

ŠROTOVNÉ A JEHO VÝZNAM PRE EKONOMIKU

Marek Andrejkovič, Zuzana Hajduová

Úvod

Problematika šrotovného je v oblasti hospodárskej krízy široko diskutovaná. Jej prínosy sú prezentované väčšinou z politickej roviny avšak do súčasnej doby neboli prezentované žiadne exaktné štúdie ani spôsoby merania uvedeného prínosu. Z toho dôvodu sa zameriavame na poskytnutie určitých základných odporúčaní spôsobov merania prínosu šrotovného na hospodárstvo zvolenej krajiny.

Príspevok ku zošrotovaniu automobilu je pritom využívaným nástrojom, pričom jeho využitie sa v tejto dobe očakáva aj v Českej republike. Na druhej strane už vo viacerých krajinách tento nástroj bol použitý.

Cieľ a metodika

Cieľom tohto príspevku je poukázať na dopad šrotovného na štátny rozpočet aj predajnosť automobilov. Meranie počtu predaných automobilov vo zvolených kategóriách N1 a M1 (osobné a drobné nákladné automobily do 3,5 tony) bolo realizované Združením automobilového priemyslu SR [1]. Tieto výsledky sú dostupné na stránke uvedeného združenia. Dopad na predajnosť automobilov bola realizovaná iba jednoduchou opisnou metódou porovnania predaja v rokoch 2008 a 2009. Uvedená metodika bola pritom založená na podmienkach, ktoré upravujú príslušné zákony platné v SR v tomto období týkajúce sa priamo poskytovania dotácie na zošrotovanie [4, 5] a daňových zákonov [2, 3]. Spôsob výpočtu ekonomických dopadov je definovaný vlastnou metodikou.

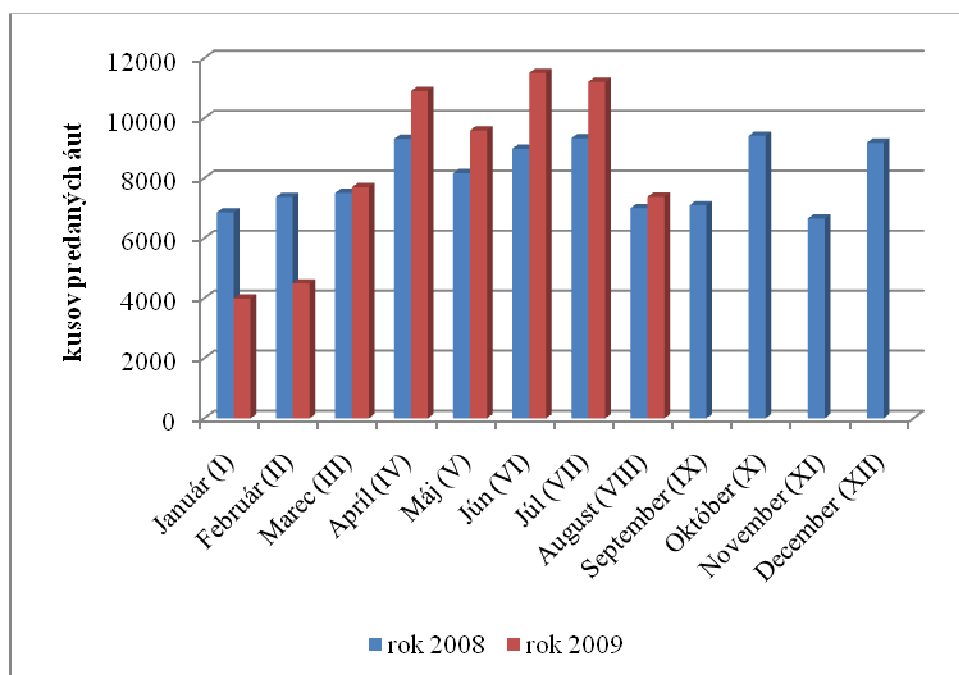
Výsledky

Prvým aspektom šrotovného je priamy predaj automobilov. Za základ považujeme rok 2008, kedy ešte hospodárska kríza na Slovensko nedorazila a teda predajnosť automobilov nebola postihnutá. Vidíme, že začiatok roka 2009 je viditeľne horšia ako v roku 2008. Od marca však už je viditeľné, že predajnosť sa zvyšuje. Práve tento mesiac predstavuje štart šrotovného. Pri zachovaní predpokladu, že podielová predajnosť 2009/2008 je približne rovnaká ako v predchádzajúcich mesiacoch, potom uvedené zvýšenie predstavuje vplyv šrotovného.

Tabulka 1 – Predajnosť automobilov na Slovensku

Predaj áut	rok 2008	rok 2009
Január (I)	6862	3992
Február (II)	7375	4494
Marec (III)	7507	7698
Apríl (IV)	9309	10902
Máj (V)	8171	9592
Jún (VI)	8983	11509
Júl (VII)	9334	11210
August (VIII)	7004	7381
September (IX)	7098	x
Október (X)	9412	x
November (XI)	6657	x
December (XII)	9185	x

Zdroj: vlastná tabuľka na základe údajov od Združenia automobilového priemyslu SR
<http://www.zapsr.sk/kategoria/Statistiky/Predaj-automobilov-v-SR/>

Obrázek 1 – Predajnosť automobilov v rokoch 2008 a 2009

Zdroj: vlastný graf na základe údajov od Združenia automobilového priemyslu SR
<http://www.zapsr.sk/kategoria/Statistiky/Predaj-automobilov-v-SR/>

V uvedenom sme zobrazili dopad šrotovného na predajnosť. Avšak aj ekonomická stránka je dôležitá. Z toho dôvodu sa teraz začneme zaoberať ekonomickými dopadmi uvedeného príspevku. Celkovo je ekonomický dopad vyjadrovaný nasledovne:

$$D = B - DPH \quad (1)$$

kde D – dopad na štátny rozpočet,
 B – celková suma poskytnutého bonusu
 DPH – celková suma vybraného DPH z predaja automobilov s príspevkom na zošrotovanie

Uvedený prístup je však potrebné inovovať. V tomto prípade do vzorca zahrňujeme aj tých kupujúcich, ktorí by si auto kúpili aj bez toho, že sa poskytuje príspevok na zošrotovanie. Výdavky poskytnuté týmto kupujúcim bol teda zbytočným výdavkom. V takomto prípade je nutné odstrániť z uvedeného vzťahu príjem z dane z pridanej hodnoty, pretože tento príjem by bol dosiahnutý aj bez zavedenia šrotovného.

Následne inovujeme vzťah (1) ako

$$D = B - DPH \times S \quad (2)$$

kde D – dopad na štátny rozpočet,
B – celková suma poskytnutého bonusu
DPH – celková suma vybraného DPH z predaja automobilov s príspevkom na zošrotovanie
S – sklon ku kúpe auta z dôvodu šrotovného.

Uvedený sklon ku kúpe vypočítame ako podiel tých, ktorí si kúpili nové vozidlo iba z dôvodu, že mali možnosť využiť šrotovné.

Na druhej strane je však dôležitým aspektom tiež zdroj peňazí. Ak predpokladáme, že prostriedky na nákup boli použité z vlastných zdrojov, potom v prípade nakupujúcich, ktorí si obstarali auto iba z dôvodu existencie šrotovného, musíme uvažovať o alternatívnom použití týchto prostriedkov. Z toho dôvodu je možné, že štátny rozpočet bol ochudobnení o potenciálny príjem z investovaných prostriedkov. Cieľom opatrení v hospodárskej kríze je dosiahnuť, aby peniaze neboli zbytočne držané obyvateľstvom mimo obeh, teda buď by mali byť alokované v bankových alebo iných inštitúciách alebo investované. Potom takto voľné prostriedky môžeme definovať ako p .

Efektívnosť zavedenia šrotovného potom môžeme uvažovať z jednej strany ako účinnosť dostať do systému peniaze, ktoré by sa inak nachádzali mimo systém a nevstupovali doň. Tieto prostriedky predstavujú úspory, ktoré sú uchovávané v doma, respektíve v bankových inštitúciách na netermínovaných vkladoch.

$$E = \frac{P}{B} \quad (3)$$

kde E – efektívnosť využitia šrotovného,
B – celková suma poskytnutého bonusu
 p – suma voľných prostriedkov, ktorá by bola inak v období hospodárskej krízy nevyužitá.

Problémom je však dodatočný ekonomický dopad. Uvedený príspevok mal pritom aj psychologický aspekt. Mnoho kupujúcich bolo marketingovo motivovaných na nákup nového automobilu. Pritom však vlastnili automobil, ktorý síce splňal podmienky na získanie šrotovného, avšak bolo plne funkčné. Na získanie príspevku na zošrotovanie bolo pritom potrebné zrušiť tieto vozidlá. Po niekoľkých mesiacoch pritom zaznamenávame skutočnosť, že tieto nové vozidlá sa objavujú v autobazároch. Tento trend je spôsobený tým, že vplyvom hospodárskej krízy sa príjmy obyvateľov tiež znížili. Z toho dôvodu niektorí neboli schopní uhrádzať zvýšené výdavky na splátky za nákup nového vozidla. Celkový dopad takéhoto kroku potom bola skutočnosť, že občania boli nútení odpredať svoje nové vozidlo za nižšiu hodnotu za akú ho získali. To teda spôsobí, že nemajú v súčasnej dobe k dispozícii ani dostatočnú hotovosť ani funkčné vozidlo. Teda môžeme povedať, že pozitívny dopad šrotovného bol vo viacerých prípadoch zmarený a zaznamenávame aj negatívne tendencie.

Záver

V tomto článku sme sa zamerali na problematiku šrotovného na Slovensku. Uvedený nástroj bol pritom využitý aj v iných krajinách. V súčasnej dobe sa pripravuje zavedenie tohto nástroja v Českej republike. V článku poukazujeme na dopad na predajnosť automobilov a taktiež aj ekonomický prínos. Šrotovné pritom taktiež spôsobilo, že občania, ktorí by si kúpili auto v priebehu 3 rokov, tak urobili teraz a v ďalšom období neplánujú už nákup

vozidla. Z toho dôvodu sa môžeme domnievať, že útlm v automobilovom priemysle sa v tomto čase zopakuje a šrotovné iba oddialilo túto skutočnosť.

Literatura

- [1] ZDRUŽENIA AUTOMOBILOVÉHO PRIEMYSLU SR. 2009 [cit. 2009-10-3]. Dostupné z: <http://www.zapsr.sk/kategoria/Statistiky/Predaj-automobilov-v-SR/>
- [2] Zákon NR SR o dani z pridanej hodnoty č. 222/2004 Z.z. v znení neskorších predpisov.
- [3] Zákon NR SR o dani z príjmov č. 595/2003 Z.z. v znení neskorších predpisov.
- [4] Výnos Ministerstva hospodárstva SR č. 2/2009, ktorý upravuje poskytovanie dotácie na kúpu nového osobného motorového vozidla.
- [5] Výnos Ministerstva hospodárstva SR č. 3/2009, ktorý upravuje poskytovanie dotácie na kúpu nového osobného motorového vozidla.

Title: Payment for destruction the car and its significance for economy

Název: Šrotovné a jeho význam pre ekonomiku

Author/s: Marek Andrejkovič, Zuzana Hajduová

Abstract: This article focuses on issue of payment for destruction the car. Its benefits are presented mostly from the political view. Therefore, we focus on the provision of certain basic recommendations of ways how to measure the economic benefits of payment for destruction to economy of selected country. Effects of this payment we follow both from an economic perspective on the state budget, as well as in terms of vehicle sales.

Abstrakt: Tento článok je zameraný na problematiku šrotovného. Jeho prínosy sú prezentované väčšinou z politickej roviny. Z toho dôvodu sa zameriavame na poskytnutie určitých základných odporúčaní spôsobov merania prínosu šrotovného na hospodárstvo zvolenej krajiny. Dopady šrotovného pritom sledujeme tak z ekonomického hľadiska na štátny rozpočet, ako aj z pohľadu predaja vozidiel.

Key words: Payment for destruction the car, economic crisis, state support, the automotive industry

Klíčová slova: Šrotovné, hospodárska kríza, štátna podpora, automobilový priemysel

Contact

Ing. Marek Andrejkovič
Ekonomická univerzita v Bratislave
Podnikovohospodárska fakulta v Košiciach
Katedra hospodárskej informatiky a matematiky
Tajovského 13, 040 01 Košice
andrejkovic.marek@gmail.com
Tel: +421556223814

RNDr. Zuzana Hajduová, PhD.
Ekonomická univerzita v Bratislave
Podnikovohospodárska fakulta v Košiciach
Katedra hospodárskej informatiky a matematiky
Tajovského 13, 040 01 Košice
zuzana.hajduova@tuke.sk
Tel: +421556223814