

Ako zmierniť dosahy vysokých cien pohonných hmôt?

25.9.2026 - Radovan Ďurana | INESS - Inštitút ekonomických a spoločenských analýz

Rast cien pohonných hmôt opäť otvoril diskusiu o tom, či a akým spôsobom by mala zasiahnuť vláda. Pred výberom konkrétnych opatrení si však najprv musíme ujasniť, aký veľký problém súčasné ceny palív predstavujú.

Z historického porovnania vyplýva, že dostupnosť palív je stále vyššia, ako bola v roku 2015. Verejnosť si navyše navykla na skutočnosť, že ceny palív sú relatívne stabilné, hoci ceny mnohých iných tovarov vrátane potravín neustále rastú.

Súčasný zdraženie preto nie je dramatické. Ak rodina s deťmi najazdí 20 000 kilometrov ročne, jej mesačné náklady na benzín vzrástli približne o 35 eur. To je menej ako jedna návšteva reštaurácie.

Cena obvyčajnej nafty na Slovensku [bola počas 38. týždňa](#) o 12,4 % (27,6 centa) nižšia ako bol priemer EÚ, cena klasického benzínu 95 bola nižšia o 11,4 % (23,9 centa).

Príčinou zvýšených cien pohonných hmôt je nedostatočná ponuka palív a rastúce riziká na trhu s ropou. Nejde len o konflikt v Hormuzskom prielive, ale aj o pokles dodávok palív z Ruska a nízke kapacity rafinérií v Európe.

Žiadny z týchto faktorov slovenská vláda nedokáže priamo ovplyvniť. Vyššia cena zároveň prirodzene tlmí dopyt: domácnosti obmedzia menej nevyhnutné jazdy, napríklad víkendový výlet autom. Práve takýmto spôsobom sa trh prispôsobuje nedostatočnej ponuke.

Keďže vláda nedokáže odstrániť samotné príčiny rastu cien, môže sa pokúsiť zmierniť ich dosahy. Nie všetky dostupné opatrenia sú však rovnako vhodné.

Najhorším riešením by bola regulácia cien. Jej logickým výsledkom by mohol byť nedostatok palív a rady na čerpacích staniciach. Našťastie vláda k tomuto kroku nepristúpila.

Vláda by mohla znížiť spotrebnú daň z palív. Pri benzíne by sa takýto krok mohol prejavíť výraznejšie, pri naftě menej. Ďalšou možnosťou by bolo zníženie sadzby DPH – napríklad elektrina podlieha sadzbe len 19 %.

Prípadné znižovanie sadzieb palivových daní však vo verejnosti pomáha vytvárať očakávanie, že pri každom dočasnom raste ceny nejakej komodity či služby stačí zapísať a vláda zníži dane. Politici by následne mohli iniciatívne navrhovať znižovanie daní pri každom záchveve cien.

Takýto prístup nie je cestou k nízkemu deficitu ani k predvídateľnému daňovému zaťaženiu. Zníženie daňových príjmov štátu z predaja pohonných hmôt by sme uvítali, ale ako trvalé opatrenie spojené so znížením iných verejných výdavkov, nie ako dočasnú reakciu na aktuálny cenový vývoj.

Vláda zatiaľ schválila len zvýhodnenie železničnej osobnej dopravy. V zásade ide o sociálne opatrenie, ktoré občanom ponúka možnosť ušetriť, pokiaľ môžu cestovanie autom nahradiť vlakom.

Toto riešenie však prináša dva problémy. Prvým sú výrazné nedostatky v kvalite, kapacite a dochvilnosti vlakov. Druhým je skutočnosť, že domácnosti bez dobrého prístupu k vlakovej alebo autobusovej doprave túto pomoc nevyužijú.

Opatrenie má zároveň určitý charakter adresnosti, pretože zmenu dopravného prostriedku skôr uskutočnia domácnosti s nižšími príjmami. Každopádne má potenciál mierne znížiť dopyt po palivách, čo by mohlo oslabiť rast ich cien.

Ďalšie opatrenia zatiaľ schválené neboli. Nepoznáme preto ich presné parametre a nedokážeme spoľahlivo odhadnúť ich dosahy.

Pri regulácii marží predajcov pohonných hmôt môžeme zatiaľ len predpokladať, že vláda okopíruje český model, ktorý Andrej Babiš uplatňoval už na jar a teraz sa k nemu vracia. Navrhovaná povolená marža je totiž v podstate identická ako v ČR. Regulácia marže sa v ČR počítala na základe veľkoobchodných cien palív 3 dodávateľov (z toho jedného štátneho) a z burzových cien. Každý deň sa vyhlasovala maximálna cena, ktorá k priemernej (neváženej sic) veľkoobchodnej cene prirátala povolenú maržu 2,5 Kč. Výsledkom bolo, že cenový limit nútil prevádzkovateľ čerpacích staníc na diaľniciach znížiť ceny. Ich ceny sú obvyčajne vyššie, lebo aj prenájom lokality je drahší. Pomohlo to teda tým vodičom, ktorí zvyknú čerpať na diaľnici (to nebývajú nízkopríjmoví vodiči). Ak prevádzkovateľ ČS mal lokality aj mimo diaľnic, tam ceny skôr zvýšil, aby kompenzoval diaľničný výpadok (na to doplatili skôr nízkopríjmoví vodiči).

Toto opatrenie síce pri pohľade na spôsob výpočtu nedáva veľkú ekonomickú logiku, v konečnom dôsledku však český trh zásadne nepoškodilo. Ceny naďalej kopírovali vývoj veľkoobchodných cien. Mohlo ale poškodiť napríklad zamestnancov, ktorých platy sú hradené práve zo zastropovanej marže. Vyššie platy nedostanú.

Súčasnú cenu palív sú spôsobené nedostatkom ponuky palív a zvýšenou cenou ropy. Trhový mechanizmus prostredníctvom vyššej ceny vraví, že treba spotrebovať menej palív, inak cena ďalej porastie. Každým opatrením, ktoré v tejto situácii umelo zníži cenu, naopak zvýši dopyt po palivách, ktorý sa v nejakej miere podpíše na raste ceny ropy, resp. palív.

Najlepším riešením je preto, ak štát neurobí nič, nechá ceny pôsobiť. Samozrejme, slovenskej ekonomike by pomohlo, ak by štát znížil svoju maržu – znížil sadzby spotrebných daní, či DPH. Takýto krok by ale nemal byť dočasnou reakciou na krátkodobý pohyb v cenách, ale dlhodobou daňovou stratégiou spojenou s adekvátnymi úsporami vo výdavkoch.

<https://iness.sk/ako-zmiernit-dosahy-vysokych-cien-pohonnych-hmot>