

**EKONOMICKÁ UNIVERZITA V BRATISLAVE
FAKULTA PODNIKOVÉHO MANAŽMENTU**

Evidenčné číslo: 104004/B/2023/36145173623564292

**ZDAŇOVANIE MOTOROVÝCH VOZIDIEL
VO VYBRANÝCH KRAJINÁCH**

Bakalárska práca

2023

Sára Dobáková

**EKONOMICKÁ UNIVERZITA V BRATISLAVE
FAKULTA PODNIKOVÉHO MANAŽMENTU**

**ZDAŇOVANIE MOTOROVÝCH VOZIDIEL
VO VYBRANÝCH KRAJINÁCH**

Bakalárska práca

Študijný program: Ekonomika a manažment podniku

Študijný odbor: Ekonómia a manažment

Školiace pracovisko: Katedra podnikových financií

Vedúci záverečnej práce: Ing. Ďurinová Ivona, PhD.

Bratislava 2023

Sára Dobáková

Čestné vyhlásenie

Čestne vyhlasujem, že záverečnú prácu som vypracovala samostatne a že som uviedla všetku použitú literatúru, ktorú som použila v záverečnej práci.

(podpis študenta)

POĎAKOVANIE

Touto cestou by som chcela vyjadriť úprimné poďakovanie pani Ing. Ďurinovej, PhD. za cenné rady, pripomienky, ktoré mi pomohli dosiahnuť lepšie výsledky záverečnej práce.

ABSTRAKT

DOBÁKOVÁ, Sára: Zdaňovanie motorových vozidiel v SR a vo vybraných krajinách. – Ekonomická univerzita v Bratislave. Fakulta podnikového manažmentu; katedra podnikových financií. – Vedúca záverečnej práce: Ing. Ivona Ďurinová, PhD. – Bratislava: FPM, 2023, 61 s.

Cieľom bakalárskej práce je zanalyzovať systémy zdaňovania motorových vozidiel v Slovenskej republike, Švédsku a Lotyšsku, následne ich porovnať, a to tak z mikroekonomického, tak aj z makroekonomického hľadiska. Pozornosť sa bude sústrediť na daňové určenie dane z motorových vozidiel vo vybraných krajinách, výnosy do príslušných rozpočtov, daňové zaťaženie podnikateľských subjektov, ktoré bude zohľadnené aj v konkrétnych príkladoch a skúmať sa budú taktiež prvky ekologického charakteru a rozsah jeho zapracovania v environmentálnej politike vybraných krajín. Záverečná práca je rozčlenená do piatich kapitol, ktoré obsahujú 2 grafy, 27 tabuliek, 10 obrázkov. Prvá kapitola sa bude venovať priblížením riešenej problematiky z hľadiska teórie, charakteristike dane a jej úpravou, predmetu zdaňovania a sadzieb dane vybraných krajín. V rámci druhej kapitoly sa zameriame na stanovenie hlavného cieľa a parciálnych cieľov, ktoré s ním súvisia. Tretia kapitola sa sústreďuje na charakteristiku metodiky a vedeckých postupov používaných v celej bakalárskej práci. Aplikačnú časť bakalárskej práce obsahuje štvrtá kapitola, ktorá sa venuje začleneniu dane z motorových vozidiel do daňových sústav vybraných krajín, porovnanie daňovej úpravy a výnosov do príslušných rozpočtov. Poslednou kapitolou záverečnej práce je diskusia. Diskusia sa bude zaoberať zhrnutím zistených výsledkov, zhodnotením a návrhmi na zlepšenie systémov zdaňovania danej kategórie.

Kľúčové slová:

Daň z motorových vozidiel, predmet dane, sadzba dane, CO2 emisie.

ABSTRACT

DOBÁKOVÁ, Sára: Motor vehicle taxation in the Slovak Republic and in the selected countries. – University of Economics in Bratislava. Faculty of Business Management; Department of Corporate Finance. – Thesis supervisor: Ing. Ivona Ďurinová, PhD. – Bratislava: FPM, 2023, 61 pages.

The aim of the bachelor's thesis is to analyze the systems of taxation of motor vehicles in the Slovak Republic, Sweden and Latvia, then to compare them, both from a microeconomic and a macroeconomic point of view. Attention will be focused on the tax determination of motor vehicle tax in selected countries, revenues to the relevant budgets, the tax burden on business entities, which will also be taken into account in specific examples, and elements of an ecological nature and the extent of its incorporation into the environmental policy of selected countries will also be examined. The final thesis is divided into five chapters, which contain 2 graphs, 27 tables, 10 images. The first chapter will be devoted to an approach to the solved issue from the point of view of theory, the characteristics of the tax and its adjustment, the subject of taxation and the tax rates of selected countries. In the second chapter, we will focus on establishing the main goal and partial goals related to it. The third chapter focuses on the characteristics of the methodology and scientific procedures used throughout the bachelor thesis. The application part of the bachelor's thesis is contained in the fourth chapter, which is devoted to the inclusion of motor vehicle tax in the tax systems of selected countries, a comparison of tax treatment and revenues in the respective budgets. The last chapter of the final thesis is the discussion. The discussion will deal with a summary of the results, evaluation and proposals for improving the taxation systems of the given category.

Key words:

Motor vehicle taxion, subject of tax, tax rate, CO2 emissions.

OBSAH

Úvod	12
1 Súčasný stav riešenej problematiky doma a v zahraničí.....	14
1.1 Daň z motorových vozidiel na Slovensku.....	14
1.1.1 Zaradenie dane z motorových vozidiel v kontexte daňovej sústavy Slovenska ..	14
1.1.2 Právna úprava dane z motorových vozidiel na Slovensku	16
1.2 Daň z motorových vozidiel vo Švédsku.....	19
1.2.1 Zaradenie dane z motorových vozidiel v kontexte daňovej sústavy Švédska	19
1.2.2 Právna úprava dane z motorových vozidiel vo Švédsku.....	21
1.3 Daň z motorových vozidiel v Lotyšsku	25
1.3.1 Zaradenie dane z motorových vozidiel v kontexte daňovej sústavy Lotyšska ...	25
1.3.2 Právna úprava dane z motorových vozidiel v Lotyšsku	27
2 Cieľ práce	29
3 Metodika práce a metódy skúmania	30
3.1 Charakteristika objektu skúmania	30
3.2 Pracovné postupy	30
3.3 Spôsob získavania údajov a ich zdroje	30
3.4 Použité metódy vyhodnotenia a interpretovania výsledkov	31
4 Výsledky práce	32
4.1 Porovnanie zaradenia zdaňovania motorových vozidiel v kontexte daňových sústav vo vybraných krajinách	32
4.2 Porovnanie právnej úpravy dane z motorových vozidiel vybraných krajín.....	33
4.2.1 Porovnanie sadzieb dane motocyklov	35
4.2.2 Porovnanie sadzieb dane osobných automobilov	37
4.2.3 Porovnanie sadzieb dane ťažkých nákladných vozidiel	43
4.3 Daňové zaťaženie podnikateľských subjektov daňou z motorových vozidiel vo vybraných krajinách	47
4.4 Výnosy do príslušných rozpočtov vybraných krajín.....	48
4.5 Environmentálna politika EÚ a jej premietnutie do zdaňovania motorových vozidiel vo vybraných krajinách	50
5 Diskusia.....	53
Záver	55
Zoznam použitej literatúry	58

Zoznam obrázkov

Obrázok č. 1 Daňová sústava Slovenskej republiky	16
Obrázok č. 2 Daňová sústava Švédska.....	20
Obrázok č. 3 Systém zdaňovania na báze oxidu uhličitého vo Švédsku	23
Obrázok č. 4 Daňová sústava Lotyšska	26
Obrázok č. 5 Začlenenie dane z motorových vozidiel v daňových sústavách vybraných krajín.....	32
Obrázok č. 6 Daňová sadzba pre osobné automobily na Slovensku	38
Obrázok č. 7 Systémy zdaňovania osobných automobilov v Lotyšsku.....	38
Obrázok č. 8 Systémy zdaňovania osobných automobilov vo Švédsku	39
Obrázok č. 9 Emisné ciele krajín EÚ	51
Obrázok č. 10 Emisie z dopravy v Európskej únii podľa druhov dopravy (2019)	52

Zoznam tabuliek

Tabuľka č. 1 Daňová sadzba pre osobné automobily - Slovensko (2022).....	18
Tabuľka č. 2 Úprava daňovej sadzby na základe veku vozidla - Slovensko (2022)	18
Tabuľka č. 3 Systém Bonus – malus - Švédsko (2022)	23
Tabuľka č. 4 Systém na základe hmotnosti a paliva - Švédsko (2022)	24
Tabuľka č. 5 Požiadavky vzťahujúce sa na oslobodenie od dane - Švédsko (2022)...	24
Tabuľka č. 6 Zdaňovanie vozidiel registrovaných po 31.12.2020 - Lotyšsko (2022)...	28
Tabuľka č. 7 Zdaňovanie vozidiel registrovaných po 31.12.2008 - Lotyšsko (2022)...	28
Tabuľka č. 8 Zdaňovanie vozidiel registrovaných po 1.1. 2005 - Lotyšsko (2022)	28
Tabuľka č. 9 Subjekt výnosu dane a jej využitie vo vybraných krajinách	33
Tabuľka č. 10 Demografické údaje vybraných krajín a ich vozový park (2021)	33
Tabuľka č. 11 Počet motorových vozidiel prepočítaných na 1000 obyvateľov (2021)	34
Tabuľka č. 12 Sadzby dane pre motocykle vo vybraných krajinách (2022).....	35
Tabuľka č. 13 Príklad - technické údaje motocyklov	36
Tabuľka č. 14 Príklad - úprava ročnej sadzby dane motocyklov - Slovensko	37
Tabuľka č. 15 Príklad - výšky sadzieb pri odlišných objemoch motora a emisií	40
Tabuľka č. 16 Výšky sadzieb vozidiel s alternatívnym pohonom (2022).....	41
Tabuľka č. 17 Príklad - výšky sadzieb vozidiel s alternatívnymi palivami	42
Tabuľka č. 18 Sadzby dane pre ťažké nákladné vozidlá – Slovensko (2023)	44
Tabuľka č. 19 Zníženie sadzby dane pri nákladných vozidlách – Slovensko (2023)...	44
Tabuľka č. 20 Sadzby dane pre ťažké nákladné vozidlá - Švédsko (2022).....	45
Tabuľka č. 21 Sadzby dane pre nákladné vozidlá do 12 ton - Lotyšsko (2022).....	45
Tabuľka č. 22 Sadzby dane pre nákladné vozidlá nad 12 ton – Lotyšsko (2022).....	46
Tabuľka č. 23 Príklad – technické údaje pre jednotlivé typy nákladných vozidiel	46
Tabuľka č. 24 Príklad - výsledky výšky sadzieb pre nákladné vozidlá	47
Tabuľka č. 25 Príklad - technické údaje rôznych kategórií vozidiel	47
Tabuľka č. 26 Príklad - výsledky výšky sadzieb rôznych kategórií vozidiel.....	48
Tabuľka č. 27 Výnosy dane z motorových vozidiel (2022).....	49

Zoznam grafov

Graf č. 1 Počet motorových vozidiel na 1 000 obyvateľov.	34
Graf č. 2 Daňové príjmy vybraných krajín (2022)	49

Úvod

Dopravné prostriedky a najmä automobily sú pre nás v súčasnosti neodmysliteľnou časťou nášho každodenného života. Používanie automobilov je nevyhnutné najmä pre podnikateľské subjekty, ktoré častokrát využívajú motorové vozidlá na zárobkovú činnosť. Motorové vozidlá sú taktiež využívané bežnými osobami na prepravu a predstavujú u nich istú podobu komfortu. S využívaním motorového vozidla vznikajú poplatky, kde vzniká povinnosť platiť ich. Tieto poplatky nesúvisia iba s obstaraním, údržbou atď., ale aj so zdaňovaním motorových vozidiel.

Téma s názvom zdaňovanie motorových vozidiel vo vybraných krajinách ma oslovila najmä pre jej aktuálnosť. Na Slovensku vzniká veľa diskusií o tom, akým spôsobom je systém zdaňovania nastavený a nepovažuje sa za vhodný. Donedávna vznikala najväčšia diskusia o sadzbe dane, a to najmä u dopravcov. Problémom bola výška sadzby dane na Slovensku v porovnaní s ostatnými krajinami v Európskej únii, preto sa vytváral nátlak na návrh priblíženia sa výškou sadzby dane štátom EÚ. Štát v roku 2022 znížil sadzbu dane s predpokladom zvýšenia kvality ponúkaných služieb, a taktiež od tohto kroku očakáva stabilizáciu zamestnanosti. Avšak stále je v tejto oblasti zdaňovania nastavený systém, ktorý nie je považovaný za fungujúci a správny.

V Lotyšsku je systém zdaňovania pomerne zložitý a nesie so sebou veľa špecifických pravidiel, na druhú stranu má krajina celkovo nižšie daňové zaťaženie, vrátane dane z motorových vozidiel. Jedným z dôvodov nízkeho zdaňovania motorových vozidiel je fakt, že environmentálna politika je tu zapracovaná na nižšej úrovni. Aj na základe tejto skutočnosti vnímame kontrast medzi krajinami, vďaka ktorému bude porovnávanie vybraných krajín efektívnejšie.

Vo Švédsku je celkovo zdaňovanie pomerne vysoké, vrátane zdaňovania motorových vozidiel. Je tu ale jeden aspekt, ktorý napreduje aj v porovnaní ostatných krajín EÚ, a to je fakt, že environmentálna politika tu veľmi napreduje. Krajina je v tejto oblasti zameraná na znečisťovanie životného prostredia so snahou ho čo najviac eliminovať, čo sa jej darí, nakoľko viac než polovica celkových osobných automobilov tvoria elektromobily a hybridné vozidlá. Z dôvodov, že ekologický charakter je tu na pomerne vysokom stupni dôležitosti a celkovo systém zdaňovania motorových vozidiel je tu uplatňovaný značne lepším spôsobom ako na Slovensku a v Lotyšsku, bude v našom záujme porovnávať tieto krajiny.

Cieľom bakalárskej práce je porovnať zdaňovanie motorových vozidiel vo vybraných krajinách, a to tak z makro-, ako aj z mikro-hľadiska. Pozornosť sa bude sústrediť na daňové určenie tejto dane v rôznych krajinách, výnosy do príslušných rozpočtov, daňové zaťaženie podnikateľských subjektov touto daňou na konkrétnych príkladoch a skúmať sa budú tiež prvky ekologického charakteru, či vôbec sú a ako sú zapracované v rámci environmentálnej politiky vybraných krajín v tejto oblasti.

Bakalárska práca je rozdelená na teoretickú a praktickú časť, do piatich kapitol. Teoretická časť bude zameraná na priblíženie si zaradenia dane z motorových vozidiel v kontexte daňovej sústavy každej z vybraných krajín a v druhej podkapitole každej krajiny následne popíšeme právnu upravu.

V praktickej časti sa analýza bude sústreďovať na daňové určenie, daňové zaťaženie tejto dane, výšky sadzieb, ktoré sa budú skúmať na konkrétnych príkladoch a výnosov do príslušných rozpočtov. Pozornosť sa bude sústrediť aj na skúmanie ekologického charakteru v súvislosti s tým, ako je zapracovaný v jednotlivých krajinách a celkovo v Európskej únii.

Dôležitou časťou, ktorej sa budeme venovať, je diskusia, kde sa pokúsime o objektívne zhodnotenie problematiky a vyjadríme názor na danú problematiku s návrhmi na zlepšenie.

1 Súčasný stav riešenej problematiky doma a v zahraničí

V súčasnej dobe sa nevenuje veľká pozornosť na dane z motorových vozidiel, čo má dopad na to, že veľká väčšina podnikateľských subjektov zdieľa názor o nevhodnom nastavenom systéme v Slovenskej republike. Pozornosť sa skôr upiera na daň z pridanej hodnoty a na daň z príjmov fyzických a právnických osôb. Podnikateľské subjekty motorové vozidlá využívajú dennodenne, preto sa touto problematikou zaoberajú so snahou riešiť ju. Tejto problematike orgány Slovenskej republiky nevenujú dostatok pozornosti, čím vznikajú nedostatky v tejto oblasti.

Daňová sústava a zdaňovanie motorových vozidiel je v krajinách Európskej únií nastavené rozlične. Pri používaní vozidla na vnútroštátnych cestách vzniká povinnosť zaplatať dane a poplatkov týkajúcich sa vozidiel (cestnú daň alebo poplatky za registráciu vozidla). Každá z krajín Európskej únie, kde je motorové vozidlo využívané na danom štátnom území stanovuje, akých daní a poplatkov sa táto povinnosť týka.

Využívanie motorových vozidiel má za následok znečisťovanie životného prostredia, prostredníctvom emisií. Touto problematikou sa zaoberá Európska únia a vytvára opatrenia na elimináciu znečistenia, prostredníctvom poplatkov a environmentálnej dane. Má pevne stanovené ciele, ktoré do pár rokov chce naplniť a venovať uvedenej problematike čo najviac úsilia.

V tejto kapitole teoretickej časti priblížime zaradenie dane z motorových vozidiel v kontexte daňovej sústavy každej krajiny a následne priblížime právnu úpravu. Taktiež sa bude skúmať environmentálna politika a jej zapracovanie prostredníctvom daní. Tieto údaje budú následne v praktickej časti záverečnej práce porovnávané.

1.1 Daň z motorových vozidiel na Slovensku

V nasledujúcej kapitole definujeme daňovú sústavu v Slovenskej republike a jej rozdelenie. Popíšeme spôsob zdaňovania motorových vozidiel a právnu úpravu, ktorá je v danej krajine uplatňovaná na základe zákonov.

1.1.1 Zaradenie dane z motorových vozidiel v kontexte daňovej sústavy Slovenska

Ešte pred definíciou dane z motorových vozidiel definujeme daň a jej zaradenie v daňovej sústave Slovenskej republiky.

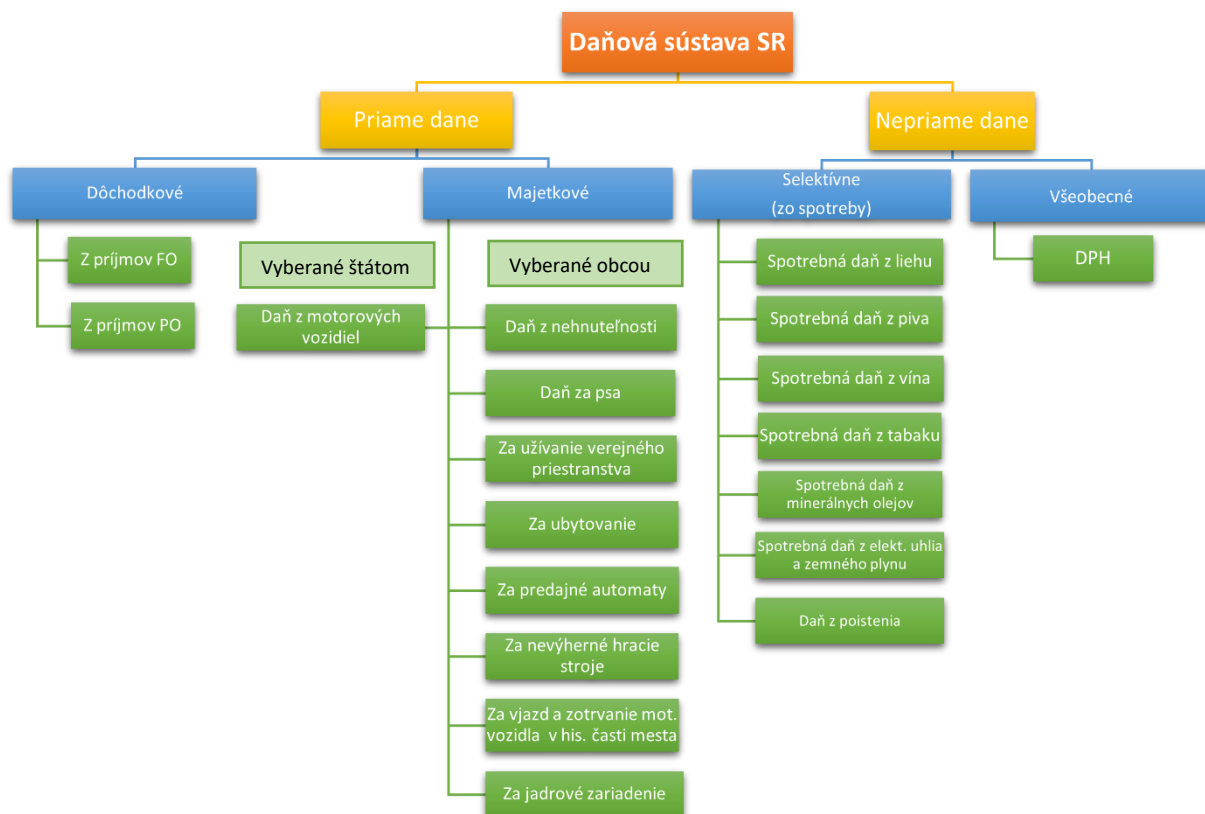
Daň predstavuje zákonom určenú, povinnú, nenávratnú, spravidla neúčelovú pravidelne sa opakujúcu platbu. Výška dane je určená na základe daňového priznania, kde

je vyčíslená výška platby, ktorú majú povinnosť odvádzať fyzické a právnické osoby v presne stanovenej lehote splatnosti. Daň je ukladaná prostredníctvom štátu alebo orgánmi miestnej samosprávy v prospech verejných rozpočtov.¹

Dane delíme na štátne a miestne, podľa toho, či nám je daň vyberaná daňovým úradom, alebo úradom miestnej samosprávy. Daňová sústava predstavuje zoznam všetkých daní, ktoré sú vyberané na štátnom území. Ako v ostatných krajinách Európskej únie, rovnako aj v Slovenskej republike je daňová sústava rozdelená na priame a nepriame dane, podľa spôsobu výberu a platby. Ak sa jedná o priame dane, vzťahujú sa najmä na jednotlivcov, domácnosti a podnikateľské subjekty. Platiteľ a daňovník je tá istá osoba, daň je platená priamo osobu, ktorej sa to týka. Medzi priame dane patria daň z príjmov, z nehnuteľností, z motorových vozidiel, daň za psa, za užívanie verejného priestranstva, za ubytovanie, predajné automaty, nevýherné hracie prístroje a vjazd a zotrvanie vozidla do historickej časti mesta. Pri nepriamych daniach je daňovníkom odlišná osoba od tej, ktorá je platiteľom dane. Z toho dôvodu, že platba sa realizuje nepriamo, a to pri kúpe nižšie uvedených tovarov, kde je spotrebná daň zahrnutá v predajnej cene. Medzi nepriame dane patrí daň z pridanej hodnoty (DPH) a spotrebné dane (lieh, pivo, víno, tabak a tabakové výrobky, minerálne oleje, elektrina, uhlie a zemný plyn). Daň z motorových vozidiel v SR je zaradená pod priame dane. Ide o priamu daň z dôvodu, že daňovník túto daň odvádza priamou platbou a nie je zahrnutá v cene motorových vozidiel. Na území Slovenskej republiky sa priame dane členia na dôchodkové a majetkové dane. Dôchodkové dane rozdeľujeme na daň z príjmov fyzických osôb a daň z príjmov právnických osôb. Majetkové dane majú ďalšie členenie, na vyberané na štátnej úrovni a na dane vyberané na miestnej úrovni.

Pre lepšie predstavenie rozdelenie daní v Slovenskej republike slúži nasledujúce grafické znázornenie.

¹ LÉNÁRTOVÁ, Gizela. Daňové systémy. Bratislava: Vydavateľstvo EKONÓM, 2015. s. ISBN: 978-80-225-4029-2.



Obrázok č. 1 Daňová sústava Slovenskej republiky

Zdroj: vlastné spracovanie podľa: PAULÍČKOVÁ, Alena – BAKEŠ Milan. Finančné právo na Slovensku a v Čechách. Bratislava : Eurounion, 2007. 92 s. ISBN 978-80-8898-499-3.

Do roku 2015 táto daň bola spravovaná vyššími územnými celkami a v každom VÚC bola výška dane rozdielna. Od roku 2015 spravuje túto daň štát, prostredníctvom príslušných miestnych daňových úradov a výška sadzieb je jednotná vo všetkých častiach Slovenskej republiky.

1.1.2 Právna úprava dane z motorových vozidiel na Slovensku

Základné daňové pojmy sú definované presnými podmienkami a upravuje ich zákon o dani z motorových vozidiel, ktoré sú vydávané Národnou radou Slovenskej republiky. Zdaňovanie motorových vozidiel je proces, pri ktorom vystupujú daňové subjekty pod pojmom platiteľ dane a daňovník. Tieto subjekty majú povinnosť platiť daň z predmetu dane.

Daňovníkom je fyzická alebo právnická osoba, ktorá vozidlo používa, je držiteľom vozidla alebo je zamestnávateľom, ktorý vypláca zamestnancom cestovné náhrady za používanie vozidla (vozidlo je používané na účely, ktoré nesúvisia s podnikaním). Povinnosť odvádzať daň z motorového vozidla platí pre fyzickú rovnako, ako

pre právnickú osobu, ktorá je držiteľom motorového vozidla, ktoré je zaevidované v SR a slúži na podnikateľskú činnosť. Osoba, ktorá má povinnosť daň odvádzať využíva vozidlo na podnikateľské účely a je uvedená ako vlastník v osvedčení o evidencii ako držiteľ. Lehota na zaplatenie dane a podanie daňového priznania daného zdaňovacieho obdobia je pre daňovníkov stanovená zákonom do 31. januára. V prípade, že daňovník, platil štvrťročné alebo mesačné preddavky na daň a súčet zaplatených preddavkov sú nižšie ako daň, ktorá bola vypočítaná v daňovom priznaní, daňovník má povinnosť zaplatiť rozdiel dane v stanovenej lehote.²

Platiteľom dane je fyzická alebo právnická osoba, ktorá má povinnosť vybrať alebo zraziť daň od daňovníka a túto daň odvieť správcovi dane. Platiteľ je za túto daň majetkovo zodpovedný.

Predmetom dane je motorové vozidlo s evidenciou v Slovenskej republike a je používané na podnikanie alebo na inú samostatne zárobkovú činnosť. Pod pojmom používanie sa v zákone rozumie účtovanie o vozidle s uplatňovaním výdavkov, ktoré súvisia s používaním a musí byť evidované v daňovej evidencii.³

Základ dane vyjadruje hodnotu, prostredníctvom ktorej vieme určiť výšku daňovej povinnosti. Základ dane motorových vozidiel sa určuje jednotlivo pre automobily a pre úžitkové vozidlá a autobusy. Pre automobily a motocykle záleží výška sadzby od objemu motora v cm³.

V prípade elektromobilov, ktorých zdrojom poháňania je len elektrina sa stanovuje výška ročnej sadzby z dane motorových vozidiel podľa výkonu motora, ktorý je vyjadrený v kW. Čo sa týka elektromobilov kategórie L,M,N, ktoré taktiež nemajú iný zdroj energie ako elektrinu je výška ročnej sadzby z dane motorových vozidiel nulová. Pre úžitkové vozidlá a autobusy je sadzba dane určená na základe celkovej hmotnosti vozidla, ktorá je určená v tonách a od počtu náprav.

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

³ § 2 zákona č. 361/2014 Z. z. o dani z motorových vozidiel a o zmene a doplnení niektorých zákonov

Tabuľka č. 1 Daňová sadzba pre osobné automobily - Slovensko (2022)

Zdvihový objem valcov motora v cm³	Ročná sadzba dane v €
Do 150	50
150 – 900	62
900 – 1200	80
1200 – 1500	115
1500 – 2000	148
2000 – 3000	180
Nad 3000	218

Zdroj: vlastné spracovanie podľa: Podnikatelia a dane z motorových vozidiel [elektronický zdroj].[cit. 2022-10-08]. *Dostupné na internete:* <
<https://www.financnasprava.sk/sk/podnikatelia/dane/dan-z-motorovych-vozidiel/info-dzmv>
>

Sadzba dane stanovená na základe objemu motora v cm³ sa následne upravuje podľa výšky veku vozidla. Pri nízkom veku od 0 – 9 rokov sa upravujú sadzby dane o zľavy vyjadrené v percentách a s narastajúcim vekom vozidla sa ročná sadzba dane naopak zvyšuje. Daňovník si upravené sadzby dane zohľadňuje v daňovom priznaní.

Tabuľka č. 2 Úprava daňovej sadzby na základe veku vozidla - Slovensko (2022)

Vek vozidla	Zľava na dani
0 – 3 roky	- 25%
3 – 6 rokov	- 20%
6 – 9 rokov	- 15%
9 – 12 rokov	Ročná sadzba
12 – 13 rokov	Ročná sadzba + 10%
Viac ako 13 rokov	Ročná sadzba + 20%

Zdroj: vlastné spracovanie podľa: Podnikatelia a dane z motorových vozidiel [elektronický zdroj].[cit. 2022-10-08]. *Dostupné na internete:* <
<https://www.financnasprava.sk/sk/podnikatelia/dane/dan-z-motorovych-vozidiel/info-dzmv>
>

Výnimku zo zdaňovania motorových vozidiel majú vozidlá diplomatických misií a konzulárnych úradov, záchrannej zdravotnej, banskej, horskej, leteckej služby a vozidlá požiarnej ochrany. Taktiež je tu zahrnutá osobná pravidelná doprava a vozidla, ktoré sú používané len na účel poľnohospodárskej a lesnej výroby. Daňovník si toto oslobodenie uplatňuje v daňovom priznaní.⁴

1.2 Daň z motorových vozidiel vo Švédsku

V nasledujúcej kapitole, podobne ako v predošlej, definujeme daňovú sústavu vo Švédsku a jej rozdelenie. Popíšme spôsob zdaňovania motorových vozidiel a právnu úpravu, ktorá je v danej krajine uplatňovaná na základe zákonov.

1.2.1 Zaradenie dane z motorových vozidiel v kontexte daňovej sústavy Švédska

Daňová sústava vo Švédsku nepatrí medzi najjednoduchšie v porovnaní s ostatnými krajinami Európskej únie, ale považuje sa za spravodlivú a efektívnu. Výška sadzieb daní sa radí medzi najvyššie spomedzi krajín Európskej únie, avšak švédski občania namiesto toho dostávajú bezpečný, pokojný život a plnú sociálnu ochranu. Krajina taktiež patrí do krajín s rozvinutou ekonomikou a vysokou výškou životnej úrovni obyvateľov. Systém zdaňovania je pomerne komplikovaný, podobne, ako vo Francúzku. Momentálne prognózy roku 2022 popisujú zhoršenie situácie, v roku 2023 sa predpokladá recesia a zníženie HDP. Vysoká inflácia, rastúce úrokové náklady a neistota zaťažujú spotrebu domácností a investície podnikov.⁵

Švédsko ekonomika disponuje s množstvom sociálnych výhod, ktoré štát pre občanov ponúka. Má nízku mieru nezamestnanosti a vysokú životnú úroveň. Je príkladom krajiny blahobytu⁶ a v oblasti kvality života, konkurencieschopnosti a ekonomickej slobody má vysokú úroveň. Je tu veľké množstvo uvedených výhod a taktiež úľav a oslobodení na daniach, ale na úkor vysokého daňového zaťaženia.

Výška dane je určená na základe daňového priznania, kde je vyčíslená výška platby, ktorú majú povinnosť odvádzať fyzické a právnické osoby v presne stanovenej lehote splatnosti. Daň je príjmom provincií, úrovni komunálnej vlády, alebo putuje do štátneho

⁴ § Zákon č. 361/2014 Z. z. o dani z motorových vozidiel a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení zákona č. 235/2015 Z. z.

⁵ Businessinfo. Prognózy v roce 2023. [elektronický zdroj].[cit. 2022-11-28]. Dostupné na internete: <<https://www.businessinfo.cz/clanky/svedsko-bude-v-roce-2023-investovat-do-podpory-klimatu-a-obrany/>>

⁶ Aktívnym subjektom, ktorý sa podieľa na vytváraní spoločenského blahobytu, je štát. Ide o poskytovanie zdravotnej starostlivosti, vzdelávania, sociálnych služieb bezplatne alebo za štedro dotované ceny.

rozpočtu. Daňová sústava vo Švédsku sa delí, podobne ako pri väčšine európskych krajín, na priame a nepriame dane.

Medzi priame dane patrí daň z príjmov fyzických a právnických osôb, a daň z príjmov spoločností. Medzi nepriame patrí daň z pridanej hodnoty, spotrebné dane. Daň z príjmu fyzických sa skladá z miestnej a štátnej dane. Miestna daň z príjmov putuje do provincií a úrovni komunálnej vlády, štátna daň putuje do štátneho rozpočtu. Na miestnych rezidentov podlieha uvedená daň na základe trvalého bydliska. Daň z príjmu právnických osôb putuje iba do štátneho rozpočtu a je platená zálohovo. Daň z kapitálu tvoria dane z kapitálových úrokov, dividend a kapitálových ziskov. Daň z nehnuteľnosti, ktorá bola jedným z najviac kritizovaných daní, sa v roku 2008 zrušila a nahradil ju miestny poplatok. Daň z motorových vozidiel závisí od typu vozidla, typu paliva a emisií.

Nepriame dane sa rozdeľujú na DPH a spotrebné selektívne dane. Sadzby DPH sa vzťahujú na takmer všetky typy tovaru. Základná hodnota DPH je 25%, v závislosti od typu tovaru je táto daň znížená (12% pre potraviny, hotelové služby, predaj remeselných výrobkov, kultúrne, športové akcie, cateringové služby (okrem predaja alkoholických nápojov), 6% sa používa pre knihy a tlačoviny, a taktiež tu je zahrnutá verejná doprava, oslobodenie od dane má lekárska starostlivosť, predaj nehnuteľnosti, sociálne služby, finančné činnosti a vzdelávanie).⁷ Spotrebné selektívne dane tvoria dane z alkoholu, tabakových výrobkov a energetické dane (energie, uhlíku, zo síry a z elektriny).



Obrázok č. 2 Daňová sústava Švédska

Zdroj: *vlastné spracovanie podľa*: Skatteverket. Dane. [elektronický zdroj].[cit. 2022-12-08].
Dostupné na internete:
<<https://www.skatteverket.se/privat/skatter/bilochtrafik/fordonsskatt.4.18e1b10334ebe8bc80003864.html>>

⁷ § Zákon č. 361/2014 Z. z. o dani z motorových vozidiel a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení zákona č. 235/2015 Z. z.

Vo Švédsku spravuje dane Švédska daňová agentúra (Skatteverket), ktorá má pobočky po celom Švédsku. O predmete a výške daní, ktoré musíme platiť, rozhodujú politici v parlamente, samosprávy a krajské zastupiteľstvá. Skatteverket sa teda zodpovedá vláde, ale funguje ako autonómny verejný orgán. To znamená, že vláda nemá žiadny vplyv na daňové záležitosti jednotlivcov alebo firiem.⁸

Hlavné funkcie švédskej daňovej agentúry sú spravovanie daní (daň z príjmu, DPH, sociálne poplatky, daň z podnikateľskej činnosti), registrácia obyvateľstva (každý, kto žije vo Švédsku, je zaregistrovaný v systéme, každému zaregistrovanému je pridelené osobné identifikačné číslo, ktoré sa používa pri kontakte s vládnymi agentúrami atď.) a eviduje majetkové súpisy (súpisy nehnuteľností).⁹

1.2.2 Právna úprava dane z motorových vozidiel vo Švédsku

Podobne ako v Slovenskej republike, sú základné daňové pojmy definované presnými podmienkami. Tieto podmienky upravujú zákony o dani, ktoré novelizuje daňová agentúra. Národné a štátne dane sú určované parlamentom. S výnimkou miestnych úradov, ktoré si výšku dane z príjmov v ich municipalitách aj okresoch volia sami.

Daňovník je rovnako charakterizovaný ako v Slovenskej republike. Platenie daní sa vykonáva prostredníctvom daňového účtu dane, tento účet je povinný a zriadený u správcu dane. Čo sa týka daňového priznania, daňová agentúra si vedie presné záznamy o centrálnej evidencii príjmov a majetku, v termíne kedy sa má poslať daňové priznanie, za účtovné zdaňovacie obdobie, tento dokument pripraví pre daňovníka. Ak daňovník súhlasí s náležitosťami dokumentu a s uvedenou vypočítanou výškou dane, tak ju potvrdí. Daňové priznanie by malo byť predložené do konca nasledujúcich 7 mesiacov po vykazovanom období. V prípade porušenia tohto príkazu je daňovníkovi uložená vysoká pokuta.¹⁰

⁸Skatteverket.. Informácie o švédskej daňovej agentúre [elektronický zdroj].[cit. 2023-03-28]. Dostupné na internete:<<https://www.skatteverket.se/servicelankar/otherlanguages/inenglishengelska/moreonskatteverket.4.7856a2b411550b99fb780009630.html>>

⁹Skatteverket.. Informácie o švédskej daňovej agentúre [elektronický zdroj].[cit. 2023-03-28]. Dostupné na internete:<<https://www.skatteverket.se/servicelankar/otherlanguages/inenglishengelska/moreonskatteverket.4.7856a2b411550b99fb780009630.html>>

¹⁰ Skatteverket.. Informácie o švédskej daňovej agentúre [elektronický zdroj].[cit. 2023-03-28]. Dostupné na internete:<<https://www.skatteverket.se/servicelankar/otherlanguages/inenglishengelska/moreonskatteverket.4.7856a2b411550b99fb780009630.html>>

Predmetom dane z motorových vozidiel vo Švédsku sú motocykle, osobné autá, autobusy, nákladné autá, traktory, motorová technika, ťažká pracovná technika a príviesy evidované v centrálnom registri áut.¹¹

Základ dane sa podobne, ako na Slovensku určuje pre každú kategóriu motorových vozidiel jednotlivo. Je dôležité poznamenať, že v súčasnosti v krajine existujú tri systémy zdaňovania motorových vozidiel. Tieto systémy sú: systém založený na hmotnosti, systém na báze oxidu uhličitého a systém bonus-malus.

Najnovším systémom z roku 2018 je bonus – malus. Bonus znamená dobrý a malus znamená zlý. Systém je teda založený na základe odmeňovania vlastníkov vozidiel, ktoré vypúšťajú relatívne malé množstvo oxidu uhličitého a naopak, zaťažiť vyššou daňou vlastníkov vozidiel, ktorých vozidlá vypúšťajú relatívne veľké množstvo CO². Sadzba dane je súčtom základnej jednotnej sumy, ekologického príplatku a palivového príplatku a poplatkov za množstvo vypúšťaného oxidu uhličitého vyjadreného v gramoch.

Ďalším systémom je systém na báze oxidu uhličitého, ktorý platí pre osobné automobily od roku 2006. Systém je vytvorený tak, aby spĺňal podmienky na určité environmentálne klasifikácie. V tomto systéme konečná daň závisí od typu vozidla, paliva a vypustených emisií oxidu uhličitého, ktoré sa vyjadrujú v gramoch na kilometer.

Všetky ostatné vozidlá sú prispôsobené starému systému (cirkulačná daň), kde daň závisí od typu vozidla, paliva a hmotnosti. V niektorých prípadoch daň závisí aj od počtu osí, existencie riadiacej nápravy a povinnosti platiť cestný poplatok.¹²

¹¹European Commission, 2022. Motor vehicles tax [elektronický zdroj].[cit. 2022-12-15] Dostupné na internete:<https://ec.europa.eu/taxation_customs/tedb/legacy/taxDetail.html?id=517/1329868800&taxType=Other%20indirect%20tax>

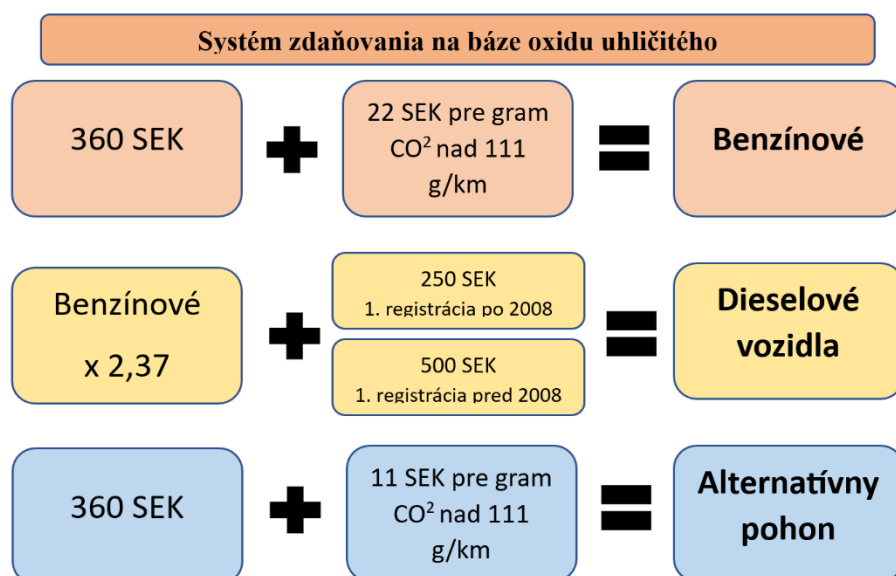
¹²European Commission, 2022. Motor vehicles tax [elektronický zdroj].[cit. 2022-12-15] Dostupné na internete:<https://ec.europa.eu/taxation_customs/tedb/legacy/taxDetail.html?id=517/1329868800&taxType=Other%20indirect%20tax>

Tabuľka č. 3 Systém Bonus – malus - Švédsko (2022)

Bonus – malus systém			
Typ poplatku	Dátum prvého zdaňovania	Množstvo vypúšťaných gramov oxidu uhličitého	Suma
Základná suma			360 SEK
Environmentálny príplatok	Uvedené do premávky pred alebo po 2008		Pred 2008= 250 SEK Po 2008 = 500 SEK
Poplatok za množstvo vypúšťaného oxidu uhličitého, meraného v gramoch za určité obdobie	1. júl 2018 - 31. marca 2021	95 – 140 gramov viac ako 140 gramov	82 SEK 107 SEK
	1.4. 2021 – 31.5. 2022	90 – 130 gramov viac ako 130 gramov	107 SEK 132 SEK
	1. júna 2022 a neskôr	75 – 125 gramov Viac ako 125 gramov	107 SEK 132 SEK
Palivový príplatok			13,52 násobok celkovými emisiami oxidu uhličitého vozidla v gramoch na kilometer pri zmiešanej jazde.

Zdroj: *vlastné spracovanie podľa* Skatteverket. Fordonsskatt. [elektronický zdroj]. [cit. 2023-04-10].

Dostupné na internete:
<<https://www.skatteverket.se/foretag/skatterochavdrag/bilochtrafik/fordonsskatt.106.233f91f71260075abe880008514.html>>



Obrázok č. 3 Systém zdaňovania na báze oxidu uhličitého vo Švédsku

Zdroj: *vlastné spracovanie podľa* Skatteverket. Fordonsskatt. [elektronický zdroj]. [cit. 2023-04-10].

Dostupné na internete:
<<https://www.skatteverket.se/foretag/skatterochavdrag/bilochtrafik/fordonsskatt.106.233f91f71260075abe880008514.html>>

Tabuľka č. 4 Systém na základe hmotnosti a paliva - Švédsko (2022)

Systém zdaňovania na základe hmotnosti a paliva – staršie ako 2005		
Hmotnosť vozidla	Sadzba dane bez dieselového pohonu (SEK)	Sadzba dane pre dieselové vozidlá (SEK)
≤ 900 kg	913	2298
901 – 1 000 kg	1129	2863
Pre každých ďalších 100 kg	+ 214	+ 564

Zdroj: *vlastné spracovanie podľa* ACEA TAX GUIDE 2022, strana 262 [online]. Dostupné na internete:< https://www.acea.auto/files/ACEA_Tax_Guide_2022.pdf>

Výnimky zo zdaňovania motorových vozidiel sa vzťahujú na odhlásené vozidlá, motocykle a autobusy, nákladné a osobné autá staršie ako 30 rokov, ktoré sa nepoužívajú v komerčnej doprave a v niektorých prípadoch nákladné autá staršie ako 30 rokov, registrované mopedy, v niektorých prípadoch traktory používané v poľnohospodárstve, vozidlá používané hlavne pri záchranných operáciách (nie osobné autá), ťažké pracovné prostriedky nepresahujúce 2 000 kilogramov a prívesy s hmotnosťou presahujúcou 3 000 kilogramov, ak sú používané iba vozidlami s naftovým pohonom.

Vo Švédsku sa uplatňuje 5 ročné oslobodenie od zdaňovania vozidiel, ktoré spĺňajú stanovené environmentálne. Lehota na oslobodenie od dane sa počíta päť rokov od dátumu uvedenia vozidla do prevádzky. Účelom oslobodenia od dane je povzbudiť viac ľudí, aby si kupovali vozidlá, ktoré sú palivovo úsporné alebo poháňajú obnoviteľné palivá.

V nasledujúcej tabuľke sú stanovené požiadavky na vozidlá, na ktoré sa vzťahuje oslobodenie od dane. Požiadavky na oslobodenie od dane sa časom menili a líšia sa podľa toho, kedy bolo vozidlo prvýkrát uvedené do premávky.

Tabuľka č. 5 Požiadavky vzťahujúce sa na oslobodenie od dane - Švédsko (2022)

Prvá registrácia vozidla	Zahrňuje typ vozidla	Aby sa na vozidlo vzťahovalo oslobodenie od dane, musí
1. 7. 2009 – 31. 12. 2010	- Benzínový pohon a dieselový pohon	- majú emisie oxidu uhličitého max. 120 g/km. - spĺňajú požiadavky env. triedy 2005.
1. 1. 2011– 31. 12. 2012	- Osobné autá	- majú emisnú triedu Euro 5 alebo Euro 6 - byť plug-in alebo elektrické hybridy.
1. 1. 2013 – 30. 6. 2018	- Osobné, obytné autá - Ťažké nákladné autá	- majú emisnú triedu Euro 5 alebo Euro 6 - byť plug-in alebo elektrické hybridy.

Zdroj: *vlastné spracovanie podľa* Transport styrelsen. Päť ročné oslobodenie od dane. [elektronický zdroj]. [cit. 2022-04-10] Dostupné na internete:<<https://www.skatteverket.se/foretag/skatterochavdrag/bilochtrafik/fordonsskatt.106.233f91f71260075abe880008514.html>>

1.3 Daň z motorových vozidiel v Lotyšsku

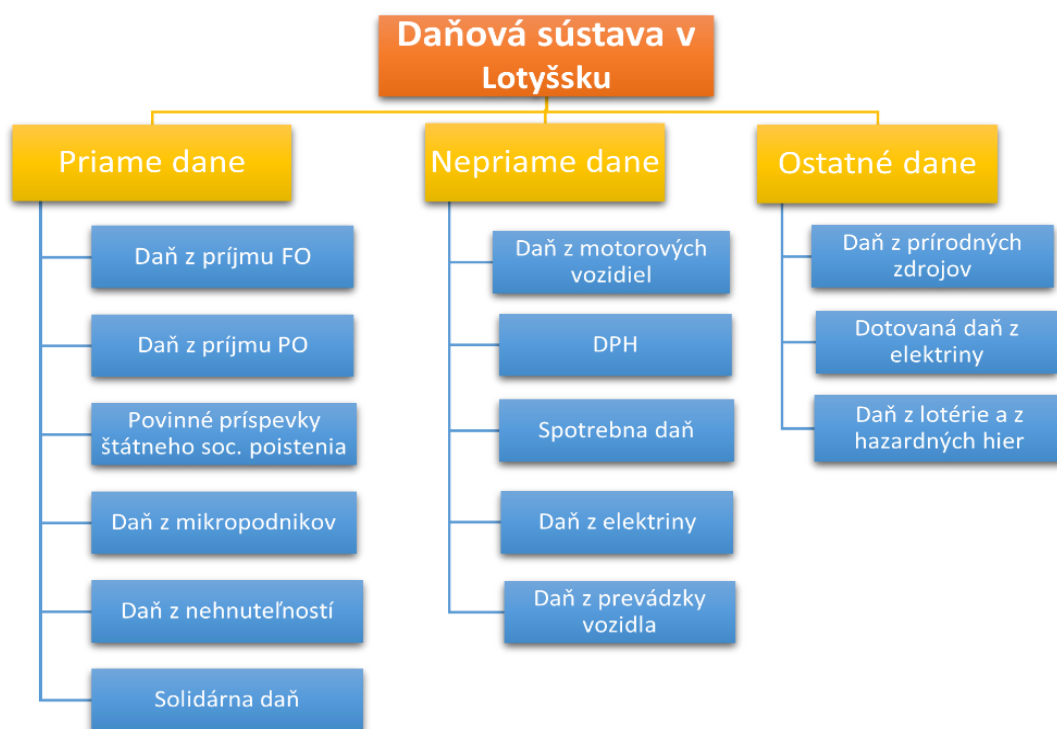
Nasledujúce podkapitoly budú venované Lotyšskému daňovému systému, ktorý sa bude zameriavať na daň z motorových vozidiel. Popíšeme zaradenie a vymedzenie a právnu úpravu dane.

1.3.1 Zaradenie dane z motorových vozidiel v kontexte daňovej sústavy Lotyšska

Ďalšou vybranou krajinou, ktorú budeme skúmať, je Lotyšsko. Táto pobaltská krajina nachádzajúca sa vo východnej Európe, je známa jej nízkym daňovým zaťažením v porovnaní s ostatnými krajinami EÚ, kde sa táto skutočnosť týka aj zdaňovania motorových vozidiel. Na druhú stranu môžeme povedať, že daňový systém tejto krajiny sa považuje za pomerne zložitý a nesie sa s ním aj niekoľko špecifických pravidiel, ktoré majú množstvo výhod, ale aj niekoľko nedostatkov. Jednou zo zásadných negatív zdaňovania v skúmanej oblasti sa pokladá aj to, že ekologické aspekty spojené s používaním elektromobilov sú v Lotyšsku podporované v minimálnom rozsahu, ktoré si neskôr priblížime detailnejšie.

V Lotyšsku zákon člení dane na priame, nepriame a ostatné. Medzi hlavné dane, čo sa týka aj daňových príjmov, sú daň z príjmu, sociálne zabezpečenie, daň z príjmu PO a DPH, ktoré sa všetky uplatňujú na národnej úrovni. Dane z príjmu sa vyberajú paušálne vo výške 23 % zo všetkých príjmov, kde je na druhej strane aj široký rozsah daňových úľav, vrátane štandardnej úľavy 900 EUR ročne a 1 980 EUR ročne na každú závislú osobu. Príspevky na sociálne zabezpečenie, ktoré sa vyberajú zo všetkých príjmov zo zamestnania, sú odvádzané vo výške 11 % zo mzdy, pričom zamestnávateľ prispieva 24,09 %. Štandardná sadzba DPH je 21 % a na lieky a výdavky na kúrenie sa uplatňuje znížená sadzba 12 %. Niektoré tovary a služby sú taktiež oslobodené od DPH, a tými sú vzdelávanie, lekárska starostlivosť, finančné transakcie a prenájom. Spotrebné dane sa vzťahujú na rôzne luxusné tovary a veci škodlivé pre životné prostredie.

Na nasledujúcom obrázku je znázornená daňová sústava, ktorá pozostáva zo štrnástich daní.



Obrázok č. 4 Daňová sústava Lotyšska

Zdroj: *vlastné spracovanie podľa*: Daňová sústava v Lotyšsku [elektronický zdroj].[cit. 2023-04-10]. Dostupné na internete: <https://lv.wikipedia.org/wiki/Tie%C5%A1ie_nodok%C4%BCi_Latvij%C4%81>

Daň z motorových vozidiel spolu s daňou z prevádzky vozidla patria pod skupinu nepriamych daní. Rozdiel týchto dvoch daní je, že daň z prevádzky vozidla sa uplatní za vozidlo vo vlastníctve alebo držbe. Účelom dane z prevádzky vozidla je podporiť nákup a prevádzku efektívnejších a ekologickejších vozidiel.¹³ Účelom dane z motorových vozidiel je uplatniť daň za také vozidlo vo vlastníctve alebo držbe obchodníkov, pobočky zahraničného obchodníka, alebo firmy, ktoré slúži nielen na výkon ekonomickej činnosti, ale aj na osobnú potrebu.¹⁴ Táto citácia je zo lotyšského zákona o daniach.

Je dôležité poznamenať, že preložené názvy týchto daní z lotyšského jazyka sú v rozpore s našou skúmanou daňou, pretože daň z prevádzky vozidla má charakter dane z motorového vozidla, kde podliehajú daniam iba podnikateľské subjekty a daň s názvom daň z motorových vozidiel je pojmom pre vlastníctvo a využívanie vozidla, kde je daň platená mesačne pre všetkých vlastníkov vozidiel. Pre lepšie spracovanie a prehľadnosť budeme teda využívať termín daň z motorových vozidiel.

¹³ Ministry of finance Republic of Litvia. Vehicle operation tax. [elektronický zdroj].[cit. 2022-12-17] Dostupné na internete: <https://www.fm.gov.lv/en/vehicle-operation-tax>

¹⁴ Ministry of finance Republic of Litvia. Company car tax. [elektronický zdroj].[cit. 2022-12-17] Dostupné na internete: <https://www.fm.gov.lv/en/company-car-tax>

Daň z motorových vozidiel je členená do nepriamych daní a platí iba pre podnikateľské subjekty.

1.3.2 Právna úprava dane z motorových vozidiel v Lotyšsku

Platiteľom dane z motorových vozidiel je osoba uvedená v štátnom registri vozidiel ako držiteľ. Platiteľ dane využíva e-služby poskytované spoločnosťou Riaditeľstvo bezpečnosti cestnej premávky, ktorá uvádza informácie o účele a výške platby pri konkrétnom evidenčnom čísle. Kabinet určuje postupy, ktorými sa daň z motorových vozidiel vyberá, platí, vracia a všeobecné postupy pre prípady kedy nastanú nejasnosti spojené s technickými údajmi. Daň sa platí do štátneho rozpočtu za bežný kalendárny rok.¹⁵

Predmetom dane z motorových vozidiel sú všetky vozidlá okrem traktorových strojov, prívesov a návesy áut, ktorých celková hmotnosť nepresahuje 3500 kilogramy, električky, trolejbusy, terénne autá, snežné motocykle, mopedy a bicykle.

Základ dane sa určuje pre každú kategóriu motorových vozidiel jednotlivo. V krajine sú v súčasnosti uplatňované 3 systémy zdaňovania pre osobné automobily a ľahké nákladné vozidlá do 3500 kg. Vozidlo sa zdaňuje podľa vybraného systému, ktorý sa určí na základe toho, kedy bolo vozidlo registrované.

Prvý systém platí pre vozidlá registrované po 31. decembri 2020, druhý systém platí pre vozidlá registrované po 31. decembri 2008, sadzba týchto dvoch systémov sa určuje rovnak, a to od závislosti emitovaného množstva oxidu uhličitého v gramoch na kilometer, rozdiel je len vo výškach sadzieb za g/km oxidu uhličitého. Pre automobily s objemom motora väčším ako 3 500 cm³ sa platí 300 eur navyše. Tretí uplatňovaný systém platí pre staršie vozidlá, ktoré boli prvýkrát zaregistrované po 1. januári 2005. Sadzba sa určuje na základe údajov o celkovej hmotnosti, objeme motora a maximálnom výkone motora vozidla.¹⁶

Výnimky z platenia daní z motorových vozidiel majú osoby so zdravotným postihnutím, pre jeden osobný automobil alebo motocykel, vozidlá na diplomatické alebo konzulárne zastupovanie výsady a imunity, zásahové vozidlá, vozidlá, ktoré sa evidujú v stave historického motorového vozidla, športové vozidlá, vozidlá používané na komerčné účely a elektromobily.

¹⁵ Ministry of finance Republic of Latvia. Company car tax. [elektronický zdroj].[cit. 2022-12-17] Dostupné na internete: <https://www.fm.gov.lv/en/vehicle-operation-tax>

¹⁶ State revenue service. Vehicle operation tax. [elektronický zdroj].[cit. 2022-12-15] Dostupné na internete: <https://www.vid.gov.lv/en/vehicle-operation-tax>

Tabuľka č. 6 Zdaňovanie vozidiel registrovaných po 31.12.2020 - Lotyšsko (2022)

Množstvo g oxidu uhličitého na km	Sadzba dane €
do 50	0
51 – 95	9
96 – 115	36
116 – 130	66
131 – 155	90
156 -175	114
176 – 200	132
201 – 225	168
226 – 250	204
251 – 275	258
276 – 300	318
301 – 350	426
351 – 400	582
od 401	756

Zdroj: *vlastné spracovanie podľa zákona 87:1997/A1:2005 uplatňovaného v Lotyšsku*

Tabuľka č. 7 Zdaňovanie vozidiel registrovaných po 31.12.2008 - Lotyšsko (2022)

Množstvo g oxidu uhličitého na km	Sadzba dane €
do 50	0
51 – 95	12
96 – 115	48
116 – 130	84
131 – 155	120
156 – 175	144
176 – 200	168
201 – 225	216
226 – 250	264
251 – 275	336
276 – 300	408
301- 350	552
od 351	756

Zdroj: *vlastné spracovanie podľa zákona 87:1997/A1:2005 uplatňovaného v Lotyšsku*

Tabuľka č. 8 Zdaňovanie vozidiel registrovaných po 1.1. 2005 - Lotyšsko (2022)

Hmotnosť vozidla v kg	Sadzba dane	Objem motora v cm ³	Sadzba dane	Maximálny výkon motora v kilowattoch	Sadzba dane
do 1500	15	do 1500	9	do 55	9
1501 - 1800	32	1501 - 2000	23	56 – 92	23
1801 - 2100	55	2001 - 2500	37	93 – 129	37
2101 - 2600	70	2501 – 3000	55	130 – 166	55
2601 - 3000	84	3001 – 3500	91	167 – 203	91
3001 - 3500	97	3501 – 4000	160	204 – 240	160
Od 3500	110	4001 - 5000	228	241 – 300	228
		Od 5000	297	Od 300	297

Zdroj: *vlastné spracovanie podľa zákona 87:1997/A1:2005 uplatňovaného v Lotyšsku*

2 Cieľ práce

Hlavným cieľom bakalárskej práce je porovnať zdaňovanie motorových vozidiel vo vybraných krajinách, a to tak z makro-, ako aj z mikro-hľadiska. Pozornosť sa bude sústreďovať na daňové určenie tejto dane v rôznych krajinách, výnosy do príslušných rozpočtov, daňové zaťaženie podnikateľských subjektov touto daňou na konkrétnych príkladoch a skúmať sa budú tiež prvky ekologického charakteru, či vôbec sú a ako sú zapracované v rámci environmentálnej politiky vybraných krajín v tejto oblasti.

Vzhľadom na hlavný cieľ sme si stanovili nasledovné čiastkové ciele:

- charakterizovať daň a zaradiť daň z motorových vozidiel v kontexte daňovej sústavy Slovenska, Švédska a Lotyšska,
- priblížiť právnu úpravu dane z motorových vozidiel vybraných krajín,
- porovnať zaradenia dane z motorových vozidiel v kontexte daňových sústav vybraných krajín,
- porovnať výšky sadzieb za jednotlivé kategórie vozidiel vo vybraných krajinách prostredníctvom konkrétnych príkladov,
- na základe prípadovej štúdie porovnať daňové zaťaženie podnikateľských subjektov daňou z motorových vozidiel,
- porovnať výnosy dane z motorových vozidiel vo vybraných krajinách,
- priblížiť ciele environmentálnej politiky EÚ,
- vyhodnotiť dosiahnuté výsledky skúmania a podať návrhy na zlepšenie problematiky v súvislosti so systémom zdaňovania motorových vozidiel na Slovensku.

3 Metodika práce a metody skúmania

3.1 Charakteristika objektu skúmania

V bakalárskej práci sú objektom skúmania systémy zdaňovania vozidiel vybraných krajín. Práca sa sústreďuje na štáty EÚ, ktorými sú Slovensko, Švédsko a Lotyšsko. Vo vybraných krajinách sa presnejšie skúma systém daňových sústav a v nich začlenenie dane z motorových vozidiel, právna úprava, daňové určenie, daňové zaťaženie touto daňou a výnosy do príslušných rozpočtov. Taktiež sa sledujú ekologické aspekty a úroveň zapracovanosti do environmentálnej politiky.

3.2 Pracovné postupy

Pred začatím záverečnej práce sme si vymedzili hlavný cieľ a určili čiastkové ciele prostredníctvom ktorých ho dosiahneme. V ďalšom kroku sme sa sústredili na zdroje, ktoré by nám v práci boli užitočné. Začali sme prehľadávaním literatúry a študijnými materiálmi a oboznámili sme sa s danou problematikou aj prostredníctvom rôznych internetových článkov. So získanými poznatkami sme vypracovali teoretickú časť obsahujúcu zaradenie a vymedzenie dane a právnu úpravu pre jednotlivé krajiny. V praktickej časti sme čerpali informácie najmä z relevantných internetových zdrojov, ktoré sme vymedzovali podľa aktuálnosti. Z nich sme získavali informácie najmä o výškach daňového zaťaženia, daňového určenia, výškach výnosov do príslušných rozpočtov atď., pre lepšiu prehľadnosť sme zistené výsledky spracovávali do tabuliek a grafov. V záverečnej kapitole s názvom diskusia sme sa na základe zistených výsledkov snažili navrhnúť odporúčania na zlepšenie, v ktorých sme vnímali nedostatky.

3.3 Spôsob získavania údajov a ich zdroje

V teoretickej časti sme sa zamerali na zákony, ktoré sme analyzovali a získali potrebné informácie. Najpodstatnejšiu časť, ktorej sme venovali pozornosť, boli nasledujúce zákony, z ktorých sme čerpali informácie najmä na podkapitoly právnej úpravy:

- zákon č. 361/2014 Z. z. o dani z motorových vozidiel a o zmene doplnení niektorých zákonov v platnom znení, uplatnený v Slovenskej republike
- zákon č. 2006:228 s osobitnými ustanoveniami o dani z vozidiel v platnom znení, uplatňovaný vo Švédsku

- zákon č. 87:1997/A1:2005 typy vozidiel a ich definície v platnom znení, uplatňovaný v Lotyšsku

Na charakterizovanie štruktúry zdaňovania motorových vozidiel sme získavali zdroje informácií najmä zo zahraničných článkov a príručky Európskej asociácie výrobcov áut (ACEA 2022). Zdroje sme získavali taktiež prostredníctvom webových stránok finančnej správy, hlavne čo sa týka Slovenskej republiky. Na základe viacerých zdrojov sme sa snažili uviesť kompletný obraz o danej problematike.

3.4 Použité metódy vyhodnotenia a interpretovania výsledkov

Záverečná práca bola vypracovaná na základe zákonov, knižnej literatúry a najmä internetových zdrojov, kde som vyhľadávala najmä najaktuálnejšie články, z dôvodu, že daňová sústava a zákony s ňou spojené sú často novelizované. Poznatky z týchto zdrojov sme analyzovali pomocou rozborov, vďaka ktorým sme si problematiku priblížili čo najdetailnejšie a z jednotlivých prvkov zdaňovania vo vybraných krajinách sme docielili komparáciu, teda sme využívali najmä **komparatívnu metódu** v celej záverečnej práci. Pomocou **metódy aplikácie** sme nadobudnuté poznatky z teoretickej časti aplikovali do naformulovaných príkladov v praktickej časti. Systémy zdaňovania jednotlivých krajín sme na konci podkapitol sumárne charakterizovali, na čo sme použili **metódu syntézy**, prostredníctvom ktorej sme spojili jednotlivé prvky do celkov a **metódu dedukcie**, kde sme odvodzovali zo všeobecných poznatkov jednotlivé prípady.

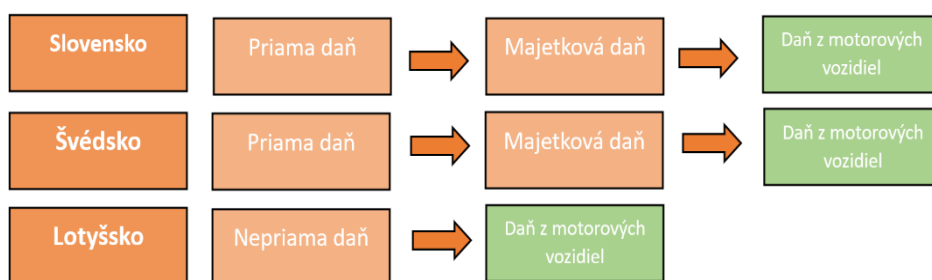
4 Výsledky práce

Nasledujúca kapitola sa bude zameriavať na skúmanie, analyzovanie a komparáciu medzi vybratými krajinami na základe teoretickej časti. Podobne ako v iných krajinách EÚ sú systémy zdaňovania rôzne nastavené v závislosti od mnoho faktorov a vonkajších vplyvov. Týmito faktormi môžu byť napríklad faktory environmentálnej stopy, sociálne prostredie alebo situácia týkajúca sa automobilovej a verejnej dopravy.

Kapitola obsahuje porovnávanie daňových sústav, výnosov do príslušných rozpočtov a znázornenie výpočtov daňového zaťaženia v daných krajinách prostredníctvom daňových sadzieb stanovených zákonmi vybraných krajín, a priblíženie environmentálnej politiky EÚ, ktorá stanovuje ekologické ciele pre európske krajiny.

4.1 Porovnanie zaradenia zdaňovania motorových vozidiel v kontexte daňových sústav vo vybraných krajinách

Daňové sústavy vybraných krajín sú odlišné, pri pohľade na slovenskú a švédsku daňovú sústavu je vidieť, že daň z motorových vozidiel sa začleňuje rovnako do priamych majetkových daní. Celkovo daňová sústava na Slovensku a Švédsku má podobnosti, nakoľko sa delia na priame (dôchodkové a majetkové) a nepriame (selektívne a všeobecné). Daňová sústava Lotyšska sa odlišuje najmä tým, že dane sú členené len do základných kategórií, na priame, nepriame a ostatné. Veľkým rozdielom je, že daň z motorových vozidiel sa radí medzi nepriame dane.



Obrázok č. 5 Začlenenie dane z motorových vozidiel v daňových sústavách vybraných krajín

Zdroj: *vlastné spracovanie podľa obrázkov č. 1,2,3.*

Daňová sústava na Slovensku a vo Švédsku si je podobná, jeden z rozdielov je v členení priamych daní, ktoré Slovensko člení na základe toho, kto daň z motorových vozidiel vyberá, nakoľko takmer všetky priame dane sú vyberané obcami s rozdielom dane z motorových vozidiel, ktorej výšku stanovuje a vyberá štát. Štátom stanovené sadzby

platia pre celé územie Slovenska a sú príjmom do štátneho rozpočtu bez konkretizácie využitia. Do roku 2015 spravovali túto daň vyššie územné celky a v každom vyššom územnom celku bola rozdielna výška dane. Dane vyberané obcami alebo mestom sú príjmami obecných alebo mestských rozpočtov.

Vo Švédsku spravuje dane Švédska daňová agentúra (Skatteverket), ktorá má pobočky po celom Švédsku. O predmete a výške daní, rozhodujú politici v parlamente, samosprávy a krajské zastupiteľstvá.¹⁷

V Lotyšsku je daň vyberaná štátom, ale je príjmom do fondu dopravnej infraštruktúry.

Tabuľka č. 9 Subjekt výnosu dane a jej využitie vo vybraných krajinách

	Daňové určenie	Využitie
Slovensko	Štát	Bez konkretizácie využitia
Švédsko	Švédske daňové agentúry (skatteverket)	Bez konkretizácie využitia
Lotyšsko	Štát	Fond dopravnej infraštruktúry

Zdroj: *Vlastné spracovanie podľa podkapitol 1.1.1, 1.2.1, 1.3.1*

4.2 Porovnanie právnej úpravy dane z motorových vozidiel vybraných krajín

Predmetom zdaňovania vo vybraných krajinách sú motorové vozidlá takmer každej kategórie s minimálnymi výnimkami. Vo Švédsku je predmetom dane z motorových vozidiel každé vozidlo cestnej premávky, naproti tomu je na Slovensku a v Lotyšsku predmetom dane výlučne len vozidlo, ktoré je využívané na podnikateľskú činnosť.

Tabuľka znázorňuje vozový park a demografické údaje vybraných krajín.

Tabuľka č. 10 Demografické údaje vybraných krajín a ich vozový park (2021)

Krajina	Počet obyvateľov 2021	Celkový počet vozidiel k 2021	Z toho daňových objektov 2021	Osobné vozidlá 2021
Slovensko	5 434 712	3 436 018	984 456	2 327 986
Švédsko	10 481 937	5 245 688	-	4 986 750
Lotyšsko	1 934 218	982 000	350 456	758 668

Zdroj: *vlastné spracovanie podľa Eurostat 2021, [elektronický zdroj]. [cit. 2023-04-09]. Dostupné na internete: <<https://ec.europa.eu/eurostat/web/main/data/database>>*

¹⁷Skatteverket, Info. [elektronický zdroj]. [cit. 2022-18-10]. Dostupné na internete: <<https://www.skatteverket.se/service/otherlanguages/inenglishengelska/moreonskatteverket.4.7856a2b411550b99fb780009630.html>>

Z dôvodu, že krajiny majú rozdielnu výšku populácie je dôležité hodnoty prepočítať na 1000 obyvateľov pripadajúcich na počet motorových vozidiel, nakoľko táto hodnota nám umožní rovnomerne porovnávať výsledky. Všetky údaje sú z roku 2021.

Tabuľka č. 11 Počet motorových vozidiel prepočítaných na 1000 obyvateľov (2021)

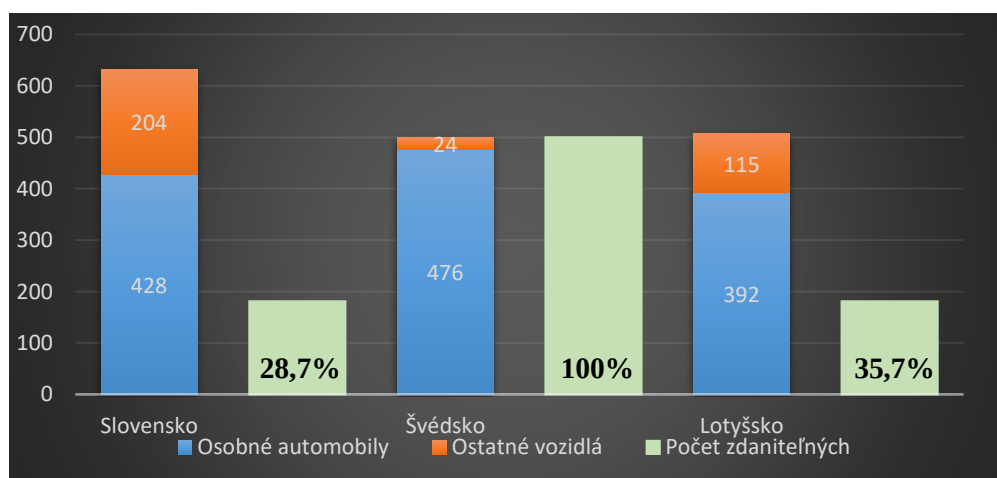
Krajina	motorové vozidlá	motorové vozidlá podliehajúce dani	osobné automobily	priemerný vek
Slovensko	632	181	428	14
Švédsko	500	500	476	10, 2
Lotyšsko	507	181	392	14,3

Zdroj: *vlastné spracovanie podľa ACEA Tax Guide 2022, [elektronický zdroj].* [cit. 2023-04-09]. Dostupné na internete: <https://www.acea.auto/files/ACEA_Tax_Guide_2022.pdf>

Slovensko má 632 motorových vozidiel na 1000 obyvateľov, čo je najvyššia hodnota oproti vybraným krajinám. Švédsko a Lotyšsko majú minimálny rozdiel v počte motorových vozidiel na 1000 obyvateľov. Pri osobných automobiloch má Švédsko najvyšší počet motorových vozidiel pripadajúcim na 1000 obyvateľov, v porovnaní so Slovenskom je počet vyšší o 48 a v porovnaní s Lotyšskom až o 84.

Dôležitým aspektom je taktiež vek vozidla, podľa tabuľky č. 11 vyplýva podobnosť vekového priemeru vozidiel na Slovensku a v Lotyšsku, vek je v priemere 14 rokov, čo je v porovnaní so Švédskom takmer o 4 roky viac. Pri najmenšom počte motorových vozidiel prepočítaných na 1000 obyvateľov a priemernom veku vozidiel vo Švédsku sa zdá, že krajina dosahuje najlepšie environmentálne výsledky spomedzi skúmaných krajín.

Nasledujúci graf znázorňuje rozdielnosť predmetu dane, a teda pomer zdaňovania osobných automobilov s ostatnými vozidlami na pripadajúcich 1000 obyvateľov.



Graf č. 1 Počet motorových vozidiel na 1 000 obyvateľov.

Zdroj: *vlastné spracovanie podľa tabuliek č. 10, č. 11.*

Z grafu č. 1 vyplýva skutočnosť, že vo Švédsku je počet zdaňovaných vozidiel 100%, z dôvodu, že daňová povinnosť v tejto krajine je stanovená pre každý subjekt rovnako, bez rozdielu na aký účel je vozidlo využívané. Na Slovensku je zdaňovaných len 28,7 % všetkých vozidiel a v Lotyšsku 35,7%.

Výsledky ukazujú, že najvyššie daňové príjmy na 1000 obyvateľov, ktoré nám z grafu vychádzajú boli vo Švédsku. Aby sme mohli toto tvrdenie potvrdiť, bude potrebné porovnať stanovené sadzby dane za jednotlivé vozidlá, čo bude našou úlohou pri nasledujúcich kapitolách.

Nasledujúce podkapitoly sú venované porovnávaniu sadzieb za jednotlivé kategórie vozidiel, ktorými budú motocykle, osobné automobily, ľahké a ťažké nákladné vozidlá, prívesy a ťahače.

4.2.1 Porovnanie sadzieb dane motocyklov

Na Slovensku a v Lotyšsku sa výška sadzby dane z motocyklov určuje prostredníctvom zdvihového objemu valcov motora v cm³. Vo Švédsku je stanovená jednotková daň, ktorá je uplatňovaná na všetky motocykle rovnako.

Tabuľka č. 12 Sadzby dane pre motocykle vo vybraných krajinách (2022)

SLOVENSKO		ŠVÉDSKO		LOTYŠSKO	
Zdvihový objem motora v cm ³	Ročná sadzba dane €	Ročná sadzba dane €		Zdvihový objem motora v cm ³	Ročná sadzba dane €
Do 150	50	Jednotková daň	15,83 eur (180 SEK)	Do 500	18
150 – 900	62			501 - 1000	36
900 – 1200	80			1001 - 1500	54
1200 – 1500	115			Viac ako 1500	72
1500 – 2000	148			Ostatné motocykle, trojkolky a štvorkolky	36
2000 – 3000	180				
Nad 3000	218				

Zdroj: *vlastné spracovanie podľa zákonov uplatňovaných v daných krajinách [elektronický zdroj].*[cit. 2023-04-09]. Dostupné na internete:

< <https://www.ako-uctovat.sk/kalkulacka-cestnej-dane.php> >

< <https://www4.skatteverket.se/rattsligvagledning/368134.html#h-Personbil-latt-buss-och-latt-lastbil> >

< <https://www.vid.gov.lv/en/vehicle-operation-tax> >

Z tabuľky č. 12 je zrejmé, že najvyššie sadzby dane z motocyklov sú na Slovensku. Tieto dane sa budú následne ešte upravovať v závislosti od veku vozidla, ale aj pri odpočítaní najvyššej možnej úľavy, čo je 25%, ostanú tieto sadzby veľmi vysoké v porovnaní so Švédskom a Lotyšskom. Lotyšsko určuje sadzby dane taktiež podľa objemu motora ako Slovensko, ale veľkým rozdielom sú sadzobné hranice podľa veľkosti objemu motora, kde sa na Slovensku táto daň postupne zvyšuje už od objemu 150 cm³ a určuje jednotlivé sadzby až do 3000 cm³, v porovnaní s Lotyšskom, kde sa sadzby zvyšujú až od 500 cm³ do 1500 cm³. Rozdiely vo výške sadzby dane sú vyššie s vyššou veľkosťou objemu motora a to až do 70%.

Vo Švédsku je zavedená jednotková daň, to znamená, že v prípade akejkoľvek veľkosti objemu motora sa táto sadzba dane nemení a sadzba ostáva na necelých 16 eurách, čo sa zdá ako veľmi nízka daň. Môže to mať za následok menší počet motocyklov v danej krajine a tak isto, že takmer 80-100% všetkých motocyklov je po vyradení recyklovaných.

V nasledujúcej tabuľke sme naformulovali príklad s rôznymi objemami motora motocyklov, kde vypočítame jednotlivé sadzby za každú krajinu.

Tabuľka č. 13 Príklad - technické údaje motocyklov

Objem motora	Slovensko	Švédsko	Lotyšsko
235 cm ³	62	15,83	18
920 cm ³	80	15,83	54
1632 cm ³	148	15,83	72

Zdroj: *vlastné spracovanie podľa tabuliek č. 11, č. 12, č. 13.*

Podľa vypočítaných daňových sadzieb motocyklov, je zrejmé že najvyššia daň z motorových vozidiel, konkrétne motocyklov je na Slovensku. Pri akejkoľvek výške objemu motora je táto sadzba výrazne vyššia oproti ostatným krajinám, v porovnaní s Lotyšskom je táto sadzba vyššia až o 40 – 70 %, rozdiel v sadzbách sa znižuje so zvyšujúcim sa objemom motora do 1500cm³ a od tejto hranici sa naopak rozdiel v sadzbách zvyšujú so zvyšujúcim sa objemom motora. Vo Švédsku sa sadzba dane nemení v závislosti od objemu motora a ostáva rovnaká, na druhú stranu vo Švédsku podliehajú dani všetci vlastníci vozidiel a na Slovensku a v Lotyšsku len podnikateľské subjekty.

Sadzba dane na Slovensku sa ďalej upravuje podľa veku vozidla. Vlastníci vozidiel, ktorých vek je 0 – 9 rokov majú nárok na zľavu na dani až do 25% základnej sadzby dane.

Vozidlám od 9 – 12 rokov sa sadzba dane nemení a vozidlá od 12 a viac rokov majú zvýšenú sadzbu dane až do 20% (snaha eliminovať staršie vozidlá a tým napomáhať k nižším vypúšťaným emisiám oxidu uhličitého). Nasledujúca tabuľka zohľadňuje upravené sadzby dane jednotlivých vozidiel s rôznymi objemami motora podľa veku.

Tabuľka č. 14 Príklad - úprava ročnej sadzby dane motocyklov - Slovensko

Objem motora	0 – 3 roky	3 – 6 rokov	6 – 9 rokov	9 – 12 rokov	12 – 13 rokov	Nad 13 rokov
235 cm ³	62 – 25% 46,5	62 – 20% 49,6	62 – 15% 52,7	62	62 + 10% 68,2	62 + 20% 74,4
920 cm ³	80 – 25% 60	80 – 20% 64	80 – 15% 68	80	80 + 10% 88	80 + 20% 96
1632 cm ³	148 – 25% 111	148 – 20% 118,4	148 – 15% 125,8	148	148 + 10% 162,8	148 + 20% 177,6

Zdroj: *vlastné spracovanie podľa tabuľky č. 2*

Po percentuálnej úprave dane sa rozdiel sadzieb medzi ostatnými krajinami rapídne neznížil. Sadzba dane pri motocykli s objemom 920 cm³, by sa mierne priblížila ku sadzbe Lotyšska, v prípade že by vozidlo malo vek do 3 rokov. Napokon sadzby sú v porovnaní so Švédskom a Lotyšskom stále veľmi vysoké.

4.2.2 Porovnanie sadzieb dane osobných automobilov

Na Slovensku sa základ dane pre osobné automobily s dieselovým alebo benzínovým motorom stanovuje na základe zdvihového objemu valcov motora v cm³ a vekom vozidla, na základe ktorého sa upravuje sadzba dane.

V Lotyšsku a Švédsku sa sadzba dane určuje pomerne zložitejšie v porovnaní so Slovenskom. V týchto krajinách závisí výška sadzby od dátumu prvej registrácie vozidla a množstva gramov oxidu uhličitého, ktoré vozidlo vypúšťa. Výnimkou sú staršie vozidlá, kde sa sadzba určuje podľa objemu motora, maximálneho výkonu v kW a hmotnosti.

Slovensko – sadzby dane pre osobné automobily

Základná sadzba dane		Úprava dane	
Zdvihový objem valcov motora v cm ³	Ročná sadzba dane v €	Vek vozidla	Zľava na dani
Do 150	50	0 – 3 roky	- 25%
150 – 900	62	3 – 6 rokov	- 20%
900 – 1200	80	6 – 9 rokov	- 15%
1200 – 1500	115	9 – 12 rokov	Ročná sadzba
1500 – 2000	148	12 – 13 rokov	Ročná sadzba + 10%
2000 – 3000	180	Viac ako 13 rokov	Ročná sadzba + 20%
Nad 3000	218		

Obrázok č. 6 Daňová sadzba pre osobné automobily na Slovensku

Zdroj: vlastné spracovanie podľa podkapitoly 1.1.2

Lotyšsko – sadzby dane pre osobné automobily

Vozidlá registrované po 31.12.2020		Vozidlá registrované po 31.12. 2008	
Množstvo g oxidu uhličitého na km	Sadzba dane €	Množstvo g oxidu uhličitého na km	Sadzba dane €
do 50	0	do 50	0
51 - 95	9	51 – 95	12
96 - 115	36	96 – 115	48
116 - 130	66	116 – 130	84
131 - 155	90	131 – 155	120
156 - 175	114	156 – 175	144
176 - 200	132	176 – 200	168
201 - 225	168	201 – 225	216
226 - 250	204	226 – 250	264
251 - 275	258	251 – 275	336
276 - 300	318	276 – 300	408
301 - 350	426	301- 350	552
351 - 400	582	od 351	756
od 401	756		

Vozidlá registrované po 1.1. 2005					
Hmotnosť vozidla v kg	Sadzba dane	Objem motora v cm ³	Sadzba dane	Maximálny výkon motora v kilowattoch	Sadzba dane
do 1500	15	do 1500	9	do 55	9
1501 - 1800	32	1501 - 2000	23	56 – 92	23
1801 - 2100	55	2001 - 2500	37	93 – 129	37
2101 - 2600	70	2501 – 3000	55	130 – 166	55
2601 - 3000	84	3001 – 3500	91	167 – 203	91
3001 - 3500	97	3501 – 4000	160	204 – 240	160
Od 3500	110	4001 - 5000	228	241 – 300	228
		Od 5000	297	Od 300	297

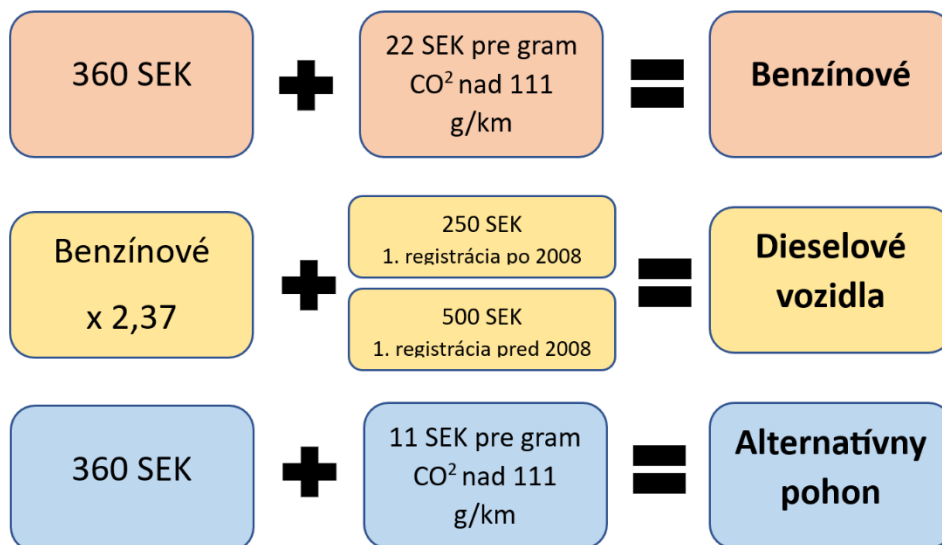
Obrázok č. 7 Systémy zdaňovania osobných automobilov v Lotyšsku (2022)

Zdroj: vlastné spracovanie podľa podkapitoly 1.3.2

Švédsko – sadzby dane pre osobné automobily

Bonus – malus systém			
Typ poplatku	Dátum prvého zdaňovania	Množstvo vypúšťaných gramov CO ²	Suma
Základná suma			360 SEK
Environmentálny príplatok	Pred alebo po roku 2008		Pred 2008= 250 SEK Po 2008 = 500 SEK
Poplatok za množstvo vypúšťaného oxidu uhličitého, meraného v gramoch za určité obdobie	1. júl 2018 - 31. marca 2021	95 – 140 gramov viac ako 140 gramov	82 SEK 107 SEK
	1.4. 2021 – 31.5. 2022	90 – 130 gramov viac ako 130 gramov	107 SEK 132 SEK
	1. júna 2022 a neskôr	75 – 125 gramov Viac ako 125 gramov	107 SEK 132 SEK
Palivový príplatok			13,52 násobok celkovými emisiami oxidu uhličitého vozidla v gramoch na kilometer pri zmiešanej jazde.

Systém zdaňovania na báze oxidu uhličitého



Systém zdaňovania na základe hmotnosti a paliva – staršie ako 2005

Hmotnosť vozidla	Sadzba dane bez dieselového pohonu (SEK)	Sadzba dane pre dieselové vozidlá (SEK)
≤ 900 kg	913	2298
901 – 1 000 kg	1129	2863
Pre každých ďalších 100 kg	+ 214	+ 564

Obrázok č. 8 Systémy zdaňovania osobných automobilov vo Švédsku

Zdroj: vlastné spracovanie podľa podkapitoly 1.2.2

Ako z obrázkov vyplýva, na Slovensku sa sadzba dane určuje podľa objemu motora a následne sa upravuje v závislosti od veku vozidla. Táto úprava dane je výhodná pre vozidlá s najnižším vekom, kde sú udeľované percentuálne zľavy a na druhej strane veľmi nevýhodné pre vozidlá s vyšším vekom, kde je možné že sadzba dane bude navýšená až o 20%. Keďže priemerný vek vozidiel na Slovensku je 14 rokov, predpokladáme, že upravenej sadzbe dane bude podliehať väčšina daňovníkov.

V porovnaní so Slovenskom má Švédsko a Lotyšsko omnoho zložitejšie systémy zdaňovania a kladie väčší dôraz na ekologické aspekty. Tieto systémy majú podobnosť najmä v tom, že sú rozdelené do systémov na základe dátumu prvej registrácie vozidla, taktiež sa v daných systémoch týchto krajín vypočítava sadzba dane v závislosti od vypúšťaných gramov oxidu uhličitého na km pri zmiešanej jazde. Rozdielom je, že vozidlá ktoré mali prvú registráciu pred rokom 2005 sú vo Švédsku zdaňované na základe hmotnosti a v Lotyšsku je sadzba dane súčet stanovených sadzieb za hmotnosť vozidla, objemu motora a výkonu v kW.

V tabuľke č. 15 je naformulovaný príklad s 3 rôznymi vozidlami, kde budeme sledovať, ako sa mení výška jednotlivých sadzieb v závislosti od technických údajov.

Tabuľka č. 15 Príklad - výšky sadzieb pri odlišných objemoch motora a emisií

Prvá evidencia	Zdroj energie	Objem motora v cm ³	Vypúšťané emisie	Slovensko	Švédsko	Lotyšsko
2015	Benzín	3280	202 g	185,3 €	2362 SEK 208 €	216 €
2018	Nafta	2245	138 g	153 €	2557 SEK 225,39 €	120 €
2021	Nafta	1980	183 g	111 €	3216 SEK 283,47 €	132 €
				447,3 €	716,86 €	468 €

Zdroj: *vlastné spracovanie podľa obrázkov č. 6, č. 7, č. 8.*

Výsledné sadzby sú vypočítané vrátane úprav sadzby dane podľa veku, ktoré sa uplatňujú na Slovensku. Výsledky ukazujú najvyššie sadzby daní vo Švédsku, kde tieto sadzby sú vyššie pri niektorých vozidlách takmer o 100 € v porovnaní s ostatnými vybranými krajinami, výnimkou je Lotyšsko, kde je sadzba dane vyššia pri prvom vozidle, ktoré prevyšuje sadzbu o 8 € oproti Švédsku, a to pri vozidle, kde je zdrojom energie benzín. Pri 3. vozidle je najvyššia sadzba dane vo Švédsku a to až o 150 € oproti Lotyšsku a 170 € oproti Slovensku. Dôvodom takejto vysokej výšky sadzby je zdaňovanie na základe systému bonus-malus. Hlavným cieľom tohto systému je počas prvých troch

rokov vozidlo zaťažiť najvyššou daňou, čomu presne nasvedčujú výsledky. Slovensko s Lotyšskom majú viditeľne nižšie sadzby hlavne z dôvodov, že na Slovensku bola úprava dane, a to 25% úľava. V Lotyšsku pri tomto vozidle bola taktiež nižšia sadzba kvôli nízkemu veku vozidla a relatívne malom množstve vypúšťaného oxidu uhličitého. V prípade, že by toto vozidlo bolo staršie napríklad o 10 rokov, sadzby vo vybraných krajinách by boli o niekoľko násobne vyššie.

Môžeme konštatovať, že Slovensko má pri daných vozidlách najnižšie sadzby dane, čo môže mať za následok percentuálne zľavy, ktoré boli uplatňované pri všetkých vozidlách, keďže všetky skúmané vozidlá sú vo vekovom rozmedzí do 9 rokov.

Zo stanovených sadzieb dane za vozidlá sme spravili súčet týchto sadzieb a zistili tak celkovú daň každej z krajín za všetky vozidlá. Výsledky zohľadňujú najvyššiu daň vo Švédsku, ktorej predchádzali aj najvyššie daňové sadzby. Druhú najvyššiu daň 468 € sme vypočítali v Lotyšsku, čo je v porovnaní so Slovenskom len minimálny rozdiel.

Vozidlá s iným zdrojom energie, ako je benzín alebo nafta, majú vo vybraných krajinách niekoľko úľav, zvýhodnení a pri niektorých dokonca aj dotácie pri kúpe. Tieto zvýhodnenie sú uplatňované hlavne kvôli ich minimálnemu znečisťovaniu ovzdušia.

Tabuľka č. 16 Výšky sadzieb vozidiel s alternatívnym pohonom (2022)

Krajina	Poplatok za registráciu	Znížená daň z motorových vozidiel	
		Elektromobily	Hybridný, vodíkový pohon a zemný plyn
Slovensko	- 50%, ale minimálne 33€	0%	- 50% zníženie
Švédsko	Neuplatňuje sa	0% - 5 ročné oslobodenie	360 SEK + 11 SEK pre g CO ² nad 111g/km
Lotyšsko	Poplatky len v prípade ak vozidlo emituje viac ako 130g CO ² na km	0%	Podľa počtu emisií

Zdroj: *vlastné spracovanie podľa* Kancelária NRSR. Porovnanie podpory vozidiel s alternatívnym pohonom [elektronický zdroj].[cit. 2023-04-18]. Dostupné na internete:

<file:///C:/Users/one/Downloads/03_21_PA_Porovnanie%20podpory%20vozidiel%20s%20alternat%C3%ADvnym%20pohonom%20vo%20vybran%C3%BDch%20krajin%C3%A1ch.pdf>

Elektromobily na Slovensku a v Lotyšsku sú plne oslobodené od zdaňovania s výnimkou Švédska, kde toto oslobodenie platí len na 5 rokov od prvej registrácie vozidla. Po uplynutí 5 rokov sa sadzba určuje rovnako ako pri osobných automobiloch. Na Slovensku a v Lotyšsku je toto oslobodenie v prípade elektromobilov trvalé. Jedným

z dôvodom prečo sú vozidlá vo Švédsku oslobodené len na 5 rokov je, že vo Švédsku je registrovaných takmer 60 000 elektromobilov v porovnaní so Slovenskom a Lotyšskom kde je tento počet len okolo 3 000. Preto podpora týchto vozidiel je tu uplatnená len čiastočne.

Čo sa týka hybridných vozidiel, vozidiel s vodíkovým pohonom alebo zemným plynom, je na tieto vozidlá znížená daň z motorových vozidiel. Na Slovensku sa taktiež zvyhodňujú autá, ktoré vypúšťajú čo najnižšie emisie, a teda pri týchto vozidlách s alternatívnym pohonom sa platí 50% sadzby, ktoré by boli uplatnené pri bežnom osobnom automobile. Vo Švédsku sa počíta daň súčtom základnej sadzby 360 SEK a pripočítaním 11 SEK za g CO² nad 111g/km. Lotyšsko tieto vozidlá nejako nezvýhodňuje a daň za tieto vozidlá sa stanovuje prostredníctvom ich emisií.

V tabuľke č. 17 je naformulovaný príklad s výškami sadzieb pre elektromobily a vozidlá s alternatívnymi palivami na základe ich technických údajov.

Tabuľka č. 17 Príklad - výšky sadzieb vozidiel s alternatívnymi palivami

Typ vozidla	Prvá registrácia	Objem motora	Emisie	Slovensko	Švédsko	Lotyšsko
Elektromobil	1. 5. 2020	-	-	0	0	0
Elektromobil	1.5. 2015	-	-	0	31,82€ 360SEK	0
Hybrid	1. 5. 2012	1756 cm ³	98 g/km	74 €	31, 82€ 360 SEK	48 €
Zemný plyn	1. 5. 2020	1445 cm ³	65 g/km	43,13 €	35,71 € 404 SEK	12 €

Zdroj: vlastné spracovanie podľa tabuľky č. 16.

Elektromobily sú vo vybraných krajinách plne oslobodené od zdaňovania s výnimkou Švédska. Nulová sadzba dane pri 1. vozidle vo Švédsku je nulová len z dôvodu, že elektromobil bol prvý krát zaregistrovaný v roku 2020, a tým je stále v lehote 5 ročného oslobodenia. Pri 2. vozidle registrovanom v roku 2015 už nie je uplatnené 5 ročné oslobodenie od dane a teda je daň určená rovnako ako pri vozidlách s alternatívnymi pohonmi. Pri vozidlách s alternatívnym pohonom je suma 360 SEK je základná sadzba, ktorá sa ešte sčítava s množstvom vypustených emisií v prípade, že sú vyššie ako 111g/km. Keďže elektromobil neprodukuje emisie platí pre toto vozidlo len základná sadzba.

Vozidlá s alternatívnym pohonom sú zvýhodňované oproti spaľovacím motorom, čo vykazuje aj tabuľka č. 17. Na Slovensku je sadzba dane pri 3. a 4. vozidle už znížená o 50%, ale aj napriek tomu sú sadby o mnoho vyššie ako vo Švédsku a Lotyšsku, čo nasvedčuje tomu, že na Slovensku sú tieto ekologickejšie vozidlá menej podporované.

Švédsko podporuje vozidlá s alternatívnym pohonom vo veľkom rozsahu a v porovnaní s vybranými krajinami je to krajina s najvyššou životnou úrovňou, a zároveň aj omnoho vyššími príjmami daňovníkov, pre ktorých sú tieto sadzby vnímané inou hodnotou. Je ale dôležité poznamenať, že tieto vozidlá vo Švédsku podliehajú dane všetky, a tým je tento stimul o to podstatnejší.

Čo sa týka vozidiel s alternatívnym pohonom môžeme konštatovať, že vo Švédsku a v Lotyšsku vidíme zásadne lepšiu zapracovanú environmentálnu politiku, nakoľko krajiny stimulujú daňovníkov nižšími sadzbami ako Slovensko. Porovnanie výšky sadzieb vo Švédsku a Lotyšsku je náročné, nakoľko sadzby sú udeľované odlišnými systémami podľa emisií a v dôsledku toho sú výsledky rozdielne pri akomkoľvek vozidle.

4.2.3 Porovnanie sadzieb dane ťažkých nákladných vozidiel

Sadzby dane vybraných krajín pre ťažké nákladné vozidlá od 3500 kilogramov sa určujú na základe technicky prípustnej celkovej hmotnosti vozidiel, sadzba pre jednotlivé prípustné hmotnosti vozidiel sa odvíja od počtu náprav kolies vozidla. Výnimkou je Lotyšsko, kde sa sadzba dane vozidla určuje v závislosti od jeho počtu náprav a úrovne emisií.

Čo sa týka návesov, sadzba dane vo vybraných krajinách sa určuje taktiež podľa celkovej prípustnej hmotnosti a počtu náprav kolies vozidla. V Lotyšsku sa určuje sadzba na základe celkovej hmotnosť nákladného vozidla, ktorý ťahá náves a počtu náprav tohto vozidla. Vo Švédsku sa prívesy zdaňujú len v prípade, že ich hmotnosť prekračuje 750 kg.

Nasledujúce tabuľky zohľadňujú sadzby dane pre ťažké nákladné vozidlá.

Tabuľka č. 18 Sadzby dane pre ťažké nákladné vozidlá – Slovensko (2022)

Slovensko – sadzby dane pre ťažké nákladné vozidlá					
1 alebo 2 nápravy		3 nápravy		4 a viac náprav	
Hmotnosť v tonách	Ročná sadzba v eurách	Hmotnosť v tonách	Ročná sadzba v eurách	Hmotnosť v tonách	Ročná sadzba v eurách
do 8	312	do 17	566	do 25	721
8 – 10	417	17 – 19	673	25 – 27	877
10 – 12	518	19 – 21	828	27 – 29	1033
12 – 14	620	21 – 23	982	29 – 31	1189
14 – 16	777	23 – 25	1144	31 – 33	1337
16 – 18	933	25 – 27	1295	33 – 35	1548
18 – 20	1089	27 – 29	1452	35 – 37	1755
20 – 22	1252	29 – 31	1599	37 – 40	1968
22 – 24	1452	31 – 33	1755	Nad 40	2172
26 – 28	1862	35 – 37	2172		
28 – 30	2075	37 – 40	2375		
Nad 30	2269	Nad 40	2582		

Zdroj: *vlastné spracovanie podľa*: Podnikatelia a dane z motorových vozidiel [elektronický zdroj].[cit. 2022-10-08]. Dostupné na internete: <<https://www.financnasprava.sk/sk/podnikatelia/dane/dan-z-motorovych-vozidiel/info-dzmv>>

Tabuľka č. 19 Zníženie sadzby dane pri nákladných vozidlách – Slovensko (2022)

Počet mesiacov od prvej evidencie voz.	Zníženie sadzby dane
Do 36 mes.	- 50%
37 – 72 mes.	- 40%
73 – 108 mes.	- 30%
109 – 144 mes.	- 20%
145 – 156 mes.	- 10%

Zdroj: *vlastné spracovanie podľa*: Podnikatelia a dane z motorových vozidiel [elektronický zdroj].[cit. 2022-10-08]. Dostupné na internete: <<https://www.financnasprava.sk/sk/podnikatelia/dane/dan-z-motorovych-vozidiel/info-dzmv>>

Tabuľka č. 20 Sadby dane pre ťažké nákladné vozidlá - Švédsko (2022)

Švédsko – sadby dane pre ťažké nákladné vozidlá			
2 nápravy do 18 ton		3 a viac náprav do 32 ton	
Hmotnosť v kg	Ročná sadzba dane v SEK	Hmotnosť v kg	Ročná sadzba dane v SEK
3501 – 8999	2420	3501 – 11999	2232
9000 – 9999	2547	12000 – 12999	3041
10000 – 10 999	2821	13000 – 13999	3811
11000 – 11999	3801	14000 – 14999	4581
12000 – 12999	4781	15000 – 15999	5351
13000 – 13999	5261	16000 – 16999	6711
14000 – 14999	5937	17000 – 17999	7571
15000 – 15999	6480	18000 – 18999	8943
16000 – 16999	8210	19000 – 19999	10451
17000 – 18000	9908	20000 – a viac	11024

Zdroj: vlastné spracovanie podľa Skatteverket. Daň z prevádzky vozidla [elektronický zdroj]. [cit. 2023-04-09]. Dostupné na internete: <[https://www.skatteverket.se/download/18.1df9c71e181083ce6f610e/1654003273002/For donsskattetabeller-220601.pdf](https://www.skatteverket.se/download/18.1df9c71e181083ce6f610e/1654003273002/For%20donsskattetabeller-220601.pdf)>

Tabuľka č. 21 Sadzby dane pre nákladné vozidlá do 12 ton - Lotyšsko (2022)

Lotyšsko - Nákladné vozidlá do 12 000 kg	
Emisná norma EURO	Ročná sadzba dane
EURO 0, EURO I, EURO II	432
EURO III, EURO IV	300
EURO V	192
EURO VI a menej znečisťujúce	144

Zdroj: vlastné spracovanie podľa Likums. Zákon o dani z prevádzky. [elektronický zdroj]. [cit. 2023-04-15]. Dostupné na internete: <<https://likumi.lv/ta/id/223536-transportlidzekla-ekspluatācijas-nodokla-un-uzņemumu-vieglo-transportlidzeklu-nodokla-likums>>

Tabuľka č. 22 Sadzby dane pre nákladné vozidlá nad 12 ton – Lotyšsko (2022)

Lotyšsko – Nákladné vozidlá nad 12 000 kg (bez ťahača)		
Emisná norma EURO	Počet náprav nákladných vozidiel	Sadzba dane (euro)
EURO 0, EURO I, EURO II	nie viac ako 3 osi	420
	nie menej ako 4 nápravy	540
EURO III, EURO IV	nie viac ako 3 osi	300
	nie menej ako 4 nápravy	390
EURO V	nie viac ako 3 osi	192
	nie menej ako 4 nápravy	264
EURO VI a menej znečisťujúce	nie viac ako 3 osi	156
	nie menej ako 4 nápravy	192

Zdroj: *vlastné spracovanie podľa* Likums. Zákon o dani z prevádzky. [elektronický zdroj]. [cit. 2023-04-15]. Dostupné na internete: <<https://likumi.lv/ta/id/223536-transportlidzekla-ekspluatacijas-nodokla-un-uznemumu-vieglo-transportlidzeklu-nodokla-likums>>

Sadzby dane na Slovensku sú celkovo najvyššie spomedzi vybraných krajín, avšak medzi Slovenskom a Švédskom vzniká rozdiel v kategóriách zdaňovania na základe počtu náprav, kde Slovensko rozdeľuje tieto kategórie na 1 - 2, 3 a 4 a viac náprav a Švédsko ich rozdeľuje na 2 a 3 a viac. Týmto vplyvom boli niektoré sadzby vyššie vo Švédsku v porovnaní so Slovenskom. Sadzby sa líšia najmä pri nižšej hmotnosti v dôsledku iného zatriedovania.

V nasledujúcej tabuľke je navrhnutý príklad pre nákladné automobily s rôznymi technickými údajmi. Príklad slúži na porovnanie výšky sadzieb dane, ktoré uplatňujú dané krajiny pre jednotlivé nákladné vozidlá.

Tabuľka č. 23 Príklad – technické údaje pre jednotlivé typy nákladných vozidiel

Číslo vozidla	Typ vozidla	Prvá evidencia	Počet náprav	Celková prípustná hmotnosť v kg	Emisná norma EURO
1.	Nákladné vozidlo	2011	2	11 000	EURO 3
2.	Nákladné vozidlo	2015	3	20 000	EURO 5
3.	Príves	2014	2	12 000	X
4.	Ťahač	2016	2	17 000	EURO V
5.	Ťahač	2010	2	19 000	EURO II

Zdroj: *vlastné spracovanie*

Tabuľka č. 24 Príklad - výsledky výšky sadzieb pre nákladné vozidlá

	1. vozidlo	2. vozidlo	3. vozidlo	4. vozidlo	5. vozidlo
Slovensko	414,4 eur	579,6 eur	777 eur	933 eur	1089 eur
Švédsko	335,88€ 3801 SEK	974,15€ 11024 SEK	122,83€ 1390 SEK	4638 SEK (409,41€)	6416 SEK (566,36€)
Lotyšsko	300 eur	264 eur	456 eur	192 eur	420 eur

Zdroj: vlastné spracovanie podľa Zákonov o dani z motorových vozidiel vo vybraných krajinách. [elektronický zdroj]. [cit. 2023-04-15]. Dostupné na internete: <<https://www.financnasprava.sk/sk/podnikatelia/dane/dan-z-motorovych-vozidiel/info-dzmv>>
<<https://www.skatteverket.se/download/18.1df9c71e181083ce6f610e/1654003273002/For-donsskattetabeller-220601.pdf>>
<<https://likumi.lv/ta/id/223536-transportlidzekla-ekspluatacijas-nodokla-un-uznemumu-vieglo-transportlidzeklu-nodokla-likums>>

V tabuľke č. 24 sme vypočítali výšky sadzieb pre jednotlivé nákladné vozidlá. Výšky sadzieb na Slovensku majú už aj percentuálne upravené sadzby dane.

Najnižšie sadzby sme zaznamenali v Lotyšsku, kde je výška sadzby pri každom vozidle najnižšia, výnimkou je len 3. vozidlo, ktoré má sadzbu 456€, čo je v porovnaní so Švédskom až o 333,17 € vyššia sadzba dane.

4.3 Daňové zaťaženie podnikateľských subjektov daňou z motorových vozidiel vo vybraných krajinách

V tejto podkapitole budeme porovnávať daňové sadzby vozidiel uplatňované v daných krajinách, zostavíme príklad podnikateľského subjektu, ktorý by chcel začať podnikáť v preprave s uvedenými vozidlami v jednej z týchto krajín a rozhodoval by sa podľa celkovej výšky zdaňovania motorových vozidiel.

Tabuľka č. 25 Príklad - technické údaje rôznych kategórií vozidiel

Typ vozidla	Prvá evidencia vozidla	Objem motora v cm ³	Maximálna prípustná hmotnosť v kg	Zdroj energie	Počet náprav	Vypúšťané emisie v g /EURO NORMA
Motocykel	2019	920	400	Benzín	x	X
Osobný automobil	2015	3280	x	Benzín	x	202 g
Osobný automobil	2018	2245	x	Nafta	x	138 g
Nákladné vozidlo	2015	11 596	20 000	Nafta	3	EURO 5
Ťahač	2016	x	17 000	x	2	X
Príves	2014	x	12 000	x	2	X

Zdroj: vlastné spracovanie

Tabuľka č. 26 Príklad - výsledky výšky sadzieb rôznych kategórií vozidiel

	Moto- cykel	Osobný automobil	Osobný automobil	Nákladné vozidlo	Ťahač	Príves	Spolu EUR
Slovensko	80 €	185,3 €	153 €	579,6 €	933 €	777 €	2707,9
Švédsko	180 SEK (15,87€)	2362 SEK (208 €)	2557 SEK (225,39 €)	11024 SEK (971,71€)	4638 SEK (409,4€)	1390 SEK (122, 52€)	1952,9
Lotyšsko	54 €	216 €	120 €	264 €	192 €	456 €	1302

Zdroj: vlastné spracovanie podľa tabuľky č. 25

Na základe výpočtu sadzieb pre jednotlivé vozidlá nám výsledky ukazujú najvyššie celkové sadzby na Slovensku v sume 2707,9 €, nakoľko má najvyššie sadzby pri ťahači a prívese. Najvyššie rozdiely sme zaznamenali pri ťahači, kde je rozdiel sadzby dane na Slovensku vyšší o 741 € v porovnaní s Lotyšskom a o 523,59 € v porovnaní so Švédskom.

Pre daňovníka by bol najvýhodnejšou krajinou pre podnikanie Lotyšsko, kde je celková daň za vozidlá je vo výške 1302 eur, druhou najvýhodnejšou krajinou by bolo Švédsko, kde sú celkové dane vyššie o 650,9 eur oproti Lotyšsku. Celkové najvyššie dane sú na Slovensku a to až o takmer 28% oproti Švédsku a o 52% oproti Lotyšsku.

4.4 Výnosy do príslušných rozpočtov vybraných krajín

System zdaňovania má veľký vplyv predovšetkým na ekonomiku krajiny. Má za úlohu nielen vyberať stanovenú výšku a štruktúru daní, ale má byť aj čo najefektívnejší s ohľadom na výber daní (hlavne kvôli daňovým únikom) a mal by byť taktiež spravodlivý, to najmä z hľadiska daňového zaťaženia u daňovníkov.

Štátne príjmy väčšiny krajín EÚ ukazujú, že daň z príjmov FO, PO a odvody majú oveľa väčší vplyv na ekonomiku, než majetkové a nepriame dane (pri týchto daniach zároveň môže dochádzať k daňovým únikom). Zároveň je dôležité podotknúť progresivitu a regresivitu dane, to znamená, v akom rozsahu sú domácnosti s odlišnými príjmami a majetkom zaťažené.¹⁸

Daň z motorových vozidiel sa na území Slovenska a Lotyšska od ostatných daní líši tým, že nezaťažuje všetkých vlastníkov vozidiel platiť daň, ale je platená len osobami,

¹⁸ MFSR. Motorové vozidlá analýza. [elektronický zdroj]. [cit. 2023-04-15]. str. 5 Dostupné na internete:<https://www.mfsr.sk/files/archiv/prilohastranky/19982/16/Motorove_vozidla_analyza_2_0120904.pdf>

ktoré využívajú vozidlá na podnikateľskú činnosť. Na druhú stranu vo Švédsku sa ukladá povinnosť platiť daň všetkým osobám, ktoré sú registrované ako vlastníci vozidla.

Tabuľka č. 27 Výnosy dane z motorových vozidiel (2022)

Krajina	Výnos dane z motorových vozidiel - 2022	Prepočítaný výnos na 1000 obyvateľov	Celkové daňové výnosy - 2022	Podiel dane z celkových daní - 2022
Slovensko	134,6 mil. eur	24 710, 85	18,9 mld. eur	0,71%
Švédsko	1 372,6 mil. eur	131 727,45	66,8 mld. eur	2,06%
Lotyšsko	106,1 mil. eur	56 316,34	10,2 mld. Eur	1,04%

Zdroj: *vlastné spracovanie podľa*: Finančné správy. Daňové príjmy z dane z motorových vozidiel. [elektronický zdroj]. [cit. 2022-12-10]. Dostupné na internete: <<https://www.mfsr.sk/sk/financie/institut-financnej-politiky/ekonomicke-statistiky/danove-prijmy/o>

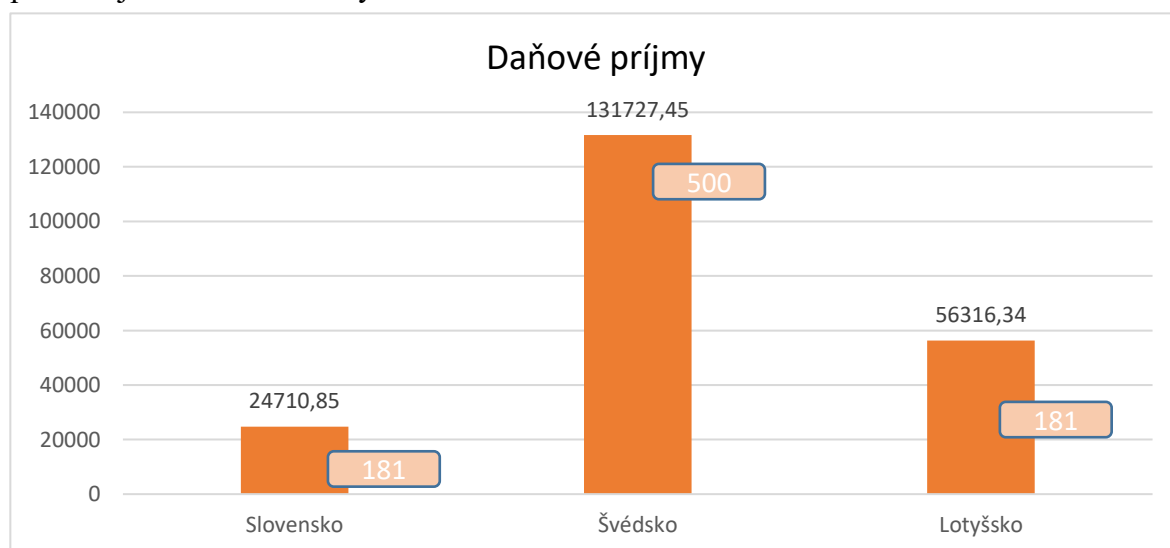
<<https://www.fm.gov.lv/lv/media/10085/download?attachment>> str. 3

<<https://www.fm.gov.lv/lv/media/10085/download?attachment>> str. 6

<<https://www.oecd.org/tax/revenue-statistics-sweden.pdf>> str. 2

Najvyšší podiel daňových výnosov je vo Švédsku, kde bol podiel z celkových daní 2,06%. Tento vysoký rozdiel je hlavne z dôvodu, že vo Švédsku sú zdaňované všetky vozidlá. Na Slovensku je podiel dane 0,71%, v porovnaní s Lotyšskom kde je podiel 1,04% je vzhľadom na celkové príjmy tento podiel nízky, keďže celkové daňové výnosy sú na Slovensku vyššie o takmer 29 mil. €.

Štátne daňové výnosy z dane z motorových vozidiel boli najvyššie vo Švédsku, kde podlieha zdaňovaniu približne 5 miliónov vozidiel. Z tohto dôvodu je dôležité prepočítať počet objektov na 1 000 obyvateľov.



Graf č. 2 Daňové príjmy vybraných krajín (2022)

Zdroj: *vlastné spracovanie podľa tabuliek č. 10, č. 29.*

Na štátne daňové výnosy vplýva množstvo faktorov, a to najmä výška sadzieb ukladaných pre jednotlivé vozidlá. Pri prepočítaní štátnych výnosov na 1 000 obyvateľov k porovnaniu predmetu zdaňovania znázorňuje tento graf najmä výšku sadzieb pri osobných automobiloch vo Švédsku, kde sú ukladané dane omnoho vyššie, ako na Slovensku a v Lotyšsku.

4.5 Environmentálna politika EÚ a jej premietnutie do zdaňovania motorových vozidiel vo vybraných krajinách

Táto podkapitola bude obsahovať celkové zhrnutie environmentálnej politiky zapracovanej vo vybraných krajinách a priblíži dôvody, na základe ktorých si krajiny stanovujú výšky sadzieb v závislosti od emisií.

Faktory, ktoré najviac ovplyvňujú výšku dane sú ekologické aspekty. Doprava so sebou prináša negatívne kľúčové zdroje súvisiace so životným prostredím a má dopad na znečisťovanie ovzdušia. Emisie látok znečisťujúcich ovzdušie majú tiež vplyv na zmenu klímy, a to prostredníctvom emisií skleníkových plynov, ktorých hlavným zdrojom je oxid uhličitý (CO₂). V oblasti dopravy úroveň emisií narastá (tvorí viac ako 25% emisií skleníkových plynov v EÚ). Viac ako 70 % emisií skleníkových plynov z dopravy produkujú automobily, dodávky, nákladné automobily a autobusy.¹⁹ Klimatické zmeny sa začínajú prejavovať vo všetkých častiach sveta, vrátane európskych krajín. Zmeny počasia, extrémne vysoké teploty na niektorých častiach Zeme, víchrice, záplavy a zosúvanie pôdy sú čím ďalej, tým častejším javom. Tieto extrémne zmeny podnebia, spôsobujú aj neustále zvyšovanie morských hladín, následne prekysľovanie a strácanie biodiverzity. Výstrahou je nezvýšiť svetovú teplotu o viac ako 1,5 stupňa Celzia, pretože dopady na životné prostredie a dopad na zmeny podnebia budú nenávratné. Kvôli tomuto faktoru, je povinnosť dosiahnuť uhlíkovú neutralitu.²⁰

Na základe uvedených nepriaznivých účinkov je v záujme Európskej únie riešiť túto problematiku. V spojitosti so znečisťovaním životného prostredia, sa Európska únia zaviazala parížskou klimatickou dohodou, ktorú podpísalo takmer 200 ďalších signatárov, ktorá stanovuje cieľ zníženia emisií skleníkových plynov do roku 2030 aspoň o 55 % oproti roku 1990. Do roku 2050 chce EÚ dosiahnuť klimatickú neutralitu (European Green

¹⁹ Európska environmentálna agentúra, 2020. Doprava [elektronický zdroj]. [cit. 2022-12-10]. Dostupné na internete: <<https://www.eea.europa.eu/sk/themes/transport/intro>>

²⁰ Európsky parlament, 2019. Čo je uhlíková neutralita a ako ju môžeme dosiahnuť do roku 2050.

[elektronický zdroj]. [cit. 2022-12-15] Dostupné na internete:

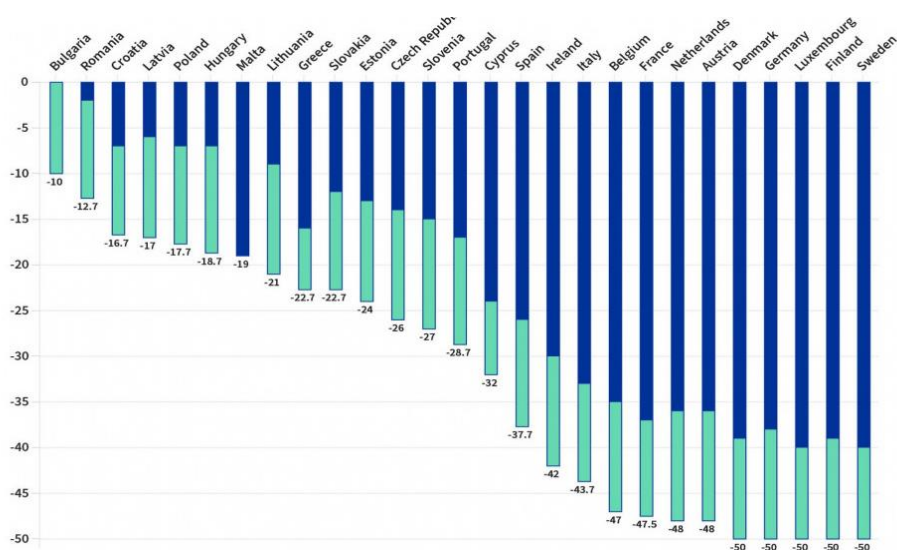
<<https://www.europarl.europa.eu/news/sk/headlines/priorities/klimaticke-zmeny/20190926STO62270/co-je-uhlikova-neutralita-a-ako-ju-mozeme-dosiahnut-do-roku-2050>>

Deal), a teda podstatne znížiť svoje emisie o 80 až 95 % oproti úrovni roku 1990.²¹ Európska únia však už dosiahla pokles emisií vybraných látok znečisťujúcich ovzdušie, a to predovšetkým vďaka zavedeniu emisných EURO noriem.²²

Európska únia si stanovila a zaviazala sa plniť aj ďalšie ciele, ktoré súvisia so zlepšovaním momentálneho problému so životným prostredím, a to je dosiahnuť podiel obnoviteľných zdrojov na konečnú spotrebu a zvýšiť energetickú účinnosť.

Na základe stanoveného cieľa, ku ktorému je Európska únia zaviazaná, stanovila členským krajinám vlastné ciele, ktoré musia naplniť. Cieľom je znižovanie skleníkových plynov po celej Európskej únii. Cieľ je nastavený na zníženie o 40% do 2030, v porovnaní s rokom 2005. Každá krajina dostala iný cieľ, na základe výpočtu, prostredníctvom HDP na obyvateľa a nákladovej efektívnosti. Slovensko má povinnosť znížiť emisie o takmer 27%, Lotyšsko o 17%, v porovnaní so Švédskom, kde je tento cieľ nastavený na takmer 50%.²³

Nasledujúci obrázok znázorňuje stanovené ciele pre európske krajiny, vrátane nami vybranými krajinami.



Obrázok č. 9 Emisné ciele krajín EÚ

Zdroj: Topspeed. Sprisnené emisné ciele. [elektronický zdroj]. [cit. 2022-12-15] Dostupné na internete: <<https://www.topspeed.sk/novinky/eu-sprisnila-emisne-ciele-clenskych-statov-slovensku-ich-sprisnila-viac-ako-madarom-a-poliakom/22106>>

²¹ MZP, 2022. Pařížská dohoda [elektronický zdroj]. [cit. 2022-12-11]. Dostupné na internete: <https://www.mzp.cz/cz/parizska_dohoda>

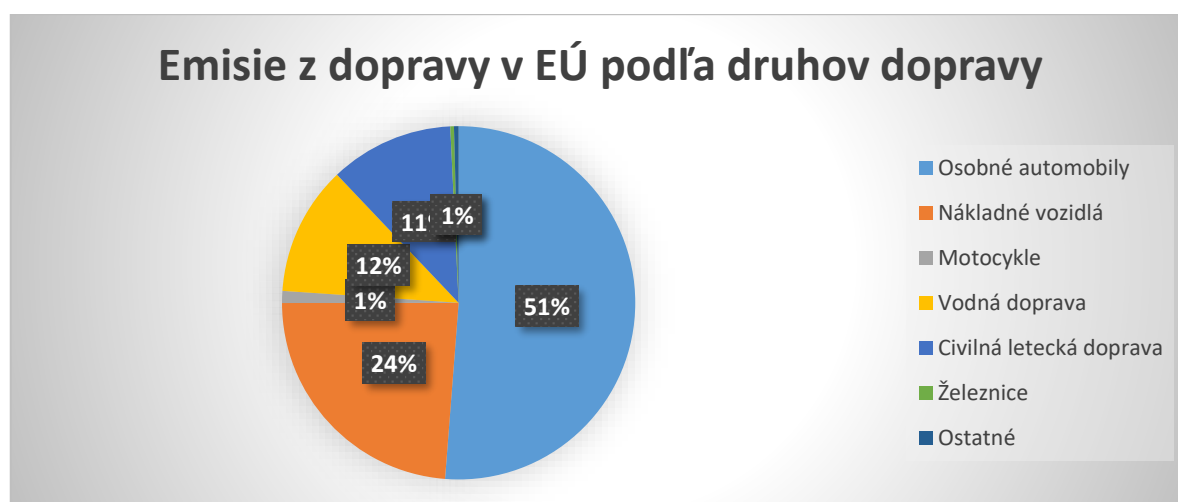
²² Európska environmentálna agentúra, 2020. Doprava [elektronický zdroj]. [cit. 2022-12-10]. Dostupné na internete: <<https://www.eea.europa.eu/sk/themes/transport/intro>>

²³ Topspeed. Sprisnené emisné ciele. [elektronický zdroj]. [cit. 2022-12-15] Dostupné na internete: <<https://www.topspeed.sk/novinky/eu-sprisnila-emisne-ciele-clenskych-statov-slovensku-ich-sprisnila-viac-ako-madarom-a-poliakom/22106>>

Členské štáty Európskej únie sú teda nútené uplatňovať isté metódy na dosiahnutie stanovených cieľov. Nakoľko majú rozdielne systémy spoplatňovania cestných motorových vozidiel, napriek tomu však zostáva spoločný zámer, ktorým je zníženie množstva škodlivých látok vypúšťaných do ovzdušia. Tomu dopomáha aplikácia environmentálnych prvkov do spoplatnenia prostredníctvom emisných EURO noriem. Opatrenia smerujúce k neustále prísnejším hraničným hodnotám vypúšťaných emisií škodlivých látok do ovzdušia podnecuje k nákupu vozidiel s alternatívnym pohonom, ktoré sú šetrnejšie k životnému prostrediu, keďže väčšina emisií je dôsledkom znečisťovania práve osobných automobilov.

Na naplnenie cieľov, daných od Európskej únie, sa členské štáty snažia znižovať znečisťovanie životného prostredia prostredníctvom vyšších daní pre staršie vozidlá alebo vozidlá s väčším množstvom emisií.

Nasledujúci obrázok znázorňuje celkové množstvo emisií a podiel vozidiel, ktoré ich vypúšťajú v rámci EÚ.



Obrázok č. 10 Emisie z dopravy v Európskej únii podľa druhov dopravy (2019)

Zdroj: *vlastné spracovanie podľa: Emisie z CO₂ z automobilov [elektronický zdroj].*[cit. 2023-02-15]. Dostupné na internete: <https://www.europarl.europa.eu/news/sk/headlines/society/20190313STO31218/emisie-co2-z-automobilov-fakty-a-cisla-infografika>

5 Diskusia

Komparáciou zdaňovacích systémov motorových vozidiel vybraných krajín a prihliadnúc k lokálnym podmienkam navrhujeme odporúčania na zlepšenie zdaňovacieho systému motorových vozidiel v Slovenskej republike. V dôsledku toho, že prevažná väčšina všetkých motorových vozidiel podliehajúcim zdaňovaniu sú osobné automobily, bude v našom záujme práve pre túto kategóriu vozidla navrhnúť odporúčania na zlepšenie. Návrhy na zlepšenie považujeme za spravodlivé voči daňovníkom, ale viac zapracované s ekologickými aspektami.

V súčasnosti sa osobným automobilom sadzba dane určuje na základe objemu motora v cm^3 a následne majú túto základnú sadzbu dane upravovanú podľa veku vozidla. Tento spôsob určovania sadzby dane nepovažujeme za natoľko efektívny, a to hlavne z dôvodu, že pri určovaní výšky sadzby podľa objemu motora sú minimálne kategorizácie. To znamená, že pri danej sadzbe je vysoké rozmedzie a vpadá doňho široká škála vozidiel, ktoré môžu mať najnižšiu možnú hranicu alebo najvyššiu a je im pridelovaná rovnaká výška sadzby dane. Ďalší problém vidíme v tom, že určovanie sadzby podľa objemu motora je podľa nášho názoru neefektívne. Je pravdou, že množstvo emisií oxidu uhličitého je tým vyššie, čím vyšší je objem motora, ale častokrát sú tieto sadzby pre jednotlivé vozidlá vysoké, a to aj pre nižšie množstvá vypúšťaných emisií.

Navrhujeme, aby sadzby dane boli určované na základe množstva vypustených g/km za oxid uhličitý, ako je tomu vo Švédsku a v Lotyšsku, nakoľko vidíme v tejto oblasti ekologický potenciál a relatívne lepší systém a najmä viac efektívny v porovnaní so súčasným systémom na Slovensku. Výšky sadzieb by boli určené súčtom základnej sadzby v sume 50 € a za každý gram navyše sumou 1,5€, v prípade že by vozidlo vypúšťalo nad 100g/km. Vozidlá, ktoré by vypúšťali menej ako 100g/km by boli oslobodené od dane. Podľa našich výpočtov by dochádzalo ku priemernému zvýšeniu sadzby dane o necelých 5%. Tým pádom by štát neprichádzal o žiadne finančné prostriedky a vychádzajúc s priemerným vekom áut na Slovensku by sa mu pravdepodobne zvýšil rozpočet aj napriek tomu, že by vozidlá, ktoré vypúšťajú do 100g/km boli oslobodené. Docielili by sme zvýšenie sadzby dane pre vozidlá s vyššími emisiami a zvýhodnili autá s minimálnymi. Daňovníci, ktorí vlastnia staršie vozidlá by boli viac zaťažení daňou a zvyšovala by sa pravdepodobnosť ku kúpe ekologickejších aut.

Priestor na zlepšenie vidíme taktiež v podpore elektromobilov. Elektromobily sú síce podporované prostredníctvom sadzby dane, ktorá sa neplatí, ale podpora kúpy

elektromobilu by mala byť takisto zapracovaná prostredníctvom dotácií pri kúpe a mala by platiť pre každého rovnako.

Posledné roky (nie každoročne, len vo vybraných rokoch, kedy vláda dotáciu za daný rok presadila) boli elektromobily pri kúpe dotované, ale len pre vybraných. Žiadatelia dotácie, ktorá mala hodnotu 8000 € pri elektromobile a 5000 € pri plug-in hybride bola zverejnená, a platná do vyčerpania financií, financie sa vyčerpali takmer ihneď, ako bola táto dotácia zverejnená a získali ju len najrýchlejší žiadatelia.

Súčasný systém podporujúci kúpu elektromobilov a plug-in hybridov sa nám nezdá úplne efektívny, nakoľko podľa nášho názoru sú tieto stimuly nedostačujúce pre potencionálnych kupcov.

Na základe tohto neefektívneho systému navrhujeme, aby finančná dotácia na elektromobily bola v sume 9000 € a bola platná trvalo, a to pre všetkých žiadateľov rovnako. Taktiež navrhujeme, aby sa ku súčasným stimulom (dotácie, sadzba dane) uplatnilo bezplatné využívanie diaľnic pre elektromobily a finančnú úľavu na diaľničných poplatkoch pre plug-in hybridy v hodnote 40% z celkových poplatkov.

V dôsledku vyššej finančnej podpory zo strany štátu na elektromobily a plug-in hybridy by pravdepodobne dochádzalo ku znižovaniu štátnych finančných prostriedkov, ktoré by boli dorovnávané z daňových príjmov z nami navrhutej vyššej dane pre osobné automobily s vyššími emisiami.

Týmito opatreniami by sme docielili vyššiu úroveň environmentálnej politiky v Slovenskej republike a pravdepodobne by sa zvýšil aj dopyt pre elektromobily, a plug-in hybridy, a znížil by sa dopyt po starších vozidlách so spaľovacími motormi.

Záver

Hlavným zámerom záverečnej práce bolo porovnať systémy zdaňovania motorových vozidiel vo vybraných krajinách, a to tak z mikroekonomického, ako aj makroekonomického hľadiska. Pozornosť sa venovala predovšetkým úprave základu dane, daňovému určeniu dane a výnosom do príslušných rozpočtov. Taktiež sme skúmali daňové zaťaženie, ktoré sme na základe získaných údajov spracovali do konkrétnych príkladov a skúmali sme prvky ekologického charakteru, ako sú zapracované v Európskej únii a vo vybraných krajinách.

V rámci teoretickej časti sme charakterizovali daň, daň z motorových vozidiel, pozorovali sme začlenenie tejto dane v kontexte daňových sústav, a taktiež právnu úpravu každej z vybraných krajín.

V praktickej časti sme vychádzali z nadobudnutých poznatkov teoretickej časti, ktoré sme v tejto časti aplikovali a porovnávali. Pri komparácii sme usúdili, že zaradenie tejto dane sa líši len s Lotyšskom, kde je táto daň začlenená medzi nepriame dane daňovej sústavy.

V druhej podkapitole sme sa venovali porovnávaniu úpravy dane a skúmali sadzby dane pre jednotlivé kategórie motorových vozidiel vybraných krajín, kde sme jednotlivé výsledky porovnávali. Porovnávali sme úpravy dane vybraných krajín, kde sme zohľadňovali rozdiel v predmetu dane. Na rozdiel od Švédska, na Slovensku a v Lotyšsku podliehajú dane z motorových vozidiel, len osoby, ktoré vozidlá využívajú na podnikateľskú činnosť. Vo Švédsku majú povinnosť odvádzať dane z motorových vozidiel všetky osoby, ktoré vlastnia motorové vozidlo. V tejto podkapitole sme porovnávali zdaňovanie motocyklov, osobných automobilov a ťažkých nákladných vozidiel. Pri porovnávaní sme zistili, že motocykle vo vybraných štátoch majú rôzne systémy zdaňovania. Na Slovensku a v Lotyšsku sa motocykle zdaňujú podľa objemu motora v cm^3 s rozdielom, že na Slovensku sa uplatňuje totožný systém aj pre osobné automobily a pre výpočet sadzby sa vychádza z rovnakej tabuľky, a to platí aj pre úpravu sadzby dane. V Lotyšsku je stanovený systém zdanenia určený len na motocykle. Vo Švédsku sa uplatňuje jednotková sadzba dane pre všetky motocykle vo výške 180 SEK. Dospeli k výsledku, že stanovené sadzby sú najvyššie na Slovensku spomedzi vybraných krajín. Pri porovnávaní osobných automobilov sme rozlišovali automobily so spaľovacími motormi, elektromotormi a vozidlá s alternatívnymi pohonmi. Prístupy zdaňovania vo vybraných krajinách boli odlišné, najmä v porovnaní Švédska a Lotyšska

so Slovenskom. Vo Švédsku a Lotyšsku sa stanovovala sadzba dane podľa prvej evidencií vozidla a následne sa určovala podľa vypustených g/km oxidu uhličitého. Podobnosť sme zaznamenali aj v zdaňovaní starších vozidiel, na ktoré mali krajiny vymedzený systém pre tieto vozidlá, ktoré boli prvýkrát registrované pred rokom 2005. V Nemecku sa stanovovala sadzba dane podľa hmotnosti a paliva a v Lotyšsku na základe hmotnosti, objemu motora a výkonu v kW. Na Slovensku bol systém jednotný pre všetky vozidlá podľa objemu motora a v závislosti od veku vozidla sa len percentuálne upravovala sadzba dane. Vozidlá s alternatívnymi pohonmi a elektromobily boli v krajinách plne oslobodené od dani, s výnimkou Švédska, kde sa táto daň vzťahovala len na 5 rokov od prvej registrácie, čo naznačuje v krajinách pozitívne ekologické prvky. Vozidlá s alternatívnymi pohonmi boli zvyhodňované len čiastočne, na Slovensku bola sadzba dane upravovaná 50% úľavou, vo Švédsku bola sadzba dane súčtom základnej sadzby 360 SEK a sumou 11 SEK za každý gram nad 111g/km. V Lotyšsku sa nejako tieto vozidlá nezvyhodňovali a boli zdaňované podľa emisií. Ťažké nákladné vozidlá boli zdaňované na základe celkovej prípustnej hmotnosti a počtu náprav s výnimkou Lotyšska, kde sa stanovovala sadzba dane podľa EURO noriem. Najvyššie sadzby dane pri ťažkých nákladných vozidlách sme zaznamenali na Slovensku.

Tretia podkapitola v praktickej časti obsahuje nami naformulovaný príklad, kde vystupuje právnický subjekt, ktorý vlastní prepravnú spoločnosť. Príklad obsahuje niekoľko kategórií vozidiel, kde sa ku každému z nich vypočítala daň z motorových vozidiel. Výsledky sa medzi sebou porovnávali, hlavne z hľadiska výšky daňovej povinnosti. Zo zistených výsledkov sme usúdili, že každá z krajín má pri zmiešanom vozovom parku odlišnú výšku sadzbu dane pri jednotlivých vozidlách. S výnimkou pár sadzieb dane na vozidlá, môžeme povedať, že celkovo najvyššie dane má Slovensko,

Štvrtá podkapitola sa venovala daňovým výnosom, ktoré boli počítané na základe prepočtu na 1000 obyvateľov. Tento prepočet sme aplikovali aj pri predmete zdanenia a vytvorili graf, kde sme tieto údaje zohľadnili. Pre detailnejšie porovnanie sme zohľadnili grafické znázornenie aj daňového výnosu pripadajúceho na 1 objekt dane vo vybraných krajinách.

Piata podkapitola upierala pozornosť na environmentálnu politiku v Európskej únii, ktorá sa následne premietala v systémoch zdaňovania motorových vozidiel vo vybraných krajinách.

Po uvedených detailných analýzach je náročné posúdiť, v ktorej krajine sú najvyššie sadzby pre vozidlá, nakoľko veľkú rolu zohrávajú technické údaje vozidiel

a rozdiely vo výškach sadzieb sa vzájomnosti od nich rapídne menia. Z našich výsledkov môžeme konštatovať, že spomedzi úžitkových vozidiel a motocyklov má Slovensko najvyššie sadzby dane bez rozdielu technických údajov spomedzi vybraných krajín a pri osobných automobiloch Švédsko.

Poslednou kapitolou bola diskusia. V tejto kapitole sme na základe zistených výsledkov navrhli návrhy na zlepšenie. Problematiku sme vnímali v oblasti zdaňovania motorových vozidiel v Slovenskej republike, nakoľko sa nám súčasné stimuly ku kúpe ekologickejších áut zdajú nepostačujúce.

Zoznam použitej literatúry

1. Knižné zdroje

- 1) LÉNÁRTOVÁ, Gizela. Daňové systémy. Bratislava: Vydavateľstvo EKONÓM, 2015. s. ISBN: 978-80-225-4029-2.
- 2) PAULÍČKOVÁ, Alena – BAKEŠ Milan. Finančné právo na Slovensku a v Čechách. Bratislava : Eurounion, 2007. 92 s. ISBN 978-80-8898-499-3.
- 3) SANTOS, Georgina a kol. Externalities and economic policies in road transport. Research in Transportation Economics, 2010. 2–45 s. ISSN 0739-8859.

2. Zákony

- 4) Nariadenie EÚ 2018/842/EÚ
- 5) Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/2001
- 6) Zákon č. 2006:228 s osobitnými ustanoveniami o dani z vozidiel, uplatňovaný vo Švédsku
- 7) Zákon č. 361/2014 Z. z. o dani z motorových vozidiel a o zmene doplnení niektorých zákonov, uplatnený v Slovenskej republike
- 8) Zákon č. 87:1997/A1:2005 typy vozidiel a ich definície, uplatňovaný v Lotyšsku

3. Elektronické dokumenty

- 9) ACEA Tax Guide 2022, [elektronický zdroj]. [cit. 2023-04-09]. Dostupné na internete: <https://www.acea.auto/files/ACEA_Tax_Guide_2022.pdf>
- 10) ACEA Tax Guide 2022, [elektronický zdroj]. [cit. 2023-04-09]. Dostupné na internete: <https://www.acea.auto/files/ACEA_Tax_Guide_2022.pdf>
- 11) ACEA TAX GUIDE 2022, strana 262 [online]. Dostupné na internete: <https://www.acea.auto/files/ACEA_Tax_Guide_2022.pdf>
- 12) Ako uctovať. Kalkulačka cestnej dane. [elektronický zdroj]. [cit. 2023-03-19]. Dostupné na internete: <<https://www.ako-uctovat.sk/kalkulacka-cestnej-dane.php>>
- 13) Businessinfo. Prognózy v roce 2023. [elektronický zdroj]. [cit. 2022-11-28]. Dostupné na internete: <<https://www.businessinfo.cz/clanky/svedsko-bude-v-roce-2023-investovat-do-podpory-klimatu-a-obrany/>>

- 14) Daňová sústava v Lotyšsku [elektronický zdroj].[cit. 2023-04-10]. Dostupné na internete:<https://lv.wikipedia.org/wiki/Tie%C5%A1ie_nodok%C4%BCi_Latvij%C4%81>
- 15) Emisie z CO2 z automobilov [elektronický zdroj].[cit. 2023-02-15]. Dostupné na internete:<<https://www.europarl.europa.eu/news/sk/headlines/society/20190313STO31218/emisie-co2-z-automobilov-fakty-a-cisla-infografika>>
- 16) European Commission, 2022. Motor vehicles tax [elektronický zdroj].[cit. 2022-12-15] Dostupné na internete:<https://ec.europa.eu/taxation_customs/tedb/legacy/taxDetail.html?id=517/1329868800&taxType=Other%20indirect%20tax>
- 17) Európska environmentálna agentúra, 2020. Doprava [elektronický zdroj].[cit. 2022-12-10]. Dostupné na internete:<<https://www.eea.europa.eu/sk/themes/transport/intro>>
- 18) Európska environmentálna agentúra, 2020. Doprava [elektronický zdroj].[cit. 2022-12-10]. Dostupné na internete:<<https://www.eea.europa.eu/sk/themes/transport/intro>>
- 19) Európsky parlament, 2019. Čo je uhlíková neutralita a ako ju môžeme dosiahnuť do roku 2050. [elektronický zdroj].[cit. 2022-12-15] Dostupné na internete:<<https://www.europarl.europa.eu/news/sk/headlines/priorities/klimaticke-zmeny/20190926STO62270/co-je-uhlikova-neutralita-a-ako-ju-mozeme-dosiahnut-do-roku-2050>>
- 20) Eurostat 2021, [elektronický zdroj]. [cit. 2023-04-09]. Dostupné na internete:<<https://ec.europa.eu/eurostat/web/main/data/database>>
- 21) Kancelária NRSR. Porovnanie podpory vozidiel s alternatívnym pohonom [elektronický zdroj].[cit. 2023-04-18]. Dostupné na internete:<file:///C:/Users/one/Downloads/03_21_PA_Porovnanie%20podpory%20vozidiel%20s%20alternat%C3%ADvnym%20pohonom%20vo%20vybran%C3%BDch%20krajin%C3%A1ch.pdf>
- 22) MFSR. Motorové vozidlá analýza. [elektronický zdroj]. [cit. 2023-04-15]. str. 5 Dostupné na internete:<https://www.mfsr.sk/files/archiv/prilohastranky/19982/16/Motorove_vozidla_analyza_20120904.pdf>

- 23) Ministry of finance Republic of Litvia. Company car tax. [elektronický zdroj].[cit. 2022-12-17] Dostupné na internete: [https: < https://www.fm.gov.lv/en/vehicle-operation-tax>](https://www.fm.gov.lv/en/vehicle-operation-tax)
- 24) Ministry of finance Republic of Litvia. Vehicle operation tax. [elektronický zdroj].[cit. 2022-12-17] Dostupné na internete: [<https://www.fm.gov.lv/en/vehicle-operation-tax>](https://www.fm.gov.lv/en/vehicle-operation-tax)
- 25) MZP, 2022. Pařížská dohoda [elektronický zdroj].[cit. 2022-12-11]. Dostupné na internete: [<https://www.mzp.cz/cz/parizska_dohoda,>](https://www.mzp.cz/cz/parizska_dohoda)
- 26) Podnikatelia a dane z motorových vozidiel [elektronický zdroj].[cit. 2022-10-08]. Dostupné na internete:<<https://www.financnasprava.sk/sk/podnikatelia/dane/dan-z-motorovych-vozidiel/info-dzmy>>
- 27) Skatteverket, Info. [elektronický zdroj].[cit. 2022-18-10]. Dostupné na internete: [<https://www.skatteverket.se/servicelankar/otherlanguages/inenglishengelska/moreonskatteverket.4.7856a2b411550b99fb780009630.html>](https://www.skatteverket.se/servicelankar/otherlanguages/inenglishengelska/moreonskatteverket.4.7856a2b411550b99fb780009630.html)
- 28) Skatteverket. Daň z prevádzky vozidla [elektronický zdroj]. [cit. 2023-04-09]. Dostupné na internete: [<https://www.skatteverket.se/download/18.1df9c71e181083ce6f610e/1654003273002/Fordonsskattetabeller-220601.pdf>](https://www.skatteverket.se/download/18.1df9c71e181083ce6f610e/1654003273002/Fordonsskattetabeller-220601.pdf)
- 29) Skatteverket. Dane. [elektronický zdroj]. [cit. 2023-03-19]. Dostupné na internete:<<https://www4.skatteverket.se/rattsligvagledning/368134.html#h-Personbil-latt-buss-och-latt-lastbil>>
- 30) Skatteverket. Dane. [elektronický zdroj].[cit. 2022-12-08]. Dostupné na internete: [<https://www.skatteverket.se/privat/skatter/bilochtrafik/fordonsskatt.4.18e1b10334ebe8bc80003864.html>](https://www.skatteverket.se/privat/skatter/bilochtrafik/fordonsskatt.4.18e1b10334ebe8bc80003864.html)
- 31) Skatteverket. Informácie o švédskej daňovej agentúre [elektronický zdroj].[cit. 2023-03-28]. Dostupné na internete:<<https://www.skatteverket.se/servicelankar/otherlanguages/inenglishengelska/moreonskatteverket.4.7856a2b411550b99fb780009630.html>>
- 32) State revenue service. Vehicle operation tax. [elektronický zdroj].[cit. 2022-12-15] Dostupné na internete: [<https://www.vid.gov.lv/en/vehicle-operation-tax>](https://www.vid.gov.lv/en/vehicle-operation-tax)
- 33) Topspeed. Sprisnené emisné ciele. [elektronický zdroj].[cit. 2022-12-15] Dostupné na internete: [<https://www.topspeed.sk/novinky/eu-sprisnila-emisne-ciele-clenskych-statov-slovensku-ich-sprisnila-viac-ako-madarom-a-poliakom/22106>](https://www.topspeed.sk/novinky/eu-sprisnila-emisne-ciele-clenskych-statov-slovensku-ich-sprisnila-viac-ako-madarom-a-poliakom/22106)

- 34) Transport styrelsen. Päť ročné oslobodenie od dane. [*elektronický zdroj*]. [cit. 2022-04-10] Dostupné na internete :<https://ec.europa.eu/taxation_customs/tedb/legacy/taxDetail.html?id=517/1329868800&taxType=Other%20indirect%20tax>
- 35) Vid gov. Daň z prevádzky vozidiel. [*elektronický zdroj*]. [cit. 2023-03-19]. Dostupné na internete:<<https://www.vid.gov.lv/en/vehicle-operation-tax>>
- 36) Zákon o dani z prevádzky. [*elektronický zdroj*]. [cit. 2023-04-15]. Dostupné na internete: <<https://likumi.lv/ta/id/223536-transportlidzekla-ekspluatacijas-nodokla-un-uznemumu-vieglo-transportlidzeklu-nodokla-likums>>