**D ô v o d o v á s p r á v a**

**A. Všeobecná časť**

Návrh zákona, ktorým sa mení zákon č. 361/2014 Z. z. o dani z motorových vozidiel a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení zákona č. 253/2015 Z. z. predkladajú na rokovanie Národnej rady Slovenskej republiky poslanci Národnej rady Slovenskej republiky Miroslav Ivan, Jozef Rajtár, Radoslav Pavelka, Jana Kiššová, Martin Klus, Milan Laurenčík a Marián Viskupič.

Predloženým návrhom zákona o dani z motorových vozidiel chceme znížiť výšku daní z motorových vozidiel pre vozidlá nad 3,5t, teda vozidlá, ktoré v súčasnosti platia mýtne poplatky za používanie diaľnic, rýchlostných ciest a ciest 1 triedy. Všetky krajiny v EÚ, ktoré zaviedli mýtne poplatky za využívanie cestnej infraštruktúry, výrazným spôsobom znížili dane z motorových vozidiel, na rozdiel od Slovenska, kde tieto poplatky ostali bezo zmeny, prípadne sa upravovali rôzne zľavy z mýtnych poplatkov po odjazdení veľkého množstva km po odjazdení. Súhlasíme s tým, že jedným z najobjektívnejších spôsobov ako nájsť prostriedky na údržbu cestnej siete, je účtovať poplatky za odjazdené km, preto mýtny systém ako taký z princípu schvaľujeme. Samozrejme, pokiaľ je výška mýtnych poplatkov dobre nastavená.

S čím však nemožno súhlasiť sú výšky daní z motorových vozidiel, ktoré platia mýto, teda tie nad 3,5t.

Na Slovensku sa zavedením mýtnych poplatkov za používanie diaľnic, rýchlostných ciest a ciest 1.tr., nepristúpilo k zníženiu daní z motorových vozidiel tak, ako v iných európskych krajinách. To spôsobilo, že naši dopravcovia prestali byť na podnikateľskom trhu v nákladnej doprave konkurencieschopní oproti iným dopravcom krajín V4 a ostatných krajín EU. Organizácie, ktoré reprezentujú a zastupujú dopravcov (ČESMAD, UNAS) niekoľkokrát medializovali túto situáciu a žiadali vládu SR aby s tým niečo robila, bohužiaľ žiadna legislatívna iniciatíva v týchto veciach neprišla a výsledkom toho je, že mnoho slovenských subjektov registruje svoje dopravné prostriedky v zahraničí a zakladá vlastné pobočky, čím Slovensko prichádza nielen o výnosy z tejto dane, ale aj dane z podnikateľskej činnosti a odvodov, ktoré tak ostávajú v iných krajinách a nie v Slovenskej republike. Ak chceme, aby sa títo podnikatelia vrátili späť na Slovensko, registrovali firmy u nás a platili u nás aj dane, musíme im vytvoriť konkurencieschopné prostredie v rámci Európy a motivovať ich k tomu.

Nakoľko EU upravila pravidlá v daňovej politike motorových vozidiel a nastavila minimálne sadzby v dani motorových vozidiel, je na nás ako si nastavíme tieto dane u nás tak, aby sme v rámci Európy mali svojich autodopravcov schopných konkurovať iným dopravcom v európskom priestore. V súčasnosti sú sadzby tejto dane u nás niekoľkonásobné oproti tým, ktoré ako minimálne odporúča európska smernica.

Preskúmali sme niekoľko konkrétnych prípadov daňového zaťaženia nákladných automobilov v krajinách V4 a porovnali ich medzi sebou a minimálnou sadzbou, ktorú predpisuje smernica EÚ:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nákladný automobil ( 3 nápravy, 22 ton)** | SR | ČR | Poľsko | **EÚ min** |
|  | 858 \* | 443 | 329 | **144** |

\*po uplatnení 25% zľavy na prvých 36 mesiacov od prvej evidencie vozidla (§7 ods.1, písm.a)

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Súprava ťahač ( 2 nápravy 18t) a náves (3 nápravy 35t)** | SR | ČR | Poľsko | **EÚ min** |
|  | 2173\*\* | 1397 | 538  | **515** |

\*\*po uplatnení 25% zľavy na prvých 36 mesiacov od prvej evidencie vozidla (§7 ods.1, písm.a)

 a zaradení do nižšej hmotnostnej kategórie (§6 ods.2)

Každá z uvedených krajín používa trochu inú metodiku výpočtu dane, aj keď všetky vychádzajú z počtu náprav a celkovej hmotnosti vozidla. V Poľsku majú právomoci jednotlivé vojvodstvá určovať výšku tejto dane, avšak centrálne je daná max výška (uvedená v tabuľke).

Systém výpočtu dane v Slovenskej republike je veľmi podobný tomu v Českej republike. Sadzby sú pevne dané a v zákone je potom riešená úľava. Tá je ale napríklad v Českej republike na prvé 3 roky od uvedenia vozidla do prevádzky až vo výške 48%, (ďalšie 3 roky 40% a ďalšie 25%), kým na Slovensku v súčasnosti len 25% na prvé 3 roky (ďalšie 3 roky 20% a ďalšie 15%). Pritom už základné sadzby daní v Českej republike (z ktorých sa odvodzujú úľavy) sú nižšie, než u nás. Už na prvý pohľad je tu zjavná nevýhoda v konkurencieschopnosti. Na tento neutešený stav už niekoľko rokov upozorňuje aj združenie ČESMAD Slovakia.

Chceme aby sa naši dopravcovia vrátili na Slovensko a boli konkurenčne schopní súťažiť s dopravcami iných krajín EÚ a krajín V4.

A toto je dôvod, prečo predkladáme túto novelu. Navrhujeme upraviť výšku dane pre kategórie vozidiel platiacich mýto tak, a aby sa ich výška, čo najviac priblížila najnižším sadzbám krajín V4 a postupne približovala najnižším sadzbám v EÚ. Zvolili sme jednoduchý model a to navýšenie úľav na dani z motorových vozidiel na podobnú úroveň, ako je tomu v Českej republike. V našom konkrétnom návrhu to je **50%** prvé 3 roky, potom **40%** ďalšie 3 roky a **30%** ďalšie 3 roky. A zároveň sme zrušili v zákone navyšovanie oproti základným sadzbám v neskoršom veku vozidla. Touto zmenou sa výška daní z motorových vozidiel, ktoré platia mýto, dostane blízko k úrovni Českej republiky a len v minimálnej miere ovplyvní verejné financie.

Optimálnym nastavením daňového zaťaženia slovenských dopravcov môžeme motivovať tých, ktorí svoj vozový park registrujú v zahraničí, aby sa vrátili späť. Zároveň tak vytvoríme lepšiu konkurencieschopnosť slovenských dopravcov v rámci spoločného dopravného trhu a motivujeme ich, aby už v budúcnosti nepresúvali svoje podnikateľské aktivity mimo Slovenskej republiky.

Naopak, aby svoje podnikateľské aktivity rozširovali tu v Slovenskej republike, čo nakoniec bude mať aj pozitívny dopad aj na zamestnanosť, kvalitnejšie dopravné služby a neposlednom rade aj prínos pre verejné financie po tom, ako toto opatrenie zvýši záujem dopravcov registrovať svoje vozidlá opäť v SR.

Návrh zákona je v súlade s Ústavou Slovenskej republiky, zákonmi a ďalšími všeobecne záväznými právnymi predpismi, ako aj s medzinárodnými zmluvami a inými medzinárodnými dokumentmi, ktorými je Slovenská republika viazaná a s právom Európskej únie.

Návrh zákona bude mať negatívny vplyv na verejné financie, pozitívny vplyv na podnikateľské prostredie, nebude mať sociálne vplyvy, nebude mať vplyvy na životné prostredie, ani vplyv na služby pre občana. Návrh zákona nebude mať vplyv na informatizáciu spoločnosti ani vplyv na manželstvo, rodičovstvo a rodinu.

**B. Osobitná časť**

**K čl. I**

**K bodom 1, 5 a 8**

V súvislosti so zrušením pravidiel pre zvýšenie dane sa navrhuje vypustenie zmienok o zvýšení dane z textu zákona.

**K bodu 2**

Navrhuje sa zvýšenie percentuálnej sadzby zníženia ročnej sadzby dane podľa § 6; sadzba pre zníženie dane počas prvých 36 kalendárnych mesiacov počnúc mesiacom prvej evidencie vozidla sa zvyšuje z doterajších 25% na 50%, sadzba pre zníženie dane počas nasledujúcich 36 kalendárnych mesiacov sa zvyšuje z doterajších 20% na 40% a sadzba pre zníženie dane počas nasledujúcich 36 kalendárnych mesiacov sa zvyšuje z doterajších 15% na 30%

**K bodu 3**

Navrhuje sa vypustenie odsekov 2 a 3 upravujúcich zníženie sadzby dane po uplynutí jednotlivých zákonom stanovených lehôt.

**K bodom 4, 6 a 7**

Navrhujú sa nevyhnutné legislatívno-technické úpravy súvisiace s vypustením odsekov 2 a 3 v novelizačnom bode 3 a tým vyvolanou zmenou číslovania nasledujúcich odsekov.

**K čl. II**

Účinnosť predloženého návrhu zákona sa navrhuje na 1. januára 2020.