**Príloha č. 3**

**Pripomienky BSK k návrhu zákona o dani z motorových vozidiel**

**- Predkladacia správa a Dôvodová správa**

BSK vyjadruje týmto zásadný nesúhlas so vznikom tohto zákona a jeho podmienok, nakoľko tak ako je spomenuté v úvode prekladacej správy, daň z motorových vozidiel je jediným originálnym nástrojom VÚC na ovplyvňovanie svojej politiky a tento zákon to ide zrušiť. Tento akt odobratia jediného vlastného daňového príjmu VUC je zároveň porušením Európskej charty miestnej samosprávy. VÚC týmto stratia možnosť ovplyvniť vlastné hospodárenie a budú závislé od štátnych daní a transferov **– zásadná pripomienka**

Poukazovanie podnikateľských subjektov na výšku a štruktúru daní nemôže byť hlavná motivácia pre legislatívne zmeny, nakoľko podnikateľský sektor už z princípu bude bojovať o čo najnižšie dane. **– zásadná pripomienka**

V správe sú kritizované nerovnaké podmienky tejto dane v jednotlivých krajoch – a práve možnosti jednotlivých VÚC aktívne ovplyvňovať tieto sadzby sú jedným z nosníkov princípov fungovania SAMOspráv – prostredníctvom tejto dane si môžu vytvárať komparatívne výhody voči iným krajom a lákať podnikateľov na svoje územie. Je úplne nepochopiteľné, že sa toto v predkladacej správe spomína ako negatívny aspekt, navyše keď sa tieto disproporcie pohybujú na úrovni pár percent a hlavne štát robí presne to isté na vyššej geografickej úrovni (daňové úľavy pre veľkých investorov). **– zásadná pripomienka**

Poukazovať na to, že výnos dane z motorových vozidiel nie je účelovo viazaný, je absolútna neznalosť základnej ekonomickej terminológie. Daň je NEÚČELOVÁ platba, ktorá slúži na financovanie VŠETKÝCH výdavkov subjektu verejnej správy. Ani napr. liehovarnícke spoločnosti nežiadajú od štátu, aby výnos zo spotrebnej dane z liehu bol poukazovaný do liehovarníckeho priemyslu. Ak takéto argumenty chce používať aj MF SR, tak je na mieste otázka, že ktoré ustanovenie tohto zákona zabezpečuje poukázanie výnosu z tejto dane do cestnej infraštruktúry. Dopravné spoločnosti mohli byť v prípade aktívneho prístupu MF SR ubezpečené, že na správu a rekonštrukciu ciest II. a III. triedy pôjde z európskych fondov v rokoch 2014 – 2020 prostredníctvom Ministerstva pôdohospodárstva SR takmer 300 mil. EUR**. – zásadná pripomienka**

Ak chce MF SR pomôcť podnikateľom v tejto oblasti, má na to vlastné nástroje (mýto, spotrebné dane, DPH). Nepovažujeme za férové použiť na to prostriedky z VÚC bez primeranej kompenzácie. Nové nastavenie v oblasti podielových daní pre VÚC je veľkým krokom od fiškálnej decentralizácie k úplnej fiškálnej centralizácii, kde podiel hlavného zdroja príjmov jednotlivej VÚC bude závislý od rozhodnutia vlády, ktoré ani nemusí prejsť cez NR SR. Navyše Nariadenie vlády č. 668/2004 o rozdeľovaní výnosu dane z príjmov územnej samospráve nie je nijako upravené v zmysle dohody medzi MF SR a SK8, čo aktuálne znamená výpadok daňových príjmov pre BSK na rok 2015 vo výške cca. 23 mil. EUR. **– zásadná pripomienka**

**- Doložka vplyvov**

Pri stanovení vplyvu na rozpočet verejnej správy by malo mať MF SR dostatok informácií na to, aby bol jasne pomenovaný negatívny alebo pozitívny vplyv, nakoľko ide o rozpočet verejnej správy ako jedného celku. Predpoklad MF SR, že táto zmena nebude mať dopad na verejné financie, je nepochopiteľný už len kvôli tomu, že v zmysle doložky sa spomína vykrytie výpadku vo výške 8,405 mil. EUR zo štátneho rozpočtu, čím zostane výpadok v rozpočte verejných financií. Hovoriť zároveň o negatívnom aj pozitívnym vplyve je úplný alibizmus, nakoľko pri deklarovaní dorovnania výpadku príjmov VÚC môžu v podstate nastať tieto situácie:

1) priemerne budú sadzby nižšie, t.j. štát vyberie na tejto dani menej – v takom prípade by malo MF SR vysvetliť, akým spôsobom bude riešiť výpadok príjmov

2) priemerne budú sadzby vyššie, t.j. stratí sa podstata tejto zmeny, ktorá sa v zmysle predkladacej správy vykonáva za účelom uľahčenia podnikania. – **zásadná pripomienka**

Podobne aj pri doložke vplyvov by mal byť jasne definovaný buď pozitívny vplyv alebo negatívny vplyv na podnikateľské prostredie. Vekovú štruktúru automobilov by mal mať štát k dispozícii a na jej základe určiť, či zmena tohto zákona prinesie podnikateľskému prostrediu ako jednému celku pozitívny alebo negatívny efekt.

BSK nemá dostupné informácie, ale na základe údajov z ČR, kde predpokladáme podobný stav, môžeme odhadnúť, že v rámci nákladných automobilov, ktoré budú najviac zasiahnuté touto zmenou, je starších ako 10 rokov cca 39% a mladších ako 6 rokov cca 25%. Pri osobných automobiloch je podiel starších automobilov ešte výraznejší. Preto je na mieste predpoklad, že daňové sadzby budú priemerne vyššie ako je deklarované v návrhu. **– zásadná pripomienka**

V rámci sociálnych vplyvov sme presvedčení, že príde k negatívnemu vývoju v  BSK, nakoľko pri takom výraznom krátení zdrojov príde k zhoršeniu situácie v rámci hospodárenia príspevkových a rozpočtových organizácii ako aj samotného úradu BSK a budú silnieť tlaky na znižovanie výdavkov okrem iného aj v personálnej oblasti. Pričom v ostatných krajoch by tieto vplyvy mali zostať neutrálne, ale z celkového hľadiska budú prevládať negatívne vplyvy v sociálnej oblasti. **– zásadná pripomienka**

Tlak na obmenu vozového parku prostredníctvom zvýhodnenia mladších automobilov, na základe ktorého MF SR ráta s pozitívnym vplyvom na životné prostredie, považujeme za absolútne zanedbateľný pri cenách automobilov v ktorejkoľvek kategórii.

Navyše v cestnej premávke sa môžu pohybovať len vozidlá s platným certifikátom STK, ktorého štruktúra je ovplyvňovaná štátom. Ak má teda štát záujem o znižovanie vplyvom automobilov na životné prostredie, má v rukách omnoho silnejší nástroj, než sú zanedbateľné zvýhodnenia v rámci sadzieb DMV. **– obyčajná pripomienka**

**- Návrh zákona**

Takto nastavený návrh zákona bude ešte viac zvýhodňovať „silných a úspešných“ veľkých autodopravcov (združených v organizácii ČESMAD), aj keď iba kozmeticky a nízkopríjmové skupiny podnikateľov budú ešte viac zaťažované**. – zásadná pripomienka**

