

POROVNANIE DAŇOVÉHO A POPLATKOVÉHO ZAŤAŽENIA CESNEJ A ŽELEZNIČNEJ NÁKLADNEJ DOPRAVY

Miloš Poliak¹

Úvod

Doprava je dôležitým faktorom pri dosahovaní ekonomického a sociálneho rozvoja štátu a celej spoločnosti. S nárastom výkonov dopravy je priamoúmerné spojený rast hrubého domáceho produktu daného štátu.

V ostatnom období sú ale prezentované návrhy, podľa ktorých je potrebné, z dôvodu výrazného nárastu výkonov cestnej nákladnej dopravy, cestnú dopravu zaťažiť ďalšími daňami, resp. poplatkami tak, aby za železničnú nákladnú dopravu stala konkurencieschopnejšou vo vzťahu k cestnej doprave.

Tab. 1. Ciele legislatívy EÚ v cestnej a železničnej doprave

Legislatíva EÚ	ŽD	CD
Biela kniha	revitalizácia železníc	zvýšenie kvality CD
	zvýšenie medzinárodných prepráv	účinné spoplatnenie dopravy
	kabotáž na národných trhoch	eliminácia úzkych mies dopravy
	eliminácia úzkych miest	ochrana dopravcov pred odosielateľmi
		pri raste cien PH možnosť zvýš. taríf
	zvyšovanie bezpečnosti	
	zmena del'by práce	
Lisabonská stratégia	vytvorenie jednotného trhu	podpora malých a stredných podnikov
	odstránenie prekážok pre služby	
	liberalizácia dopravy	
	zadávanie verejných zákaziek on-line	
	zjednodušenie právneho prostredia	
	liberalizácia služieb vo verejnom záujme	
Marco Polo	zvýšenie výkonov	zníženie dopravných zápch
		zníženie kongescie na cestách
		zlepš. environment. vlast. syst. ND
		presun výkonov z CD
	vyvážený vzťah medzi jednotlivými druhmi dopravy	
	zvýšenie interoperability	

Zdroj: vlastné spracovanie

¹ doc. Ing. Miloš Poliak, PhD., Žilinská univerzita v Žiline, Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov, Katedra cestnej a mestskej dopravy, Univerzitná 1, 01026 Žilina, Slovenská republika, email: milos.poliak@fpedas.uniza.sk

Zámer zníženia jazdného výkonu cestnej nákladnej dopravy a jeho presunu na železničnú dopravu je rozpracovaný vo viacerých materiáloch EÚ ale aj národných dokumentoch SR. Ide predovšetkým o Bielu knihu, Lisabonskú stratégiu a Program Marco Polo na úrovni EÚ (tab. 1) a Operačný program doprava a Dopravná politika SR do roku 2015 na národnej úrovni (tab. 2). V tab. 1 a 2 sú uvedené základné zámery vo vzťahu k presunu výkonov z cestnej nákladnej dopravy na železničnú.

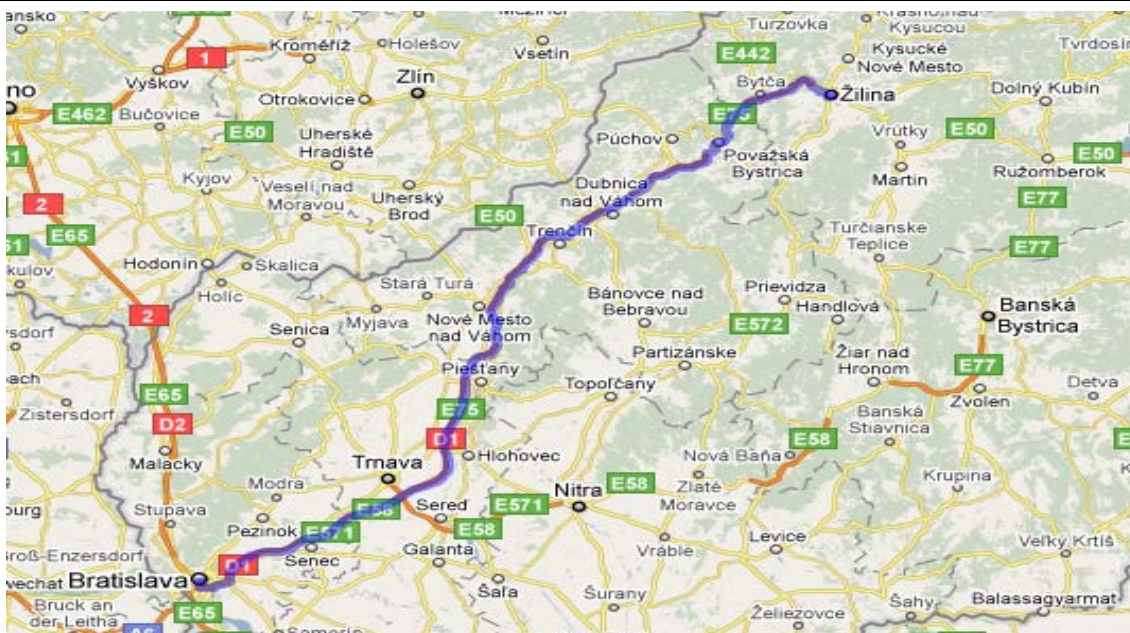
Tab. 2 Ciele legislatívy SR v cestnej a železničnej doprave

Legislatíva SR	ŽD	CD
Dopravná politika SR do roku 2015	obnova železníc	rozvoj dopravnej infraštruktúry
	vytvorenie spoločného európskeho žel. systému	znižovať negatívne účinky dopravy
	zvýšenie podielu na trhu	udeľovanie licencií na princípe transparentnosti
	strojnásobenie produktivity personálu	minimalizovať riziká prístupu na dopravný trh
	50% zvýšenie energetickej účinnosti	
	50% zníženie znečisťujúcich emisií	
	zriadiť regulačný úrad	
	trvalo udržateľný rozvoj mobility	
	zabezpečenie hospodárskej súťaže	
	zvyšovanie kvality a rozvoj služieb	
	zvyšovať bezpečnosť dopravy	
	podporovať výskum a vývoj v doprave	
	liberalizovať dopravný trh	

Zdroj: vlastné spracovanie

Analýza poplatkového a daňového zaťaženia

Pre podrobné porovnanie daňového a poplatkového zaťaženia v cestnej a železničnej nákladnej doprave je spracovaná modelová analýza na trase prepravy zo Žiliny do Bratislavy (obr. 1). Pri preprave je uvažované s hmotnosťou tovaru 500 t. Z pohľadu cestnej dopravy, bude tovar prepravený pomocou 32 nákladných vozidiel s celkovou hmotnosťou do 40 t s 5 nápravami a emisnou triedou EURO 4 (užitočná hmotnosť 25 t). V prípade železničnej dopravy je uvažované s prepravou zásielky na vlaku skladajúceho sa z 1 HDV a deviatich železničných vozňov s ložnou hmotnosťou každého 57 t.



Zdroj: Kilometrovník, <http://www.svetgps.sk/mapa/planovac>

Obr. 1 Trasa prepravy

Analýza poplatkového a daňového zaťaženia cestnej nákladnej dopravy

Pri analýze poplatkového a daňového zaťaženia je potrebné uvažovať s nasledujúcim zaťažením cestnej nákladnej dopravy:

- poplatky za použitie cestnej siete,
- daň z motorových vozidiel,
- spotrebná daň z minerálnych olejov.

Poplatok za používanie cestnej siete je stanovený v zmysle zákona č. 25/2007 Z. z. o elektronickom mýte, vykonávacej vyhlášky č. 529/2009 Z. z. a nariadenia vlády SR č. 350/2007 Z. z. v aktuálnom znení. Pre stanovenú trasu prepravy je možné výšku poplatku stanoviť aj kalkulátorom mýta, zverejneného na stránke www.e-myto.sk. Na analyzovanej trase prepravy s celkovou dĺžkou 198 km je spoplatnených celkovo 173 km diaľnic a 9 km ciest I. triedy poplatkom vo výške **33,98 € na prepravu bez DPH**.

Daň z motorových vozidiel vyrubuje VÚC podľa zákona č. 582/2004 Z. z. o miestnych daniach a miestnom poplatku za komunálne odpady a drobné stavebné odpady formou cenových výmerov. Výška sadzieb dane je stanovená od počtu náprav, celkovej hmotnosti a emisnej triedy, ak daný kraj toto zvýhodnenie uplatňuje. Z dôvodu, že sadzby dane stanovuje samostatne každý jeden samosprávny kraj, výška dane nie je rovnaká vo všetkých

krajoch SR. V tab. č. 3 sú uvedené výšky sadzieb za daň z motorových vozidiel platné pre jednotlivé kraje v SR pre vozidlá so 4 a viac nápravami.

Tab. 3 Porovnanie sadzieb dane z motorových vozidiel v €/rok podľa krajov

Kraj	P.	Celková hmotnosť (tonách)									
		do 23	23 - 25	25 - 27	27 - 29	29 - 31	31 - 33	33 - 35	35 - 37	37 - 40	40 - viac
BB	Z	680	827	973	1119	1265	1461	1656	1849	2045	2241
	3	614	744	876	1006	1139	1314	1490	1663	1839	2018
	4	544	664	777	896	1012	1168	1324	1477	1640	1792
BA	Z	679	825	971	1117	1263	1457	1650	1844	2041	2235
KE	Z	661	803	946	1085	1228	1417	1607	1792	1985	2174
NR	Z	680	826	973	1120	1265	1461	1656	1847	2046	2241
	3	631	767	903	1039	1175	1356	1538	1715	1900	2081
	4	615	748	880	1012	1145	1321	1498	1671	1851	2028
PO	Z	647	787	926	1066	1205	1391	1577	1759	1948	2134
TN	Z	677	823	969	1117	1263	1459	1653	1846	2043	2239
	3	657	798	941	1084	1225	1416	1603	1791	1982	2173
	4	630	765	901	1039	1175	1358	1537	1716	1900	2083
TR	Z	700	851	1001	1152	1303	1502	1702	1901	2104	2304
	3	666	810	954	1097	1240	1430	1621	1810	2004	2194
	4	634	770	906	1042	1178	1359	1540	1720	1904	2085
ZA	Z	694	843	993	1140	1290	1488	1687	1882	2084	2283
	3	661	803	946	1085	1228	1417	1607	1792	1985	2174
	4	628	763	899	1031	1167	1347	1526	1703	1886	2065

kde: Z – základná, 3 – EURO 3; 4 – EURO 4

Zdroj: vlastné spracovanie

Pre vyjadrenie akú výšku nákladu predstavuje daň z motorových vozidiel pre analyzovanú trasu prepravy je potrebné daň prepočítať na jednotku €/km. Výška priemerného nákladu je vyjadrená v tab. č. 4. Sú v nej uvedené sadzby za daň z motorových vozidiel pre vozidlá so 4 a viac nápravami od 37 t do 40 t celkovej hmotnosti. Pri stanovení daňového zaťaženia sa uvažovalo s ročným jazdným výkonom súpravy 120 000 km.

Aby náklad na daň z motorových vozidiel stanovený ako priemerný za celú SR, výška dane je vypočítaná ako priemerná hodnota za všetky kraje, ktorá predstavuje úroveň **0,0158 €/km**.

Tab. 4 Výpočet priemernej sadzby dane za motorové vozidlá vo vyjadrení €/km

Kraj	Euro 4	€/km
Banská Bystrica	1 639,77	0,0137
Bratislava	2 041,09	0,017
Košice	1 985,00	0,0165
Nitra	1 851,22	0,0154
Prešov	1 948,48	0,0162
Trenčín	1 900,35	0,0158
Trnava	1 903,67	0,0159
Žilina	1 885,75	0,0157
Priem. náklady	-	0,0158

Zdroj: vlastné spracovanie

Spotrebnú daň z minerálnych olejov, ktorá zaťažuje dopravcov cestnej nákladnej dopravy, upravuje zákon č. 98/2004 Z. z. o spotrebnej dani z minerálneho oleja v znení neskorších predpisov. V tab. č. 5 je uvedená výška sadzby dane v niektorých krajinách za benzín a naftu.

Tab. 5 Výška spotrebnej dane z minerálnych olejov vo vybraných štátoch

Štát	€/l	
	benzín	nafta
Česko	0,445	0,374
Maďarsko	0,360	0,298
Poľsko	0,360	0,249
Rakúsko	0,485	0,386
Slovensko	0,515	0,368

Zdroj: vlastné spracovanie

Zákon č. 98/2004 Z. z. o spotrebnej dani bol naposledy novelizovaný v roku 2010 s platnosťou od 1.2.2010 (Zákon č. 30/2010 Z. z.). Predmetom novely bolo zníženie výšky spotrebnej dane z hodnoty 0,481 €/l na hodnotu 0,368 €/l. Hlavným dôvodom zníženia dane

bola kompenzácia dopadu zavedenia nového mýtného systému na ceny tovarov. Od 1. januára 2010 sa zvýšila podľa smernice EÚ taktiež najnižšia možná spotrebná daň v rámci členských krajín EÚ na naftu z 0,303 €/l na 0,330 €/l, to znamená v súčasnosti je výška dane uplatňovaná na naftu v SR nad úrovňou tohto limitu o 11,51 %. Pri stanovení nákladov na analyzovanú trasu prepravy sa vychádza zo spotreby súpravy 32 l/100 km. Potom je možné stanoviť náklad na km nasledovne:

$$\text{náklad} = \text{výška dane} \cdot \text{spotreba} = 0,368 \text{ €/l} \cdot \frac{32 \text{ l}}{100 \text{ km}} = 0,11776 \text{ €/km}$$

Daňové zaťaženie pre cestných dopravcov vo forme spotrebnej dane predstavuje náklad vo výške **0,11776 €/km** pre 1 súpravu.

Analýza poplatkového a daňového zaťaženia železničnej nákladnej dopravy

Pri analýze poplatkového a daňového zaťaženia je potrebné uvažovať s nasledujúcim zaťažením železničnej nákladnej dopravy:

- poplatky za použitie dopravnej cesty,
- spotrebná daň z minerálnych olejov.

Poplatok za použitie dopravnej cesty v SR stanovuje Úrad pre reguláciu železničnej dopravy. V súčasnosti sa poplatok určuje podľa výnosu č. 73/2007 Z. z. v aktuálnom znení. Podľa uvedeného výnosu sa poplatky stanovujú na základe maximálneho poplatku, ktorý sa vypočíta podľa vzťahu:

$$C = \left[\sum_{i=1}^3 (L_i \cdot C_{zi}) + Q/1000 \cdot \sum_{i=1}^3 (L_i \cdot C_{di}) \right] \cdot k + (V \cdot C_p)$$

kde:

vlkm - vlakové kilometre

hrtkm - hrubé tonové kilometre

C - maximálna cena za používanie železničnej dopravnej cesty vo vnútroštátnej doprave

i - kategória trate, na ktorej sa uskutočňuje doprava, pričom i=1 až 3

L_i - celková dĺžka vlakových úsekov na trati príslušnej kategórie trate

k - koeficient, ktorého hodnota sa stanovuje podľa tab. 22

**Doprava a spoje – elektronický časopis Fakulty prevádzky a ekonomiky
dopravy a spojov Žilinskej univerzity v Žiline, ISSN 1336-7676**

- C_z - maximálna cena za vlkm za vlaky na dopravu osôb alebo nákladov na príslušnej kategórii trate (tab. 6)
- C_d - maximálna cena za hrtkm pre vlaky na dopravu osôb alebo nákladov na príslušnej kategórii trate (tab. 6)
- C_p - maximálna cena pre vlaky na dopravu osôb a nákladov za prístup na dopravnú cestu (tab. 6)
- V - celkový počet objednaných pravidelných vlakov, definovaných číslom, hmotnosťou, dĺžkou a rýchlosťou
- Q - hrubá hmotnosť vlaku v tonách

Tab. 6 Výška sadzieb za používanie železničnej infraštruktúry na území SR pre jednotlivé kategórie tratí

Kategória trate	Maximálna cena bez DPH v €		
	za vlkm	za tis. hrtkm	za vlak
	(C_z)	(C_d)	(C_p)
1.	9,5117	0,7811	47,4198
2.	9,4838	0,7253	47,4198
3.	6,5273	0,6138	47,4198

Zdroj: výmer URŽD č. 73/2007 Z. z. v aktuálnom znení

Tab. 7 Trasa prepravy

Mesto		vzdialenosť	Kategória
z	do	km	trate
Žilina	Púchov	44	1
Púchov	Trenčianska Teplá	27	1
Trenčianska Teplá	Trenčín	8	1
Trenčín	N. Mesto n. Váhom	25	1
N. Mesto n. Váhom	Leopoldov	36	1
Leopoldov	Trnava	17	1
Trnava	Bratislava Rača	39	1
Bratislava Rača	Bratislava hl. stanica	7	1
Spolu		203	

Zdroj: <http://www.telecom.gov.sk/index/index.php?ids=67321>

Pre analyzovanú trasu prepravy je potrebné vypočítať výšku poplatku za použitie železničnej dopravnej cesty vo vyjadrení €/km. V tab. č. 7 je postupne vyobrazená celá trasa prepravy s uvedením jednotlivých vzdialeností a kategórií tratí, aby bolo možné pristúpiť ku konečnému výpočtu. Hmotnosť prepravovaného tovaru je 500 t. Na realizáciu prepravy je použitých 9 ks železničných vozňov typu - Gags - Krytý štvornápravový podvozkový vozeň bežnej stavby, ktorého hmotnosť prázdneho vozňa je 22,60 t a ložná hmotnosť 57 t. Ako hnacie dráhové vozidlo sa uvažuje typ – HDV 742, ktorého parametre sú: hmotnosť 64 t a spotreba 224 g/kWh [9]. To znamená celková hmotnosť vlaku je 767,4 tony. Výpočet výšky poplatku pre uvedenú trasu je znázornený v tab. č. 8.

Pre analyzovanú trasu prepravy predstavuje poplatok za použitie dopravnej cesty hodnotu **10,34 €/vlkm**.

Tab. 8 Výpočet výšky poplatku pre analyzovanú trasu prepravy

Kategória trate	vzdialenosť			hmotnosť			
	ubehnutá	cena za vlkm €	celkom €/km	vlaku t	cena za tis. hrtnm	celkom	za vlak
1.	203	9,5117	1930,87	767,4	0,7811	121,68	47,4198
Čiastkové súčty	1930,8751			121,6815			47,4198
Celkom	2 099,98 €						
Cena za km	10,34 €						

Zdroj: vlastné spracovanie

Spotrebná daň z minerálnych olejov je stanovená zákonom č. 98/2004 Z. z. o spotrebnej dani z minerálneho oleja, podľa ktorého je spotrebná daň pre minerálny olej využívaný na prepravu nákladov v železničnej doprave znížená na hodnotu **225,71 €/1000 l**.

Tab. 9 Podiel elektrickej a motorovej trakcie v spoločnosti ZSSK Cargo za uplynulé roky

Uvedené v ks	2005	2006	2007	2008
Elektrické rušne	338	333	333	331
Motorové rušne	476	469	464	405
Motorové vozne	2	2	2	2
Spolu	816	804	799	738

Zdroj: <http://www.zscargo.sk/files/dokumenty/1-ZSSK-CARGO-Vyrocnna-sprava-2008.pdf>

- Pre výpočet výšky daňového zaťaženia je ďalej uvažované, že daňou je zaťažený výkon na úrovni 44,85 %, to znamená vo výške:

Spotreba železničného hnacieho dráhového vozidla predstavuje pri preprave zo Žiliny do Bratislavy 224 g/kWh [KK], takže pre získanie daňového zaťaženia vo vyjadrení €/km bolo nutné postupovať nasledovne:

- Zaťaženie železničnej nákladnej dopravy spotrebnou daňou pri preprave zo Žiliny do Bratislavy je na úrovni 0,3481 €/vlkm.

Pri porovnaní daňového a poplatkového zaťaženia v cestnej nákladnej doprave so železničnou nákladnou dopravou pri analyzovanej trase prepravy pri preprave tovaru s hmotnosťou 500 t cestná doprava je zaťažená:

- 198

to znamená spolu 0,3056 €/km. Ak uvažujeme s 32 jazdnými súpravami a ubehnutou vzdialenosťou 198 km pri jednej preprave, potom celkové daňové a poplatkové zaťaženie cestnej dopravy predstavuje **1 936,28 €**.

Pri analýze daňového a poplatkového zaťaženia železničnej dopravy vychádzame z nasledujúcich hodnôt zaťaženia:

- poplatok za dopravnú cestu – 10,34 €/vlkm,
- spotrebná daň – 0,3481 €/vlkm

to znamená spolu 10,688 €/vlkm. Ak uvažujeme s jedným vlakom a ubehnutou vzdialenosťou 203 km pri jednej preprave, potom celkové daňové a poplatkové zaťaženie železničnej dopravy predstavuje **2 169,69 €**.

Záver

Na základe porovnania daňového a poplatkového zaťaženia cestnej a železničnej dopravy na konkrétnom úseku je možné konštatovať, že železničná doprava v SR je aj po zavedení mýta zaťažovaná vyššími daňami a poplatkami. Uvedené tvrdenie ale neznamená, že z dôvodu zrovnoprávnenia konkurenčných podmienok v SR je potrebné zvýšiť daňové zaťaženie cestných dopravcov. Najmä nie v prípade, ak by zvýšenie ich daňového zaťaženia znevýhodnilo ich postavenie vo vzťahu k ostatným cestným dopravcom z iných krajín, vo vzťahu ku ktorým aj v súčasnom období (napr. k poľským, bulharským, litovským a pod) vykazujú slovenskí dopravcovia vyššie daňové zaťaženie.

Iná cesta riešenia konkurencieschopnosti cestnej a železničnej nákladnej dopravy je v zmene výšky poplatku za dopravnú cestu. Tu je potrebné uviesť, že v SR je priemerný poplatok za dopravnú cestu jeden z najvyšších v EÚ, čo spôsobuje vyššie daňové zaťaženie železničnej dopravy.

Na základe spätného prepočtu použitej metodiky je potrebné, aby poplatok za železničnú dopravu klesol minimálne o 1,15 €/vlkm, čím by sa vyrovnalo daňové a poplatkové zaťaženie cestnej a železničnej dopravy. V prípade zvýhodnenia prepravy po železnici, predovšetkým z dôvodu zvyšovania výkonov železničnej dopravy s cieľom dosiahnutia vyššieho využitia prevádzkovanvej dopravnej cesty je možné uvažovať so znižovaním úrovne poplatku o jeho fixnú zložku s rastom objemu objednaných vlakových km za sledované obdobie.

Literatúra

- [1] KALAŠOVÁ, A. : Externalities and their influence on safety = Externality a ich vplyv na bezpečnosť/ In: Archives of Transport System Telematics, international Scientific Journal, published of Polish Association of Transport Telematics, roč. 2, č. 3, str.27-30, ISSN 1899-8208.
- [2] KALAŠOVÁ, A., MOKRÝ,I: Zefektívnenie výkonu správy a údržby a zvýšenie bezpečnosti premávky na cestných komunikáciách, In: ROSALINE [elektronický zdroj]: zborník z medzinárodného kongresu o bezpečnosti v cestnej premávke, 20.-22.4.2009, Bratislava, vydal: TECHNOLOGIES&PROSPERITY, 2009, ISBN 978-80-87205-06-8, 6 str.
- [3] KONEČNÝ, V.: Komparatívna analýza dopadov cestnej dopravy na životné prostredie; In: Aktuálne problémy v podnikaní v cestnej doprave : zborník príspevkov z 9. odborného seminára : 21.11.-22.11.2006, Agroinštitút - Kongresová sála, Nitra. - V Žiline: Žilinská univerzita, 2006. - ISBN 80-8070-610-7. - S. 60-69.
- [4] POLIAKOVÁ, A.: Vývoj dotácií a problematika výnosov z dotácií poskytnutých dopravnému podniku, In: Aktuální problémy v dopravě 2009 : sborník příspěvků, Pardubice 2009. - Pardubice: Institut Jana Pernera v Praze ve spolupráci s Přepravní laboratoří Dopravní fakulty Jana Pernera, 2009. - ISBN 978-80-86530-58-1. - S. 219-224.
- [5] POLIAKOVÁ, A.: Autoprevádzka; In: Interné firemné predpisy : I. - Žilina: Poradca podnikateľa, 2008. - ISBN 978-80-89363-09-4. - S. 217-250.
- [6] ŠTETINOVÁ, A.: Diaľničné poplatky a mýtné poplatky vo vybraných krajinách; In: Autodoprava : prehľadne a prakticky spracovaná príručka určená pre všetkých prevádzkovateľov vnútroštátnej a medzinárodnej dopravy ; Základné dielo, stav - máj 2007. - ISSN 1336-5282. - Č. 3 (2007), časť 4, diel 2, [22] s.
- [7] KOMISIA EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV: Biela kniha – Európska dopravná politika do roku 2010: čas rozhodnúť. V Bruseli, 12.9.2001. COM (2001) 370
- [8] EURÓPSKA ÚNIA: LISABONSKÁ EURÓPSKA STRATÉGIA, 23 a 24 marec 2000 – 2010

- [9] NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (ES): č. 1382/2003 z 22. júla 2003 o poskytovaní finančnej pomoci spoločenstva na zlepšenie environmentálnych vlastností systému nákladnej dopravy (program MARCO POLO I)
- [10] NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (ES): č. 1692/2006 z 24. októbra 2006, ktorým sa ustanovuje druhý program Marco Polo na poskytnutie finančnej pomoci Spoločenstva na zlepšenie environmentálnych vlastností systému nákladnej dopravy (MARCO POLO II.) a ktorým sa ruší nariadenie (ES) č. 1382/2003
- [11] www.telecom.gov.sk
- [12] www.svetgps.sk/mapa/planovac
- [13] www.urzd.sk
- [14] www.zscargo.sk

Recenzia:

Prof. Ing. Marián Šulgan, PhD., Žilinská univerzita v Žiline