



V Bruseli 14. 12. 2012
COM(2012) 756 final

**OZNÁMENIE KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU, RADE A
HOSPODÁRSKEMU A SOCIÁLNEMU VÝBORU**

**Posilniť jednotný trh
odstránením cezhraničných daňových prekážok pre osobné automobily**

{SWD(2012) 429 final}

OZNÁMENIE KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU, RADE A HOSPODÁRSKEMU A SOCIÁLNEMU VÝBORU

Posilniť jednotný trh odstránením cezhraničných daňových prekážok pre osobné automobily

1. Úvod

Na európskych cestách jazdí viac ako 230 miliónov osobných automobilov. Každý rok sa v Európskej únii zaregistruje vyše 13 miliónov nových osobných automobilov. Približne 3 milióny ojazdených automobilov sa prevezie do iného členského štátu, z toho až 1 milión v súvislosti s osobami, ktoré sa presťahovali z jedného členského štátu do iného¹.

Zdaňovanie automobilov je významným zdrojom príjmov členských štátov. Registračné a cestné dane predstavovali v roku 2010 priemerne 1,9 % celkových príjmov z daní². Súčasná úroveň a podoba takýchto daňových režimov má preto osobitný význam pre vnútroštátne daňové orgány, ako aj pre automobilových výrobcov a občanov či podniky vlastníace a využívajúce automobily.

Občanov EÚ a poskytovateľov služieb trápia problémy týkajúce sa dvojitého a viacnásobného zdanenia³ a potenciálnej daňovej diskriminácie v prípade prevozu osobných automobilov do zahraničia. Komisia vo svojej Správe o občianstve EÚ za rok 2010⁴ oznámila, že bude pracovať na riešení dvojitého platenia poplatkov za registráciu automobilov, pretože môžu predstavovať prekážku uplatňovania práva občanov EÚ na voľný pohyb v EÚ. Vo svojom oznámení „Odstránenie cezhraničných daňových prekážok pre občanov EÚ“⁵ upozornila na to, že keď občania EÚ kupujú automobil v členskom štáte, v ktorom nemajú bežný pobyt, alebo ak prevážajú automobil do iného členského štátu, než v ktorom je registrovaný, stretávajú sa s prehnane komplikovanými postupmi opätovnej registrácie a prípadne musia uhradiť registračnú a/alebo cestnú daň dvakrát.

Toto oznámenie je zamerané na daňové otázky v cezhraničných situáciách. Potenciálni migranti môžu vysoké registračné dane na automobily, ktoré prevážajú medzi členskými štátmi v súvislosti so zmenou trvalého bydliska, vnímať ako prekážku. Rozdielne trhové podmienky automobilových výrobcov ďalej komplikuje množstvo rozličných a nekoordinovaných prahových hodnôt a technických faktorov určujúcich rozličné úrovne zdaňovania. Patrí sem napríklad objem motora, používané palivo či emisie CO₂ (či už na účely registračných alebo cestných daní). Výsledkom je daňovo podmienená rozdrobenosť jednotného trhu, ktorá má za následok aj daňovo podmienený cezhraničný obchod.

¹ Zdroj: Eurostat, ACEA a Ōko-Institut.

² Daňové trendy v Európskej únii, vydanie z roku 2012, Eurostat, Európska komisia.

³ Podľa Súdneho dvora Európskej únie po sebe nasledujúce výbery registračnej dane v dvoch členských štátoch nemusia nutne predstavovať dvojité zdanenie v úzkom slova zmysle, pretože zdaniteľnou udalosťou je právo používať vozidlo na štátnych cestách (viac podrobností možno nájsť v oddiele 3.1. pracovného dokumentu útvarov Komisie priloženého k tomuto oznámeniu).

⁴ Správa o občianstve EÚ za rok 2010 „Odstránenie prekážok vykonávania práv občanov EÚ“, KOM(2010)603 v konečnom znení z 27.10.2010, pozri 6. opatrenie.

⁵ KOM(2010) 769, z 20.12.2010.

Komisia podnikla iniciatívu a trikrát predložila legislatívne návrhy na vyriešenie týchto problémov, konkrétne v roku 1975, 1998 a 2005⁶. Návrh z roku 1975 vyústil do prijatia smernice 83/182/EHS⁷, ktorou sa dočasný dovoz cestného motorového vozidla do jedného členského štátu z iného členského štátu oslobodil od daní. Návrhom z roku 1998 sa malo zaviesť povinné oslobodenie pre prípady, keď sa súkromné motorové vozidlá dovážali z jedného členského štátu do druhého členského štátu *trvalo* v súvislosti s prevodom bydliska súkromnej osoby. Tretím návrhom sa mala registračná daň zrušiť úplne a po 10 ročnom prechodnom období ju mala nahradiť ročná cestná daň. Cestná daň sa mala zároveň viac prispôsobiť environmentálnym cieľom. Posledné dva návrhy zatiaľ nezískali potrebnú jednohlasnú podporu členských štátov.

Treba poznamenať, že registračná ani cestná daň za automobily nie sú na úrovni EÚ v súčasnosti nijak harmonizované. Znamená to, že vývoj zdaňovania vozidiel v EÚ doteraz do veľkej miery závisel od judikatúry Súdneho dvora Európskej únie (ďalej len „súdny dvor“).

Napriek judikatúre súdneho dvora a legislatívnym opatreniam sa nepodarilo prekonať rozdrobenosť vnútroštátnych daňových systémov ani úplne a systematicky odstrániť dvojité zdaňovanie a potenciálnu daňovú diskrimináciu týkajúcu sa automobilov, ktoré občania prevážajú z jedného členského štátu do druhého. V tomto oznámení a priloženom pracovnom dokumente útvarov Komisie (ďalej len „pracovný dokument“) sa opisuje a posudzuje súčasný stav v oblasti zdaňovania osobných automobilov⁸ v Únii s cieľom určiť najlepšie postupy, ktoré by členské štáty mali byť schopné v rámci existujúcich právnych predpisov zaviesť.

Cieľom tohto oznámenia a pracovného dokumentu je objasniť pravidlá EÚ týkajúce sa zdaňovania vozidiel a vysvetliť, aké sú práva a povinnosti členských štátov, občanov a podnikov. Z otázok položených Komisii vyplýva, že občania aj podniky často nemajú k dispozícii dostatočné informácie respektíve nerozumejú svojim právam a povinnostiam v rozličných situáciách, najmä keď dočasne alebo trvalo dovážajú vozidlá z jedného členského štátu do druhého. Účelom pracovného dokumentu je najmä poskytnúť prehľad bohatej judikatúry súdneho dvora týkajúcej sa zdaňovania vozidiel a uviesť príklady sekundárnej legislatívy uplatniteľnej v tejto oblasti.

Postupmi týkajúcimi sa opätovnej registrácie sa Komisia osobitne zaoberá v návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa zjednodušuje prevoz motorových vozidiel už zaevidovaných v inom členskom štáte v rámci jednotného trhu⁹. Riešenia navrhované v tomto oznámení, pokiaľ ide o určité situácie spojené s používaním automobilov v inom členskom štáte, ako je členský štát registrácie, možno bude potrebné neskôr znovu zvážiť so zreteľom na výsledky diskusií o uvedenom návrhu. Uvedený návrh sa však netýka zdaňovania a členské štáty môžu naďalej vykonávať svoje právomoci v oblasti zdaňovania motorových vozidiel v súlade s právnymi predpismi Únie.

⁶ Ú. v. ES C 267, 21.11.1975, s. 8, KOM(1998)30 z 10.2.1998 a KOM(2005)261 z 5.7.2005.

⁷ Smernica Rady 83/182/EHS o oslobodení od daní, ktoré platia v rámci Spoločenstva pre dočasný dovoz určitých dopravných prostriedkov (Ú. v. ES L 105, 23.4.1983, s. 59).

⁸ Zatiaľ čo je toto oznámenie zamerané len na zdaňovanie osobných automobilov (vozidlá kategórie M1), uvedené argumenty by sa dali analogicky použiť aj na iné cestné vozidlá, najmä ľahké úžitkové vozidlá (vozidlá kategórie N1) alebo dvojkolesové motorové vozidlá.

⁹ COM(2012) 164, zo 4.4.2012.

2. SÚČASNÉ PRAVIDLÁ V OBLASTI REGISTRAČNÝCH A CESTNÝCH DANÍ V PRÍPADE OSOBNÝCH AUTOMOBILOV

Vzhľadom na to, že okrem smernice 83/182/EHS v tejto oblasti doteraz neboli prijaté žiadne sekundárne daňové právne predpisy, môžu členské štáty uplatňovať na osobné automobily iné dane ako DPH, pokiaľ sú tieto dane v súlade so všeobecnými zásadami práva EÚ.

2.1. Registračná daň

Pojem „registračná daň“ používaný v tomto oznámení zahŕňa všetky druhy daní, ktoré momentálne súvisia s registráciou vozidla, bez ohľadu na ich názov (daň, spotrebná daň, systém environmentálneho bonusu a malusu atď.). Nezhŕňa však poplatky pokrývajúce administratívne náklady na registráciu vozidla ani náklady na technické kontroly.

Právne predpisy EÚ

Smernica 83/182/EHS sa vzťahuje na dočasné používanie vozidla v inom členskom štáte než v členskom štáte pobytu. Pokiaľ ide o vozidlá na súkromné účely, stanovuje sa v nej, že ich dočasné používanie v členskom štáte sa oslobodzuje od registračnej a cestnej dane pod podmienkou, že osoba prevádzajúca vozidlo má bydlisko¹⁰ v inom členskom štáte a vozidlo sa v členskom štáte dočasného dovozu nikomu nepostúpi ani neprenajme a ani sa nezapožičia osobe s bydliskom v danom štáte. Znamená to, že v situáciách, na ktoré sa smernica nevzťahuje, členské štáty v zásade môžu vyberať registračnú a/alebo cestnú daň.

Vnútroštátne právne predpisy

V súčasnosti vyberá registračnú daň v prípade vozidiel 18 členských štátov¹¹. Základ dane a úroveň zdaňovania sa v jednotlivých členských štátoch značne líšia¹². Najbežnejšími rozlišovacími faktormi sú nákupné ceny alebo hodnota automobilu, používané palivo (napr. benzín alebo nafta), objem motora alebo výkonnosť a emisie CO₂ automobilu. Mnoho členských štátov za posledné roky zmenilo štruktúru základu dane pre registračnú a cestnú daň tak, aby úplne alebo čiastočne súvisel s emisiami CO₂. Štátna registračná daň sa zvyčajne vyberá jedenkrát za celú životnosť automobilu s výnimkou Belgicka, kde sa vyberá zakaždým, keď sa mení (súkromný) majiteľ automobilu.

Väčšina problémov, ktoré vznikajú pri zdaňovaní osobných automobilov, súvisí s jednou z týchto cezhraničných situácií:

- Prípád 1: Občan preváža svoj automobil do iného členského štátu pri zmene bydliska. Hoci sa smernica Rady 2009/55/ES z 25. mája 2009 o oslobodení od daní, ktoré sa vzťahujú na trvalé premiestnenie osobného majetku jednotlivcov z členského štátu¹³ neuplatňuje na registračnú daň na vozidlo, niektoré členské štáty stanovujú v tejto situácii výnimku. Členské štáty vyberajúce registračnú daň musia uplatniť koeficient amortizácie v súlade so znížením ekonomickej hodnoty dovezeného automobilu. V prípade trvalého

¹⁰ V smernici je termín „bydlisko“ vymedzený ako miesto, kde osoba zvyčajne býva najmenej 185 dní v každom kalendárnom roku z dôvodu jej osobných a pracovných väzieb, alebo v prípade osoby, ktorá nemá pracovné väzby, z dôvodu osobných väzieb preukazujúcich úzke spojenie medzi touto osobou a miestom, kde býva.

¹¹ Pozri prílohu I k pracovnému dokumentu.

¹² Viac informácií o základe dane a úrovni zdaňovania je k dispozícii v databáze „Taxes in Europe“ (Dane v Európe).

¹³ http://ec.europa.eu/taxation_customs/taxation/gen_info/info_docs/tax_inventory/index_en.htm
U. v. EUL 145, 10.6.2009, s. 36.

odhlásenia a vývozu automobilu niektoré členské štáty vracajú časť zaplatenej registračnej dane, pričom zvyčajne takisto uplatňujú určitý druh amortizačného koeficientu.

- Prípad 2: Občan na trvalo dovezie svoj automobil na miesto svojho druhého bydliska (napr. rekreačný dom) v inom členskom štáte a znovu musí zaplatiť registračnú daň. Niektoré členské štáty na mieste určenia tento prevoz od uvedenej dane oslobodzujú. Niektoré členské štáty miesta odchodu takisto vracajú časť registračnej dane.
- Prípad 3: Občan žije v jednom členskom štáte a používa firemný automobil, ktorý zaregistroval jeho zamestnávateľ alebo firma, ktorú spravuje v inom členskom štáte. Členský štát registrácie môže vybrať registračnú daň. Členský štát bydliska zamestnanca alebo správcu môže vybrať registračnú daň, len ak sa automobil trvalo používa hlavne v tomto členskom štáte.
- Prípad 4: Občan býva v jednom členskom štáte a používa automobil na lízing, ktorý lízingová spoločnosť zaregistrovala v inom členskom štáte. Členský štát registrácie môže vybrať registračnú daň. Členský štát bydliska môže vybrať aj registračnú daň, ktorá bude v pomere k dobe trvania lízingovej zmluvy.
- Prípad 5: Občan býva v jednom členskom štáte a svoj automobil často používa v inom členskom štáte na návštevu svojho partnera alebo rodiny. Druhý členský štát môže registračnú daň vybrať, len ak partner alebo rodina používa automobil pravidelne.
- Prípad 6: Študent ide dočasne študovať do iného členského štátu alebo do iného členského štátu pracovníka vyššie jeho zamestnávateľ. Počas tohto obdobia obaja používajú svoje auto predovšetkým v krajine štúdia/vyslania. V týchto prípadoch členský štát štúdia/vyslania nemôže vybrať registračnú daň.
- Prípad 7: Autopožičovňa, ktorá svoj vozový park alebo jeho časť zaregistrovala v jednom členskom štáte by chcela uzavrieť zmluvy o jednosmernom prenájme vozidla alebo by chcela časť svojho vozového parku presunúť do iného členského štátu s cieľom lepšie zvládať vyšší sezónny dopyt bez toho, aby musela zaplatiť registračnú a cestnú daň.
- Prípad 8: Občan alebo predajca automobilov v členskom štáte, ktorý vyberá registračnú daň, predáva auto občanovi alebo firme so sídlom v inom členskom štáte, kde ho bude treba znovu zaregistrovať. V prípade nevrátenia registračnej dane, ktorá je stále zahrnutá do hodnoty automobilu, by v prvom členskom štáte mohlo ísť o „nadmerné zdanenie“ v porovnaní s automobilmi, ktoré v uvedenom členskom štáte zostávajú zaregistrované až do konca svojej životnosti. Niektoré členské štáty uplatňujúce registračnú daň však takisto stanovujú čiastočné vrátenie zaplatenej dane v prípade, že osobné automobily odhlásia a vyvezú profesionálni predajcovia, t. j. bez toho, aby sa skutočne vystaňoval majiteľ automobilu.

Vzhľadom na nízky počet právnych predpisov EÚ v oblasti zdaňovania automobilov musel v určitom počte prípadov rozhodnúť súdny dvor. Stanovil určité zásady, ktoré členské štáty musia dodržiavať pri uplatňovaní registračných daní v opísaných situáciách. Napriek tomu, že judikatúra poskytla riešenia prípadov diskriminácie medzi domácimi a dovážanými výrobkami, otázky dvojitého zdaňovania, ku ktorému dochádza v podobných situáciách, ako sú opísané v prípadoch 1, 2 a 8, zostali nevyriešené.

2.2. Cestná daň

Pojem „cestná daň“ používaný v tomto oznámení zahŕňa všetky druhy daní spojené s pohybom automobilu na území členského štátu bez ohľadu na názov dane, s výnimkou mýta, diaľničných známok a spotrebnej dane na palivo.

Cestnú daň zvyčajne vyberajú raz do roka členské štáty, v ktorých je osobný automobil zaregistrovaný. Jej výška zvyčajne závisí od objemu alebo výkonnosti motora, používaného

paliva a/alebo environmentálneho vplyvu automobilu. V prípade, že bol automobil odhlásený alebo zmenil majiteľa počas obdobia, za ktoré bola cestná daň zaplatená, vráti sa úmerne k tomu vypočítaná suma. Problém dvojitého zdanenia v prípade cezhraničného používania osobitného automobilu je preto obmedzený.

3. ZOSTÁVAJÚCE PROBLÉMY

3.1. Problém dvojitého zdanenia

Napriek tomu, že sa jurisdikciou súdneho dvora vyriešili mnohé problémy v oblasti vyberania registračných daní v krajine určenia, v rôznych situáciách naďalej zostáva mnoho problémov.

Registračná daň

Občania môžu podliehať dvojitému zdaneniu, keď prevádzajú automobil na trvalo do iného členského štátu, alebo ak ho používajú predovšetkým v inej krajine, než kde bol automobil pôvodne zaregistrovaný.

K dvojitému zdaňovaniu dochádza hlavne vtedy, keď sa občania sťahujú z členského štátu, ktorý vyberá registračnú daň bez toho, aby stanovil jej vrátenie v prípade prevozu automobilu do iného členského štátu, ktorý uplatňuje registračnú daň bez toho, aby v takomto prípade umožnil oslobodenie od dane. K dvojitému zdaneniu môže dôjsť aj v prípadoch, keď je automobil zaregistrovaný v členskom štáte uplatňujúcom registračnú daň a používa sa predovšetkým (dočasne alebo trvalo) v inom členskom štáte, ktorý uplatňuje registračnú daň tiež (vyššie uvedené prípady 3 až 5).

S napredujúcou integráciou EÚ sa čoraz viac ľudí sťahuje z jednej krajiny do druhej s úmyslom bývať, študovať, pracovať alebo byť na dôchodku či vlastniť rekreačné domy v iných členských štátoch, pričom tam nechávajú svoj (druhý) automobil¹⁴. Hoci pravidlá EÚ bránia dvojitému zdaňovaniu v určitých konkrétnych situáciách, problém dvojitého zdaňovania stále môže nastať v mnohých iných situáciách.

Cestná daň

Neočakáva sa, že by došlo k dvojitému zdaňovaniu v oblasti cestnej dane, pretože sa účtuje raz za rok a len pro rata, t. j. zvyčajne sa v prípade odhlásenia vracia.

¹⁴ V roku 2011 dosiahol počet občanov s bydliskom v inom členskom štáte ako v členskom štáte ich pôvodu 12,8 milióna. V roku 2010 dosiahol počet cezhraničných pracovníkov (občanov pracujúcich v inom členskom štáte ako v členskom štáte ich bydliska) približne 1 milión. Osobitnú kategóriu cezhraničných pracovníkov tvoria osoby bývajúce v jednom členskom štáte a používajúce motorové vozidlo, ktoré ich zamestnávateľ zaregistroval v inom členskom štáte. Pre túto kategóriu nie s k dispozícii údaje, z 11,6 milióna nových osobných automobilov zaregistrovaných v 18 členských štátoch EÚ však v roku 2008 približne 50,5 % tvorili osobné autá, ktoré zaregistrovali firmy.

3.2. Ďalšie problémy

3.2.1. Nedostatok informácií o uplatňovaní registračnej a cestnej dane v prípade automobilov v cezhraničných situáciách

Občania sa často sťažujú nielen na dvojité zdaňovanie, ale aj na zložitost' zahraničných daňových predpisov a ťažkosti so získaním informácií o týchto predpisoch a postupoch. Tieto ťažkosti sú sčasti spôsobené jazykovými prekážkami.

3.2.2. Riadne uplatňovanie pravidiel EÚ v prípade dočasného alebo príležitostného používania automobilu

Riadne uplatňovanie smernice 83/182/EHS o daňovom režime v prípade dočasného alebo príležitostného používania automobilu v inom členskom štáte, ako je štát registrácie, bolo predmetom mnohých rozhodnutí súdneho dvora a konaní vo veci porušenia právnych predpisov (pozri oddiel 3.1. pracovného dokumentu). Iné situácie, v ktorých musel súdny dvor rozhodnúť, sa týkajú cezhraničného lízingu, firemných automobilov, ktoré používa zamestnanec alebo správca žijúci v inom členskom štáte, a automobilov, ktoré si požičala osoba s bydliskom v inom členskom štáte, než je členský štát registrácie (pozri oddiely 3.4. až 3.7. pracovného dokumentu). Z judikatúry súdneho dvora sa doteraz vykryštalizovali dôležité zásady, ktorými sa objasnili zdaňovacie právomoci členských štátov a zároveň chránili práva občanov EÚ. Zdá sa však, že niektoré členské štáty majú problémy so zosúladením vnútroštátnych právnych predpisov a postupov s týmto vývojom. Komisia nepretržite monitoruje súlad právnych predpisov členských štátov s judikatúrou súdneho dvora v tejto oblasti.

3.2.3. Prípád cezhraničného prenajatia automobilu

Autopožičovne prenajímajú motorové vozidlá na relatívne krátky čas. Vozový park automobilov na prenájom je zvyčajne veľmi nový, keďže v ňom vozidlá zostávajú približne 6 až 9 mesiacov a následne ich výrobca odkupuje späť. Veľkosť vozového parku osobných automobilov na krátkodobý prenájom sa v EÚ odhaduje na 1,4 milióna vozidiel. Autopožičovňa ponúkajúca cezhraničné služby sa môže ocitnúť pred dvoma ťažkosťami:

- (1) Prvou je návrat automobilu v prípade jednosmerného prenájmu¹⁵. Členské štáty často neumožňujú opätovný prenájom automobilu osobe s bydliskom v krajine, v ktorej sa jednosmerný prenájom skončil bez opätovnej registrácie a bez toho, aby sa zaplatila registračná daň. Automobil sa preto často môže vrátiť, len ak autopožičovňa nájde zákazníka s bydliskom v krajine registrácie, alebo ak automobil prepraví zamestnanec autopožičovne alebo sa ho naspäť privezie kamión. Okrem nákladov na prepravu tu vzniká aj strata na príjmoch za obdobie, v ktorom sa automobil nemôže prenajať. V dôsledku toho je jednosmerný prenájom do iného členského štátu drahý, a to do takej miery, že autopožičovne túto možnosť zákazníkom ani neponúkajú.

¹⁵ Podľa článku 3 smernice 83/182/EHS sú členské štáty povinné umožniť opätovný prenájom prenajímaných automobilov osobám, ktoré nemajú bydlisko v danom členskom štáte, na účel „vývozu“ týchto automobilov, ak sa v tomto štáte ocitli v dôsledku nájomnej zmluvy, ktorej platnosť sa tam skončila. Do členského štátu, kde boli pôvodne prenajaté, ich môže prepraviť aj zamestnanec, a to aj v prípade, že má bydlisko v členskom štáte dočasného dovozu. Článkom 9 uvedenej smernice sa členským štátom umožňuje, aby zaviedli a/alebo zachovali voľnejšie opatrenia, napr. také, ktorými sa povolí, aby sa tieto vozidlá opätovne prenajali osobe s bydliskom v ich krajine na účel spätného vývozu. Túto možnosť však využíva len málo členských štátov.

- (2) Druhou je, že pre autopožičovne je problematické zvládnuť vyšší sezónny dopyt v niektorých členských štátoch prostredníctvom dočasného presunutia prenajímaných automobilov z jedného členského štátu do druhého. Náklady na odhlásenie automobilu v pôvodnom členskom štáte a jeho zaregistrovanie, ako aj úhrada registračnej dane v členskom štáte určenia spolu so stratou na príjmoch za obdobie vybavovania týchto procedúr (s tým, že o niekoľko mesiacov treba absolvovať to isté opačným smerom) sú príliš vysoké na to, aby bolo premiestnenie automobilu na niekoľko mesiacov opodstatnené. V dôsledku toho v určitých členských štátoch počas turistickej sezóny autopožičovne často nedokážu vyhovieť zvýšenému dopytu po automobiloch na prenájom, pričom v tom istom čase sú v iných členských štátoch nevyužitú automobily. Autopožičovne by preto privítali možnosť každý rok previezť na určitý počet mesiacov časť svojho vozového parku do iných členských štátov.

Obdivte ťažkosti nepriamo obmedzujú slobodu cezhraničného poskytovania služieb, zvyšujú náklady autopožičovní a ich zákazníkov, respektíve obmedzujú ich výber služieb, keďže cezhraničné služby pravdepodobne vôbec nie sú v ponuke. Pokiaľ ide o formality a náklady spojené s registráciou a odhlásením, riešenie sa nachádza v návrhu nariadenia, ktorým sa zjednodušuje prevoz motorových vozidiel už zaevidovaných v inom členskom štáte v rámci jednotného trhu a ktoré je uvedené v oddiele 1. Podľa návrhu by autopožičovne boli povinné zaregistrovať svoje vozidlá iba v tom členskom štáte, v ktorom majú sídlo.

3.2.4. *Daňovo podmienená rozdrobenosť trhu*

Väčšina členských štátov vyberajúcich registračnú a cestnú daň na základe technických charakteristík automobilu ju menia v závislosti od technických parametrov (napr. objem a výkonnosť motora) alebo množstva emisií CO₂¹⁶. Prahové hodnoty sa často stanovili podľa charakteristík vnútroštátneho trhu alebo národných politických ambícií platných v čase ich zavedenia, pričom určitú úlohu zohrávajú aj na dôsledky po sebe idúcich reforiem na čisté príjmy.

Automobiloví výrobcovia prispôbili všade, kde to malo z ekonomického hľadiska význam, svoju ponuku týmto formám zdaňovania automobilov. Predovšetkým na svoje hlavné trhy dodávajú automobily, ktorých charakteristiky sa nachádzajú hneď pod určitými prahovými hodnotami, ako napríklad objem motora 1599 cm³ alebo 1999 cm³. Tieto prahové hodnoty sa však v jednotlivých krajinách líšia. Táto neexistujúca harmonizácia má preto za následok „technickú“ rozdrobenosť jednotného trhu. V dôsledku toho sa potenciálne úspory z rozsahu jednotného trhu s približne 13 miliónmi zaregistrovaných nových automobilov ročne nemôžu plne využiť, čo má negatívny dosah ako na konkurencieschopnosť priemyslu tak aj na efektívnosť motivačných schém. Premieta sa to aj do zvyšovania cien automobilov, pretože v rozdrobenom systéme automobiloví výrobcovia mrhajú zdroje na to, aby automobily prispôbili rôznym prahovým hodnotám. Zároveň sa však znižuje nákladová efektívnosť európskej politiky v oblasti zmeny klímy. Túto nejednotnosť v oblasti zdaňovania automobilov v roku 2012 uznala skupina na vysokej úrovni CARS 21¹⁷. Automobiloví výrobcovia preto vyzvali k harmonizácii automobilových daní založených na emisiách CO₂. Iniciatíva Komisie zameraná na harmonizáciu v tejto oblasti však doteraz nezískala jedhlasnú podporu členských štátov¹⁸.

¹⁶ Pozri prílohu IV k pracovnému dokumentu.

¹⁷ Záverečná správa CARS 21 prijatá 6. júna 2012 je k dispozícii na tejto webovej lokalite: http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/cars-21-final-report-2012_en.pdf.

¹⁸ Pozri návrh z roku 2005 uvedený v poznámke pod čiarou č. 6.

4. MOŽNOSTI POLITICKÝCH RIEŠENÍ A OSVEDČENÉ POSTUPY

Komisia uvažuje o zrušení registračnej dane a jej začlenení (bez vplyvu na príjmy) do cestnej dane, ako aj o harmonizácii zdaňovania automobilov a jeho prispôsobenia environmentálnym cieľom ako o najlepšom riešení uvedených zostávajúcich problémov. Keďže sa však návrh z roku 2005 ešte stále neprijal, je vhodné preskúmať okamžité riešenia problémov určených v tomto oznámení.

4.1. Problém dvojitého zdanenia

Na zabránenie dvojitému zdaneniu alebo nadmernému zdaneniu v prípade, keď občan EÚ na trvalo preváža automobil do iného členského štátu (prípady 1, 2 a 8 oddielu 2.1) v zásade existujú 3 možné politické riešenia:

- Členský štát určenia „dovezený“ automobil úplne oslobodí od registračnej dane.
- Členský štát odchodu vráti časť už zaplatenej registračnej dane, ktorá je stále zahrnutá do hodnoty automobilu (zostatková daň)¹⁹.
- Členský štát určenia okrem amortizácie, ktorú má uplatniť pri zdaňovaní ojazdených automobilov na rozdiel nových, od domácej dane odpočíta daň, ktorá sa už zaplatila v členskom štáte odchodu (systém započítania)

Nasledujúca tabuľka znázorňuje, ktoré spomedzi 18 členských štátov uplatňujúcich registračnú daň už uplatňujú riešenie 1 a/alebo 2:

	AT	BE	CY	DK	EL	ES	FI	FR	IE	IT	HU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SI
1.			X ¹		X	X	X		X	X				X	X	X		
2.	X	X		X		X	X							X	X	X	X	X

¹ v prípade spotrebnej dane, nie však registračnej dane

Prvé riešenie by mohlo mať čiastočne negatívny vplyv na rozpočet v tých členských štátoch, ktoré vyberajú vysokú registračnú daň. Tieto vysoké dane by však mohli odrádzať aj od vystaňovania sa do daných krajín a od uzatvárania cezhraničných pracovných zmlúv v nich, čo by mohlo mať negatívne dôsledky na ich hospodárstvo. Vďaka tomuto riešeniu sa prisťahovalci prichádzajúci so svojimi (ojazdenými) automobilmi ocitajú vo výhodnejšej pozícii v porovnaní s miestnymi obyvateľmi. Keďže však migrácia ako taká so sebou migrantovi prináša vysoké sociálne a ekonomické náklady, toto „daňové zvýhodnenie“ ich nahrádza len sčasti.

Pri druhom riešení členský štát odchodu „stráca“ zostatkovú daň. Následkom jej vrátenia však automobil z tohto členského štátu odchádza ako „daňovo neutrálny“.

Pri treťom riešení by sa automobil v skutočnosti vyviezol z krajiny odchodu ako daňovo neutrálny. Daňových príjmov zodpovedajúcich zostatkovej dani by sa zriekol členský štát určenia. Negatívny vplyv na rozpočet by pri uplatňovaní takéhoto systému započítania bol menej výrazný ako pri uplatňovaní režimu oslobodenia.

¹⁹ Členské štáty pristupujúce na takéto vrátenie, tak robia za rozličných podmienok (pozri prílohu II k pracovnému dokumentu). Tieto sumy sa zvyčajne nevracajú len občanom meniacim bydlisko so svojím automobilom, ale aj v prípade, keď predajcovia automobilov odhlásia a vyvezú automobily respektíve keď občania predajú svoj automobil v zahraničí.

Najlepším režimom pre občanov by bol systém vrátenia dane založený na amortizácii, ktorý by sa uplatňoval v členskom štáte odchodu, spolu s oslobodením od registračnej dane v členskom štáte určenia. V tomto prípade by hlavné daňové zaťaženie v prvom členskom štáte bolo vždy úmerné obdobiu používania automobilu v tomto členskom štáte (čiže by nedošlo k nadmernému zdaňovaniu) a v druhom členskom štáte by nevzniklo žiadne daňové zaťaženie. Druhým najlepším režimom by bola kombinácia systémov vracania daní a započítania. Tento systém je pre občanov menej výhodný, pretože by im toto započítanie neprineslo žiadne respektíve nie všetky výhody v prípade, že by sa presťahovali do členského štátu, ktorý neukladá registračnú daň alebo ju ukladá nižšiu.

4.2. Iné problémy

4.2.1. Nedostatok informácií

Komisia chce prostredníctvom tohto oznámenia a pracovného dokumentu objasniť predpisy EÚ týkajúce sa zdaňovania osobných automobilov a zohľadniť pritom zásady, ktoré sformuloval súdny dvor. Za poskytovanie informácií občanom a podnikom o tom, ako sa uplatňujú vnútroštátne dane a ako boli implementované zásady, ktoré súdny dvor sformuloval, zodpovedajú členské štáty. Tieto informácie by mali byť k dispozícii minimálne v jazyku (jazykoch) členského štátu a hlavné otázky (napr. formou často kladených otázok) aj v jazykoch tých občanov, ktorí sa do tohto členského štátu premiestňujú najviac a v angličtine pre všetkých ostatných. Informácie by mali byť jednoducho dostupné cez internet, mali by byť adekvátne a aktuálne a mali by zahŕňať kontaktné miesto poskytujúce ďalšie informácie.

4.2.2. Dočasný prevoz osobného automobilu do iného členského štátu (prípady 3 až 7 oddielu 2.1.)

Ako sa uvádza v oddiele 3.2.2., zosúladenie vnútroštátnych právnych predpisov v oblasti zdaňovania automobilov so zásadami stanovenými v judikatúre súdneho dvora môže pre členské štáty byť problematické. Pracovný dokument, ktorý Komisia plánuje pravidelne aktualizovať, by mal členským štátom poskytovať usmernenie. Navyše diskusie s členskými štátmi v technickej pracovnej skupine by mohli byť slúžiť na to, aby sa pre určité situácie určili osvedčené postupy.

Už teraz niektoré členské štáty umožňujú, aby vozidlá zaregistrované v inom členskom štáte na relatívne krátke obdobie (najviac dva týždne či mesiac) používali predovšetkým ich vlastní občania bez toho, aby museli zaplatiť registračnú či cestnú daň, za predpokladu, že sú splnené určité podmienky ako administratívne upovedomenie. Aj táto možnosť sa však v čase narastajúcej medzinárodnej mobility a diverzifikácie foriem mobility javí ako dosť skostnatená. Vzhľadom na nedávnu jurisdikciu súdneho dvora o požičaných automobiloch²⁰ by členské štáty mali zvážiť, či neumožnia, aby občania mohli určitý čas používať vozidlá zaregistrované v inom členskom štáte bez toho, aby museli zaplatiť registračnú daň, pokiaľ budú splnené určité podmienky na zabránenie úniku či zneužitiu.

4.2.3. Sektor prenajímania automobilov

Niektoré členské štáty už prijali opatrenia s cieľom vyriešiť problémy opísané v oddiele 2.3.3.:

²⁰ Rozsudok z 26. apríla 2012, spojené veci L.A.C. van Putten, P. Mook, G. Frank, C-578/10, C-579/10, C-580/10.

- (1) Pokiaľ ide o návrat prenajatého automobilu v prípade jednosmerného prenájmu, niektoré členské štáty umožňujú, aby sa vozidlá zaregistrované v inom členskom štáte, ktoré do ich krajiny prišli v dôsledku nájomnej zmluvy, na určité obdobie prenajali osobe s bydliskom v danej krajine bez povinnosti zaplatiť registračnú a cestnú daň, ak sú splnené určité podmienky²¹. Týmto spôsobom sa dá jednoduchšie vyhovieť dopytu po jednosmernom prenájme, aj keď sa podmienky do značnej miery líšia.
- (2) Jeden členský štát umožňuje dočasný dovoz prenajatých automobilov zaregistrovaných v inom členskom štáte najviac na 3 mesiace každý rok bez toho, aby bolo nutné zaplatiť registračnú a cestnú daň za tieto vozidlá, čím autopožičovníam umožňuje efektívnejšie zvládať vyšší sezónny dopyt.

Členské štáty uplatňujúce v týchto dvoch situáciách pružnejšie úpravy tak môžu robiť na základe článku 9 ods. 1 smernice 83/182/EHS. Zatiaľ neexistujú dôkazy o tom, že by táto pružnosť spôsobovala problémy. Komisia preto navrhuje, aby ostatné členské štáty zaviedli podobné úpravy v súlade s podmienkami, ktoré stanovili s cieľom predísť prípadným únikom a zneužitiam. Autopožičovne by tak dostali možnosť čo najefektívnejšie využívať svoj vozový park a znížiť náklady, a tým aj ceny pre konečných zákazníkov.

4.2.4. *Daňovo podmienená rozdrobenosť trhu*

Napriek tomu, že návrh z roku 2005 nezískal jednohlasnú podporu členských štátov, treba uznať, že mnohé členské štáty odvtedy zaviedli do svojej registračnej a/alebo cestnej dane environmentálne prvky. Aj keď členské štáty používajú tie isté environmentálne prvky, často uplatňujú rôzne prahové hranice, čo má za následok (niekedy obrovské) rozdiely vo vybraných daniach. Rozdiely v oblasti zdaňovania automobilov by nemali byť založené na špecifických technologických kritériách, ako je objem motora alebo výkonnosť motora, ale na všeobecne dostupných a politicky relevantných údajoch, ako sú emisie CO₂. Tieto prahové hodnoty by sa okrem toho mali pravidelne aktualizovať, aby sa zachovala motivácia na nákup čistých a úsporných vozidiel. Navrhuje sa preto, aby členské štáty v rámci pracovnej skupiny preskúmali, ako by sa dali kritériá, ktoré používajú ako základ pre výpočet registračnej a cestnej dane, lepšie koordinovať s cieľom zredukovať technickú nejednotnosť automobilového trhu v EÚ, využívať úspory z rozsahu a nákladovo efektívnym spôsobom plniť environmentálne ciele. Rovnako treba poznamenať, že útvary Komisie momentálne pripravujú usmernenia pre členské štáty, ktoré by chceli zaviesť finančné stimuly v súlade s Európskou stratégiou pre čisté a energeticky úsporné vozidlá²².

5. ZÁVER A ĎALŠIE KROKY

Mobilita občanov nepretržite rastie vďaka európskej integrácii a modelom podnikania a rastu, ktoré v narastajúcej miere vychádzajú z čoraz intenzívnejšieho rozdelenia práce. Mobilita môže pomôcť pri riešení problémov na miestnych pracovných trhoch, zvýšiť efektívnosť trhov a posilniť ekonomický rast. Voľný pohyb takisto predstavuje právo EÚ, ktoré si občania EÚ vážia najviac, a je základným prvkom rozvoja EÚ. Dvojité zdaňovanie v oblasti zdaňovania automobilov, vysoká registračná daň pri prevoze automobilu pri sťahovaní a nedostatočné informácie k tejto téme môžu brzdiť cezhraničnú mobilitu.

²¹ Podrobnejšie informácie sú k dispozícii v prílohe III k pracovnému dokumentu.

²² KOM (2010) 186 z 28. 4.2010.

Hoci stratégia, ktorú Komisia navrhla v roku 2005, konkrétne zrušenie registračnej dane a jej začlenenie do existujúcej cestnej dane bez vplyvu na príjmy, zatiaľ nebola prijatá, niektoré členské štáty už dobrovoľne prijali určité opatrenia uvedené v návrhu. Komisia tento krok uvítala. Mnohé problémy, ktoré sú nezlučiteľné s myšlienkou skutočného jednotného trhu, však pretrvávajú a vyžadujú si preto riešenie v krátkodobom horizonte.

Komisia určila, ktoré sú z krátkodobého hľadiska najosvedčenejšie postupy a členským štátom navrhuje, aby ich uplatňovali. Ide o tieto postupy:

1. S cieľom zaistiť, aby daňoví poplatníci poznali svoje práva a povinnosti, ak sa sťahujú do iného členského štátu, by členské štáty mali poskytovať adekvátne informácie o tom, ako uplatňujú registračnú a cestnú daň na vozidlá v cezhraničných situáciách vrátane informácií o tom, ako vykonávajú právny rámec EÚ opísaný v tomto oznámení a pracovnom dokumente. Na tento účel by sa malo určiť centrálné kontaktné miesto pre daňových poplatníkov. Link na toto miesto sa môže uviesť na webovej lokalite Komisie.
2. S cieľom zabrániť dvojitému zdaňovaniu a nadmernému zdaňovaniu v prípade, keď občania vyvážajú automobil na trvalo z jedného členského štátu do druhého, by členské štáty, ktoré pôvodne uplatnili registračnú daň, mali vrátiť aspoň časť tejto dane, pričom by mali vziať do úvahy amortizáciu automobilu nezávisle od toho, či členský štát určenia oslobodzuje od prípadnej registračnej dane alebo nie.
3. Členské štáty by mali v plnej miere využívať pružnosť, ktorú ponúka smernica 83/182/EHS, a uplatňovať voľnejšie podmienky, za ktorých je možné dočasne používať vozidlá v členských štátoch bez toho, aby sa uplatňovala registračná alebo cestná daň. Týka sa to najmä prenajatých automobilov zaregistrovaných v inom členskom štáte, ale aj iných situácií, v ktorých osoba s bydliskom v danej krajine dočasne alebo príležitostne používa automobil zaregistrovaný v inom členskom štáte.
4. Prijat' opatrenia na zredukovanie rozdrobenosti automobilového trhu EÚ spôsobenú rôznorodým uplatňovaním registračnej a cestnej dane v členských štátoch. Do úvahy treba vziať aj nadchádzajúce usmernenia o finančných stimuloch pre čisté a energeticky úsporné vozidlá.

Potom, ako Komisia získa stanovisko od inštitúcií, ktorým je toto oznámenie určené, má v úmysle zriadiť pracovnú skupinu, ktorej úlohou bude prediskutovať uvedené otázky s členskými štátmi. V dôsledku tohto procesu by diskusie v Rade týkajúce sa návrhu z roku 2005 mohli nabrat' rýchlejší spád. Takisto by sa mohla zvažovať možnosť revízie smernice 83/182/EHS s cieľom zohľadniť rozsiahlu judikatúru súdneho dvora a zvýšiť transparentnosť a právnu istotu.