KOMISIA EURÓPSKYCH SPOLOČENSTIEV

Brusel, 5.7.2005
KOM(2005) 261 konečná verzia

2005/0130 (CNS)

Návrh

SMERNICA RADY

o daniach z osobných áut

(predložený Komisiou)

{SEK(2005) 809}

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1) KONTEXT NÁVRHU

- Dôvody a ciele návrhu

Fungovanie 25 rôznych daňových systémov týkajúci sa osobných vozidiel v rámci EÚ viedlo k daňovým prekážkam, ako je dvojité zdanenie, cezhraničný prevoz vozidiel z daňových dôvodov, narušenie a neúčinnosť, ktoré zabraňujú riadnemu fungovaniu vnútorného trhu. Európski občania v súčasnosti stoja pred dvojitou platbou registračnej dane (ďalej len „RD“), značnými správnymi postupmi a mimoriadnymi nákladmi, stratou času a rôznymi prekážkami vo voľnom pohybe svojich osobných áut v rámci Spoločenstva. Čo sa týka automobilového priemyslu, široké rozdiely v daňových systémoch týkajúcich sa osobných áut majú negatívny dopad na ich schopnosť dosiahnuť očakávané výhody fungovania v rámci jednotného trhu. Súčasná fragmentácia trhu s osobnými autami bráni výrobnému odvetviu využívať úspory alebo vyrábať osobné autá s podobnými špecifikáciami pre celý vnútorný trh, čo vedie k výrazným rozdielom v cenách pred zdanením a v spotrebných cenách.

Okrem toho sú osobné autá hlavným zdrojom emisií CO_2 a preto majú osobitný význam pre environmentálny cieľ EÚ, konkrétne pre splnenie jej environmentálnych záväzkov podľa Kjótskeho protokolu. Fiškálne opatrenia predstavujú jeden z troch pilierov stratégie Spoločenstva na zníženie emisií CO_2 z osobných áut. Optimálne používanie fiškálnych opatrení spolu so záväzkami automobilového priemyslu (ACEA, JAMA a KAMA) a informovanosťou spotrebiteľa, sú rozhodujúcim nástrojom pri dosiahnutí cieľa Spoločenstva na úrovni 120 g CO_2 na km najneskôr do roku 2010.

Účel súčasného návrhu je preto dvojaký: zlepšiť fungovanie vnútorného trhu a implementovať stratégiu Spoločenstva na zníženie emisií CO_2 z osobných áut. Návrh nemá zaviesť daň z nových osobných áut, ale jeho cieľom je len reštrukturalizovať túto daň, ak ju členské štáty používajú bez toho, aby boli povinné túto daň zaviesť.

- Všeobecný kontext

V oblasti osobných áut stojí správne fungovanie vnútorného trhu pred závažnými problémami. Právna neistota a nedostatok transparentnosti udržiavajú prechodné náklady na osobné autá vysoké. Neprimerané úrovne RD, vrátane prípadov dvojitej platby RD, výrazne prispievajú k cenovým rozdielom pred zdanením medzi trhmi členských štátov a udržiavajú maloobchodné ceny áut vysoké a sťažujú občanom s nízkymi príjmami výmenu ich starých áut. Čo sa týka daňových základov a daňových úrovní RD, ktoré sa v súčasnosti uplatňujú, sú veľmi rozdielne a daňové úrovne sa pohybujú v rozmedzí, v extrémnych prípadoch, medzi nulou a 180 % ceny áut pred zdanením a v absolútnom vyjadrení sa priemerná RD pohybovala v roku 1999 medzi 15 659 EUR a 267 EUR. Čo sa týka ročnej cestnej dane (RCD), používané daňové základy sú rovnako veľmi rozdielne a v absolútnom vyjadrení priemer zaplatený v roku 1999 sa pohyboval medzi 30 EUR/vozidlo a 463 EUR/vozidlo. Podľa informácií dostupných Komisii RD uplatňuje väčšina členských štátov a RCD uplatňujú 21 členských štátov. V dôsledku nedostatku právnych predpisov Spoločenstva zostáva jurisprudencia Súdneho dvora jedinou záchranou pri riešení problémov občanov, najmä na základe všeobecných zásad Zmluvy o ES.

Doprava je zodpovedná za približne 28 % celkových emisií CO_2. Samotná cestná doprava

predstavuje približne 84 % všetkých emisií CO_2 z dopravy, z ktorých viac ako polovica pochádza z osobných áut. Skutočné používanie fiškálnych opatrení na dosiahnutie cieľa Spoločenstva na úrovni 120 g CO_2 na km je základom stratégie Spoločenstva. Fiškálne opatrenia poskytujú silnú motiváciu, napríklad, podporovaním rýchleho obnovenia autoparku a ovplyvňovaním správania spotrebiteľov smerom k úspornejším osobným autám.

V septembri 2002 Komisia predložila na diskusiu v Rade a Európskom parlamente prostredníctvom oznámenia (KOM(2002) 431) niekoľko politických možností o budúcom kroku týkajúcom sa zdaňovania osobných áut v Európskej únii. Komisia oznámila, že na základe zásad tohto oznámenia a vo svetle výsledkov porady, by mohla predložiť návrhy na právne predpisy Spoločenstva v určitých oblastiach, ktoré by bolo lepšie riešiť na úrovni Spoločenstva.

Porady s Radou, Európskym parlamentom, automobilovým priemyslom, hlavnými kapitálovými účastníkmi sa uskutočnili v rokoch 2002 až 2004 s cieľom určiť problémy, ktoré budú uvedené v tejto smernici.

- Súčasné ustanovenia týkajúce sa návrh

Smernice Rady 83/182/EHS a 83/183/EHS stanovili obmedzený počet ustanovení Spoločenstva pokrývajúce určité oblasti zdaňovania osobných áut. V prípade absencie harmonizácie môžu členské štáty ustanoviť vnútroštátne ustanovenia pre zdaňovanie osobných áut. Tie však musia byť v súlade so všeobecnými zásadami Zmluvy o ES a najmä nedať podnet na vznik cezhraničných formalít v oblasti obchodu medzi členskými štátmi a rešpektovať princíp zákazu diskriminácie.

- Súlad s ostatnými politikami

Osobné auto je dopravný prostriedok, ktorý používajú mnohí občania pripravení využívať svoje právo voľného pohybu v rámci Spoločenstva. Daňové prekážky vytvárajú problémy pre občanov, ktorí chcú využívať toto právo. Taktiež je možné používať fiškálne ustanovenia ako nástroj na implementáciu stratégie Spoločenstva na zníženie emisií CO_2 z osobných áut a tým dosiahnuť environmentálne ciele Spoločenstva.

2) PORADA ZÚČASTNENÝCH STRÁN A HODNOTENIE DOPADU

- Porada zúčastnených strán

  Áno

Poradné metódy, zamerané hlavné sektory a všeobecný profil respondentov.

Porada s členskými štátmi v rámci pracovnej skupiny Rady v máji a júni 2003 a v Európskom parlamente (EMAC a ostatných výboroch) od konca roku 2002 až do novembra 2003. Neustála diskusia s automobilovým priemyslom (ACEA) a spotrebiteľským združením (AIT/FIA).

Verejná diskusia prostredníctvom internetovej stránky od júla do septembra 2004.

Zhrnutie odpovedí a ako boli zohľadnené.

Súhrnná správa výsledku je zverejnená na internetovej stránke GR TAXUD:

http://europa.eu.int/comm/taxation_customs/common/consultations/tax/article_969_en.htm**.**

Takmer 95 % respondentov sa vyjadrilo, že fungovanie 25 rôznych daňových systémov viedlo k daňovým prekážkam a poškodilo riadne fungovanie vnútorného trhu. Vyše 96 % respondentov verí, že je potrebné zaviesť na úrovni Spoločenstva všeobecné pravidlá na zdaňovanie osobných áut a vyše 93 % verí, že tieto pravidlá by mali zahŕňať a riešiť environmentálne otázky. Prišlo 2 040 odpovedí týkajúcich sa porady, z nich 46 zo združení (zastupujúcich omnoho väčší počet občanov) a 8 z oficiálnych orgánov.

Postupné stiahnutie registračnej dane so systémom náhrad, ktorý sa bude uplatňovať počas päťročného prechodného obdobia a zavedenie novej daňovej štruktúry súvisiacej s emisiami CO_2, si získali širokú podporu.

Návrhy týkajúce sa obsahu novej legislatívnej iniciatívy sa zobrali do úvahy pri vypracovaní nového návrhu.

- Získavanie a využívanie odbornosti

Príslušné vedecké/odborné oblasti.

1) V novembri 2001 bola vydaná štúdia týkajúca sa fiškálnych opatrení na zníženie emisií CO_2 z nových osobných áut (štúdia **COWI**), ktorá zahŕňala model založený na výpočtoch potrebných na hodnotenie rozsahu, v ktorom daň z áut (najmä registračná daň a ročná cestná daň) môže byť účinným prostriedkom na zníženie týchto emisií z nových áut pre schválený cieľ stratégie Spoločenstva na úrovni 120 g/km.

2) V januári 2002 štúdia týkajúca sa zdaňovania motorových vozidiel v určitých členských štátoch EÚ (štúdia **TIS**), zhodnotila prekážky v kontexte vnútorného trhu a zlepšila pochopenie súčasnej situácie, vytvorila model zmien očakávaných ako odpoveď na možné zmeny daňových schém a predložila interpretáciu výsledkov, ktoré je potrebné dosiahnuť a počet politických odporúčaní na základe týchto výsledkov.

   Skúsenosti získané v niektorých členských štátov neuplatňujúcich registračnú daň alebo uplatňujúcich ročnú cestnú daň, založené na emisiách CO_2 z osobných áut potvrdili, že sú užitočným základom na vypracovanie nového návrhu.

3) Tam, kde to bolo potrebné, sa žiadalo odporúčanie odborníkov z ostatných oddelení Komisie, automobilového priemyslu a spotrebiteľských automobilových združení, ako aj členských štátov uplatňujúcich podobné dane ako tie dane, ktoré sa predpokladajú v návrhu.

Použitá metodika.

Stanoviská sa zvážili v predbežnom návrhu.

Hlavné oslovené organizácie/odborníci.

Automobilový priemysel (najmä ACEA, JAMA), hlavné spotrebiteľské automobilové združenie (AIT/FIA), ako aj odborníci na rozpočet z členských štátov a odborníci z niekoľkých oddelení Komisie.

Úroveň vedeckej istoty: široký konsenzus.

Prijaté a využívané odporúčanie.

Áno

Prostriedky na sprístupnenie odborného odporúčania verejnosti.

Konkrétne štúdie a oznámenie z roku 2002 sa nachádzajú na internetovej stránke GR TAXUD: http://europa.eu.int/comm/taxation_customs/taxation/other_taxes/passenger_car/index_en.htm**.**

- Hodnotenie dopadu

Politické možnosti uvedené v štúdiách, politické odporúčania zahrnuté v oznámení z roku 2002 týkajúce sa zdaňovania osobných áut v EÚ, ako aj výsledok otvorenej diskusie, ktorá nasledovala po tomto oznámení sa zhodnotili a použili na vypracovanie návrhu týkajúceho sa hodnotenia dopadu.

Preskúmali sa štyri možnosti na zdaňovanie osobných áut. Výsledok je možné zhrnúť takto:

Možnosť 1: Prístup „nič nerobiť“. Tento prístup by ponechal všetky rozhodnutia na členských štátoch a Európskom súdnom dvore. Ak sa neprijme žiadny krok, nezlepší sa fungovanie vnútorného trhu a dosiahnutie cieľa Spoločenstva na úrovni 120g emisií CO_2 na km do roku 2010 bude tiež ohrozené.

Možnosť 2: Tento prístup vychádza zo súčasnej dane z osobných áut, ale len zavádza systém náhrad RD s cieľom vyhnúť sa dvojitému zdaneniu, ktoré nie je odôvodnené v kontexte vnútorného trhu. Systém náhrad RD by predstavoval potrebné minimum na riešenie problému dvojitého zdanenia, ale neriešil by ostatné problémy, pred ktorými občania a automobilový priemysel a obchod v súčasnosti stoja.

Uplatňovanie systému náhrad sa musí spájať s obmedzeným počtom pravidiel Spoločenstva, aby sa zaviedli objektívne a transparentné metódy na výpočet vyraďovacej hodnoty použitých áut, ktoré budú vyvezené alebo trvalo prevezené do iného členského štátu.

Táto možnosť má mať pozitívne hospodárske účinky pre občana a automobilový priemysel a obchod, ale nerieši väčšinu súčasných prekážok v rámci vnútorného trhu a nemá pozitívne účinky na životné prostredie.

Možnosť 3: Tento prístup sa zameriava na prijatie všeobecnej politiky EÚ týkajúcej sa zdaňovania osobných áut, vrátane celkového zrušenia RD počas desaťročného prechodného obdobia, reštrukturalizácie RD aj daňových základov RCD s cieľom zahrnúť časť týkajúcu sa CO_2 a určite zavedenia systému náhrad RD.

Hlavnými očakávanými výhodami možnosti 3 by bolo výrazné zlepšenie fungovania vnútorného trhu a dôležitý príspevok k dosiahnutiu environmentálnych cieľov Spoločenstva. Čo sa týka vnútorného trhu, očakáva sa, že sa zníži byrokracia, zvýši sa transparentnosť a právna istota pre všetkých operátorov a následne sa zníži počet prekážok vo voľnom pohybe tovaru a osôb. Väčší vplyv sa bude klásť na výrobné odvetvie týkajúce sa osobných áut, aby sa plne využili úspory a zvýšila sa konkurencieschopnosť a do určitej miery zamestnanosť. Národné daňové systémy sa budú aproximovať a do určitej miery harmonizovať, najmä čo sa týka daňových základov týkajúci sa áut. Implementácia princípu „znečisťovateľ platí“

v oblasti osobných áut a plánované fiškálne opatrenia v rámci stratégie Spoločenstva na zníženie emisií CO_2 z osobných áut majú ponúknuť nové možnosti na zníženie znečisťujúcich emisiií.

Taktiež sa RD môže zrušiť v rámci neutrality príjmov, keďže stratu na príjmoch je možné kompenzovať postupným a súčasným prevodom príjmov z RD na RCD a ak je to potrebné, z ostatných fiškálnych opatrení v súlade so smernicou Rady 2003/96/ES. Tie predstavujú stabilnejší zdroj príjmov pre vnútroštátne rozpočty, keďže prinášajú príjmy počas celej životnosti osobného vozidla, na rozdiel od RD, ktoré prináša príjmy len pri nákupe auta. Najneskôr do roku 2016 tieto členské štáty uplatňujúce vysoké RD budú môcť prechod na RCD prispôsobiť svojim potrebám. Tieto krajiny budú na jednej strane stáť pred vysokými prechodnými nákladmi potrebnými na prispôsobenie a správu svojho daňového systému týkajúceho sa osobných áut počas prvých rokov prechodného obdobia, ale na strane druhej budú získavať z nižších správnych nákladov na riadenie daňového systému týkajúceho sa osobných áut po skončení prechodného obdobia.

Z dlhodobého hľadiska by konkrétne táto možnosť nemala členským štátom spôsobiť dodatočné správne náklady. Práve naopak, keďže takmer všetky členské štáty už majú RCD, integráciou RD do tejto dane sa zníži administratívne zaťaženie ako pre správy, tak aj pre občanov, pretože sa budú zaoberať len jednou daňou namiesto dvoch. Prechodné náklady na implementáciu by boli relatívne nízke, keďže zahŕňajú najmä zmeny v existujúcom daňovom systéme a z dlhodobého hľadiska by sa vykompenzovali úsporami zo zrušenia správnych nákladov a nákladov na zosúladenie ustanovení týkajúcich sa RD.

Možnosť 4: Tento prístup sa zameriava na všeobecnú politiku EÚ týkajúcu sa zdaňovania osobných áut podobnú možnosti 3 s jediným rozdielom, že sa nebude zameriavať na zrušenie RD, ale len na postupné znižovanie úrovne nepresahujúcej 10 % z ceny auta pred zdanením. Hoci táto možnosť môže zabezpečiť takmer podobné environmentálne účinky ako možnosť 3, neodstránila by všetky ostatné prekážky, pred ktorými v súčasnosti stoja občania a priemyselné odvetvie. Konkrétne, občania by boli stále vystavení správnym a sociálnym nákladom prepojeným s príslušnými byrokratickými postupmi. Ostatné otázky týkajúce vnútorného trhu, ako je potreba uplatňovať systém náhrad RD, pokiaľ sa uplatňuje RD, pokračovanie značnej fragmentácie trhu s osobnými autami a kontrol zameraných na zníženie rizika obchádzania daňových povinností, by bolo stále potrebné riešiť.

Navyše podľa tejto možnosti by členský štát naďalej stál pred problémom správnych nákladov v súvislosti so súčasným udržaním systémov RD a RCD a aj napriek tomu by čelil zníženiu príjmov z RD. Napokon by táto možnosť viedla k čiastočnej harmonizácii sadzieb, čo by presiahlo potrebné minimum na implementáciu plánovaných cieľov.

Komisia zhodnotila dopad uvedený v pracovnom programe. Správa je prístupná na internetovej stránke GR TAXUD.

3) PRÁVNE ČASTI NÁVRHU

- Zhrnutie navrhovaného opatrenia

Komisia podložila svoj návrh na politických odporúčaniach, vrátane oznámenia z roku 2002, ktoré získali podporu Európskeho parlamentu, hlavných kapitálových účastníkov a verejnosti. Tie politické odporúčania, ktoré nezískali takúto podporu, neboli zahrnuté do návrhu.

Tento návrh zavádza tri hlavné opatrenia:

1. Zrušenie registračnej dane

Toto opatrenie získalo silnú podporu takmer všetkých strán zúčastnených na konzultáciách, keďže registračná daň sa chápe ako jasná prekážka v slobode pohybu áut v rámci vnútorného trhu a negatívne ovplyvňujú konkurencieschopnosť európskeho automobilového priemyslu. Nijaké riešenie založené na zadržaní RD by nezrušilo tieto prekážky. Návrh stanovuje postupné zrušenie RD počas prechodného obdobia piatich až desiatich rokov s cieľom vyhnúť sa nadmernému daňovému zaťaženiu užívateľov áut, ktorí auto kúpili a zaplatili za neho vysokú registračnú daň a ktorí potom stoja pred povinnosťou zaplatiť tiež vysokú ročnú cestnú daň a daň z pohonných hmôt. Členské štáty uplatňujúce vysokú registračnú daň by museli podrobiť tieto autá špecifickému daňovému režimu z týchto áut na obdobie zodpovedajúce ich priemernej životnosti. Navyše postupné uplatňovanie tohto opatrenia by poskytlo majiteľom použitých áut dostatočnú ochranu voči okamžitej strate ich obchodnej hodnoty.

Napokon, členské štáty uplatňujúce vysoké RD majú dostatočný čas na to, aby vo svojich daňových systémoch týkajúcich sa áut vykonali štrukturálne zmeny a pokryli prechodné náklady, zohľadňujúc špecifické podmienky svojho trhu s autami.

2. Zriadenie systému náhrad RD.

Ustanovenia zavádzajúce tento systém sa uplatňujú na tie osobné auta, ktoré boli zaregistrované v členskom štáte a následne sa vyvážajú alebo trvalo prevážajú do iného členského štátu. Cieľ tohto opatrenia je dvojaký; v prvom rade vyhnúť sa dvojitej platbe registračnej dane a v druhom rade žiadať účtovanie registračnej dane podľa použitia auta v príslušnom členskom štáte. S cieľom zabezpečiť právnu istotu a transparentnosť pre európskych občanov, návrh je odpoveďou na potrebu transparentných a objektívnych kritérií a pravidiel na založenie reálnej vyraďovacej hodnoty použitých áut a preto zabezpečuje spravodlivejší základ na výpočet zvyšných RD pre odchádzajúce a prichádzajúce autá. Návrh zahŕňa kritéria stanovené súčasnou jurisprudenciou Európskeho súdneho dvora, čo by malo značne znížiť veľký počet sťažností vznesených občanmi.

Cieľom návrhu je zaviesť podobný systém náhrad pre RCD, časť náhrady alebo poplatok by mali byť vypočítané na základe pro rata temporis.

3. Reštrukturalizácia daňového základu RD a RCD, aby bola čiastočne alebo celkovo založená na emisiách CO_2.

Počas konzultácií veľká väčšina účastníkov súhlasila, že je na čase uplatňovať opatrenia tretieho piliera (fiškálne opatrenia) plánované v stratégii Spoločenstva na zníženie emisií CO_2 z osobných áut a využívať ich silný stimul na ovplyvnenie správanie spotrebiteľov smerom k ekologickejším osobným autám .

Návrh zahŕňa túto politickú možnosť, ktorá získala počas konzultácie silnú podporu. Čo sa týka RCD, čo je daň uplatňovaná väčšinou členských štátov, návrh stanovuje reštrukturalizáciu ich daňového základu, aby sa čiastočne alebo úplne uplatňovala RCD na základe emisií oxidu uhličitého z každého príslušného osobného auta do roku 2010. So zreteľom na RD, členské štáty uplatňujúce túto daň by mali do roku 2010 taktiež vložiť do svojho daňového základu časť týkajúcu sa CO_2, kým zároveň pokračujú v jej postupnom rušení. Plánované obdobie na reštrukturalizáciu daňového základu RCD aj RD zohľadňuje záväzok prijatý Európskym

spoločenstvom na zníženie emisií oxidu uhličitého z osobných áut na úroveň 120 g/km najneskôr do roku 2010.

S cieľom vyhnúť sa ďalšej fragmentácii vnútorného trhu na základe možného rozdielneho uplatňovania časti týkajúcej sa oxidu uhličitého v členských štátoch, Komisia navrhuje, aby do 1. decembra 2008 (začiatok kjótskeho obdobia) minimálne 25 % z celkových daňových príjmov z registračnej a ročnej cestnej dane pochádzali z časti týkajúcej sa CO_2 z každej z týchto daní. Do 3. decembra 2010 minimálne 50 % z celkových daňových príjmov z ročnej cestnej dane aj registračnej dane (čakajúcich na zrušenie) by mali pochádzať z časti týkajúcej sa CO_2 z každej z týchto daní.

Nedávne štúdie[1] poskytli príklady o tom, ako môžu členské štáty uplatňovať časť týkajúcu sa CO_2. V tomto prípade celkové príjmy z dane z časti týkajúcej sa CO_2 by sa mali postupne zvýšiť až do roku 2010 a zároveň príjmy zo starej štruktúry daní by sa mali postupne znížiť, ak sa má rešpektovať neutralita rozpočtu. Určite to bude na každom členskom štáte, aby stanovil úroveň daní v eurách na g CO_2 na km.

- Právny základ

Zmluva o založení Európskeho spoločenstva a najmä jej článok 93.

- Princíp subsidiarity

A. Návrh patrí do spoločnej právomoci Spoločenstva a členského štátu. Princíp subsidiarity sa preto uplatňuje. Na základe cieľov návrhu smernice, ktoré majú zlepšiť fungovanie vnútorného trhu a podporiť udržateľnosť, sa vyžaduje prístup Spoločenstva. V tejto súvislosti návrh obsahuje vyrovnaný balík opatrení, ktoré predstavujú potrebné minimum na dosiahnutie týchto cieľov.

Rôzne dane z osobných áut môžu v skutočnosti viesť k vážnym prekážkam vo voľnom pohybe osôb a tovaru. V súlade s obsahom princípu subsidiarity má návrh zabezpečiť daňovým systémom uplatňovaným členskými štátmi úplnú transparentnosť bez výraznej alebo nepotrebnej intervencie na úrovni Spoločenstva. Keďže takéto otázky sú často politicky dôležité na vnútroštátnych a regionálnych úrovniach, návrh nepočíta s ich riešením v rámci pôsobnosti Spoločenstva.

Takisto jednotlivé členské štáty nemôžu dostatočne splniť záväzky prijaté v rámci Kjótskeho protokolu a preto, na základe rozsahu alebo účinku opatrenia, ich možno lepšie splniť na úrovni Spoločenstva. Z tohto dôvodu je potrebná koordinovaná akcia všetkých členských štátov. Po prvýkrát sa návrh zameriava na zavedenie právneho rámca, ktorým by sa umožnilo používanie fiškálnych opatrení na zníženie emisií CO_2 z osobných áut, ako sa uvádza v treťom pilieri stratégie Spoločenstva.

B. Princíp subsidiarity znamená, že Spoločenstvo podnikne kroky, len ak ciele navrhovaného opatrenia nemôžu členské štáty dostatočne dosiahnuť, a preto, z dôvodu rozsahu alebo vplyvu navrhovaného opatrenia, môže Spoločenstvo tento cieľ dosiahnuť lepšie. Čo sa týka zlepšenia fungovania vnútorného trhu, nekoordinované opatrenie jednotlivých členských štátov znamená vysoké administratívne náklady na spravovanie ich daňového systému. Nezabezpečuje transparentnosť a právnu istotu ich daňového systému ani

[1] Nová daň = stará daň + a * g CO_2 - b (štúdia COWI, odstavec 4.3.2, strana 87).

nezlepšuje konkurencieschopnosť automobilového priemyslu, čo predstavuje pre občanov výrazné sociálne náklady.

Takéto nekoordinované opatrenie jednotlivých členských štátov vedie k daňovým prekážkam, ako je dvojité zdanenie, cezhraničný prevoz áut z daňových dôvodov, narušenie a neúčinnosť, ktoré zabraňujú riadnemu fungovaniu vnútorného trhu.

Ak sa tento sektor ponechá v súčasnom stave, zbytočne poškodí imidž EÚ v očiach európskeho občana a neumožní automobilovému priemyslu dosiahnuť očakávané výhody fungovania v rámci jednotného trhu.

Opatrenie Spoločenstva zníži transakčné náklady, poskytne lacnejšie, čistejšie a bezpečnejšie autá. Keďže sa zlepší konkurencieschopnosť automobilového priemyslu, očakáva sa viac pracovných príležitostí. Výnosy členských štátov nebudú ovplyvnené, ak sa navrhované štrukturálne zmeny uskutočnia v neutrálnom kontexte výnosov, ktoré je možné zabezpečiť, ak sa daňové straty z postupného rušenia RD spájajú s rovnakým a paralelným zvýšením výnosov z RCD, a ak je to potrebné, aj z ostatných fiškálnych opatrení v súlade so smernicou Rady 2003/96/ES.

Kvantitatívne ukazovatele založené na počte scenárov boli vyhotovené podľa štúdií TIS a COWI. Podľa scenára stanovujúceho 50 % zníženie RD sa očakáva, že ceny áut pred zdanením mierne vzrastú v členských štátoch s vysokými RD (medzi 2 % a 5 %), maloobchodné ceny áut by sa výrazne znížili (medzi 11 % a 26 %). V ostatných členských štátoch by zostali takmer nezmenené.

C. Čo sa týka zníženia emisií CO_2, princíp subsidiarity sa opäť úplne dodržiava, keďže je potrebné koordinované opatrenie na úrovni Spoločenstva, ak má Spoločenstvo dosiahnuť svoje environmentálne ciele. Takéto opatrenie na úrovni Spoločenstva bude nepochybne účinnejšie pri dosiahnutí environmentálnych cieľov Spoločenstva, keďže otázka znižovania emisií CO_2 sa týka celého Spoločenstva. Zrejmou výhodou tohto návrhu bude dôležité zlepšenie environmentálnych podmienok, ktoré si vyžadujú nižšie CO_2, a úrovne potenciálne znečisťujúcich emisií.
V tomto konkrétnom prípade vnútorný trh a environmentálny cieľ spolu úzko súvisia a oddeliť a riešiť tieto dve témy osobitne by neprinieslo dostatočný výsledok.

D. Čo sa týka očakávaných účinkov fiškálnych opatrení na podporu udržateľnosti, nasledujúca tabuľka obsahuje údaje podľa modelu.

Tabuľka: potenciálne zníženie emisií CO_2 použitím rôznych fiškálnych opatrení (v%)

	B	D	DK	I	NL	P	S	SF	UK
Zníženie CO_2 na dosiahnutie cieľa 120 g CO_2/km (v %)	10,8	10,5	9,9	11,4	10,2	10,8	10,2	10,7	10,3
Zvýšený rozdiel existujúcich daní									
• registračná daň	2,5	-	3,3	-	3,6	1,8	-	2,5	-
• cestná daň	2,4	4,4	5,4	2,7	3,6	1,9	2,4	0,1	4,8
Začlenenie časti CO_2 k existujúcim daniam									
• registračná daň	3,3	-	4,6	3,0	3,4	2,1	-	2,8	-
• cestná daň	2,9	4,4	5,0	3,3	4,0	2,1	3,2	3,1	4,6
Výhradne odstupňované dane podľa CO_2									
• registračná daň	3,5	-	8,4	1,8	5,5	3,2	-	4,3	-
• cestná daň	4,2	5,0	5,5	4,1	6,0	2,3	3,9	3,5	4,7
• kombinácia	5,1	4,9	8,5	4,0	7,0	3,3	3,8	4,3	4,5

Zdroj: štúdia COWI, Tabuľka 1.8: *Zhrnutie hlavných výsledkov*

Dopad zavedenia fiškálnej čiastky týkajúcej sa zníženia emisií CO_2 môže byť veľmi dôležitý. V skutočnosti náležité čítanie údajov uvedených v štúdii COWI ukazuje, že zavedenie čiastky CO_2 do zdaniteľného základu súčasných daní (na základe súčasného scenára v rámci EÚ, kde RD a RCD spolu stále existujú) vedie k podstatnému zníženiu emisií CO_2. V niektorých prípadoch sa odhadovalo, že len zavedenie čiastky CO_2 do samotnej RCD dosiahne asi 50 % z celkového cieľa.

Zdá sa byť jasné, že pre výrazné priemerné zníženia emisií CO_2 z nových áut je dôležité rozlišovať dane takým spôsobom, že daň z energeticky najvýkonnejších áut je výrazne nižšia ako daň z áut s nízkou energetickou výkonnosťou. Hoci značnú časť, asi 30,5 % až 86 %, cieľa Spoločenstva týkajúceho sa v priemere 120g/km pre nové autá, je možné dosiahnuť optimálnym používaním fiškálnych opatrení RD/RCD týkajúcich sa CO_2, tieto opatrenia nie sú dostatočné na dosiahnutie cieľa 120 g CO_2 na km. Na dosiahnutie tohto cieľa budú potrebné ostatné opatrenia, ako je zvyšovanie podielu áut s dieselovým motorom alebo uprednostňovanie používania menších áut (znižovanie), budú potrebné na dosiahnutie tohto cieľa. Tieto opatrenia by sa mali na jednej strane zamerať na internalizáciu vonkajších účinkov a uplatňovanie zásady „znečisťovateľ platí“ a na strane druhej by mali byť jednoduché, transparentné, nediskriminačné voči špecifickým typom, triedam alebo častiam áut a technologicky neutrálne.

- Princíp proporcionality

Návrh je v súlade s princípom proporcionality z tohto (týchto) dôvodu(-ov).

Smernica ustanovuje minimálne fiškálne opatrenia, ktoré sa budú uplatňovať v oblasti osobných áut s cieľom zlepšiť fungovanie vnútorného trhu, aj podporovať environmentálne ciele Spoločenstva. Netýka sa daňových úrovní a sadzieb daňovej diferenciácie a ponecháva členským štátom pružnosť pri uplatňovaní tých úrovní, ktoré sa lepšie hodia pre konkrétne podmienky ich vnútroštátnych trhov s automobilmi. Členské štáty budú mať možnosť samé sa rozhodnúť, aké kroky prijmú na zrušenie RD, vložiť časť týkajúcu sa CO_2 do daňového základu RCD a RD a potenciálne uviesť ďalšie emisie do týchto daňových základov.

Konkrétne prvý z dvoch cieľov smernice je zlepšiť fungovanie vnútorného trhu. Cieľom vnútorného trhu je využívať voľný pohyb osôb, ako aj voľný pohyb tovaru na osobné

aj obchodné účely. RD vytvára prekážky týmto slobodám. Nijaké riešenie založené na zadržaní RD by nezrušilo tieto prekážky.

Čo sa týka druhého cieľa, t. j. podpory trvalej udržateľnosti životného prostredia, smernica sa zameriava na implementáciu tretieho piliera, jediného piliera stratégie Komisie, ktorý ešte nebol implementovaný, s cieľom znížiť emisie CO_2 z osobných áut. Stratégia uznáva, že tretí pilier je veľmi dôležitý na dosiahnutie plánovaného zníženia emisií CO_2, a jeho nevyhnutné splnenie je plne v súlade s princípom proporcionality, ktorý odôvodňuje opatrenie Spoločenstva na dosiahnutie určitého záveru, len ak je to „potrebné“ alebo „žiadúce“ .

Na základe uvedeného nie je možné spochybňovať ani primeranosť smernice na dosiahnutie požadovaného cieľa, ani potrebu jej opatrení vo význame, že neexistuje žiadna menej obmedzujúca možnosť. V súvislosti s tretím faktorom, ktorý je potrebné zhodnotiť, proporcionalitou opatrení v súvislosti s obmedzeniami, ktoré sa týmto vyžadujú, by sa malo zdôrazniť, že smernica je pre členské štáty, ktoré sa budú môcť prispôsobiť z hľadiska toku príjmov až do roku 2016, neutrálna v rámci príjmov. Navyše z dlhodobého hľadiska smernica nespôsobuje členským štátom dodatočné správne náklady.

Napokon s cieľom zabezpečiť, aby sa dodržiavala aj proporcionalita pri uplatňovaní smernice, by sa mohli zohľadniť prípady členských štátov, ktoré sa podstatne líšia od normy v súvislosti s určitými parametrami.

Pozri bod 4

- Výber nástrojov

Navrhované nástroje: smernica.

Ostatné prostriedky by neboli vhodné z tohto (týchto) dôvodu(-ov).

Skúsenosti so smernicami 83/182/EHS a 83/183/EHS od roku 1983 ukazujú, že smernica poskytuje členským štátom dostatočnú pružnosť pri uplatňovaní fiškálnych právnych predpisov Spoločenstva v rámci ich systémov vnútroštátnych právnych predpisov a administratívy.

4) VPLYV NA ROZPOČET

Prijatie návrhu nebude mať vplyv na rozpočet.

5) DODATOČNÉ INFORMÁCIE

- Zrušenie súčasných právnych predpisov

Prijatie návrhu nebude viesť k zrušeniu súčasných právnych predpisov.

- Korelačná tabuľka

Členské štáty sú povinné informovať Komisiu o znení vnútroštátnych ustanovení transponujúcich smernicu, ako aj znenie korelačnej tabuľky medzi týmito ustanoveniami a touto smernicou.

- Európsky hospodársky priestor

Navrhovaný zákon sa týka občanov cestujúcich medzi EÚ a krajinami EHP a preto by bolo vhodnejšie rozšíriť ho na európsky hospodársky priestor.

2005/0130 (CNS)

Návrh

SMERNICA RADY

o daniach z osobných áut

(Text s významom pre EHS)

RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, najmä na jej článok 93,

so zreteľom na návrh Komisie[2],

so zreteľom na stanovisko Európskeho parlamentu[3],

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru[4],

keďže:

(1) Zdaňovanie osobného auta môže byť dôležitým doplnkovým nástrojom pri podpore environmentálnych cieľov, najmä v súvislosti so znižovaním emisií skleníkových plynov a je preto vhodné zaviesť v daňových základoch časť týkajúcu sa oxidu uhličitého pre registračnú daň aj ročnú cestnú daň. Na dodržiavanie záväzkov prijatých Spoločenstvom a jeho členskými štátmi podľa Kjótskeho protokolu by sa však navrhované časti priamo súvisiace s emisiami oxidu uhličitého mali vložiť do daňových základov dane z osobných áut počas obdobia záväzkov od roku 2008 do roku 2012. Keďže je potrebné dosiahnuť strategický cieľ Spoločenstva na zníženie emisií oxidu uhličitého z osobných áut najneskôr do roku 2010, je vhodné plne uplatňovať časť týkajúcu sa oxidu uhličitého do 31. decembra 2010.

(2) Tretí pilier stratégie Spoločenstva na zníženie emisií oxidu uhličitého z osobných áut a zlepšenie palivového hospodárstva, ktorý schválila Rada v roku 1996[5], pozostáva z fiškálnych opatrení a je jediným pilierom, ktorý sa ešte má implementovať na úrovni Spoločenstva.

(3) Členské štáty by mali byť vedené k uplatňovaniu koordinovaného fiškálneho stimulu pre osobné autá, ktorý spĺňa prísnejšie emisné limity než tie, ktoré sa stali povinnými podľa smernice 98/69/ES[6] (Euro 4) o opatreniach, ktoré sa majú prijať proti znečisťovaniu ovzdušia emisiami z motorových vozidiel a ktorou sa mení a dopĺňa

---

2 Ú. v. EÚ C , , s. ,
3 Ú. v. EÚ C , , s. ,
4 Ú. v. EÚ C , , s. ,
5 Závery Rady z 25.6.1996 a Oznámenie Komisie Rade a Európskemu parlamentu KOM(95) 689.
6 Ú. v. ES L 350, 28.12.1998, s. 1

smernica Rady 70/220/EEC[7] na urýchlenie umiestnenia osobných vozidiel, ktoré spĺňajú budúce požiadavky prijaté na úrovni Spoločenstva (Euro 5) na trh.

(4) Malo by byť možné, aby takéto fiškálne stimuly existovali vo forme diferenciácie dane z osobných vozidiel, ktorý sa uplatňuje na základe gramov oxidu uhličitého emitovaného na kilometer každým jednotlivým autom.

(5) S cieľom vyhnúť sa ďalšej fragmentácii vnútorného trhu je potrebné stanoviť, aby časť týkajúca sa oxidu uhličitého tvorila minimálne 25 % z celkových príjmov z registračnej dane a ročnej cestnej dane do 31. decembra 2008 a minimálne 50 % z celkových príjmov do 31. decembra 2010.

(6) V rámci vnútorného trhu by sa mali odstrániť daňové prekážky vo voľnom pohybe osôb a ich osobného majetku, vrátane osobných vozidiel. Prostredníctvom reštrukturalizácie dane z osobných áut, ktorú uplatňujú členské štáty, má súčasná smernica odstrániť tieto prekážky bez povinnosti týchto štátov túto daň zaviesť.

(7) Pri uplatňovaní svojho práva voľného pohybu využívajú mnohí európski občania svoje autá na presun, dočasný alebo trvalý, z jedného členského štátu do druhého. Veľká rôznorodosť daňových systémov týkajúcich sa osobných vozidiel, ich daňové základy a sadzby majú výrazný negatívny dopad na schopnosť európskeho občana[8] a automobilového priemyslu využívať výhody vnútorného trhu. Najmä registračná daň spôsobuje zákazníkovi zvyšovanie transakčných nákladov, dôležité rozdiely v cenách vozidiel pred zdanením a fragmentáciu trhu s automobilmi, a negatívne ovplyvňujú cezhraničný trh.

(8) Registračná daň je prekážkou pri dosahovaní cieľov Lisabonskej stratégie a pri vytváraní konkurencieschopnejšieho európskeho automobilového priemyslu a preto by sa mali postupne zrušiť v priebehu piatich až desiatich rokov. Toto obdobie by umožnilo členským štátom uplatňujúcim registračná daň prispôsobiť svoj daňový systém týkajúci sa osobných vozidiel a zohľadniť príslušné podmienky svojho vnútroštátneho trhu s automobilmi. Straty na príjmoch spôsobené zrušením registračnej dane by mohli byť súčasne pokryté zvýšenými príjmami z ročnej cestnej dane a ak je to potrebné, z ostatných fiškálnych opatrení v súlade so smernicou Rady 2003/96/ES[9] tak, aby ostalo celkové daňové zaťaženie nezmenené.

(9) Je však vhodné, aby členské štáty uplatňujúce registračnú daň zaviedli systém náhrad za zaplatenú registračnú daň z osobných vozidiel dovozených alebo prevezených natrvalo z ich územia na územie iného členského štátu. Za týchto okolností je taktiež vhodné, aby členské štáty uplatňovali podobný systém náhrad pre ročnú cestnú daň. Tieto systémy by zabránili dvojitej platbe daní a dane z vozidiel by boli spravodlivejšie podľa využitia auta, čo sa používa v každom členskom štáte.

---

7 Ú. v. ES L 76, 6.4.1970, s.1.

8 Európsky súdny dvor vo svojom rozhodnutí zo 16.6.2005 v prípade C-138/2004 nedávno rozhodol, že registračná daň môže viesť k prekážkam vo voľnom pohybe, najmä z dôvodu jej sadzieb a technických aspektov.

9 Ú. v. EÚ L 283, 31.10.2003, s.51

(10) Je vhodné v prípade potreby, aby systémy náhrad pre registračnú daň aj pre ročnú cestnú daň boli zavedené bez meškania s cieľom vyhnúť sa narušeniam a rôznym daňovým režimom osobných áut.

(11) Čiastka určená na náhradu alebo platbu za príslušné osobné auto prostredníctvom registračnej dane by sa mala priamo vzťahovať na vyraďovaciu hodnotu tohto auta. Z tohto dôvodu je potrebné stanoviť pravidlá Spoločenstva založené na objektívnych faktoroch, ktoré sa uplatňujú pri určení odpisu auta a následne čiastku zvyšnej registračnej dane zahrnutej v jeho vyraďovacej hodnote.

(12) S cieľom zabezpečiť hladké prispôsobenie sa novým právnym predpisom a tým obmedzujúc akýkoľvek možný negatívny vplyv, je potrebné oznámiť Komisii úrovne registračnej a ročnej cestnej dane, ktoré členské štáty uplatňujú počas prechodného obdobia, ako aj úroveň ročnej cestnej dane uplatňovaných po skončení tohto obdobia.

(13) Komisia by mala sledovať vývoj opatrení prijatých v členských štátoch ohľadom implementácie tejto smernice a informovať o tom Radu a Európsky parlament.

(14) Keďže ciele na zlepšenie fungovania vnútorného trhu v oblasti osobných vozidiel a úspešné používanie fiškálnych opatrení s cieľom implementovať stratégiu Spoločenstva na zníženie emisií oxidu uhličitého z osobných vozidiel sa nemôžu dostatočne dosiahnuť na úrovni jednotlivých členských štátov a je preto možné, z dôvodu rozsahu alebo účinku tohto opatrenia, ich lepšie dosiahnuť na úrovni Spoločenstva, môže Spoločenstvo prijať opatrenia v súlade s princípom subsidiarity ako sa uvádza v článku 5 Zmluvy. V súlade s princípom proporcionality ako sa uvádza v tomto článku, táto smernica neprekračuje rámec toho, čo je potrebné na dosiahnutie týchto cieľov,

PRIJALA TÚTO SMERNICU:

Kapitola I
PREDMET A DEFINÍCIE

Článok 1
Predmet

Táto smernica stanovuje pravidlá na výpočet dane z osobných vozidiel na základe ich emisií oxidu uhličitého.

Taktiež ustanovuje odstránenie registračnej dane a systému, podľa ktorého, za určitých okolností, sa zaplatená registračná daň preplatí.

Okrem toho stanovuje systém náhrad ročnej cestnej dane.

Článok 2
Definície

Na účely tejto smernice, „osobné auto“ je auto kategórie M1 ako je vymedzené v bode A prílohy II smernice Rady 70/156/EHS[10].

Kapitola II
ROČNÁ CESTNÁ DAŇ

ODDIEL 1
DAŇOVÝ ZÁKLAD A DAŇOVÁ DIFERENCIÁCIA

Článok 3
Všeobecné ustanovenie

1. Členský štát uplatňujúci špecifickú a pravidelnú daň, ktorá súvisí s používaním osobného auta v rámci územia a ktorej charakteristiky sú rovnaké alebo podobné charakteristikám dane uvedenej v prílohe I, ďalej len „ročná cestná daň“, vypočíta túto daň na základe dĺžky obdobia v trvaní dvanástich mesiacov, počas ktorého sa osobné auto používalo na území tohto členského štátu.

2. Ročná cestná daň sa môže vyberať za osobné auto len v členskom štáte, kde je auto zaregistrované.

3. S cieľom zabezpečiť platbu ročnej cestnej dane sa za členský štát registrácie pokladá členský štát, kde sa auto trvalo používa, buď kvôli bežnému pobytu jeho majiteľa v zmysle článku 6 smernice Rady 83/183/EHS[11], alebo kvôli jeho používaniu minimálne 185 dní počas dvanástich mesiacov v danom členskom štáte.

Článok 4
Diferenciácia podľa emisií oxidu uhličitého

Na účely výpočtu ročnej cestnej dane sa používa daňová diferenciácia podľa počtu gramov oxidu uhličitého emitovaných na kilometer každým jednotlivým osobným autom.

Článok 5
Minimálne daňové príjmy z daňovej diferenciácie

1. Do 31. decembra 2008 celkové daňové príjmy z časti týkajúcej sa oxidu uhličitého z ročnej cestnej dane budú tvoriť minimálne dvadsaťpäť percent z celkových príjmov z tejto dane.

---

[10] Ú. v. ES L 42, 23.2.1970, s. 1.
[11] Ú. v. ES L 105, 23.4.1983, s. 64.

2. Do 31. decembra 2010 celkové daňové príjmy z časti týkajúcej sa oxidu uhličitého z ročnej cestnej dane budú tvoriť minimálne päťdesiat percent z celkových príjmov z tejto dane.

ODDIEL 2
SYSTÉM NÁHRAD

Článok 6
Náhrada ročnej cestnej dane

Ak sa zaplatila ročnú cestnú daň v členskom štáte registrácie za osobné auto, ktoré sa následne vyvezie mimo územia Spoločenstva alebo sa prevezie na trvalé používanie v zmysle článku 3 ods. 3 na územie iného členského štátu, prvý štát preplatí zvyšnú čiastku dane na základe výpočtov v súlade s článkom 3 ods. 1.

Kapitola III
ODSTRÁNENIE REGISTRAČNEJ DANE
Zákaz týkajúci sa zavedenia

Článok 7

Od […] členské štáty nemôžu zavádzať daň týkajúcu sa registrácie osobných vozidiel, ktorá umožňuje ich používanie na verejných cestách, a ktorej charakteristiky sú rovnaké alebo podobné daniam uvedeným v prílohe II, ďalej len „registračná daň“.

Článok 8
Zákaz týkajúci sa ponechania v účinnosti

Od 1. januára 2016 nemôžu členské štáty ponechať v účinnosti registračnú daň.

Kapitola IV
SYSTÉM NÁHRAD ZA REGISTRAČNÚ DAŇ

Článok 9
Všeobecné ustanovenie

Ak sa v členskom štáte zaplatila registračná daň za osobné auto, ktoré sa následne vyvezie mimo územia Spoločenstva alebo sa prevezie na trvalé používanie v zmysle článku 3 ods. 3 na územie iného členského štátu, prvý štát preplatí zvyšnú čiastku dane na základe výpočtov v súlade s článkom 10 ods. 1.

Článok 10
Výpočet zvyšnej registračnej dane

1. Čiastka registračnej dane určená na preplatenie za osobné auto podľa článku 9 je priamo úmerná jeho vyraďovacej hodnote a rovná sa čiastke zvyšnej registračnej dane zahrnutej v jeho vyraďovacej hodnote.

2. S cieľom určiť vyraďovaciu hodnotu osobného auta na účely odseku 1, môžu členské štáty uplatňovať rôzne metódy, ako sú hodnotenia, odborné prešetrovania alebo používanie pevných taríf.

3. Členské štáty môžu určiť pevné tarify, ktoré sa budú uplatňovať podľa zákona, právnych predpisov a správnych ustanovení, ak budú splnené tieto podmienky:

   (a) tarify sa stanovia na základe všeobecných a objektívnych kritérií, ktoré budú ustanovené;

   (b) o tarifách bude informovaná verejnosť;

   (c) majiteľ auta dostane príležitosť spochybniť pred nezávislým orgánom rozhodnutie členského štátu vyplývajúce z uplatňovania tarify.

Kapitola V
DOČASNÉ USTANOVENIA

Článok 11
Všeobecné ustanovenie

Ak je osobné auto trvalo prevezené v zmysle článku 3 ods. 3 na územie členského štátu, ktorý ponechal registračnú daň, tento členský štát vypočíta registračnú daň v súlade s článkom 12.

Článok 12
Výpočet registračnej dane

1. Do 31. decembra 2015 čiastka registračnej dane určená na zaplatenie sa vypočíta na základe súčasnej hodnoty podobného nového osobného auta a zohľadní skutočný odpis príslušného osobného auta.

2. Na účely odseku 1 charakteristiky podobného nového osobného auta zahŕňajú výrobu, model, najazdené kilometre, pohon a stav auta.

3. Na účely odseku 1 nové osobné auto je akékoľvek osobné auto, ktoré ešte nebolo nikomu predané na iné účely ako na predaj alebo dodanie a preto ešte nebolo zaregistrované do obehu.

4. Na účely výpočtu registračnej dane sa uplatňuje článok 10 ods. 2 a 3 mutatis mutandis.

Článok 13
Registračná daň

Do 31. decembra 2015, ak sa ponechá registračná daň, daňová diferenciácia sa uplatní na základe počtu gramov oxidu uhličitého emitovaných na kilometer každým jednotlivým osobným autom.

Článok 14
Minimálne daňové príjmy z daňovej diferenciácie

1. Do 31. decembra 2008 celkové daňové príjmy z časti týkajúcej sa oxidu uhličitého z registračnej dane budú tvoriť minimálne päťdesiat percent z celkových príjmov z tejto dane.

2. Do 31. decembra 2010 celkové daňové príjmy z časti týkajúcej sa oxidu uhličitého z registračnej dane budú tvoriť minimálne päťdesiat percent z celkových príjmov z tejto dane.

Kapitola VI
ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

Článok 15
Oznámenia

Členské štáty oznámia Komisii daňové základy a daňové úrovne registračnej a ročnej cestnej dane, ktoré sa uplatňujú od 1. januára každého roku a každú zmenu vo vnútroštátnych právnych predpisoch.

Článok 16
Správy

Najneskôr 1. januára 2011 a každých ďalších päť rokov Komisia po porade s členskými štátmi predloží Rade a Európskemu parlamentu správu týkajúcu sa uplatňovania tejto smernice.

Článok 17
Transpozícia

Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne ustanovenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou najneskôr do 31. decembra 2006. Bezodkladne oznámia Komisii znenie týchto ustanovení a korelačnú tabuľku takýchto ustanovení a tejto smernice.

Členské štáty uvedú priamo v prijatých opatreniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upravia členské štáty.

Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijmú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

Článok 18
Nadobudnutie účinnosti

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Článok 19
Adresáti

Táto smernica je určená členským štátom.

V Bruseli

Za Radu
predseda

PRÍLOHA I

BELGICKO

- Taxe de circulation sur les véhicules automobiles/Verkeersbelasting up de autovoertuigen

- Taxe compensatoire des accises

- Taxe de circulation complémentaire

ČESKÁ REPUBLIKA

-

DÁNSKO

- Grøn ejerafgift

NEMECKO

- Kraftfahrzeugsteuer (Kraftfahrzeugsteuergesetz - 1979)

- Kraftfahrzeugsteuer (Durchführungsverordnung - 1979)

ESTÓNSKO

-

GRÉCKO

- Τέλη κυκλοφορίας

ŠPANIELSKO

- Impuesto sobre vehiculos de traccion mecanica

- Tributos Locales sobre circulation de vehiculos automoviles

Francúzsko

-

ÍRSKO

- Motor vehicle excise duties

TALIANSKO

- Tassa automobilistica di proprietà

CYPRUS

- Τέλη κυκλοφορίας

LOTYŠSKO

- Transportlîdzekďu ikgadçjâ nodeva

LITVA

-

Luxembursko

- Taxe sur les véhicules automoteurs

MAĎARSKO

- Súlyadó

MALTA

-

HOLANDSKO

- Motorrijtuigenbelasting

RAKÚSKO

- Kraftfahrzeugsteuer

POĽSKO

-

PORTUGALSKO

- Imposto municipal sobre veículos
- Imposto de circulação

SLOVINSKO

- Letno povračilo za uporabo cest – cestna taksa

SLOVENSKÁ REPUBLIKA

-

FÍNSKO

- Ajoneuvovero/fordonskatt

ŠVÉDSKO

- Vägtrafikskatt

SPOJENÉ KRÁĽOVSTVO

- Vehicle excise duty

PRÍLOHA II

BELGICKO

- Taxe de mise en circulation

ČESKÁ REPUBLIKA

-

DÁNSKO

- Registreringsafgift af motorkøretøjer

NEMECKO

-

ESTÓNSKO

- Autoregistreerimislõiv

GRÉCKO

- Τέλη ταξινόμησης

ŠPANIELSKO

- Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte

FRANCÚZSKO

-

ÍRSKO

- Vehicle registration tax

TALIANSKO

- Imposta provinciale di trascrizione (IPT)

CYPRUS

- Φόρος κατανάλωσης

LOTYŠSKO

- Automobiļu un motociklu nodoklis

LITVA

- Keliø transporto priemoniø registravimo mokestis

LUXEMBURSKO

-

MAĎARSKO

- Regisztrációs adó
- Átírási illeték

MALTA

- Taxxa ta' registrazzjoni ta' vetturi bill-mutur

HOLANDSKO

- Belasting Personenauto's en Motorrijwielen

RAKÚSKO

- Normverbrauchsabgabe

POĽSKO

- Opłata rejestracyjna

PORTUGALSKO

- Imposto Automovel

SLOVINSKO

- Davek na motorna vozila

SLOVENSKÁ REPUBLIKA

-

FÍNSKO

- Autovero/bilskatt

ŠVÉDSKO

-

SPOJENÉ KRÁĽOVSTVO

-