

**EKONOMICKÁ UNIVERZITA V BRATISLAVE
NÁRODOHOSOPDÁRSKA FAKULTA**

Evidenčné číslo: 101006/I/2019/36086129771748100

**ZDAŇOVANIE LUXUSNÝCH STATKOV
V SLOVENSKEJ REPUBLIKE
Diplomová práca**

Bratislava 2019

Andrea Gašperanová

**EKONOMICKÁ UNIVERZITA V BRATISLAVE
NÁRODOHOSOPDÁRSKA FAKULTA**

**ZDAŇOVANIE LUXUSNÝCH STATKOV
V SLOVENSKEJ REPUBLIKE
Diplomová práca**

Študijný program: Financie, bankovníctvo a investovanie

Študijný odbor: Daňovníctvo a daňové poradenstvo

Školiace pracovisko: Katedra financií , NHF

Vedúci záverečnej práce: Ing. Martin Geško, PhD.

Bratislava 2019

Andrea Gašperanová

Pod'akovanie

Touto cestou sa chcem veľmi pekne poďakovať Ing. Martinovi Geškovi, PhD. za prejavené porozumenie a trpezlivosť, ktorú mi poskytol pri písaní mojej záverečnej práce a za cenné rady z praxe počas štúdia.

ABSTRAKT

GAŠPERANOVÁ, Andrea: *Zdaňovanie luxusných statkov v Slovenskej republike*. – Ekonomická univerzita v Bratislave. Národohospodárska fakulta; Katedra financií. – Vedúci záverečnej práce: Ing. Martin Geško, PhD. – Bratislava: NHF EU, 2019, 58s.

Cieľ diplomovej práce je potvrdenie tvrdenia, že luxusné statky sú vhodným prostriedkom na zvýšenie príjmov do štátneho rozpočtu. Práca je primárne zameraná na ich vlastnosti a možnosti, ako by sme tieto statky mohli zdaňovať. Práca má 4 kapitoly, 5 grafov a 5 tabuliek. Prvá kapitola sa zaoberá daňovým teóriám, vlastnosťami, charakteristickým črtám spotrebných daní a daní z luxusu, daňovým presunom, daňovým dopadom, elasticitou dopytu a ponuky. V druhej kapitole sme si zadefinovali naše ciele a použité metódy v tejto práci. V tretej kapitole sme si charakterizovali luxusné statky a daň z nich. Taktiež sme si bližšie priblížili systém registračnej dane v podmienkach Slovenskej republiky a načrtli návrh potenciálnej novej cirkulačnej dane na daň z motorových vozidiel. V poslednej, štvrtej, kapitole sme spracovali a zhrnuli výsledky práce a náš postoj k danej problematike. Vymedziť možnosť zdanenia, ekonomického vplyvu a dodatočných spôsobov, ako štát dokáže získať prostriedky do rozpočtu za pomoci zdaňovania luxusných statkov.

Kľúčové slová: luxusné statky, zdaňovanie luxusných statkov, luxusná daň, daň z luxusu, spotrebné dane, daň z motorových vozidiel, Slovensko

ABSTRACT

GAŠPERANOVÁ, Andrea: *Taxation of luxury goods in Slovakia*. – The University of Economics in Bratislava. The Faculty of National Economy; Department of Finance. – Tutor: Ing. Martin Geško, PhD. – Bratislava: NHF EU, 2019, 58 p.

This diploma thesis verifies if taxation of luxury goods in Slovak republic could be efficient instrument for the governments to raise income into the state budget. Main focus is on how we could achieve this raise in the best possible way. The thesis obtains 5 charts and 5 tables and is divided into 4 chapters. Tax theories, characteristics and impacts are obtained in first chapter. The second chapter presents out goals, aims and methods used while creating this thesis. In the third chapter are described luxury goods and their taxation in Slovak republic and also a new system how the progressive taxation on vehicles could work. In the last chapter the opinion on this issue is stated and the conclusion is presented.

Key words: luxury goods, taxation of luxury goods, luxury tax, consumption, tax, taxation of cars, Slovakia

Obsah

ÚVOD.....	9
1 SÚČASNÝ STAV RIEŠENEJ PROBLEMATIKY	11
1.1 História spotrebných daní.....	11
1.1.1 Starovek	12
1.1.2 Stredovek	12
1.1.3 Liberalizmus	13
1.1.4 20.storočie	13
1.2 Spotrebné dane na Slovensku	13
1.3 Daňové teórie nepriamych daní.....	16
1.3.1 Spravodlivosť zdanenia.....	18
1.3.2 Optimálnosť zdanenia	19
1.4 Spotrebné dane a ich charakteristika	23
1.5 Progresivita spotrebných daní	25
1.6 Presun a dopad spotrebnej dane	27
1.7 Zdaňovanie a jeho efekty.....	30
1.8 Nadmerné daňové bremeno	31
2 CIELE PRÁCE, METÓDY SKÚMANIA A METODIKA PRÁCE	33
3 ZDANENIE LUXUSNÝCH STATKOV	35
3.1 Vlastnosti luxusných statkov	35
3.2 Zdanenie motorových vozidiel a jeho progresivita	42
3.3 Poplatok pri registrácii vozidla v SR.....	44

3.4	Potenciálna daň z motorových vozidiel s vlastnosťami luxusnej dane ..	49
4	DISKUSIA.....	51
	ZÁVER.....	55
	Zoznam použitej literatúry.....	57

ÚVOD

Zdanenie luxusných statkov je čoraz diskutovanejšia téma, pretože s postupom doby sa čoraz viac ľudí vie dostať k drahším statkom, ktoré pre nich majú zväčša väčšiu užitočnosť, nakoľko uspokojujú ich subjektívnu potrebu po luxuse. Táto téma je obzvlášť náročná, keďže sa tu nachádza veľká subjektivita vnímania čo sa dá považovať za luxusný statok a čo nie.

Práve preto je potrebné položiť si zopár otázok. Je potrebné takéto statky zdaňovať, resp. prípadne zdaňovať progresívnou sadzbou? Bolo by toto zdanenie výhodné pre štát alebo by malo skôr opačný efekt? Malo by zdanenie luxusných statkov dopad len na bohatšiu vrstvu alebo by postihla všetkých? Samozrejme, že odpovede na tieto otázky môže byť rozličné v závislosti od krajiny, v ktorej sa týmito otázkami zaoberáme. V každom prípade sa treba pozrieť aj na otázku spravodlivosti zdanenia, keďže zavedením dane z luxusu je postihnutá len časť obyvateľstva, ktorá má zväčša vyššie bohatstvo. Je skutočne spravodlivé aby táto časť platila na daniach viac ako niekto s nižším príjmom? Prečo by mal niekto platiť viac len preto že viac zarobí? Toto by mohlo byť práve pre bohatšiu vrstvu demotivujúce, obmedzila by spotrebu a následne by tým pádom aj príjem z daní bol nižší, keďže by bohatší ľudia v konečnom dôsledku míňali menej.

Táto téma je preto ideálna na rozobratie si protichodných názorov, ktoré s ňou súvisia, keďže spravodlivosť sama o sebe sa definovať nedá, pretože ide o relatívny pojem, ale my sa o to pokúsime. Taktiež chápanie luxusu je nejednoznačné, keďže to, čo pre jedného jedinca môže znamenať luxus, je pre iného každodenná realita.

Práca je prerozdelená do XY kapitol. Na luxusné statky a ich zdanenie pozeráme z pohľadu spotrebných daní, a preto pohľad zo strany dôchodkových hlbšie rozoberať nebudeme. Prvá kapitola sa venuje stručnému historickému vývoju spotrebných daní, či už vo svete alebo na Slovensku kde bola uplatnená prepychová daň, ktorú môžeme brať za istý ekvivalent dani z luxusných statkov v dnešnej dobe, nakoľko ide vlastne o dodatočné zdanenie oproti veci ktorá by priniesla rovnaký úžitok, no je menej prestížna. Postupne pokračujeme priblížením si niektorých teórii nepriamych daní, ako napríklad teórii venujúcej sa spravodlivosti zdanenia, teórii optimálneho zdaňovania, charakteristiky spotrebných daní a ich potreby v ekonomike. Pri posudzovaní statkov treba zohľadniť aj kritériá, ktorým sa v práci taktiež budeme venovať a to najmä exkluzivite a luxusnosti, no aj prestíži.

Luxusné dane sú kvázi daňami spotrebnými a progresívnymi preto si priblížime aj dopad a presun dane vzhľadom na cenovú elasticitu. Na dopad dane majú okrem elasticity vplyv aj efekty – dôchodkový a substitučný. Na to, aby sme čo najlepšie nastavili zdanenie a bolo čo najviac efektívne, potrebujeme efektívny daňový systém, ktorý zabezpečí správnu výšku dane, spravodlivosť zdanenia a efektívny výber a nespôsobí nadmerné zaťaženie alebo aj nadmerné daňové bremeno. Načrtujeme si aj súvis luxusnej dane s prácou, úsporami a infláciou. Rozanalyzujeme si luxusné statky nielen z pohľadu cenovej elasticity, ale priblížime si aj Veblenov efekt, snobský a módný efekt, ktoré sú vlastne výnimkami zo zákona dopytu.

Druhá kapitola diplomovej práce obsahuje hlavný cieľ, ktorým je preveriť si a priblížiť, či zdanenie luxusných statkov je účinným nástrojom na zvýšenie príjmu štátneho rozpočtu. Venujeme sa tu ale aj čiastkovým cieľom a metódam skúmania, ako napríklad indukcia, syntéza, komparácia a dedukcia.

Tretia kapitola sa zameriava na zdanenie motorových vozidiel, nakoľko táto daň je uplatňovaná aj u nás a je ideálna na demonštráciu toho ako luxusná daň funguje, lebo reálne vďaka základni vieme priradiť efektívnu progresiu a teda spravodlivo zaťažiť daného spotrebiteľa. S touto daňou súvisia aj rôzne poplatky za registráciu nového motorového vozidla na Slovensku. V súlade s tým v jednej z podkapitol predkladáme návrh na zavedenie novej cirkulačnej dane.

V záverečnej štvrtej kapitole interpretujeme svoj vlastný názor na danú problematiku zdanenia luxusných statkov, aplikujúc nadobudnuté poznatky z procesu písania tejto práce a konečné zhrnutie.

1 SÚČASNÝ STAV RIEŠENEJ PROBLEMATIKY

Luxusné statky sú vo svojej podstate tovary a služby, ktorých zdanenie môžeme chápať aj ako nepriamu selektívnu daň, aj keď pri niektorých prípadoch môže táto daň pôsobiť aj ako daň priama, nakoľko sa môže odvíjať od príjmu jedinca. Preto sa zdanenie luxusných statkov môže radiť aj medzi dane zmiešané a teda byť separátne od priamych či nepriamych daní. Pri uvažovaní o luxusnej dani ako o priamej chápeme túto daň ako majetkovú, avšak luxusnú daň v našej práci chápeme hlavne ako daň z luxusu, a teda nepriamu selektívnu daň, nakoľko má vlastnosti hlavne spotrebných daní, aj keď je odlišná od tých bežných, ako daň z vína, piva, či tabakových výrobkov, najmä preto, že niektoré tovary sú viac zdanené ako ostatné práve pre ich špecifiká.

Tematika zdanenia luxusných statkov sa začala vyskytovať hlavne v poslednej dobe, nakoľko sa rozrástá počet obyvateľov, ktorí si môžu dovoliť čoraz lepšie a luxusnejšie statky, ale na druhú stranu rastie aj počet tých, ktorí sú na tom horšie a horšie, čo zväčšuje medzeru medzi jednotlivými príjmovými vrstvami obyvateľstva. Čoraz častejšie môžeme počuť otázku aký dopad môžu mať luxusné dane a či to postihne reálne bohatých, ktorí si ale vyššie dane môžu dovoliť alebo to budú práve tí občania zo strednej vrstvy, ktorí si kúpia luxusný statok raz za čas ako odmenu a doplatia na to vyššou daňou, ktorá môže spôsobiť až to, že si ho vlastne nebudú môcť dovoliť. Skôr než sa ale hlbšie pozrieme na jednotlivé teórie a spravodlivosť, tak si priblížime vývoj spotrebných daní.

1.1 História spotrebných daní

Tak ako vznikali prvé štáty a národy, postupne pribúdali rôzne dane, ktoré boli zavádzané. Vznikali, vyvíjali sa a každý štát sa snažil vyťažiť čo najviac z bohatstva svojho národa. V staroveku o boli len menší predchodcovia daní, avšak v stredoveku už začali nadobúdať značnú mieru dane nepriame. Dane však stále boli v tomto období len akýmsi pomocným nástrojom a mali nepravidelný charakter. V polovici 18. storočia sa dane približne začali diferencovať na tie priame a nepriame. Tie nepriame mali pôvodne naturálny charakter a zameriavali sa na zisk obchodníkov, ale aj tak postihovali spotrebiteľov, ktorí si

od týchto obchodníkov kupovali tovar, lebo daň bola premietnutá do ceny.¹ Preto sa ďalej pozrieme na vývoj daní z pohľadu daní nepriamych.

1.1.1 Starovek

Berieme do úvahy obdobie otrokárskej spoločnosti v období 4 000 rokov p.n.l. až po približne 5. storočie nášho letopočtu. V tomto období šlo o vedľajší príjem vládcu alebo panovníka, nakoľko tým hlavným boli vtom čase vojnové koristi. Dane v tom čase v naturálnej podobe podporovali hlavne vojny. Mali aj dobrovoľný charakter. Prevládali dane majetkové a domény, ktoré predstavovali výnosy z majetku panovníka. Preto sú domény chápané aj ako prvá forma nepriamych daní.

Existovali aj pravidelné odvody, ktoré by sme mohli brať ako daň priamu, a to napríklad desiatky, ktoré boli odvádzané z pôdy, vína, sena a iných surovín. V niektorých krajinách ako napr. Egypt bola daň buď v peniazoch alebo v množstve obilia. Tie peňažné boli historický prvé a boli to dane z ovocných sádov a vinohradov. Nepriamej dani podliehala kúpa a predaj, import a export tovaru a iné zmluvy a prenájom.

1.1.2 Stredovek

Za stredovek sa považuje obdobie feudalizmu, klasifikované ako 5.-18. stor. nášho letopočtu. Značne sa vyvíjali obchodné vzťahy a výroba a predaj tovaru, a preto dane taktiež naberali na význame až sa stali primárnym zdrojom financovania štátu. Vyskytovali sa domény, pochádzajúce zo staroveku, a pribudli akcízy, kontribúcie a regály, ktoré boli akoby poplatok za udelenú licenciu. Mohlo ísť o prevod nejakého práva, ktoré mal v tej dobe len panovník, ako napr. soľný regál, mincový, banský a iné.. Dane naberali na pravidelnosti. V krajinách je nastolený väčšinou mocenský dualizmus, kde panovník zbieral domény (dane nepriame) a šľachta poberala tie priame.

¹ KUBÁTOVÁ, K. *Daňová teorie a politika*. 5.aktualizované vydání, Praha: Wolters Kluwer, 2010. s.221. ISBN 978-80-7357-574-8

Postupom času začali na dôležitosť naberať akcízy, najmä z predaja vecí ako koža a soľ a kontribúcie. Nepriame dane boli chápané ako tie spravodlivé, lebo postihovali všetky vrstvy v spoločnosti.

1.1.3 Liberalizmus

Ku koncu 18. a začiatku 19. sa rozmáhali názory, ktoré sa snažili obmedziť dane. Tieto názory zastávali to, že dane majú kryť len výdavky na obranu, no aj napriek tomu sa počas liberalizmu stali pravidelným príjmom štátneho rozpočtu.

Akcízy mali dva tvary – obratová daň a spotrebné dane. Obratová daň spočívala v zdanení prevodu tovarov a spotrebné dane prešli zo selektívnych na jednotkové a postupne z nich boli vyradené tovary na dennú spotrebu.

1.1.4 20.storočie

V 20. storočí s odohrali dve svetové vojny, ktoré mali značný vplyv na výber daní a daňovú politiku, keďže v najmä medzivojnovom období (t.j. 1918-1939) vznikali nové dane, prevažne spotrebné, pretože krajiny potrebovali peniaze na rekonštrukciu po vojne. Pribudli teda akcízy na droždie a kypriace prášky a zvýšil sa počet štátov uplatňujúcich daň z obratu. Taktiež v tomto období vývoj daní ovplyvnili učenia dvoch známych ekonómov – J. M. Keynesa a M. Friedmana. V 30.-70. rokoch na základe Keynesovho učenia sa prejavil rozvoj priamych daní a následne v 70.rokoch sa prejavili dane nepriame.

1.2 Spotrebné dane na Slovensku

V roku 1918 vznikla Česko-slovenská republika (ďalej len ČSR) a v roku 1927 bola zavedená prvá zásadnejšia daňová reforma. Táto reforma mala kvázi 4 členenia a to:

- Priame dane
- Nepriame dane
- Daň z obratu
- Prepychovú daň

Nepriamymi daňami bola napr. daň z liehu, mäsa, zapaľovadiel, uhlia, vodnej sily a nápojová daň. Medzi nepriame dane patrila aj dávka zo šumivého vína. Postupne pribudla aj daň zo zdrojov žiarenia, surovín na prípravu kysnutého cesta a jedlých umelých tukov. Priame dane mali približne formu ako ich poznáme dnes avšak daň z obratu a prepychová daň mali charakteristické črty nepriamych, ale aj priamych daní, ba dokonca aj cla.² Časom sa podoba daní vykryštalizovala iba na priame a nepriame dane. Medzi priame sa radila dôchodková daň a daň z majetku a medzi nepriame spotrebná daň a daň z pridanej hodnoty.

Prepychová daň, ktorá nás zaujíma, nakoľko bola predchodcom zdanenia luxusných statkov platila do roku 1948. Týkala sa veľmi veľa rôznych predmetov a tieto boli vymenované v vtedajšom zákonníku. Tento zoznam však bol príliš dlhý a postupne s časom skresal na 28 predmetov. Sadzieb mala táto daň viac a to 12%, 10% a 2%. 12% bolo odvádzaných z luxusných predmetov a dovozu. 10% odvádzali nepodnikatelia, obchodníci drobného predaja a taktiež boli odvedené z dodávok získaných dražbou. 2% sa odvádzali len pri dodávkach pre štát a iných zvýhodnených dodávkach.³ V roku 1932 sa tieto sadzby zvýšili o 50%. Prepychovú daň vyberal daňový úrad cez daňové priznania ako to robíme dnes. Jedinou výnimkou boli klenotníci, ktorí daň platili spolu s puncovým poplatkom.

Prepychová daň bola zrušená v roku 1940 kvôli Nemecku, no aj tak v istom zmysle slova sa tu stále nachádzala pozmenená. V roku 1946 bola zavedená na území Československa jednotná obratová daň, nezahŕňajúca prepychovú daň. Tá bola pridaná do nášho daňového systému naspäť až neskôr, keď medzi vojnami vznikala potreba navýši príjem štátneho rozpočtu. V roku 1948 však boli všetky dovtedajšie dane nahradené daňou všeobecnou. Stále však sa uplatňovalo vyššie zdanenie istých predmetov nazvaných predmety zbytnnej spotreby. Išlo o snahu odčerpať kúpnu silu bohatších vyšších vrstiev. Toto zdanenie malo tvar nepriameho zdanenia nakoľko daň bola uplatnená pri výrobe a dovoze.

² SCHULTZOVÁ, A. – RABATINOVÁ, M. *Dane zo spotreby*. 2. rozšírené a prepracované vydanie. Bratislava: EKONÓM, 2011, s.15. ISBN 978-80-225-3293

³ GRÚŇ, L. *Vybrané kapitoly z histórie daňovej sústavy na Slovensku – prepychová daň*. In: Právny obzor, 81, 1998, č. 1, s. 62-76. ISBN

Základom pre túto daň bola cena daného predmetu účtovaná odoberateľovi. Sadzby boli určené pre luxusné predmety v zozname predmetov, ktorý sa nachádzal v zákonníku. Patrili sem napr. raky, šľachtené psy, vín, lieh, kaviár, šunka, líčidlá, klobúky, kravaty, automobily, okrasné kvety a iné. Predmety sa určili podľa rozdelenia colného sadzobníka a názvoslovia.⁴

Oslobodenie platilo iba na predmety prepravované z jednej výroby do druhej, skladu, obchodu, či dielne. Oslobodené boli taktiež predmety prevzaté na opravu, vývoz tovaru a dovoz, ktorý bol bližšie špecifikovaný v colnom zákonníku.⁵

Subjektom dane, čiže osoba povinná daň zaplatiť, bol poplatník, ktorý predmety vyrábал, prípadne si ich nechal vyrobiť. Výroba bola každá aktivita, ktorá zhodnocovala daný predmet. Subjektom dane bol taktiež aj poplatník, ktorý tovar dovážal – daň bola platená spolu s clom. Pri výrobe daň platil daňovník, ktorý tovar vyrobil, nie ten, čo si ho nechal vyrobiť.

Základ dane závisel od toho, či sa jednalo o výrobok vyrobený v tuzemsku, vyrobený pre niekoho alebo dovezený. V prípade, že sa jednalo o tuzemský výrobok, tak cena bola zároveň základom dane. Ak výrobok bol vyrobený na osobnú spotrebu základom dane bola obecná cena. Ak sa výrobok vyrobil pre niekoho iného, tak buď bola základom dane obecná cena alebo rozdiel medzi obecnými cenami jedného predmetu luxusného charakteru pred výrobou, z ktorého sa stal následne iný luxusný výrobok. Pri dovoze bola základom dane účtovná cena, spolu s clom, nákladmi na prepravu k danému štátu, prípadne iné poplatky za daný tovar. Pojmom obecná cena sa označovala cena v čase vyskladnenia alebo colného jednania platila za daný predmet, prípadne cena vyskladnenia neobsahujúca prepychovú daň. Ak bol tovar určený na vlastnú osobnú spotrebu, obecnou cenou bola suma v čase, kedy daný tovar prevzal na túto spotrebu.⁶ Čiže daňová povinnosť vznikla pri spotrebe tovaru vyrobeného v tuzemsku alebo pri dovoze tovaru pri vyrubení cla.

⁴ Vládné nariadenie č. 32/1947 Zb. z. a n. o úprave všeobecného colného sadzobníka

⁵ Zákon č. 200/1947 Zb. z. o dani z predmetov zbytnéj potreby (prepychová daň)

⁶ Zákon č. 200/1947 Zb. z. o dani z predmetov zbytnéj potreby (prepychová daň)

Splatnosť dane závisela od celého množstva tovarov vyskladnených v danom mesiaci a musela byť zaplatená do 15. dňa následného kalendárneho mesiaca prostredníctvom šekového lístku v prospech účtu daného finančného riaditeľstva určitého okresu. Toto bol jediný spôsob zaplattenia dane a spolu s ňou sa vyžadovalo dodanie dvoch podpísaných rovnopisov mesačných účtov. Tieto rovnopisy museli obsahovať deň, kedy bol tovar vyskladnený, číslo daného účtu, prepychové predmety, ich ceny, sadzby dane a vypočítanú sumu dane. Daň sa prenášala z výrobcu na spotrebiteľa v rámci ceny. Hoci výrobca pri vyskladnení daň odviezol a zaplatil, ale bola premietnutá následne do cien. Výrobca mal taktiež ohlasovaciu povinnosť voči dôchodkovému kontrolnému úradu, a to do 14 dní od začiatku výroby prepychového tovaru, prípadne jej ukončenia, zmeny výroby alebo sídla.

Ak išlo o tovar, ktorý výrobca nadobudol prípadne doviezol na účel výroby iného prepychového predmetu, tak si mohol daň zaplattenú odpočítať od tej, ktorá mu bola vyrubená pri vyskladnení novo vyrobeného tovaru.

Všetky dane boli následne nahradené jedinou nákupnou daňou. Nebola značným prírastkom do štátneho rozpočtu, avšak bola predchodcom dnešnej luxusnej dani. Vyhovovala najmä chudobnejším občanom, ktorí sa zdali ukrivdení a teda vítali kompenzáciu bohatej vrstvy v podobe platenia dane. Táto daň sa preto mohla pokladať za určitý politický nástroj na oslovenie istej skupiny voličov, najmä teda skupiny, ktorá prevládala oproti tej bohatšej.

1.3 Daňové teórie nepriamych daní

Daňové teórie pri otázke nepriamych daní sa líšia, ako pri každej inej dani. Prakticky môžeme tvrdiť, že sú akoby dve skupiny ľudí. Prvá skupina preferuje dane dôchodkové a tá druhá práve naopak, dane spotrebné. Pri sledovaní pôsobenia určitého typu zdanenia musíme byť oboznámení s teoretickými východiskami danej dane.

Pri otázke zdaňovania luxusných statkov sa teda zameriavame na teórie a otázky týkajúce sa daní spotrebných. Ide hlavne o posúdenie spravodlivosti zdanenia, jeho efektivity a optimálnosti.

Hlavnými predstaviteľmi ekonómie (príp. smermi) a základnými názormi, ktoré podložili dnešnú ekonomickú situáciu sú:

- Tomáš Akvinský – zdanenie pracovného príjmu je hriech, nakoľko je práca sama o sebe bremenom, ktoré daňovník nesie
- Francesco Guicciardini – na zvýšenie príjmu štátneho rozpočtu sú vhodnejšie nepriame dane.
- Merkantilizmus – preferencia nepriamych daní, pretože zasahujú všetkých občanov vrátane privilegovaných, ktorí boli oslobodení od priamych daní.
- Fyziokratizmus (F. Quesnay) – zastávanie priamych daní, pretože nepriame dane dvíhali ceny tovarov a mzdy.
- Liberalizmus (T. Hobbes) – preferencia nepriamych daní, ale dane všeobecne brané pozitívne. Daň sa totiž chápala ako protihodnota za služby, ktoré poskytoval štát. Zdanená by mala byť hlavne spotreba a až následne majetky.
- Klasická ekonómia (A. Smith) – zdaňovanie podľa úžitku a daňový pluralizmus (zavedené viaceré dane). Daňové kánony A. Smitha sú prvou sústavou daňových zásad, ktoré platia dodnes a treba ich sledovať. Ide hlavne o spravodlivosť, efektívnosť, určitosť a pohodlnosť.
- Marxizmus (Lenin) – nepriama daň bola považovaná za nespravodlivú, keďže má väčší dopad na chudobných ako na bohatšie vrstvy, keďže zdanené boli všetky tovary rovnako aj tovary bežnej spotreby.⁷

⁷ KUBÁTOVÁ, K. *Daňová teorie a politika*. 5. aktualizované vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2010, s. 34, ISBN 978-80-7357-574-8

1.3.1 Spravodlivosť zdanenia

Spravodlivé zdanenie je veľmi subjektívny pojem, keďže už aj v minulosti vidíme, že čo považovali jedni ekonómovia za spravodlivé, pre iných spravodlivé nebolo. Spravodlivým zdanením by sme mohli nazvať dva typy zdanenia, resp. na dvoch základoch a to na základe úžitku a platobnej schopnosti.

Zdanenie na základe úžitku je vlastne zdanenie podľa miery osohu zo štátnych služieb. Položme si teda otázku, kto má väčší osoh z týchto služieb. Chudobní či bohatí? Niektoré teórie tvrdia, že bohatí, teda tí, ktorí vlastnia viacej majetku, ktorý je chránený štátnymi službami (napr. obrana). Ostatní zase tvrdia, že chudobní majú väčší osoh zo štátnych služieb, nakoľko si dané služby nemôžu zabezpečiť sami finančne ako bohatí (napr. obrana) a teda by mali za tieto služby štátu platiť viac, ako bohatšia vrstva, keďže ich viac využívajú.⁸ Zdanenie na základe platobnej schopnosti znamená, že zdanenie by malo mať takú výšku akú si daňovník môže dovoliť zaplatiť a zniesť, teda že bremeno plynúce z dane by malo byť pomerne rovnaké na každého občana. Horizontálne spravodlivý systém hovorí o tom, že keď majú dva subjekty rovnakú platobnú schopnosť, mali by platiť aj rovnakú daň. Otázka sa vyskytuje len pri určení spravodlivého základu dane, a to či je vhodnejšie zdaňovať dôchodok alebo spotrebu. V prvom prípade by išlo o zdanenie zdroja príjmu a v druhom už o samotné zdanenie spotreby. Ako sme si v predošlej podkapitole spomenuli, podľa T. Hobbsa by sa mala skôr daňovať spotreba a teda sporenie by malo byť odmenené, pretože daň by sa mala platiť v závislosti od prínosu do spoločnosti a od toho, čo z nej daňovník berie. Teda spotreba by mala byť zdanená viac, ako prínos v podobe dôchodku, keďže ten je výsledkom práce vloženou daňovníkom do spoločnosti. Preto by podľa horizontálnej spravodlivosti mala byť spotrebná jednotková daň, pretože rozdielne sadzby majú diskriminačný účinok a sú v rozpore s horizontálnou spravodlivosťou.⁹

⁸ KUBÁTOVÁ, K. – VÍTEK, L. *Daňová politika. Teórie a praxe*. Bratislava: CODEX Bohemia s.r.o., 1997, s. 86, ISBN 80-85963-23-X

⁹ ZUBAĽOVÁ, A. *Daňové teórie I. časť*. Bratislava: EKONÓM, 2003, S. 170-171. ISBN 80-225-1789-5.

Veľmi veľa názorov je, že daň z luxusných statkov je spravodlivá, keďže zaťažuje viac bohatšie vrstvy, čo avšak nie je úplne pravda. Niektorí bohatší jedinci jednak daňové zaťaženie ani nemusia cítiť pri ich vysokých dôchodkoch a naopak, tí chudobní si aj pri túžbe po luxusnom tovare ho nie vždy môžu dovoliť. Zriedka kedy si však tento tovar zakúpia a daň z tohto tovaru bude odvedená, ale týchto jedincov to zaťažuje nadmerne. Dopyt po prepychových statkoch je elastický a naopak, ponuka je takmer vôbec nepružná. Toto spôsobuje to, že bremeno dopadá na výrobcov, ktorí sa nevedia alebo nemajú ako prispôbiť a teda dochádza k presunu dane smerom dozadu a odnesie si to aj tak práve chudobnejšia alebo stredná vrstva prostredníctvom zamestnancov daného výrobcu, ktorí sú väčšinou mimo bohatej vrstvy. Čisto teoreticky by sa mohol ako vhodná daňová základňa chápať majetok, avšak v prípade majetku nadobudnutého vlastnou činnosťou už k jednému zdaneniu došlo pri zdroji príjmu, preto je možné tvrdiť, že zdanenie majetku nie je spravodlivé.

Pri vertikálnej spravodlivosti ide v podstate o to isté o čo pri horizontálnej, ale nehl'adiac len na jednu úroveň populácie, ba na všetky. Pri horizontálnej by mala byť jedna vrstva s rovnakým alebo podobným príjmom zdanená rovnako. Pri vertikálnej spravodlivosti hovoríme o tom, že každá jedna príjmová vrstva by mala podliehať vyššej dani aby bolo zaťaženie potenciálne rovnaké, nakoľko istá suma je pre bohatšieho človeka menšia obet' ako tá istá pre chudobnejšieho.

1.3.2 Optimálnosť zdanenia

Podľa normatívnej teórie by sa malo daňové bremeno čo najviac minimalizovať, avšak to je až príliš teoretický prístup, keďže zanedbáva rôzne daňové úniky a správu daní. Ak zahrnieme tieto aspekty do úvahy, hovoríme o teórii pozitívnej, za ktorej východisko môžeme považovať teóriu verejnej voľby. Optimálne zdanenie posudzujeme počas politického rozhodovania, kde majú vplyv aj iné subjekty, ako voliči, byrokrati a politici.

Toto zdanenie posudzujeme aj pri zdanení spotreby, ale aj zdanení príjmu.¹⁰ V našej práci sa venujeme spotrebe a jej optimálnemu zdaneniu, a či by sa mala používať jednotná sadzba dane alebo rôzne, a keď už, tak ktoré tovary by mali byť zdanené akou sadzbou.

Prvý, kto sa venoval analýze spotrebných daní a ich optimalizácii bol F. P. Ramsey. Jeho štúdiou bolo zvedenie spotrebných daní, aby bolo čo najoptimálnejšie, a teda aby daňové bremeno bolo čo najmenšie. Tvrdil že jednotná daň nie je optimálnym riešením. Daň by mala byť podľa Ramseyho nastavená tak, aby proporcionálne znižovala spotrebu všetkých statkov rovnako. Ramsey je autorom pravidla inverznej elasticity, ktoré hovorí o tom, že náklady efektivity sa minimalizujú vtedy, keď tovary s menšiu elasticitou dopytu sú zdanené vyššou sadzbou. Toto pravidlo bolo aplikované pri predpoklade, že dopyt po tovare nezávisí od ceny iného tovaru. Toto pravidlo však nie je úplne spravodlivé v rámci optimálnej redistribúcie, no v rámci čistej teórie sa mu nedá nič vytknúť. Tovary, pri ktorých vieme tento spôsob uplatniť sú tabak a alkoholové produkty. Štát využíva tzv. Ramseyho dane na zabezpečenie stabilného daňového príjmu verejného rozpočtu. Podobnej téme sa venoval aj W. Y. Corlett spolu s D. C. Hagueom. Títo dvaja ekonómovia skúmali, že či tovar s rovnakou sadzbou po zavedení nejednotného zdanenia bude efektívnejší ako sadzba jednotná a sú autormi pravidla komplementarity voľného času.¹¹ Voľný čas môžeme považovať za spotrebný statok, ktorý nevieme zdaníť. Efektívnejšie teda bude, ak viac komplementárny tovar vo vzťahu k voľnému času zvýši sadzba dane, resp., to platí na tovar s menším stupňom substitúcie. Čiže, napríklad tenisová raketa by mala byť zdanená vyššou sadzbou ako pracovné náradie, v dôsledku čoho y mala stúpnuť ponuka práce. Podľa J.C. Headyho by špecifická spotreba mala byť zdaňovaná vyššími sadzbami vtedy, ak sa preukáže ich doplnkovosť k voľnému času.¹²

¹⁰ ZUBAĽOVÁ, A. – GERULOVÁ, L. – GEŠKO, M. *Daňové teórie a ich využitie v praxi*. Bratislava: Iura Edition, 2008. s. 95. ISBN

¹¹ CORLETT, W. Y. – HAGUE, D. C. Complementarity and the excess burden of taxation. In *Review of Economic Studies*, 1953, vol. 21. p. 21-30. Dostupné na internete: < [http://darp.lse.ac.uk/papersdb/Corlett-Hague_\(REStud_53\).pdf](http://darp.lse.ac.uk/papersdb/Corlett-Hague_(REStud_53).pdf)>

¹² ZUBAĽOVÁ, A. – GERULOVÁ, L. – GEŠKO, M. *Daňové teórie a ich využitie v praxi*. Bratislava: Iura Edition, 2008. s. 109. ISBN 978-80-8078-228-3

Model, ktorý môžeme chápať ako model, v ktorom je zdanenie spotreby politicky optimálne vytvoril Seigli. V tomto modeli je sadzba daná tak, nech nezmení spotrebu, ktorá by zase spôsobila výkyvy príjmov z daní. Vysoká sadzba dane by mohla navýšiť príjmy jedine vtedy, ak by štátne orgány manipulovali s časťou výnosovej krivky, ktorá je neelastická.¹³

Ďalším modelom, ktorý si priblížime je model, ktorý vytvorili D. R. Lee a R. D. Tollison, kde aplikovali prístup rent seekingu na zdanenie spotreby. Rent seeking je v doslovnom preklade hľadanie renty. Ide o činnosť, pri ktorej je výsledok zvýšenie budúcich príjmov. Na trhu voľnej konkurencie je toto správanie nezodpovedné, keďže podnikateľ dáva prednosť výhodám korupčného správania pred férovou trhovou súťažou. Rent seeking sa vyskytuje na politickom trhu, kde sa medzi jednotlivé sektory radí armáda, vláda a cirkev. Za rent seekerov sa začnú považovať, keď majú za cieľ dostať transfer obstaraný z verejných zdrojov. Do rent seekingu patria teda aj rôzne podvody, súdne konanie, korupcia a úplatky. V tomto prípade ide o zneužívanie svojho postavenia vládnych úradníkov na súkromné podnikateľské účely a dosiahnutie nelegálneho príjmu. Pri rent seekingu treba pozeráť najmä na problém, že hospodársky rast a technický pokrok sa spomaľujú, nakoľko sa plytvá finančnými zdrojmi. Lee a Tollison analyzujú vzťah elasticity dopytu a optimálneho zdanenia z pohľadu politického správania sa. Náklady využité na zredukovanie daňového bremena, prípadne spomalenia jeho nárastu, smerujú k vyplytvaniu nadmernej časti zdrojov, čo znamená, že hraničné náklady na zdanenie spotreby sú vyššie. Lee a Tollison zakomponovali rent seeking aj do modelu klasického správania sa subjektov. Z toho vyplynulo, že náklady na rent seeking a nadmerné daňové zaťaženie je vyššie pri tovare s krivkou dopytu, ktorá je neelastická, ako pri tovare s krivkou dopytu, ktorá je elastická.

¹³ ZUBALOVÁ, A. – GERULOVÁ, L. – GEŠKO, M. *Daňové teórie a ich využitie v praxi*. Bratislava: Iura Edition, 2008. s. 129-130. ISBN 978-80-8078-228-3

Z tohto tvrdenia môžeme vyvodiť záver, že optimálna sadzba dane by bola nižšia pre menej pružný statok ako pre statok elastický.¹⁴

Model vytvorený G. Brennanom a J. Buchananom patrí tiež do teórie verejnej voľby, pretože hovorí o tom, že vláda je limitovaná obmedzeniami v oblasti daní a chce v záujme zvyšovania výdavkov čo najviac navýšiť svoje príjmy. Tieto príjmy vždy podľa Brennana a Buchanana závisia priamo od počiatočného základu dane a nepriamo od cenovej elasticity.¹⁵

Všetky spomenuté teórie týkajúce sa optimálneho zdanenia poskytujú nejaký záver, ktorý nám ponúkol riešenie v otázkach využívania rôznych daňových sadzieb na rôzny tovar a veľkosti týchto sadzieb vzhľadom na nadmerné daňové bremeno. Tieto teórie môžu byť použité aj na problematiku zdanenia luxusných statkov, pretože je tu uplatnené selektívne spotrebné zdanenie. Podľa Ramseyho sme si uviedli, že luxusný statok by mal mať nižšie sadzby, nakoľko má vyššiu elasticitu dopytu, teda sú ľahko nahraditeľné iným statkom, na ktorý je uvalená nižšia daň. Corlett a Hague v zásade tvrdí to isté, keďže doplnkový tovar k voľnému času má nižšiu elasticitu z pohľadu teórie inverznej elasticity. Rent seeking pojednáva zase o tom, že čím vyššia elasticita tovaru, tým by mala byť aj väčšia sadzba dane, z čoho môžeme vyvodiť záver, že sa toto tvrdenie týka aj luxusných statkov. Podľa Buchanana a Brennana platí, že so zvyšujúcou sa elasticitou dopytu bude klesať daňová sadzba. Existujú však aj názory, ktoré tvrdia, že optimálna daň je proporcionálna. Zníženie nákladov zdanenia a vynútených nákladov a obmedzenie skreslenia vyplývajúceho zo zmeny v relatívnej cene tovaru smeruje k tomu, že vyššia daň by mala byť uvalená práve na menej elastické tovary a na tovar, ktorý sa spotrebuje bohatšími vrstvami obyvateľstva a zároveň tabakové a alkoholové výrobky.¹⁶

¹⁴ ZUBAĽOVÁ, A. – GERULOVÁ, L. – GEŠKO, M. *Daňové teórie a ich využitie v praxi*. Bratislava: Iura Edition, 2008. s. 130-131. ISBN 978-80-8078-228-3

¹⁵ ZUBAĽOVÁ, A. – GERULOVÁ, L. – GEŠKO, M. *Daňové teórie a ich využitie v praxi*. Bratislava: Iura Edition, 2008. s. 127-128. ISBN 978-80-8078-228-3

¹⁶ SCHULTZOVÁ, A. – BORODOVČÁK, M. – NEUBAUEROVÁ, E. *Daňovníctvo. Daňová teória a politika*. Druhé, prepracované vydanie. Bratislava: Iura Edition, 2009. s. 15. ISBN 978-80-8078-264-1

1.4 Spotrebné dane a ich charakteristika

Spotrebné dane patria medzi dane nepriame, ktoré sú zároveň najvýznamnejší a najstarší príjem vlády všeobecne. Problematika presunu dane je spojená s delením daní na nepriame a priame. Pri tých nepriamych je typický daňový presun prostredníctvom navýšenia ceny, ba priam je to jedna zo základných charakteristík, že sú vyberané pomocou cien tovarov a služieb.

Keďže daňovník a platiteľ dane sú dve rôzne osoby, pričom daňovníkom je vlastne spotrebiteľ a platiteľom je priamo obchodník alebo výrobca. Daňové zaťaženie nesie v tomto prípade daňovník, nakoľko on určenú daň platí a platiteľ dane je len sprostredkovateľ, ktorý zaplatenú daň daňovníkom odvedie správcovi.¹⁷ Nepriame dane sa dajú rozdeliť na dve skupiny a to všeobecné spotrebné dane a selektívne. Medzi všeobecné patria napríklad daň z pridanej hodnoty alebo daň z obratu a medzi selektívne patria napríklad daň z piva, vína, tabakových výrobkov a iné.

Vlastnosti spotrebnej dane sa dá určiť na základe rôznych hľadísk. Daň platená či už fyzickou alebo právnickou osobou, pričom táto osoba použije na zaplatenie svoj vlastný príjem, sa nazýva všeobecná spotrebná daň.

Selektívnymi spotrebnými daňami je prevažne jednotková daň určená podľa počtu naturálnych jednotiek alebo počtu užitočnej vlastnosti. Daň je bežná v prípade, že je uvalená na tokovú veličinu patriacu do istého časového úseku, napríklad mesiac alebo rok. Daň in rem znamená, že daň daňovník platí bez nejakého ohľadu na jeho platobnú schopnosť. Selektívna spotrebná daň je jednostupňová daň, vyberaná vtedy, keď sa daný určitý výrobok uvádza do voľného obehu, prípadne bol importovaný do krajiny zo zahraničia.¹⁸

¹⁷ ZUBAĽOVÁ, A. *Daňové teórie. I. časť*. Bratislava: EKONÓM, 2003. s. 23. ISBN 80-225-1789-5.

¹⁸ KUBÁTOVÁ, K. – VÍTEK, L. *Daňová politika. Teorie a praxe*. Bratislava: CODEX Bohemia, s.r.o., 1997. s. 15-20. ISBN 80-85963-23-X

Cieľ zvýšiť príjem verejného rozpočtu zapríčinil existenciu selektívnych daní, nakoľko tieto dane sú uvalené na ľahko identifikovateľné komodity s vysokým objemom predaja, malým množstvom producentov a nenáročnou administráciou. Malé množstvo produktov, ktorými môžeme istý tovar nahradiť zapríčiňuje, že aj keď sú ceny tohto tovaru vyššie, tak sa spotreba nemení práve vďaka nízkej miere nahraditeľnosti.¹⁹ Najmä pri výrobkoch spôsobujúcich závislosť, ako alkohol, či cigarety platí toto tvrdenie, avšak nie úplne v prípade luxusných statkov, ktoré môžeme v prípade príliš veľkého zaťaženia jednoducho zo spotreby vylúčiť a štát tak príde o príjem zo spotrebných daní uvalených na tieto produkty. **Selektívne spotrebné dane** (ďalej len SSD) boli zavedené, lebo **daň z pridanej hodnoty** (ďalej len DPH) nedostatočne postihovala určité vybrané tovary a bolo potrebné zabezpečiť potrebnú výšku zaťaženia na dané produkty.

SSD majú okrem bežných vlastností daní aj iné charakteristické funkcie. Týmito funkciami sú alokačná, regulačná, stabilizačná, fiškálna a edukatívna. Alokačnou funkciou SSD rozumieme to, že výnos z jedného statku sa dá využiť na zmiernenie následkov spotreby iného statku. Reguláciou dopytu po spotrebe istých statkov v rámci zabezpečenia ich nižšej spotreby využíva štát regulačnú funkciu. Stabilizačnú funkciu SSD plnia len čiastočne, keďže sú stabilným príjmom štátneho rozpočtu, ale netlmia žiadne ekonomické výkyvy. Fiškálna funkcia je naplnená tak, že SSD sú výnosom verejného rozpočtu. V rámci edukatívnej funkcie majú SSD nápravný charakter a mali by odradiť spotrebiteľa od škodlivých návykov. Spomenuté funkcie SSD by sme mohli priradiť najmä k SSD uvaleným na škodlivú spotrebu a nie zrovna na luxusné statky, pretože tie nie sú poväčšine škodlivé. O tom svedčí napr. edukatívna alebo regulačná funkcia, pretože štát nechce odradiť spotrebiteľa od spotreby luxusných tovarov, prípadne znížiť ich spotrebovaný počet, pretože väčšinou neprodukujú nežiaduce externality.

¹⁹ SCHULTZOVÁ, A. a kol. *Vplyv nepriamych daní na spotrebu*. Bratislava: EKONÓM, 2010. s. 14, ISBN 978-80-225-2991-4

Na posúdenie toho, ktoré produkty by mali byť podliehať SSD je viacero kritérií. Vláda zavedie SSD na kompenzáciu negatívnej externality a teda môže sledovať zámer ochrany životného prostredia alebo chce dosiahnuť nejaký fiškálny cieľ. Ďalej kritériami by mohla byť exkluzivita, luxus a regulácia spotreby vybraného tovaru. V prípade luxusných statkov (ďalej len LS) a SSD je to najmä fiškálny charakter, čiže ide o to, aby vláda získala čo najviac finančných prostriedkov. Pri LS to sú ešte politické hľadisko, kedy chce vláda osloviť istú vybranú skupinu voličov, tým že zavedie daň z LS a teda sa ich toto nadmerné zaťaženie nedotkne a luxus s exkluzivitou, ktoré značia naopak to, že ľudia budú chcieť poukázať vlastníctvom daného tovaru aj napriek zvýšenej SSD nato, že si tovar stále môžu finančne dovoliť. Pri nepriamych daniach nie je také vysoké riziko medzier v zákone, lebo sa tu nevyskytujú výnimky, ktoré by mohli byť zneužitú na vyhnutie sa daňovej povinnosti alebo aspoň na jej zníženie.

1.5 Progresivita spotrebných daní

Rozdelenie daní v závislosti od stupňa progresivity je veľmi dôležité, keďže od toho závisí to, na koho dopadne väčšia daň. Sledujeme preto zmenu zdanenia v závislosti od výšky dôchodku spotrebiteľa. Aby sme si lepšie priblížili čo reálne vyjadruje stupeň progresivity spotrebných daní si ukážeme zopár ilustratívnych príkladov a ich vysvetlení. Keď daňovníkovi stúpne dôchodok, avšak miera zdanenia zostáva rovnaká hovoríme o proporcionálnom zdanení. Ak s rastom dôchodku narastá aj miera akým je daňovník zdaňovaný, hovoríme o progresívnom zdanení a naopak, ak miera zdanenia klesne, ak klesne aj dôchodok, tak hovoríme o regresívnom zdanení.²⁰ Nepriame dane bývajú väčšinou buď proporcionálne alebo regresívne, ale môžu sa vyskytnúť aj progresívne zdanenia určitých výrobkov pri SSD. Progresia závisí väčšinou od pružnosti dopytu po danom statku v závislosti od dôchodku. Ak pružnosť je vyššia ako 1, tak je zdanenie progresívne a naopak, ak je menšia, tak regresívne. Pri pružnosti, ktorá sa rovná 1 ide o proporcionálne zdanenie.

²⁰ HARUMOVÁ, A. *Dane v teórii a praxi*. Prvé vydanie. Bratislava: IURA EDITION, 2002. s. 10. ISBN 80-89047-39-4

Vyššie uvedené si následne ukážeme na príkladoch. Máme nejaký statok X, so sadzbou 10 eurocentov na kus. Na demonštráciu typov zdanenia máme 3 rôznych daňovníkov s ich rozdielnymi príjmami.

Tabuľka 1 Proporcionálna daň

Daňovník	A	B	C
F - Dôchodok (v EUR)	600	2 000	4 000
G - Spotreba tovaru X (ks)	20	66	132
H - Daň (0,1EUR*G)	2	6,6	13,2
Priemerná DS (H/F)	0,33%	0,33%	0,33%
Hraničná DS	0,33%	0,33%	0,33%

Zdroj: vlastné spracovanie podľa: KUBÁTOVÁ, K. – VÍTEK, L. *Daňová politika. Teorie a praxe*. Bratislava: CODEX Bohemia, s.r.o., 1997. s. 22, ISBN 80-85963-23-X

Z tabuľky č. 1 vyplýva, že pri proporcionálnom zdanení sa priemerná daňová sadzba nemení. Hraničná sadzba sa vždy pri proporcionálnom zdanení rovná priemernej. Hraničným zaťažením rozumieme podiel dane pripadajúcej na každý jednu poslednú jednotku dôchodku.

Tabuľka 2 Progresívna daň

Daňovník	A	B	C
F - Dôchodok (v EUR)	600	2 000	4 000
G - Spotreba tovaru X (ks)	20	100	300
H - Daň (0,1EUR*G)	2	10	30
Priemerná DS (H/F)	0,33%	0,50%	0,75%
Hraničná DS	0,40%	0,65%	1,30%

Zdroj: vlastné spracovanie podľa: KUBÁTOVÁ, K. – VÍTEK, L. *Daňová politika. Teorie a praxe*. Bratislava: CODEX Bohemia, s.r.o., 1997. s. 23, ISBN 80-85963-23-X

V tabuľke č. 2 vidíme prípad luxusného statku, kedy s väčším dôchodkom rastie aj priemerné zaťaženie a hraničné zaťaženie je väčšie ako to priemerné.

Tabuľka 3 Regresívna daň

Daňovník	A	B	C
F - Dôchodok (v EUR)	600	2 000	4 000
G - Spotreba tovaru X (ks)	60	100	100
H - Daň ($0,1\text{EUR} \cdot G$)	6	10	10
Priemerná DS (H/F)	1,00%	0,50%	0,25%
Hraničná DS	0,90%	0,40%	0,00%

Zdroj: vlastné spracovanie podľa: KUBÁTOVÁ, K. – VÍTEK, L. *Daňová politika. Teorie a praxe*. Bratislava: CODEX Bohemia, s.r.o., 1997. s. 23, ISBN 80-85963-23-X

V tabuľke č. 3 je zobrazená daň na výroby, ktorých spotreba od určitej výšky dôchodku nerastie, preto je dodatočné daňové zaťaženie nulové.

Spotrebnú daň uvalenú napr. na umenie považujeme za progresívnu, keďže spotreba daných produktov je vyššia s dôchodkom a naopak, napr. daň z tabakových výrobkov môže byť chápaná ako regresívna, pretože chudobnejší mínajú na tieto statky viac podielu svojho príjmu ako bohatší.

1.6 Presun a dopad spotrebnej dane

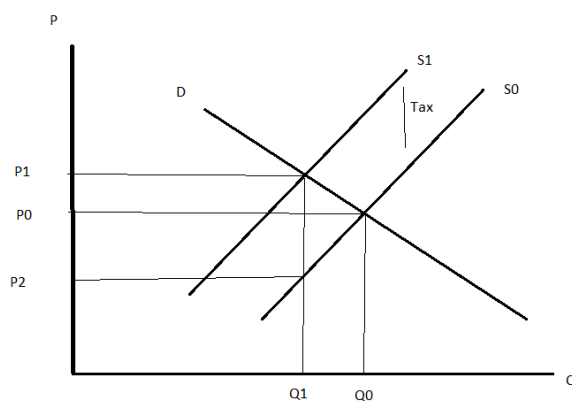
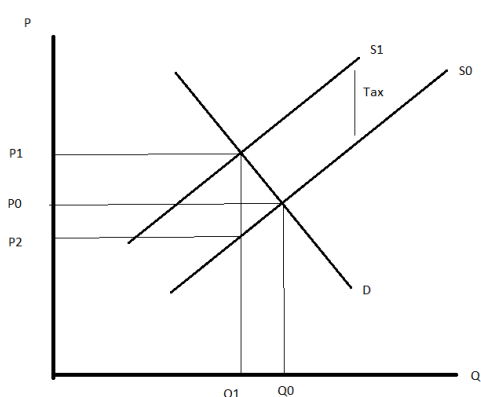
Zdanenie statkov má rôzne vplyvy na ekonomiku. Makroekonomické vplyvy sú napríklad rast ekonomiky, nezamestnanosť a cenová hladina. Efektívnosť využitia zdrojov alebo prerozdelenie patria medzi mikroekonomické vplyvy. Keď sa zavádza nová daň, ak treba myslieť aj na to, kam dopadne alebo sa presunie. Presun dane je proces, kedy sa daň preniesie z jedného subjektu na druhý, prípadne medzi skupinami rôznych subjektov. Cieľom presunu je zmiernenie alebo odstránenie dopadu, ktorý je len výsledok presunu dane.²¹

²¹ SCHULTZOVÁ, A. – BORODOVČÁK, M. – NEUBAUEROVÁ, E. *Daňovníctvo. Daňová teória a politika*. Druhé, prepracované vydanie. Bratislava: Iura Edition, 2009. s.17. ISBN 978-80-8078-264-1

Dopad dane na subjekty môžeme chápať dvojmo. Jedným sú samostatné platby, ktoré odvedú subjekty finančnému úradu. Druhým je individuálny dopad, ktorý vyjadruje stratu úžitku jednotlivca. Vplyvmi pôsobiacimi na presun dane sú napr. elasticita dopytu a ponuky, prispôsobenie sa zmenám, čas, to, ako je ekonomika otvorená, štruktúra trhu a jeho významnosť a v neposlednej rade aj druh dane a jej veľkosť.²²

Faktom je to, že daň dopadá na tú stranu, kde sa nachádza nižšia elasticita. Tá vyjadruje pružnosť množstva tovarov v závislosti od ich ceny, prípadne ceny iných tovarov, ktoré s nimi súvisia. Ak je elasticita dopytu menšia ako elasticita ponuky, tak sa daň presúva viac na spotrebiteľa než na predajcu. A naopak, ak je elasticita ponuky menšia ako elasticita dopytu, tak sa daň presúva viac na predajcu než na spotrebiteľa.²³

Grafy 1 a 2: Daňový presun – keď je ponuka pružnejšia ako dopyt a keď je dopyt pružnejší ako ponuka



Zdroj: vlastné spracovanie²⁴

²² ZUBAĽOVÁ, A. – GERULOVÁ, L. – GEŠKO, M. *Daňové teórie a ich využitie v praxi*. Bratislava: Iura Edition, 2008. s. 37. ISBN 978-80-8078-228-3

²³ LISÝ, J. a kol. *Ekonomika v novej ekonomike*. Druhé, prepracované a doplnené vydanie. Bratislava: Iura Edition, 2007. s. 595. ISBN 978-80-8078-164-4

²⁴ ŠIROKÝ, J. a kol. *Daňové teórie s praktickou aplikáciou*. Praha: C. H. Beck, 2008. s. 83, ISBN 978-80-7400-005-8.

Na vyššie uvedených grafoch máme dva prípady kombinácie elasticity ponuky a dopytu. Naľavo vidíme, že ponuka (S) je pružnejšia ako dopyt (D). Napravo je znázornená opačná situácia, kedy je dopyt pružnejší ako ponuka a v oboch prípadoch P označuje cenu a Q množstvo tovaru. P0 je cena, ktorou bol ocenený produkt pred zavedením dane a ktorá bola rovnovážna pri množstve Q0. Po zavedení dane (Tax), ktorá je pre obe situácie totožná sa ponuka zmení a krivka sa posunie doľava do polohy S1. Na grafe vidíme, že posun S do S1 zapríčiní aj rast ceny na P1, pričom množstvo klesne na Q1. Toto platí pre oba grafy, pričom rozdiel je jedine v dopade dane. P1 je cena pre kupujúceho. P2 je cena, ktorú reálne nadobudne predajca a ich rozdiel je spomínaná daň. Ak je pružnejšia ponuka, tak sa predajca vie dani prispôbiť, a tak bremeno dopadá viac na kupujúceho, čo vidíme naľavo. Napravo je znázornený prípad, kedy je pružnejší dopyt, a teda predajca nesie bremeno viac ako kupujúci.

Je úplne bezpredmetné určiť zákonne, kto výslednú daň zaplatí, pretože bremeno pôsobí aj tak výhradne na základe ponuky a dopytu. Elasticitu, teda pružnosť môžeme chápať aj ako prípadnú ochotu subjektu opustiť trh, ak sa jeho situácia stane menej priaznivá. Kupujúci pri nepružnom dopyte môže jedine znížiť kupované množstvo tovaru, prípadne ho vytesniť zo spotreby úplne. Predajca pri nepružnej ponuke však takú možnosť prispôbenia sa nemá, keďže výrobu náhle zmeniť nevie. Vysokú pružnosť dopytu majú aj LS, z čoho vyplýva, že bremeno dopadá na výrobcov, keďže kupujúci pri rastúcej cene zníži dopyt po danom tovare. Zavedená daň teda nespôsobí zmenu ceny, ale len to, že predajca dostane menej, nakoľko z predajnej ceny bude značná časť odvedená v podobe dane. Môžeme teda tvrdiť, že nepriame dane pôsobia aj na platiteľa dane v prípade, že je na tovar, ktorý on produkuje uvalená selektívna daň a teda mu klesne požadované množstvo tovaru a časť dane sa na neho presunie.

Podľa toho, ako veľmi je trh daného statku významný ovplyvňuje aj ostatné trhy. Ak sa zmení cena na menej významnom trhu, tak to významnejší trh neovplyvní, ale naopak, ak sa zmení cena na tom významnejšom, tak to ovplyvní aj cenu, prípadne požadované množstvo statku na menej významnom trhu. Treba si však aj uvedomiť aká súťaž na daných trhoch prebieha a to či ide o monopol, oligopol alebo voľnú konkurenciu. Ak jedna firma čaká, že jej priama konkurencia zvýši cenu, tak ju zvýši tiež, čo sa oveľa viac prejavuje pri oligopole a v konečnom dôsledku bremeno dopadne na spotrebiteľa.

To, ako veľmi je otvorená daná ekonomika, má vplyv na pružnosť. Ovpľyvnúje však nie len pružnosť dopytu, ale aj ponuky, a teda nevieme posúdiť skutočnú zmenu daňového dopadu otvorenej ekonomiky. Zavedením vyššej dane na nejaký statok vzrastie jeho cena, čo pri otvorenej ekonomike môže spôsobiť migráciu pracovnej sily do zahraničia, prípadne subjekty začnú viac nahrádzať jeden tovar iným, prevažne zo zahraničia. Znova platí to, že dopad je závislý od skutočnosti, kde je menšia pružnosť. Zároveň platí, že pružnosť rastie spolu s časom, a teda je vyššia tam kde je dlhší sledovaný časový úsek, pretože môže dôjsť aj k presunu bremena smerom na iný trh.²⁵

1.7 Zdaňovanie a jeho efekty

Efekty zdaňovania poznáme dva – dôchodkový a substitučný. Dôchodkový efekt zapríčiňuje, že vplyvom zdaňovania má subjekt menej peňazí a teda presúva svoju spotrebu na statku s menšou pružnosťou dopytu. Z toho vyplýva, že SD zvýšia cenu tovaru a následne teda klesne požadované množstvo, teda dopyt po nich. Substitučný efekt zapríčiňuje to, že vplyvom dane subjekt prejde k spotrebe iného statku, ktorý mu prinesie približne rovnakú užitočnosť za nižšiu cenu alebo nahradí zdanenú mzdu voľným časom. Čím vyššia je substitúcia dane, tým nižšia je neutralita voči mechanizmu ekonomiky.²⁶ Každá daň je distorzná, pretože mení správanie sa účastníka trhu. Miera substitúcie je ovplyvnená rôznymi faktormi. Najhlavnejším faktorom je to, že existuje k danému statku nejaký substitút, ktorý je menej zaťažný, ako náš pôvodný statok. Ak táto situácia nastane, subjekt nahradí spotrebu pôvodného statku tým, na ktorý nie je uvalená daň, prípadne je menšia ako na pôvodný statok. V prípade, že na spotrebúvaný statok je uvalená daň a jeho cena vzrastie, kupujúci má viac možností ako sa zachovať. Kupujúci môže znížiť spotrebu daného statku alebo ju úplne vylúčiť alebo nahradiť pôvodný statok iným s rovnakým účinkom. To, ako sa zachová je v závislosti od pružnosti dopytu a existencie vhodných substitútov.

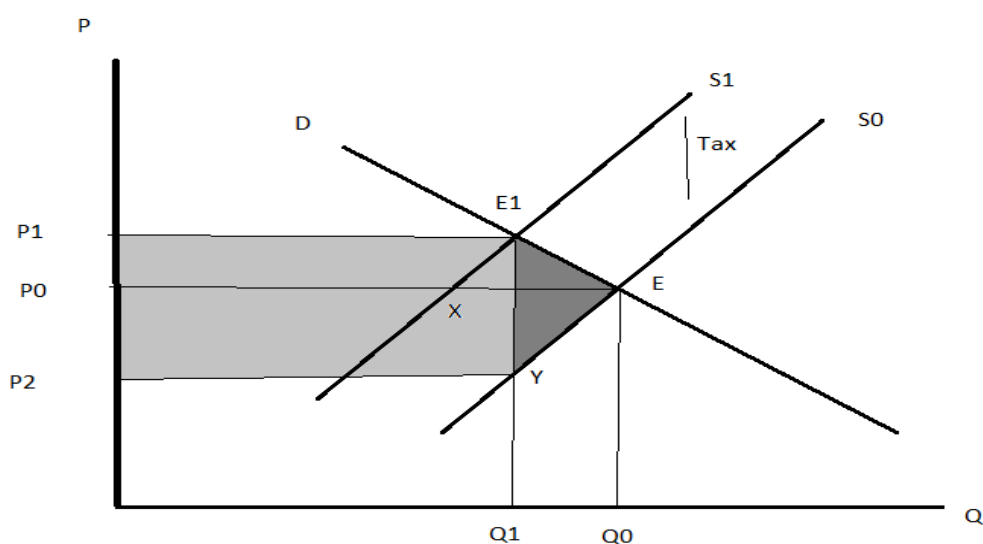
²⁵ ZUBAĽOVÁ, A. *Daňové teórie 1. časť*. Bratislava: EKONÓM, 2003. s. 137. ISBN 80-225-1789-5.

²⁶ ŠIROKÝ, J. a kol. *Daňové teórie s praktickou aplikáci*. Praha: C. H. Beck, 2008. s. 51. ISBN 978-80-7400-005-8.

1.8 Nadmerné daňové bremeno

Spotrebné dane spôsobujú navýšenie ceny určitého statku, a teda pokles výnosu z ceny daného statku, vďaka čomu vzniká distorzia veličín. Distorzia ovplyvňuje správanie subjektov, nakoľko tí sa budú pokúšať vyhnúť dani a tak nahradia tovar iným tovarom s nižšou daňou. Vyhnú sa síce dani ako takej, ale stále utrpia istú ujmu svojho úžitku. Túto stratu úžitku môžeme nazvať mŕtvou stratou, teda nadmerným daňovým bremenom (ďalej len NDB). NDB je vyjadrením neefektívneho systému zdaňovania a predstavuje skrytý druh nákladu. Tento náklad pre výrobcu či spotrebiteľa je nežiadúci, keďže je svojim spôsobom utopený, pretože nepredstavuje ani príjem štátu a neprináša ani osôh na strane trhu. Veľkosť NDB ovplyvňuje pružnosť dopytu, prípadne ponuky a uvalená daň.²⁷

Graf 3 – Nadmerné daňové bremeno



Zdroj: vlastné spracovanie²⁸

²⁷ KUBÁTOVÁ, K. – VÍTEK, L. *Daňová politika. Teorie a praxe*. Bratislava: CODEX Bohemia, 1997. s. 39. ISBN 80-85963-23-X

²⁸ SCHULTZOVÁ, A. – BORODOVČÁK, M. – NEUBAUEROVÁ, E. *Daňovníctvo. Daňová teória a politika*. Druhé, prepracované vydanie. Bratislava: Iura Edition, 2009. s. 16. ISBN 978-80-8078-264-1

Ako môžeme vidieť na grafe 2 upravenom na graf 3. plocha P2YE1P1 znázorňuje výnos štátu, pričom trojuholník zvýraznený v strede YEE1 predstavuje NDB, pričom horná časť XEE1 je vyjadrená strata na strane spotrebiteľa a YEX na strane výrobcu. Jediné čo sa dosiahlo zavedením dane neboli dodatočné príjmy štátu, ale len pokles obchodov výhodných pre všetky strany. Keď je dopyt, prípadne ponuka, menej pružná je aj NDB menšie. Pre lepšie vysvetlenie v extrémnom prípade, keby je pružnosť dopytu nulová, teda kupujúci sa nemá ako prispôbiť zmene ceny, a teda by nemohol nahradiť daný tovar, tak by ani NDB nevzniklo. Taktiež platí, že čím je vyššia daň, tak je aj vyššie NDB, avšak to rastie viacnásobne ako uvalená daň. Preto je lepšie mať dve menšie SD než jednu veľkú.

NDB si taktiež môžeme priblížiť na konkrétnom príklade. Jeden, ten istý statok má hodnotu pre prvého daňovníka 1 000 EUR a pre iného 800 EUR. Reálna cena je 700 EUR, čo zapríčiní to, že obaja by si tento statok kúpili. Prvý daňovník má prebytok 300 EUR a druhý 100 EUR, čo činí všeobecne prebytok 400 EUR. Keď na statok uvalíme daň 200 EUR a jeho cena stúpne na 900 EUR, tak si tento statok zakúpi už len prvý daňovník. Štát síce bude mať príjem 200 EUR, avšak celkový prebytok klesne o 300 EUR, a teda vznikne NDB v hodnote 100 EUR.

2 CIELE PRÁCE, METÓDY SKÚMANIA A METODIKA PRÁCE

Hlavným cieľom tejto práce je zistiť, či tvrdenie, že zdanenie LS je efektívny nástroj štátnych príjmov do rozpočtu, je pravdivé. Zároveň analyzujeme významnosť a zmysel zdanenia LS v daňovom systéme. V súvislosti s tým vznikla potreba analýzy makroekonomických dôsledkov zdaňovania LS. Chceli by sme si preveriť, či je zdanenie LS výhodné prostredníctvom spotrebných daní, čo je hlavným cieľom našej diplomovej práce.

Téma zdaňovania LS je aktuálnou témou hlavne v dnešnej dobe, kedy je značný rozdiel medzi jednotlivými príjmovými vrstvami obyvateľstva. Keďže ide o veľmi subjektívne ponímanie LS, tak aj postoj voči dani z týchto statkov je rôzny, a teda sa vyskytujú aj protichodné názory na túto problematiku.

Okrem hlavného primárneho cieľa máme v práci aj viacero sekundárnych vedľajších zámerov, ktoré dopomáhajú naplniť ten hlavný. Ide o zadefinovanie si nepriamych daní ako taký, spolu s pojmom luxusný statok., nakoľko dane z týchto statkov radíme medzi dane spotrebné. Je potrebné zdôraznenie charakteristík spotrebných daní z LS, resp. selektívnych daní a potreby zaviesť tieto dane. Pred samotnou definíciou si priblížime históriu, na základe ktorej vyplynuli dnešné luxusné dane. Po zadefinovaní základných teoretických poznatkov je významné sa na problematiku pozrieť aj z pohľadu spravodlivosti a optimálnosti zdanenia. V súvislosti s tým je potrebné si priblížiť aj progresivitu zdanenia spotrebných daní, aby sme vedeli kam daň dopadá väčšou váhou a poukázali na jej dopad a presun. Následne je potrebné si definovať efekty, ktoré toto zdanenie má a faktory, ktoré ovplyvňujú daňové subjekty a ich správanie.

Ďalším čiastočným cieľom je si priblížiť vlastnosti LS ako ich elasticita ponuky a dopytu, ale aj dôchodkovej elasticity LS. Na priblíženie si všetkých cieľov poukazujeme na zaťaženie blahobytu v Slovenskej republike a navrhnúť nový spôsob zaťaženia tohto blahobytu prípadne rozšírenia pôsobnosti dane z luxusných statkov, prípadne registračného poplatku.

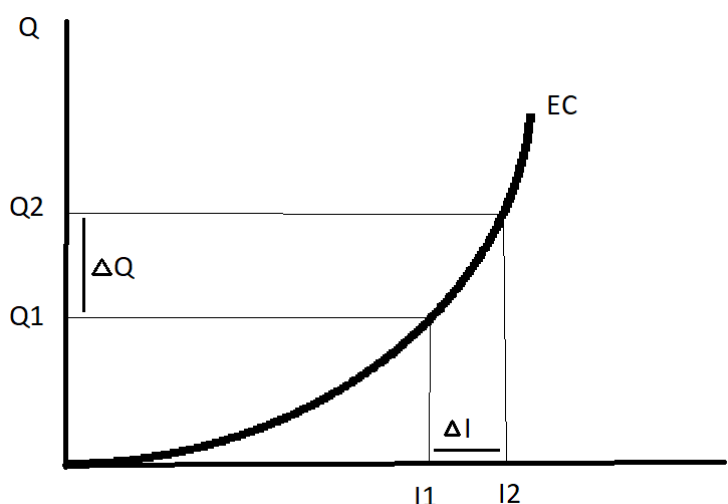
Práca bola vypracovaná za pomoci rôznych metód výskumu. Najprv samostatnému písaniu predchádzalo študovanie rôznej literatúry venujúcej sa problematike spotrebných daní a daní z luxusu, aby sme nadobudli dostatočné poznatky v tejto problematike. Pri ďalšom spracovaní a vyhotovení tejto práce sme použili viaceré metódy, ktoré sa bežne využívajú vo vedeckých a odborných prácach a publikáciách, a to indukciu, dedukciu, analýzu, syntézu, abstrakciu, konkretizáciu a komparáciu. Analýza, dedukcia a komparácia boli najčastejšie využívané metódy. Údaje, ktoré sme získali bolo potrebné najprv rozanalyzovať na menšie detailné fakty. Následne sme súhrn rozdelili na časti a vyčlenili sme tie podstatné. Syntézou sme ich pospájali a vytvorili väčšie celky potrebné k ďalšiemu postupu. Komparáciou sme porovnávali jednotlivé celky a fakty, ale hlavne názory na túto problematiku, nakoľko ide o subjektívne chápanie, pri ktorom je metóda komparácie skutočne významná. Indukciou sme na základe komparácie vyvodili všeobecný záver a dedukciou sme si zase zo všeobecných poznatkov priblížili konkrétnejší prípad. Konkretizácia bola využitá hlavne pri charakterizovaní situácie progresívneho zdanenia. Abstrakciou sme dosiahli zameranie sa práce najmä na luxusné statky a teda sme abstrahovali od niektorých črt bežných statkov a bežných spotrebných daní. Abstrakcia je obzvlášť dôležitá, lebo vďaka nej vieme vyčleniť prvky, ktoré potrebujeme a následne na ich základe rozvíjať prácu smerom k nášmu cieľu.

3 ZDANENIE LUXUSNÝCH STATKOV

3.1 Vlastnosti luxusných statkov

Luxusné statky (LS) patria medzi normálne statky spolu so statkami nevyhnutnými. Toto tvrdenie znamená to, že ich dôchodková elasticita je pozitívna. Pozitívna dôchodková elasticita, teda pružnosť, znamená to, že keď rastie dôchodok subjektu, tak rastie aj dopyt po LS. Platí, že nevyhnutné statky majú pružnosť v rozmedzí medzi 0 a 1 a LS majú výhradne pružnosť vyššiu ako 1. Opakom normálnych statkov sú inferiórne, čiže podradné statky, ktoré majú negatívnu pružnosť dôchodku, čo znamená že keď dôchodok subjektu rastie, tak spotreba podradného statku klesá. Toto selektovanie statkov závisí individuálne od subjektu a veľkosti jeho príjmu. Pre LS platí to, že množstvo kúpených LS stúpa viacnásobne ako dôchodok, čo spôsobuje to, že Engelova krivka (EC) je pri LS konvexná.

Graf 4 – Engelova krivka



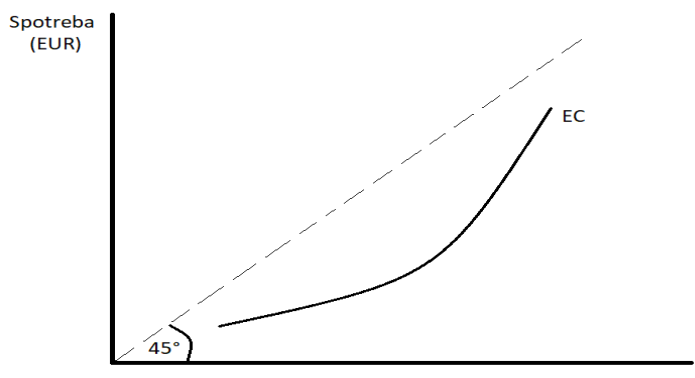
Zdroj: vlastné spracovanie²⁹

²⁹ HOLKOVÁ, V. – VESELKOVÁ, A. *Mikroekonómia*. Bratislava: Sprint dva, 2008, s. 109. ISBN 978-80-969927-9-9

Engelova krivka znázorňuje aký je vzťah medzi príjmami I a množstvom Q spotrebovaného statku. Množstvo Q vyjadrujúce statok sa zmení viac ako príjem, čo vidíme aj na Grafe 4.

Engelova krivka závisí aj od typu statku a jeho vlastností, čo ovplyvní následne spotrebu subjektu pri zmene jeho dôchodku. Engelova krivka v praxi nedostatočne vypovedá o zmene množstva a preto sa zakomponovalo využitie peňažných prostriedkov, teda výdavkov na dané množstvo statku a prostredníctvom nich sa následne sleduje spotreba. Zakomponovaním peňažných prostriedkov k Engelovej krivke vznikla výdavková verzia tejto krivky. Engelova krivka (výdavková) pre luxusné statky má nasledovný tvar.

Graf 5 – Engelova krivka pre luxusný statok (výdavková)



Zdroj: vlastné spracovanie³⁰

Uhol priamky 45° predstavuje stav, kedy by spotrebiteľ minul úplne celý svoj príjem na kúpu iba daného statku. Môžeme teda tvrdiť, že predstavuje tzv. hornú hranicu jeho možností. Pre LS platí, že výdavky vynaložené na kúpu týchto statkov, resp. ich podiel na príjmoch subjektu rastú. Práve preto krivka nachádzajúca sa pod svojou maximálnou možnou hranicou možností sa s rastom príjmu približuje k priamke 45° .

³⁰ HOLKOVÁ, V. – VESELKOVÁ, A. *Mikroekonómia*. Bratislava: Sprint dva, 2008, s. 110. ISBN 978-80-969927-9-9

LS majú nízku pružnosť ponuky a vysokú pružnosť dopytu, preto ak by vzrástla cena vďaka uvaleniu dane, tak by dopyt mohol klesnúť, a teda by to znášali výrobcovia, aby nezvyšovali ceny a udržali si odbyt a postavenie v rámci konkurencie. Taktiež je tu riziko substitúcie u iného predajcu v prípade, že by sa predajca rozhodol ceny zvýšiť. Okrem povahy daného kupujúceho je jeho správanie ovplyvnené aj charakterom statku a inými spotrebiteľmi a agregálny dopyt sa preto nedá jednoznačne odvodiť.

Spotreba LS je ovplyvnená okrem bežných faktorov aj efektmi, ktoré sa vymykajú typickému zákonu dopytu. Znamená to, že s rastom ceny statku, jeho dopyt neklesne. Týmito efektami sú snobský efekt, Veblenov efekt a efekt módy.

Módny efekt spôsobuje to, že subjekt si daný statok kúpi aj napriek tomu, že možno on sám by ho nechcel, ale nakoľko ostatní ľudia si ho kúpia, tak musí aj on. Najmä v dnešnej dobe sociálnych sietí, influencerov a rôznych celebrit, ktoré udávajú trendy narastá celková svetová spotreba. Človek sa chce vyrovnáť ostatným okolo seba alebo tým, ktorých vidí na internete alebo v médiách. Taktiež si subjekt môže uspokojovať kúpou statkov potrebu sledovať trendy a byť uznaný a to že má danú vec. V konečnom dôsledku teda jeho individuálny dopyt po danom statku ovplyvňuje celý trh a čím viac sa na trhu daného statku predá, o to viac iných spotrebiteľov si ho zakúpi aby boli v móde.

Spolu s módnym efektom idú ruka v ruke aj ostatné dva efekty – Veblenov a snobský. Pri snobskom efekte pôsobí to, že človek práve nechce ísť s prúdom a sledovať trendy a správať sa podľa nich, ale práve naopak. Subjekt pod vplyvom snobského efektu túži byť iný ako okolie a teda sa stane, že siahne po nie bežných statkoch aby sa odlišil. Ak nastane situácia, že sa statok stane trendom alebo hoci len že ho začne kupovať viac spotrebiteľov a dopyt po ňom stúpne, tak subjekt pod vplyvom snobského efektu práve na tento statok zanevrie.

Iná kategória ľudí sú zase tí, na ktorých pôsobí Veblenov efekt. Tí nakupujú statky len aby kupovali a čo najviac a čo najdrahšie. Prestíž má bohužiaľ v dnešnej dobe uznanie a ideálne je aby okolie videlo značku, a teda si vie odvodiť aj cenu daného statku. Subjekt sa chce prezentovať, že on na danú vec má prostriedky, a že si danú vec môže dovoliť.

Ak cena daného statku stúpa, stáva sa vplyvom tohto efektu prestížnejším a naopak, ak cena klesne, tak subjekt prestane daný statok nakupovať lebo spolu s cenou klesá aj prestíž daného statku a je dostupnejším pre viaceré subjekty.

Taktiež pokles ceny môže byť chápaný ako pokles kvality, keďže klesne nadhodnotená úvodná cena na bežnú trhovú, ktorá ohodnocuje reálne daný produkt. Platí teda, že spolu s rastúcou cenou statku rastie aj individuálna užitočnosť subjektu z daného statku, a teda zavedenie dane na daný statok môže spôsobiť rast dopytu po danom LS.

Problém však je to, že reálne nevieme určiť exkluzivitu daného statku, nakoľko ide o veľmi individuálne vnímanie statkov. Toto vnímanie môže byť napríklad ovplyvnené tým odkiaľ subjekt pochádza, či už sú to finančné pomery alebo fyzická lokalita, teda štát. Od štátu sa vyvíja aj istá úroveň bohatstva obyvateľstva a vyspelosti jeho ekonomiky.

Podľa Engela a jeho krivky by sme teda mohli odvodiť tvrdenie, že čím je menší podiel dôchodku obyvateľstva na podradné a nevyhnutné statky, tým je vyššia úroveň bohatstva daného národu. Exkluzivita LS sa môže teda v rámci rôznych krajín líšiť. To, čo je chápané ako LS v Afrike, môže byť na Slovensku predmet dennej spotreby. Väčšinou teda pozeráme na cenu daného statku a jej pomer k dôchodku, prípadne na typ predmetu. Keď si vezmeme do úvahy šperk za 10 000 EUR a automobil v rovankej cene, tak je nám jasné, že šperk za LS považovaný bude, ale automobil nie.

Definície LS sa líšia práve pre individuálne preferencie subjektov a teda aj ekonómov. LS teda môže byť kategorizovaný podľa výšky jeho dopytu, jeho možnosti vylúčenia zo spotreby (dobrovoľná spotreba, a teda nejde o statok podradný alebo nevyhnutný) alebo podľa prestíže druhu tovaru, jeho značky a celkového vnímania spoločnosťou.

Ak zhrnieme spolu všetky tieto možnosti, tak v konečnom dôsledku sa dajú chápať ako statky, ktoré sú finančne dostupné len pre istú časť obyvateľstva, väčšinou ich cena je výrazne vyššia a väčšinou dopyt po nich rastie spolu s príjmom subjektov.

Vo väčšine krajín sú jedlo, pitie alebo bývanie považované za samozrejmosť a pre takýchto ľudí bude ako luxusný statok chápaná vila s bazénom alebo niekoľko ročná whisky. Avšak pre obyvateľa inej krajiny, ktorý nemá prístup k vode alebo nemá strechu nad hlavou je luxusným statkom aj garsónka s tečúcou vodou.

LS nemusí byť avšak odvodený od užitočnosti. Je užitočné mať mobilný telefón, obzvlášť v dnešnej dobe, avšak nie je to nevyhnutné a dal by sa akýkoľvek chápať ako luxusný statok. Avšak už vo väčšine sveta je toto zariadenie chápané ako statok nevyhnutný, a preto sa prihliada v posudzovaní exkluzivity už na značku a cenu daného výrobku. Spotreba nevyhnutných statkov sa teda s príjmom nemení, ale spotreba LS rastie.

Čo sa týka posúdenia exkluzivity s postupom času sa začínajú kategorizovať aj nevyhnutné statky na tie bežné a prémiovejšie. Stačí si ako príklad uviesť zeleninu v bežných potravinách oproti zelenine v špecializovanom EKO obchode, vajíčka z voľného domáceho chovu oproti tým z klieťového a mnoho iných potravín ako voda, alkohol či mäso.

Naozaj ide o širokú škálu nevyhnutných produktov, kde ich exkluzivitu okrem teda ceny určuje aj ich kvalita. Pri nevyhnutných statkoch, ktoré by sme mohli chápať ako LS však aj priemerný príjem vie pokryť náklady na tieto statky preto si ich môže dovoliť viac občanov a teda ich exkluzivita nie je taká ako pri napr. drahom automobile.

Koncept LS a exkluzivity teda môžeme chápať ako subjektívny pocit vyvolaný úžitkom z daného statku. Tento úžitok sa individuálne odvíja od ceny, kvality alebo iných vlastností jednotlivých statkov. Ľudia už odjakživa kategorizovali statku podľa toho či boli ľahšie alebo ťažšie dostupné či už z vecného pohľadu nadobudnutia, práce vykonanej na to, aby ten statok vlastnili alebo čisto jeho hodnoty v spoločnosti. Môže ísť teda v konečnom dôsledku o akýsi vzťah kvality s cenou.

Štát v prípade potreby navýšenia príjmov štátneho rozpočtu zvykne zaviesť novú daň či poplatok. Práve daň zavedená iba na LS je vhodným riešením lebo by mala postihnúť len bonitnejšiu vrstvu obyvateľstva. Problémom je však správne určiť, že čo sa dá považovať za LS a na čo danú daň uvaliť a akým spôsobom. Malo by sa predchádzať situáciám, kedy daň z luxusu by zaplatil aj bežný spotrebiteľ, resp. menej bonitnejší človek. Taktiež si treba dať pozor na to, aby zavedená daň nepodnecovala v subjektoch túžbu po substitúcii a tým

pádcom možnosť vyhnúť sa zaplatiť uvalenú daň. Ak by táto situácia nastala a subjekt by mal možnosť napr. dostať daný tovar v zahraničí a za lacnejšie, nakoľko by tým nebola na daný statok daň uvalená, tak by štát na uvalení danej dane len prerobil. Spolu s rastom počtu daní rastie aj množstvo potenciálnych daňových únikov.³¹

Najmä ľavicová vláda má sklony zaviesť luxusnú daň, práve preto, že zdanenie bohatej vrstvy vyvolá väčšiu podporu u väčšiny obyvateľstva, avšak to nemusí byť považované za spravodlivý prístup, nakoľko bohatšia vrstva platí už beztak vyššie dane, pretože jej spotreba je všeobecne vyššia. Aj napriek tomu sú postoje, ktoré odporujú luxusnej dani, keďže ľudia nechcú byť trestaní za kúpu luxusu, pretože pre väčšinu predstavuje kúpa luxusnej veci istú formu odmeny za prácu, z ktorej si na danú vec našetrili.

Okrem toho bohatá vrstva svojou kúpnu silou živí ekonomiku a poháňa ju vpred, lebo viac spotrebuje. V neposlednej rade ako sme už spomínali, v prípade uvalenia dane na LS môže dôjsť k substitúcii daného statku jeho kúpou v zahraničí, a teda odlivu kapitálu do zahraničia, preto by mala byť spotreba čo najviac prístupná čo najväčšiemu počtu obyvateľstva a nezaťažovať ju do takej miery, že subjekt sa bude dani chcieť vyhnúť.

Malo by však platiť pravidlo, že čím viac je človek schopný míňať na veci, ktoré nepotrebuje, tým viac by mal prispievať na verejne prospešné veci a teda štátu. Zástancovia dane z luxusu preto tvrdia, že táto daň je spravodlivá nakoľko je uvalená na nepotrebné statky a obmedzuje plytvanie. Samozrejme, že teda napr. potraviny, alebo iné predmety dennej spotreby nevyhnutné na prežitie a kultivované fungovanie by nemali byť postihnuté touto daňou.

³¹ BUCHLÁKOVÁ, L. *Luxus sa viac zdaňovať nebude*. [online]. 2012. [cit. 20.4.2019]. Dostupné na internete: <<https://www.iness.sk/sk/stranka/7411-Luxus-sa-viac-zdanovat-nebude-Pravda>>

Daňou z LS by teda mali byť postihnuté výhradne statky, ktoré nie sú zakúpené za účelom výhradnej potreby, ale len z jednoduchej túžby daný predmet vlastniť. Človek nepotrebuje mať drahé auto prípadne byť ovešaný zlatými šperkami či drahými hodinkami a nedajbože kabelkami z pravej kože či kožušiny, ktoré sú výsledkom utrpenia zvierat a vo veľa prípadoch aj nezákonného pytlactva. Na tieto produkty by preto mala byť právom uvalená vysoká daň ako odplata za škodenie živým tvorom, či životnému prostrediu.

Treba si však dať pozor na situáciu, kedy by táto daň mohla mať negatívny dopad aj na nízkoprájmovú vrstvu a to v podobe, kedy by sa preniesla váha práve na ňu, nakoľko väčšinou práve nízkoprájmoví občania LS vyrábajú a predávajú.

Mali by sme si položiť zásadnú otázku, a to že čo všetko by mohlo byť predmetom dane z LS? Právomoc určiť zoznam týchto predmetov by mal byť v rukách štátu, avšak najmä pre štáty v Európskej únii (ďalej len EÚ) je niečo také veľmi ťažké, keďže v rámci EÚ prevláda voľný trh, a teda by pri uvalení vysokej dane dochádzalo k substitúcii.

Daň z LS je preto uvalená hlavne na nehnuteľnosti, či automobily, prípadne iné predmety, ktoré sa nedajú ľahko substituovať a ich kúpa je podmienená lokalitou kde subjekt žije.

Okrem týchto predmetov môže byť ako luxusná daň chápaná aj daň na zdraví škodlivé predmety, ktorých užívanie je potrebné obmedziť ako tabakové výrobky a alkohol, nakoľko v niektorých krajinách je zdanenie týchto predmetov už dnes chápané ako luxusná daň. Toto zdanenie taktiež môže viesť k podpultovému tovaru a výrobe a vzniku čiernych trhov a šedej ekonomiky.

Táto trestná činnosť zaručí, že príjem štátu aj po zavedení dane klesne a teda daň nebude efektívna. Navyše snaha odstrániť trestnú činnosť je oveľa viac nákladná, ako potenciálne príjmy štátu.

3.2 Zdanenie motorových vozidiel a jeho progresivita

Zdanením motorového vozidla v závislosti od jeho rôznych vlastností vieme dosiahnuť efektívny a spravodlivý systém zdaňovania. Daňovou základňou môže byť či už cena, veľkosť alebo výkon vozidla, a teda je tu pravdepodobnosť, že práve chudobnejšia vrstva obyvateľstva a pomerovo väčšia časť nebude postihnutá a zároveň si štát zabezpečí vyšší príjem. Pri motorových vozidlách (ďalej len MV) platí, že daň, prípadne poplatok za jeho registráciu, sa dá uvaliť tak, že nízkopríjmoví občania nebudú postihnutí a príjmy do rozpočtu budú plynúť od bohatších občanov. Táto progresia dodržiava princíp vertikálnej spravodlivosti ako sme si spomínali v prvej kapitole našej práce. Horizontálna spravodlivosť je dodržaná taktiež, nakoľko je zdanený majetok, ktorý by mohol byť obstaraný z príjmov, ktoré predtým zdanené neboli. Spolu so spravodlivosťou je zabezpečená aj efektívnosť, keďže nie je tak ľahké sa vyhnúť plateniu daňovej povinnosti.

Pokiaľ ide o MV tak sú dve formy zdaňovania, a to buď formou registračného poplatku, ktorý má charakter dane, preto ho budeme nazývať aj registračná daň, alebo formou cirkulačnej dane, ktorá sa platí ročne.

Registračný poplatok, resp. daň je zavedená v rámci EÚ v 20 krajinách a platí sa pri prvej registrácii vozidla do užívania.

Cirkulačná daň závisí od rôznych faktorov ako spotreba paliva, emisií oxidu uhličitého, váhy a veku daného vozidla.

Daň, ktorú subjekt platí za MV môžeme chápať aj ako environmentálnu daň, pretože je tu zahrnutý aj ekologický faktor a taktiež prihliadame aj na opotrebenie štátnych ciest MV a hlučnosť dopravy. Práve vďaka tejto kombinácii je daň z MV chápaná skôr ako environmentálna, než ako majetková.

Je to príjemný a dostupný argument hlavne čo sa týka politikov, prečo danú daň uvaliť, lebo je ľahšie to obhájiť ochranou životného prostredia ako potrebou navýšenia príjmov štátneho rozpočtu. S rastom bohatstva obyvateľstva danej krajiny sa aj charakter dane z MV mení viac z toho environmentálneho na majetkový, keďže rastie aj cena zakúpených vozidiel odzrkadľujúcich luxus, ktorý si obyvateľstvo mohlo dovoliť.

Keď vezmeme do úvahy aspekt pravidelného užívania vozidla, tak za environmentálnu daň považujeme daň z minerálnych olejov, ktorá reálne odzrkadľuje spôsobené externality spotrebou daných látok. V prípade dane z MV je environmentálny aspekt len akousi motiváciou menej škodiť životnému prostrediu, ale reálne prevláda charakter ceny. Práve cena je hlavným prvkom pri zohľadnení možnej bázy pre daň. Avšak okrem ceny prihliadame aj na iné aspekty ako je výkon, vek, veľkosť a zdvihový objem, pretože väčšinou platí, že spolu s cenou MV rastú aj všetky vymenované aspekty. Daň z MV má preto nasledovné pozitívne charakteristiky.

Efektivita zdanenia je vysoká, pretože ide o predmet, ktorý subjekt väčšinou využíva často, jeho okolie ho vidí, takže nemá takú tendenciu jeho kúpu zatajiť, resp. ak ho chce využívať, tak pred okolím prípadne správcom dane je ťažké predmet skryť. Zároveň je toto zdaňovanie efektívne, nakoľko základňa pre túto daň je relatívne veľká a teda je možné uvaliť nižšiu sadzbu dane, ale pre väčšinu daňových subjektov.

Vďaka pevne a presne vymedzenému základu dane je toto zdanenie relatívne jednoduché, hlavne preto, lebo existuje len malý počet oslobodení a výnimiek.

Poslednou výhodou tejto dane je spravodlivosť. Daň z MV spĺňa aj vertikálny aj horizontálny princíp spravodlivosti. Vertikálna spravodlivosť nám odráža majetkový pomer v podobe progresívnej sadzby, ktorú subjekt platí a teda vlastníctvo daného MV odzrkadlí celkové majetkové pomery subjektu. Horizontálna spravodlivosť zabezpečuje zdanenie aj takého majetku, ktorý bol zakúpený príjmom, ktorý v minulosti zdanený nebol.

3.3 Poplatok pri registrácii vozidla v SR

V niektorých krajinách je zavedená daň z registrácie MV. Na Slovensku však táto daň zavedená nie je, ale platí sa u nás registračný poplatok. Tento poplatok je povinné uhradiť pri prvom zápise konkrétneho MV do slovenskej evidencie MV. Tento poplatok môžeme chápať ako registračnú daň, keďže spĺňa charakteristiky registračnej dane. Spolu s týmto poplatkom sa vozidlu následne prideli aj evidenčné číslo. Výška tohto poplatku sa stupňuje progresívne, aby reálne bola odzrkadlená solventnosť majiteľa vozidla. Predmetom poplatku na Slovensku sú MV kategórii L, M1 a N1. V skratke do kategórie L zahŕňame motocykle, trojkolky s motorom a štvorkolky, do kategórie M1 sú zaradené MV prepravujúce do 8 osôb (okrem vodiča) a do skupiny N1 radíme MV na prepravu tovaru avšak do 3 500 kg. Progresivita neplatí pri poplatkoch u ostatných vozidiel, prípadne pri elektromobiloch a taktiež platí, že osoba so ZŤP, ktorej bol poskytnutý príspevok, je oslobodená od tohto poplatku, prípadne platí poplatok vo výške 50% podľa zákona č. 447/2208 Z. z. o peňažných príspevkoch na kompenzáciu ťažkého zdravotného postihnutia a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.³² Paradoxom je, že poplatok 33 EUR, ktorý je v sadzobníku pre elektromobily, progresívne neodzrkadľuje majetkové pomery, nakoľko práve elektromobily sú stále v súčasnosti nie úplne ľahko dostupné a cenovo patria do strednej až vyššej cenovej triedy. Myslíme si, že by teda progresivita tohto poplatku sa mala vzťahovať aj na tieto modely.

Podľa Eurostatu, konkrétne metodiky ESA 2010, je tento poplatok za registráciu a žiadosť o evidenčné číslo braný ako daň a teda administratívne podlieha kompetencii Policajného zboru Slovenskej republiky. Pojem poplatok nahradil daň iba pre účely možných limitov zo strany EÚ, a teda ľahšiu administratívu. V súčasnosti EÚ tieto poplatky a dane neupravuje.³³

³² MINISTERSTVO VNÚTRA SR. *Správne poplatky*. [online] 2017. [cit. 20.4.2019] Dostupné na internete: <<https://www.minv.sk/?spravne-poplatky-1>>

³³ EUROSTAT. *Metodika ESA 2010 – European System of Accounts – metodika vykazovania vládneho deficitu a dlhu*. [online]. 2010. [cit. 20.4.2019] Dostupné na internete:

Sadzobník registračných poplatkov pre SR je nastavený tak, aby svojou progresivitou odzrkadľoval majetkové pomery subjektov, ktoré si zakúpia istý druh vozidla. Dotýka sa preto viac osôb, ktoré majú potrebu si kúpiť nové vozidlá, ktoré sú ťažšie, menej ekologické, výkonnejšie, ale hlavne drahšie. Sadzobník bol v minulosti nastavený a postihoval viac aj staršie vozidlá, ale následne bol upravený v roku 2016, s platnosťou od roku 2017 a odvtedy zohľadňuje aj vek kupovaného vozidla. Zavedený registračný poplatok mal priniesť príjmy do štátneho rozpočtu, avšak nemal výrazne postihnúť kupujúcich, nakoľko je nízky v pomere k cene MV. Sadzobník platí či pre vozidlá zakúpené na území SR, ale aj vozidlá dovezené na Slovensko.

Hlavným zámerom poplatku pri registrácii MV je zaťaženie vozidiel, ktoré signalizujú vysoké majetkové pomery. Negatívum tohto zaťaženia je však to, že môže dôjsť k zaťaženiu aj vozidiel určených na služobné účely, ktoré sú aj nákladnými vozidlami. Pre lepšiu prehľadnosť bola kategória N (nákladné vozidlá) rozdelená na podkategórie podľa počtu miest na sedenie (okrem vodiča).

Ďalším háčikom po zmene sadzobníka je aj fakt, že niektorým výkonným automobilom, ktoré ale majú nižší ročník, teda ich môžeme považovať za tzv. veteránov, vďaka koeficientu veku vozidla klesla výška registračného poplatku, čo si neskôr aj ukážeme na príklade. Odbremení to však nižšiu vrstvu, ktorá si nemôže dovoliť nový automobil, a teda siahne po staršom kuse, ktorý väčšinou znamená menší luxus (okrem prípadu veteránov). Progresivita zdanenia pri vyšších a novších MV však zostala zachovaná a stále odzrkadľuje majetkové pomery vlastníkov.

Tabuľka 4 Sadzobník registračných poplatkov

Výkon motora (kW)		Poplatok (€)	Poplatok (€) 2012	Rozdiel (€)
nad	do			
	80 vrátane	33	33	0
80	86 vrátane	90	167	-77
86	92 vrátane	110	217	-107
92	98 vrátane	150	267	-117
98	104 vrátane	210	327	-117
104	110 vrátane	260	397	-137
110	121 vrátane	360	477	-117
121	132 vrátane	530	657	-127
132	143 vrátane	700	787	-87
143	154 vrátane	870	957	-87
154	165 vrátane	1 100	1 157	-57
165	176 vrátane	1 250	1 397	-147
176	202 vrátane	1 900	1 697	203
202	228 vrátane	2 300	2 047	253
228	254 vrátane	2 700	2 467	233
254	a viac	3 900	2 997	903

Zdroj: vlastné spracovanie³⁴

Ako môžeme vidieť v tabuľke 4, progresívnosť poplatkov pri registrácii vozidla zostala zachovaná, avšak sa zmenili sadzby, ktoré ešte dokonalejšie odzrkadľujú pomery subjektu oproti minulosti. Každý riadok vyjadruje jednotlivú kategóriu výkonnosti vozidla. V strednom stĺpci sú uvedené súčasné hodnoty poplatkov, následne na porovnanie predchádzajúce platné hodnoty a nakoniec výsledný rozdiel v EUR na 1 registrované vozidlo danej kategórie. Treba podotknúť, že zmeny nenastali len v hodnotách poplatkov, ale aj v legislatíve a to napr. že sadzobník začal platiť aj pre hybridné vozidlá, ktoré ale sú oslobodené do výšky 50% najviac ale stále do sumy 33 EUR a vznikla potreba registrácie aj vozidiel odkúpených od inej osoby, a teda neplatí iba na prvú registráciu vozidla.

³⁴ Registračná daň: správny poplatok za prihlásenie (prepis) vozidla | Výpočet poplatku 2019. [online]. 2016. [cit. 20.4.2019]. Dostupné na internete: <<https://prihlasenieauta.sk/poplatok-za-prihlasenie-noveho-auta-platny-od-1-2-2017/>>

Tabuľka 5 Koeficient veku vozidla

Vek vozidla	Koeficient zostatkovej hodnoty vozidla
prvá evidencia	1
do 1 roka vrátane odo dňa prvej evidencie	0,82
do 2 rokov vrátane odo dňa prvej evidencie	0,68
do 3 rokov vrátane odo dňa prvej evidencie	0,56
do 4 rokov vrátane odo dňa prvej evidencie	0,46
do 5 rokov vrátane odo dňa prvej evidencie	0,38
do 6 rokov vrátane odo dňa prvej evidencie	0,32
do 7 rokov vrátane odo dňa prvej evidencie	0,26
do 8 rokov vrátane odo dňa prvej evidencie	0,23
do 9 rokov vrátane odo dňa prvej evidencie	0,19
do 10 rokov vrátane odo dňa prvej evidencie	0,16
do 11 rokov vrátane odo dňa prvej evidencie	0,14
do 12 rokov vrátane odo dňa prvej evidencie	0,12
do 13 rokov vrátane odo dňa prvej evidencie	0,1
do 14 rokov vrátane odo dňa prvej evidencie	0,09
do 15 rokov vrátane odo dňa prvej evidencie	0,08
do 16 rokov vrátane odo dňa prvej evidencie	0,07
nad 16 rokov odo dňa prvej evidencie	0,06

Zdroj: vlastné spracovanie³⁵

Po zmene zákona v roku 2016, s platnosťou od 2017, sa zmenil aj spôsob výpočtu poplatku. Výška poplatku sa vypočíta podľa výkonu vozidla danej kategórie podľa tabuľky 4 a vynásobí sa vekovým koeficientom vozidla. Výsledná suma je výška poplatku, ktorú daňovník má povinnosť zaplatiť pri registrácii a evidencii vozidla. Nový systém je výhodný najmä pre staršie vozidlá a pre lepšie pochopenie si to ukážeme na konkrétnom výpočte.

Subjekt si kúpi v Nemecku automobil, ale príde ho prihlásiť na Slovensku keďže je rezidentom Slovenska. Automobil má výkon 152kW a vek 16 rokov.

Ak by sme sa riadili starým sadzobníkom, tak by subjekt musel zaplatiť 957 EUR. Podľa nového sadzobníku však výšku poplatku násobíme koeficientom. Zároveň výška

³⁵ *Správne poplatky*. [online]. 2017. [cit. 20.4.2019]. Dostupné na internete: <<https://www.minv.sk/?spravne-poplatky-1>>

poplatku pre danú kategóriu vozidiel kam patrí aj tento automobil podľa výkonu klesla o 87 EUR na sumu 870 EUR. Sumu 870 EUR by subjekt zaplatil, keby nebola zavedená redukcia koeficientom. Po vynásobení koeficientom pre 16 rokov (berieme do úvahy že vek auta prekročil hranicu 16 rokov), ktorý má hodnotu 0,06 nám výsledná výška poplatku vyjde 52,2 EUR. Keď porovnáme hodnotu 957 EUR a 52,2 EUR jasne vidíme, že za rovnaký automobil by sme v minulosti zaplatili viac, lebo systém nezohľadňoval vek vozidla.

Koeficient veku je však dvojsečná zbraň. Ako sme si uvideli na príklade, tak daný automobil spadol výkonnostne do strednej vyššej kategórie vozidiel. Takéto vozidlá s týmto výkonom avšak staršie si väčšinou kúpia stredne príjmové skupiny obyvateľstva prípadne tie nízkopríjmové keď si našetria nejaké úspory, nakoľko s vekom auta klesá aj jeho cena a kvalita, takže sa stane dostupnejší. Z tohto hľadiska je teda fér, že sa zohľadňuje aj vek vozidiel.

Ak sa zameriame však na veteránov, ktoré majú väčšinou vyššiu spotrebu, keďže sú v nich použité aj staršie spaľovacie motory, ktoré vyššiu spotrebu mali vo všeobecnosti, lebo tam neboli použité novšie technológie a ešte keď k tomu pridáme, že bohatší subjekt si kúpi veterána s vyšším výkonom, aby mal z neho čo najväčší pôžitok, tak sa kľudne môžeme pohybovať aj v tých najvyšších výkonnostných kategóriách.

Bohatší subjekt, ktorý má na kúpu takéhoto automobilu zaň dá väčšinou nemalý obnos peňazí lebo ide už priam o starožitné vozidlo s vysokým výkonom. Ak je vozidlo pojazdné a spĺňa podmienky na jazdu po cestných komunikáciách, subjekt ho registruje a je povinný zaň taktiež zaplatiť poplatok. Tu však nastane situácia, kedy registračný poplatok (daň) z vozidla neodzrkadľuje charakter luxusu, pretože koeficient veku sa aj na veteránov pozerá ako na obyčajné staré vozidlá a znižuje ich registračné poplatky o značnú čiastku, pretože výška poplatku výkonnejších MV je vysoká, dosahujúca hranicu 3 900 EUR pre najvyššiu kategóriu.

3.4 Potenciálna daň z motorových vozidiel s vlastnosťami luxusnej dane

Na Slovensku je momentálne zavedená daň z MV iba pre právnické osoby (ďalej len PO) a podnikateľov. Platí teda, že daň je platená len pre vozidlá využívajúce sa na podnikanie. Táto daň má cirkulačný charakter, čiže sa odvádza ročne.

Kategórie áut M1 vlastní väčšinou fyzické osoby a N1 zase PO. Kvôli tomu, že väčšina vozidiel spadajúcich do M1 a čiastočne aj niektoré vozidlá N1 nie sú zdanené na pravidelnej ročnej báze napríklad, tak štát prichádza o značný obnos príjmov do rozpočtu, a preto navrhujeme, že by bolo vhodné zaviesť cirkulačnú daň na MV.

Táto daň by mala progresívny typ ako je to aj pri registračných poplatkoch, ktoré už u nás zavedené sú. Progresívna daň z MV uvalená aj na ostatné vozidlá nevyužívajúce sa na podnikanie by odzrkadľovala majetkové pomery subjektov a zaťaženie obyvateľstva by bolo spravodlivé a rovnomerné, pretože by bohatšie vrstvy pravdepodobne platili vyššie dane, resp. tí ktorí si mohli dovoliť drahší, väčší, novší a výkonnejší prostriedok.

Základ dane by sa odvíjal tak ,ako je to v súčasnosti pri registračnom poplatku od výkonu MV a jeho veku, ktorý vo väčšine prípadov odzrkadľuje majetkové pomery subjektu. Zdanenie odvíjajúce sa od výkonu vozidla je z nášho pohľadu spravodlivé, nakoľko vozidlá s vyšším výkonom majú aj napríklad vyššie emisie a sú škodlivejšie pre životné prostredie, ako autá s nižšou spotrebou. Zároveň vo všeobecnosti MV s vyšším výkonom majú aj lepší výkonnejší motor a teda samozrejme aj vyššiu cenu. Okrem toho, že tieto vozidlá sú výkonnejšie a drahšie, sú aj väčšie.

Podľa nášho názoru je zdanenie na základe výkonu veľmi objektívne a menej nákladné ako keby boli MV zdaňované na základe ich ceny. Hlavne v súčasnosti sa ceny áut menia zo dňa na deň, nehovoriac o ojazdených autách, ktorým cena klesá a je potreba ju odborne ohodnotiť pre finančné účely. Nehovoriac o tom, že cenu auta ovplyvňuje veľa faktorov, od značky, cez to ako s ním majiteľ zaobchádza až po históriu havárii, prípadne iné vlastnosti. Na toto všetko by bolo potrebné prihliadať a teda by sa rapídne zvýšila hlavne administratívna náročnosť, čo by bolo teda aj finančne náročnejšie ako odvodiť daň od parametra vozidla, ktorý sa nemení.

Zámerom našej potenciálnej dane, ktorú navrhujeme je efektívnejšie zohľadnenie bohatstva subjektu a nie pokutovať výkonnejšie automobily, aj keď je to v ohľade na životné prostredie žiaduce, aby boli tieto vozidlá viac zaťažené a podporovali sa vozidlá na alternatívne pohony než na plne spaľovacie motory.

Faktom ostáva, že prevažná časť výkonnejších MV je vo vlastníctve práve PO, a preto by sa malo zároveň zabezpečiť aby tieto subjekty neboli zdanené dvojmo, a teda by sa súčasná daň aplikovala len na určité vozidlá, pričom nami navrhovaná daň by bola použitá na tie ostatné.

Daň by bola pod správou Finančného riaditeľstva SR, nakoľko toto riaditeľstvo by mohlo spolupracovať s Políciou SR, čo by viedlo k efektívnemu administratívne systému pri správe daní. Riaditeľstvo by malo potrebné informácie k dispozícii priamo od Policajného zboru SR a evidencie vozidiel, a teda by bolo preňho ľahké určiť vlastníka, prípadne zmenu vlastníctva, či iné okolnosti. Finančné riaditeľstvo ako správca tejto dane by subjektu daň vymeriaval a zaslal mu len príkaz na úhradu. Týmto by sa odbremenili najmä FO, ale aj PO, ktoré by teda nemuseli podávať Daňové priznanie k Dani z MV, ale len by jednoducho daň uhradili na základe výzvy od správcu dane.

Pri výpočte by sa samozrejme prihliadalo na konkrétny počet dní vlastníctva automobilu, hlavne v prvom roku, aby subjekt neplatil daň za obdobie, kedy dané MV nevlastnil a zároveň, aby dané MV nebolo zdanené dva krát v prípade, že jeden subjekt ho odkúpil od iného. Oslobodenými by boli subjekty ZŤP a oslobodenie by bolo možné aplikovať v prípade subjektov s nízkymi príjmami, prípadne nezamestnaných, ktorých majetkové pomery by boli veľmi zaťažené daňovým bremenom v prípade, keby mali ešte aj odvádzať daň z MV, keďže aj tieto subjekty niekedy MV vlastnia hlavne teda tie staršie automobily.

Súčasnú daň z MV platia len PO, a teda zavedením cirkulačnej dane z MV by sa rozšírila základňa pre túto daň a znížila by sa istá diskriminácia PO, ktorú môžu pociťovať. Aby to však nemalo negatívny dopad na nízkopríjmových navrhovali by sme aj mierne upravenie stupňov progresivity.

4 DISKUSIA

Systém daní veľmi silno ovplyvňuje ekonomiku krajiny v ktorej sa nachádza. Jeho úloha nie je len výber daní ako takých v požadovanej výške, ale aj zabezpečenie efektivity, spravodlivosti a snaha minimalizovať daňové úniky. Správne zvolený daňový systém pozitívne vplýva na subjekty platiace dane a teda efektívne zabraňuje týmto spôsobom pravdepodobným únikom a nastoľuje spravodlivosť zaťaženia medzi jednotlivými vrstvami.

Faktom stále zostáva skutočnosť, že priame dane PO a FO majú väčší vplyv na ekonomiku krajiny, ako majetkové dane a dane nepriame a zároveň platí, že je pri nich vyššie riziko únikov, lebo príjem sa ľahšie zatají ako spotreba. Práve preto je dôležité správne sa rozhodnúť, či nová potenciálna daň by mala byť priama alebo nepriama.

Názory ohľadom toho, ktorá verzia zdanenia je vhodnejšia, či nepriama alebo priama. Môžu za to hlavne spomínané faktory ako efektivita výberu, spravodlivosť horizontálna aj vertikálna, optimálnosť a rovnosť, resp. neutralita. Nepriame dane subjekt nepociťuje tak intenzívne ako priame dane a dá sa povedať, že tým že sú skryté v cenách tovarov pri ich kúpe a následnej spotrebe sa subjekt necíti natoľko zaťažený. Navyše nepriame dane majú ľahšiu administratívu a sú menej rizikové čo sa týka únikov.

Priame dane sa dajú považovať za dôchodkové dane a tie subjekt intenzívne vníma, keďže vidí fyzický obnos peňazí, ktorý mu je strhávaný zo mzdy a skôr si uvedomuje zaplatenú daň. Taktiež administratívna náročnosť, výber daní a ich kontrola je finančne náročnejšia ako pri nepriamych daniach, preto sú z tohto pohľadu vhodnejšie dane nepriame.

Už v minulosti sa krajiny snažili zvýšiť príjmy v štátnom rozpočte, hlavne počas vojen, aby mohli financovať svoj vlastný chod a obranu. Ak im nestačili zavedené dane, tak museli prísť s novým spôsobom, ktorý im prinesie dodatočný príjem. Tak vznikla prepychová daň, aby štát vedel pokryť výdavky, ktoré mal, ale aby neboli zaťažení všetci občania, ale len tí bohatší, čo bolo politicky dobrým ťahom, nakoľko to uspokojilo hlavne chudobnejšiu vrstvu. Táto daň je podkladom našej práce a zároveň všeobecne zdanenia luxusných statkov, prípadne progresívnej majetkovej dane.

Zdaňovanie LS môže byť chápané ako spravodlivé, pretože bremeno zaťaženia nesie viac bohatšia vrstva, keďže ju tvoria spotrebitelia týchto statkov. Niektoré tvrdenia hovoria o tom, že bohatí by mali mať vyššie daňové zaťaženie, nakoľko si to pri svojich príjmov môžu dovoliť. Je potrebné však mať na pamäti, že ak budeme zaťažovať bohatších viac a viac, tak budú inklinovať k únikom, čiernemu trhu a nižšej spotrebe, čo povedie k nižším príjmom. Najjednoduchšia forma skrývania príjmu sa do istej miery deje aj v dnešnej dobe a všade, a to vo forme PO, ktoré si navyšujú svoje výdavky aby si tak znížili svoj základ dane a platili tak nižšiu dôchodkovú daň.

Dôchodková daň je taktiež problematická v ohľade, že ak je ocenená progresívne, tak motivuje subjekty sa posunúť do nižšieho príjmového pásma, a teda nižšieho daňového pásma.

Problém môže nastať aj pri zdaňovaní LS. Konkrétne, môže byť náročné určiť, čo je vhodné zdaňovať formou luxusnej dane. Pružnosť dopytu pri LS je vysoká a pružnosť ponuky LS zase nízka, preto pri dani z LS môže dôjsť k výraznej substitúcii. Výrobca aby si udržal klientelu následne zníži cenu a tak sa daňové bremeno presunie naňho, prípadne jeho väčšia časť. To by malo ale za následok to, že daň by v konečnom dôsledku sa vyhla zámeru, a to zaťažiť bohatšie vrstvy, pretože zaťaženie by boli výrobcovia.

Pri dani z LS je potrebné mať dostatočne veľkú základňu a zároveň dbať na to, aby subjekt nemal vôbec alebo mal čo najmenšiu možnosť daný statok substituovať. Ak by sme to nedodržali, tak by daň z LS mala negatívny dopad na výrobcov.

Ďalším významným faktom je, že LS si z času na čas zakúpi aj nízkopríjmový občan, ktorý si na tento statok nasporí po veľmi dlhej dobe a preňho cena daného statku je vysoká už aj bez uvalenej dane. Nakoľko však na daný statok sporí a je presvedčený o jeho kúpe, tak si ho zakúpi tiež aj napriek uvalenej dani, no znova bude bremeno niest' nízkopríjmový občan miesto vysokopríjmového.

Progresivita dane z LS značí aj progresivitu v miere zdanenia subjektu. Teda čím bude dôchodok vyšší, tým viac na dani subjekt zaplatí, lebo spolu s rastom jeho dôchodku, bude rásť aj jeho spotreba. Práve u subjektov s vysokým príjmom je podiel spotreby luxusných statkov vyšší ako pri nízkopríjmových subjektoch, čo je pochopiteľné, keďže vysokopríjmové subjekty majú viac peňazí k dispozícii na mŕňanie, a teda aj viac nakupujú.

Existujú ľudia pre ktorých vyššia cena znamená väčší úžitok, luxus či prestíž a preto sú ochotní zaplatiť niekedy horibilné sumy za vybrané tovary. Toto správanie nie je v súlade s bežným princípom pružnosti cien, ale to nevadí, pretože LS majú vyššiu pružnosť dopytu, a tak sa ľahko substituujú. V konečnom dôsledku k substitúcii ani nemusí dôjsť ak by účinkoval snobský efekt a subjekt by si danú vec chcel kúpiť iba preto, že si ju niekto iný dovoliť nemôže a teda bude jedinečný a bude sa líšiť od ostatných kúpou daného statku.

Snobský efekt súvisí s efektom Veblenovým, pri ktorom ide o kúpu veci len kvôli jej cene. Subjekt sa teda netuží odlišiť, iba jednoducho chce daný statok vlastniť, lebo je drahý a ukázať okoliu, že on na to má si ho dovoliť. Tu sa taktiež vymyká správanie subjektu klasickému predpokladu a taktiež dopyt po LS rastie spolu s cenou.

Všeobecne platí, že všetky dane okrem paušálnej sú distorzné, pretože ovplyvňujú správanie subjektov na trhu. Nezáleží na tom, či ide o nepriamu alebo priamu daň, prípadne či je to daň uvalená na majetok, LS alebo len za účelom kompenzácie externality. Každá jedna daň je nákladná a ide o to, mať vyšší príjem z jej uvalenia ako náklady na jej pôsobenie.

Pri zavedení novej dane sa hlavne treba vyhnúť možnému vzniku nadmerného daňového bremena, z ktorého neprofítuje ani subjekt ani štát. Zároveň je potrebné zabezpečiť prevenciu proti substitúcii, a teda štát musí čo najviac minimalizovať zaťaženie natoľko, aby neovplyvnilo vôbec, prípadne čo najmenej, správanie subjektov.

Vhodným základom pre dane z LS je majetok a spotreba subjektu. Hlavne spotreba, nakoľko to z časti odzrkadľuje okrem finančných pomerov aj to, koľko subjekt „berie spoločnosti“, a teda by jej aj ekvivalentne mal vrátiť. Veľmi dobrým príkladom je zdanenie statkov, ktoré sa využívajú počas voľného času, aby sme docielili preferenciu pracovať.

Za férové zdanenie považujeme spotrebné dane aj preto, že dochádza k zdaneniu príjmu, resp. úspor až v čase spotreby, teda keď sa subjekt reálne rozhodne svoj dôchodok použiť. Vďaka tomu môžeme tvrdiť, že spotrebné dane majú väčšiu neutralitu a vďaka tomu aj menej potenciálnych únikov.

Kľúčové je správne si zadať LS. Ako sme už v našej práci spomenuli, to čo považujeme za LS závisí od množstva faktorov. Týmito faktormi je primárne cena, ale aj pôvod subjektu, či už sociálny alebo miestny, prípadne aj to, že či preňho predstavuje stelesnenie luxusu a prestíže. Definíciu je veľa a líšia sa, keďže ide naozaj o veľmi subjektívne vnímanie pojmu luxusný statok.

Najčastejšie sú za LS považované autá, jachty, šperky, drahé hodinky, prípadne kožušiny rôznych zvierat, kozmetika a doplnky. Práve tieto statky majú potenciál byť do budúcnosti zdanené daňou z luxusu, nakoľko ich spotrebu si môže dovoliť len subjekt s vyšším príjmom. Je teda veľa možností čo a akým spôsobom môže byť zdanené aby to zaťažilo len určitú časť obyvateľstva. Nemôžeme však zabudnúť na to, aby daň bola spravodlivá, nenarušila bežné správanie subjektov a aby postihla skupiny, na ktoré je zameraná, a teda aby nedochádzalo k presunu bremena.

ZÁVER

V ekonómii sa vyskytujú podľa niektorých ekonómov vhodnejšie a menej vhodné dane. Medzi tie vhodnejšie sa radia spotrebné dane, ako napr. DPH, zdanené externality, majetková daň. Menej vhodnými sú zase dane z príjmov resp. priame dane všeobecne.

Ak sa bližšie prizrieme na systém zdaňovania na Slovensku, tak v rámci krajín EÚ patríme k daňovému priemeru. Na Slovensku je práca zaťažená až príliš v porovnaní s inými krajinami EÚ a zase kapitál a energie sú zaťažené málo, čo ale láka potenciálnych investorov. Daňový systém krajiny vplýva na jej rast, preto je vhodné zvoliť taký daňový režim, kde bude prevládať zdanenie, ktoré má čo najmenší negatívny dopad na rast ekonomiky.

Zdaňovať luxusné statky je dobrá cesta ako získať dodatočné prostriedky do štátneho rozpočtu, na čo sa zameriavame aj v našej diplomovej práci. Tento príjem pravdepodobne nebude veľmi značný, ale v mnohých krajinách, kde je takáto daň uvalená, tak funguje. Daň z LS je však veľmi diskutabilná, keďže môže mať negatívny dopad na rast ekonomiky alebo dopadnúť nežiaducim smerom na nízko príjmové, prípadne stredne príjmové vrstvy obyvateľstva.

Akákoľvek nová daň vyvoláva najmä v občanoch pocit nevôle, lebo sa obávajú, že ich táto daň významne obmedzí. Preto je dôležité definovať na čo sa bude daná daň vzťahovať a koľko bude jej sadzba, prípadne aká bude základňa. Daň z LS by nemala dopadať na nízkopríjmové vrstvy a vyššie vrstvy by nemali mať ideálne možnosť sa tejto dani vyhnúť pri svojej spotrebe.

Najvhodnejšou alternatívou pre daň z LS je ako základ určiť spotrebu prípadne majetok. Spotreba je najlepšie riešenie, nakoľko subjekt daň skrytú v cene tovarov nevníma tak intenzívne ako dôchodkové dane, ktoré sú mu vytýčené z platu a teda vidí, koľko z jeho majetku odišlo v prospech štátneho rozpočtu. Taktiež existuje len zopár výnimiek pri spotrebných daniach, čiže je tu menšie riziko únikov.

Myslíme si, že z rôznych možností na čo sa dá uvaliť daň z LS ej najlepšia možná alternatíva uvaliť daň na väčšie, drahšie a výkonnejšie motorové vozidlá, pretože tým by bola zaťažená bohatšia vrstva obyvateľstva a nízko príjmová vrstva by bola postihnutá minimálne. Takéto zdanenia momentálne máme v podobe registračného poplatku, avšak daň z MV momentálne platia len PO a teda by bolo potrebné rozšíriť základňu aj na FO a zaviesť daň cirkulačnú.

Táto daň by bola odvodená od výkonu vozidla, ako je to teraz pri registračnom poplatku. Keďže sa auto registruje na miesto pobytu tak sa takejto dani vyhnúť pravdepodobne nedá a teda je tu nízka motivácia subjektov sa pokúšať o úniky. Zároveň máme veľkú základňu subjektov, ktorí sa teda nemajú ako tejto dani vyhnúť, ak chcú mať automobil.

Pri statkoch typu hodinky, kabelky, kožušiny a iných menších a ľahko premiestniteľných veciach je oveľa ľahšie sa daní vyhnúť, pretože daný tovar môžeme zohnať aj za hranicami, kde možno bude stáť menej a tak si ho kúpime tam a slovenský rozpočet na dani nedostane nič. Ideálne by bolo, aby všetky štáty v rámci EÚ mali zladené jednotné luxusné dane, aby nedochádzalo k spotrebe dôchodku v zahraničí.

Luxusným statkom teda môže byť prakticky čokoľvek, pretože toto označenie je veľmi relatívnym pojmom. Odraziť sa pri tomto určení môžeme hlavne od prestíže a luxusu a ceny daného statku a dopytu po ňom. Daň z luxusných statkov by mala byť nastavená tak, že bude dopadať na vyššie príjmové vrstvy a že tie budú aj nositeľmi bremena, aby bolo priemerné zaťaženie občana pomerne rovnaké. Taktiež by mala byť stanovená v takej miere a výške, aby subjekty nemali sklony k substitúcii a nechceli sa tejto dani vyhnúť. V konečnom dôsledku sme tak potvrdili fakt, že daň z luxusných statkov je vhodnou alternatívou pre navýšenie príjmov štátneho rozpočtu.

Zoznam použitej literatúry

Knihy/Monografie

1. HARUMOVÁ, A. *Dane v teórii a praxi*. Prvé vydanie. Bratislava: IURA EDITION, 2002. 240 s. ISBN 80-89047-39-4.
2. HOLKOVÁ, V. – VESELKOVÁ, A. *Mikroekonómia*. Bratislava: Sprint dva, 2008. 314 s. ISBN 978-80-969927-9-9.
3. KUBÁTOVÁ, K. – VÍTEK, L. *Daňová politika. Teorie a praxe*. Bratislava: CODEX Bohemia s.r.o., 1997. 259 s. ISBN 80-85963-23-X.
4. KUBÁTOVÁ, K. *Daňová teorie a politika. 5. aktualizované vydání*, Praha: Wolters Kluwer, 2010. s.221. ISBN 978-80-7357-574-8.
5. LISÝ, J. a kol. *Ekonomía v novej ekonomike*. Druhé, prepracované a doplnené vydanie. Bratislava: Iura Edition, 2007. 634 s. ISBN 978-80-8078-164-4.
6. SCHULTZOVÁ, A. – BORODOVČÁK, M. – NEUBAUEROVÁ, E. *Daňovníctvo. Daňová teória a politika*. Druhé, prepracované vydanie. Bratislava: Iura Edition, 2009. 238 s. ISBN 978-80-8078-264-1.
7. SCHULTZOVÁ, A. – RABATINOVÁ, M. *Dane zo spotreby*. 2. rozšírené a prepracované vydanie. Bratislava: EKONÓM, 2011. 234 s.. ISBN 978-80-225-3293.
8. SCHULTZOVÁ, A. a kol. *Vplyv nepriamych daní na spotrebu*. Bratislava: EKONÓM, 2010. 194 s. ISBN 978-80-225-2991-4.
9. ŠIROKÝ, J. a kol. *Daňové teorie s praktickou aplikací*. Praha: C. H. Beek, 2008. 301 s. ISBN 978-80-7400-005-8.
10. ZUBAĽOVÁ, A. – GERULOVÁ, L. – GEŠKO, M. *Daňové teórie a ich využitie v praxi*. Bratislava: Iura Edition, 2008. 198 s. ISBN 978-80-8078-228-3.
11. ZUBAĽOVÁ, A. *Daňové teórie 1. časť*. Bratislava: EKONÓM, 2003. 224 s. ISBN 80-225-1789-5.

Články v časopisoch

12. GRÚŇ, L. *Vybrané kapitoly z histórie daňovej sústavy na Slovensku – prepychová daň*. In: Právny obzor: Teoretický časopis pre otázky štátu a práva. 1998, roč.81, č. 1, s. 62-76.
13. CORLETT, W. Y. – HAGUE, D. C. Complementarity and the excess burden of taxation. In: Review of Economic Studies. 1953, vol. 21. p. 21-30. Dostupné na internete: < [http://darp.lse.ac.uk/papersdb/Corlett-Hague_\(REStud_53\).pdf](http://darp.lse.ac.uk/papersdb/Corlett-Hague_(REStud_53).pdf)>

Zákony, vládne nariadenia

14. Vládne nariadenie č. 32/1947 Zb. z. a n. o úprave všeobecného colného sadzobníka
15. Zákon č. 200/1947 Zb. z. o dani z predmetov zbytnnej potreby (prepychová daň)

Články v elektronických časopisoch a iné príspevky

16. BUCHLÁKOVÁ, L. *Luxus sa viac zdaňovať nebude*. [online]. 2012. [cit. 20.4.2019]. Dostupné na internete: <<https://www.iness.sk/sk/stranka/7411-Luxus-sa-viac-zdanovat-nebude-Pravda>>
17. MINISTERSTVO VNÚTRA SR. *Správne poplatky*. [online] 2017. [cit. 20.4.2019] Dostupné na internete: <<https://www.minv.sk/?spravne-poplatky-1>>
18. EUROSTAT. *Metodika ESA 2010 – European System of Accounts – metodika vykazovania vládneho deficitu a dlhu*. [online]. 2010. [cit. 20.4.2019] Dostupné na internete: <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/3859598/5925693/KS-02-13-269-EN.PDF/44cd9d01-bc64-40e5-bd40-d17df0c69334>
19. *Registračná daň: správny poplatok za prihlásenie (prepis) vozidla | Výpočet poplatku 2019*. [online]. 2016. [cit. 20.4.2019]. Dostupné na internete: <<https://prihlasenieauta.sk/poplatok-za-prihlasenie-noveho-auta-platny-od-1-2-2017/>>