

EKONOMICKÁ UNIVERZITA V BRATISLAVE

NÁRODOHOSPODÁRSKA FAKULTA

Evidenčné číslo: 101006/I/2021/36103158108548100

**MOŽNOSTI OCHRANY ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA
PROSTREDNÍCTVOM ENVIRONMENTÁLNYCH
DANÍ – V LETECKEJ DOPRAVE**

Diplomová práca

EKONOMICKÁ UNIVERZITA V BRATISLAVE
NÁRODOHOSPODÁRSKA FAKULTA

**MOŽNOSTI OCHRANY ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA
PROSTREDNÍCTVOM ENVIRONMENTÁLNYCH
DANÍ – V LETECKEJ DOPRAVE**

Diplomová práca

Študijný program: Daňovníctvo a daňové poradenstvo

Študijný odbor: Ekonómia a manažment

Školiace pracovisko: Katedra financií

Vedúci záverečnej práce: doc. Ing. Juraj VÁLEK, PhD.

2021

Bc. Adam ZÁLEŠÁK



Ekonomická univerzita v Bratislave
Národohospodárska fakulta

ZADANIE ZÁVEREČNEJ PRÁCE

Meno a priezvisko študenta: Bc. Adam Zálešák
Študijný program: daňovníctvo a daňové poradenstvo (Jednoodborové štúdium, inžiniersky II. st., denná forma)
Študijný odbor: ekonómia a manažment
Typ záverečnej práce: Inžinierska záverečná práca
Jazyk záverečnej práce: slovenský
Sekundárny jazyk: anglický

Názov: Možnosti ochrany životného prostredia prostredníctvom environmentálnych daní - v leteckej doprave

Anotácia: Cieľom diplomovej práce je pomocou vedeckých metód a prognózy analyzovať pôsobenie environmentálnych daní na životné prostredie a vývoj ekonomiky v sledovaných krajinách s dôrazom na leteckú dopravu. Ako vplývajú novo zavádzané daňové opatrenia v oblasti životného prostredia na ekonomiku v porovnaní s už existujúcimi daňovými opatreniami so zameraním na daň z letectva. Zistenia budú zhodnotené na základe vybraných makroekonomických a environmentálnych ukazovateľov. Zo získaných výsledkov bude odhadnutý ďalší vývoj v skúmanej oblasti.

Vedúci: doc. Ing. Juraj Válek, PhD.
Katedra: KF NHF - Kat. financií NHF
Vedúci katedry: prof. Ing. Pavol Ochotnický, CSc.
Dátum zadania: 14.01.2020

Dátum schválenia: 14.01.2020

prof. Ing. Pavol Ochotnický, CSc.
vedúci katedry

Čestne vyhlasujem, že záverečnú prácu som vypracoval samostatne a uviedol všetku použitú literatúru.

Dátum:

Bc. Adam ZÁLEŠÁK

Pod'akovanie

Rád by som sa touto cestou pod'akoval vedúcemu mojej diplomovej práce, doc. Ing. Jurajovi Válekovi PhD., za jeho odborné rady a usmernenia pri písaní tejto záverečnej práce.

Abstrakt

ZÁLEŠÁK, Adam, Bc.: Možnosti ochrany životného prostredia prostredníctvom environmentálnych daní – v leteckej doprave. Ekonomická univerzita v Bratislave; Národohospodárska fakulta; Katedra financií. Vedúci záverečnej práce: doc. Ing. Juraj VÁLEK, PhD. Bratislava: NHF EU, 2021, 79 strán.

Cieľom tejto záverečnej práce je prostredníctvom vedeckých metód zhodnotiť účinnosť daní s environmentálnym aspektom s dôrazom na rôzne druhy leteckých daní a daní z motorových vozidiel na ochranu životného prostredia. Sledovanými krajinami budú Slovenská republika, Nemecko a Francúzsko. K dosiahnutiu tohto cieľa vedú jednotlivé čiastkové ciele, konkrétne analýza a zhodnotenie súčasného stavu v oblasti životného prostredia a hospodárstva sledovaných krajín, oboznámenie sa so súčasnou situáciou v oblasti zdaňovania v sledovaných krajinách, popísanie teoretických základov z predmetnej oblasti a analýza a odhad dopadu zavádzania rôznych environmentálnych daní v oblasti dopravy na životné prostredia a trh. Práca je rozčlenená do štyroch kapitol na základe stanovených parciálnych cieľov, prvá kapitola popisuje súčasnú situáciu v skúmaných oblastiach, druhá kapitola stanovuje cieľ práce a hypotézu, tretia kapitola popisuje teoretické východiská a obsahom štvrtej kapitoly je podrobná analýza založená na cieľoch stanovených v druhej kapitole, z ktorej budú vyvodené závery. Záverečná práca obsahuje spolu osem grafov, jednu tabuľku a tri prílohy.

Kľúčové slová:

životné prostredie, dane, doprava, letectvo

Abstract

ZÁLEŠÁK, Adam, Bc.: Possibilities of environmental protection through environmental taxes - in air transport. Economical University of Bratislava; Faculty of National Economics; Department of Finance. Supervisor of the thesis: doc. Ing. Juraj VÁLEK, PhD. Bratislava: NHF EU, 2021, 79 pages.

The aim of this thesis is to evaluate the effectivity of the environmental taxation, specifically looking at the different types of air transport taxes and road and vehicle taxes, on the environment protection. We will closely analyse three countries – Slovak republic, Germany and France. In order to reach the main goal, we have set the following four partial goals. Firstly, the assessment of the current situation in the scope of environment and national economics and in the second place, assessment of the local tax systems in the analysed countries. Next, the familiarization with the theoretical background of the researched scope and at the end, the research of the impact of the implementation of additional environmental taxes in the transport department on the environment and the market. Based on the partial goals, this thesis is divided into the following four parts. The first part is focused on the assessment of the current situation. The second part sets the main goal and hypothesis of the work. In the third part, we describe the theoretical background of our scope. In the final part, we perform an in-depth analysis based on the goals set in the second chapter and draw the general conclusions. The thesis includes eight graphs, one table and three attachments.

Key words:

environment, taxes, transport, air transport

Obsah

Úvod	9
1. Súčasný stav v oblasti ochrany životného prostredia v SR a v zahraničí.....	10
1.1. Stav životného prostredia v sledovaných krajinách a možnosti rozvoja jeho ochrany	10
1.1.1. Indikátor emisie skleníkových plynov v sledovaných krajinách.....	11
1.2. Dane ako spôsob ochrany životného prostredia.....	14
1.2.1. Priame dane – daň z motorových vozidiel.....	18
1.2.2. Nepriame dane – spotrebné dane	23
1.3. Daň z letectva a iné plánované environmentálne dane	24
1.4. Vplyv pandémie COVID-19 na leteckú dopravu	29
2. Cieľ práce a metodika práce.....	33
3. Teoretické východiská v oblasti daňovníctva a ochrany životného prostredia.....	34
3.1. Ochrana životného prostredia ako interdisciplinárna veda	34
3.2. Teória environmentálneho zdaňovania	37
3.3. Postupy zavádzania nových daní v prostredí Európskej únie	41
4. Analýza možností ochrany životného prostredia prostredníctvom enviro. daní.....	44
4.1. Ochrana životného prostredia prostredníctvom daní z letectva	45
4.2. Ochrana životného prostredia prostredníctvom daní z motorových vozidiel a iných vybraných environmentálnych daní	54
4.3. Ostatné faktory vplývajúce na skúmanú problematiku	63
Záver	67
Zoznam použitej literatúry	70
Zoznam príloh	79

Úvod

Téma životného prostredia a jeho ochrany sa v posledných rokoch dostáva do popredia celospoločenského vnímania ako jeden z globálnych problémov, ktorému ľudstvo v súčasnosti čelí. Poškodzovanie životného prostredia, či iné nešetrné zaobchádzanie s obnoviteľnými a neobnoviteľnými zdrojmi môže mať v dohľadnej budúcnosti za následok zhoršenie kvality života veľkej časti populácie. Nakoľko vzťah medzi vývojovým stupňom hospodárstva krajín a ich zodpovednosťou nieť následky za skôr vyprodukované znečistenie je lineárny, nie je náhoda, že lídrom v oblasti ochrany životného prostredia sa stávajú najviac rozvinuté krajiny sveta, a to najmä krajiny Európskej únie. Tie sa predovšetkým pomocou rôznych smerníc, regulácií a noriem usilujú o dosiahnutie uhlíkovo neutrálnej budúcnosti, čím by okrem eventuálneho splatenia svojho ekologického dlhu motivovali ostatné krajiny k podniknutiu podobných krokov.

Aj keď je na dosiahnutie dlhodobo udržateľnej budúcnosti potrebná celoeurópska harmonizácia opatrení vo všetkých oblastiach súčasného hospodárstva, nasledujúca diplomová práca bude zameraná predovšetkým na daňové opatrenia v sektore dopravy, špecificky v doprave leteckej v porovnaní s dopravou cestnou. Súčasťou tejto práce je popísanie aktuálnej situácie v oblasti hospodárstva troch vybraných krajín – Slovenskej republiky, Nemecka a Francúzska, zhodnotenie ukazovateľov z oblasti životného prostredia týchto troch sledovaných krajín, ako aj zhodnotenie daňových politík jednotlivých štátov s dôrazom na ich osobitosti. Z takto získaných poznatkov budú neskôr skonštruované závery a odhadnutý budúci vývoj v sektore dopravy a účinnosť zavádzania dodatočného zdanenia v tomto sektore.

S prihliadnutím na aktuálnu situáciu je však dôležité takisto popísať vplyv pandémie koronavírusu najmä na odvetvie letectva, nakoľko pri súčasnej bezprecedentnej hospodárskej recesii dopadajúcej predovšetkým na sektor turizmu a s ním spojený sektor dopravy by mohlo byť zavedenie dodatočného daňového bremena pre spoločnosti pôsobiace v tomto odvetví – letecké a handlingové spoločnosti, či letiská devastačné. Na základe ekonomickej teórie je však možné odhadnúť správny čas na prípadné zavádzanie nových daní, čo bude takisto predmetom skúmania v analytickej časti tejto práce.

1. Súčasný stav v oblasti ochrany životného prostredia v Slovenskej republike a v zahraničí

V prvej kapitole tejto diplomovej práce budú popísané všetky osobitosti vplývajúce na stav životného prostredia vo vybraných krajinách, s prihliadnutím na možnosti jeho ochrany pomocou vhodného nastavenia daňového mixu. Popísaný bude historický vývoj základných prostriedkov používaných štátmi s cieľom zamedziť rozmáhajúcemu sa znečisťovaniu, ako aj súčasný stav a predpokladaný vývoj do budúcnosti. Prvou sledovanou krajinou tejto práce je Slovensko ako východisková krajina pre porovnanie. Ostatnými krajinami sú Nemecká spolková republika a Francúzska republika. Tieto krajiny boli zvolené najmä z rozdielnych pohľadov na ich daňový systém. Ten nemecký, na rozdiel od slovenského, pozná leteckú daň, Francúzsko rovnako vyberá daň z letectva, no vo forme viacerých daní, z ktorých nie všetky majú sledovaný environmentálny charakter. V analytickej časti práce tak môžu byť porovnávané výnosy z týchto daní, ako aj ich efektívnosť v boji proti znečisťovaniu životného prostredia, pričom rovnako bude odhadnutý aj dopad tejto dane zavedenej na Slovensku.

Samotná idea vyjadrenia hodnoty životného prostredia a jeho opotrebenia je však pomerne novou oblasťou ekonomického skúmania, pričom prvé štúdie zohľadňujúce životné prostredie ako ekonomický statok boli publikované až koncom dvadsiateho storočia. Otázke možnosti merateľnosti stavu životného prostredia, ako aj vzájomnému porovnaniu vybraných ukazovateľov medzi krajinami sa venuje nasledujúca podkapitola.

1.1. Stav životného prostredia v sledovaných krajinách a možnosti rozvoja jeho ochrany

Nakoľko životné prostredie je popisované pomocou širokej a komplikovanej sústavy rôznych environmentálnych indikátorov, častokrát je náročné určiť, ako jednotlivé ekonomické aktivity – produkcia, spotreba – vplývajú na vývoj životného prostredia v konkrétnej krajine.

Mnohé z ukazovateľov je síce možné sledovať na národnej úrovni, no ich dopad na životné prostredie a zmenu klímy má celosvetový charakter. Medzi tieto patrí aj základný a celosvetovo najširšie uznávaný indikátor emisií skleníkových plynov, ktorý bude v tejto práci detailnejšie popísaný a bude slúžiť ako východisko pre nadchádzajúce výpočty. Súhrnný zoznam všetkých takzvaných kľúčových indikátorov ochrany životného prostredia je k dispozícii na informačnom portáli Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky, pričom medzi ne patrí napríklad aj kvalita ovzdušia, kvalita a využívanie vôd a odpadové vody, odpad a hospodárenie s ním, využívanie územia a nerastných surovín, ukazovateľ stavu biodiverzity alebo lesov. Súhrnne tak podávajú ucelený obraz o vývoji životného prostredia na Slovensku v porovnaní so všeobecnými dátami ostatných krajín Európskej únie.

Podkategóriu tvorí aj ukazovateľ daní s environmentálnym aspektom. Ten ukazuje vývoj troch vytvorených daňových kategórií – dane z energie, z dopravy a za znečistenie v porovnaní s vývojom hrubého domáceho produktu a vývojom daňových príjmov celkovo. V celom sledovanom období obe hodnoty vykazujú stagnujúci trend a podiel environmentálnych daní sa nemení, pričom ostáva v intervale medzi 2 až 2,5 percent celkového hrubého domáceho produktu, respektíve 7 až 8 percent celkových daňových príjmov. Podľa štatistík zverejnených Ministerstvom životného prostredia tvorí najväčší podiel kategória dane z energií, ktorá predstavuje až 88% celkovo vyrubených daní s ekologickým aspektom, pričom táto kategória je tvorená najmä spotrebnou daňou z elektriny, uhlia a zemného plynu. Kľúčovým zistením podľa zverejnených informácií je takisto fakt, že Slovenská republika patrí podľa posledných dostupných údajov z roku 2017 medzi krajiny s najmenším podielom environmentálnych daní spomedzi všetkých krajín Európskej únie. Riešením tejto situácie by mohlo byť zavádzanie nových daní, či úprava tých existujúcich napríklad zvýšením daňovej sadzby alebo rozšírením predmetu dane.

1.1.1. Indikátor emisie skleníkových plynov v sledovaných krajinách

Pod skleníkovým plynom sa rozumejú také plynné zložky atmosféry, prírodného aj antropogénneho pôvodu, ktoré absorbujú a znovu vyžarujú infračervené žiarenie. Týmto

spôsobujú takzvaný skleníkový efekt, teda otepľovanie spodných vrstiev atmosféry.¹ Medzi plyny spôsobujúce tento efekt podľa prílohy A Kjótskeho protokolu radíme nasledujúce plyny. Oxid uhličitý (CO₂), metán (CH₄), oxid dusný (N₂O), no aj skupiny fluórovaných plynov fluorované uhľovodíky (HFCs), plnofluórové uhľovodíky a fluorid sírový (SF₆) a ďalšie fluórované skleníkové plyny. V mnohých štatistikách je k týmto plynom priradený takisto aj fluorid dusitý (NF₃). Ako merná jednotka sa pre všetky spomenuté plyny emitované do ovzdušia používa metrická jednotka ekvivalentu CO₂ (MMTCDE, milión metrických ton ekvivalentu oxidu uhličitého), porovnávajúca emisiu plynov radených do rôznych skupín na základe ich potenciálu spôsobovania globálneho otepľovania (GWP, global warming potential). Výpočet celkovo emitovaného množstva skleníkových plynov je teda nasledovný.

$$MMTCDE = \text{hodnota v miliónoch metrických tonách emitovaného plynu} * GWP \text{ daného plynu}$$

Spoločne sú tieto plyny zodpovedné za väčšinovú časť takzvaného rozšíreného skleníkového efektu, teda prirodzeného skleníkového efektu rozšíreného o ľudské aktivity spojené s pálením fosílnych palív alebo hospodárskou činnosťou, pričom najväčšiu časť tvorí práve oxid uhličitý, ktorý podľa údajov z roku 2014 tvorí až 76 percent všetkých emitovaných skleníkových plynov. Druhým najpočetnejším plynom je metán, ktorý tvorí 16 percent celkových emisií. Z pohľadu ekonomických sektorov sa na celosvetovej produkcii skleníkových plynov z najväčšej časti (25%) podieľal energetický sektor, na druhej pozícii sa umiestnil sektor poľnohospodárstva, lesníctva a ostatného pôdohospodárstva (24%), za ním nasledovalo odvetvie priemyslu (21%) a dopravy (14%). Pomer jednotlivých sektorov na celkovom znečisťovaní v čase ostáva stabilný.

V pomerne novších dátach (2017-2018) je možné sledovať medziročný prírastok oxidu uhličitého ako najzastúpenejšej časti skleníkových plynov v percentuálnom rozdelení podľa krajín emitujúcich tieto škodliviny. Najväčším znečisťovateľom daného obdobia je s 53 percentami ázijský svetadiel, pričom najväčšie zastúpenie, ako aj prvenstvo spomedzi všetkých krajín v ročnej produkcii oxidu uhličitého patrí Číne produkujúcej 9,8 miliárd ton CO₂ ročne. V rámci svetadielu

¹ §2 zákona číslo 414/2012 Zbierky zákonov o obchodovaní s emisnými kvótami a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

je nasledovaná Indiou, Japonskom a Iránom. Druhým najväčším emitentom sú Spojené štáty americké (15%, 5,3 miliardy ton CO₂) a na treťom mieste sa nachádza skupina vtedajších krajín EÚ-28, zoskupujúca existujúcich členov únie stanovujúcich si spoločné ciele v environmentálnej oblasti. Spomedzi týchto krajín sa na emisií škodlivín najviac podieľalo Nemecko, ktoré vyprodukovalo približne štvrtinu celkového CO₂ v Európskej únii (641 miliónov ton CO₂). Francúzsko sa v tomto porovnaní nachádza na piatom mieste (255 miliónov ton CO₂). Slovenská republika vyprodukovala v roku 2018 iba približne jedno percento škodlivín emitovaných všetkými členskými štátmi EÚ.²

Pri zohľadnení počtu obyvateľov jednotlivých krajín sveta sa však poradie najväčších emitentov škodlivín zmení, nakoľko medzi krajiny s najvyššou emisiou CO₂ na obyvateľa patria najmä rozvojové krajiny s nízkym počtom obyvateľov a krajiny produkujúce ropu. Celkovo najviac oxidu uhličitého na obyvateľa bolo vyprodukovaného v Katare (49 ton na osobu), pričom podobný trend môžeme sledovať aj v ostatných krajinách Perzského zálivu – Kuvajt, Spojené arabské emiráty, Bahrajn, či Saudská Arábia. Spojené štáty americké v sledovanom období dosiahli hodnotu približne 16,5 ton na obyvateľa, čím sa umiestnili nad celkovo najväčším emitentom Čínou, ktorá vyprodukovala „iba“ 7 ton CO₂ na obyvateľa. Celosvetový priemer tejto hodnoty bol k roku 2017 na úrovni 4,8 ton oxidu uhličitého na osobu.

V neposlednom rade je potrebné takisto prihliadnuť na kumulované množstvo emitovaného oxidu uhličitého sčítavaného z meraní a odhadov od roku 1751 až po súčasnosť. Táto hodnota reprezentuje vývojovú fázu spoločnosti, kontinentov, no aj jednotlivých krajín – krajiny v industriálnej fáze emitujú mnohonásobne viac emisií ako krajiny vo fáze predindustriálnej. Úlohou krajín postindustriálnych je zas pokúsiť sa o odklon od technológií spôsobujúcich nadmerné znečisťovanie ovzdušia a prechod na zelené technológie, pomocou ktorých by v dlhom horizonte bolo možné dosiahnuť nulový čistý prírastok skleníkových plynov v ovzduší. V takom prípade by všetky emitované škodliviny boli prírodou absorbovateľné, pričom výsledný stav sa nazýva aj uhlíková neutralita. S týmito poznatkami je teda logické, že na prvých priečkach za rok 2017 (najnovšie štatistické údaje) sa nachádzajú krajiny ako USA (25% celkovo vyprodukovaného CO₂ na svete) alebo súhrnne EÚ-28 (22% celkového CO₂). Na treťom mieste s pomerne nižším

² Zdroj číselných údajov: Eurostat: Air emissions accounts by NACE Rev. 2 activity. [online] Dostupné na internete ku dňu 12. 3. 2021: https://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=env_ac_ainah_r2&lang=en.

podielom celkového CO₂ sa nachádza Čína s 12,7 percentami, ktorá však túto pozíciu dosiahla iba v posledných rokoch, a to vplyvom nadpriemerne produkujúceho priemyslu a využívania fosílnych palív, pričom tempo rastu je v porovnaní s vyspelými ekonomikami takisto oveľa vyššie. Nakoľko využívanie zelených technológií, či prechod na obnoviteľné zdroje energie so sebou prináša aj zvýšené náklady a potrebu nadmernej regulácie, množstvo krajín – najmä však tých rozvíjajúcich sa – by nedokázalo naplňať medzinárodné dohovory o postupnom znižovaní emisie skleníkových plynov. Rad vyspelých krajín naopak neprijíma návrhy na reparáciu nimi vyprodukovaného bremena, preto aj napriek snahe niektorých veľmocí zatiaľ nie je možné dospieť k celosvetovo uznávanému dokumentu zaväzujúcemu krajiny k smerovaniu k uhlíkovej neutralite.

Aj preto je zatiaľ budúci vývoj produkcie skleníkových plynov a ich dopadu na životné prostredie a globálne otepľovanie iba ťažko odhadnuteľný. Vo všeobecnosti sa očakáva, že percento rastu medziročnej produkcie skleníkových plynov bude pokračovať v súčasnom raste približne do roku 2030, kedy postupne začne medziročne klesať pre krajiny produkujúce v súčasnosti vyše 60 percent skleníkových plynov, ako napríklad Čína, USA, Rusko, Japonsko, Brazília, Nemecko, či Mexiko. Po dosiahnutí tohoto pomyselného vrcholu krivky medziročných prírastkov síce celkové množstvo emitovaných škodlivín nedosiahne nulové či negatívne hodnoty, môže však dopomôcť k dosiahnutiu udržateľnej budúcnosti. V mnohých prípadoch sa však nie je možné spoliehať na sociálnu zodpovednosť podnikov spôsobujúcich nadmerné množstvo znečistenia, aj preto bolo zavedených viac najmä daňových opatrení zo strany štátov, ktoré majú motivovať ekonomické subjekty k prechodu na zelenšie alternatívy zabezpečenia ich produkcie aj na úkor zvýšených výrobných nákladov. Ich štruktúra a účinnosť bude popísaná v nasledujúcej podkapitole.

1.2. Dane ako spôsob ochrany životného prostredia

V tejto podkapitole budú bližšie rozobraté jednotlivé druhy priamych, no najmä nepriamych daní vyznačujúcich sa vyšším environmentálnym aspektom. Popísané bude fungovanie jednotlivých daní, ako aj ich miesto v daňových sústavách sledovaných krajín, či ich vývoj v priebehu času. Vo všeobecnosti vlády uvažujú dane pre dosiahnutie jedného z dvoch

cieľov. Prvým je zvýšenie daňového príjmu a tým druhým odrádzanie daňovníka od vykonávania určitej činnosti. Historicky všetky dane – vrátane tých environmentálnych – boli zavádzané primárne s cieľom dosiahnutia dodatočného príjmu štátneho rozpočtu. V súčasnosti je však na základe publikácie Organizácie pre hospodársku spoluprácu a rozvoj (OECD) rovnako dôležité ovplyvňovať správanie producentov a spotrebiteľov daňovým zvýhodňovaním zelených substitučných statkov. Túto úlohu naplňajú aj dane s environmentálnym aspektom, ktoré v súčasnom iba čiastočne harmonizovanom daňovom systéme Európskej únie tvoria iba malú časť celkovo vybraných daní, pričom ich v sledovaných krajinách nachádzame tak medzi priamymi, ako aj nepriamymi daňami. Tieto dane sú takisto označované ako nepriame nástroje environmentálnej politiky, ktoré smerujú k ochrane životného prostredia, ovplyvňujú efektívnosť využívania zdrojov, no takisto pôsobia na ekonomický rast, zamestnanosť, či cenovú hladinu.³

Spomedzi troch sledovaných krajín môžeme považovať daňový systém Slovenskej republiky za najjednoduchší, z ktorého prevažná časť príjmov do štátneho rozpočtu plyní zo skupiny priamych daní – najmä daní z príjmu, naopak nepriame dane nesú značný environmentálny charakter. Nosnú časť priamych daní teda tvoria dane z príjmu, ktoré neslúžia na ochranu životného prostredia a dane z nehnuteľností – majetkové dane, pričom výšku ich sadzby smie správca dane – obec regulovať a s prihliadnutím na životné prostredie, napríklad blízkosť chránenej oblasti navýšiť. Takáto prax je však ojedinelá. V skupine ostatných priamych daní sa nachádza aj daň z motorových vozidiel, ktorej princípy a nedostatky budú rozobrané v podkapitole 1.2.1. K ostatným priamym daniam zriadeným s cieľom kompenzácie negatívneho dopadu vykonávanej činnosti na prostredie patrí napríklad daň za vjazd a zotrvanie motorového vozidla v historickej časti mesta, daň za užívanie verejného priestranstva, či daň z jadrových zariadení.

Ako už bolo skôr spomenuté, ťažisko environmentálneho aspektu daní v Slovenskej republike sa nachádza v oblasti nepriamych daní, konkrétne v takzvaných spotrebných alebo selektívnych daniach. Súčasťou týchto daní je menovite spotrebná daň z alkoholických nápojov, spotrebná daň z tabaku, spotrebná daň z minerálnych olejov a spotrebná daň z elektriny, uhlia a zemného plynu, pričom posledné dve menované dane sú medzinárodne zaradované do skupiny daní z energií – uznávanej kategórie daní s environmentálnym aspektom. Práve tieto dane tvoria akési dodatočné zvýšenie ceny dotknutých statkov s cieľom odrádzania od jeho nákupu a

³ ŠIROKÝ, Jan: Daně v Evropské unii. 5.vydanie.Praha: Linde, 2018. 400 s. ISBN 978-80-7201-881-9.

uprednostňovaní zelenších alternatív.⁴ Detailnejší opis, ako aj porovnanie týchto daní so zahraničnými ekvivalentami sú dostupné v podkapitole 1.2.2.

Nemecký daňový systém má podobnú štruktúru ako ten slovenský delený na priame a nepriame dane. V nemeckom systéme sa rovnako delí kategória priamych daní na dane z príjmu, majetkové dane a ostatné, iné dane. Sem zaraďujeme, tak ako v Slovenskej republike, dane ako daň za psa alebo daň z motorových vozidiel. Špecifikom v tejto oblasti sú napríklad solidaritná prirážka, cirkevná daň, či daň z darovania a dedičstva. Spomedzi nepriamych daní je z hľadiska daňovej výnosnosti na prvom mieste daň z pridanej hodnoty. Štruktúra ostatných nepriamych daní je však komplikovanejšia, pričom v nej rovnako ako na Slovensku nachádzame najmä dane s environmentálnym charakterom, teda dane z energií, palív a znečisťovania.

Rozdiel dôležitý pre túto prácu tvorí nemecká letecká daň. Tá súčasná je od roku 2016 uvaľovaná na lety prevádzkované lietadlami a helikoptérmi za odplatu z akéhokoľvek letiska situovaného na nemeckej pôde. Daňová povinnosť vzniká odletom, pričom daň je zahrnutá v cene letenky v podobe spotrebnej dane. Pri leteckej dani je uplatňovaná fixná daňová sadzba líšiaca sa podľa plánovanej destinácie letu, ako aj vzdialenosti cieľovej destinácie. Pre let z Nemecka do inej krajiny Európskej únie, krajín skupiny EFTA (Európske združenie voľného obchodu), kandidátskych štátov, Turecka, Ruska, Maroka, Tuniska a Alžírska sa uplatňuje sadzba 12,90 Eur na pasažiera na jeden let. Pre krajiny nezaraďené do prvej skupiny, no pri maximálnej dĺžke letu 6000 kilometrov je uplatňovaná sadzba 32,67 Eur. Pre zvyšné krajiny si k cene letenky každý pasažier priplatí spolu 58,82 Eur. Správcom dane je v tomto prípade spolková krajina, v ktorej dôjde k vzniku daňovej povinnosti, daňové priznanie je potrebné podať do desiateho dňa po konci mesiaca, v ktorom vznikla daňová povinnosť a daň je splatná k dňu dvadsiatemu. Vo všeobecnosti patrí medzi ďalšie odlišnosti nemeckého daňového systému od toho slovenského aj vyššia úroveň rozdelenia daňového príjmu medzi štátny rozpočet, rozpočty spolkových krajín, rozpočty miest a obcí a v malom zastúpení takisto aj rozpočty európskych inštitúcií.

Treťou zo sledovaných krajín je Francúzska republika. Jej daňový systém je v porovnaní s tým slovenským a nemeckým najkomplexnejší, obsahujúci najzložitejšiu štruktúru priamych a nepriamych daní, ako aj ich daňových sadzieb. V oblasti priamych daní tvorí najväčšiu kategóriu

⁴ SCHULTZOVÁ, Anna: Daňovníctvo: Daňová teória a politika I. Praha: Wolters Kluwer ČR, a.s., 2018. 360 s. ISBN: 978-80-7598-107-3.

daň z príjmu fyzickej osoby. Daňovníkom tejto dane, podobne ako v Nemecku, môže byť jednotlivец, no aj domácnosť ako celok, v prípade takzvaného spoločného zdaňovania domácností. Takýto prípad predstavuje výhodu v oblasti uplatňovania nezdaniiteľnej časti základu dane v prípade, že jeden z členov rodiny je nízkopríjmový. Zvyšný zdaniteľný príjem je zdaňovaný progresívnou daňovou sadzbou (0% až 45%) v závislosti od výšky príjmu. Výrazným prvkom daňového mixu Francúzska sú takisto príspevky do sociálneho zabezpečenia líšiace sa svojou výškou v závislosti od typu príjmu. Tie odrážajú silný sociálny charakter francúzskeho daňového systému. V oblasti priamych daní Francúzska sa nachádza takisto daň z príjmu právnických osôb, daň z nehnuteľností, z motorových vozidiel využívaných na podnikateľské účely, no takisto aj daň z dedičstva a darovania, ktorá má v oblasti Európskej únie iba malé zastúpenie. Aj pri týchto daniach je uplatňovaná progresívna daňová sadzba a výška oslobodenia je určovaná na základe dedičského vzťahu.

Oblasť nepriamych daní vo Francúzsku je rozdelená do veľkého množstva podkategórií podľa vykonávanej ekonomickej činnosti, pričom v ich podstate predstavujú klasické spotrebné dane. Okrem toho je samozrejme aplikovaná aj daň z pridanej hodnoty, ktorej štandardná sadzba je 20% a znížená sadzba je 10% pre pohostenie a hromadnú prepravu osôb, resp. 5,5% pre niektoré druhy liekov a knihy. V skôr spomínaných spotrebných daniach môžeme nájsť aj také, ktoré svojou existenciou môžu odrádzať od vykonávania činnosti škodlivej pre životné prostredie, či nahrádzať škody spôsobené takouto činnosťou – napríklad daň z predaja ropných produktov a ich skladovania, daň zo znečistenia, energií a prepravy, no takisto aj letecká daň. Tá bola zavedená v roku 2006 na všetky komerčné lety odlietajúce z letiska situovaného na území Francúzska, vrátane jeho zámorských území. Daň je uvalená na pasažiera komerčného letu a jej sadzba závisí, podobne ako v Nemecku od finálnej destinácie letu. Pre lety vnútri Európskeho hospodárskeho priestoru a Švajčiarska je fixná sadzba 4,58 Eur, pre ostatné destinácie je to 8,24 Eur. Okrem tejto dane je však v skupine daní z letectva aj podobne fungujúca letisková daň, uvalená na počet pasažierov odbavených na francúzskych letiskách. Ďalšou z týchto daní je aj daň z hluku, uvalovaná na operátorov lietadiel vzlietajúcich z jedného z deviatich najrušnejších letísk Francúzska. Od 1. januára 2020 pribudla k týmto daniam aj takzvaná eko-daň, ktorá je, rovnako ako prvá uvedená daň, uvalená na pasažierov opúšťajúcich Francúzsko, pričom jej sadzba závisí okrem destinácie letu aj od cestovnej triedy. Pasažieri všetkých komerčných letov okrem týchto daní prispievajú vo forme ďalšej nepriamej dane do francúzskeho sociálneho systému odvádzaním solidaritnej dne,

ktorá však nemá environmentálny charakter a jej výnos má podľa programového vyhlásenia z roku 2005 slúžiť na pomoc rozvojovým krajinám. Proti jej vyberaniu sa vyjadrilo mnoho medzinárodných organizácií, nakoľko podľa Medzinárodného združenia leteckých dopravcov by letecká doprava nemala slúžiť na financovanie sociálnych programov jednotlivých krajín.⁵

Na príklade environmentálnych daní – konkrétne daní z letectva bola v tejto časti práce popísaná zložitosť francúzskeho daňového systému, ktorá by na prvý pohľad mohla naznačovať, že celkové daňové výnosy daní zavádzaných s účelom ochrany životného prostredia sú vysoké a spĺňajú svoju funkciu ochrany a obnovy životného prostredia. Podľa publikácie OECD sú však tieto skôr popísané dane s environmentálnym aspektom relatívne benevolentné, pričom ich sadzby neodzrkadľujú skutočné náklady spôsobených škôd. Okrem toho sú v tomto systéme daňovo zvýhodňované aj tovary, ktoré taktiež produkujú škodliviny, napríklad diesel ako palivo. Ich celkový výnos v pomere k hrubému domácomu produktu je jeden z najnižších spomedzi krajín OECD.

1.2.1. Priame dane – daň z motorových vozidiel

V nasledujúcej podkapitole bude bližšie špecifikovaná daň z motorových vozidiel v Slovenskej republike, podstata jej činnosti v oblasti ochrany životného prostredia, ako aj jej aktuálne nedostatky. Táto daň je ako jediná spomedzi priamych daní priamo súvisiaca s ochranou životného prostredia. Jej predmetom sú⁶ také vozidlá, ktoré sú evidované v Slovenskej republike a používajú sa na podnikanie alebo inú samostatnú zárobkovú činnosť, pričom oslobodené sú napríklad vozidlá diplomatických misií pri zaručenej vzájomnosti, vozidlá záchrannej zdravotnej služby, vozidlá pravidelnej dopravy vykonávajúce prepravu vo verejnom záujme, či vozidlá používané v poľnohospodárskej a lesnej výrobe. Daňovníkom je taká fyzická alebo právnická osoba, ktorá je zapísaná ako držiteľ vozidla, používa vozidlo na podnikateľské účely alebo je

⁵ BISIGNANI Giovanni: IATA Annual Report 2006. Paríž: International Air Transport Association, 2006. 60 s. [online] Dostupné na internete ku dňu 12. 3. 2021: <https://www.iata.org/contentassets/c81222d96c9a4e0bb4ff6ced0126f0bb/annual-report-2006.pdf>.

⁶ §2 zákona číslo 361/2014 Zbierky zákonov o dani z motorových vozidiel a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

zamestnávateľom a vypláca zamestnancovi cestovné náhrady za používanie vozidla nepoužívaného na podnikateľské účely.

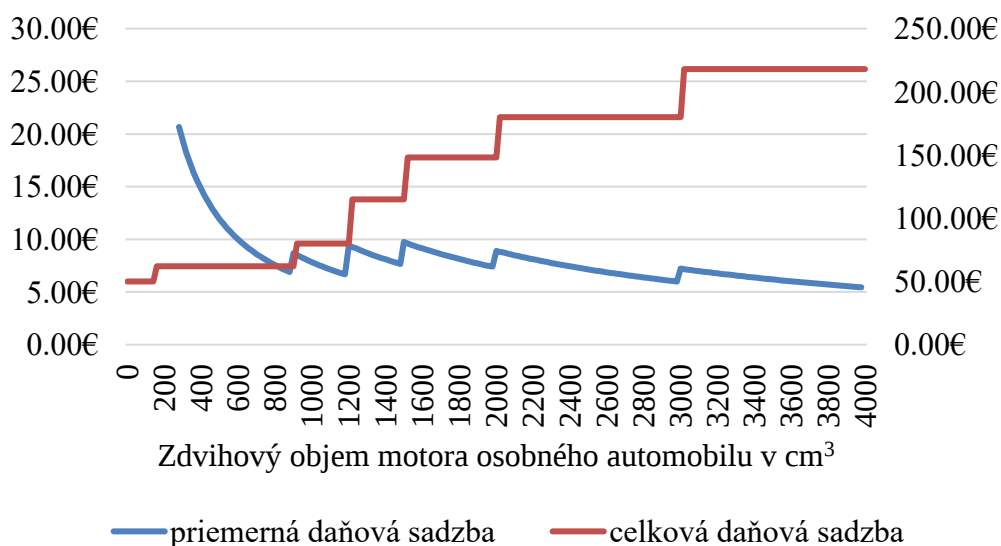
Najzložitejšia časť prichádza pri určovaní základu dane a sadzby dane. V Slovenskej republike sa základ dane určuje pri osobných automobiloch (kategória L, M a N) so spaľovacím motorom na základe zdvihového objemu valcov motora v centimetroch kubických (cm³). Pri automobiloch s čisto elektrickým pohonom tvorí základ dane výkon motora v kilowattoch (kW), takýto základ dane môže byť v porovnaní s automobilmi so spaľovacími motormi s podobnými výkonnostnými parametrami až desaťnásobne nižší. Pri úžitkových vozidlách je základ dane tvorený počtom náprav a najvyššou prípustnou celkovou hmotnosťou vozidla v tonách. Všetky technické údaje sú určované na základe dokladu – osvedčenia o evidencii vozidla. Podľa získaného základu dane sa potom podľa prílohy 1 tohoto zákona určuje daňová sadzba a podľa paragrafu 7 zas percentuálne zníženie sadzby v prípade nových motorových vozidiel, či zvýšenie sadzby v prípade prekročenia stanoveného veku vozidla. Špecifikom zdôrazňujúcim environmentálny charakter sledovanej dane môže byť napríklad jednotná sadzba dane pre všetky osobné motorové vozidlá poháňané výlučne elektrickou energiou 0 Eur, či dodatočným znížením daňovej sadzby o 50 percent pri vozidlách s hybridným pohonom, pohonom na zemný plyn (CNG a LNG), alebo pri vozidlách s vodíkovým pohonom. Rovnako môžeme vysvetliť aj daňové zvýhodnenie o 25, 20 a 15 percent v 36 mesačných intervaloch pri nových motorových vozidlách produkujúcich menej škodlivín, či zvýšenie daňovej sadzby pri dlhšie používaných vozidlách o 10% po uplynutí doby 12 rokov od mesiaca prvej evidencie vozidla a o 20% po uplynutí 13 rokov. Vo všeobecnosti sa daňová sadzba pri úžitkových vozidlách a autobusoch zvyšuje s pribúdajúcou hmotnosťou, ako aj na základe počtu náprav.

V prípade takto stanovenej kombinácie určovania základu dane a daňovej sadzby sa môžeme stretnúť s jednou z nedokonalostí tejto dane⁷. Ako vyplýva zo skôr písaných faktov, daňová sadzba dane z motorových vozidiel je na Slovensku, podobne ako v mnohých ďalších krajinách Európskej únie progresívna s ohľadom na technické dispozície predmetu dane. To v absolútnom vyjadrení naozaj znamená, že pri predpoklade, že automobily s motorom s vyšším objemom predstavujú vyššiu záťaž na životné prostredie a musia odvádzať vyššiu daň. Na

⁷ Prednáška doc. Petra DAVIDA na tému Parametry vozového parku, environmentální daň a praxe daňové politiky na NHF Ekonomickej univerzity v Bratislave, 27. 11. 2020.

nasledujúcom grafe je zobrazený prepočet odvedenej dane na 0,1 litra objemu motora. Tu sledujeme opačný, regresívny vývoj, z ktorého vyplýva, že v priemere najnižšiu daň odvádzajú užívatelia osobných automobilov s objemom motora ďaleko prevyšujúcim 3 litre. Práve nízky stupeň progresivity tejto daňovej sadzby môže predstavovať motiváciu ku kúpe objemnejších motorov, nakoľko pri týchto už sa sadzba nemení. Ďalším problémom je všeobecné vymedzenie daňových pásiem s ohľadom na štandardizovane konštruované motory, ktorých objem nie je zaokrúhľovaný a vo všeobecnosti nedosahuje prahovú hodnotu daňovej sadzby – napríklad štvrté daňové pásmo obsahuje motory s objemom od 1200 cm³, automobily s takýmto motorom však v technickom preukaze uvádzajú 1197 cm³, a teda spadajú do nižšej kategórie. Nakoľko vek vozidla je zahrnutý podľa paragrafu 7 vo zvýšení, či znížení ročnej dane, riešením by mohlo byť určovanie daňovej sadzby na základe výrobcom udávaného množstva emisií CO₂, to by však spôsobilo vyššiu administratívnu záťaž.

Graf 1: Vývoj daňovej sadzby dane z motorových vozidiel na 100 cm³ zdvihového objemu motora osobného automobilu.



Zdroj: Vlastné spracovanie podľa dát dostupných v prílohe 1 zákona číslo 361/2014 o dani z motorových vozidiel Zbierky zákonov.

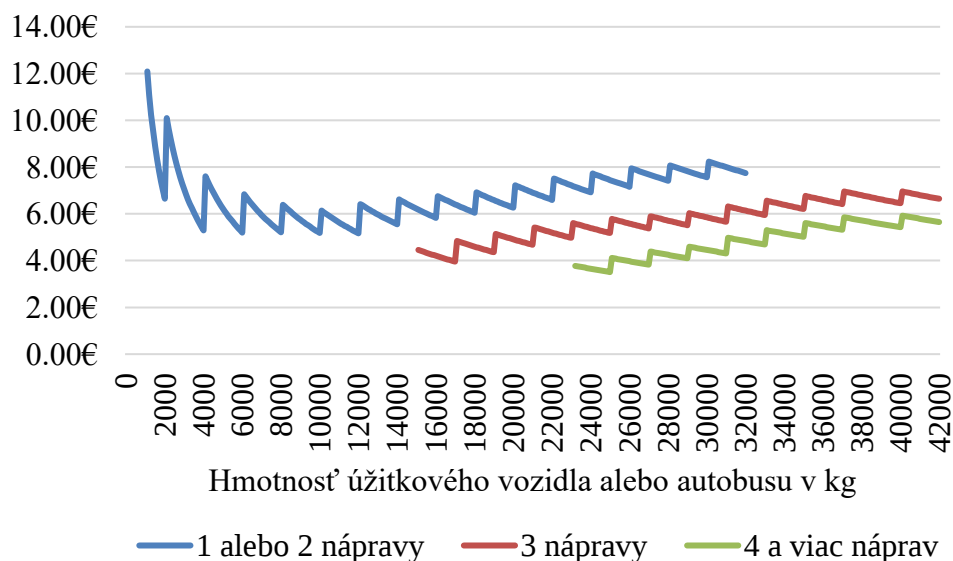
Výsledky znázornené na grafe 1, respektíve 2 je možné rovnako sledovať aj v Českej republike najmä vplyvom podobnej legislatívy, kde sú však jednotlivé marginálne sadzby a hodnotové intervaly pre rôzne kombinácie motorizácie, no aj pre rôzne hmotnosti a počty náprav ešte neprehľadnejšie, čím spôsobujú vyššiu úroveň daňovej degresie a distorzie. Rovnaké výsledky dosiahli aj mnohé iné európske krajiny, ako napríklad Grécko, Írsko, Malta alebo Slovinsko.

Podobný vývoj ako pri osobných automobiloch sledujeme aj pri priemernej daňovej sadzbe na 100 kilogramov hmotnosti úžitkového vozidla alebo autobusu – graf 2. Tu rovnako spôsobujú daňové pásma odvíjajúce sa od hmotnosti istý stupeň degresie, pričom v priemere najvyššiu daň odvedú úžitkové vozidlá s jednou alebo dvoma nápravami s hmotnosťou do 16 ton. Ako ďalší faktor tu vystupuje počet náprav. Aj keď vo všeobecnosti môžeme tvrdiť, že väčšie vozidlá s vyšším počtom náprav spôsobujú aj väčšie znečistenie, logika dane z motorových vozidiel je v tomto prípade opačná a vozidlá s viac nápravami podliehajú nižšiemu zdaneniu. Dôvodom je v tomto prípade zohľadnenie fyzického opotrebenia cestnej infraštruktúry, nakoľko vozidlá, ktoré svoju hmotnosť rozkladajú medzi viac náprav spôsobujú menšie opotrebenie. Daň teda nezohľadňuje fakt, že väčšie úžitkové vozidlá sú zodpovedné za viac emisií škodlivín, a teda v tomto prípade nemôžeme hovoriť o environmentálnej dani.

Daň z motorových vozidiel bola 1. januára 2015 vyňatá z fakultatívnych miestnych daní a stala sa daňou štátnou, príjem z tejto dane tak spadá do štátneho rozpočtu.⁸ Takýto príjem nie je od ostatných daňových príjmov segmentovaný a aj napriek tomu, že vládne výdavky obsahujú aj položku ochrany a obnovy životného prostredia, nemôžeme tvrdiť, že práve príjem z dane z motorových vozidiel sa používa práve na tento účel, a tak environmentálny potenciál tejto dane ostáva nevyčerpaný.

⁸ SCHULTZOVÁ, Anna .: Daňovníctvo: Daňová teória a politika I. Praha: Wolters Kluwer ČR, a.s., 2018. 360 s. ISBN: 978-80-7598-107-3.

Graf 2: Vývoj priemernej daňovej sadzby dane z motorových vozidiel na 100 kilogramov hmotnosti úžitkového vozidla alebo autobusu.



Zdroj: Vlastné spracovanie podľa dát dostupných v prílohe 1 zákona číslo 361/2014 o dani z motorových vozidiel Zbierky zákonov.

V Slovenskej republike dosiahol príjem z dane z motorových vozidiel v roku 2018 hodnotu približne 155 miliónov Eur, čo predstavovalo asi 0,9% celkového príjmu do verejných rozpočtov v tom roku. V ostatných sledovaných krajinách je absolútna hodnota vybranej dane ekvivalentnej k slovenskej dani z motorových vozidiel vyššia, najmä z dôvodu vyššieho množstva automobilov registrovaných na podnikanie, či vyšších daňových sadzieb. Vo Francúzsku sledujeme dve dane – daň z vozidiel používaných na podnikanie a daň z nápravy, ktorých spoločný príjem mal v sledovanom roku výšku 853 miliónov Eur. To však vo francúzskom daňovom systéme predstavuje iba 0,1% celkovo vybratých daní. Nemecká daň z motorových vozidiel generovala príjem 2,16 miliárd Eur, čo je spomedzi krajín Európskej únie druhé najvyššie číslo, no v percentuálnom vyjadrení predstavuje iba 0,2%. Prvenstvo si pritom dlhoročne udržiava Švédsko ako líder v oblasti ochrany životného prostredia prostredníctvom vládnych nástrojov, pričom celkové hodnoty sú podobné tým nemeckým. Aj keď sú teda dane z motorových vozidiel najväčším zastupiteľom daní s environmentálnym aspektom spomedzi priamych daní, nemožno hovoriť o hodnotách, ktoré by v súčasnosti odzrkadľovali reálne znečisťovanie spôsobované dopravnými prostriedkami.

1.2.2. Nepriame dane – spotrebné dane

Tak ako bolo spomenuté v predchádzajúcej časti tejto práce, väčšia početnosť environmentálnych daní je v oblasti nepriamych spotrebných daní, pričom menovite sú to spotrebná daň z minerálneho oleja a spotrebná daň z elektriny, uhlia a zemného plynu. Predmetom spotrebnej dane z minerálneho oleja sú⁹ minerálne oleje vyrobené na daňovom území, dodané na daňové územie z iného členského štátu alebo dovezené na daňové územie z územia tretieho štátu. Vymedzenie pojmu minerálny olej podľa tohto zákona je komplikované, no vo všeobecnosti predstavuje každú látku, ktorá je určená na použitie ako pohonná látka alebo ako palivo a základom dane je množstvo takejto látky v litroch, kilogramoch, či v gigajouloch z nej vyprodukovateľnej energie. Výsledná daňová povinnosť následne vznikne vynásobením získaného základu dane príslušnou sadzbou dane na 1000 litrov. Daňová povinnosť potom vzniká uvedením minerálneho oleja do daňového voľného obehu. Od tejto dane sú však oslobodené minerálne oleje používané na viacero účelov, napríklad na iné účely ako pohonná látka alebo palivo, pri výskume a vývoji, na výrobu elektriny a tepla, no pre účely tejto práce najdôležitejšie – ak je minerálny olej využívaný ako letecká pohonná látka pri preprave osôb a nákladov a pri ostatnom poskytovaní služieb vykonávaných lietadlovou technikou v rámci podnikania. Táto výnimka zo zdaňovania má korene v článku 24 Chicagskej dohody z roku 1944¹⁰, ktorej účelom bola podpora rozvoja medzinárodnej leteckej dopravy. V roku 2018 dosiahol príjem z tejto dane v Slovenskej republike bez mála 1,27 miliardy Eur, čím výrazne prevýšil príjem z dane z motorových vozidiel.

Ďalšou zo sledovaných spotrebných daní je daň z elektriny, uhlia a zemného plynu. Predmetom dane¹¹ je v prípade tejto dane všeobecne elektrina, hnedé a čierne uhlie, koks alebo iné uhl'ovodíky používané ako pohonná látka bez ohľadu na účel ich použitia a zemný plyn. Celková daňová povinnosť vzniká vynásobením základu tejto dane, ktorým je množstvo elektriny a zemného plynu vyjadrené v megawatthodinách (MWh) alebo množstvo uhlia v tonách (t) jednotnou sadzbou dane 1,32 eura. Environmentálny charakter tejto dane podobne ako pri dani z

⁹ §4 zákona číslo 98/2004 Zbierky zákonov o spotrebnej dani z minerálneho oleja.

¹⁰ Convention on International Civil Aviation. Chicago: 7. december 1944. [online] Dostupné na internete ku dňu 12. 3. 2021: https://www.icao.int/publications/Documents/7300_orig.pdf.

¹¹ Zákon číslo 609/2007 Zbierky zákonov o spotrebnej dani z elektriny, uhlia a zemného plynu a o zmene a doplnení zákona č. 98/2004 Z. z. o spotrebnej dani z minerálneho oleja v znení neskorších predpisov.

motorových vozidiel sledujeme pri elektrine, ktorá je od dane oslobodená, ak okrem iného ide o elektrinu vyrábanú z obnoviteľného zdroja – zo solárnej, veternej, geotermálnej a vodnej energie, či zo zariadenia na využitie biomasy. Oslobodená je rovnako elektrina používaná na hromadnú prepravu osôb elektrickými dopravnými prostriedkami, či elektrina používaná koncovými odberateľmi – domácnosťami, pri ktorých nevzniká dodatočné znečistenie. Nízka daňová sadzba a vysoká miera oslobodenia od tejto dane však spôsobujú, že jej celkový príjem do rozpočtu v roku 2018 tvoril „iba“ 35 miliónov Eur, pričom najmenší podiel na vybranej dani mala daň z uhlia – 0,35 milióna Eur. To však okrem iného svedčí o postupnom odklone od využívania tohto zdroja elektrickej energie. Spotrebné dane s environmentálnym aspektom sú široko zaužívané aj v ostatných nami sledovaných krajinách. V Nemecku v tejto kategórii nachádzame dve dane pokrývajúce rovnakú oblasť ako tie slovenské – daň z elektrického prúdu a daň z energií (do roku 2005 daň z minerálneho oleja). Nimi tvorený daňový príjem dosiahol v sledovanom období výšku 47,7 miliardy Eur. Vo Francúzsku nachádzame medzi spotrebnými daňami štyri s environmentálnym aspektom – daň zo znečisťovania, daň z energií, daň z predaja ropných produktov, no aj domáce clo na energetické statky. Spoločne generujú ročný príjem na úrovni 33 miliárd Eur.

1.3. Daň z letectva a iné plánované environmentálne dane

Sektor letectva je nepochybne takisto jedným z producentov škodlivín, a tak ako sledujeme v skôr popísaných daňových systémoch Nemecka a Francúzska, mnohé európske krajiny v posledných rokoch pristupujú k jeho dodatočnému zdaňovaniu s cieľom zmierniť, či nahradiť jeho negatívny dopad na životné prostredie. Potrebu dodatočne zdaňovať leteckú dopravu adresovalo 9 krajín Európskej únie na stretnutí ministrov financií v roku 2019 (Nemecko, Francúzsko, Taliansko, Belgicko, Holandsko, Luxembursko, Dánsko, Švédsko a Bulharsko) s cieľom harmonizovať túto daň na spoločnom území, inšpirujúc sa cieľmi vyplývajúcimi z Parížskej dohody o zmene klímy. Spoločná daň by tak predstavovala ďalší z daňových príjmov, ktorý by bol využiteľný na pokrytie spôsobovaných škôd. Nakoľko Slovenská republika sa nenachádza medzi skôr menovanými krajinami, no takisto nemá zavedenú akúkoľvek daň obmedzujúcu

špecificky letecký priemysel, bola na základe zákona číslo 211/2000 Zbierky zákonov o slobodnom prístupe k informáciám podaná na Ministerstvo financií Slovenskej republiky žiadosť o poskytnutie stanoviska k preberanej problematike. Vyžiadaná bola odpoveď na päť konkrétnych otázok ohľadom oficiálneho postoja Slovenskej republiky k návrhu zavedenia takejto dane, o príprave a časovom pláne zavedenia takejto dane v prípade, že by jej presadenie v Európskom parlamente bolo úspešné, alebo taktiež či by jej výnos pripadal do štátneho alebo európskeho rozpočtu. Žiadosť rovnako obsahovala aj otázku ohľadom štúdií vypracovávaných ministerstvom s cieľom potvrdiť alebo vyvrátiť potrebu zavedenia takejto dane, ale aj pravdepodobnosť zmeny aktuálnej situácie vplyvom pretrvávajúcej globálnej pandémie. Celá odpoveď komunikačného odboru Ministerstva financií je priložená v prílohe číslo 1.

Poskytnutá odpoveď vo svojej prvej časti opakuje všeobecne známy vznik myšlienky zavedenia leteckej dane, menuje podmienky pre naplnenie významu zavedenia tejto dane a vysvetľuje pozitíva harmonizácie znemožňujúcej premiestnenie daňového subjektu do iných členských krajín s cieľom vyhnúť sa daňovej povinnosti. Na danú problematiku sa však v rámci uvedenej iniciatívy doposiaľ neuskutočnili žiadne výskumné štúdie. Ministerstvo ďalej informuje, že napriek tomu, že Slovenská republika nemá zavedenú takzvanú „ticket tax“ – daň z letenky ani daň z leteckého paliva, vzťahuje sa na domáce lety štandardná sadzba dane z pridanej hodnoty 20%, pričom podľa informácií tohto ministerstva je vo väčšine krajín Európskej únie letecká preprava od dane oslobodená úplne. Na základe informácií dostupných zo zdroja Európskej komisie je však daň z pridanej hodnoty uvalená na vnútroštátne lety v 23 z 27 krajín Európskej únie, pričom iba štyri krajiny neuvalujú na leteckú prepravu akúkoľvek daň (Cyprus, Dánsko, Írsko a Rumunsko)¹². V podmienkach Slovenskej republiky je však celkový príjem dane z pridanej hodnoty zo sektora domáceho letectva zanedbateľný, nakoľko posledná pravidelná vnútroštátna linka bola na Slovensku zrušená v januári 2019. Ďalším z argumentov Ministerstva financií je negatívny dopad na obchodný model leteckých spoločností – najmä tých nízkonákladových, ktoré tvoria majoritu leteckých spojení Slovenska so svetom, pričom vidí príležitosť v zdaňovaní letov na krátke vzdialenosti s cieľom podpory pozemnej – ekologickejšej – dopravy. Odkazuje takisto aj na iné navrhované dane s environmentálnym aspektom, ktoré by v hospodárskych podmienkach

¹² Transport & Environment: Leaked study shows aviation in Europe undertaxed: máj 2019. [online] Dostupné na internete ku dňu 12. 3. 2021: https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2019_05_Tax_report_briefing_web_0.pdf.

Slovenskej republiky mali širšie využitie, či generovali vyššie príjmy, a to zavedenie emisných zón v meste, či recyklačná daň. Zhodnotenie aj týchto navrhovaných daní bude súčasťou tejto práce.

V reakcii na aktuálnu situáciu ministerstvo vo svojom stanovisku informuje, že celosvetová pandémia ochorenia COVID-19 bude mať s veľkou pravdepodobnosťou rovnako dopad aj na časový plán konzultovania tohto návrhu na pôde Európskeho parlamentu. Na pozastavenie rokovaní o zavedení leteckej dane vyzval aj výkonný riaditeľ jedného z najväčších leteckých dopravcov Air France-KLM Benjamin Smith ešte začiatkom marca 2020, okrem pandémie, ktorá v tom čase prežívala v Európskej únii svoju prvú vlnu, argumentoval taktiež, že táto daň by sa nevyužívala špecificky s účelom podpory udržateľnosti sektora dopravy, čo by vo výsledku pôsobilo zavádzajúco. Letecká daň doposiaľ nebola zahrnutá do dohovorov o spoločnom rozpočte Európskej únie na roky 2021 až 2027, čo však jej zavedenie v tomto období nevylučuje, nakoľko tvorba podobných nariadení je proces trvajúci spravidla viac ako jeden rok. Vo všeobecnosti je ale zrejmé, že Slovenská republika momentálne nesúhlasí s predloženým návrhom zavádzania harmonizovanej leteckej dane, ako bolo však spomenuté v skôr popísanej odpovedi Ministerstva financií, Slovensko vidí väčší potenciál v zavádzaní alternatívnych environmentálnych daní.

Pri súhrnnom zhodnotení poskytnutej odpovede teda nemôžeme tvrdiť, že by konkrétne adresovala položené otázky, či sa nejakým výrazným spôsobom odlišovala od odpovedí poskytnutých na otázky médií publikovaných vo viacerých internetových článkoch z obdobia novembra roku 2019 v čase prvých debát o zavedení harmonizovanej leteckej dane na území Európskej únie. Ďalším z negatívnych argumentov, ktorý predložil bývalý minister financií Ladislav Kamenický, je odliv daňových príjmov spojený s nízkym využitím slovenských letísk a preferovaním využívania zahraničných letísk vo Viedni, Budapešti, ale aj v Prahe. To znamená, že väčšina príjmov z takto zavedenej dane by putovala do štátneho rozpočtu Rakúska, respektíve Maďarska alebo Česka, no súčasne by uvalenie tejto dane mohlo spôsobiť zníženie letovej prevádzky na území Slovenskej republiky. Tento problém by bol riešiteľný iba odvádzaním leteckej dane do spoločného rozpočtu Európskej únie, daňové príjmy sú v tomto rozpočte však v súčasnosti aj napriek plánovaným zmenám zatiaľ iba málo zastúpené.

Zmeny by mali prísť s prijatím dlhodobého rozpočtu Európskej únie na roky 2021 až 2027, ktorý plánuje rozšíriť inštitút takzvaných vlastných zdrojov o niekoľko daní a odvodov, z ktorých výnos by neplynul do štátnych rozpočtov, ale do toho európskeho. Už v roku 2021 by mala byť zavedená daň z odpadu z nerecyklovateľných plastových obalov, alebo „plastová“ daň. Aj keď aktuálne ešte nie sú známe bližšie detaily zavedenia tejto dane a jej finalizácia Európskou radou bola spomalená globálnou pandémiou, na základe internetového portálu Euractiv by mala byť sadzba za jeden kilogram nezrecyklovaných plastových obalov 80 eurocentov a platiteľ odvodu do eurorozpočtu by mal byť konkrétny členský štát. Aktuálna je však otázka daňovej incidencie, nakoľko na základe analýz Ministerstva životného prostredia by financovanie tejto dane mali zabezpečiť výrobcovia plastových obalov, čo by mohlo mať za následok presun na konečného spotrebiteľa. To je aj dôvodom, prečo sa Slovenská republika rozhodla neimplementovať túto daň do našej daňovej sústavy a výslednú sumu zaplatiť zo štátneho rozpočtu v rámci pravidelného odvodu z hrubého národného dôchodku. Celkový odvod Slovenskej republiky za sedem rozpočtovaných rokov predstavuje podľa odhadov 381 miliónov Eur, pričom na základe prísľubu predstaviteľov Európskej únie by mala byť veľká časť tohto príjmu využitá práve na vývoj ekologickejších alternatív a ochranu životného prostredia, čo je takisto jeden z predpokladov dane s environmentálnym charakterom. Na základe aktuálnej situácie však lídri Európskej únie pristúpili k možnosti financovania obnovy hospodárstva po globálnej pandémii aj pomocou tejto dane, jej environmentálny charakter tak bude možné sledovať až v dlhom horizonte, po prekonaní aktuálnej hospodárskej recesie. Európska únia plánuje zavedením tejto dane dosiahnuť príjem 7 miliárd Eur ročne.

Druhým z vlastných „zelených“ zdrojov únie sa má stať časť príjmov z predaja emisných povoleniek. V tomto prípade sa však nejedná o novo zavedený verejný príjem, ale iba o presmerovanie 20 percent celkového príjmu do eurorozpočtu. Podiel odvedený členskými štátmi by mal pritom predstavovať iba dve percentá celkových príjmov Európskej únie, čo je o dva percentuálne body menej, ako príjem z „plastovej“ dane. V porovnaní s ostatnými vlastnými zdrojmi, ktoré nespĺňajú podmienky zaradenia do skupiny „zelených“ – ekologických zdrojov, teda ide o veľmi malý podiel. Najväčšiu časť príjmu Európskej únie tvorí príjem založený na hrubom národnom dôchodku (v plánovanom rozpočte na roky 2021 až 2027 má tvoriť 57%), za ním nasledujú tradičné vlastné zdroje, najmä clá (16%) a podiel dane z pridanej hodnoty (14%). Časť zdrojov má byť založená aj na novo pripravovanom konsolidovanom základe dane z príjmov

právnických osôb (CCCTB, 7%) a medzi ostatné plánované vlastné zdroje patrí aj digitálny odvod, aplikovanie systému obchodovania s emisiami aj na sektor letectva a námorníctva, či daň z finančných transakcií. Podobne ako pri leteckej dani, aj tieto plány však môžu byť ovplyvnené prebiehajúcou pandémiou, ktorá aktuálne okrem nemožnosti bezchybného analyzovania a predpokladania budúcich príjmov takisto obmedzuje vlády v zavádzaní nových daní počas hospodárskej recesie.

V období do roku 2019 pred vypuknutím pandémie však bola situácia opačná a mnohé krajiny Európskej únie zvažovali výnimku vyňatia leteckého paliva zo zdanenia pri letoch v rámci územia únie. Zdanenie kerozínu iba v tých desiatich krajinách, ktoré myšlienku podporili (Belgicko, Dánsko, Fínsko, Francúzsko, Luxembursko, Holandsko, Nemecko, Španielsko, Švédsko a Taliansko) daňovou sadzbou 33 eurocentov za liter kerozínu, by generovalo dodatočný príjem do štátnej alebo európskej kasy vo výške 3,7 miliardy Eur. Pri jej plošnom zavedení vo všetkých členských krajinách Európskej únie by tak táto daň generovala v porovnaní s ostatnými environmentálnymi daňami pomerne vysoký dodatočný príjem, ktorý by bol podľa návrhu využívaný na budovanie udržateľnejších alternatív cestovania – železníc, či výskum a vývoj v oblasti nízkoemisného lietania. Predkladatelia návrhu zavedenia kerozínovej dane, ako aj mnohé mimovládne organizácie zriadené s cieľom ochrany a obnovy životného prostredia neustupujú od svojho pôvodného návrhu ani v čase začínajúcej globálnej hospodárskej recesie, pričom plánujú nepristúpiť na dohodu o spoločnom rozpočte Európskej únie bez zahrnutia minimálne jednej dane kompenzujúcej znečistenie spôsobované vnútroeurópskou leteckou dopravou.

Ďalším z navrhovaných daňových opatrení v rámci naplnenia cieľa Európskej zelenej dohody¹³ stať sa klimaticky neutrálnym kontinentom do roku 2050 je zavedenie takzvanej uhlíkovej hraničnej dane – mechanizmu úpravy privezenej uhlíkovej stopy. Subjektom tejto dane by sa stali podniky dovážajúce na územie Európskej únie tovary, pri ktorých produkcii je vytvorené nadmerné množstvo skleníkových plynov, pričom vytvárajú takzvaný únik skleníkových plynov. Cieľom zavedenia uhlíkovej hraničnej dane je obmedzenie presunu industriálnej výroby do krajín mimo Európskej únie s menej prísnu reguláciou v oblasti ochrany životného prostredia a produkcie škodlivín. Zavedenie tejto dane je predpokladané na rok 2023,

¹³ European Commission: The European Green Deal. Brusel: december 2019. [online] Dostupné na internete ku dňu 12. 3. 2021: https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/european-green-deal-communication_en.pdf.

pričom úvodné analýzy boli iniciované v roku 2020 s ich očakávanými výsledkami v období začiatku rokovaní o tejto dani Európskou radou. Súčasťou Európskej zelenej dohody je rovnako aj revízia Nariadenia o zdaňovaní energií 2003/96, ktorá podľa najnovších štúdií nie je zjednotená s aktuálnymi cieľmi Európskej únie v oblasti ochrany životného prostredia. Cieľom úpravy je zamerať sa na rôzny dopad jednotlivých zdrojov energie na životné prostredie a podpora konečných spotrebiteľov tejto energie k zmene ich spotrebiteľského správania a voľbe zelenších alternatív, pričom predstavenie kompletizovaného dodatku k tomuto nariadeniu je predbežne naplánované na rok 2021. Vo všeobecnosti je teda zrejmé, že iniciatívu ochrany životného prostredia jednotlivých členských štátov prebrala vo veľkej miere Európska únia s cieľom lokalizovania možných nedostatkov v lokálnych environmentálnych politikách a ich zefektívneniu aj na úkor možnej čiastočnej straty suverenity členských štátov nad kontrolou vlastného daňového systému. To je takisto jeden z hlavných dôvodov dlhoročného trvania dohovorov o zavedení alebo harmonizácii špecifickej dane, ktoré často končia bezvýsledne.

1.4. Vplyv pandémie COVID-19 na leteckú dopravu

V neposlednom rade je potrebné zhodnotiť aj dopad súčasnej globálnej krízy spôsobenej pandemiou nového koronavírusu na hospodárstvo ako celok, ako aj nami skúmané konkrétne oblasti ochrany životného prostredia a leteckej dopravy. Dopad pandémie na sektor medzinárodného turizmu a masívny prechod na prácu z domu výrazne celosvetovo ovplyvnil pravidelnú leteckú dopravu, podporil však rozmach nákladných a repatriálnych letov. Predikciou krátkodobého vývoja leteckej dopravy sa zaoberali mnohé medzinárodné inštitúcie, medzi ktoré patrí aj Európska organizácia pre bezpečnosť leteckej prevádzky (Eurocontrol), ktorá každoročne zverejňuje predpokladaný scenár vývoja leteckej dopravy na najbližších päť rokov.¹⁴ Aktualizované vydanie z Novembra 2020 za základ výpočtu pokladá už známy 65 percentný priemerný pokles letov v období marec až október 2020 oproti rovnakému obdobiu roku 2019, ako

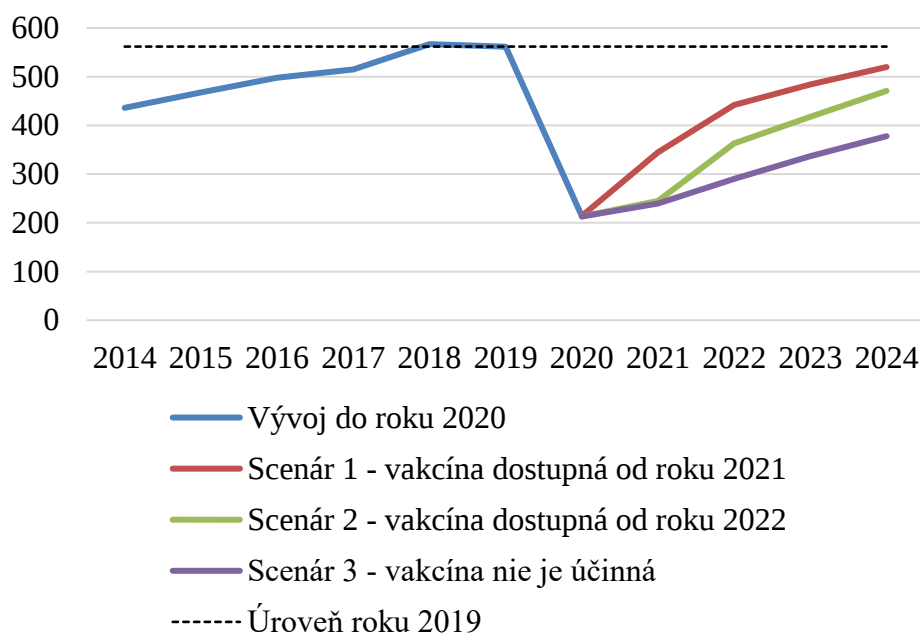
¹⁴ Eurocontrol: Five-Year Forecast 2020-2024: European Flight Movements and Service Units. Brusel: STATFOR, 09/2020. [online] Dostupné na internete ku dňu 12. 3. 2021: <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2020-11/eurocontrol-five-year-forecast-europe-2020-2024.pdf?fbclid=IwAR3OhCpbVyrJlLmB3JSVP1wIiSO1z-C9j1HGEwh0MQiRFGuXZSIIfTek-OXI>.

aj pokles hrubého domáceho produktu o 7,5 percenta. Pri predikcií troch možných scenárov vývoja sa pritom opiera aj o historické počty komerčných letov, ktoré od roku 1995 konštantne rástli, pričom jediné dva prepady boli zaznamenané pri útokoch na Svetové obchodné centrum z 11. septembra 2001, po ktorých klesol počet letov o približne 200 tisíc a pri rokoch globálnej finančnej krízy, s približným poklesom 600 tisíc letov. Z prvého menovaného prepady sa sektor letectva spamätával približne jeden a pol roka, pri druhom poklese sa počty letov dostali na predkrízovú úroveň až po ôsmich rokoch. Z 11,1 milióna uskutočnených letov v roku 2019 sa však predpokladá pokles až o šesť miliónov letov v roku 2020. Medzi ďalšie faktory zohľadnené pri analýze možných scenárov v leteckej doprave boli zahrnuté premenné ako sila nadchádzajúcich vĺn pandémie, sila a načasovanie zavádzaných opatrení, dostupnosť vakcín a účinných metód liečenia nákazy, dopad pandémie na hospodárstvo, rozsiahlosť štátnych zásahov na podporu zasiahnutých leteckých spoločností, ale aj vývoj dopytu po leteckých spojeniach po zavedení nového štýlu života – online pracovné konferencie, či preferencia blízkych turistických destinácií. Z daných predpokladov boli skonštruované nasledovné tri scenáre uzdravenia leteckého sektora po prekonaní pandémie.

Pri aktuálnom celospoločenskom vývoji dostupnosti vakcíny v krajinách Európy je najpravdepodobnejší prvý, optimistický scenár, ktorý predpokladá široko dostupnú vakcínu a možnosti testovania pre všetkých ľudí využívajúcich leteckú dopravu najneskôr v lete roku 2021. V takomto prípade by počet letov dosiahol hodnoty roku 2019 v roku 2024 vďaka investovaniu zo strany najmä nízkonákladových spoločností a obnoveniu všetkých interkontinentálnych letov. Druhý scenár predpokladá dostupnosť vakcíny až v polovici roka 2022, čo by malo za následok oddialenie dosiahnutia stanovenej hranice až na rok 2026. Tretí najpesimistickejší scenár by mohol nastať v prípade, ak by vakcína nedosiahla predpokladaný účinok v obmedzení šírenia vírusu. To by znemožnilo znovu naštartovať letecký sektor a spôsobilo výrazné zvýšenie nezamestnanosti naprieč Európskou úniou. Očakávaný je v tomto prípade taktiež permanentný pokles cestujúcich využívajúcich leteckú dopravu na 60 až 70 percent a plné zotavenie je predpokladané na rok 2029. Opísané scenáre boli v štúdií aplikované aj na vývoj počtu leteckých pohybov v Slovenskej republike. Vo všeobecnosti je situácia v krajinách s menej rozvinutou leteckou dopravou, medzi ktoré patrí aj Slovensko, horšia, pričom dosiahnutie úrovne z roku 2019 sa neočakáva v roku 2024 ani v najoptimistickejšom scenári. Detailný vývoj v Slovenskej republike je zobrazený na nasledujúcom grafe 3. Pre porovnanie, nami sledované ostatné krajiny dosiahli na základe analýzy

podobné predpokladané výsledky, pričom Francúzsko, tak ako aj Nemecko, by podľa predpokladov mali dosiahnuť v roku 2024 stanovenú úroveň. Nakoľko však stále nie je známy dlhodobý účinok vakcíny na celkové zdravie obyvateľstva, ako aj hospodárstva, je možné, že obom krajinám sa v roku 2024 podarí dosiahnuť iba približne 94 percent letových pohybov uskutočnených v roku 2019. V prípade Slovenska je táto hodnota nižšia – 87 percent.

Graf 3: Reálny vývoj prevádzkovaných letov v tisícoch na území Slovenskej republiky v rokoch 2014 až 2020 a očakávaný vývoj v rokoch 2021 až 2024.



Zdroj: Vlastné spracovanie podľa dát dostupných v publikácii Eurocontrol: Five-Year Forecast 2020-2024: European Flight Movements and Service Units.

V súčasnosti sa s pandémiou koronavírusu z makroekonomického hľadiska spája aj nezamestnanosť v turistickom sektore. To priamo ovplyvňuje aj zamestnanosť v oblasti leteckej dopravy. Podľa aktuálne dostupných štatistík¹⁵ z pozorovaní vykonávaných na vzorke 2,598 pilotov z celého sveta vykonáva aktuálne svoju prácu iba 43 percent opýtaných, ďalších 17 percent je aktuálne v statuse neplateného voľna. 10 percent respondentov vykonáva inú prácu v leteckom sektore alebo inom sektore. Alarmujúca je však súčasná nezamestnanosť v radoch pilotov

¹⁵ Goose Recruitment: The Pilot Survey 2021. [online] Dostupné na internete ku dňu 12. 3. 2021: <https://www.goose-recruitment.com/media/5041/the-pilot-survey-2021.pdf>.

komerčných letov, ktorá dosahuje úroveň 30 percent, pričom drvivá väčšina prišla o prácu z dôvodu pandémie. To predstavuje výraznú zmenu na pracovnom trhu leteckého priemyslu, nakoľko ešte krátko pred príchodom krízy spôsobenej pandemiou koronavírusu prevládal na tomto trhu nedostatok kvalifikovaných pilotov spôsobený najmä rozmachom nízkonákladového cestovania. Tento pôvodný trend spôsoboval rast platov pilotov a iného letového personálu, ako aj zvýšený záujem o zamestnanie sa v tomto odbore. Mnohí menej kvalifikovaní piloti, či piloti stále v začiatku tak aktuálne skončili nezamestnaní aj napriek absolvovaniu časovo aj finančne náročných leteckých kurzov, pričom táto situácia sa na základe skôr popísaných štatistík nemusí zmeniť až do roku 2024. Tí, ktorí ostali zamestnaní takisto pociťujú zhoršenie situácie najmä znížením platov, znížením počtu odlietaných hodín, či pre obavy zo straty zamestnania alebo krachu zamestnávateľa – leteckej spoločnosti. Stále aktívni piloti majú naopak strach z nákazy koronavírusom, či neustále sa meniacimi pravidlami a obmedzeniami zo strany štátov. Pandémia teda zasahuje do bežného fungovania všetkých odvetví hospodárstva, no kým niektoré sa dokážu rýchlo spamätať, iné, ako napríklad odvetvie leteckej dopravy a hromadnej dopravy celkovo, sa bude zotavovať ešte niekoľko rokov. V nadväznosti na tému tejto práce však bude až v budúcnosti možné zistiť, ako výrazné celosvetové zredukovanie leteckej dopravy pomohlo k ochrane a obnove životného prostredia, čím bude zároveň možné lepšie predikovať skutočný dopad budúcich obmedzení v leteckej doprave – napríklad zavedením letenkovej dane na životné prostredie.

2. Cieľ práce a metodika práce

Hlavným cieľom diplomovej práce je zhodnotiť účinnosť daní s environmentálnym aspektom s dôrazom na rôzne druhy leteckých daní a daní z motorových vozidiel na ochranu životného prostredia. Sledovanými budú okrem ochrany životného prostredia aj jeho obnova, redukcia jeho znečisťovania, či prípadná kompenzácia negatívnych externalít spôsobovaných leteckou, respektíve cestnou dopravou v hospodárskom sektore prostredníctvom dodatočných príjmov do verejných rozpočtov.

Stanovená bola hypotéza, že „zavedením dodatočnej leteckej dane sa účinne prispeje k ochrane životného prostredia, pričom táto daň nebude mať výraznejší vplyv na konkurencieschopnosť a hospodárske výsledky leteckých spoločností“. Táto hypotéza bude v závere práce potvrdená alebo zamietnutá.

Pre dosiahnutie uvedeného hlavného cieľa a potvrdenie či vyvrátenie stanovenej hypotézy je potrebné zadefinovať čiastkové – parciálne ciele, ktoré sú zároveň rozpracovávané v jednotlivých kapitolách tejto práce, a to nasledujúce:

- analýza a zhodnotenie stavu životného prostredia vo zvolených krajinách (Slovenská republika, Nemecko, Francúzsko) a analýza daňových systémov týchto krajín,
- oboznámenie sa s aktuálnym vývojom v oblasti zavádzania nových daní s environmentálnym aspektom na Slovensku a v Európskej únii so zreteľom na dane z letectva a dane z motorových vozidiel,
- popísanie teoretických základov z oblasti prijímania a hodnotenia efektívnosti daní, ako aj z oblasti ochrany životného prostredia,
- porovnanie odhadnutého dopadu zavádzania rôznych navrhovaných leteckých a cestných daní na oblasť životného prostredia a trhu z pohľadu leteckých spoločností, ale aj konečného spotrebiteľa, porovnanie s alternatívnymi zdrojmi príjmu podnecujúcimi ochranu životného prostredia.

3. Teoretické východiská v oblasti daňovníctva a ochrany životného prostredia

Obsahom nasledujúcej kapitoly je na základe tretieho parciálneho cieľa práce oboznámenie sa so základnými teoretickými východiskami nevyhnutnými pre správne hodnotenie dosiahnutých výsledkov v poslednej časti práce. Táto teoretická časť bude svojim obsahom dopĺňať už skôr popísanú aktuálnu situáciu v sledovaných oblastiach. V prvej podkapitole tak bude sledovaný historický vývoj teoretických poznatkov v oblasti ochrany životného prostredia a ich prepojenie s ekonomickou vedou, opísané budú takisto aj základy teórie udržateľnosti a teória v oblasti environmentálnych indikátorov. V podkapitole 3.2. budú vysvetlené základné pojmy v oblasti daňovej teórie a politiky, na princípe zdaňovania negatívnych externalít bude popísaná ochrana životného prostredia prostredníctvom daňových opatrení. Takéto dane s environmentálnym aspektom budú takisto teoreticky vymedzené. V poslednej časti tejto kapitoly bude popísané pozadie prijímania nových daní v prostredí Európskej únie s prihliadnutím na históriu právnych predpisov Európskej únie prijímaných v snahe o harmonizáciu v oblasti nepriamych daní.

3.1. Ochrana životného prostredia ako interdisciplinárna veda

V úvode prvej podkapitoly teoretickej časti tejto práce bude v stručnosti predstavený vývoj chápania životného prostredia ako obmedzeného statku a jeho vzťah s vtedajšími ekonomickými teóriami. Otázky súvisiace priamo s ochranou životného prostredia sa začali dostávať do popredia až v prvej polovici dvadsiateho storočia. V ekonomickej teórii sa však ich podstatou zaoberali klasickí ekonómovia už omnoho skôr – už v osemnástom storočí, a to napríklad ekonomický smer fyziokratizmus, pokladajúci za zdroj všetkého bohatstva pôdu, teda všeobecne prírodné bohatstvo, alebo dielo Thomasa Maltuhsa¹⁶, v ktorom je pôda definovaná ako fixná veličina, pričom so zvyšujúcou sa populáciou output z poľnohospodárskej výroby na jedného obyvateľa klesá, čo

¹⁶ MALTHUS, Thomas: Essay on The Principle of Population. Londýn: St. Paul's Church-Yard, 1798. 126 s. ISBN 978-0-140-43206-0.

môže mať za následok pokles životnej úrovne v dlhodobom horizonte. Na druhej strane neoklasická ekonómia sa otázkami obmedzenosti prírodných zdrojov nezaobera a predpokladá neobmedzený ekonomický rast.¹⁷ Otázky prírodných zdrojov boli do tohoto smeru zaradené až v druhej polovici dvadsiateho storočia skúmaním efektívneho a optimálneho využitia zdrojov. Túto odnož neoklasickej ekonómie nazývame aj ekonómia prírodných zdrojov. V tomto čase (druhá polovica dvadsiateho storočia) boli zakladané mnohé medzinárodné inštitúcie na ochranu životného prostredia – organizácia Greenpeace (1971), Program OSN pre životné prostredie (1972), či Európska agentúra pre životné prostredie (1993). V tomto období boli takisto prijímané mnohé medzinárodné zmluvy o ochrane životného prostredia, pričom najviac mnohostranných dohôd bolo podpísaných v poslednom desaťročí – napríklad Kjótsky protokol (1997). V súčasnosti je uzatvorených viac ako 3500 rôznych bilaterálnych alebo multilaterálnych dohôd, dohovorov a zmlúv o ochrane životného prostredia.

Mnohé modernejšie ekonomické teórie sa v otázkach životného prostredia opierajú najmä o teórie trhových zlyhaní alebo teórie negatívnych externalít. Trhové zlyhanie sú hlavnou otázkou ekonomického smeru environmentálna ekonómia, pričom takéto trhové zlyhanie nastáva vtedy, ak trh nealokuje obmedzené zdroje tak, aby maximalizovali blahobyť spoločnosti.¹⁸ Táto ekonomická teória taktiež poukazuje na nedostatky spojené s neobmedzovaným využívaním verejných a voľných statkov, pri ktorých ľudia ignorujú ich obmedzenosť a využívajú ich viac ako by ich využívali, keby za ne museli platiť. Takéto správanie potom vedie k environmentálnej degradácii. Rovnaký problém potom nastáva pri chápaní ochrany životného prostredia ako verejného statku, pri ktorom je vylúčenie zo spotreby prakticky nemožné a výhody z takéhoto statku čerpajú aj krajiny, ktoré sa na ochrane životného prostredia nepodieľajú. Teóriu chápania životného prostredia v ekonómii ako systému negatívnych, ale aj pozitívnych externalít rozpracoval v roku 1920 Arthur Cecil Pigou vo svojom diele s názvom Ekonómia blahobytu. Rozpracoval ním teóriu Alfreda Marshalla, ktorou obhajoval potrebu štátnych zásahov do ekonomiky. Medzi negatívne externality radil také statky, ktoré firma vytvorí popri svojej hlavnej produkcii tovarov alebo služieb, no znášajú ich aj obyvatelia – domácnosti, ktorí nie sú spotrebiteľmi vyrábaných tovarov alebo služieb. Takúto produkciu navrhoval zdať takzvanou piguovskou daňou. Naopak pozitívne

¹⁷ LISÝ, Ján a kol.: Dejiny ekonomických teórií. Bratislava: Iura edition, 2003. 360 s. ISBN 978-8-075-98080-9.

¹⁸ HANLEY, Nick a kol.: Environmental Economics in Theory and Practice. Londýn: Red Globe Press, 2007. ISBN 978-0-191-07243-7.

externality – napríklad vzdelávanie zamestnancov firmy, ktorí potom môžu byť prospešní aj pre zvyšok spoločnosti, navrhoval podporovať štátnymi dotáciami. Hlavným problémom tejto teórie je nedostatok informácií a ich subjektivita, čo by v praxi malo za následok nemožnosť spravodlivého vyčíslenia ním navrhovanej emisnej dane.

V súčasnosti je teda ekonomická veda spojená s otázkou ochrany životného prostredia prostredníctvom základného skúmaného problému – problému udržateľnosti. Vo všeobecnosti je udržateľnosť definovaná ako schopnosť nebyť škodlivý k životnému prostrediu, či vyčerpávať prírodné zdroje a tým podporovať dlhodobú ekologickú rovnováhu. Udržateľnosť vieme sledovať v štyroch hlavných dimenziách – environmentálna, sociálna, ekonomická a inštitucionálna, pričom inštitucionálne ošetrovanie ochrany životného prostredia je doposiaľ iba v počiatkoch. Sledovať úroveň udržateľnosti, ako aj iných faktorov ovplyvňujúcich životné prostredie, je možné pomocou takzvaných environmentálnych indikátorov. Tieto indikátory boli vytvorené s cieľom ovplyvňovať vnímanie jednotlivých súčastí životného prostredia spoločnosťou. Pri zachovaní ich zrozumiteľnosti a spoľahlivosti môžu teda vplyvať na spotrebiteľskú voľbu, či prispievať k formovaniu legislatívnych opatrení.¹⁹ V priebehu času tak umožňujú porovnávanie, hľadanie potenciálu na optimalizáciu na úrovni spoločnosti a trhu, či sumarizovanie dosiahnutých výsledkov. Indikátory životného prostredia musia poskytovať informácie o vplyve vykonávaného procesu alebo vyrábaného produktu na rôzne oblasti životného prostredia, ktoré sú v odborných publikáciách²⁰ stanovené nasledovne: využitie energie (obnoviteľnej a neobnoviteľnej) vynaloženej na jednotku vyprodukovanej ekonomickej pridanej hodnoty, využitie materiálov a čerpanie zdrojov, využívanie vodných zdrojov, produkcia odpadu a škodlivín, environmentálne dopady sledovaného produktu, procesu alebo služby a zhodnotenie celkového rizika na ľudské zdravie a životné prostredie. Na základe takto stanovených podmienok sú na stránkach Eurostatu, ako aj Informačného portálu Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky na pravidelnej báze zverejňované údaje k špecifickým environmentálnym indikátorom, ktoré boli takisto popísané v prvej kapitole tejto práce.

¹⁹ MACLEAN, Richard: What's the winning strategy? The competitive game plan for sustainable development. In: Environmental Protection Magazine, 01/2001. S. 55-56. Dostupné na internete ku dňu 12. 3. 2021: <https://www.rmacleannllc.com/publications/envprotection/EP2001-01 StrategySustainableDev-wc.pdf>.

²⁰ SIKDAR, Subhas: Sustainable development and sustainability metrics. In: AIChE Journal, 08/2003. S. 1928-1932. Dostupné na internete ku dňu 12. 3. 2021: <https://doi.org/10.1002/aic.690490802>.

Z podnikového hľadiska môžeme ochranu životného prostredia začleniť aj pod teóriu sociálneho podnikania a koncept spoločensky zodpovedného podnikania. Spoločensky zodpovedným je také podnikanie, ktoré prepája ekonomický rozvoj podniku so snahou o sociálnu inklúziu, inštitucionálnu kvalitu a takisto environmentálnu užitočnosť, čím sa snaží o dosiahnutie udržateľného rozvoja na úrovni podniku, ako aj okolia podniku a spoločnosti ako celku. Okrem budovania dobrého mena spoločnosti je spoločensky zodpovedné podnikanie hodnotené aj na medzinárodnej úrovni v rámci Rozvojového programu Spojených národov, pričom kategória „životné prostredie“ predstavuje 15% z celkových 100 bodov, ktoré môže spoločensky zodpovedná krajina dosiahnuť.²¹ Environmentálnymi aktivitami vykonávanými spoločensky zodpovednými podnikmi sú napríklad využívanie technológií šetrných k životnému prostrediu, korektná recyklácia a likvidácia vyprodukovaného odpadu, alebo zveľaďovanie svojho okolia a obnova lokálnych ekosystémov v danom regióne.

3.2. Teória environmentálneho zdaňovania

V nasledujúcej podkapitole budú vysvetlené teoretické základy z oblasti daňovníctva, rozpočtovej politiky a ich prepojenia na životné prostredie prostredníctvom environmentálneho zdaňovania. Vo všeobecnosti je daň definovaná ako povinná, zákonom určená, neúčelová a neekvivalentná platba odvádzaná daňovými subjektami v presne stanovenej výške a vo vopred stanovenom termíne do príslušného verejného rozpočtu.²² Táto definícia poukazuje na formálno-právnu stránku pojmu daň. Rozšírenie tejto definície poskytuje ekonomicko-finančná stránka pojmu daň. Podľa nej predstavuje daň zákonom upravený fiškálny vzťah medzi daňovým subjektom a štátom, ktorý vláda využíva na zabezpečenie svojich cieľov.²³

²¹ FILEKOVÁ, Elena a kol.: Úspešnosť Slovenska vo vytváraní podmienok pre spoločensky zodpovedné podnikanie. Bratislava: Ministerstvo hospodárstva SR, 2011. 43 s. Dostupné na internete ku dňu 12. 3. 2021: <https://www.employment.gov.sk/files/slovensky/ministerstvo/spolocenska-zodpovednost/sprava-o-vytvarani-pomienok-pre-szp-na-slovensku.pdf>.

²² BELÍČKOVÁ, Kornélia a kol.: Rozpočtová teória, politika a prax. 1. vydanie. Bratislava: Iura Edition, 2010. 342 s. ISBN: 978-80-8078-335-8.

²³ tamže.

Daň možno takisto charakterizovať prostredníctvom jej štyroch základných znakov, definovaných v daňovej teórii.²⁴ Týmito znakmi sú predmet dane, subjekt dane, základ dane a sadzba dane. Predmet dane je prvým predpokladom vzniku daňovo-právneho vzťahu. Je vymedzený osobitne pre každú existujúcu daň v jej legislatívnej úprave, a to buď pozitívnym, alebo negatívnym vymedzením, teda určením čo je, respektíve nie je predmetom dane. Typickým príkladom predmetu dane je príjem, zisk alebo majetok. Subjektom dane je taká fyzická osoba alebo právnická osoba, ktorá je povinná daň platiť. Pri daňovom subjekte rozlišujeme pojmy daňovník – osoba, ktorej príjem, majetok alebo iná vykonávaná činnosť priamo podlieha dani a platiteľ dane – osoba zodpovedná za výpočet, priznanie a odvedenie dane. V takomto prípade je však daň už započítaná do ceny predávaných tovarov alebo služieb, zaplatí ju tak až konečný spotrebiteľ. V prípade spotrebných daní sa stretávame taktiež s pojmom daňový dlžník. Základ dane je kvantitatívne vymedzenie predmetu dane, ktoré slúži na výpočet dane. V rôznych prípadoch je jeho hodnota upravovaná o rôzne pripočítateľné a odpočítateľné položky, ale aj daňovú stratu či nezdaniteľnú časť základu dane. Upravený základ dane vynásobený sadzbou dane – pevnou alebo percentuálnou, určuje konečnú výšku dane. Okrem týchto základných znakov poznáme takisto niekoľko vedľajších. Medzi ne patrí napríklad správca dane, splatnosť dane – termín, do ktorého musí byť daň odvedená do príslušného rozpočtu, minimálna výška dane a nezdaniteľné minimum, zaokrúhlenie dane alebo asignácia dane na osobitné účely.

Ďalším pojmom z oblasti daňovníctva spomínaným v ostatnej časti tejto práce je aj „daňový systém“. Ten, ako súbor všetkých právnych predpisov z oblasti daní, zohráva dôležitú úlohu pri formovaní spravodlivej spoločnosti a silného hospodárstva, pričom takisto ustanovuje formu „daňovej sústavy“ konkrétneho štátu. V Slovenskej republike je daňová sústava delená na priame a nepriame dane. Rozdiel medzi týmito základnými skupinami ukazuje, ako daň v skutočnosti vplýva na jednotlivé daňové subjekty. Pri priamych daniach je daň počítaná priamo z príjmu, majetku alebo zisku daňovníka, naopak pri nepriamych daniach – daniach zo spotreby v konečnom dôsledku znáša daň až spotrebiteľ v konečnej cene tovaru alebo služby, platiteľ dane je zodpovedný iba za výpočet a odvedenie takejto dane. Priame dane v Slovenskej republike tvoria tri podskupiny – dôchodkové dane (daň z príjmu fyzických a právnických osôb), majetkové dane

²⁴ SCHULTZOVÁ, Anna .: Daňovníctvo: Daňová teória a politika I. Praha: Wolters Kluwer ČR, a.s., 2018. 360 s. ISBN: 978-80-7598-107-3.

(dane z nehnuteľností) a ostatné priame dane. Pod touto kategóriou okrem iného nachádzame aj dane, ktoré boli v kapitole 1 charakterizované ako environmentálne, a to daň za vjazd a zotrvanie motorového vozidla v historickej časti mesta, daň za jadrové zariadenie alebo daň z motorových vozidiel. Kategóriu nepriamych daní tvorí univerzálna daň zo spotreby (daň z pridanej hodnoty) a selektívne dane (spotrebná daň z alkoholických nápojov, tabakových výrobkov, ako aj environmentálna daň z minerálnych olejov a elektriny, uhlia a zemného plynu). Podiel priamych a nepriamych daní na celkovo vybratých daniach sa nazýva „daňový mix“. Každá zo skôr menovaných daní spĺňa plní v daňovom systéme tri základné funkcie – alokačnú funkciu, teda efektívne umiestňovanie získaných príjmov do verejných výdavkov, distribučnú funkciu, pomocou ktorej dochádza k prerozdeleniu prostriedkov s cieľom zmiernenia sociálnych rozdielov a stabilizačnú funkciu, ktorej úlohou je zmiernovať cyklické výkyvy hospodárstva.

Pojem environmentálna daň je najčastejšie definovaný pomocou vymedzenia Organizácie pre hospodársku spoluprácu a rozvoj. Je to taká daň, ktorej daňový základ tvorí fyzická jednotka niečoho, čo má negatívny vplyv na životné prostredie. Odkláňa sa pritom od teórie všeobecného zdaňovania prakticky nedefinovateľnej tvorby negatívnych externalít a ako základ dane definuje konkrétny tovar alebo službu, ktorej výroba alebo spotreba znečistenie spôsobuje. V podmienkach Slovenskej republiky sú takýmito statkami napríklad množstvo spotrebovanej elektrickej energie a zemného plynu v megawatthodinách, uhlia v tonách alebo množstvo minerálneho oleja v litroch. Nakoľko výnos z týchto daní nie je účelovo viazaný, nie je možné tvrdiť, že zvýšením daňovej sadzby sa priamo úmerne zvýšia prostriedky na ochranu a obnovu životného prostredia. Na základe Návrhu rozpočtu verejnej správy na roky 2021 až 2023 predstavujú výdavky na ochranu životného prostredia 2 percentá celkových verejných výdavkov, pričom najväčšiu časť tvoria výdavky na odpadové hospodárstvo. Z tohoto dôvodu nemôžeme hovoriť o environmentálnej dani v pravom slova zmysle, no špecificky iba o dani s environmentálnym aspektom. Hlavnou úlohou takejto dane je motivovať subjekt dane k prechodu na zelenšiu alternatívu – technológiu alebo činnosť, ktorá napomáha k dosiahnutiu dlhodobej udržateľnosti. Sazba tejto dane by teda mala približne dosahovať úroveň alternatívnych nákladov spojených s prechodom na ekologické prevádzkovanie vykonávanej činnosti. K nevýhodám takejto dane patrí obtiažnosť alokácie vykonávaného znečistenia a vyhýbanie sa priznaniu o vykonávaní zdaňovanej činnosti – napríklad nelegálne skládky. Dane s environmentálnym aspektom takisto prispievajú k daňovej konkurencii, čo pri nedostatočnej harmonizácii môže spôsobiť presun škodlivej výroby do krajín nezdaňujúcich

túto činnosť a následný dovoz takto vyrobených tovarov späť na územie sledovanej krajiny. Pri pohľade na globálny charakter znečisťovania životného prostredia spôsobuje tento problém najväčšiu výzvu v oblasti environmentálneho zdaňovania.

Dane tvoria väčšinovú časť príjmu do štátneho rozpočtu (v Slovenskej republike v roku 2020 tvoria 80%²⁵). Zvyšnú časť dopĺňajú ostatné nedaňové príjmy, medzi ktoré radíme administratívne poplatky, pokuty a penále, no taktiež príjmy z vlastníctva majetku, penále a pokuty vyrubené štátnym dozorom, odvody z prevádzkovania lotérií a hier na verejnoprospešný účel, vratky prostriedkov do štátneho rozpočtu, kapitálové príjmy a iné príjmy podľa osobitných predpisov. Jedným z protiargumentov pri zavádzaní nových spotrebných daní s cieľom ochrany životného prostredia môže byť práve rozpor so základným teoretickým vymedzením daní, a to, že daň je „neúčelová platba“. Z daného vyplýva, že celkové daňové príjmy nie sú v rámci verejného rozpočtu segmentované do rôznych skupín verejných výdavkov, a teda nie je možné presne vymedziť účel použitia takto vybratej dane, napríklad na ochranu alebo obnovu životného prostredia. Nakoľko sústava environmentálnych daní v Európskej únii je iba čiastočne harmonizovaná, v mnohých členských krajinách vrátane Slovenskej republiky sú niektoré environmentálne dane nahrádzané poplatkami. Poplatky sú ekvivalentné, účelové, dobrovoľné platby, ktoré hradia subjekty za úkony štátnych alebo miestnych orgánov. Dobrovoľnosťou sa v takomto prípade vyznačuje situácia, kedy subjekt poplatok zaplatí, ak chce činnosť vykonávať. Poplatky sa delia na štátne, miestne, ekologické a iné poplatky. Práve tie ekologické do určitej miery nahrádzajú environmentálne dane a na základe údajov z Enviroportálu Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky medzi ne radíme napríklad poplatok za registráciu motorového vozidla, poplatky za vypúšťanie odpadových vôd do povrchových vôd, poplatky za znečisťovanie ovzdušia alebo najnovší poplatok za ukladanie odpadov. Tieto poplatky však nepredstavujú značný príjem do štátneho rozpočtu a v súčasnosti takisto neslúžia na svoj vlastný – environmentálny účel, nie sú preto ani samostatne vykazované v Návrhoch rozpočtu verejnej správy a ich príjem je zaradovaný medzi všeobecnú kategóriu administratívnych poplatkov.

²⁵ Zákon číslo 217/2020 Z. z., ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 468/2019 Z. z. o štátnom rozpočte na rok 2020.

3.3. Postupy zavádzania nových daní v prostredí Európskej únie

Nepriame dane, medzi ktoré patria takisto skúmané dane s environmentálnym aspektom, sú v rámci Európskej únie vysoko harmonizované a tak ako bolo spomenuté v kapitole 1, zavádzanie nových, či úprava existujúcich spotrebných daní vo veľkej miere závisí od rozhodnutí Rady Európskej únie. Tá spravidla rozhoduje systémom kvalifikovanej väčšiny, no pri témach týkajúcich sa zahraničnej a daňovej politiky sa vyžaduje jednomyselné schválenie prejednávaneho návrhu, čo v mnohých prípadoch komplikuje snahy o zavedenie nových daní. Daňovou harmonizáciou sa v tomto prípade rozumie spolupráca v oblasti daňových politík jednotlivých členských štátov vedúca k vzniku totožných alebo veľmi podobných daňových systémov vo všetkých krajinách Európskej únie. Predstupňami daňovej harmonizácie sú daňová koordinácia a daňová aproximácia, ktoré popisujú postupné približovanie daňových sústav jednotlivých krajín k spoločne stanovenému jednotnému vzhladu.

Podľa skôr spomenutého sú teda najviac harmonizované nepriame dane – daň z pridanej hodnoty a spotrebné dane ako daň z energií, alkoholických nápojov alebo tabaku. Na ich príklade je možné popísať najväčšie výhody tohoto systému. V prvom rade je výhodou zefektívnenie boja proti daňovým únikom a daňovej konkurencii, ktorá by vznikla spojením voľného pohybu tovarov a rôzneho nastavenia daní v jednotlivých krajinách. Spoločný systém rovnako zaručuje nižšiu administratívnu záťaž daňových a colných úradov a lepšiu komunikáciu medzi týmito inštitúciami. Takýto systém prináša výhodu takisto aj pre firmy prevádzkujúce činnosť podliehajúcu spotrebným daniam v rámci Európskej únie, nakoľko rovnako znižuje administratívne náklady a tým zvyšuje konkurencieschopnosť a podporuje hospodársku súťaž na európskom trhu. Okrem už existujúcich spotrebných daní dosahujúcich tieto ciele vzniká pri zavádzaní nových harmonizovaných daní ďalší vedľajší cieľ, ktorým je tvorba dodatočného príjmu do rozpočtu Európskej únie. Aktuálne sa týka najmä novo zavádzaných daní spomenutých v kapitole 1 – daň z odpadu z nerecyklovateľných plastových obalov, digitálna daň, či daň z finančných transakcií.

Pod rozpočtom Európskej únie rozumieme²⁶ nadnárodný finančný nástroj vytvorený na podporu politických a ekonomických úloh Európskej únie. Je stanovovaný na sedemročné obdobie a za jeho prípravu je zodpovedná Európska komisia, ktorá návrh predkladá na schvaľovanie Európskemu parlamentu. Príjmy tohoto rozpočtu sú delené na štyri základné kategórie. Prvou je takzvaný „vlastný zdroj založený na hrubom národnom dôchodku“, ktorý tvorí najväčšiu časť rozpočtových príjmov – vyše 60 percent. Jeho výška je každoročne stanovovaná pre všetky členské štáty, ak všetky ostatné príjmy tohoto rozpočtu nepostačujú na financovanie výdavkov Európskej únie. Má technickú formu odvodu, nakoľko jeho maximálna výška je v súčasnosti stanovená na 1,2 percenta súčtu hrubého národného príjmu členských štátov Európskej únie. Druhý najvyšší druh príjmu (13%) tvoria „tradičné vlastné zdroje“, zastrešujúce clá, poľnohospodárske poplatky a odvody z produkcie cukru. Ďalšími zdrojmi sú v súčasnosti „zdroj založený na dani z pridanej hodnoty“, „ostatné zdroje“ a „prebytok z predchádzajúceho obdobia“. Výdavky európskeho rozpočtu sú takisto zatriedované do rôznych kategórií, pričom medzi ne patria napríklad konkurencieschopnosť a rast zamestnanosti, hospodárska, sociálna a územná súdržnosť, udržateľný rast a prírodné zdroje, bezpečnosť a občianstvo, globálna Európa alebo administratíva. S týmto účelom sú následne prerozdeľované medzi členské štáty Európskej únie.

Daňová harmonizácia je v rámci Európskej únie upravovaná pomocou smerníc, ktoré sú súčasťou sekundárnych právnych prameňov, medzi ktoré radíme aj nariadenia, rozhodnutia, stanoviská a odporúčania. Samotná smernica je definovaná²⁷ ako záväzný dokument pre každý členský štát, ktorému je určený, a to vzhľadom na výsledok ktorý sa má dosiahnuť. Voľba prostriedkov prijímaných na dosiahnutie tohoto výsledku je ponechaná na rozhodnutie vnútroštátnych orgánov. Na rozdiel od nariadenia tak nie je ihneď uplatniteľná vo vnútroštátnom práve členských štátov. Prvou smernicou predstavujúcou počiatky harmonizácie na úrovni vtedajšieho Európskeho hospodárskeho spoločenstva bola smernica číslo 72/43/EHS upravujúca spotrebné dane z minerálnych olejov, tabaku a alkoholických nápojov, pri ktorých určila zdaňovanie podľa miesta určenia – v krajine, kde nastáva spotreba. Druhou smernicou upravujúcou spotrebné dane bola smernica číslo 92/12/EHS, ktorá podobne ako prvá spomenutá smernica vymedzuje výrobky podliehajúce spotrebným daniam a iným nepriamym daniam, no

²⁶ BELÍČKOVÁ, Kornélia a kol.: Rozpočtová teória, politika a prax. 1. vydanie. Bratislava: Iura Edition, 2010. 342 s. ISBN: 978-80-8078-335-8.

²⁷ Článok 288 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ) – smernice.

nevyklučuje aj právo zavádzať alebo zachovať spotrebné dane vyberané za výrobky iné, ako sú stanovené v tejto smernici. Upravuje takisto základné pojmy z oblasti spotrebných daní, ako napríklad oprávnený vlastník skladu, daňový sklad alebo režim pozastavenia dane a určuje vznik daňovej povinnosti takýchto daní. Táto smernica bola zrušená a nahradená aktuálne platnou smernicou číslo 2008/118/ES, ktorá upravovala predchádzajúcu smernicu s cieľom minimalizovať nejasnosti spôsobené mnohonásobnými zmenami a doplneniami. Okrem pôvodných spotrebných daní upravuje aj zdaňovanie energetických výrobkov a elektriny, pôvodne vymedzovaných smernicou číslo 2003/96/ES, ktorá bola zároveň jedinou smernicou vymedzujúcou dane s environmentálnym aspektom opierajúc sa pri tom o ciele stanovené Kjótskym protokolom. Smernica 2008/118/ES vo svojich jednotlivých kapitolách súhrnne popisuje celý systém fungovania spotrebných daní na území Európskej únie – od vzniku daňovej povinnosti, oslobodenie od dane a vrátenie dane, cez výrobu, spracovanie a držbu tovaru podliehajúceho spotrebnej dani, až po prepravu tovaru takéhoto tovaru v režime pozastavenia dane a po jeho zdanení a uvedení do daňového voľného obehu. Takisto pre jednotlivé spotrebné dane určuje ich minimálnu výšku, pričom finálnu výšku spotrebnej dane stanovuje každá členská krajina samostatne.

4. Analýza možností ochrany životného prostredia prostredníctvom environmentálnych daní

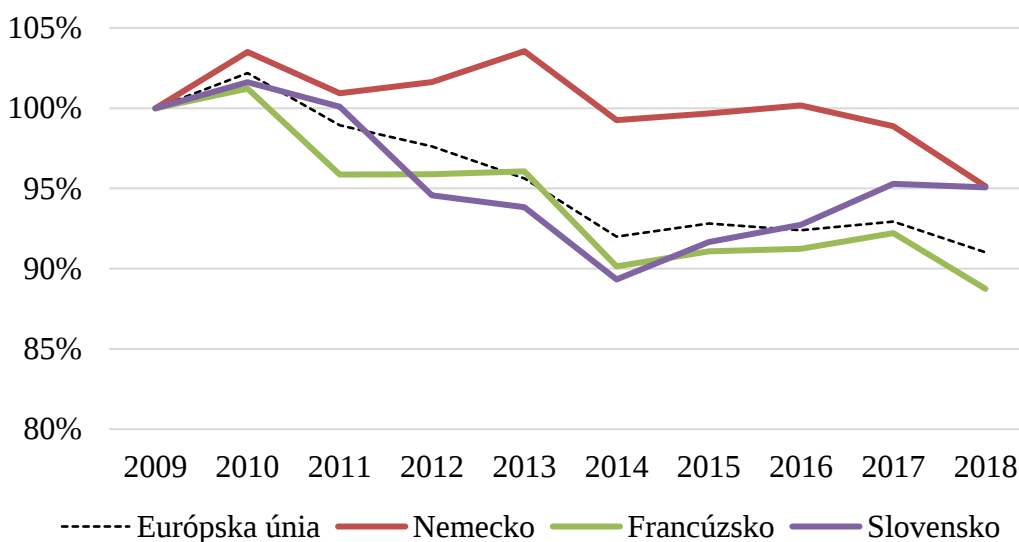
V štvrtej kapitole tejto záverečnej práce budú zhodnotené výsledky analytického skúmania vybraného súboru dát z voľne dostupných zdrojov Štatistického úradu Európskych spoločností z oblasti životného prostredia a jeho znečisťovania, zdaňovania hospodárskeho sektora dopravy – cestnej a leteckej, ale aj iných podporných oblastí – celkové a špecifické daňové príjmy, počet prepravených pasažierov, či počet registrovaných automobilov. Získané dáta v jednotlivých sledovaných krajinách predstavených v prvej kapitole budú navzájom porovnávané a hodnotené, pričom bude stanovený optimálny scenár vývoja sledovanej oblasti environmentálneho zdaňovania v blízkej budúcnosti. Ten bude bližšie popísaný a porovnaný s aktuálnou situáciou v závere tejto práce.

V prvej podkapitole bude sledované ovplyvňovanie zaťaženia životného prostredia leteckými dopravnými prostriedkami v sledovaných krajinách – v Nemecku, Francúzsku a v Slovenskej republike. Nakoľko v Slovenskej republike ako jedinej zo sledovaných krajín nie je zavedená žiadna dodatočná environmentálna daň zdaňujúca leteckú prepravu, bude v tejto časti takisto zobrazený predpokladaný vývoj v prípade jej zavedenia, ako aj dopad jej zavedenia na priemerné ceny leteniek. Získané výsledky v závere poslúžia na prijatie alebo vyvrátenie vopred stanovenej hypotézy. V druhej podkapitole bude upravená analýza aplikovaná na sektor pozemnej dopravy a ním zapríčiňované znečisťovanie životného prostredia. Nakoľko vo všetkých sledovaných krajinách sú vo svojej forme zavedené dane z motorových vozidiel, veľký dôraz bude kladený najmä na spoločné znaky a osobitosti jednotlivých skúmaných krajín. V poslednej časti tejto podkapitoly budú zhodnotené dostupné údaje súvisiace s ostatnými v súčasnosti sa rozvíjajúcimi environmentálnymi daňami na území Európskej únie. V celej analytickej časti tejto práce je za sledované obdobie zvolené obdobie desiatich rokov (2009 až 2018) z dôvodu presnejšieho stanovenia budúceho vývoja s prihliadnutím na možné medziročné odchýlky.

4.1. Ochrana životného prostredia prostredníctvom daní z letectva

Táto podkapitola tvorí nosný element analytickej časti tejto práce. S cieľom zistenia vzájomného vzťahu environmentálnych, makroekonomických a mikroekonomických veličín v hospodárskom sektore leteckej dopravy boli pozorované štyri základné ukazovatele doplnené o niekoľko iných podporných ukazovateľov. Do prvej kategórie environmentálnych indikátorov patrí základný indikátor celkovo vyprodukovaných skleníkových plynov meraný prostredníctvom jednotky tisíc ton ekvivalentu CO₂. Štandardne sa pri vyčíslňovaní výšky ročných emisií skleníkových plynov neberie do úvahy podkategória LULUCF – využívanie pôdy, zmeny vo využívaní pôdy a lesné hospodárstvo a podkategória znečistenia spôsobovaného medzinárodnou leteckou dopravou. Pre potreby tejto práce však bude druhý menovaný indikátor zahrnutý do výpočtu. Na nasledujúcom grafe je zobrazený vývoj celkového znečistenia v troch sledovaných krajinách v porovnaní s bazickým rokom 2009. Pre porovnanie je takisto znázornený aj celoeurópsky vývoj ročného znečistenia skleníkovými plynmi, v ktorom sú zahrnuté emisie skleníkových plynov všetkých krajín vtedajšej EÚ 28.

Graf 4: Porovnanie množstva emisie skleníkových plynov v sledovaných krajinách s vývojom v Európskej únii.



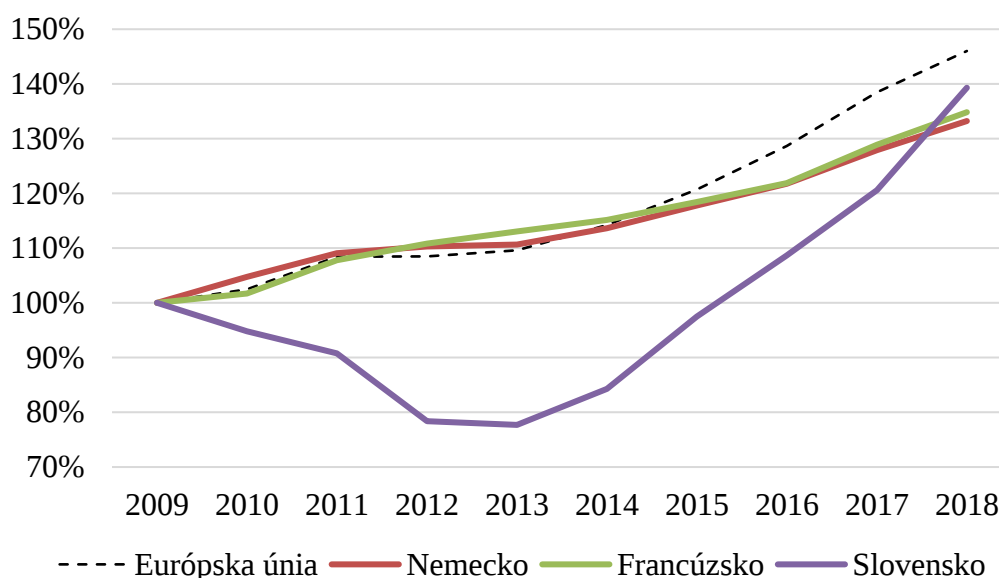
Zdroj: Vlastné spracovanie podľa údajov dostupných na portáli Eurostat.

Na grafe je možné sledovať klesajúcu tendenciu emisie škodlivín vo všetkých krajinách, ako aj celkovo v Európskej únii, kde v rozmedzí rokov 2009 a 2018 sledované množstvo každoročne vypustených skleníkových plynov kleslo o necelých 9%. Výsledná hodnota v roku 2018 dosiahla výšku 4,4 miliardy ton ekvivalentu CO₂. V Nemecku a v Slovenskej republike zaznamenávame podobný, no o niečo plytší vývoj s celkovým poklesom v skúmanom období nie vyšším ako 5%, pričom na Slovensku pozorujeme od roku 2014 mierny rast spojený s expanziou strojárskych výroby. Vo Francúzsku bol naopak pokles o niečo strmší, súhrnne dosahujúci 11,2%. Dôležité je však poznamenať, že Slovenská republika sa na celkovom znečistení podieľa vo výrazne menšom objeme, pričom jej celkové znečistenie za rok 2018 predstavovalo 43,5 milióna ton ekvivalentu CO₂, teda približne 1% celkového znečistenia produkovaného Európskou úniou. Podiel Nemecka na celkovom znečistení bol v tomto roku 20% a podiel Francúzska 10%.

Súčasťou celkovo vyprodukovaných emisií sú na základe skoršej definície aj emisie produkované sektorom leteckej dopravy, ktorú môžeme rozčleniť na dopravu vnútroštátnu a dopravu medzinárodnú, tvoriacu prevažnú časť celkovo vyprodukovaných emisií. Vo vnútroštátnej leteckej doprave sledujeme pokles celkového množstva emitovaných škodlivín (priemer EÚ je -8%) spôsobený mnohými faktormi – napríklad rozvoj alternatívnych druhov dopravy na krátke vzdialenosti a ich následná substitúcia za leteckú dopravu alebo obmena flotily leteckých spoločností za ekologickejšie stroje. Špecifickým prípadom je aj Slovenská republika, kde bol signifikantný pokles o 74% spôsobený najmä ukončením väčšiny pravidelných vnútroštátnych leteckých spojení. Opačná situácia nastáva v prípade znečistenia spôsobeného medzinárodnou leteckou dopravou, kde vo všetkých krajinách pozorujeme zvýšenie o približne 20% spôsobené všeobecným nárastom dopytu po osobnej leteckej preprave a celosvetovým zvyšovaním leteckých spojení. Podobné celkové hodnoty (prírastok približne 20%) tak po sčítaní nadobúda aj ukazovateľ celkovo vyprodukovaných emisií leteckým sektorom. Vo všeobecnosti bol korelačný koeficient celkového znečistenia a znečistenia spôsobeného leteckým sektorom v intervale od -0,77 po -0,65, čo predstavuje stredne silnú nepriamu závislosť, spôsobovanú snahou o znižovanie produkcie škodlivín na jednej strane a zvýšením dopytu po leteckej preprave na strane druhej. Výsledným efektom je zvyšovanie podielu leteckého sektora na celkovo vyprodukovaných škodlivinách, pričom kým v roku 2009 bol v Európskej únii letecký sektor zodpovedný za 3,1% celkových emisií, v roku 2018 táto hodnota stúpila na 4,2%.

Pri ukazovateli počtu pasažierov prepravených za jeden rok je viditeľný konštantný nárast počtu pasažierov dosahujúci v celoeurópskom pozorovaní až 46%. Aj napriek tomu, že v Slovenskej republike počet pasažierov v prvých piatich pozorovaných rokoch klesal, bol celkový počet pasažierov v roku 2018 až o 39% vyšší oproti roku 2009, tempo rastu počtu odbavených pasažierov na Slovensku tak v období rokov 2013 až 2018 prekonallo všetky ostatné sledované krajiny, najmä vďaka expanzii nízkonákladových leteckých spoločností na letiskách v Bratislave a Košiciach. Nárast počtu pasažierov odbavených v nami skúmaných krajinách je znázornený aj na nasledujúcom grafe, pričom 100% prislúcha hodnote v bázičkom roku 2009. Celkový počet prepravených pasažierov v roku 2018 predstavoval v Nemecku 122,9 miliónov, vo Francúzsku 96,5 miliónov a na Slovensku necelých 1,5 milióna. Tieto hodnoty sú ovplyvňované mnohými faktormi, predovšetkým počtom obyvateľov sledovanej krajiny, no aj dostupnosťou leteckých spojení, veľkosťou územia krajiny alebo dostupnosťou alternatívnych druhov dopravy. V prípade rozlohou malej Slovenskej republiky sa počet cestujúcich letecky z územia Slovenska takisto odvíja od možnosti využitia blízkych zahraničných letísk ponúkajúcich výhodnejšie podmienky prepravy – viac leteckých spojení, časov odletov, nadväzujúcich autobusových a vlakových spojení.

Graf 5: Porovnanie tempa rastu odbavených pasažierov v civilnej leteckej doprave v sledovaných krajinách v porovnaní s priemerom v Európskej únii.



Zdroj: Vlastné spracovanie podľa údajov dostupných na portáli Eurostat.

Nakoľko zvyšovanie počtu prepravených pasažierov priamo vplýva na zvyšovanie počtu leteckých spojení, je logické, že jeho korelačný koeficient s emisiami vyprodukovanými leteckou dopravou nadobúda hodnoty iba vyššie ako 0,85, čo predstavuje silnú priamu závislosť. Faktorom znižujúcim vzájomnú závislosť môže byť napríklad vyvíjanie ekologickejších lietadiel zanechávajúcich nižšiu uhlíkovú stopu, čím pôsobia protichodne na indikátor emisií škodlivín. V tomto prípade je takisto možné uvažovať aj o kauzalite, nakoľko je zrejmé, že počet záujemcov o leteckú prepravu priamo ovplyvňuje emisie škodlivín spôsobované zvyšujúcim sa počtom dopravných prostriedkov v prevádzke. To bolo takisto hlavným dôvodom zavádzania väčšiny leteckých daní v nami sledovaných krajinách.

Letecké dane tvoria v Nemecku a vo Francúzsku zhodne malý, no stabilne rastúci príjem verejného rozpočtu (v súčasnosti približne 0,25%). Hlavným faktorom ich rastu, podobne ako pri skôr spomenutom ukazovateli znečistenia spôsobeného leteckou dopravou, bolo zvyšovanie počtu prepravených pasažierov, čomu jasne nasvedčujú aj koeficienty korelácie (Nemecko: 0,99 a Francúzsko 0,89), pričom odchýlky sú spôsobované najmä zavádzaním nových dodatočných environmentálnych daní v leteckom odvetví skôr vymenovaných v časti 1.2. tejto práce. Pri porovnaní počtu parametrov s absolútnou hodnotou vybraných leteckých daní dostávame skutočnú priemernú daň zaplatenú jedným cestujúcim, ktorá je oproti skôr menovaným daňovým sadzbám o niečo nižšia, čo je možné vysvetliť historickým vývojom tejto dane zahrnutým vo výpočte – daňové sadzby sa v priebehu sledovaného obdobia zvyšovali na súčasnú hodnotu. V Nemecku dosahuje priemerná daňová sadzba na pasažiera 9,50 Eur, vo Francúzsku 18,89 Eur. Spoločná priemerná hodnota dane zaplatenej jedným pasažierom je 14 Eur, tá bude aj použitá v neskoršom výpočte. Posledným sledovaným ukazovateľom sú priemerné medziročné prírastky znečistenia spôsobeného leteckou dopravou, vypočítané pre jednotlivé regióny ako podiel rozdielu znečistenia v roku i oproti roku $i-1$ a znečistenia v roku $i-1$. Výsledné hodnoty predstavujú medziročné percentuálne zmeny v znečisťovaní spôsobovanom leteckým sektorom. V Nemecku a vo Francúzsku dosahuje priemerne táto hodnota výrazne nižšie hodnoty ako na Slovensku (2,05%, respektíve 1,30% oproti 2,70% v Slovenskej republike). Celoeurópsky priemer predstavuje necelých 2,30%. Nakoľko zavedenie dane má z makroekonomického hľadiska za priamy následok zníženie dopytu, ktoré v dlhodobom horizonte vplýva na zníženie leteckých spojení, môžeme predpokladať, že jedným z faktorov výšky medziročného prírastku znečistenia leteckým sektorom je aj existencia či neexistencia leteckej dane, či vo všeobecnosti regulácia rozmachu leteckej

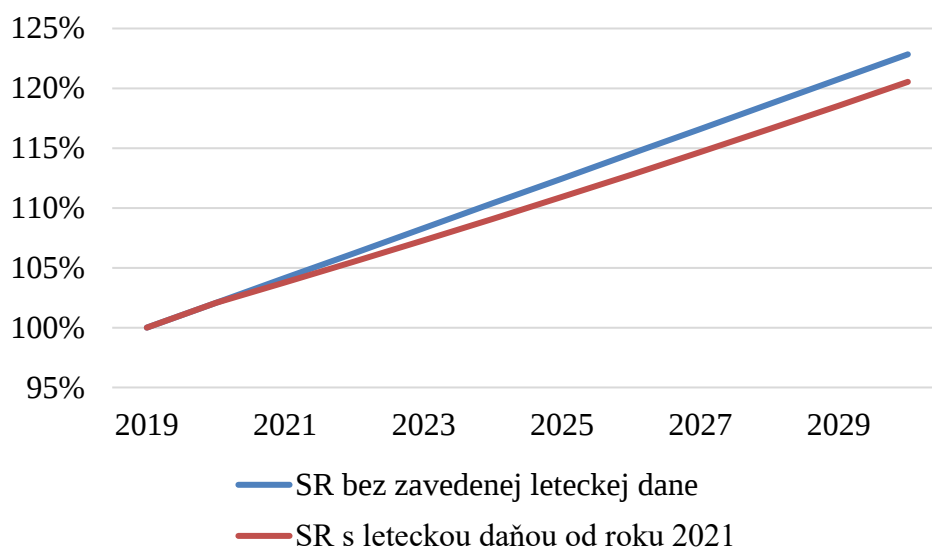
dopravy zo strany štátu. Medzi ostatné faktory môžeme zaradiť napríklad tempo rastu prepravených pasažierov, ktoré však bolo za zvolené vo všetkých nami sledovaných krajinách takmer totožné. Ďalším faktorom je technický faktor, ktorý je však takisto pri všetkých sledovaných krajinách na podobnej úrovni, a to najmä vďaka vysokým štandardom v technologickej oblasti letectva na území Európskej únie. Na základe týchto údajov môžeme pre účely tejto práce predpokladať, že kým priemerný medziročný prírastok na Slovensku dosiahol 2,70%, v ostatných sledovaných krajinách so zavedenými leteckými daňami bola táto hodnota priemerne na úrovni 1,68%.

V nasledujúcej časti je možné na základe historického vývoja absolútneho znečistenia spôsobeného leteckým sektorom odhadnúť pomocou funkcie lineárnej regresie predpokladaný vývoj tohoto indikátora v budúcnosti. Podľa štatistických dát dostupných v súčasnosti pozorujeme vo všetkých krajinách v období rokov 2009 až 2018 stabilné tempo rastu dosahujúce hodnoty v rozmedzí od 12% vo Francúzku po 22% v Slovenskej republike. Rovnaké tempo rastu dosiahol v tomto období v sledovanej oblasti aj celoeurópsky priemer. Dané hodnoty boli následne takisto premietnuté do odhadovaného budúceho vývoja, pričom sa nelíšili v priemere o viac ako 2 percentuálne body. Nevýhodou použitia lineárnej regresie pri určovaní budúceho vývoja sledovaného ukazovateľa je nemožnosť odhadnutia budúcich výkyvov. Dôležitým poznatkom pri spracovaní tejto témy bol aj fakt, že existencia žiadnej hospodárskej recesie v minulosti v dlhodobom hľadisku neovplyvnila konštantný rast sektoru leteckej dopravy. V súčasnosti však už je jasné, že model nezohľadňujúci možné budúce hospodárske výkyvy sa bude do určitej miery odchyľovať od skutočného vývoja, nakoľko napríklad pre aktuálny nedostatok štatistických dát nie je možné do odhadov začleniť aktuálne trvajúcu pandémiu vírusu COVID-19. Aj keď v najbližšej dobe je predpokladaná recesia vo všetkých ukazovateľoch spojených s leteckou dopravou, či dopravou všeobecne, po skončení pandémie a uzdravení hospodárstva je možné očakávať ešte prudší nárast reálnych premenných, ktorým je možné docieľiť dosiahnutie stanovených hodnôt k poslednému predikovanému roku 2030.

Pri zisťovaní odhadovaného dopadu zavedenia leteckej environmentálnej dane sa špecificky zameriame na situáciu v Slovenskej republike, v ktorej aktuálne tempo rastu znečistenia spôsobeného leteckou dopravou dosahuje 22%. Pri aplikovaní modelu lineárnej regresie získame podobné hodnoty aj v budúcnosti, pričom v konečnom roku 2030 predpokladaná absolútna

hodnota znečistenia spôsobeného leteckou dopravou dosahuje hodnotu 203 tisíc ton emitovaného ekvivalentu CO₂. Táto situácia je takisto znázornená na grafe šesť. Druhú líniu na tomto grafe tvorí odhadovaný vývoj pri využití medziročných prírastkov krajín aplikujúcich leteckú daň. Pri jej výpočte tak bol použitý priemerný prírastok dosiahnutý krajinami Nemecko a Francúzsko, ktorý predstavoval hodnotu 1,68%. V modelovej situácii stanovujeme ako rok zavedenia dane na Slovensku rok 2021, čo znamená, že odhadované hodnoty za rok 2019 a 2020 sú rovnaké v oboch scenároch. Východiskovým rokom pre kalkuláciu bol rok 2019 ako prvý predikovaný rok.

Graf 6: Predikcia vývoja znečistenia spôsobená leteckým sektorom v rokoch 2019 až 2030 pri súčasnom tempe rastu a pri odhadovanom tempe rastu po zavedení leteckej dane.



Zdroj: Vlastné spracovanie.

Na základe údajov získaných z predikcie vývoja podľa dvoch stanovených scenárov môžeme pri alternatíve nezavedenia žiadnej leteckej dane sledovať mierne strmší medziročný nárast produkcie škodlivín leteckým sektorom ako pri vývoji po zavedení letenkovej dane, čo bolo aj základným predpokladom pri konštruovaní tohoto modelu. V konečnom dôsledku by tak každoročne kleslo množstvo emitovaných škodlivín o približne 1,62%, čo v absolútnom vyjadrení predstavuje úsporu 2512 ton ekvivalentu CO₂ v Slovenskej republike. Za desať sledovaných rokov by tak bolo kumulatívne emitovaných o približne 25 tisíc ton CO₂ menej pri aplikovaní letenkovej dane a dodržaní nemennosti ostatných faktorov, ktoré vplývajú na vývoj v sektore leteckej dopravy. Dôležité je však sledovať aj dopad zavedenia letenkovej dane na trh leteckej dopravy,

v ktorom v súčasnosti nie sú výnimočné ceny vnútroeurópskych letov na nižšej úrovni, ako je nami stanovená priemerná daňová sadzba 14 Eur na jedného pasažiera. V takomto extrémnom prípade by uvalenia dane spôsobilo viac ako sto percentný nárast ceny letenky, ktorý by pre prevádzkovateľov takýchto letov mohol pôsobiť likvidačne. Vo všeobecnosti sme však pri stanovovaní dopadu na ceny leteniek vychádzali z dvoch kategórií dopravcov – klasickí dopravcovia (Lufthansa, Air France-KLM, British Airways a iné) a nízkonákladové letecké spoločnosti (Ryanair, Wizzair, EasyJet a iné) a dvoch kategórií na základe dĺžky letu – krátke lety a dlhé lety. Detailnejšia kalkulácia vplyvu zavedenia dane vo výške 14 Eur po vzore nemeckej letenkovej dane na ceny leteniek je znázornená v nasledujúcej tabuľke.

Tabuľka 1: Predpokladané zvýšenie priemerných cien leteniek roku 2019 pri zavedení letenkovej dane vo výške 14 Eur na jedného odlietajúceho pasažiera.

	Súčasný priemerný cený leteniek v Európe		Priemerné ceny leteniek po zvýšení o letenkovú daň vo výške 14 Eur		Percentuálne zvýšenie ceny leteniek po zavedení letenkovej dane	
	Krátke lety	Dlhé lety	Krátke lety	Dlhé lety	Krátke lety	Dlhé lety
Nízkonákladové letecké spoločnosti	48 €	99 €	62 €	113 €	29.2%	14.1%
Klasické letecké spoločnosti	194 €	400 €	208 €	414 €	7.2%	3.5%
					<i>Priemer:</i>	<i>13.5%</i>

Zdroj: Vlastné spracovanie podľa Statista.com: Average passenger fare of selected airlines in Europe in 2019.

Z dostupných údajov je možné odhadnúť rozdiel v priemernej cene letenky pre nízkonákladových prepravcov, ktorá sa pohybuje na úrovni 48 Eur pri krátkych a 99 Eur pri dlhých letoch. Priemerná cena jednej letenky ponúkanej klasickým leteckým dopravcom je približne štvornásobne vyššia, pričom dosahuje výšku 194 Eur pri krátkych a až 400 Eur pri diaľkových letoch. Z daného je zrejmé, že najvyšší dopad zavedenia dane z hodnotenej modelovej situácie bude najmä na krátke lety a lety prevádzkované nízkonákladovými leteckými spoločnosťami. V týchto prípadoch môže cena letenky stúpnuť v priemere až o skoro 30%, naopak pri diaľkových

letoch stúpne cena letenky len o približne 3%. Takéto nastavenie dane na jednej strane podporuje prechod na iné, ekologickejšie alternatívy pre prekonávanie krátkych vzdialeností – napríklad vlak alebo autobus, na druhej strane však dostatočne nevystihuje potenciál environmentálnej dane, nakoľko v takomto prípade sú kratšie lety produkujúce v priemere nižšie množstvo škodlivín zdaňované vyššou percentuálnou sadzbou. Riešením by v takomto prípade mohlo byť stanovenie viacerých daňových pásiem, ako napríklad v súčasnosti v Nemecku, či nastavenie sadzby dane naviazanej na jeden preletený kilometer. Rizikom pri takto nastavenej dani by však bolo spotrebiteľské vyhľadávanie kratších letov do krajín nezdaňujúcich letenky a následný prestup na zvyšnú časť trasy bez dodatočného zdanenia s cieľom úspory. Takéto spotrebiteľské správanie by pritom pri existencii online vyhľadávačov najlacnejších leteniek a služieb cestovných kancelárií nebolo nič výnimočné, no jeho vplyvom by opäť mohlo dôjsť k opačnému efektu, teda konečnému zvýšeniu emisie skleníkových plynov do ovzdušia. Dôležité je takisto poznamenať, že na základe skôr prezentovaného výpočtu by sa priemerná cena letenky súhrnne za všetky kategórie zvýšila o 13,5%. Aj napriek tomu, že v Slovenskej republike nie sú prevádzkované žiadne pravidelné vnútroštátne lety, podliehajú takéto lety dani z pridanej hodnoty vo výške 20%. Pri aplikovaní dane z pridanej hodnoty na medzinárodné lety by tak mohlo dôjsť ešte k väčším výkyvom na strane dopytu, ako by tomu bolo pri zavedení nami skúmanej jednotnej sadzby dane.

Rovnako ako pri cenách leteniek je potrebné stanoviť kompromis aj v oblasti príjmov do štátneho rozpočtu na úkor prevádzkovania civilných letov, a teda nepriamo aj zamestnanosti, spotreby domácností, či cestovného ruchu. Pri predpokladanom nestúpajúcom počte prepravených pasažierov by bolo možné ročne dosiahnuť dodatočné príjmy do štátneho rozpočtu vo výške 16 až 20 miliónov Eur. Tieto príjmy by však mohli byť nižšie, ak by počet pasažierov po zavedení dane klesol. Predmetom ďalšieho skúmania pred zavedením takejto dane by však musel byť okrem environmentálneho aj hospodársky dopad, a to najmä v oblasti zamestnanosti, nakoľko priamo v sektore leteckej dopravy pracuje na základe údajov z databázy Eurostatu²⁸ 4,6 tisíc zamestnancov. Ovplyvnený môže byť takisto aj sektor turizmu, nakoľko obmedzenie finančnej dostupnosti leteckej dopravy zníži dopyt po zájazdoch do zahraničia, ako aj prístup zahraničných zájazdov na Slovensko, čo môže mať v dlhodobom horizonte vplyv aj na príjmy z dane z pridanej hodnoty,

²⁸ Zdroj číselných údajov: Eurostat: Employment and unemployment (Labour force survey). [online] Dostupné na internete ku dňu 12. 3. 2021: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/lfs/data/database>.

dane z ubytovania, či iných priamych daní. Ďalšou z nevýhod je taktiež nesplnenie predpokladu dane s environmentálnym aspektom a presun leteckých spojení, a tým aj pasažierov do blízkych letísk v krajinách nezdaňujúcich leteckú dopravu. Tento faktor je aj z dôvodu aktuálne veľmi nízkej ponuky letov leteckých spoločností na území Slovenskej republiky a jednoduchej autobusovej a vlakovej dostupnosti letísk vo Viedni a v Budapešti jedným z najväčších argumentov proti zavádzaniu letenkovej dane na území Slovenska. Jediným aktuálne racionálnym riešením tohoto problému by bola celoeurópska harmonizácia letenkovej dane, ktorá by z veľkej časti eliminovala neželanú „nákupnú turistiku“, rokovania o jej zavedení boli však pre pandémiu koronavírusu, ako aj uprednostňovanie zavádzania iných environmentálnych daní odložené na neurčito.

Posledným tu menovaným nedostatkom je aj nemožnosť aplikovania letenkovej dane na nákladnú leteckú dopravu, ktorá aj vplyvom aktuálneho vývoja leteckého sektora produkuje nezanedbateľné množstvo oxidu uhličitého a iných skôr menovaných škodlivín do ovzdušia. Za možné riešenie môžeme považovať napríklad zdanenie jedného kilogramu prepravovaného tovaru formou nepriamej dane. Takéto zdaňovanie by však najmä pri menších zásielkach spôsobovalo matematické chyby v zaokrúhľovaní, ktoré by v konečnom dôsledku pri nesprávne stanovených sadzbách mohli pôsobiť regresívne. Alternatívou týchto dvoch skôr menovaných spotrebných daní by tak mohla byť jedna harmonizovaná daň z leteckého paliva, teda kerozínová daň. Ako však bolo spomenuté v kapitole 1 tejto práce, zdanenie kerozínu, teda minerálneho oleja používaného ako pohonná látka pre poskytovanie prepravy osôb a nákladu leteckou dopravou by predstavovalo porušenie stále platnej Chicagskej dohody z roku 1944, ktorá by však s prihliadnutím na súčasný tlak vyvíjaný na aktivity znečisťujúce životné prostredie mala prejsť revíziou a aktualizáciou s prihliadnutím na snahu dosiahnuť environmentálne ciele vyplývajúce z Parížskej dohody o zmene klímy. V súčasnosti najmä pre neexistenciu porovnateľných dát nie je možné na základe žiadneho jednoduchého modelu predikovať vývoj znečistenia životného prostredia po zavedení kerozínovej dane, vo všeobecnosti by ale zavedenie takejto dane spôsobilo presun na spotrebiteľa zvyšovaním cien leteniek či prepravných služieb, čím by sa podobne ako pri letenkovej dani obmedzil dopyt po osobnej a nákladnej leteckej doprave. Nedostatkom je aj v tomto prípade „nákupná turistika“, teda tankovanie lietadiel v krajinách nezdaňujúcich letecké palivo. Všetky číselné údaje používané pri spracovaní tejto podkapitoly sú dostupné v prílohe číslo 2.

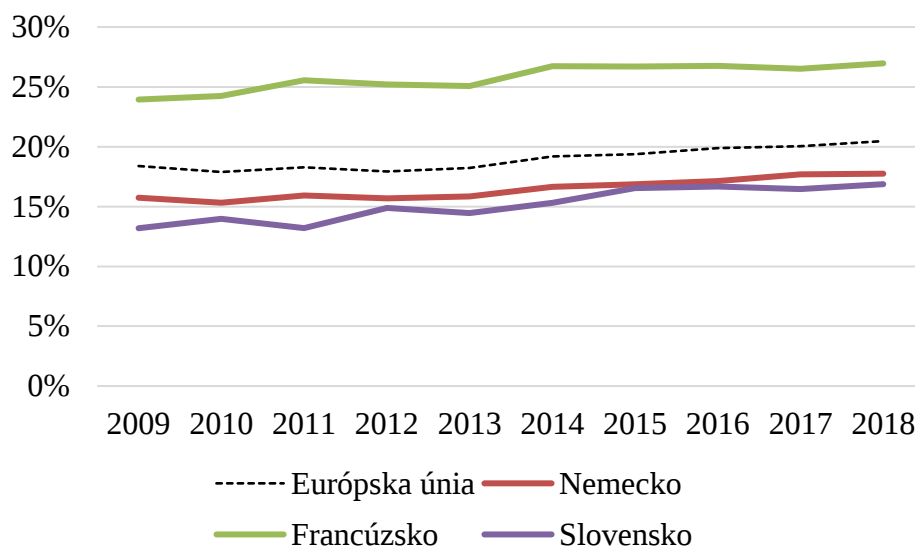
4.2. Ochrana životného prostredia prostredníctvom daní z motorových vozidiel a iných vybraných environmentálnych daní

V predchádzajúcej podkapitole bol analyzovaný vzájomný vzťah leteckej dopravy a životného prostredia. Tak ako však bolo spomenuté už v prvej kapitole, pandémiou poznačený letecký sektor v súčasnosti zaznamenáva najväčšie výkyvy od jeho počiatku, čo má vplyv na produkciu škodlivín leteckým sektorom, či daňové príjmy z leteckých daní. Aj keď predpokladaný vývoj pri zohľadnení aktuálnej situácie bude popísaný v závere tejto práce, je dôležité nájsť alternatívy pre prípad, že letecká daň v súčasnosti nebude ten najefektívnejší spôsob ochrany životného prostredia. Z tohoto dôvodu budú v nasledujúcej časti analyzované dane z motorových vozidiel a iné cestné dane v troch nami sledovaných krajinách s cieľom zistiť ich vplyv na vývoj počtu automobilov, či znečisťovanie a ochranu životného prostredia.

Po vzore predchádzajúcej analýzy je potrebné na začiatok zhodnotiť environmentálne ukazovatele súvisiace so skúmanou problematikou, pričom berieme do úvahy skôr opísaný vývoj celkovo vyprodukovaných skleníkových plynov ukázaný na grafe štyri. Nami bližšie skúmaný ukazovateľ je v tomto prípade ukazovateľ produkcie škodlivín spaľovaním paliva v pozemnej doprave, zahrňujúci skleníkové plyny vyprodukované najmä osobnými automobilmi, dodávkami, nákladnými automobilmi a motocyklami. Pri pozorovaní vývoja kumulatívnych hodnôt za všetky krajiny EU28 môžeme zhodnotiť, že množstvo emisií sa medziročne mení iba veľmi málo, pričom v roku 2018 bola hodnota celkovo vyprodukovaných škodlivín v Európskej únii iba o 1 percento vyššia ako v prvom roku pozorovania. Najväčšie výkyvy boli pritom zaznamenané v rozmedzí rokov 2012 až 2014, kedy dosiahlo množstvo emisií približne 95% hodnoty v roku 2009, no nakoľko v ďalších rokoch nasledoval opätovný nárast, môžeme zhodnotiť, že menovaný indikátor sa na európskej úrovni vyvíja z dlhodobého hľadiska konštantne. Podobne tomu bolo aj špecificky vo Francúzsku, ktoré za sledované obdobie rovnako dosiahlo nulové tempo rastu a v Nemecku, ktoré zaznamenalo iba minimálny rast – 7 percent. Ten bol výrazný najmä medzi rokmi 2014 až 2018. V tomto období je možné sledovať výraznejší rast aj v množstve emisií vyprodukovaných spaľovaním paliva na území Slovenskej republiky, ktorý dosahuje hodnotu 22 percent, a teda je najvyšší spomedzi sledovaných krajín. Je však potrebné zdôrazniť, že podobne ako pri znečistení spôsobovanom leteckou dopravou je pomer Slovenskej republiky na

celoeurópskom znečistení minimálny a dosahuje hodnoty menej ako 1 percento, v priebehu sledovaných rokov sa však zvyšuje (0,68% v roku 2009, 0,82% v roku 2018). Pomer Francúzska, ako aj Nemecka je v tomto prípade približne na úrovni 15 percent. Nie len v Slovenskej republike, ale vo všetkých sledovaných krajinách sa však miernym tempom zvyšuje aj pomer emisie skleníkových plynov z pozemnej dopravy na celkovej emisií, čo môžeme sledovať aj na nasledujúcom grafe 7. To je zrejmé aj pri porovnaní skôr spomenutého medziročného poklesu celkovej emisie skleníkových plynov so stagnáciou alebo miernym rastom produkcie škodlivín zo spaľovania v cestnej doprave. Možným vysvetlením je nízka úroveň účinných inovácií pomáhajúcim k dosiahnutiu bezuhlíkovej budúcnosti cestnej dopravy, či nízka regulácia zo strany štátu v podobe zavádzania či zvyšovania cestných daní. Nedostatkami a príležitosťami v týchto oblastiach sa budeme zaoberať v nasledujúcej časti tejto práce. Najvyššie tempo rastu sledovaného pomeru dosiahla Slovenská republika – z 13 na 17 percent v priebehu sledovaného obdobia, čím sa priblížila hodnotám dosahovaným v Nemecku, či k európskemu priemeru. Podstatne vyšší pomer škodlivín vyprodukovaných v cestnej doprave na celkovej emisií dosiahlo Francúzsko, s hodnotou 27 percent v roku 2018, čo je o 7 percentuálnych bodov viac ako európsky priemer.

Graf 7: Percentuálny pomer emisie skleníkových plynov spôsobenej spaľovaním paliva v cestnej doprave na celkovej emisií skleníkových plynov.



Zdroj: Vlastné spracovanie podľa údajov dostupných na portáli Eurostat.

Ďalším z dôležitých sledovaných ukazovateľov je množstvo registrovaných motorových vozidiel, pričom pre účel našej analýzy môžeme do určitej miery považovať tento ukazovateľ za ekvivalentný k ukazovateľu počtu pasažierov v leteckej doprave. Z dostupných údajov je možné sledovať mierny nárast počtu registrovaných automobilov vo všetkých pozorovaných krajinách, pričom za roky 2009 až 2018 sa priemerné tempo rastu pohybovalo na úrovni 10 percent. Túto hodnotu výrazne prekračuje iba Slovenská republika, ktorá dosahuje tempo rastu až 43 percent. V absolútnych hodnotách to znamená, že kým v roku 2009 bolo na Slovensku registrovaných necelých 1,9 milióna motorových vozidiel, v roku 2018 to bolo skoro 2,7 milióna. Tento jav je možné vysvetliť aj rastom priemernej životnej úrovne na Slovensku, čo umožňuje vyššiu dostupnosť najmä domácností ku kúpe automobilov. S týmto tvrdením takisto súvisí ďalšia podkategória nášho skúmania – počet registrovaných osobných automobilov. Dostupné štatistiky pritom neurčujú, koľko z týchto registrovaných automobilov je využívaných na podnikateľské účely, a teda podlieha dani z motorových vozidiel na území Slovenskej republiky, pre potreby tejto práce však je možné predpokladať, že väčšina motorových vozidiel, ktoré sú formálne písané na právnické osoby, sú do určitej miery využívané aj na súkromné účely – cesta do práce a z práce, či iné neslužobné cesty. Pri porovnaní údajov nárastu celkového počtu registrovaných motorových vozidiel k počtu osobných vozidiel sledujeme v Nemecku a Francúzsku nižšie tempo rastu dosahujúce za sledované obdobie približne 8 percent. Podobne ako pri skôr popísanom ukazovateli bolo toto tempo v Slovenskej republike výrazne vyššie, čo nasvedčuje, že práve osobné automobily sa najviac podieľali na raste počtu registrovaných motorových vozidiel, pričom v roku 2018 predstavovali približne 86 percent všetkých registrovaných vozidiel. Táto hodnota kopíruje európsky priemer, ako aj ostatné nami sledované krajiny.

Ďalším z ukazovateľov popisujúcich súčasnú situáciu v sektore dopravy je indikátor počtu osobných automobilov na tisíc obyvateľov, ktorý najdôveryhodnejšie určuje vývoj používania automobilov na osobné účely. Z pozorovaných hodnôt vyplýva, že hospodársky vyspelejšie krajiny – v našom prípade Nemecko a Francúzsko, dosahujú iba mierny rast v počte osobných automobilov na tisíc obyvateľov, maximálne 11%, čím kopírujú tempo rastu ostatných skôr menovaných ukazovateľov a potvrdzujú stabilné hospodárstvo, najmä v sektore dopravy. Na druhú stranu Slovenská republika a jej stále rozvíjajúca sa ekonomika zaznamenala výrazne vyššie tempo rastu tohoto ukazovateľa, dosahujúce až 44% v sledovanom období. Z toho vyplýva, že kým v roku 2009 pripadalo na tisíc obyvateľov Slovenskej republiky 295 motorových vozidiel,

v roku 2018 sa táto hodnota zvýšila na 426. Táto hodnota je však stále pod európskym priemerom, ktorý v roku 2018 dosiahol hodnotu približne 520. V Nemecku pripadalo v roku 2018 na tisíc obyvateľov približne 560 osobných áut, vo Francúzsku to bolo 491. Spomedzi Európskej únie dosiahlo najvyššiu hodnotu sledovaného ukazovateľa Luxembursko – 676, naopak najnižší počet automobilov – 332, bolo započítaných v Rumunsku. V databáze Štatistického úradu Európskych spoločenstiev je však vykazovaných aj mnoho iných štatistík, napríklad rozdelenie automobilov podľa typu pohonu, alebo podľa veku. Z hľadiska typu pohonu tvorilo v roku 2018 vozidlá s alternatívnym (iným ako benzínovým, či naftovým) pohonom iba približne jedno percento všetkých automobilov aj napriek ich podpore a snahám zvýšiť ich podiel zo strany Európskej únie. Zaujímavou výnimkou je Poľsko, kde je registrovaných až 16 percent vozidiel jazdiacich na alternatívny pohon. Aj vďaka súčasnej kampani je očakávané, že podobný trend bude v najbližších rokoch nasledovať aj v ostatných európskych krajinách, ktoré aktívne podporujú zvyšovanie podielu automobilov produkujúcich menej emisií CO₂. Či je táto stratégia správna vzhľadom na zvýšené množstvo emisií vznikajúce pri výrobe, údržbe, či likvidácii takýchto automobilov bude zrejmé až v budúcnosti, skutočný dopad „elektromobilov“ na životné prostredie však bude v krátkosti popísaný aj v závere tejto práce. Posledným z menovaných ukazovateľov analyzujúcich vývoj množstva automobilov je rozdelenie motorových vozidiel registrovaných v jednotlivých krajinách podľa ich veku. Ten je však vykazovaný iba v niektorých krajinách Európskej únie, medzi ktorými sa nachádza Nemecko, či Francúzsko, avšak Slovensko nie. Z dostupných dát sledujeme, že v oboch nami sledovaných krajinách dosahuje podiel áut nie starších ako dva roky približne 14 percent všetkých registrovaných automobilov v sledovanom roku 2018, pričom táto hodnota sa každoročne zvyšuje. V druhej skupine automobilov s vekom dva až päť rokov sa nachádza približne 18 percent automobilov, pričom medziročne má počet automobilov v tejto kategórii skôr klesajúci, či stagnujúci trend. Najpočetnejšími skupinami sú skupiny automobilov od päť do desať rokov a od desať do dvadsať rokov, pričom v každej sa nachádza približne 30 percent registrovaných vozidiel. Veľké množstvo motorových vozidiel obsiahnutých v týchto dvoch kategóriách je však spôsobené aj širokým definovaním hraničných hodnôt veku vozidiel, ktorý spolu zaberá až 15 rokov. Dôležitý je teda najmä fakt, že počet vozidiel v tejto vekovej kategórii medziročne nestúpa, čo znamená, že kým sa „novšie“ motorové vozidlá dostávajú do tejto kategórie, približne rovnaké množstvo vozidiel je vyradované z prevádzky. Vozidlá nad dvadsať rokov tvoria najmenšiu časť – iba približne 7 percent v roku 2018, pričom sa

toto číslo za sledované obdobie nezvýšilo o viac ako dva percentuálne body. Aj keď spomínaný ukazovateľ nie je dostupný v Slovenskej republike, na základe údajov zo susednej Českej republiky môžeme predpokladať, že podiel automobilov s vekom do piatich rokov bude o trochu nižší v porovnaní s Nemeckom a Francúzskom, v kategórii automobilov nad päť rokov budú naopak na Slovensku dosahované vyššie hodnoty. V rámci Európskej únie bolo krajinou s najvyšším podielom automobilov do dvoch rokov Írsko s 29,2 percentami, naopak najvyšší podiel automobilov s vekom nad dvadsať rokov malo v roku 2018 Poľsko, až 36,5 percent. V mnohých krajinách stojí za zvýšeným množstvom nových motorových vozidiel aj finančná podpora vo forme štátnej dotácie na kúpu nových motorových vozidiel výmenou za vyradenie starého motorového vozidla – na Slovensku vo forme „šrotovného“ v rokoch 2008 až 2009. Táto dotácia bola v rôznych formách zavedená približne v polovici štátov Európskej únie, pričom jej hlavným environmentálnym cieľom bolo obmena flotily motorových vozidiel v krajine za automobily produkujúce menej škodlivín, pričom zavedenie týchto dotácií podporuje dopyt a tým aj hospodárstvo krajiny. V súčasnosti je podobná stratégia s totožným cieľom často aplikovaná aj na podporu kúpy vozidiel na alternatívny pohon.

Posledným ukazovateľom pozorovaným pre potreby tejto práce je ukazovateľ vývoja príjmu z daní z motorových vozidiel a iných obdobných daní do štátneho rozpočtu. Konkrétna daň z motorových vozidiel podľa aktuálne platných právnych predpisov v podmienkach Slovenskej republiky bola podrobne popísaná v kapitole 1.2.1, je však dôležité poznamenať, že počas sledovaných rokov 2009 až 2018 táto daň prešla významnou zmenou, keď sa od 1. januára 2015 zmenila z pôvodnej fakultatívnej dane odvádzanej do rozpočtov vyšších územných celkov upravovanej Zákom číslo 582/2004 o miestnych daniach a miestnom poplatku za komunálne odpady a drobné stavebné odpady na daň štátnu, pričom platnosť nadobudol samostatný Zákon 361/2014 o dani z motorových vozidiel. Fakultatívnou daňou je taká daň, o ktorej zavedení a výške na svojom území rozhodujú samosprávy. Jednou z vlastností aktuálne platnej legislatívy je aj jej jednotnosť na celom území krajiny, čím zamedzuje daňovej konkurencii. Ako bolo aj skôr spomenuté, v podmienkach Slovenskej republiky sú podľa paragrafu 2 predmetom dane iba tie motorové vozidlá, ktoré sú evidované v Slovenskej republike a sú používané na podnikanie alebo inú samostatnú zárobkovú činnosť, súkromné osobné automobily teda nie sú predmetom zdanenia. Príjem z tejto dane v súčasnosti nepredstavuje výraznú položku v štátnom rozpočte, nakoľko v roku 2018 tvoril približne 1,35 percenta celkových príjmov, čo predstavovalo príjem vo výške

232 miliónov Eur. V sledovanom období tento príjem rástol stabilne, pričom tempo jeho rastu bolo na úrovni 55% - teda vyššie ako priemerné tempo rastu množstva registrovaných motorových vozidiel. Jediný výrazný medziročný prepád bol zaznamenaný práve v roku 2015, teda v prvom roku od zmeny v skôr popísanej daňovej legislatíve. Napriek tomuto výraznému rastu absolútnych príjmov z dani z motorových vozidiel do štátneho rozpočtu sa jej pomer na celkových rozpočtových príjmoch v priebehu sledovaných rokov nemenil a s malými odchýlkami ostával na priemernej úrovni 1,40 percent. Z pozorovaných ukazovateľov vieme jednoducho vypočítať aj priemernú výšku dane uvalenú na jedno motorové vozidlo, ktorá mala taktiež rastúci charakter (+9% ročne) a v roku 2018 predstavovala hodnotu 86 Eur na jedno registrované motorové vozidlo. Aj napriek tomu, že táto charakteristika svojou logikou kopíruje skôr vypočítanú priemernú daň uvalenú na jedného pasažiera v leteckej doprave, výsledné hodnoty, a teda aj sledovaný rast môžu byť skreslené vplyvom mnohých faktorov, predovšetkým z dôvodu, že zdaňované sú iba motorové vozidlá používané na podnikanie, zvýšenie ich podielu na celkovo registrovaných automobiloch by mohlo mať za následok zvýšenie priemernej dane uvalenej na jedno motorové vozidlo. Podobný efekt je dosahovaný aj zvyšovaním priemerného veku automobilov používaných na podnikanie, ktorý má za následok zvyšovanie ročnej dane. Opačný efekt má v tomto prípade obmena flotily za nové vozidlá, či prechod na vozidlá s pohonom na elektrickú energiu, ktorých ročná sadzba je aktuálne stanovená na 0 Eur.

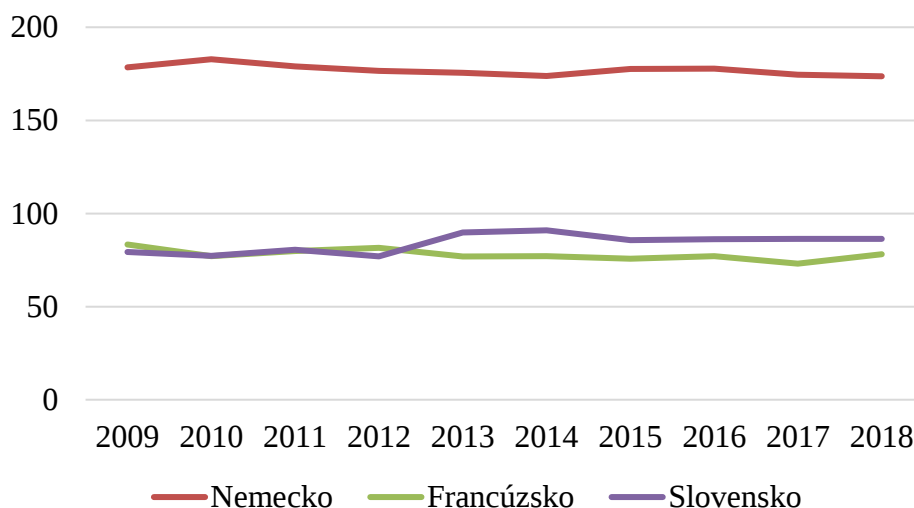
V ostatných nami sledovaných krajinách je situácia v mnohom rozdielna. Konkrétne v Nemecku sú na motorové vozidlá aplikované dve rôzne dane – daň na motorové vozidlá využívané na podnikanie, ktoré tvoria približne iba 24 percent celkovo vybraných cestných daní a daň na motorové vozidlá súkromných domácností, ktorých príjem predstavuje zvyšných 76 percent. Spolu sa príjmy z týchto daní počas sledovaných rokov vyvíjali stabilne, pričom dosiahli priemerné tempo rastu 10 percent a v roku 2018 tvorili príjem do verejných rozpočtov vo výške 9 miliárd Eur, čo predstavuje približne 1,11 percenta celkových verejných príjmov. Keďže celková daňová povinnosť v Nemecku je oproti Slovenskej republike výrazne vyššia, nižší podiel na celkových rozpočtových príjmoch bol zapríčinený najmä existenciou iných daní zvyšujúcich menovateľ v použitej rovnici. Vypočítaná priemerná daňová povinnosť na jedno motorové vozidlo sa pohybuje na úrovni 176 Eur, pričom v priebehu rokov ostáva stabilná, čo nasvedčuje o tom, že zvyšovanie celkových daňových príjmov je poháňané predovšetkým zvyšovaním celkového počtu registrovaných automobilov, čomu nasvedčuje aj vypočítaný korelačný koeficient týchto dvoch

ukazovateľov, ktorý za pozorované roky 2009 až 2018 predstavuje hodnotu 0,94, teda silnú priamu závislosť. Vo Francúzsku, podobne ako pri skôr analyzovaných leteckých daniach, je systém daní z motorových vozidiel komplikovanejší ako v ostatných krajinách, pričom pozostáva z piatich samostatných daní. Najvyšší podiel spomedzi týchto daní dosahuje takzvaná daň z registračného certifikátu motorového vozidla (73%), ďalšou je daň z firemných motorových vozidiel (24%) fungujúca na podobnom princípe ako slovenská daň z motorových vozidiel a zvyšné 3 percentá dopĺňa daň z počtu náprav. Počet náprav je takisto zahrnutý v slovenskej dani z motorových vozidiel pri úžitkových vozidlách, pričom zvýšenie počtu náprav zvyšuje aj celkovú daňovú povinnosť. Ostatné dve dane sú daň z motorových vozidiel platená producentmi a daň z motorových vozidiel platená domácnosťami, obe tieto dane však počas celého sledovaného obdobia dosiahli nulový príjem, čo znamená že boli zrušené ešte pred rokom 2009. Celkové daňové príjmy boli počas rokov 2009 až 2018 stabilné a pohybovali sa na úrovni 3,1 miliardy Eur aj napriek konštantnému rastu počtu registrovaných automobilov. Jedinou daňou kopírujúcou vývoj počtu automobilov bola daň z registračného certifikátu. Aj napriek viacerým zavedeným daniam je však vo Francúzsku v porovnaní s ostatnými sledovanými krajinami daňové zaťaženie na jedno motorové vozidlo najnižšie s hodnotou 78 Eur v roku 2018, pričom má medziročne klesajúcu tendenciu, a to najmä z dôvodu znižovania príjmov z dane z korporátnych motorových vozidiel a dane z počtu náprav. V priemere vo Francúzsku predstavuje súhrnné daň z motorových vozidiel približne 0,51 percent celkových daňových príjmov. Porovnanie vývoja priemernej dane odvedenej na jedno motorové vozidlo vo všetkých sledovaných krajinách je zobrazené na nasledujúcom grafe 8.

V troch nami sledovaných krajinách je teda možné sledovať tri odlišné prístupy k cestným daniam. Kým v Slovenskej republike pozorujeme vysoké tempo rastu daňových príjmov z motorových vozidiel, ktoré je hnané najmä zvyšovaním počtu motorových vozidiel aspoň z časti využívaných na podnikateľské účely, ako aj zvyšovaním ich priemerného veku, v Nemecku je daňová povinnosť uvalená aj na motorové vozidlá vlastnené domácnosťami a nevyužívané na podnikateľské účely. To zvyšuje aj priemernú daňovú povinnosť, ako aj celkové príjmy do štátneho rozpočtu. Vo Francúzsku, podobne ako na Slovensku, sú daňou postihované najmä vozidlá využívané na podnikanie, pričom súkromné motorové vozidlá podliehajú iba dani z registračného certifikátu, teda dani neplatenej na ročnej báze, ako tomu je pri klasických cestných daniach. Pre dosiahnutie optimálneho daňového zaťaženia zohľadňujúceho aj

environmentálny aspekt tejto dane je potrebné spravodlivo odzrkadliť množstvo škodlivín vyprodukovaných aj vozidlami nevyužívanými na podnikanie. Dôležitým krokom je však aj oprava súčasných nedokonalostí popísaných v kapitole 1.2.1. súvisiacich s aktuálne vznikajúcou degeneriou priemernej daňovej povinnosti so stúpajúcim zdvihovým objemom motora, či hmotnosťou úžitkového vozidla. Predpokladaným dôsledkom zavedenia dane z motorových vozidiel na osobné automobily by bolo zvýšenie priemerných ročných nákladov spojených z využívaním motorového vozidla, čím by sa v určitej miere znížilo využívanie tohoto druhu dopravy a tým aj znečisťovanie ovzdušia. Či by však táto zmena priniesla významné zlepšenie v boji za ochranu a obnovu životného prostredia je však diskutabilné, nakoľko aj v krajinách ako Nemecko, ktoré majú zavedené pomerne vysoké dane z motorových vozidiel, stále dochádza k zvyšovaniu ročne vyprodukovaných emisií spôsobených cestnou dopravou.

Graf 8: Priemerná daňová povinnosť v Eurách pripadajúca na jedno registrované motorové vozidlo.



Zdroj: Vlastné spracovanie.

Jednou z aktuálne sledovaných vlastností dane z motorových vozidiel vo všeobecnosti je predpokladaná vyššia stabilita príjmov z nej v období súčasnej pandémie COVID-19, nakoľko cestná doprava, a najmä vnútroštátna doprava, neboli natoľko zasiahnuté vládnyimi obmedzeniami, práve naopak, mnohé odvetvia národného hospodárstva zvýšili dopyt po využívaní motorových vozidiel na svoje podnikateľské účely počas pandémie, napríklad prevádzkovaním donáškových

služieb. Obmedzenie pohybu malo za následok aj obmedzenie využívania súkromných motorových vozidiel, ktoré sú spomedzi sledovaných krajín zdaňované iba v Nemecku. Aj keď v súčasnosti nie je možné s istotou posúdiť vplyv pandémie na vývoj príjmov z tejto dane, nakoľko sú však dane platené na ročnej báze neprihliadajúc na skutočne najjazdený počet kilometrov, je možné očakávať, že nebude viditeľnejší výraznejší prepád. Aj z tohoto dôvodu je teda možné považovať daň z motorových vozidiel pri odstránení jej nedostatkov a rozšírení predmetu zdanenia za vhodnú environmentálnu alternatívu k leteckým daniam. Nakoľko je však v súčasnej koronakríze súkromný automobil v mnohých prípadoch preferovaným dopravným prostriedkom – pokles dopytu po hromadnej doprave pre obavu z nákazy, obmedzená dostupnosť cyklotrás a podobne, nie je možné očakávať pokles množstva automobilov v prevádzke a teda ani pokles celkovo vyprodukovaných emisií sektorom cestnej dopravy. Ak teda dodatočné príjmy z tejto dane nebudú špecificky alokované do obnovy a ochrany životného prostredia, či do rozvoja ekologickejších alternatív cestnej dopravy, ostane environmentálny potenciál tejto dane nevyužitý.

V súčasnosti však v daňových systémoch mnohých členských krajín Európskej únie existujú rôzne alternatívy k zvyšovaniu daňového zaťažovania dopravy. Priekopníkom v oblasti zavádzania nových environmentálnych daní je Švédsko, ktoré sa prostredníctvom daní, ale aj poplatkov snaží obmedziť vykonávanie činností poškodzujúcich životné prostredie – emitujúcich skleníkové plyny ako súčasť svojho záväzku z roku 2017 stať sa uhlíkovou neutrálnou krajinou do roku 2045. To znamená, že ročne vyprodukované emisie by nepresahovali limit stanovený v Nariadení o spoločnom úsilí Európskej únie. Súčasťou tohoto ambiciózneho plánu je aj zavádzanie mnohých environmentálnych daní zameraných najmä na znečistenie – napríklad dane z pesticídov, chemikálií a odpadu, daň za všeobecné znečistenie priemyslom, či poplatok za vypúšťanie dusíka. Pre Švédsko najikonickejšou daňou je daň zo znečistenia, alebo uhlíková daň. Tá je uvalovaná na všetky fosílné palivá podľa množstva uhlíka, nakoľko produkcia oxidu uhličitého spaľovaním fosílnych palív je priamo úmerná s obsahom uhlíka v týchto palivách. Tento predpoklad takisto výrazne zjednodušuje výpočet dopadu na životné prostredie, a teda aj výpočet daňovej povinnosti. Uhlíková daň bola vo Švédsku zavedená v roku 1991 so sadzbou po prepočítaní približne 24 Eur na jednu tonu emitovaného oxidu uhličitého, pričom najnovšia sadzba v roku 2021 dosahuje výšku 114 Eur za rovnaké množstvo vyprodukovaného CO₂. Postupné zvyšovanie výšky sadzby dane odrádza daňové subjekty – domácnosti a firmy od produkovania škodlivín, no takisto poskytuje dostatok času a motivácie k prechodu na alternatívne „zelené“ palivá. Z týchto dôvodov, no aj

vdďaka nízkym administratívnym nákladom sa uhlíková daň v tejto podobe spolu so Systémom Európskej únie na obchodovanie s emisiami (EU ETS) javí podľa mnohých štúdií ako najoptimálnejšia cesta v boji za ochranu životného prostredia a o ich zavedení sa uvažuje v mnohých krajinách v rámci, ale aj mimo Európskej únie. Samotné Švédsko je pritom príkladom v ochrane životného prostredia pre ostatné krajiny, nakoľko podľa Climate change performance indexu²⁹ sa spomedzi všetkých krajín umiestnilo na najlepšom – štvrtom mieste s hodnotou indexu 74,42. Tento index je zložený z viacerých indikátorov, konkrétne emisie skleníkových plynov, obnoviteľná energia, využívanie energie a stratégia v oblasti ochrany životného prostredia. V roku 2021 boli prvé tri miesta symbolicky prázdne, nakoľko snahou všetkých krajín by malo byť zvyšovanie ich výkonnosti v ochrane životného prostredia, Slovenská republika sa umiestnila na 31. mieste, Nemecko obsadilo 19. miesto a Francúzsko 23. miesto. Aj z daného indexu je teda zrejmé, že Slovenská republika aj napriek svojmu zanedbateľnému príspevku k celosvetovo ročne emitovaným skleníkovým plynom má príležitosti na zavádzanie dodatočných opatrení aj v oblasti daňovej politiky s cieľom ochrany a obnovy životného prostredia. Aj keď je možné inšpirovať sa z mnohých v zahraničí zavádzaných daní, ich efektivita v podmienkach Slovenskej republiky môže byť rôzna. Zhodnotenie užitočnosti zavedenia dodatočného zdanenia v sektore dopravy bude zhodnotené v závere tejto práce. Všetky číselné údaje používané pri spracovaní tejto podkapitoly sú dostupné v prílohe číslo 3.

4.3. Ostatné faktory vplývajúce na skúmanú problematiku

Okrem skôr popísaného vzťahu environmentálnych daní a príjmov z nich so stavom životného prostredia je potrebné v závere vymenovať aj ostatné faktory vplývajúce na vývoj životného prostredia, ako aj hospodársku a makroekonomickú situáciu v sledovaných krajinách. Za jeden z týchto faktorov môžeme považovať aj mieru ovplyvnenia celkových daňových príjmov vplyvom zvýšenia daňového zaťaženia. V teórii je tento vzťah vyjadrený pomocou takzvanej Lafferovej krivky, znázornenej pomocou jednoduchého konkávneho grafu zobrazujúceho optimálne daňové zaťaženie, pri ktorom je dosahovaný najvyšší výnos zo sledovanej dane –

²⁹ Climate Change Performance Index. 2021. [online] Dostupné na internete ku dňu 12. 3. 2021: <https://ccpi.org/>.

lokálne maximum na grafe, označované aj ako Lafferov bod, alebo skratkou T^* . Táto teória bola prvýkrát popísaná v sedemdesiatych rokoch dvadsiateho storočia ekonómom Arthurom Lafferom, pričom sa s ňou mnohí ekonómovia, aj napriek jej nedostatkom, stotožňujú dodnes. Hlavným nedostatkom je práve obtiažnosť aplikovania tejto teórie na prax, nakoľko pri nedostupnosti komplexných dát nie je možné zostaviť spomínaný graf, či určiť jeho parametre ako sklon, šikmosť, či extrém a z tohoto dôvodu nie je možné určiť ani presnú daňovú sadzbu. Polohu na tejto pomyslenej krivke je tak možné určiť až po zavedení dane, pričom bude možné sledovať želaný nárast celkových daňových príjmov (daňová sadzba nižšia ako T^*) alebo naopak pokles daňových príjmov. Ten môže byť spôsobený z mnohých dôvodov, predovšetkým však z dôvodu neochoty platiť daň a zámernému vyhýbaniu sa plateniu, v našom prípade by išlo o skôr spomenuté využívanie kratších leteckých spojení zdaňovaných nižšou daňou a následný prestup na dlhšiu časť letu v krajine nezdaňujúcej leteckú dopravu, alebo v prípade dane z motorových vozidiel nákup vozidiel so zdvihovým objemom približujúcim sa vyššiemu daňovému pásmu, čím sa znižuje jeho priemerná daňová povinnosť na 1cm^3 objemu motora. V širšom chápaní môže byť neželaným dôsledkom aj zníženie daňových príjmov z dôvodu poklesu celkového dopytu po ponúkanom statku, pričom tento stav by mal v dlhodobom hľadisku neželané účinky aj na spoločnosti podnikajúce v sektoroch dotknutých novo zavedenou daňou. Pri následnom pohľade na daňový systém ako celok by bolo možné sledovať pokles v príjmoch aj z iných daní, napríklad dane z príjmov právnických osôb odvádzaných firmami podnikajúcimi v leteckom priemysle, či dane z pridanej hodnoty za doplnkové tovary a služby. Pri letenkovej dani menej pravdepodobným dôvodom poklesu daňových príjmov je výskyt daňových únikov, nakoľko letecká preprava podlieha dôslednej kontrole zo strany rôznych inštitúcií. Takisto je však dôležité poznamenať, že jedným z nedostatkov Lafferovej teórie je aj nezohľadnenie pôsobenia vonkajších faktorov, pričom práve vývoj makroekonomickej situácie do veľkej miery zasahuje do daňovej politiky všetkých štátov, čo môžeme sledovať aj počas aktuálnej globálnej krízy spojenjej s vírusom COVID-19. Aj z tohoto dôvodu aplikovanie popisovanej teórie v súčasnosti nie je možné, nakoľko bezprecedentné výkyvy dopytu a ponuky najmä leteckej dopravy znemožňujú vykonať akékoľvek presnejšie odhady naviazané na počet pasažierov, alebo počet leteckých spojení v blízkej budúcnosti. Okrem toho je prevádzkovanie leteckej dopravy priamo naviazané na príjmy letísk prostredníctvom letiskových poplatkov, ktorých výnos by sa za predpokladu zníženia dopytu po využívaní leteckej dopravy vplyvom dodatočného daňového bremena znížil, čím by výrazne

finančne oslabil už v predkrízovom období stratové slovenské letiská. Pri zavádzaní novej leteckej dane je taktiež možné predpokladať vznik dodatočných administratívnych nákladov pre správcu dane, ako aj pre letecké spoločnosti, ktoré budú musieť túto daň štátu odvádzať.

Ďalším faktorom ovplyvňujúcim sledovanú problematiku je aj sila a stabilita odvetvia dopravy. Z dostupných skôr popísaných údajov v čase písania tejto práce je zrejmé, že predovšetkým sektor leteckej dopravy patrí v súčasnosti k tým pandémiou najzasiahnutejším sektorom. Zavedenie dodatočného zdanenia tohoto sektora by tak mohlo výrazne obmedziť schopnosť regenerácie trhu a mať výrazné následky na budúcnosť leteckého priemyslu, ako aj ostatných pridružených sektorov, predovšetkým sektor turizmu. Pri opieraní sa o tieto poznatky, ako aj základy daňovej teórie môžeme posúdiť, že najvýhodnejším časom na zvyšovanie daňového zaťaženia je obdobie hospodárskej expanzie, kedy daň plní okrem iného aj funkciu utlmovania prehrievania ekonomiky a nekontrolovateľného rastu, ktorý by v budúcnosti mohol spôsobiť obdobie opätovnej nekontrolovanej recesie. Táto funkcia sa nazýva stabilizačná a na základe jej logiky je v prípade súčasnej situácie – hospodárskej recesie optimálne naopak nezvyšovanie, či znižovanie daňovej sadzby s cieľom znovu naštartovať ekonomiku. Vývoj leteckého priemyslu je aktuálne vo veľkej miere závislý od vývoja pandemickej situácie, pričom jedným z faktorov je aj tempo očkovania proti vírusu COVID-19. V prvotných odhadoch sa rátalo s dostupnosťou vakcín pre širokú verejnosť už v polovici roka 2021, čo by umožnilo štart obnovy letectva počas druhej polovice roka 2021. V súčasnosti však dochádza k úpravám pôvodných odhadov³⁰ s prihliadnutím na výskyt nových mutácií vírusu a ich neznámej odolnosti voči očkovaniu, pričom mnohé štáty presadzujú skôr reštriktívny prístup k medzinárodnému cestovaniu a zavádzajú prísne karanténne opatrenia. V prípade pretrvávania takejto situácie sa v najhoršom prípade očakáva tempo rastu výnosov z počtu prepravených pasažierov iba 13 percent oproti roku 2020, pričom v prvotných odhadoch bolo tempo rastu stanovované až na 50 percent.

Posledným v tejto práci menovaným faktorom vplývajúcim na znečisťovanie životného prostredia z pohľadu motorových vozidiel je znečisťovanie spôsobené pri výrobe jedného motorového vozidla. Je zrejmé, že pri výrobe každého motorového vozidla je vyprodukované

³⁰ IATA Economics' Chart of the Week: New Covid variants pose a risk to air travel recovery. 5. 2. 2021. [online] Dostupné na internete ku dňu 12. 3. 2021: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/new-covid-variants-pose-a-risk-to-air-travel-recovery/>.

nezanedbateľné množstvo emisií skleníkových plynov, a to najmä pri činnostiach ako ťažba materiálov, ich spracovanie na komponenty a následná montáž finálneho automobilu. Podobný problém nastáva aj pri šrotovaní motorového vozidla na konci jeho životného cyklu. Pri motorových vozidlách so spaľovacím motorom je priemerný odhadovaný pomer emisií spôsobených výrobou a zničením motorového vozidla 10 až 20 percent z celkovo vyprodukovaných emisií počas celej životnosti automobilu, pričom táto hodnota je iba ťažko kontrolovaná konečným spotrebiteľom. Opakom je zvyšných 80 až 90 percent tvorených spaľovaním paliva, opotrebením pneumatík a podobnými zmenami technického stavu vozidla, ktoré sú spotrebiteľom lepšie kontrolovateľné. Podobný problém nastáva aj pri výrobe a používaní elektrinou poháňaných vozidiel. Aj napriek tomu, že tieto automobily emitujú výrazne menej škodlivín do ovzdušia počas svojej prevádzky, ich výroba je naopak spojená s vyššou produkciou škodlivín, a to predovšetkým z dôvodu náročnej výroby lítiových batérií, ktoré tvoria elementárnu súčasť každého automobilu. V prípade, ak je továreň na výrobu elektrických automobilov zásobovaná energiou z neobnoviteľných zdrojov, emisie môžu vzrásť až o 74 percent oproti výrobe klasicky poháňaného automobilu v rovnakých podmienkach. Veľké množstvo škodlivín je takisto spôsobované aj z dôvodu, že ťažba väčšiny komponentov do batérií elektromobilov je prevádzkovaná v rozvojových krajinách neekologickým spôsobom a v súčasnosti bez možnosti akejkoľvek regulácie. Ďalším dôležitým ukazovateľom je aj naviazanosť efektívnosti používania elektromobilov na spôsoby získavania elektrickej energie v sledovaných krajinách. Aj napriek faktu, že elektromobily svojou prevádzkou vyprodukujú omnoho menej škodlivín, je potrebné prihliadnuť aj na spôsob pôvodnej výroby elektrickej energie, nakoľko v krajinách závislých na tepelných elektrárnach a spaľovaní uhlia, ako napríklad Poľsko, je pravdepodobné, že za celý životný cyklus elektromobil v tejto krajine vyprodukuje porovnateľné množstvo emisií, ako automobil s klasickým pohonom. Je teda zrejmé, že ekológia v oblasti dopravy, či už cestnej alebo ako celku, je podmienená ekologickým správaním krajiny ako celku.

Záver

Hlavným cieľom diplomovej práce je zhodnotiť účinnosť daní s environmentálnym aspektom s dôrazom na rôzne druhy leteckých daní a daní z motorových vozidiel na ochranu životného prostredia. Tento cieľ sa nám podarilo dosiahnuť. Pozorovaný bol najmä vývoj hlavných makroekonomických a environmentálnych ukazovateľov v Nemecku a vo Francúzsku a získané dáta boli použité pre výpočet možných budúcich scenárov v prípade zavedenia novej leteckej dane, respektíve rozšírenie predmetu dane z motorových vozidiel aj na vozidlá nevyužívané na podnikateľskú činnosť po vzore Nemecka. Pri leteckej dani sa ako najvýhodnejšia alternatíva z hľadiska jednoduchosti a nízkych administratívnych nákladov javí rovná letenková daň vo výške približne 14 Eur na jedného pasažiera podľa výpočtu uvedeného v práci. V prípade, ak by takáto daň bola zavedená v období hospodárskeho rastu a zvýšeného dopytu po leteckej preprave, očakávaný dodatočný príjem by mal síce mierne, ale pozitívne účinky na znižovanie produkcie škodlivín prostredníctvom znižovania dopytu po leteckej preprave a simultánnemu znižovaniu počtu leteckých spojení. Zároveň za predpokladu redistribúcie príjmov podľa zásad environmentálnej dane je možné získať dodatočné peňažné prostriedky na aktivity spojené s ochranou životného prostredia, či výskumu a vývoja „zelenších“ alternatív v oblasti dopravy. Z dostupných údajov je možné tvrdiť, že maximálny úžitok z tejto environmentálnej dane by bol dosiahnutý práve vtedy, ak by táto daň bola harmonizovaná na čo najširšom území – na území Európskej únie, či iného hospodárskeho nadnárodného celku. Rovnako aj alokácia príjmov z tejto dane do jedného spoločného rozpočtu a spoločné riadenie využívania týchto zdrojov by mal citeľný dopad na produkciu emisie skleníkových plynov.

Nakoľko v prípade dane z motorových vozidiel sa o celoeurópskej harmonizácii doposiaľ neuvažuje, proces jej úpravy v podmienkach Slovenskej republiky po vzore vyspelejších krajín by pre štát nepredstavoval nadmerné zvýšenie administratívnych nákladov, avšak priniesol by podobný efekt vo forme čiastočného odklonu od využívania osobných automobilov a voľbu alternatív menej znečisťujúcich životné prostredie, ako aj zvýšenie rozpočtových príjmov. Hlavné nedostatky a príležitosti slovenskej dane z motorových vozidiel sú najmä nezahrnutie osobných motorových vozidiel do predmetu zdanenia a nedokonalé nastavenie daňových sadzieb spôsobujúce skôr popísané nabádanie spotrebiteľa k výberu motorového vozidla s parametrami

tesne pod hranicou jednotlivých daňových pásiem. Jedným z nedostatkov takto nastavenej dane je takisto aj nulová sadzba pre elektromobily, ktorá sa z hľadiska ich prevádzkovej uhlíkovej stopy môže zdať adekvátne a pôsobiť na podporu využívania takýchto vozidiel, na druhú stranu však nezohľadňuje nadmerné množstvo emisií vytvorených počas ich výrobného procesu. Riešením tohoto problému by mohla byť napríklad daň z registračného certifikátu vozidla po vzore rovnomennej francúzskej dane. Nakoľko je však elektromobilita úzko naviazaná na dostupnosť elektrickej energie, jedným z predpokladov pozitívneho účinku podpory elektromobilov je aj získavanie elektrickej energie z obnoviteľných zdrojov. Harmonizácia daní z elektrickej energie bola iniciovaná na začiatku tohoto storočia, pričom s odstupom času sledujeme postupné znižovanie podielu neobnoviteľných zdrojov na celkovo vyprodukovanej elektrickej energii, čím sa taktiež prispelo k zníženiu produkcie emisií spaľovaním.

Nakoľko sektor energetiky si drží dlhoročné prvenstvo v množstve vyprodukovaných škodlivín, je možné v blízkej budúcnosti očakávať pretrvávajúci dôraz na znižovanie emisií tohoto sektora aj pomocou úpravy už existujúcich daní z elektriny, uhlia a zemného plynu. Dôraz bude takisto kladený na priemysel taktiež produkujúci značné množstvo emisií, vo všeobecnosti sa však očakáva zachovanie súčasného systému na obchodovanie s emisiami. Alternatívou, či doplnkom by však mohla byť harmonizovaná uhlíková daň, ktorá je však zatiaľ iba v počiatočných štádiách dohôd na pôde Európskej komisie po vzore vyspelejších krajín ako Švédsko, kde táto daň už dlhšiu dobu funguje. V ideálnom prípade by táto daň férovo postihla aj sektor dopravy, pričom by tlmila budúce fázy rastu tohoto sektora. Dôležité je však poznamenať, že v súčasnosti boli mnohé podobné rokovania o zavádzaní nových environmentálnych daní najmä z dôvodu pandémie pozastavené, čo je rozumným krokom najmä z dôvodu snahy predísť ešte väčším hospodárskym škodám v tomto krízou postihnutom sektore. Pandémia koronavírusu nám však poskytla jedinečnú príležitosť pozorovať svet s výrazne obmedzenou leteckou dopravou. Aj keď v čase písania tejto práce neboli zverejnené žiadne konkrétne aktuálne dáta nami sledovaných environmentálnych indikátorov, na základe prvých predpokladov je aj napriek drastickému prepadu v počte prevádzkovaných leteckých spojení pokles v celosvetovo vyprodukovaných emisiách sotva badateľný. Je teda možné tvrdiť, že ak by zavedenie dane z letectva malo byť prospešné pre životné prostredie, bude to najmä vďaka správnej redistribúcií z nej získaných príjmov do aktivít obnovujúcich životné prostredie, čím by spotrebiteľ – daňový subjekt prejavil zodpovednosť za spôsobené znečistenie v adekvátne vypočítanej výške. Nakoľko však aj v súčasnosti existujúce

letenkové dane v mnohých prípadoch neslúžia na skôr spomenutý účel, mnohé letecké spoločnosti ponúkajú pasažierom vnímajúcim svoje pričinenie na vytváraní uhlíkovej stopy možnosť príplatku k cene letenky, ktorý letecká spoločnosť v plnej výške odvedie do fondu určeného na zachovanie udržateľnosti v leteckom sektore.

Toto zhrnutie, spolu s naplnením parciálnych cieľov stanovených v druhej kapitole tejto práce nám poslúži k splneniu hlavného cieľa práce a ku konečnému prijatiu, či zamietnutiu stanovenej hypotézy. Skúmaná problematika bola po vzore parciálnych cieľov zhodnotená teoreticky, ako aj na príklade súčasnej situácie, a to tak ako v oblasti životného prostredia, tak aj v oblasti makroekonómie a daňovej politiky vybraných štátov – Slovenskej republiky, Nemecka a Francúzska. V poslednej časti práce bol na základe vedeckých metód zhodnotený dopad zavádzania dodatočnej dane v sektore leteckej a cestnej dopravy na všetky skúmané ukazovatele, pričom bol odhadnutý najlepší scenár tak ako v prípade hospodárskej rovnováhy, tak aj v podmienkach aktuálnej situácie poznačenej pandémie vírusu COVID-19. Na základe takto spracovaných údajov môžeme tvrdiť, že uvalením neharmonizovanej leteckej dane v podmienkach Slovenskej republiky by sa výraznejšie neprispelo k ochrane životného prostredia, takáto daň by však obmedzila konkurencieschopnosť slovenských letísk a leteckých prepravcov oproti ich zahraničnej konkurencii, čím by mohla spôsobiť odlev iných rozpočtových príjmov, najmä dane z príjmov právnických osôb a dane z pridanej hodnoty. Príjem z takto zavedenej dane by tak pôsobil vo veľkej miere iba kompenzačne a netvoril by výrazný prírastok, ktorý by bolo možné využiť na aktivity spojené s ochranou životného prostredia. Stanovenú hypotézu, že „zavedením dodatočnej leteckej dane sa účinne prispeje k ochrane životného prostredia, pričom táto daň nebude mať výraznejší vplyv na konkurencieschopnosť a hospodárske výsledky leteckých spoločností“ teda zamietame. Alternatívny prístup k tejto dani prostredníctvom nadnárodnej harmonizácie by však mohol priniesť želané výsledky a podporiť stanovený výrok. V prípade iniciatívy Slovenskej republiky dodatočne zdaňovať producentov škodlivín tak môžeme uvažovať o skôr spomínanom rozšírení predmetu dane z motorových vozidiel. Aj keď by podľa predpokladov táto daň nemala priamy dosah na ovplyvňovanie emisie škodlivín prostredníctvom dopytu po využívaní osobných dopravných prostriedkov, s veľkou pravdepodobnosťou by spôsobila nárast daňových príjmov, ktoré by za predpokladu správneho umiestnenia mohli dopomôcť k lokálnej obnove znečistenia spôsobeného práve cestnou dopravou.

Zoznam použitej literatúry

Knižná literatúra

1. BELÍČKOVÁ, Kornélia a kol.: Rozpočtová teória, politika a prax. 1. vydanie. Bratislava: Iura Edition, 2010. 342 s. ISBN: 978-80-8078-335-8,
2. BISIGNANI Giovanni: IATA Annual Report 2006. Paríž: International Air Transport Association, 2006. 60 s. [online] Dostupné na internete ku dňu 12. 3. 2021: <https://www.iata.org/contentassets/c81222d96c9a4e0bb4ff6ced0126f0bb/annual-report-2006.pdf>,
3. Európska komisia: The European Green Deal. Brusel: december 2019. [online] Dostupné na internete ku dňu 12. 3. 2021: https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/european-green-deal-communication_en.pdf,
4. FILEKOVÁ, Elena a kol.: Úspešnosť Slovenska vo vytváraní podmienok pre spoločensky zodpovedné podnikanie. Bratislava: Ministerstvo hospodárstva SR, 2011. 43 s. [online] Dostupné na internete ku dňu 12. 3. 2021: <https://www.employment.gov.sk/files/slovensky/ministerstvo/spolocenska-zodpovednost/sprava-o-vytvarani-pomienok-pre-szp-na-slovensku.pdf>,
5. HANLEY, Nick a kol.: Environmental Economics in Theory and Practice. Londýn: Red Globe Press, 2007. ISBN 978-0-191-07243-7,
6. LEIBFRITZ, W. – O'BRIEN P.: The French Tax System: Main Characteristics, Recent Developments and Some Considerations for Reform. Paríž: OECD Publishing, 2005. 42 s. [online] Dostupné na internete ku dňu 12. 3. 2021: <https://doi.org/10.1787/787686341561>,
7. LISÝ, Ján a kol.: Dejiny ekonomických teórií. Bratislava: Iura edition, 2003. 360 s. ISBN 978-8-075-98080-9,
8. MALTHUS, Thomas: Essay on The Principle of Population. Londýn: St. Paul's Church-Yard, 1798. 126 s. ISBN 978-0-140-43206-0,
9. Publikácia Európskeho parlamentu: Tax policy in the EU: Issues and challenges. Brusel: 2015. 32 s. ISBN 978-92-823-6595-3,

10. Publikácia Európskej komisie: Tematický informačný prehľad európskeho semestra: Daňový systém. Brusel: 2017. 23 s. [online] Dostupné na internete ku dňu 12. 3. 2021: https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/file_import/european-semester_thematic-factsheet_taxation_sk_0.pdf,
11. Publikácia FCC Aviation: European Aviation Taxes at a Glance. 4. vydanie, december 2019. [online] Dostupné na internete ku dňu 12. 3. 2021: https://www.fccaviation.com/downloads/Aviation_Tax_Summary_V6_by_FCC_Aviation.pdf?vgo_ee=A1CUwk2ZP76Pc6At%2FXbiOovy7T5YEJ8ohjC9vauJg30%3D,
12. Publikácia OECD: Green Growth Indicators 2017. Paríž: OECD Publishing, 2017. 160 s. ISSN 2222-9523. [online] Dostupné na internete ku dňu 12. 3. 2021: <https://dx.doi.org/10.1787/9789264268586-en>,
13. Publikácia: Eurocontrol: Five-Year Forecast 2020-2024: European Flight Movements and Service Units. Brusel: STATFOR, 09/2020. [online] Dostupné na internete ku dňu 12. 3. 2021: <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2020-11/eurocontrol-five-year-forecast-europe-2020-2024.pdf?fbclid=IwAR3OhCpbVyrJILmB3JSVP1wliSO1z-C9j1HGEwh0MQiRFGuXZSIfTek-OXI>,
14. Publikácia: Goose Recruitment: The Pilot Survey 2021. [online] Dostupné na internete ku dňu 12. 3. 2021: <https://www.goose-recruitment.com/media/5041/the-pilot-survey-2021.pdf>,
15. SEE, Michael: Greenhouse Gas Emissions: Global Business Aspects. New York: Springer Science & Business Media, 2011. 375 s. ISBN 978-3-642-56908-1. [online] Dostupné na internete ku dňu 12. 3. 2021: <https://books.google.sk/books?id=HMPqCAAAQBAJ>,
16. SERGI, Bruno a kol.: Regaining Global Stability After the Financial Crisis. Hershey: IGI Global, 2018. 383 s. ISBN 978-1-522-54027-4. [online] Dostupné na internete ku dňu 12. 3. 2021: <https://books.google.sk/books?id=KD1RDwAAQBAJ>,
17. SCHULTZOVÁ, Anna .: Daňovníctvo: Daňová teória a politika I. Praha: Wolters Kluwer ČR, a.s., 2018. 360 s. ISBN: 978-80-7598-107-3,
18. ŠIROKÝ, Jan: Daně v Evropské unii. 5.vydanie.Praha: Linde, 2018. 400 s. ISBN 978-80-7201-881-9,

19. Transport & Environment: Leaked study shows aviation in Europe undertaxed: máj 2019. [online] Dostupné na internete ku dňu 12. 3. 2021: https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2019_05_Tax_report_briefing_web_0.pdf.

Elektronické dokumenty

20. Článok: BALÁŽI, Peter: Novodobé finančné teórie a prínos Arthura Cecila Pigoua a Karla Engliša do ich náuky. In: For Fin. Bratislava: Fin Star, 03/2016, roč. 3, č. 3, ISSN 1339-5416. [online] Dostupné na internete ku dňu 12. 3. 2021: http://www.derivat.sk/files/2016_casopis%20forfin/FF_2016_Marec_Pigou_English.pdf,
21. Článok: BBC: France plans “eco-tax” for air fares. 9. 7. 2019. [online] Dostupné na internete ku dňu 12. 3. 2021: <https://www.bbc.com/news/business-48922049>,
22. Článok: ČSA od januára rušia lety z Bratislavy do Košíc. 19. 12. 2018. In KORZAR SME.sk. [online] Dostupné na internete ku dňu 12. 3. 2021: <https://kosice.korzar.sme.sk/c/22012495/csa-od-januara-rusia-lety-z-bratislavy-do-kosic.html>,
23. Článok: Deloitte: Analýza súčasného stavu platnej legislatívy EÚ v SR v oblasti vlastných zdrojov ES. 2009. 35 s. [online] Dostupné na internete ku dňu 12. 3. 2021: https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUK Ewi7qcFwM_sAhVKCewKHQtXAWAQFjAEegQIBRAC&url=https%3A%2F%2Fwww.mfsr.sk%2Ffiles%2Farchiv%2F43%2FAnalyza-legislativy_VZ_ES.pdf&usg=AOvVaw07rW4hxWN_CLoeK5GeiYkP,
24. Článok: Enviroportál MŽP SR: Dane s environmentálnym aspektom. [online] Dostupné na internete ku dňu 12. 3. 2021: <https://www.enviroportal.sk/indicator/detail?id=361>,
25. Článok: Enviroportál MŽP SR: Kľúčové indikátory. [online] Dostupné na internete ku dňu 12. 3. 2021: <https://www.enviroportal.sk/indicator/101>,
26. Článok: EPA – United States Environmental Protection Agency: Global Greenhouse Gas Emissions Data. [online] Dostupné na internete ku dňu 12. 3. 2021: <https://www.epa.gov/ghgemissions/global-greenhouse-gas-emissions-data>,

27. Článok: Ernst&Young: European Council adopts conclusions on recovery plan and EU budget for 2021-2027, including agreement on introduction of new taxes. 22. 7. 2020. [online] Dostupné na internete ku dňu 12. 3. 2021: https://www.ey.com/en_gl/tax-alerts/european-council-adopts-conclusions-on-recovery-plan-and-eu-budget-for-2021-2027-including-agreement-on-introduction-of-new-taxes,
28. Článok: Európsky parlament: Informačné listy o Európskej únii: Príjmy únie. 2020. [online] Dostupné na internete ku dňu 12. 3. 2021: https://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/sk/FTU_1.4.1.pdf,
29. Článok: Eurostat: Glossary – Carbon dioxide equivalent. [online] Dostupné na internete ku dňu 12. 3. 2021: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Glossary:Carbon_dioxide_equivalent,
30. Článok: FULLERTON, Don a kol.: Environmental Taxes. In: NBER Working Paper Series, 07/2008. [online] Dostupné na internete ku dňu 12. 3. 2021: <http://www.nber.org/papers/w14197>,
31. Článok: GÁLOVÁ, Lucia: Teoretické otázky vzťahu ekonómie a životného prostredia. In: Almanach, 02/2008. S. 102-112. [online] Dostupné na internete ku dňu 12. 3. 2021: https://fmv.euba.sk/www_write/files/dokumenty/veda-vyskum/almanach/Almanach_2_2008.pdf#page=102,
32. Článok: HERVA, Marta a kol.: Review of corporate environmental indicators. [online] Dostupné na internete ku dňu 12. 3. 2021: https://digital.csic.es/bitstream/10261/54382/3/Review_corporate_environmental.pdf,
33. Článok: I-am-Expat: German tax system & Taxes in Germany. [online] Dostupné na internete ku dňu 12. 3. 2021: <https://www.iamexpat.de/expat-info/taxation-germany/german-tax-system>,
34. Článok: Kamenický, Ladislav: Pre Slovensko nie je daň leteckého paliva až taká zaujímavá. 7. 11. 2019. In SME.sk. [online] Dostupné na internete ku dňu 12. 3. 2021: <https://ekonomika.sme.sk/c/22255022/kamenicky-pre-slovensko-nie-je-dan-leteckeho-paliva-az-taka-zaujimava.html?ref=av-left>,
35. Článok: KEUSCHNIGG, Christian a kol.: Tax competition and tax coordination in the European Union: A survey. In: Working Papers in Economics and Finance, 04/2014. [online] Dostupné na internete ku dňu 12. 3. 2021: <http://hdl.handle.net/10419/122170>,

36. Článok: KOREŇ, Marián: Pre Slovensko nie je výhodná, hovorí Kamenický o leteckej dani. 11. 11. 2019. In EURACTIV.sk. [online] Dostupné na internete ku dňu 12. 3. 2021: <https://euractiv.sk/section/danova-politika/news/pre-slovensko-nie-je-vyhodna-hovori-kamenicky-o-leteckej-dani-ktoru-navrhuje-devat-statov-eu/>,
37. Článok: KRASS, D., NEDOREZOV, T.: Environmental Taxes and the Choice of Green Technology. Toronto: 2010. 39 s. [online] Dostupné na internete ku dňu 12. 3. 2021: https://faculty.darden.virginia.edu/ovchinnikov/pdf/GreenTaxTech_May_2010.pdf,
38. Článok: LEVIN, Kelly – RICH, David: Turning Point: Which Countries' GHG Emissions Have Peaked? Which Will in the Future? 2. 11. 2017. In World Resources Institute. [online] Dostupné na internete ku dňu 12. 3. 2021: <https://www.wri.org/blog/2017/11/turning-point-which-countries-ghg-emissions-have-peaked-which-will-future>,
39. Článok: LINDÁK, Martin: Letecká doprava ako daňový raj skončí. Čo to spraví s cenami leteníek. 13. 11. 2019. In INDEX SME.sk. [online] Dostupné na internete ku dňu 12. 3. 2021: <https://index.sme.sk/c/22257974/letecka-doprava-ako-danovy-raj-skonci-co-to-spravi-s-cenami-leteniek.html?ref=tembox>,
40. Článok: MACLEAN, Richard: What's the winning strategy? The competitive game plan for sustainable development. In: Environmental Protection Magazine, 01/2001. S. 55-56. [online] Dostupné na internete ku dňu 12. 3. 2021: <https://www.rmacleanllc.com/publications/envprotection/EP2001-01StrategySustainableDev-wc.pdf>,
41. Článok: MITCHELL B., Ronald a kol.: What We Know (and Could Know) About International Environmental Agreements. In: Global Environmental Politics, 02/2020. S 103-122. [online] Dostupné na internete ku dňu 12. 3. 2021: https://doi.org/10.1162/glep_a_00544,
42. Článok: MORGAN, Sam: Delay aviation tax because of coronavirus, says airline boss. 6. 3. 2020. In EURACTIV.com. [online] Dostupné na internete ku dňu 12. 3. 2021: <https://www.euractiv.com/section/aviation/news/delay-aviation-tax-because-of-coronavirus-says-airline-boss/>,
43. Článok: MORGAN, Sam: Taxing jet-fuel still on the radar, despite aviation's virus woes. 25. 6. 2020. In EURACTIV.com. [online] Dostupné na internete ku dňu 12. 3. 2021: <https://www.euractiv.com/section/aviation/news/taxing-jet-fuel-still-on-the-radar-despite-aviations-virus-woes/>,

44. Článok: National Geographic Staff: The environmental impacts of cars, explained. 4. 9. 2019. In National Geographic. [online] Dostupné na internete ku dňu 12. 3. 2021: <https://www.nationalgeographic.com/environment/article/environmental-impact>,
45. Článok: RAÁBOVÁ, Martina: Nová daň z plastu na Slovensku nebude, požiadavku EÚ vyriešime inak. In: Index SME.sk, 30. 9. 2020. [online] Dostupné na internete ku dňu 12. 3. 2021: <https://index.sme.sk/c/22499962/nova-dan-z-plastu-na-slovensku-nebude.html?ref=trz>.
46. Článok: RAMEY, Jay: Are EV battery plants creating more pollution than EVs eliminate? 23. 10. 2018. In Autoweek. [online] Dostupné na internete ku dňu 12. 3. 2021: <https://www.autoweek.com/news/green-cars/a1709966/will-some-gas-and-diesel-cars-still-produce-less-pollution-evs/>,
47. Článok: SIKDAR, Subhas: Sustainable development and sustainability metrics. In: AIChE Journal, 08/2003. S. 1928-1932. [online] Dostupné na internete ku dňu 12. 3. 2021: <https://doi.org/10.1002/aic.690490802>,
48. Článok: SZALAI, Pavol: Brusel žiada od štátov časť výnosov z predaja emisií, Slovensko váha. 26. 7. 2019. In EURACTIV.sk. [online] Dostupné na internete ku dňu 12. 3. 2021: <https://euractiv.sk/section/energetika/news/brusel-ziada-od-statov-cast-vynosov-z-predaja-emisii-slovensko-vaha/>,
49. Článok: SZALAI, Pavol: Nová plastová daň ako príjem európskeho rozpočtu? Slovensko súhlasí. 19. 7. 2019. In EURACTIV.sk. [online] Dostupné na internete ku dňu 12. 3. 2021: <https://euractiv.sk/section/obehova-ekonomika/news/nova-plastova-dan-ako-prijem-europskeho-rozpocetu-slovensko-suhlasi/>,
50. Článok: United Nations Climate Change: Sweden Plans to Be Carbon Neutral by 2045. 19. 7. 2017. [online] Dostupné na internete ku dňu 12. 3. 2021: <https://unfccc.int/news/sweden-plans-to-be-carbon-neutral-by-2045>,
51. Článok: WALSHAW, Tim: Deriving the Laffer Curve using the concept of the excess burden of taxation. [online] Dostupné na internete ku dňu 12. 3. 2021: <https://rxiv.org/pdf/1808.0551v1.pdf>,
52. Článok: WILLIAMS, Matt: What is an Enhanced Greenhouse Effect? 14. 1. 2011. In Universe Today. [online] Dostupné na internete ku dňu 12. 3. 2021: <https://www.universetoday.com/83265/enhanced-greenhouse-effect/>,

53. Zdroj číselných údajov: Climate Change Performance Index. 2021. [online] Dostupné na internete ku dňu 12. 3. 2021: <https://ccpi.org/>,
54. Zdroj číselných údajov: Európska komisia: EU expenditure and revenue 2014-2020. [online] Dostupné na internete ku dňu 12. 3. 2021: https://ec.europa.eu/budget/graphs/revenue_expenditure.html,
55. Zdroj číselných údajov: Eurostat: Air emissions accounts by NACE Rev. 2 activity. [online] Dostupné na internete ku dňu 12. 3. 2021: https://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=env_ac_ainah_r2&lang=en,
56. Zdroj číselných údajov: Eurostat: Employment and unemployment (Labour force survey). [online] Dostupné na internete ku dňu 12. 3. 2021: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/lfs/data/database>,
57. Zdroj číselných údajov: Eurostat: Passenger cars in the EU. 15. 02. 2021. [online] Dostupné na internete ku dňu 12. 3. 2021: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Passenger_cars_in_the_EU,
58. Zdroj číselných údajov: Eurostat: Tax revenue statistics. 29. 10. 2019. [online] Dostupné na internete ku dňu 12. 3. 2021: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Tax_revenue_statistics,
59. Zdroj číselných údajov: Eurostat: Taxation trends in the European Union: Germany. [online] Dostupné na internete ku dňu 12. 3. 2021: https://ec.europa.eu/taxation_customs/sites/taxation/files/resources/documents/taxation/gen_info/economic_analysis/tax_structures/country_tables/de.pdf,
60. Zdroj číselných údajov: Eurostat: Taxation trends in the European Union: France. [online] Dostupné na internete ku dňu 12. 3. 2021: https://ec.europa.eu/taxation_customs/sites/taxation/files/docs/body/fr.pdf,
61. Zdroj číselných údajov: IATA Economics' Chart of the Week: New Covid variants pose a risk to air travel recovery. 5. 2. 2021. [online] Dostupné na internete ku dňu 12. 3. 2021: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/new-covid-variants-pose-a-risk-to-air-travel-recovery/>,

62. Zdroj číselných údajov: Statista.com: Average passenger fare of selected airlines in Europe in 2019. [online] Dostupné na internete ku dňu 12. 3. 2021: <https://www.statista.com/statistics/1125265/average-ticket-price-selected-airlines-europe/>.

Zákony a medzinárodné dokumenty

63. Dokument: Článok 288 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ) – smernice,
64. Dokument: Návrh rozpočtu verejnej správy na roky 2021 až 2023. [online] Dostupné na internete ku dňu 12. 3. 2021: <https://www.mfsr.sk/files/archiv/43/hlavnakniha.pdf>,
65. Dokument: Smernica Rady 2003/96/ES z 23. októbra 2003 o reštrukturalizácii právneho rámca spoločenstva pre zdaňovanie energetických výrobkov a elektriny,
66. Dokument: Smernica Rady 2008/118/ES zo 16. decembra 2008 o všeobecnom systéme spotrebných daní a o zrušení smernice 92/12/EHS,
67. Dokument: Smernica Rady 92/12/EHS z 25. februára 1992 o všeobecných systémoch pre výrobky podliehajúce dani a o vlastníctve, pohybe a monitorovaní takýchto výrobkov,
68. Dokument: Zákon číslo 217/2020 Z. z., ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 468/2019 Z. z. o štátnom rozpočte na rok 2020,
69. Dokument: Zákon o dani z motorových vozidiel a o zmene a doplnení niektorých zákonov č. 361/2016 – Zbierka zákonov SR,
70. Dokument: Zákon o miestnych daniach a miestnom poplatku za komunálne odpady a drobné stavebné odpady č. 582/2004 – Zbierka zákonov SR,
71. Dokument: Zákon o obchodovaní s emisnými kvótami a o zmene a doplnení niektorých zákonov č. 414/2012 – Zbierka zákonov SR,
72. Dokument: Zákon o spotrebnej dani z elektriny, uhlia a zemného plynu a o zmene a doplnení zákona č. 98/2004 Z. z. o spotrebnej dani z minerálneho oleja v znení neskorších predpisov č. 609/2007 – Zbierka zákonov SR,
73. Dokument: Zákon o spotrebnej dani z minerálneho oleja č. 98/2004 – Zbierka zákonov SR,

74. Medzinárodná dohoda: Convention on International Civil Aviation. Chicago: 7. december 1944. [online] Dostupné na internete ku dňu 12. 3. 2021: https://www.icao.int/publications/Documents/7300_orig.pdf,
75. Protokol: Kyoto Protocol to the United Nations Framework: Convention on Climate Change. Kyoto: 11. 12. 1997. [online] Dostupné na internete ku dňu 12. 3. 2021: <https://unfccc.int/resource/docs/convkp/kpeng.pdf>.

Zoznam príloh

Príloha č. 1: Odpoveď Ministerstva financií Slovenskej republiky na otázky z oblasti zavádzania novej environmentálnej dane – leteckej dane.

Príloha č. 2: Výpočty k analýze ochrany životného prostredia prostredníctvom daní z letectva.

Príloha č. 3: Výpočty k analýze ochrany životného prostredia prostredníctvom daní z motorových vozidiel.

Príloha č. 1: Odpoveď Ministerstva financií Slovenskej republiky na otázky z oblasti zavádzania novej environmentálnej dane – leteckej dane.

MINISTERSTVO FINANCIÍ SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Kancelária ministra
Štefanovičova 5
817 82 Bratislava 15

Vážený pán
Adam Zálešák

e-mail:

Vaše číslo/zo dňa

Naše číslo
INF/198/2020-117

Vybavuje/tel.

Bratislava
29. 07. 2020

Vec

Odpoveď na žiadosť

Na Vašu žiadosť o sprístupnenie informácie na základe zákona č. 211/2000 Z. z. o slobode informácií v znení neskorších predpisov Vám poskytujeme požadovanú informáciu vypracovanú príslušným organizačným útvarom Ministerstva financií SR.

Problematicku zdanenia leteckej dopravy iniciovali v roku 2019 niektoré členské štáty EÚ inšpirujúc sa cieľmi vyplývajúcimi z Parížskej dohody uzatvorenej 12. decembra 2015, ako globálneho záväzku zameraného na obmedzenie globálneho otepľovania do roku 2020. Globalizácia a s ňou súvisiaci ekonomický rast vplývajú na zvýšenú dostupnosť leteckej prepravy osôb a tovarov, čo má vplyv na rast tohto odvetvia na jednej strane, avšak má zároveň vplyv aj na zvýšenie objemu škodlivých emisií CO₂.

Podľa argumentácie tejto iniciatívy by environmentálne náklady mali byť férovovo premietnuté do cien leteniek. Zdanenie leteckej prepravy osobitným daňovým nástrojom by však malo byť uchopené harmonizovane, aby nedochádzalo k jeho obchádzaniu, čo by malo aj ekonomické dôsledky spojené s presunom poskytovania služieb leteckej prepravy do krajín, kde zdanenie uplatnené nie je. Daňovou harmonizáciou možno taktiež očakávať dosiahnutie najväčšieho dopadu smerujúceho k znižovaniu emisií. Preto sa niektoré členské štáty v novembri 2019 obrátili na Európsku komisiu s výzvou na začatie diskusie a k príprave legislatívneho návrhu v rámci daňovej alebo inej obdobnej politiky, čo do značnej miery koreluje s prioritami Európskej komisie v environmentálnej oblasti.

K problematike zdanenia leteckej dopravy sa však v rámci uvedených iniciatív neuskutočnili žiadne technické substantívne diskusie k parametrom prípadného daňového nástroja, preto nie je možné k tejto téme poskytnúť bližšie pozície ani stanovisko.

Podľa informácií, ktorými Ministerstvo financií SR disponuje, je vo väčšine krajín letecký priemysel oslobodený od daní. Slovensko nemá zavedenú tzv. „ticket tax“ ani daň z leteckého paliva. Na domáce lety sa vzťahuje 20% DPH. Vzhľadom na nízku frekvenciu domácich letov je rozpočtový príjem minimálny aj napriek jednej z najvyšších DPH na domáce lety v EÚ27.

Vo všeobecnosti je možné konštatovať, že akékoľvek zdaňovanie leteckého priemyslu bude mať negatívny dopad na obchodný model leteckých spoločností, ktorý môže byť modifikovaný variabilitou v nastavení parametrov zdanenia. Zavedenie dane na krátke vzdialenosti môže presunúť dopravu zo vzduchu na zem a posilniť využívanie alternatívnych možností dopravy. Preto je potrebné mať pri redukcii emisií komplexný pohľad (zavedenie emisných zón v meste a recyklačná daň).

Znižovanie konkurencieschopností leteckých spoločností zavádzaním daní je ale diskutabilné. Krajiny ako UK, HU a DE majú výrazne zdanený letecký priemysel a aj napriek tomu sa vyznačujú veľkou koncentráciou leteckých spoločností a vyťaženosťou letísk.

V neposlednom rade sa je však na túto tému potrebné pozrieť aktuálnou optikou ovplyvnenou pandémiou ochorenia COVID-19, ktorá zasiahla mnohé krajiny sveta a zásadným spôsobom negatívne zasiahla mnohé sektory hospodárstva, medzi nimi i sektor leteckej dopravy. Či bude táto téma aj naďalej predmetom diskusií na EÚ úrovni, resp. v akom rozsahu, ukáže až vývoj pandémie a popandemické kroky vlád a spoločenstiev vo svete.

S pozdravom

Veronika Gmitterko, MBA
riaditeľka kancelárie ministra

Príloha č. 2: Výpočty k analýze ochrany životného prostredia prostredníctvom daní z letectva.

Tabuľka 1: Celková emisia skleníkových plynov za roky 2009 až 2018 v jednotkách ekvivalentu CO₂.

	EU	DE	FR	SR
Rok	<i>tis. Ton</i>	<i>tis. Ton</i>	<i>tis. Ton</i>	<i>tis. Ton</i>
2009	4825216.7	934202.0	521519.7	45798.1
2010	4930648.3	966883.3	527870.5	46538.8
2011	4774176.9	942801.2	499937.2	45840.2
2012	4710279.5	949425.9	500033.5	43307.0
2013	4613759.1	967357.1	501010.0	42968.8
2014	4439438.6	927146.5	470141.3	40911.1
2015	4478452.1	931044.7	474962.4	41976.3
2016	4458204.7	935789.3	475829.7	42472.1
2017	4484436.5	923768.0	480931.4	43641.7
2018	4391841.0	888718.6	462798.7	43534.4

Tabuľka 2: Znečistenie spôsobené leteckým sektorom za roky 2009 až 2018 v jednotkách ekvivalentu CO₂.

	EU	DE	FR	SR
Rok	<i>tis. Ton</i>	<i>tis. Ton</i>	<i>tis. Ton</i>	<i>tis. Ton</i>
2009	149312.5	27204.2	20739.6	155.3
2010	149660.9	26796.9	20810.0	138.5
2011	153313.4	25643.8	21680.8	140.5
2012	150118.7	27447.5	21362.6	125.2
2013	150129.1	27747.1	21202.2	116.5
2014	151922.8	26798.6	21144.1	122.9
2015	156416.4	26788.6	22103.4	149.3
2016	163539.1	28802.6	21953.7	158.9
2017	175686.1	31473.5	22376.2	169.8
2018	182449.2	32364.8	23241.4	188.9

Tabuľka 3: Celkové daňové príjmy v sledovaných krajinách za roky 2009 až 2018.

	DE	FR	SR
Rok	<i>mil. Eur</i>	<i>mil. Eur</i>	<i>mil. Eur</i>
2009	565936.0	504845.0	10516.3
2010	568009.0	526239.0	10921.2
2011	610809.0	563929.0	12103.0
2012	636628.0	590846.0	12062.7
2013	655251.0	613549.0	13086.6
2014	677650.0	623544.0	13986.0
2015	711241.0	641309.0	15045.4
2016	745522.0	652244.0	15354.0
2017	779439.0	685168.0	16383.7
2018	814745.0	720153.0	17359.2

Tabuľka 4: Príjmy z daní z letectva v sledovaných krajinách za roky 2009 až 2018.

	DE	FR	SR
Rok	<i>mil. Eur</i>	<i>mil. Eur</i>	<i>mil. Eur</i>
2009	0.0	1290.0	0.0
2010	0.0	1204.0	0.0
2011	959.0	1463.0	0.0
2012	954.0	1557.0	0.0
2013	955.0	1571.0	0.0
2014	988.0	1668.0	0.0
2015	1027.0	1656.0	0.0
2016	1075.0	1716.0	0.0
2017	1117.0	1744.0	0.0
2018	1203.0	1725.0	0.0

Tabuľka 5: Počet prepravených pasažierov (odlietajúcich) za roky 2009 až 2018.

	EU	DE	FR	SR
Rok	PoB	PoB	PoB	PoB
2009	600108034	92281135	71622497	1026121
2010	614763775	96654160	72853515	973011
2011	650565132	100655086	77199413	931482
2012	651031547	101775558	79387716	804505
2013	657708364	102133859	80958805	797307
2014	685445600	104890974	82476782	864636
2015	724286188	108693068	84825164	1000322
2016	772125039	112373232	87293421	1115021
2017	831057611	118034112	92317501	1237469
2018	876285042	122941638	96575669	1429424

Tabuľka 6: Medziročné prírastky znečistenia spôsobeného leteckou dopravou za roky 2009 až 2018.

	EU	DE	FR	SR
Rok	%	%	%	%
2009	N/A	N/A	N/A	N/A
2010	0.23%	-1.50%	0.34%	-10.87%
2011	2.44%	-4.30%	4.18%	1.47%
2012	-2.08%	7.03%	-1.47%	-10.91%
2013	0.01%	1.09%	-0.75%	-6.90%
2014	1.19%	-3.42%	-0.27%	5.47%
2015	2.96%	-0.04%	4.54%	21.47%
2016	4.55%	7.52%	-0.68%	6.40%
2017	7.43%	9.27%	1.92%	6.92%
2018	3.85%	2.83%	3.87%	11.23%
Priemer	2.29%	2.05%	1.30%	2.70%
			Priemer	1.68%

Výpočet: Výpočet vzájomných korelácií vývoja jednotlivých ukazovateľov.

1. CORREL TOTAL CO2 / AVIATION (AV.) CO2

EU	DE	FR	SR
-0.65981	-0.67495	-0.77340	0.13625

2. CORREL AV.TAX INCOME / PASS. COUNT

EU	DE	FR	SR
N/A	0.99287	0.88962	N/A

3. CORREL AV. TAX INCOME / TAX INCOME

EU	DE	FR	SR
N/A	0.96784	0.92782	N/A

4. CORREL AV. CO2 / PASSENGER COUNT

EU	DE	FR	SR
0.96485	0.84128	0.92159	0.97791

Tabuľka 7: Medziročné prírastky znečistenia spôsobeného leteckou dopravou na milión prepravených pasažierov za roky 2009 až 2018.

	EU	DE	FR	SR
Rok	%	%	%	%
2009	N/A	N/A	N/A	N/A
2010	0.00%	-0.02%	0.00%	-10.60%
2011	0.00%	-0.04%	0.06%	1.51%
2012	0.00%	0.07%	-0.02%	-11.71%
2013	0.00%	0.01%	-0.01%	-8.57%
2014	0.00%	-0.03%	0.00%	6.86%
2015	0.00%	0.00%	0.06%	24.83%
2016	0.01%	0.07%	-0.01%	6.40%
2017	0.01%	0.08%	0.02%	6.20%
2018	0.00%	0.02%	0.04%	9.07%
Priemer	0.00%	0.02%	0.02%	2.67%

Tabuľka 8: Predpokladaný vývoj znečistenia životného prostredia leteckou dopravou do roku 2030.

	EU	DE	FR	SR	SR +TAX
Rok	<i>tis. Ton</i>	<i>tis. Ton</i>	<i>tis. Ton</i>	<i>tis. Ton</i>	<i>tis. Ton</i>
2019	176662.2	31233.0	22520.3	165.5	165.5
2020	180009.0	31801.4	22676.5	168.9	168.9
2021	183355.8	32369.8	22832.7	172.3	171.7
2022	186702.6	32938.2	22988.8	175.8	174.6
2023	190049.4	33506.6	23145.0	179.2	177.5
2024	193396.1	34075.1	23301.2	182.6	180.5
2025	196742.9	34643.5	23457.3	186.1	183.5
2026	200089.7	35211.9	23613.5	189.5	186.6
2027	203436.5	35780.3	23769.7	193.0	189.8
2028	206783.3	36348.7	23925.8	196.4	192.9
2029	210130.1	36917.1	24082.0	199.8	196.2
2030	213476.9	37485.5	24238.2	203.3	199.5
Tempo r.	42.97%	37.79%	16.87%	30.85%	28.40%

Výpočet: Priemerná letenková daň na jedného pasažiera podľa údajov z roku 2009* až 2018.

EU	DE	FR	SR
N/A	9.50 €	18.89 €	0.00 €
	Priemer	14.00 €	

* v Nemecku od roku 2011 – pôvodný rok zavedenia leteckej dane.

Tabuľka 9: Predpokladaný vývoj znečistenia leteckou dopravou - percentuálne hodnoty, bázičky rok 2009.

	EU	DE	FR	SR	SR +TAX
Rok	%	%	%	%	%
2009	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
2019	118.32%	114.81%	108.59%	106.52%	106.52%
2020	120.56%	116.90%	109.34%	108.73%	108.73%
2021	122.80%	118.99%	110.09%	110.95%	110.56%
2022	125.04%	121.08%	110.84%	113.16%	112.41%
2023	127.28%	123.17%	111.60%	115.37%	114.29%
2024	129.52%	125.26%	112.35%	117.58%	116.21%
2025	131.77%	127.35%	113.10%	119.79%	118.16%
2026	134.01%	129.44%	113.86%	122.00%	120.14%
2027	136.25%	131.52%	114.61%	124.21%	122.15%
2028	138.49%	133.61%	115.36%	126.43%	124.20%
2029	140.73%	135.70%	116.12%	128.64%	126.28%
2030	142.97%	137.79%	116.87%	130.85%	128.40%

Tabuľka 10: Rozdiel znečistenia životného prostredia leteckou dopravou v SR pri neaplikovaní a aplikovaní letenkovej dane od roku 2021.

	SR	SR +TAX
Rok	<i>tis. Ton</i>	<i>p. b.</i>
2009	N/A	N/A
2019	0.0000	0.0000
2020	0.0000	0.0000
2021	-0.6040	-0.3888
2022	-1.1605	-0.7471
2023	-1.6688	-1.0743
2024	-2.1279	-1.3699
2025	-2.5372	-1.6333
2026	-2.8958	-1.8642
2027	-3.2028	-2.0618
2028	-3.4573	-2.2257
2029	-3.6585	-2.3552
2030	-3.8055	-2.4498
Suma	-25.1185	N/A
Priemer	-2.5118	-1.6170

Príloha č. 3: Výpočty k analýze ochrany životného prostredia prostredníctvom daní z motorových vozidiel.

Tabuľka 1: Celkový počet motorových vozidiel okrem prívesov a motoriek v sledovaných krajinách za roky 2009 až 2018.

	DE	FR	SR
Rok	-	-	-
2009	45944033	38235505	1886900
2010	46421858	39871848	1974000
2011	47074237	39806842	2062000
2012	47829105	40083520	2143000
2013	48374369	40171217	2206000
2014	48911873	39877618	2279761
2015	49570249	39702541	2376227
2016	50374203	39501237	2470833
2017	51253775	40602317	2581475
2018	52086030	40721812	2689506

Tabuľka 2: Celkový počet osobných automobilov v sledovaných krajinách za roky 2009 až 2018.

	DE	FR	SR
Rok	-	-	-
2009	41321171	31393700	1589000
2010	41737627	32675972	1669000
2011	42301563	32611510	1749000
2012	42929647	32865346	1824000
2013	43397459	32856502	1880000
2014	43851230	32529927	1949055
2015	44403124	32324999	2034574
2016	45071209	32074202	2121774
2017	45803560	32841823	2223117
2018	46474594	32879052	2321608

Tabuľka 3: Počet osobných automobilov na tisíc obyvateľov v sledovaných krajinách za roky 2009 až 2018.

	DE	FR	SR
Rok	-	-	-
2009	505	486	295
2010	520	503	310
2011	527	500	324
2012	533	501	337
2013	537	497	347
2014	540	489	360
2015	540	485	375
2016	546	480	390
2017	553	491	408
2018	560	491	426

Tabuľka 4: Celkové príjmy z daní uvalených na motorové vozidlá / cestnú dopravu v sledovaných krajinách za roky 2009 až 2018.

	DE	FR	SR
Rok	<i>mil. Eur</i>	<i>mil. Eur</i>	<i>mil. Eur</i>
2009	8200.0	3187.0	149.7
2010	8487.0	3077.0	152.6
2011	8422.0	3177.0	165.9
2012	8443.0	3272.0	165.0
2013	8490.0	3089.0	198.2
2014	8502.0	3074.0	207.4
2015	8806.0	3008.0	203.6
2016	8952.0	3046.0	213.2
2017	8948.0	2967.0	223.0
2018	9046.0	3179.0	232.2

Tabuľka 5: Celková emisia skleníkových plynov za roky 2009 až 2018 v jednotkách ekvivalentu CO₂.

	EU	DE	FR	SR
Rok	<i>tis. Ton</i>	<i>tis. Ton</i>	<i>tis. Ton</i>	<i>tis. Ton</i>
2009	4825216.7	934202.0	521519.7	45798.1
2010	4930648.3	966883.3	527870.5	46538.8
2011	4774176.9	942801.2	499937.2	45840.2
2012	4710279.5	949425.9	500033.5	43307.0
2013	4613759.1	967357.1	501010.0	42968.8
2014	4439438.6	927146.5	470141.3	40911.1
2015	4478452.1	931044.7	474962.4	41976.3
2016	4458204.7	935789.3	475829.7	42472.1
2017	4484436.5	923768.0	480931.4	43641.7
2018	4391841.0	888718.6	462798.7	43534.4

Tabuľka 6: Znečistenie spôsobené spaľovaním palíva v cestnej doprave za roky 2009 až 2018 v jednotkách ekvivalentu CO₂.

	EU	DE	FR	SR
Rok	<i>tis. Ton</i>	<i>tis. Ton</i>	<i>tis. Ton</i>	<i>tis. Ton</i>
2009	886634.2	146958.0	124846.7	6039.6
2010	881967.7	148107.2	127893.6	6502.6
2011	872368.7	150110.4	127767.8	6053.4
2012	844858.2	148857.9	126014.6	6448.6
2013	841351.2	153160.5	125576.9	6214.7
2014	851203.0	154354.3	125702.1	6262.3
2015	867305.5	157019.2	126795.1	6944.7
2016	886923.1	160233.4	127320.4	7078.2
2017	899176.3	163357.6	127531.5	7180.9
2018	898889.7	157707.1	124794.6	7343.7

Výpočet: Výpočet vzájomných korelácií vývoja jednotlivých ukazovateľov.

1. CORREL TOTAL CO₂ / LAND TRANSPORT CO₂

EU	DE	FR	SR
-0.10533	-0.52982	0.15371	-0.33363

2. CORREL ROAD TAX INCOME / VEHICLE COUNT

EU	DE	FR	SR
N/A	0.94195	0.68809	0.95940

3. CORREL LAND TRANSPORT CO₂ / VEHICLE COUNT

EU	DE	FR	SR
N/A	0.91530	0.16076	0.88575

Tabuľka 7: Rozdelenie automobilov do kategórií podľa ich veku v sledovaných krajinách za roky 2013 až 2018.

DE	Rozdelenie kategórií podľa veku automobilov.					
Rok	Spolu	< 2 roky	2 - 5 rokov	5 - 10 rokov	10 - 20 rokov	> 20 rokov
2013	43851000	5560000	9017000	12925000	14365000	1984000
2014	44403000	5506000	8343000	13681000	14699000	2174000
2015	45071000	5747000	8369000	13470000	15042000	2444000
2016	45803560	6037872	8220045	13297659	15483517	2764467
2017	46474594	6282891	8282919	13275782	15538222	3094724
2018	47095784	6372529	8660965	13122304	15482582	3457650

FR	Rozdelenie kategórií podľa veku automobilov.					
Rok	Spolu	< 2 roky	2 - 5 rokov	5 - 10 rokov	10 - 20 rokov	> 20 rokov
2013	32858000	3806000	6995000	11172000	10884000	N/A
2014	32531000	3710000	6634000	11320000	10867000	N/A
2015	32326000	3832000	6193000	11416000	10885000	N/A
2016	32076000	4058000	5786000	11490000	10742000	N/A
2017	32005986	4265285	5799365	11181759	10759577	N/A
2018	32034000	4444000	6033000	10815000	10742000	N/A