí skleníkových plynů, směrnicí 2009/31/ES o zachytávání a ukládání CO₂ do geologického podloží a směrnicí 2009/28/ES o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů (MŽP, 2020f).

Stále vysoký podíl oxidu uhličitého v ovzduší, který urychluje ohřev Země, jenž způsobuje globální oteplování, vedl členy OSN k další konferenci, která se konala ve dnech 30. listopadu až 12. prosince 2015 v Paříži. Na této konferenci došlo k vytvoření nové celosvětové dohody o změně klimatu. Členové vyhotovili novou tzv. Pařížskou dohodu (dále jen „Dohoda“). Dohoda se vztahuje na období počínaje rokem 2020 a bude nahrazovat Kjótský protokol. Podmínkou platnosti této dohody je, že ji musí ratifikovat 55 zemí, které nesou odpovědnost za minimálně 55 % celosvětového objemu emisí (Evropská komise, 2020b). K 24. 7. 2020 Dohodu podepsalo 195 zemí a ratifikovalo 189 zemí, Česká republika ji podepsala 24. 4. 2016 a ratifikovala o rok a půl později, tj. 5. 8. 2017. Evropská unie ji ratifikovala jako jeden celek (UNTC, 2020). Dohoda dále vyžaduje, aby každá smluvní strana po pěti letech zveřejnila svůj akční plán zamýšlených vnitrostátních příspěvků, který bude odrážet ambice stran snížit emise skleníkových plynů (WMO, 2020).

Článek 2 definuje cíle této Dohody:

- a) dlouhodobě udržet růst globální teploty pod hranicí 2 °C v porovnání s obdobím před průmyslovou revolucí a usilovat o to, aby nárůst teploty nepřekročil hranici 1,5 °C,
- b) zvýšit schopnost přizpůsobit se nepříznivým dopadům změny klimatu a posilovat odolnosti vůči změně klimatu a nízkoemisního rozvoje, který neohrozí produkci potravin,
- c) sladit finanční toky s nízkoemisním rozvojem odolným vůči změně klimatu (MŽP, 2015g).

Evropský parlament ve svém Usnesení Evropského parlamentu ze dne 14. března 2019 o změně klimatu – evropská dlouhodobá strategická vize prosperující, moderní, konkurenceschopné a klimaticky neutrální ekonomiky v souladu s Pařížskou dohodou (2019/2582(RSP)) schvaluje cíl dosáhnout do roku 2050 v celé Evropě nulových čistých emisí. Vyzývá tedy členské státy EU, aby se zavázaly, že vynaloží úsilí nutné k dosažení daného cíle. Podle „Scénáře evropské strategie nulových emisí do poloviny století,“ jenž je součástí usnesení z března 2019, musí členské státy investovat do inovativních technologických řešení, dále více zapojovat občany a harmonizovat kroky v klíčových oblastech – tj. energetika, průmyslová politika a výzkum. Ze zápisu z usnesení Evropského parlamentu vyplývají i pokyny pro členské státy, podle nichž by státy měly stanovit jednoznačné krátkodobé i dlouhodobé cíle a programy, které budou v souladu s cíli Pařížské dohody. Stejnou strategii doporučuje Evropský parlament celé Evropě a upozorňuje i na sociálně spravedlivou transformaci celé Evropy, na kterou nemá být zapomenuto (Evropský parlament, 2019a).

Nejzásadnějším a nejvýznamnějším cílem Evropské komise je dosažení uhlíkové neutrality Evropy do konce roku 2050. Tento cíl zveřejnila Komise 28. listopadu 2018 v rámci své dlouhodobé strategie „Čistá planeta pro všechny – evropská dlouhodobá strategická vize prosperující, moderní, konkurenceschopné a klimaticky neutrální ekonomiky“ COM/2018/773 final. Tato dlouhodobá strategie má stanovit směr pro politiku EU v oblasti klimatu a energetiky a dosažení teplotních cílů, které jsou v souladu s Pařížskou dohodou (Evropská komise, 2018d). Podle Evropské komise bude celá Evropa z hlediska klimatu neutrální v případě, že zainvestuje do inovativních technologií, posílí postavení občanů a sjednotí opatření v klíčových oblastech, jako jsou průmyslová politika, finance a výzkum. Uhlíková neutralita by měla udržet globální růst teploty pod 2 °C (Evropská komise, 2020c).

Evropský parlament ve svém Usnesení Evropského parlamentu ze dne 15. ledna 2020 o „Zelené dohodě pro Evropu“ (2019/2956(RSP)) v 1. bodě zdůrazňuje nutnost přijmout ambiciózní opatření pro boj proti změně klimatu, a proto sdělení Evropské komise „Zelená dohoda pro Evropu“ podporuje. (Evropský parlament, 2020b).

Konkrétní kroky k přechodu na udržitelnější, ekologičtější hospodářství představila Evropská komise balíčkem „Zelená dohoda pro Evropu“ v prosinci 2019. V balíčku Evropská komise uvedla potřebné investice a dostupné finanční nástroje. Jednotlivá opatření zveřejnila Evropská komise na svých webových stránkách, jedná se především o investice do technologií, jež jsou šetrné k životnímu prostředí. Dále by se měl podporovat průmysl ve vývoji inovací. Veřejná a soukromá doprava by měla být tvořena čistšími, levnějšími, a hlavně zdravějšími dopravními prostředky (Evropská komise, 2020e). Předsedkyně Komise Ursula von der Leyenová v prosinci 2019 představila mechanismu pro spravedlivou transformaci. Předsedkyně prohlásila, že mechanismus bude poskytovat finanční podporu a technickou pomoc lidem, podnikům a regionům, které přechod na zelenou ekonomiku nejvíce zasáhne. Podle navrhovaného mechanismu bude v období 2021–2027 rozdělen nejméně jeden bilion eur mezi regiony a sektory, které jsou nejzranitelnější a které budou muset vyvinout větší úsilí v rámci této transformace. Evropská unie k tomu využije finanční nástroje EU, zejména fond InvestEU (Evropská komise, 2020f).

V Evropské unii se podle údajů Evropské agentury pro životní prostředí („EEA“) z roku 2019 na produkci skleníkových plynů nejvíce (72 %) podílí silniční doprava (EEA, 2017a). Osobní automobily se na skleníkových emisích vytvořených v dopravě podílejí 61 %. Ze statistik vyplývá, že jedním autem průměrně cestuje 1,7 pasažérů v Evropě. Snížit emise v dopravě lze dvojnásobným způsobem. Prvním je zvyšování účinnosti spalovacích motorů, tím druhým je přechod na jiná alternativní paliva a pohony. Poslední dobou proto stále častěji vidáme na silnicích i automobily poháněny elektřinou (Evropský parlament, 2019b). Ke změně trendu v současné době přispívá i Evropský parlament, který schválil v březnu 2019 nové emisní limity pro osobní automobily. Nová pravidla mají zajistit, aby od roku 2030 byly nižší emise CO₂ z nových osobních automobilů v průměru o 38 % a z nových dodávek v průměru o 31 % nižší než úroveň z roku 2021. V průběhu let 2025 až 2029 se budou muset snížit emise z osobních automobilů a dodávek o 15 % (RADA EU, 2019). Podle stanovených pravidel budou moci nové osobní automobily vypouštět od roku 2021 pouze 95 gramů CO₂/km, za překročení limitu budou výrobci automobilů platit pokuty, současný limit je stanoven na 130 gramů CO₂/km (Evropská komise, 2015i). Otázkou je, zda současný vývoj elektromobility povede k naplnění cílů stanovených Evropskou unií.

Podle nejnovějších zveřejněných údajů Evropské agentury pro životní prostředí se průměrné vypuštěné emise oxidu uhličitého u nově registrovaných osobních automobilů v Evropské unii, Norsku, ve Velké Británii a na Islandu v roce 2019 zvýšily na 122,4 gramů CO₂/km a způsobily tak růst emisí již třetí rok po sobě. Vypuštěné emise mezi lety 2017 a 2019 narostly ze 118,5 g na 122,4 g. Dle EEA hrozí, že k dosažení budoucího cíle 95 g CO₂/km do roku 2021 bude zapotřebí většího úsilí. Prodej čistých elektromobilů a plug-in hybridů měl být zahájen dříve (EEA, 2020d).

Největšími znečišťovateli ovzduší bylo v roce 2019 podle ACEA Bulharsko s průměrnými emisemi 137,6 g CO₂/km. Více než 130 g emisí vyprodukují i naše sousední země, a to Slovensko, Polsko, ale i Německo. Nad průměrem vyprodukovaných emisí na jeden kilometr se pohybuje i Česká republika s hodnotou 128,7 g. Naopak nejekologičtější auta se nachází v Norsku, kde se průměrné emise CO₂ pohybují kolem 60 g/km. Stanoveného limitu 95 g CO₂/km pravděpodobně dosáhne i Nizozemí, které v roce 2019 vyprodukovalo 98,4 g CO₂/km (ACEA, 2020b).

Za růst průměrných emisí CO₂ je zodpovědná rostoucí poptávka po SUV (z anglického „sport utility vehicle“), která v roce 2019 vykázala 131,5 g CO₂/km. Řešením by mohla být podle globálního analytika JATO Felipe Munoz elektrifikace těchto vozidel, ale v krátkodobém horizontu budou výrobci těchto vozidel naopak čelit vysokým pokutám za překročení stanoveného limitu (Munoz, 2020).

Společnost EEA uvádí, že prodej bateriových elektrických vozidel a plug-in hybridních elektrických vozidel se v roce 2019 zvýšil na přibližně 3,5 % oproti roku 2018, kdy se podíl těchto aut ve vozovém parku pohyboval kolem 2 %. Největší nárůst zaznamenalo Norsko a Nizozemí, proto v těchto zemích průměrné emise nových automobilů poklesly od roku 2018 do roku 2019 ve srovnání s celou Evropou (EEA, 2020e).

Na základě získaných informací se dá předpokládat, že současný vývoj elektromobility zatím nebude stačit k naplnění cílů Pařížské dohody. Průměrné emise oxidu uhličitého se neustále zvyšují. Může za to obliba SUV vozidel a pomalý růst podílu elektrických vozidel na celkovém vozovém parku. Od roku 2021 je povinnost vyrábět automobily s 95 gramy CO₂/km. Stanovený cíl splní v Evropě pravděpodobně jenom dvě země – Norsko a Nizozemí, ostatní státy

budou muset platit za překročení limitu pokuty. Podle EEA se s elektrifikací vozového parku začalo pozdě. Aby bylo daných cílů Dohody dosaženo, budou muset být podle Evropské komise navýšeny veřejné a soukromé investice do výzkumu a inovací, navýšen bude muset být i počet automobilů s nízkými nebo nulovými emisemi a s tím souvisí i opětovné využití a recyklace baterií (Evropská komise, 2019j).

3 VÝVOJ POČTU ELEKTROMOBILŮ REGISTROVANÝCH V ČR

Dle Evropské komise jedním ze způsobů, jak podpořit nízkouhlíkové hospodářství, může být výrazné rozšíření čistších automobilů do všech druhů dopravy. V současné době nejpreferovanějším ekologicky šetrným pohonem je elektrická energie, včetně hybridních systémů automobilů s možností napojení do elektrické sítě či zcela elektrických automobilů, které jsou napájeny bateriemi nebo palivovými články. V listopadu 2017 v Bruselu Evropská komise představila nový balíček legislativních návrhů s názvem „Na cestě k čisté a inteligentní mobilitě“ (Evropská komise, 2017g). Nejdůležitějším opatřením balíčku je snížit do roku 2050 emise skleníkových plynů z dopravy o 60 % v porovnání s hodnotami z roku 1990. Výjimku má mezinárodní námořní doprava, která musí své vyprodukované emise snížit o 40 % v porovnání s rokem 2005 (EEA, 2016b).

Podrobný vývoj počtu registrovaných elektrických osobních automobilů (dále jen „BEV“) v ČR uvádí Tabulka 1. Data pochází z Evropské observatoře alternativních paliv (EAFO).

Tabulka 5: Souhrnný přehled osobních elektromobilů registrovaných v ČR

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Celkový počet BEV	60	152	237	417	1 018	1 090	1 118	2 030	2 837
Nové registrace BEV	56	92	39	187	331	233	389	699	780
Celkový podíl BEV na osobních automobilech (%)	0,001	0,003	0,01	0,01	0,02	0,02	0,02	0,04	0,05
Podíl nových BEV na nových osobních automobilech (%)	0,04	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,3	0,3

Zdroj: EFAO (2020)

Tabulka 1 prezentuje souhrnný přehled osobních elektrických automobilů registrovaných v ČR v letech 2011–2019. Lze tedy konstatovat, že až na roky 2013 a 2016 byl vývoj počtu registrovaných osobních elektromobilů rostoucí. Rostoucí trend je způsoben hlavně zvyšující se nabídkou elektromobilů na trhu. Výrobci automobilů jsou totiž čím dál více nuceni, díky tlaku na snižování emisí, do svého portfolia nabízených automobilů zahrnout automobily, které produkují minimální emise.

Podle Evropské agentury pro životní prostředí produkuje silniční doprava nejvíce skleníkových plynů. Je zodpovědná za 20 % celkových emisí skleníkových plynů v EU (EEA, 2017a). V dlouholetém horizontu tedy s rostoucím trendem v počtu elektromobilů v ČR můžeme počítat, neboť v březnu 2019 poslanci a zástupci ministrů členských států EU rozhodli o snížení emisí z nových osobních automobilů o 38 % do konce roku 2030 oproti roku 2021 (Evropský parlament, 2019c).

Na počtu nově registrovaných osobních automobilů se výrazně v roce 2013 projevila ekonomická krize, která zasáhla celou Evropu. Ekonomická krize vypukla v září 2008 ve Spojených státech amerických pádem tamní banky Lehman Brothers. V Evropě v roce 2009 způsobila dluhovou krizi (Němec, 2018). Důsledky dluhové krize pocítila i Česká republika, kdy v roce 2009 zaznamenala propad české ekonomiky o 4,8 %. Propad do recese výrazně zpomalil ekonomické aktivity v jednotlivých odvětvích národního hospodářství a způsobil rychlý nárůst nezaměstnanosti. Rostoucí nezaměstnanost a zvýšená míra dříve nesplacených úvěrů měla negativní dopad na poptávku po spotřebě a výrazně brzdila oživení ekonomiky (ČNB, 2010). Další pád do recese byl zaznamenán v roce 2012, kdy se česká ekonomika propadla o 1,2 %. Krize způsobila, že domácí ekonomika byla v nejdelší recesi od roku 1997. Podle finanční zprávy 2012/2013, kterou sestavila ČNB, se výrazně zhoršila situace na pracovním trhu a snížily se reálné mzdy domácností. V reakci na tuto situaci domácnosti zřetelně omezily svou spotřebu a snížily čerpání nových úvěrů (ČNB, 2013). Zhoršující se podmínky vedly k poklesu nově registrovaných osobních automobilů, kdy v roce 2013 bylo zaregistrováno pouze 22 860 osobních automobilů. Oproti roku 2012 byl tedy počet registrací nižší o 82 %. Poklesl i počet nově registrovaných osobních elektromobilů, kdy v roce 2012 bylo zaregistrováno pouze 92 BEV, ale v roce 2013 jenom 39 nových osobních

elektromobilů. Jednalo se o 57% pokles nových osobních elektrických automobilů (Ministerstvo dopravy, 2013).

V Tabulce 1 je patrný další meziroční pokles registrace nových osobních elektromobilů v roce 2016, kdy bylo zaregistrováno 233 nových BEV, což bylo o 98 nových automobilů méně než v roce 2015, meziroční pokles tehdy činil 30 %.

V březnu 2016 byla Ministerstvem průmyslu a obchodu vyhlášena I. výzva programu podpory „Nízkouhlíkové technologie – Výzva I“. Výzva byla vyhlášena v rámci implementace Operačního programu Podnikání a inovace pro konkurenceschopnost 2014–2020. Cílem programu bylo podpořit konkurenceschopnost podniků a udržitelnost české ekonomiky prostřednictvím zavádění inovativních technologií v oblasti elektromobility. Výstupem projektu bylo rozšířit nabíjecí infrastruktury a zvýšit počet elektromobilů v ČR. Podporovanou aktivitou bylo pořízení elektromobilů a dobíjecích stanic pro elektromobily v rámci podnikatelského areálu pro soukromé využití. Pro tuto činnost alokovalo Ministerstvo průmyslu a obchodu 80 mil. Kč (API, 2014b). V roce 2017 byl opět zaznamenán meziroční růst počtu osobních elektromobilů. Počet nově registrovaných automobilů se v daném roce zvýšil o 66 % na 389 nových BEV.

Další dvě výzvy vyhlásilo Ministerstvo průmyslu a obchodu v roce 2017. Jednalo se o výzvu „Nízkouhlíkové technologie – Výzva II“ a „Nízkouhlíkové technologie – Elektromobilita – Výzva III“. Cíl druhé výzvy byl obdobný cíli výzvy první. Výstupem projektu tedy mělo být rozšíření nabíjecí infrastruktury a zvýšení počtu pořízených elektromobilů. Podporovanými aktivitami bylo opět pořízení elektromobilů, dobíjecích stanic pro elektromobily v rámci podnikatelského areálu pro vlastní potřebu, akumulace energie a druhotné suroviny. Pro zavedení inovativních technologií v oblasti nízkouhlíkové dopravy bylo alokováno 150 mil. Kč. Výzva III byla zaměřena nejenom na podporu konkurenceschopnosti podniků a udržitelnosti české ekonomiky prostřednictvím inovativních technologií, ale jejím cílem bylo také zvýšit využití efektivnějších a spolehlivějších nízkouhlíkových technologií, jež se do té doby v ČR běžně neuplatňovaly. Na nákup nových elektromobilů mělo být alokováno 60 mil. Kč. Výzva IV. byla Ministerstvem průmyslu a obchodu vyhlášena v roce 2018 a plánovaná alokace výzvy představovala 200 mil. Kč. Podporovanými aktivitami bylo zavádění inovativních technologií v oblasti nízkouhlíkové

dopravy, především se jednalo o pořízení elektromobilů a neveřejných nabíjecích stanic s možností doplnění o baterii pro elektromobility v rámci podnikatelského areálu pro vlastní potřebu. Aktuální pátá výzva vyhlášená v roce 2019 byla s ohledem na aktuální vývoj virové nákazy COVID-19 prodloužena pro příjem žádostí, a to do 31. 7. 2020. Zároveň v únoru 2020 došlo k navýšení alokace V. výzvy z 50 na 150 mil. Kč. Zaměření současné výzvy bylo obdobné jako zaměření výzvy čtvrté, ale navíc byla přidána podpora na pořízení elektromobilu s rozšířeným dojezdem (dále jen „EREV“) (API, 2014a).

Výrazný nárůst počtu zaregistrovaných nových elektromobilů oproti předcházejícím rokům zaznamenala Česká republika v roce 2018, kdy bylo registrováno nově 699 osobních elektrických automobilů a v roce 2019 dalších 780 osobních elektromobilů. I přes skokový růst počtu nově registrovaných elektromobilů v absolutním vyjádření, tak je jejich relativní podíl na vozovém parku v České republice velmi nízký pouze 0,05 %. Podle tajemníka Svazu dovozců automobilů Josefa Pokorného jsou důvody nízkého zastoupení elektromobilů u nás obdobné jako ve většině ostatních států. Mezi největší bariéry patří krátký dojezd, vysoká pořizovací cena, nízký výkon, nedostatečná infrastruktura a stále omezená nabídka elektromobilů. I přesto, že v roce 2018 byl zaregistrován do té doby nejvyšší počet elektrovozidel, průměrné emise oxidu uhličitého u nově registrovaných automobilů rostly také, neboť rostl zájem o SUV automobily (Korbel, 2019).

V současné době je přibližně 75 % nových automobilů pořizováno podnikateli, u automobilů na alternativní pohon je tento podíl vyšší, a to i přes 95 %. Je to zejména proto, že ČR poskytuje podporu podnikatelským subjektům formou finanční dotace v rámci programu „Nízkouhlíkové technologie – Elektromobilita“. Dotaci mohou čerpat všechny typy podnikatelský subjektů, bez ohledu na jejich velikost. Finanční podpora se vztahuje na pořízení elektromobilu, BEV, EREV a pořízení dobíjecích neveřejných stanic pro elektromobily. Od ledna 2020 mohou podniky žádat o finanční prostředky z dotačního programu „Nízkouhlíkové technologie – Elektromobilita“. Procentuální výše dotace na koupi automobilu kategorie M1 závisí na velikosti podniku. Malý podnik dosáhne při pořízení osobního automobilu na 30% dotaci, střední podnik na 25% a velký podnik na 20% dotaci (MPO, 2019).

Vývoj počtu nově registrovaných osobních elektromobilů v ČR predikovalo Ministerstvo dopravy a SDA v Národním akčním plánu čisté mobility (NAP CM) z roku 2019. Několik scénářů předpovídá rostoucí počet registrací nových elektromobilů. Do roku 2013 se předpokládá, že na českých silnicích bude jezdit 220 000 až 500 000 elektromobilů. Klíčovým předpokladem rozvoje elektromobility ale bude odpovídající rozvoj infrastruktury dobíjecích stanic (MDČR, 2019).

4 VÝVOJ POČTU ELEKTROMOBILŮ REGISTROVANÝCH V EU A VE VYBRANÝCH ZEMÍCH

Zavádění elektromobilů ve světě v posledních deseti letech rychle rostlo. V roce 2019 přesáhl globální vozový park elektrických automobilů hranici 7,2 milionů. Oproti roku 2018 to bylo o 2 miliony více. Největším světovým lídrem na trhu s elektromobily je Čínská lidová republika, za ní následují Spojené státy americké a Evropa. Světovým lídrem v podílu elektromobilů na trhu je Norsko (IEA, 2020a).

Důležitou roli v oblasti elektrifikace vozového parku hrají politiky jednotlivých zemí. Vlády používají celou řadu opatření, jedná se například o normy spotřeby paliva spojené s pobídkami pro automobily s nízkými nebo nulovými emisemi. Dále se jedná o ekonomické nástroje, které pomáhají překlenout rozdíly v pořizovacích nákladech mezi elektrickými a konvenčními automobily. Vlády se také snaží finančně podporovat výstavbu dobíjecí infrastruktury (IEA, 2019).

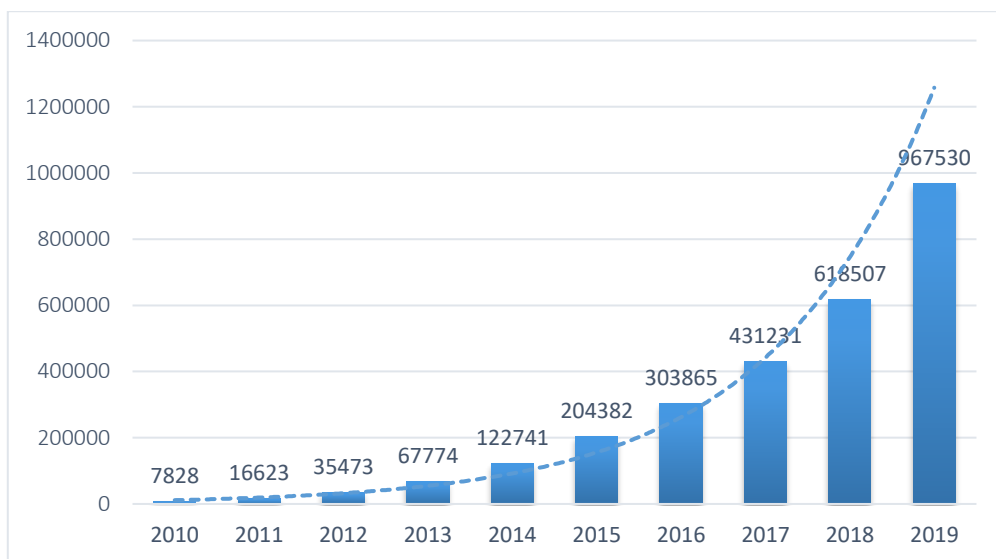
Tabulka 6: Podíl osobních BEV na trhu EU

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Nové registrace osobních automobilů (v tis.)	12 054	11 880	12 551	13 714	14 641	15 138	15 159	15 338
Celkový počet BEV	24 855	44 492	72 555	115 278	164 933	241 526	371 561	607 264
Nové registrace BEV	12 716	21 231	31 013	48 457	53 147	82 669	131 939	246 787
Celkový podíl BEV na osobních automobilech (%)	0,01	0,02	0,03	0,05	0,07	0,10	0,16	0,26
Podíl nových BEV na nových osobních automobilech (%)	0,1	0,2	0,3	0,4	0,4	0,7	1,0	2,1

Zdroj: EFAO (2020)

Nové zpřísnění emisních limitů, v podobě norem EURO, z března 2019 a ambicióznější cíle Pařížské dohody způsobují, že na trh EU pomalu pronikají elektromobily. I přes jejich stále nízký počet (cca 607 000) a malý podíl na trhu se jejich počet v posledních několika letech neustále zvyšuje. Na rozdíl od prodeje celkových osobních automobilů, který zaznamenal v roce 2013 pokles. Za posledních sedm let se registrace BEV zvýšila z přibližně 12 tisíc v roce 2012 na 246 tisíc v roce 2019 nových osobních automobilů. Celkový růst osobních automobilů za posledních sedm let ale neprošel tak značným vývojem jako elektromobily. Registrace nových osobních automobilů se zvýšila v roce 2019 pouze o cca 27 % oproti roku 2012.

Výrazně se zvýšil i počet BEV v celé Evropě, kdy v roce 2010 jezdilo po evropských silnicích necelých 8 000 automobilů a v roce 2019 jich jezdilo už přibližně jeden milion. V porovnání s celkovým počtem osobních automobilů v Evropě představovaly elektromobily podíl 0,33 % (EFAO, 2020)

Obrázek 1: Vývoj osobních BEV v Evropě

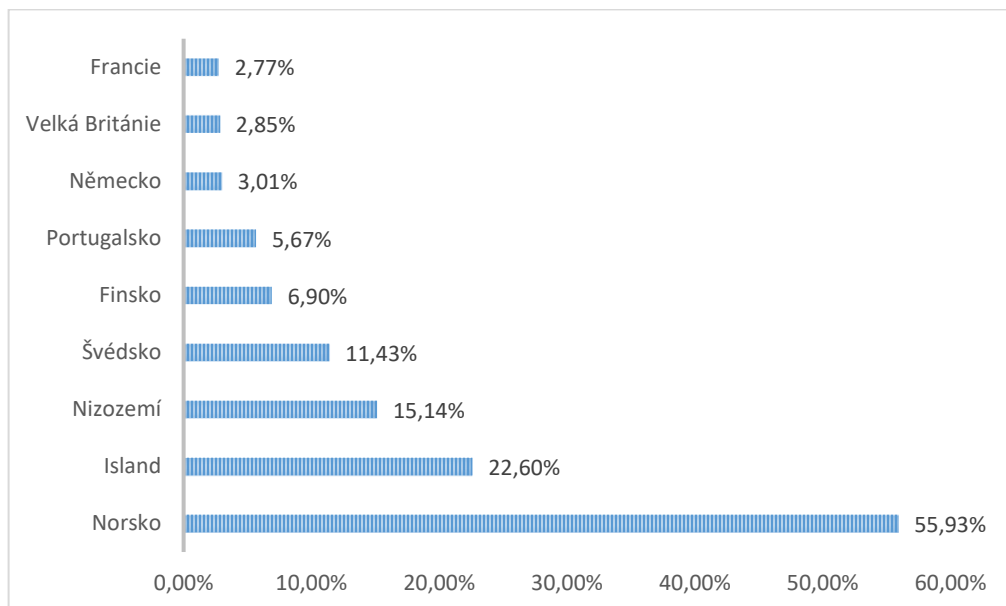
Zdroj: EFAO (2020)

Obrázek 1 nabízí vývoj celkových osobních elektromobilů v letech 2010-2019 v Evropské unii, včetně Velké Británie, Turecka a zemí Evropského sdružení volného obchodu („EFTA“), jejichž členy jsou v současné době Norsko, Island, Švýcarsko a Lichtenštejnsko. Ve sledovaném období došlo k výraznému nárůstu, počet osobních elektromobilů se z 7 828 v roce 2010 zvýšil na 967 530 v roce 2019.

Vývoj osobních elektromobilů v celé Evropě je vyjádřen také exponenciální přímkou jako nejvhodnější trendovou křivkou. Uvedená trendová křivka potvrzuje zřetelný nárůst počtu registrovaných osobních elektromobilů v celé Evropě.

Celkové srovnání podílu nově registrovaných BEV na prodeji nových osobních automobilů v roce 2019 ve vybraných zemích Evropy nabízí Obrázek 2.

Obrázek 2: Podíl nových BEV na celkový trh s automobily ve vybraných zemích Evropy v roce 2019



Zdroj: EFAO (2020)

Z Obrázku 2 vyplývá, že největším evropským lídrem v počtu registrovaných elektromobilů je Norsko, které se stalo už v 2017 první zemí na světě, kde podíl nových elektromobilů a hybridů na prodeji nových aut přesáhl hranici 50 %. Norský parlament rozhodl v dubnu 2019 o národním cíli, že všechny nové automobily prodané do roku 2025 budou mít nulové emise (Holteng a Riele, 2019). Lídrem se Norsko stalo pouhé čtyři roky po zavedení systému dotací na podporu elektromobility v zemi (Červenka, 2020). Už od roku 1990 neplatí v Norsku majitelé elektromobilů BEV registrační daň. Největší finanční úlevou od roku 2001 je pro majitele nákup automobilu osvobozený od DPH, které je v Norsku poměrně vysoké (25 %), v roce 2015 bylo osvobození od DPH rozšířeno i o způsob pořízení automobilu na leasing. Díky speciální e-poznávací značce pro elektrické automobily mohou také majitelé těchto automobilů využívat autobusové pruhy či parkovat zdarma. V Norsku byly do roku 2019 elektromobily osvobozeny od placení za používání zpoplatněných silnic, od roku 2019 budou muset platit mýtné, ale nižší (EFAO, 2020a).

Podrobný vývoj nově registrovaných automobilů s nulovými emisemi v Norsku nabízí Tabulka 3.

Tabulka 7: Vývoj počtu osobních elektromobilů v Norsku

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Celkový počet BEV	6 543	15 462	36 345	61 393	97 615	130 532	162 525	222 796
Nové registrace BEV	4 273	8 232	18 098	25 792	24 222	33 025	46 112	60 221
Celkový podíl BEV na osobních automobilech (%)	0,27	0,62	1,42	2,35	3,67 %	4,80	5,91	7,91
Podíl nových BEV na nových osobních automobilech (%)	3,1	5,8	12,6	17,1	15,7	20,8	31,2	45,9

Zdroj: EFAO (2020)

Mezi další klíčové průkopníky elektromobility v EU patří Švédsko, Německo, Velká Británie, Francie a Nizozemsko. Poslední zmiňovaný členský stát dokonce zaznamenává v posledních dvou letech nejvyšší nárůsty nově registrovaných elektromobilů. Významně to ovlivnila podpora tamní vlády, která poskytla jednak finanční pobídky a jiné formy zvýhodnění, ale také podpořila rozvoj infrastruktury. V roce 2017 bylo v Nizozemsku registrováno přibližně 9 000 elektromobilů, v roce 2018 přesáhl počet nových registrací 24 400 a v loňském roce se prodalo dokonce 62 004 nových elektromobilů (Voříšek, 2019).

Tabulka 8: Vývoj počtu osobních elektromobilů v Nizozemsku

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Celkový počet BEV	2 100	4 161	6 825	9 368	13 105	21 115	44 984	107 536
Nové registrace BEV	828	2 441	2 853	3 168	4 029	8 007	23 938	61 543
Celkový podíl BEV na osobních automobilech (%)	0,03	0,05	0,09	0,12	0,16	0,25	0,53	1,26
Podíl nových BEV na nových osobních automobilech (%)	0,2	0,6	0,7	0,7	1,1	1,9	5,4	15,2

Zdroj: EFAO (2020)

V roce 2019 v Nizozemí překročil celkový počet plně elektrických osobních automobilů hranici 100 000 automobilů. Díky rekordnímu nárůstu počtu nově registrovaných automobilů v roce 2019, kdy bylo registrováno 61 543 nových BEV, byl podíl nových BEV na prodeji nových osobních automobilů 15 %. Zvýšil se i celkový podíl BEV na celkový trh, a to na 1,26 % z původních 0,53 %.

Automobily s nulovými emisemi jsou v Nizozemí osvobozeny od placení registrační a silniční daně. Elektromobily jsou zvýhodněny i daňově, kdy za soukromé využití služebního elektromobilu je snížen poplatek z pořizovací ceny firemního automobilu (IEA, 2020b). V Nizozemí mohou podnikatelé nebo vlastníci firem využít při investování do podnikových elektrických automobilů režim daňových úlev. Společnosti, které si pořídí elektromobil, jsou dále osvobozeny od placení DPH ve výši 21 %. Navíc mohou společnosti získat environmentální investiční příspěvek ve formě investičního odpočtu až do 36% částky investované do elektrického automobilu (Jüdel, 2020).

Podrobný vývoj nově registrovaných automobilů s nulovými emisemi ve vybraných státech Evropy je uveden v Tabulce 5.

Tabulka 9: Vývoj elektromobility ve vybraných zemích Evropy

	NORSKO							
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Celkový počet BEV	6 543	15 462	36 345	61 393	97 615	130 532	162 525	222 796
Nové registrace BEV	4 273	8 232	18 098	25 792	24 222	33 025	46 112	60 221
Celkový podíl BEV na osobních automobilech (%)	0,27	0,62	1,42	2,35	3,67	4,80	5,91	7,91
Podíl nových BEV na nových osobních automobilech (%)	3,1 %	5,8	12,6	17,1	15,7	20,8	31,2	45,9

NIZOZEMÍ								
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Celkový počet BEV	2 100	4 161	6 825	9 368	13 105	21 115	44 984	107 536
Nové registrace BEV	828	2 441	2 853	3 168	4 029	8 007	23 938	61 543
Celkový podíl BEV na osobních automobilech (%)	0,03	0,05	0,09	0,12	0,16	0,25	0,53	1,26
Podíl nových BEV na nových osobních automobilech (%)	0,2	0,6	0,7	0,7	1,1	1,9	5,4	15,2
ŠVÉDSKO								
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Celkový počet BEV	603	1 010	2 172	5 153	7 930	11 964	19 423	34 895
Nové registrace BEV	267	444	1 206	2 978	2 945	4 217	7 109	15 556
Celkový podíl BEV na osobních automobilech (%)	0,01	0,02	0,05	0,11	0,17	0,25	0,40	0,70
Podíl nových BEV na nových osobních automobilech (%)	0,1	0,2	0,4	0,9	0,8	1,1	2,0	5,1
NĚMECKO								
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Celkový počet BEV	7 114	12 156	18 948	25 502	34 022	53 861	83 175	133 886
Nové registrace BEV	2 555	5 464	8 378	12 097	11 243	24 438	35 238	61 007
Celkový podíl BEV na osobních automobilech (%)	0,02	0,03	0,04	0,06	0,07	0,12	0,18	0,28
Podíl nových BEV na nových osobních automobilech (%)	0,1	0,2	0,3	0,4	0,3	0,7	1,0	1,8

VELKÁ BRITÁNIE								
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Celkový počet BEV	2 810	5 312	9 875	20 017	30 129	42 829	61 375	99 437
Nové registrace BEV	1 416	2 552	6 688	9 936	10 246	13 678	17 513	37 993
Celkový podíl BEV na osobních automobilech (%)	0,01	0,02	0,03	0,07	0,10	0,14	0,19	0,31
Podíl nových BEV na nových osobních automobilech (%)	0,1	0,1	0,3	0,4	0,4	0,5	0,7	1,8
FRANCIE								
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Celkový počet BEV	8 487	16 800	26 602	43 158	64 786	89 631	123 171	166 092
Nové registrace BEV	5 663	8 779	10 560	17 268	21 751	25 271	30 989	42 836
Celkový podíl BEV na osobních automobilech (%)	0,03	0,05	0,08	0,13	0,20	0,28	0,38	0,52
Podíl nových BEV na nových osobních automobilech (%)	0,3	0,5	0,6	0,9	1,1	1,2	1,4	2,1
ČESKÁ REPUBLIKA								
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Celkový počet BEV	152	237	417	1 018	1 090	1 118	2 030	2 837
Nové registrace BEV	92	39	187	331	233	389	699	780
Celkový podíl BEV na osobních automobilech (%)	0,003	0,01	0,01	0,02	0,02	0,02	0,04	0,05
Podíl nových BEV na nových osobních automobilech (%)	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,3	0,3

Zdroj: EFAO (2020)

Na vozovém parku v Evropě mají elektromobily stále nižší podíl než na nových registracích, jelikož elektrifikace v dopravě začala teprve před několika lety. V České republice činil v roce 2019 podíl osobních elektromobilů na osobních

automobilech 0,05 %. Naopak na špičce této statistiky je Norko (7,91 %), Nizozemí (0,26 %) a Švédsko (0,70 %).

Stejně jako v České republice se i v Evropě a ve světě očekává dlouhodobý nárůst počtu elektromobilů. Pod tlakem přísných emisních limitů stanovených Evropskou unií se na trh dostává větší počet nových modelů elektromobilů od evropských výrobců a rychle se rozvíjí infrastruktura dobíjecích stanic v jednotlivých členských státech EU. Společnost IEA představila v rámci svého každoročního přehledu „Global EV Outlook 2020“ vyhlídky na elektromobilitu ve světě prostřednictvím dvou scénářů. První scénář státních politik, který zahrnuje stávající vládní politiky, předpokládá do roku 2030 75,4 milionů osobních elektrických automobilů. Počet elektromobilů by se zvýšil 15krát oproti úrovni v roce 2019 (cca 4,8 milionů). Podle druhého scénáře udržitelného rozvoje, který je plně slučitelný s cíli uvedenými v Pařížské dohodě, se předpokládá, že do roku 2030 bude na všech silnicích ve světě jezdit 139,3 milionů osobních elektromobilů. Podle druhého scénáře by se jednalo o 30tinásobné navýšení oproti úrovni z roku 2019 (IEA, 2020a).

5 SOUČASNÉ TENDENCE V RÁMCI KORONAVIROVÉ KRIZE

Koronavirus, který zasáhl svět v roce 2020, otřásl s Evropou a celým světem. Na začátku května popsala Evropská komise ekonomickou situaci jako hlubokou a nerovnoměrnou recesi s nejistým oživením. Svět čeká náročný restart ekonomiky (Evropský parlament, 2020e). Otázkou také je, jaký dopad bude mít pandemie COVID-19 na vývoj elektromobility?

Jedním z pozitivních dopadů pandemie COVID-19 a výsledných blokád po celém světě je, že se úroveň znečištění ovzduší výrazně snížila. Podle údajů Evropské agentury pro životní prostředí se koncentrace oxidu dusičitého v mnoha evropských městech snížila (EEA, 2020c). Snížení emisí CO₂ v Číně o 25 % zaznamenala i studie, kterou provedla společnost Carbon Brief únoru 2020 (Myllyvirta, 2020). Jonathan Watts z deníku The Guardian napsal: „Nikdy jsme neměli lepší šanci udělat zelenější svět.“ Podle něj virus COVID-19 způsobil, že obyvatelé země dýchají čistší vzduch a v atmosféře je nižší podíl emise uhlíku (Watts, 2019). Stejného názoru je i Evropská komise, která při sestavování plánu na povzbuzení jednotlivých ekonomik světa dbá na to, aby ekologie a udržitelnost nezůstaly stranou. Proto program zvaný „Příští generace

EU (SWD(2020) 98 final),“ který představila předsedkyně Evropské komise Ursula von der Leyen na plénu Evropského parlamentu 27. května 2020, je sestaven tak, aby byl v souladu se „Zelenou dohodou pro Evropu“ (Evropský parlament, 2020c). Finanční prostředky z programu „Příští generace EU“ budou získány dočasným zvýšením stropu vlastních zdrojů EU na 2 % hrubého národního důchodu EU. Evropská unie je pak bude investovat do tří pilířů – podpora členských států v oblasti investic a reforem, nastartování ekonomiky EU prostřednictvím pobídek pro soukromé investice a ponaučení z krize (Evropský parlament, 2020d).

Prvním pilířem je podpora členských států v oblasti investic a reforem. Členským státům budou nabídnuty finanční prostředky ve výši 560 miliard EUR na podporu investic a reforem, včetně ekologických a digitálních transformací. Členům budou navýšeny prostředky stávajících programů politiky soudržnosti a to o 55 miliard EUR. Prostředky budou rozděleny na základě závažnosti socioekonomických dopadů krize, včetně posouzení míry nezaměstnanosti mladých lidí a relativní prosperity členských států. Posílen bude i Fond pro spravedlivou transformaci o 40 miliard EUR, který má pomoci členským státům snadněji a rychleji přejít na klimaticky neutrální ekonomiku.

Druhý pilíř představuje nástroje na nastartování ekonomiky EU prostřednictvím pobídek pro soukromé investice. Mezi evropské společnosti ze všech hospodářských odvětví bude rozděleno 300 miliard EUR na podporu solventnosti. Zvýší se kapacita investičního programu InvestEU na úroveň 15,3 miliardy EUR za účelem mobilizace soukromých investic do projektů v celé EU.

Třetí pilíř je zaměřen na ponaučení z krize. Je vytvořen nový program v oblasti zdravotnictví „EU pro zdraví“ a rozpočtem 9,4 miliardy EUR. Bude rozšířen mechanismus civilní obrany Unie – rescEU a posílen o 2 miliardy EUR. Navýšeny budou i další programy EU, aby došlo k jejich potřebnému oživení (Evropský parlament, 2020d).

Evropský trh zažívá největší propad automobilového průmyslu. Pandemie způsobila pokles prodeje nových automobilů o 80 % (Váchal, 2020). V dubnu 2020 vydala Evropská asociace výrobců automobilů („ACEA“) pokyny pro opětovné zahájení automobilového průmyslu – „CORONA CRISIS: TOWARDS A STRONG AND GREEN RE-LAUNCH OF THE EU AUTO INDUSTRY“. ACEA stanovila čtyři hlavní zásady pro úspěšné zahájení automobilového

průmyslu – definování koordinované strategie pro bezpečné obnovení výroby vozidla, stimulace tržní poptávky pro všechny kategorie automobilů, odblokování schválení typu a registrace nejnovějších automobilů s technologií urychlení investic do dobíjení a doplňování infrastruktury. První zásada popisuje opětovné spuštění výroby, jakmile krize skončí, jinak ACEA předpovídá, že už se nebude možné vrátit k plné produkci. Druhá zásada poukazuje na fakt, že jakmile se evropské hospodářství restartuje, bude nutné cenově zpřístupnit ekologičtější automobily. Třetí zásada odblokování nových automobilů je zaměřena na členské státy EU, aby urychlily proces uvedení automobilů s nízkými emisemi na trh. Poslední zásada podporuje rozšiřování sítě infrastruktury pro nabíjení, která bude pro celou EU klíčovou, aby bylo dosaženo nízkouhlíkové ekonomiky (ACEA, 2020a).

Současná pandemie má ale naopak pozitivní dopady na elektromobilitu. Podle nejnovější zprávy Mezinárodní energetické agentury z června 2020 se letos očekává nárůst počtu elektromobilů na silnicích, protože i přes pandemii se jejich prodej nezastavil (IEA, 2020c). Během prvních pěti měsíců v roce 2020 bylo v celé Evropské unii zaregistrováno 118 368 nových osobních elektromobilů. V roce 2019 bylo ve stejné době registrováno 87 637 nových elektromobilů. Rok 2020 překonal rok 2019 o 35 % (EAFO, 2020). Vývoj bude ale především ovlivněn postavením jednotlivých vlád k elektromobilitě. Mezi prvními státy, kteří ohlásili zvýšení podpory prodeje elektromobilů, bylo i sousední Německo. Německá vláda ohlásila v červnu 2020 navýšení dotací na elektromobilitu, aby tak zrychlila přechod k elektromobilitě a udržitelnější budoucnosti s využitím zelené energie. Zákazník díky dotacím ušetří až 9 000 EUR, při koupi elektromobilu do 40 000 EUR dostane od státu dotaci 6 000 EUR (dosud dostával 3 000 EUR) a od prodejce slevu 3 000 EUR na nákup elektromobilu. Elektromobil v pořizovací ceně 40 000 EUR až 65 000 EUR má nárok na dotaci od státu ve výši 5 000 EUR a sleva od prodejce na nákup bude 2 500 EUR. Dále německá vláda prodloužila zrušení daně z motorových automobilů u čistě elektrických automobilů do konce roku 2030, dosud toto opatření platilo pouze do roku 2025 (Randall, 2020).

Zvyšující se zájem o osobní elektromobily zaznamenala i Velká Británie. Podle průzkumu z dubna 2020, kterou provedla společnost Venson Automotive Solutions (dále jen „VAS“), se obyvatelé Velké Británie více zajímají o elektromobily. 45 % dotazovaných potvrdilo, že zlepšení ovzduší na celém

světě je přinutilo začít uvažovat o vlastnictví elektromobilu. Z daných 45 % respondentů 19 % uvedlo, že jejich další osobní automobil bude elektrický. Z průzkumu také vyplynulo, že veřejnost si přeje, aby vláda více urychlila zavádění elektrických automobilů (VAS, 2020).

Dotace na elektromobily oznámilo v červnu 2020 i Nizozemí. Tamní vláda bude poskytovat dotaci na nákup nového osobního elektromobilu ve výši 4 000 EUR a 2 000 EUR na nákup ojetého osobního elektromobilu (Kane, 2020).

Plán, jak zachránit automobilový průmysl, představila i francouzská vláda v květnu 2020. Vláda oznámila balíček pomoci ve výši 8 miliard EUR. Pro soukromé spotřebitele zvýšila Francie státní bonus z 6 000 EUR na 7 000 EUR. Firemní zákazníci získají dotaci ve výši 5 000 EUR (Sigal, 2020).

Dalším státem, který se rozhodl finančně podpořit automobilový průmysl v coronavirové krizi, se stalo Španělsko, které v červnu 2020 oznámilo finanční příspěvek 3,75 miliardy EUR. Plán je vypracován za účelem obnovy vozového parku s důrazem na elektromobily. Cílem Španělska je mít do roku 2040 všechny nové automobily v zemi s nulovými emisemi (AFP, 2020). Můžeme se tedy domnívat, že současná pandemie COVID-19 bude mít na vývoj elektromobility pozitivní dopad ve výše uvedených zemích.

Naopak v České republice došlo k vyčerpání určených pro dané období, proto nebudou vyhlášeny další plánované výzvy z OP PIK, které měly podpořit vývoj elektromobility. Došlo také k realokaci financí do více prioritních oblastí, konkrétně do Operačního programu Zaměstnanost. Podle Ministerstva průmyslu a obchodu se letos už nevyhlásí dříve avizovaná výzva Nízkouhlíková technologie v aktivitách elektromobilita, akumulace energie a druhotné suroviny (MPO, 2020). S ohledem na současnou virovou pandemii COVID-19 prodloužila ale Česká republika termín pro podání žádostí na dotaci v rámci programu „Nízkouhlíkové technologie – Elektromobilita – Výzva V“ do 31. 7. 2020. Zároveň v únoru 2020 navýšila rozpočet V. výzvy z 50 na 150 mil. Kč (API, 2014a).

V Bruselu dne 21. července 2020 se na mimořádném summitu sešli vedoucí představitelé EU a dohodli se na celkovém rozpočtu ve výši 1 824,3 miliard EUR. Dlouhodobý rozpočet EU je naplánován na období 2021–2027. Daný rozpočet má podpořit investice do digitální a ekologické transformace (Evropská rada, 2020). Do konce léta by Evropský parlament měl zkonzultovat rozhodnutí

o vlastních zdrojích a do konce prosince 2020 se počítá, že Evropský parlament odsouhlasí a přijme revidovaný víceletý finanční rámec pro období 2021–2027 (Evropská komise, 2020h).

6 ZÁVĚR

Cílem článku bylo s využitím analýzy vývoje počtu elektromobilů ve vozových parcích jednotlivých států Evropy potvrdit deklarovaný trend o rostoucím počtu těchto typů pohonů osobních automobilů. Dále také v rámci příspěvku byla provedena deskripce vývoje jednotlivých mezinárodních smluv v oblasti životního prostředí s přímým dopadem na elektromobilitu. Samostatná část se věnovala současné pandemické situaci a jejím dopadům na elektromobilitu a specifikací některých opatření, které přijala Česká vláda a Evropská unie v souvislosti s krizí COVID-19, která zasáhla svět v roce 2020. K těmto stanoveným cílům byly stanoveny výzkumné otázky, které byly v rámci článku diskutovány a zodpovězeny.

Historický vývoj významných mezinárodních smluv v souvislosti s touto problematikou byl vymezen Rámcovou úmluvou OSN o změně klimatu z roku 1992, která byla přijata v Riu de Janeiru na konferenci OSN. Později v roce 1997 byla Rámcová úmluva doplněna Kjótským protokolem. Protokolem se členské státy řídily až do roku 2020, kdy byl nahrazen Pařížskou dohodou, která je nyní nejaktuálnějším dokumentem zavazujícím signatáře k realizaci opatření vedoucích k minimalizaci dopadů environmentálních škod.

Vývoj počtu osobních elektromobilů registrovaných v České republice, Evropské unii a ve vybraných státech Evropy (v Norsku, Nizozemí, Francii, Švédsku a Velké Británii) byl vymezen jak v přehledových tabulkách, tak i v grafickém znázornění. V České republice je vývoj osobních elektromobilů sledován v letech 2011–2019. V Evropské unii a ve vybraných státech Evropy byl vývoj popsán pro roky 2012–2019. Ve všech sledovaných obdobích byl trend vývoje rostoucí, pouze v roce 2013 byl zaznamenán pokles počtu nových registrovaných osobních elektromobilů. Zlom byl způsoben ekonomickou krizí, která zasáhla celou Evropu už v roce 2009. Z důvodu špatných ekonomických podmínek se Evropa dostala do recese i v roce 2012. Tyto dvě recese způsobily v roce 2013 nižší poptávku po automobilech obecně a zároveň v přímém důsledku i po elektromobilech. Ve vazbě na stanovený cíl příspěvku je možné

jednoznačně potvrdit, že obecné vývojové tendence růstu počtu osobních elektromobilů lze potvrdit. Navíc v některých případech představuje elektromobilita stěžejní roli ve vozovém parku daného státu. Bohužel toto s výraznou převahou platí pouze v Norsku.

Závěr příspěvku shrnuje současné tendence v rámci koronavirové krize. Je zde popsán balíček „Příští generace EU“, který představila Evropská komise a schválil ji Evropský parlament. Balíček je zaměřen na obnovu EU pro budoucí generace a je v souladu se „Zelenou dohodou pro Evropu“. V příspěvku jsou identifikovány všechny tři důležité pilíře balíčku. Dále je v této kapitole prezentován vývoj registrovaných osobních elektromobilů v Evropské unii, který se i přes koronavirovou krizi nezastavil. Některé evropské státy ohlásily i zvýšení podpory prodeje elektromobilů.

AFILACE

Tento příspěvek vznikl za podpory Interní grantové agentury PEF MENDELU [PEF_TP_2020007].

POUŽITÉ ZDROJE

- [1] ACEA. *Corona crisis: TOWARDS A STRONG AND GREEN RE-LAUNCH OF THE EU AUTO INDUSTRY* [online]. 2020a [cit. 2020-07-30]. Dostupné z: https://www.acea.be/uploads/press_releases_files/ACEA_statement-Corona_crisis-Towards_a_strong_and_green_re-launch_of_the_EU_auto_industry.pdf
- [2] ACEA. *CO2 emissions from new passenger cars in the EU, by country* [online]. 2020b [cit. 2020-09-24]. Dostupné z: <https://www.acea.be/statistics/article/new-car-co2-emissions>
- [3] AFP. *Madrid announces 3.75 billion euro injection for car industry*. TechExplore [online]. 2020 [cit. 2020-07-30]. Dostupné z: <https://techxplore.com/news/2020-06-madrid-billion-euro-car-industry.html>
- [4] API. *Nízkouhlíkové technologie* [online]. 2014a [cit. 2020-08-03]. Dostupné z: <https://www.agentura-api.org/cs/programy-podpory/nizkoughlikove-technologie/>

- [5] API. *Výzva I programu podpory NÍZKOUHLÍKOVÉ TECHNOLOGIE – Elektromobilita, akumulace energie a druhotné suroviny* [online]. 2014b [cit. 2020-07-28]. Dostupné z: <https://www.agentura-api.org/wp-content/uploads/2016/08/NUTv1-vyzva-5450.pdf>
- [6] BELLIS, M. *History of the Automobile*. ThoughtCo.com [online]. 2019 [cit. 2020-07-30]. Dostupné z: <https://www.thoughtco.com/automobile-history-1991458>
- [7] ČERVENKA, J. *Podpora elektromobility: kde je hranice mezi extrémem a vstřícností?* Energy Globe [online]. 2019 [cit. 2020-07-28]. Dostupné z: <https://www.energyglobe.cz/temata-a-novinky/podpora-elektromobility-kde-je-hranice-mezi-extremem-a-vstricnosti>
- [8] ČNB. *Zpráva o finanční stabilitě 2012/2013* [online]. Praha: Česká národní banka, 2013. Dostupné z: https://www.cnb.cz/export/sites/cnb/cs/financni-stabilita/.galleries/zpravy_fs/fs_2012-2013/fs_2012-2013.pdf. ISBN 978-80-87225-44-8.
- [9] ČNB. *Zpráva o finanční stabilitě 2009/2010* [online]. Praha: Česká národní banka, 2010. Dostupné z: https://www.cnb.cz/export/sites/cnb/cs/financni-stabilita/.galleries/zpravy_fs/FS_2009-2010/FS_2009-2010.pdf. ISBN 978-80-87225-23-3
- [10] EAFO. *Norway* [online]. 2020a [cit. 2020-07-28]. Dostupné z: https://www.eafo.eu/countries/norway/1747/incentives?fbclid=IwAR0ZvrYr5PyX2vDqY6tQf7NetGDizlyZfOKsR54yYb7p_hvHcgFDrWZSgP4
- [11] EAFO. *Vehicles and fleet: Passenger cars* [online]. 2020 [cit. 2020-07-28]. Dostupné z: <https://www.eafo.eu/vehicles-and-fleet/m1#>
- [12] EEA. *Air quality and COVID-19* [online]. 2020c [cit. 2020-07-30]. Dostupné z: <https://www.eea.europa.eu/themes/air/air-quality-and-covid19>
- [13] EEA. *Greenhouse gas emissions from transport in Europe* [online]. 2017a [cit. 2020-07-28]. Dostupné z: <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases/transport-emissions-of-greenhouse-gases-12>

- [14] EEA. *Na cestě k čisté a inteligentní mobilitě: Doprava a životní prostředí v Evropě* [online]. 2016b [cit. 2020-07-28]. Dostupné z: <https://www.eea.europa.eu/cs/publications/signaly-2016-na-cestech>
- [15] EEA. *Average CO2 emissions from newly registered motor vehicles in Europe* [online]. 2020d [cit. 2020-09-24]. Dostupné z: <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/average-co2-emissions-from-motor-vehicles/assessment-2>
- [16] EEA. *Average CO2 emissions from new cars and new vans increased again in 2019* [online]. 2020e [cit. 2020-09-24]. Dostupné z: <https://www.eea.europa.eu/highlights/average-co2-emissions-from-new-cars-vans-2019>
- [17] EKONOMICKÝ DENÍK. *V pondělí začne klimatický summit. Co (ne)přinesly ty minulé?* [online]. 2015 [cit. 2020-07-28]. Dostupné z: <https://ekonomickydenik.cz/v-pondeli-zacne-klimaticky-summit-co-neprinesly-ty-minule/>
- [18] EUROPARLAMENT. *Vývoj jednání v oblasti změny klimatu: Interaktivní časová osa* [online]. 2019 [cit. 2020-07-28]. Dostupné z: https://www.europarl.europa.eu/infographic/climate-negotiations-timeline/index_cs.html#event-1979
- [19] EVROPSKÁ KOMISE. *2050 long-term strategy* [online]. 2020c [cit. 2020-07-28]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/clima/policies/strategies/2050_en
- [20] EVROPSKÁ KOMISE. *A European strategic long-term vision for a prosperous, modern, competitive and climate neutral economy* [online]. Brussels, 2018d [cit. 2020-07-28]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52018DC0773>
- [21] EVROPSKÁ KOMISE. *Důsledky změny klimatu* [online]. 2020a [cit. 2020-07-28]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/clima/change/consequences_cs

- [22] EVROPSKÁ KOMISE. *Financování ekologické transformace: investiční plán Zelené dohody pro Evropu a mechanismus pro spravedlivou transformaci* [online]. 2020f [cit. 2020-07-28]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/regional_policy/cs/newsroom/news/2020/01/14-01-2020-financing-the-green-transition-the-european-green-deal-investment-plan-and-just-transition-mechanism
- [23] EVROPSKÁ KOMISE. *Historický přehled klimatických jednání* [online]. 2020b [cit. 2020-07-28]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/czech-republic/news/focus/ochrana_klimatu_cop21/historicky_prehled_jednani_o_klimatu_cs
- [24] EVROPSKÁ KOMISE. *Nová opatření Komise mají upevnit postavení EU coby celosvětového lídra v oblasti vývoje, výroby a využívání čistých vozidel* [online]. Brusel, 2017g [cit. 2020-07-28]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/cs/IP_17_4242
- [25] EVROPSKÁ KOMISE. *Plán na podporu oživení Evropy* [online]. 2020h [cit. 2020-07-30]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/info/live-work-travel-eu/health/coronavirus-response-covid/recovery-plan-europe_cs
- [26] EVROPSKÁ KOMISE. *Zelená dohoda pro Evropu: Snaha stát se prvním klimaticky neutrálním kontinentem* [online]. 2020e [cit. 2020-07-28]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_cs
- [27] EVROPSKÁ KOMISE. *Reduction in CO2 emissions of new passenger cars* [online]. 2015i [cit. 2020-09-24]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=LEGISSUM%3Aami0046>
- [28] EVROPSKÁ KOMISE. *NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2019/631 ze dne 17. dubna 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO2 pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla a kterým se ruší nařízení nařízení (ES) č. 443/2009 a (EU) č. 510/2011* [online]. 2019j [cit. 2020-09-24]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019R0631&from=EN>

- [29] EVROPSKÁ RADA. *Dlouhodobý rozpočet EU na období 2021–2027* [online]. 2020 [cit. 2020-07-30]. Dostupné z: <https://www.consilium.europa.eu/cs/policies/the-eu-budget/long-term-eu-budget-2021-2027/>
- [30] EVROPSKÝ PARLAMENT. *CO2: Parlament schválil nové emisní limity pro osobní auta a dodávky* [online]. 2019c [cit. 2020-07-28]. Dostupné z: <https://www.europarl.europa.eu/news/cs/press-room/20190321IPR32112/co2-parlament-schvalil-nove-emisni-limity-pro-osobni-auta-a-dodavky>
- [31] EVROPSKÝ PARLAMENT. *Další výzva po koronaviru: Boj s klimatickou změnou* [online]. 2020c [cit. 2020-07-28]. Dostupné z: <https://www.europarl.europa.eu/news/cs/headlines/priorities/koronavirus/20200429STO78172/dalsi-vyzva-po-koronaviru-boj-s-klimatickou-zmenou>
- [32] EVROPSKÝ PARLAMENT. *Emise CO2 z aut: fakta a čísla (infografika)* [online]. 2019b [cit. 2020-07-28]. Dostupné z: <https://www.europarl.europa.eu/news/cs/headlines/society/20190313STO31218/emise-co2-z-aut-fakta-a-cisla-infografika>
- [33] EVROPSKÝ PARLAMENT. *Evropská chvíle: náprava škod a příprava na příští generaci* [online]. Brusel, 2020d [cit. 2020-07-28]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/cs/ip_20_940
- [34] EVROPSKÝ PARLAMENT. *Koronavirus: Jak nastavit plán EU na záchranu ekonomiky* [online]. Brusel, 2020e [cit. 2020-07-28]. Dostupné z: <https://www.europarl.europa.eu/news/cs/headlines/priorities/koronavirus/20200513STO79012/koronavirus-plan-eu-na-zachranu-ekonomiky>
- [35] EVROPSKÝ PARLAMENT. *Usnesení Evropského parlamentu ze dne 14. března 2019 o změně klimatu – evropská dlouhodobá strategická vize prosperující, moderní, konkurenceschopné a klimaticky neutrální ekonomiky v souladu s Pařížskou dohodou (2019/2582(RSP))* [online]. 2019a [cit. 2020-07-28]. Dostupné z: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2019-0217_CS.html

- [36] EVROPSKÝ PARLAMENT. *Usnesení Evropského parlamentu ze dne 15. ledna 2020 o Zelené dohodě pro Evropu (2019/2956(RSP))* [online]. 2020b [cit. 2020-07-28]. Dostupné z: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2020-0005_CS.html
- [37] HOLTENG, P. a RIELE, D. *E-Mobility in Norway: Opportunity Report By The Embassy of the Kingdom of the Netherlands in Norway*. Rvo.nl [online]. 2019 [cit. 2020-07-30]. Dostupné z: <https://www.rvo.nl/sites/default/files/2019/04/E-Mobility%20in%20Norway%20-%20NL%20embassy%20Oslo.pdf>
- [38] IEA. *Electric car sales this year resist Covid-19's blow to global car market* [online]. 2020c [cit. 2020-07-28]. Dostupné z: <https://www.iea.org/news/electric-car-sales-this-year-resist-covid-19-s-blow-to-global-car-market>
- [39] IEA. *Global EV Outlook 2019* [online]. 2019 [cit. 2020-07-28]. Dostupné z: <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2019>
- [40] IEA. *Global EV Outlook 2020* [online]. 2020a [cit. 2020-07-28]. Dostupné z: <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2020>
- [41] IEA. *The electric drive scales up: HEV TCP ANNUAL REPORT 2020* [online]. 2020b [cit. 2020-07-28]. Dostupné z: http://www.ieahev.org/assets/1/7/HEVTCP_2020.pdf
- [42] JÜDELL, F. *Everything You Need To Know About EV Incentives In The Netherlands*. Wallbox.com [online]. 2020 [cit. 2020-07-30]. Dostupné z: https://wallbox.com/en_us/netherlands-ev-incentives
- [43] KANE, M. *Netherlands Launched Subsidies Of Up To €4,000 For New BEVs*. Insideevs [online]. 2020 [cit. 2020-07-28]. Dostupné z: <https://insideevs.com/news/427975/netherlands-subsidies-4000-euro-new-bevs/>
- [44] KORBEL, P. *Elektromobilita promění Česko: Vzniknou nová pracovní místa, změní se průmysl. V roce 2025 bude po silnicích jezdit už 100 tisíc elektroaut. Hospodářské noviny* [online]. 2019 [cit. 2020-07-28]. Dostupné z: <https://ekonom.ihned.cz/c1-66477650-jak-cesko-zmeni-elektromobilita>

- [45] MDČR. *Aktualizace Národního akčního plánu čisté mobility (NAP CM)* [online]. 2019 [cit. 2020-07-28]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/getattachment/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Vlada-schvalila-aktualizovany-Narodni-akcni-plan-c/Aktualizace-NAP-CM.pdf.aspx>
- [46] MINISTERSTVO DOPRAVY. *Ročenka dopravy 2013: Česká republika* [online]. 2013 [cit. 2020-07-28]. Dostupné z: https://www.sydos.cz/cs/rocenka_pdf/Rocenka_dopravy_2013.pdf
- [47] MPO. *Firmy mohou získat podporu na rozšiřování nabíjecí infrastruktury a pořízení elektromobilů* [online]. 2019 [cit. 2020-07-28]. Dostupné z: <https://www.mpo.cz/cz/podnikani/dotace-a-podpora-podnikani/oppik-2014-2020/aktualni-informace/firmy-mohou-ziskat-podporu-na-rozsirovani-nabijeci-infrastruktury-a-porizeni-elektromobilu--251128/>
- [48] MPO. *Operační program Podnikání a inovace pro konkurenceschopnost rozdělí podnikatelům v závěrečném kole výzev 12 miliard korun* [online]. 2020 [cit. 2020-09-26]. Dostupné z: <https://www.mpo.cz/cz/rozcestnik/pro-media/tiskove-zpravy/operacni-program-podnikani-a-inovace-pro-konkurenceschopnost-rozdeli-podnikatelum-v-zaverecnem-kole-vyzev-12-miliard-korun--256147/>
- [49] MUNOZ, Felipe. *Rise in SUVs hold OEMs back from meeting CO2 targets.* JATO [online]. 2020 [cit. 2020-09-24]. Dostupné z: <https://www.jato.com/rise-in-suvs-hold-oems-back-from-meeting-co2-targets/>
- [50] MYLLYVIRTA, L. *As China emerges from one of the most serious epidemics of the century – even as much of the rest of the world remains in a coronavirus crisis – the country’s energy demand and emissions are beginning to return to normal.* CarbonBrief.org [online]. 2020 [cit. 2020-07-30]. Dostupné z: <https://www.carbonbrief.org/analysis-coronavirus-has-temporarily-reduced-chinas-co2-emissions-by-a-quarter>
- [51] MŽP. *Kjótský protokol k Rámcové úmluvě OSN o změně klimatu* [online]. 2020e [cit. 2020-07-28]. Dostupné z: https://www.mzp.cz/cz/kjotsky_protokol

- [52] MŽP. *Klimaticko-energetický balíček do roku 2020* [online]. 2020f [cit. 2020-07-28]. Dostupné z: https://www.mzp.cz/cz/klimaticko_energeticky_balicek_2020
- [53] MŽP. *Mezinárodní organizace* [online]. 2020a [cit. 2020-07-28]. Dostupné z: https://www.mzp.cz/cz/mezinarodni_organizace
- [54] MŽP. *Mezinárodní smlouvy v oblasti životního prostředí* [online]. 2020b [cit. 2020-07-28]. Dostupné z: https://www.mzp.cz/cz/mezinarodni_smlouvy
- [55] MŽP. *Pařížská dohoda: Český text dohody* [online]. 2015g [cit. 2020-07-28]. Dostupné z: [https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/parizska_dohoda/\\$FILE/OEOK-Cesky_preklad_dohody-20160419.pdf](https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/parizska_dohoda/$FILE/OEOK-Cesky_preklad_dohody-20160419.pdf)
- [56] MŽP. *Rámcová úmluva OSN o změně klimatu* [online]. 2020c [cit. 2020-07-28]. Dostupné z: https://www.mzp.cz/cz/ramcova_umluva_osn_zmena_klimatu
- [57] MŽP. *Rámcová úmluva OSN o změně klimatu: Český text úmluvy* [online]. 2005d [cit. 2020-07-28]. Dostupné z: [https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/ramcova_umluva_osn_zmena_klimatu/\\$FILE/O MV-cesky_umluva-20081120.pdf](https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/ramcova_umluva_osn_zmena_klimatu/$FILE/O MV-cesky_umluva-20081120.pdf)
- [58] NĚMEC, J. *Deset let od začátku krize. Evropa se nepoučila, dluhy stále rostou*. Hospodářské noviny [online]. 2018 [cit. 2020-07-28]. Dostupné z: <https://ekonom.ihned.cz/c1-66242400-deset-let-od-zacatku-recese-evropa-se-nepoucila-dluhy-stale-rostou>
- [59] NEUKOM, R., STEIGER, N., GÓMEZ-NAVARRO, J. J., WANG, J. a WERNER, J. P. *No evidence for globally coherent warm and cold periods over the preindustrial Common Era* [online]. 2019 [cit. 2020-07-28]. Dostupné z: https://www.nature.com/articles/s41586-019-1401-2.epdf?referrer_access_token=Uvguz-PoqSYCpiCzIEegEdRgN0jAjWel9jnR3ZoTv00FAuvUf3smNPgQh_x6w3tkX-JXRoLf0zBLgBVwxe-KooyDEqhjA7YNLU6C9KJxqWkGY3djmTvYE9PmvC2TkAoTaRtabsJ7yqGRzYn34rWWXTnZP5iQyBAhhHxjHFNgueLnhOuSYyDq91wJA3Ej_LlLoLghptsTCo9WZgFfEW0Wf0_vYK8bJBmIOBxzQweLbWw%3D&tracking_referrer=www.bbc.com

- [60] RADA EU. *Normy emisí CO2 pro osobní automobily a dodávky: Rada potvrdila dohodu o přísnějších limitech* [online]. 2019 [cit. 2020-07-28]. Dostupné z: <https://www.consilium.europa.eu/cs/press/press-releases/2019/01/16/co2-emission-standards-for-cars-and-vans-council-confirms-agreement-on-stricter-limits/>
- [61] RANDALL, C. *Germany doubles EV subsidies, no more diesel support*. Electrive.com [online]. 2020 [cit. 2020-07-28]. Dostupné z: https://www.electrive.com/2020/06/04/germany-doubles-ev-subsidies-no-more-diesel-support/?fbclid=IwAR3wRoTIYB6PdSVaFpvs4Wo9InVpmL_ifnHShmkm1vefHGR24RDIwgz_XM
- [62] SIGAL, P. *France to help auto sector with measures worth \$8.8B*. Automotive News Europe [online]. 2020 [cit. 2020-07-30]. Dostupné z: <https://europe.autonews.com/automakers/france-help-auto-sector-measures-worth-88b>
- [63] SVÍTIL, R. a POLÁK. M. *Co přináší Kjótský protokol?* [online]. 2005 [cit. 2020-07-28]. Dostupné z: <https://ekolist.cz/cz/zpravodajstvi/zpravy/co-prinasi-kjotsky-protokol>
- [64] UNFCCC. *Framework Convention on Climate Change: I. DECISIONS ADOPTED BY THE CONFERENCE OF THE PARTIES* [online]. 1995 [cit. 2020-07-28]. Dostupné z: <https://unfccc.int/resource/docs/cop1/07a01.pdf>
- [65] UNTC. 7. d) *Paris Agreement* [online]. 2020 [cit. 2020-07-28]. Dostupné z: https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXVII-7-d&chapter=27&clang=_en
- [66] VÁCHAL, A. *Evropský trh s auty padl na dno, prodeje klesly o 80 procent. Snížení cen ale zatím automobilky odmítají*. Hospodářské noviny [online]. 2020 [cit. 2020-07-28]. Dostupné z: <https://archiv.ihned.cz/c1-66766030-evropsky-trh-s-auty-padl-na-dno-prodejte-klesly-o-80-procent-snizeni-cen-zatim-automobilky-odmitaji>
- [67] VAS. *Motorists reconsider EV switch in the wake of Covid-19* [online]. 2020 [cit. 2020-07-28]. Dostupné z: <https://www.venson.com/Media/ViewNews/177>

- [68] VOŘÍŠEK, M. *ACEA: V loňském roce bylo v EU registrováno o 53 % více elektromobilů, v ČR dokonce o 82 %*. oEnergetice [online]. 2019 [cit. 2020-07-28]. Dostupné z: <https://oenergetice.cz/elektromobilita/acea-lonskem-roce-bylo-eu-registrovano-53-vice-elektromobilu-cr-dokonce-82>
- [69] WATTS, J. *No doubt left' about scientific consensus on global warming, say experts* [online]. 2019 [cit. 2020-07-28]. Dostupné z: <https://www.theguardian.com/science/2019/jul/24/scientific-consensus-on-humans-causing-global-warming-passes-99>
- [70] WMO. *What is the Conference of Parties of the United Nations Framework Convention on Climate Change?* [online]. 2020 [cit. 2020-07-28]. Dostupné z: <https://youth.wmo.int/en/content/what-conference-parties-united-nations-framework-convention-climate-change>
- [71] WMO. *World Climate Programme* [online]. 2019 [cit. 2020-07-28]. Dostupné z: <http://www.wmo.int/pages/prog/wcp/>

AUTOŘI

Bc. Martina Filová, Ústav účetnictví a daní, Provozně ekonomická fakulta, Mendelova univerzita v Brně, Zemědělská 1, 613 00 Brno, email: xfilov@mendelu.cz.

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.

Mgr. Ing. Lucie Formanová, Ph.D., Ústav účetnictví a daní, Provozně ekonomická fakulta, Mendelova univerzita v Brně, Zemědělská 1, 613 00 Brno, Czech Republic, email: lucie.formanova@mendelu.cz

AUTHORS

Bc. Martina Filová, Department of Accounting and Taxes, Faculty of Business and Economics, Mendel University in Brno, Zemědělská 1, 613 00 Brno, email: xfilov@mendelu.cz.

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.

Mgr. Ing. Lucie Formanová, Ph.D., Department of Accounting and Taxation, Faculty of Economy, Mendel University in Brno, Zemědělská 1, 613 00 Brno, Czech Republic, email: lucie.formanova@mendelu.cz

ACTA STING

Published / Vydává:

STING ACADEMY

AKADEMIE STING, o.p.s.

Address / Adresa:

Stromovka 1, 637 00 Brno

Czech Republic

+420 541 221 801

<https://www.sting.cz>

Number / Číslo:

3/2020

Date of publication / Datum vydání:

30th September 2020

30. září 2020

Executive Editor / Výkonný redaktor:

Ing. Eva Vincencová, Ph.D.

Evidence number / Evidenční číslo:

MK ČR E 20461

ISSN (online):

1805-6873