

PODPORA BEZEMISNÝCH A NÍZKOEMISNÝCH VOZIDIEL 2021

POZIČNÝ DOKUMENT

MÁJ 2021

SEVA  SLOVAK
ELECTRIC
VEHICLE
ASSOCIATION



PREČO JE TO DÔLEŽITÉ

Slovensko produkuje trvalo vysoké emisie skleníkových plynov v sektore dopravy, pričom podľa dostupných dát tvoria tieto emisie z celkovej úrovne takmer 18%. Naša krajina je ale zároveň **zviazaná prostredníctvom rôznych európskych záväzkov tieto emisie v doprave znižovať.**

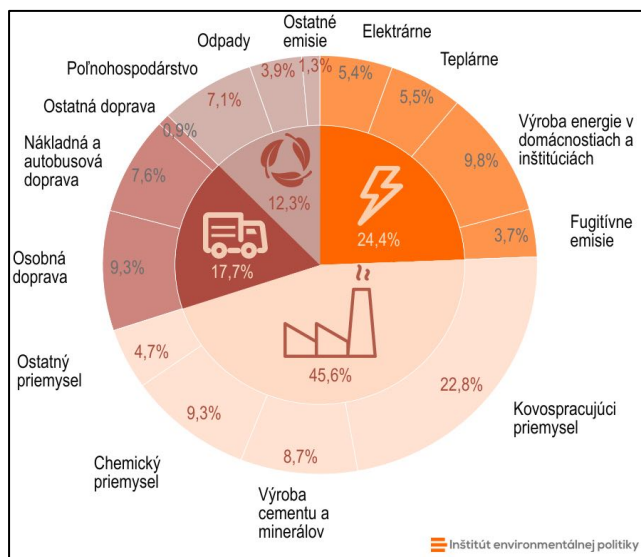
Jedným s príkladov takéhoto cieľa do roku 2020 je zníženie priemerných emisií CO₂, ktoré vytvárajú novoregistrované

osobné automobily. Cieľová priemerná úroveň flotily novoregistrovaných vozidiel každého výrobcu by nemala presiahnuť 95g/km. Tento cieľ sa do roku 2030 ešte navyše o ďalších 37,5%.

Oproti týmto cieľom zostávajú priemerné emisie novoregistrovaných osobných vozidiel na Slovensku veľmi vysoké (2019: 133 g/km, 2020: 125 g/km) a dlhodobo sme na konci rebríčka EÚ. Pre porovnanie, najmä vďaka rastu odbytu vozidiel s elektrifikovaným pohonom v západnej Európe klesol celkový priemer emisií CO₂ v EÚ na 106 g/km, čo predstavovalo zníženie o 12% oproti roku 2019.

Podobné **problémy s vysokými emisiami skleníkových plynov z vozového parku však má Slovensko aj pri autobusovej a nákladnej doprave**, ktorá produkuje z dôvodu vysokého počtu najjazdených kilometrov v absolútnej hodnote dokonca ešte o niečo vyšší podiel emisií ako osobná doprava.

Európske ciele v znižovaní produkcií emisií sa však medzitým **ďalej sprísňujú smerom ku stanovenej úrovni 55% redukcie do roku 2030**. Už v júli 2021 by mala Európska komisia predstaviť niekoľko nových právnych aktov v zásadnom legislatívnom balíku *Fit for 55*. Celkové prostredie formujúce ekologickú dopravu budú definovať viaceré právne akty vrátane Nariadenia o znižovaní CO₂ emisií v osobnej a malej nákladnej doprave Smernica o podpore ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy, Smernica o energetickej efektívnosti a revidovaná Smernica o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá (AFID).



Znižovanie emisií v doprave však **požadujú aj strategické dokumenty a legislatíva na národnej úrovni** vrátane novoprijatého Plánu obnovy a odolnosti či Národného programu znižovania emisií. Dobrým príkladom aplikácie európskych cieľov a legislatívy je Zákon o podpore ekologických vozidiel cestnej dopravy, ktorý bol nedávno prijatý Národnou radou SR.

ČO BY SME MALI UROBIŤ – NÁVRHY OPATRENÍ

Slovensko by malo motivovať v čo najväčšom rozsahu k väčšiemu využívaniu ekologických dopravných prostriedkov. Navrhujeme preto **zaviesť stabilnú a predvídateľnú niekoľkoročnú podporu pre nákup a využívanie bezemisných a nízkoemisných dopravných prostriedkov** tzn. podporu vozidiel, ktorých emisný limit CO₂ nepresiahne úroveň 50 g/km.

Táto úroveň je vnímaná ako hraničná aj pre podporu v rámci existujúcej resp. pripravovanej európskej legislatívy ako aj v národných schémach viacerých členských krajín EÚ. Do tejto kategórie vozidiel v súčasnosti spadajú elektrifikované nabíjateľné vozidlá poháňané plne alebo čiastočne na batérie (BEV resp. PHEV) a elektrifikované vozidlá využívajúce ako zdroj energie vodíkový palivový článok (FCEV).

Ak by Slovensko malo ambíciu dosiahnuť zníženie emisií resp. podstatnejšie zvýšiť podiel ekologickej dopravy, v prípade segmentu napríklad osobných vozidiel by sme podľa našich prepočtov mali do roku 2025 dosiahnuť približne 15% podiel nových registrácií bezemisných a nízkoemisných vozidiel. To by predstavovalo za rok 2025 približne 16 000 registrácií a celkovo za 5 rokov (2021-25) približne 48 000 nových bezemisných a nízkoemisných osobných automobilov na našich cestách. Zo skúseností z dotačnej schémy pre elektromobily za rok 2020 však vieme, že približne 40% spotrebiteľov si takéto vozidlo kúpila aj bez získania dotácie. Ak by teda Slovensko malo ambíciu dosiahnuť 48 000 novoregistrovaných zelených vozidiel počas najbližších piatich rokov, s využitím efektu „snehovej gule“ by malo vyčleniť podporu pre nákup približne pre 30 000 užívateľov.

Rôzne druhy podpory, ktoré navrhujeme, sa týkajú rozličných typov vozidiel spĺňajúcich stanovený emisný limit. Sem spadajú vozidlá využívané pre osobnú a malú nákladnú dopravu ako aj autobusovú dopravu. Navrhované opatrenia sú zamerané na podporu predaja ako aj na finančné zvýhodnenie počas využívania vozidla. **Rozhodujúcim faktorom pre výšku podpory je množstvo usparených emisií CO₂.** Pri aplikovaní

navrhovaných opatrení tak získa atraktívnejšiu podporu kupujúci alebo užívateľ, ktorý sa rozhodne pre bezemisné vozidlo pred nízkoemisným.

Podoba všetkých opatrení čerpá zo skúseností z už realizovaných schém na národnej úrovni ale tiež z rôznych podporných mechanizmov v mnohých krajinách Európskej únie. Podobne ako je to v týchto krajinách môže Slovensko výrazne **zatraktívniť bezemisnú a nízkoemisnú cestnú dopravu a priamo tak znížiť produkované emisie**. Nepriamym efektom je tiež „edukácia užívateľov“ smerom k vyššej akceptácii ekologických vozidiel.

Okrem silných environmentálnych dôvodov je nemenej dôležitým aspektom aj fakt, že sa zavedením podpory pre bezemisné a nízkoemisné vozidlá prejaví **záujem krajiny o rozvoj výroby ekologických druhov pohonov v automobilkách na Slovensku**.

OPATRENIE 1: PODPORA NA NÁKUP BEZEMISNÝCH A NÍZKOEMISNÝCH OSOBNÝCH A MALÝCH DODÁVKOVÝCH VOZIDIEL

Navrhujeme zavedenie priamej podpory na nákup bezemisných a nízkoemisných osobných a malých dodávkových vozidiel. Na diskusiu predkladáme dva varianty, pričom každý z nich má svoje výhody a nevýhody z pohľadu administratívnej náročnosti aj dosiahnutých benefitov. Základnou charakteristikou pri oboch variantoch je však poskytnutie okamžitej motivácie pre kupujúceho smerom k rozhodnutiu pre ekologickejší dopravný prostriedok.

Keďže sa podpora viaže na konkrétny produkt (vozidlo), oprávneným prijímateľom ktoréhokoľvek typu priamej podpory by mal byť jeho vlastník. Týmto môžu byť fyzická osoba, právnická osoba aj samospráva resp. ňou zriadená organizácia. Vzhľadom na fakt, že sa podstatná časť vozového parku obstaráva pomocou leasingu, priama podpora pri nákupe bezemisného alebo nízkoemisného vozidla bude umožnená aj pri využití takéhoto spôsobu financovania.

Variant 1 Podpora nákupu vo forme ekohodnoty za peniaze

Prvým variantom pre poskytnutie priamej finančnej podpory je **schéma vyjadrená ako ekohodnota za peniaze**, ktorá by odzrkadlila reálny príspevok užívateľa k zníženiu emisií CO₂. Navrhujeme dvojzložkovú podporu pozostávajúcu z týchto prvkov:

1. základná ekoprémia pri nákupe vozidla
2. doplatok zohľadňujúci ekohodnotu za peniaze

Prvú časť podpory, ktorá by mala byť čo najjednoduchšia a najmenej administratívne náročná, by mal získať kupujúci pri nákupe vozidla a to v nasledovnej navrhovanej výške:

- 4 000 EUR ako príspevok pri nákupe batériového alebo vodíkového elektrického vozidla (BEV, FCEV) bez ohľadu na obstarávaciu cenu
- 2 500 EUR ako príspevok pri nákupe plug-in hybridného elektrického vozidla (PHEV) bez ohľadu na obstarávaciu cenu
- 500 EUR ako príspevok pre nákup domácej AC nabíjacej stanice (tzv. wallbox), ktorý by bol vyplatený iba v prípade záujmu kupujúceho a pri jeho povinnosti preukázať inštaláciu tejto nabíjacej stanice do 3 mesiacov od nákupu BEV alebo PHEV

Druhú časť podpory by mal získať iba kupujúci BEV a FCEV vzhľadom na fakt, že pri PHEV nie je preukázateľne možné zdokladovať výšku reálnych úspor emisií (nie je možné stanoviť, akú dĺžku trás v skutočnosti prejde na elektrický pohon).

Doplatok vyjadrujúci ekohodnotu za peniaze by zvýhodňoval aj skutočne ušetrené emisie formou najazdených kilometrov. Tento doplatok by nemohol kupujúci získať, ak by **za 4 roky s automobilom nenajazdil viac ako 20 000 km** (základná ekoprémia je vnímaná ako podpora pre základný nájazd 20 000 km). Doplatok vo výške 100 EUR za každých 1 000 prejdených km by však mohol získať za celý nájazd nad základných 20 000 km a to najviac za ďalších 40 000 km najazdených max. za 4 roky (maximálny doplatok by tak bol vo výške 4 000 EUR).

Kupujúci by o vyplatenie dodatočnej prémie mohol požiadať každý rok ale najneskôr po 4 rokoch od kúpy vozidla. Pre účely preukázania stavu najazdených km by sa využil výpis z kontroly technického stavu vozidla (STK).

Praktický príklad pre rôzne alternatívy nájazdu elektromobilu:

Nájazd po 4 rokoch	Základná ekoprémia	Doplatok vo forme ekohodnoty
19 000 km	4 000 EUR	0 EUR
45 000 km	4 000 EUR	2 500 EUR
61 000 km	4 000 EUR	4 000 EUR

Uvedená štruktúra podpory by nielen motivovalo záujemcu ku kúpe bezemisných vozidiel, ale aj k jeho aktívnemu využívaniu a tým k vyššej miere šetrenia emisií v doprave. Takáto podpora zároveň viac motivuje k využívaniu bezemisných automobilov aj v mestskej doprave - v prepravných a kuriérskych službách, v poštovej či taxi službe.

Variant 2 Podpora nákupu vo forme priameho príspevku

Druhým variantom pre poskytnutie priamej finančnej podpory je **schéma priameho príspevku pri kúpe vozidla**. Táto schéma čerpá zo skúseností z už realizovanej podpory pre nákup elektromobilov. Výhodou tohto variantu je jeho nižšia administratívna náročnosť, no zároveň nevýhodou aj menšia motivácia užívateľov vozidiel k ich skutočnému používaniu.

Navrhujeme nasledovnú výšku finančného príspevku, ktorý by mal kupujúci získať pri nákupe vozidla:

- 6 000 EUR ako príspevok pri nákupe batériového alebo vodíkového elektrického vozidla (BEV, FCEV) s obstarávacou cenou do 40 000 EUR
- 5 000 EUR ako príspevok pri nákupe batériového alebo vodíkového elektrického vozidla (BEV, FCEV) s obstarávacou cenou nad 40 000 EUR
- 2 500 EUR ako príspevok pri nákupe plug-in hybridného elektrického vozidla (PHEV) bez ohľadu na obstarávaciu cenu
- 500 EUR ako príspevok pre nákup domácej AC nabíjacej stanice (tzv. wallbox), ktorý by bol vyplatený iba v prípade záujmu kupujúceho a pri jeho povinnosti preukázať inštaláciu tejto nabíjacej stanice do 3 mesiacov od nákupu BEV alebo PHEV

OPATRENIE 2: PRIAMA PODPORA NA NÁKUP BEZEMISNÝCH A NÍZKOEMISNÝCH AUTOBUSOV

Navrhujeme zavedenie podpory na nákup bezemisných a nízkoemisných autobusov, ktorá by mala byť pridelovaná na základe dopytovo-orientovaných projektov podávaných oprávnenými prijímateľmi v rámci dlhodobu otvorenej výzvy. Takouto podporou sa dosiahne nielen vyššia penetrácia ekologickej cestnej hromadnej osobnej dopravy, ale tiež „efekt učenia sa“ na strane jej poskytovateľov.

Oprávnenými prijímateľmi by mali byť samosprávy resp. nimi zriadené organizácie, ktoré prevádzkujú služby osobnej hromadnej dopravy vo verejnom záujme.

Navrhujeme nasledovnú výšku finančného príspevku, ktorý by mohol kupujúci získať pri nákupe vozidla:

- 80% príspevok z ceny vozidla pri nákupe batériového alebo vodíkového elektrického vozidla (BEV, FCEV) bez ohľadu na obstarávaciu cenu

- 40% príspevok z nákladov na inštalovanie nabíjacej infraštruktúry pre BEV alebo vodíkovej čerpacej stanice pre FCEV

OPATRENIE 3: PODPORA V OBLASTI DANÍ A REGULÁCIÍ

Navrhujeme zaviesť viacero opatrení, ktoré sú štruktúrované ako nepriame finančné benefity pre zamestnancov a právnické osoby vo forme daňovej a odvodnej úľavy pri prevádzke bezemisných a nízkoemisných vozidiel oproti používaniu vozidiel so spaľovacím motorom.

3.1 Zmena úpravy daňového základu zamestnanca

Navrhujeme, aby sa pri používaní bezemisného alebo nízkoemisného služobného vozidla na súkromné účely zo strany zamestnanca nenavýšil daňový základ. Znížením resp. odstránením odvodového a daňového zaťaženia by sa zvýšila atraktivnosť pre zamestnancov zvoliť si v prípade možnosti bezemisné a nízkoemisné vozidlá ako svoje služobné auto. Pri obstarávacej cene vozidla na úrovni 40 000 EUR s DPH by to na príklad znamenalo zníženie aktuálneho daňového základu zamestnanca o 400 EUR a s tým súvisiacu nižšiu daň a odvody a zároveň aj odvody pre zamestnávateľa.

Daňové a odvodové zaťaženie	BEV a FCEV	PHEV	Vozidlá so spaľovacím motorom (pre porovnanie)
Úprava daňového základu príjmu zamestnanca pri používaní služobného auta na súkromné účely	0% z OC s DPH	0,5% z OC s DPH	1% z OC s DPH
ZAMESTNANEC daňový základ	0 bez navýšenia	½ pôvodnej výšky	pôvodná výška
ZAMESTNÁVATEĽ odvody z daňového základu	0 bez navýšenia	½ pôvodnej výšky	pôvodná výška

3.2 Daňová motivácia pre právnické osoby

Variant 1 Uplatnenia vyššieho odpisu ako obstarávacia cena vozidla (supeodpis)

Navrhujeme, aby bolo umožnené právnickému subjektu uplatniť si vyšší odpis ako je obstarávacia cena bezemisného a nízkoemisného vozidla. Zamestnávateľ by zároveň nemusel sledovať pomer medzi služobnými a súkromnými jazdami.

Daňové zaťaženie a odpisy	BEV a FCEV	PHEV	Vozidlá so spaľovacím motorom (pre porovnanie)
Výška odpisov	zvýšenie (superodpis)	zvýšenie (superodpis)	bez zmeny
Zníženie ročného daňového základu	$(OC \text{ auta} * 1,5) / 2$ bez skúmania % podielu využívania služobné vs. súkromné účely	$(OC \text{ auta} * 1,5) / 4$ * % podiel využívania služobné vs. súkromné účely	$OC \text{ auta} / 4$ * % podiel využívania služobné vs. súkromné účely

Variant 2 Zníženie základu dane

Alternatívne navrhujeme zníženie hodnoty základu dane pre právnické osoby využívajúce bezemisné a nízkoemisné vozidlá v takejto výške:

- 10 000 EUR pre kategóriu vozidiel M2, M3, N2, N3 bez ohľadu na verziu
- 5 000 EUR pre kategóriu vozidiel M1 a N1 vo verzii BEV a FCEV
- 2 500 EUR pre kategóriu vozidiel M1 a N1 vo verzii PHEV

Takéto zníženie základu dane by pri súčasnej sadzbe dane 21% malo reálny vplyv na ročnú úsporu zo strany daňovníka vo výške 2 100 EUR, 1 050 EUR resp. 525 EUR. Podobne ako pri daňovom bonuse na udržateľnú mobilitu je možné do budúcnosti nastaviť znižovanie výšky úpravy základu dane s ohľadom na očakávaný pokles obstarávacích cien bezemisných a nízkoemisných vozidiel.

Nárok na zníženie základu dane by vznikal od dátumu prvej evidencie až do uplynutia 60 mesiacov od prvej evidencie. V prvom roku by vznikal nárok na alikvotnú časť zníženia základu dane. V prípade zmeny vlastníka alebo nájomcu by na úpravu základu dane mal nárok nový vlastník resp. nájomca (osoba, ktorá je vlastníkom resp. nájomcom ku koncu zdaňovacieho obdobia).

3.3 Daňový bonus na udržateľnú mobilitu pre fyzické osoby

Navrhujeme zaviesť daňový bonus pre fyzické osoby, ktoré využívajú (ako vlastník alebo nájomca) bezemisné alebo nízkoemisné vozidlá. Fyzickej osobe by sa znížila daň z príjmov a v prípade, že nárok na daňový bonus prekročí splatnú daň, vznikol by fyzickej osobe nárok na poukázane daňového bonusu správcom dane.

Navrhujeme ročný daňový bonus v nasledovnej výške:

- 1 000 EUR pre BEV a FCEV
- 500 EUR pre PHEV

Do budúcnosti je možné nastaviť výšku daňového bonusu s ohľadom na očakávaný pokles obstarávacích cien bezemisných a nízkoemisných vozidiel.

3.4 Rozšírenie možnosti odpočtu DPH aj na náklady pri súkromnom používaní bezemisného a nízkoemisného služobného vozidla

Navrhujeme, aby sa rozšírila možnosť odpočítať DPH aj na náklady pri súkromnom používaní bezemisného a nízkoemisného služobného vozidla. Rozšírením možnosti odpočtu DPH súvisiacou s nákladom na elektrinu resp. vodík pri súkromných cestách by sa okrem priameho šetrenia pre zamestnancov uľahčila aj celková administratíva pri mesačnom vykazovaní služobných a súkromných ciest. Zamestnávateľ by zároveň nemusel sledovať pomer medzi služobnými a súkromnými jazdami a na všetky súvisiace náklady s vozidlom by si mohol uplatniť odpočet DPH v plnom rozsahu.

DPH	BEV a FCEV	PHEV	Vozidlá so spaľovacím motorom (pre porovnanie)
Možnosť odpočtu DPH pri náklade týkajúceho sa elektriny/PHM	aj v prípade súkromných ciest	iba v prípade služobných ciest	iba v prípade služobných ciest
Možnosť odpočtu DPH pri splátke finančného/operatívneho leasingu	aj v prípade súkromných ciest	iba pomerovo služobne / súkromne	iba pomerovo služobne / súkromne

3.5 Zrušenie limitu obstarávacej hodnoty bezemisného a nízkoemisného vozidla

Navrhujeme, aby sa pri nákupe bezemisného a nízkoemisného vozidla zrušil limit na obstarávaciu cenu vo výške 48 000 EUR pre uplatnenie si odpisov v prípade, že subjekt nevykáže dostatočne veľký daňový základ pri výpočte dani z príjmu.

Daňové zaťaženie pri autách s obstarávacou cenou >48 000 EUR	BEV a FCEV	PHEV	Vozidlá so spaľovacím motorom (pre porovnanie)
Navýšenie daňového základu o rozdiel medzi uplatnenými ročnými odpismi z OC vozidla a 12 000 EUR	zrušenie	zrušenie	bez zmeny
Daňový základ <12 000 EUR (platí pre každé jednotlivé auto)	0 EUR	0 EUR	Navýšenie ročného daňového základu o sumu = [OC auta / 4 – 12 000 EUR]
Daňový základ >=12 000 EUR (platí pre každé jednotlivé auto)	0 EUR	0 EUR	0 EUR

3.6 Povinné zavedenie dvojitého merania pri odbere elektriny pre domáce nabíjanie

Navrhujeme povinne zaviesť do ponuky distribučných spoločností pre odberateľov elektrickej energie dvojité meranie a zúčtovanie odberu elektrickej energie s cieľom umožniť samostatne merať a zúčtovať nabíjanie BEV alebo PHEV v domácej nabíjacej stanici (tzv. wallbox). Takýmto opatrením sa poskytne možnosť zaúčtovania nabíjania pre služobné vozidlá aj na nabíjaciach bodoch, ktoré sú umiestnené mimo sídla spoločnosti resp. miesta výkonu práce zamestnanca.

Príkladom je, keď má zamestnanec pridelené BEV alebo PHEV ako služobné vozidlo, ktoré nabíja v nočných hodinách doma (napr. vo vlastnej garáži), no toto nabíjanie nie je zo strany spoločnosti možné zaúčtovať ako daňovo uznateľný náklad. Samostatným meraním by mohol byť odber cez domácu nabíjaciú stanicu riadne rozúčtovaný s tým, aby bolo možné na strane zamestnávateľa zaúčtovať výdavok ako daňovo uznateľný náklad.

ODPORÚČANIE NA ĎALŠÍ POSTUP

Tento dokument obsahuje katalóg rôznych opatrení a má slúžiť ako podklad pre odbornú diskusiu. V niektorých prípadoch sa kombináciou vybraných opatrení dosiahne veľmi podobný účinok na trh resp. zavedú sa podobné výhody pre ich prijímateľov. Z tohto dôvodu navrhujeme **otvorenie debaty o čo najvhodnejšom nastavení opatrení a ich kombinácie** s cieľom dosiahnuť dostatočnú motiváciu využívať bezemisné a nízkoemisné vozidlá a zároveň zúžitkovať čo najefektívnejšie dostupné finančné zdroje.