



Briuselis, 2012 12 14
COM(2012) 756 final

**KOMISIJOS KOMUNIKATAS EUROPOS PARLAMENTUI, TARYBAI IR
EUROPOS EKONOMIKOS IR SOCIALINIŲ REIKALŲ KOMITETUI**

**Bendrosios rinkos stiprinimas šalinant su lengvaisiais automobiliais susijusias
tarpvalstybines mokesťines kliūtis**

{SWD(2012) 429 final}

KOMISIJOS KOMUNIKATAS EUROPOS PARLAMENTUI, TARYBAI IR EUROPOS EKONOMIKOS IR SOCIALINIŲ REIKALŲ KOMITETUI

Bendrosios rinkos stiprinimas šalinant su lengvaisiais automobiliais susijusias tarpvalstybines mokestines kliūtis

1. IŽANGA

Europos keliais važinėja daugiau kaip 230 mln. lengvųjų automobilių. Kiekvienais metais Europos Sąjungoje įregistruojama daugiau kaip 13 mln. naujų lengvųjų automobilių, iš vienos valstybės narės į kitą perkeliama apie 3 mln. naudotų automobilių, iš jų maždaug 1 mln. perkelia iš vienos valstybės narės į kitą persikeliantys asmenys¹.

Automobilių apmokestinimas yra svarbus pajamų šaltinis visose valstybėse narėse. 2010 m. registracijos ir naudojimo mokesčiai vidutiniškai sudarė 1,9 proc. visų mokestinių pajamų². Todėl nacionaliniams mokesčių administratoriams, taip pat automobilių gamintojams ir automobilius turintiems arba juos naudojančioms piliečiams ir įmonėms ypač svarbūs pagal nacionalinius apmokestinimo režimus taikomų mokesčių tikrasis dydis ir struktūra.

ES piliečiams ir paslaugų teikėjams rūpi dvigubo arba daugkartinio apmokestinimo³ klausimas ir galimo mokestinio diskriminavimo, kai lengvieji automobiliai perkeltami į kitą valstybę narę, problema. 2010 m. ES pilietybės ataskaitoje⁴ Komisija paskelbė ieškosianti dvigubo automobilių apmokestinimo registracijos mokesčių problemos sprendimo būdų, nes šie mokesčiai gali būti kliūtis ES piliečiams naudotis teise laisvai judėti Europos Sąjungoje, o komunikate „ES piliečiams kylančių tarpvalstybinių mokestinių kliūčių šalinimas“⁵ Komisija pabrėžė, kad ES piliečiai, įsigydami automobilį valstybėje narėje, kuri nėra jų įprastinės gyvenamosios vietos valstybė, arba perkeldami automobilį į valstybę narę, kuri nėra automobilio registracijos valstybė, dažnai susiduria su pernelyg sudėtingomis perregistravimo procedūromis ir gali būti reikalaujama, kad registracijos ir (arba) naudojimo mokestį jie sumokėtų du kartus.

Šiame komunikate pagrindinis dėmesys skiriamas tarpvalstybinių atvejų mokestiniams aspektams. Dideli registracijos mokesčiai, taikomi dėl keičiamos nuolatinės gyvenamosios vietos iš vienos valstybės narės į kitą perkeliams automobiliams, gali būti kliūtis potencialiems migrantams. Be to, daugybė skirtingų, nederinamų ribinių verčių ir techninių veiksmų, kaip antai variklio darbinis tūris, naudojami degalai arba išmetamo CO₂ kiekis, pagal kuriuos diferencijuojami mokesčiai (tiek registracijos, tiek naudojimo), dar labiau apsunkina ir taip nevienodas rinkos sąlygas, kuriomis veikia automobilių gamintojai, tad

¹ Šaltiniai – Eurostatas, ACEA ir Oke institutas.

² Eurostato (Europos Komisija) 2012 m. leidinys „Apmokestinimo tendencijos Europos Sąjungoje“.

³ Kaip teigia Europos Sąjungos Teisingumo Teismas, tai, kad registracijos mokestis renkamas paeiliui dviejose valstybėse narėse, nebūtinai laikytina dvigubu apmokestinimu siaurąja prasme, nes mokestinis įvykis yra teisė naudoti automobilį nacionaliniuose keliuose (žr. prie šio komunikato pridėto Komisijos tarnybų darbinio dokumento 3.1 skirsnį).

⁴ 2010 m. ES pilietybės ataskaita „Kliūčių ES piliečių teisėms šalinimas“, COM(2010) 603, 2010 10 27, žr. 6 veiksmą.

⁵ COM(2010) 769, 2010 12 20.

bendroji rinka dėl šių mokesčių tampa susiskaidžiusi, o susiskaidymas savo ruožtu daro poveikį tarpvalstybinei prekybai.

Norėdama išspręsti šias problemas, Komisija ėmėsi iniciatyvos ir tris kartus pateikė teisės aktų pasiūlymus – 1975 m., 1998 m. ir 2005 m.⁶ Po 1975 m. pasiūlymo priimta Direktyva 83/182/EEB⁷, kurioje numatyta neapmokestinti iš vienos valstybės narės į kitą laikinai įvežamų variklinių kelių transporto priemonių. 1998 m. pateiktu pasiūlymu siekta nustatyti reikalavimą neapmokestinti privačių variklinių transporto priemonių, kurias iš vienos valstybės narės nuolat naudoti kitoje valstybėje narėje įveža iš įprastinės gyvenamosios vietos persikeliantys fiziniai asmenys. Trečiuoju pasiūlymu siekta apskritai panaikinti registracijos mokesčius ir po 10 metų pereinamojo laikotarpio pakeisti juos metiniais naudojimo mokesčiais ir vadinamojo ekologiško naudojimo mokesčiais. Paskutiniai du pasiūlymai kol kas nesulaukė reikalingos vieningos valstybių narių paramos.

Reikėtų pažymėti, kad šiuo metu automobilių registracijos ir naudojimo mokesčiai ES lygmeniu nėra derinami. Tai reiškia, kad transporto priemonių apmokestinimo ES raidą iki šiol daugiausia lėmė Europos Sąjungos Teisingumo Teismo (toliau – Teismas) praktika.

Nepaisant Teismo praktikos ir teisėkūros veiksmų, išspręsti nacionalinių apmokestinimo sistemų susiskaidymo problemos nepavyko, taip pat nepavyko visiškai ir sistemingai pašalinti dvigubo apmokestinimo ir galimo mokestinio diskriminavimo automobilių, kuriuos piliečiai perkelia iš vienos valstybės narės į kitą, atžvilgiu. Šiame komunikate ir prie jo pridedamame Komisijos tarnybų darbiniam dokumente (toliau – TDD) aptariama ir iš naujo įvertinama dabartinė lengvųjų automobilių⁸ apmokestinimo Sąjungoje padėtis, kad būtų nustatyta geriausia praktika, kurią valstybės narės galėtų įgyvendinti vadovaudamosi esama teisine sistema.

Šiame komunikate ir TDD siekiama patikslinti ES transporto priemonių apmokestinimo taisykles ir paaiškinti valstybių narių, piliečių ir įmonių teises bei prievoles. Įvertinus Komisijos gautus piliečių ir įmonių klausimus galima teigti, kad jie nepakankamai žino teises ir prievoles, kurias turi įvairiais atvejais (ypač kai iš vienos valstybės narės perkelia transporto priemones laikinai arba nuolat naudoti kitoje valstybėje narėje), arba jų nesupranta. TDD visų pirma siekiama apžvelgti gausią transporto priemonių apmokestinimo srities Teismo praktiką ir nurodomi šioje srityje taikomi antrinės teisės aktai.

Procedūros, susijusios su transporto priemonių perregistravimu, atskirai aptariamos Komisijos pateiktame Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo supaprastinamas kitoje valstybėje narėje įregistruotų variklinių transporto priemonių perkėlimas bendrojoje rinkoje, pasiūlyme⁹. Šiame komunikate siūlomus tam tikrų problemų, susijusių su automobilių naudojimu ne registracijos valstybėje narėje, sprendimus gali tekti vėliau persvarstyti atsižvelgiant į minėto pasiūlymo aptarimo rezultatus. Tačiau minėtas pasiūlymas nesusijęs su apmokestinimu, todėl valstybės narės ir toliau gali naudotis teise apmokestinti variklines transporto priemones, kurią turi pagal Sąjungos teisę.

⁶ OL C 267, 1975 11 21, p. 8, COM(1998) 30, 1998 2 10 ir COM(2005) 261, 2005 7 5.

⁷ Tarybos direktyva 83/182/EEB dėl tam tikrų transporto priemonių, laikinai importuojamų iš vienos valstybės narės į kitą, atleidimo nuo mokesčių Bendrijos teritorijoje (OL L 105, 1983 4 23, p. 59).

⁸ Nors šiame komunikate aptariamas tik lengvųjų automobilių (M1 kategorijos transporto priemonių) apmokestinimas, pateikiami argumentai pagal analogiją gali būti naudojami kalbant apie kitas kelių transporto priemones, kaip antai mažos keliamosios galios transporto priemonės (N1 kategorijos transporto priemonės) arba dviratės variklinės transporto priemonės.

⁹ COM(2012) 164, 2012 4 4.

2. DABARTINĖS LENGVŲJŲ AUTOMOBILIŲ REGISTRACIJOS IR NAUDOJIMO MOKESČIŲ TAISYKLĖS

Atsižvelgiant į tai, kad iki šiol šioje srityje nepriimta jokių antrinės teisės aktų, išskyrus Direktyvą 83/182/EEB, valstybės narės mokesčius, išskyrus PVM, lengviesiems automobiliams gali taikyti savo nuožiūra, jeigu tie mokesčiai atitinka bendruosius ES teisės principus.

2.1. Registracijos mokesčiai

Šiame komunikate vartojama sąvoka „registracijos mokestis“ apima visų rūšių mokesčius, kurie šiuo metu siejami su transporto priemonės įregistravimu, neatsižvelgiant į tai, kaip jie vadinami (mokestis, akcizas, aplinkos *bonus-malus* schema ar pan.), tačiau neapima mokesčių, renkamų transporto priemonės registracijos administracinėms išlaidoms arba techninės apžiūros išlaidoms padengti.

ES teisės aktai

Direktyva 83/182/EEB taikoma laikinam transporto priemonės naudojimui kitoje valstybėje narėje nei gyvenamoji valstybė narė. Direktyvoje numatyta, kad laikinai valstybėje narėje asmeninėms reikmėms naudojamos transporto priemonės neapmokestinamos registracijos ir naudojimo mokesčiais, jeigu transporto priemonę perkeliančio asmens įprastinė gyvenamoji vieta¹⁰ yra kitoje valstybėje narėje ir jeigu laikino naudojimo valstybėje narėje transporto priemonė neperleidžiama, neišnuomojama ir nepaskolinama tos valstybės narės gyventojui. Tai reiškia, kad direktyvoje neaptais atvejais valstybėms narėms iš principo leidžiama taikyti registracijos ir (arba) naudojimo mokesčius.

Nacionalinės teisės aktai

Šiuo metu transporto priemonių registracijos mokesčius taiko 18 valstybių narių¹¹. Mokesčio bazė ir apmokestinimo lygis įvairiose valstybėse narėse labai skiriasi¹². Skirtumus lemiantys veiksniai paprastai yra automobilio pirkimo kaina arba vertė, naudojami degalai (pvz., benzinai arba dyzelinas), variklio darbinis tūris arba galia ir išmetamo CO₂ kiekis. Per pastaruosius metus daugelis valstybių narių pertvarkė registracijos ir naudojimo mokesčių bazę visiškai ar iš dalies susiedamos ją su išmetamo CO₂ kiekiu. Nacionaliniai registracijos mokesčiai paprastai renkami vieną kartą per visą automobilio naudojimo laiką, išskyrus Belgiją, kurioje registracijos mokestis turi būti mokamas kiekvieną kartą, kai pasikeičia (privatus) automobilio savininkas.

Daugumą problemų, siejamų su lengvųjų automobilių apmokestinimu, galima priskirti prie vieno iš šių tarpvalstybinių scenarijų:

- 1 atvejis. Pilietis keičia įprastinę gyvenamąją vietą ir į kitą valstybę narę persikelia su savo automobiliu. Nors 2009 m. gegužės 25 d. Tarybos direktyva 2009/55/EB dėl asmeniniam

¹⁰ Direktyvoje įprastinė gyvenamoji vieta apibrėžiama kaip vieta, kurioje asmuo paprastai gyvena, t. y. vieta, kurioje asmuo paprastai, tai yra mažiausiai 185 dienas per kiekvienių kalendorinių metų gyvena dėl asmeninių ir darbo ryšių, arba, jeigu asmens darbo ryšių neturi, – dėl asmeninių ryšių, kurie rodo artimą sąsają tarp to asmens ir vietos, kurioje jis gyvena.

¹¹ Žr. TDD I priedą.

¹² Daugiau informacijos apie mokesčio bazę ir apmokestinimo lygį rasite duomenų bazėje „Mokesčiai Europoje“

http://ec.europa.eu/taxation_customs/taxation/gen_info/info_docs/tax_inventory/index_en.htm.

turtui, kurį asmenys iš valstybės narės įsiveža visam laikui, taikomų mokesčių lengvatų¹³ transporto priemonių registracijos mokesčiams netaikoma, kai kurios valstybės narės šiuo atveju minėtų mokesčių netaiko. Registracijos mokestį renkančios valstybės narės privalo taikyti nusidėvėjimo koeficientą, apskaičiuojamą atsižvelgiant į sumažėjusią įvežamo automobilio ekonominę vertę. Jeigu automobilis visiškai išregistruojamas ir išvežamas iš šalies, kai kurios valstybės narės grąžina dalį jau sumokėto registracijos mokesčio sumos, paprastai ir šiuo atveju taikydamos tam tikrą nusidėvėjimo koeficientą.

- 2 atvejis. Pilietis atvyksta į savo kitoje valstybėje narėje esančią antrinę gyvenamąją vietą (pvz., atostogų būstą) ir įsiveža automobilį, kurį ketina nuolat naudoti toje valstybėje narėje, ir vėl turi sumokėti registracijos mokestį. Kai kurios paskirties valstybės narės tokiu atveju mokesčio nerenka. Be to, kai kurios išvykimo valstybės narės dalį šio mokesčio sumos grąžina.
- 3 atvejis. Pilietis gyvena vienoje valstybėje narėje ir naudoja bendrovės automobilį, kurį jo darbdavys arba bendrovė, kurios administratorius jis yra, įregistravo kitoje valstybėje narėje. Registracijos valstybė narė gali taikyti registracijos mokestį. Darbuotojo arba administratoriaus gyvenamoji valstybė narė gali taikyti registracijos mokestį tik tuo atveju, jei automobilis joje iš esmės naudojamas nuolat.
- 4 atvejis. Pilietis gyvena vienoje valstybėje narėje ir naudoja išperkamosios nuomos būdu įsigytą automobilį, kurį išperkamosios nuomos bendrovė įregistravo kitoje valstybėje narėje. Registracijos valstybė narė gali taikyti registracijos mokestį. Gyvenamoji valstybė narė taip pat gali taikyti registracijos mokestį, kuris yra proporcingas išperkamosios nuomos sutarties trukmei.
- 5 atvejis. Pilietis gyvena vienoje valstybėje narėje ir dažnai savo automobilį naudoja kitoje valstybėje narėje savo partneriui ar šeimai lankyti. Antroji valstybė narė registracijos mokestį gali taikyti tik tuo atveju, jeigu partneris ar šeima automobiliu naudoja reguliariai.
- 6 atvejis. Studentas laikinai atvyksta į kitą valstybę narę studijuoti arba darbuotojas yra darbdavio perkeliamas į kitą valstybę narę. Tuo laikotarpiu automobilis daugiausia naudojamas studijų arba įdarbinimo šalyje. Šiais atvejais studijų arba įdarbinimo valstybė narė registracijos mokesčio negali rinkti.
- 7 atvejis. Automobilių nuomos bendrovė, kurios parko automobiliai (visi arba jų dalis) įregistruoti vienoje valstybėje narėje, norėtų be registracijos ir naudojimo mokesčių sudaryti vienakryptes nuomos sutartis arba perkelti dalį savo parko automobilių į kitą valstybę narę, kad galėtų geriau patenkinti išaugusią sezoninę paklausą.
- 8 atvejis. Registracijos mokestį taikančios valstybės narės pilietis arba automobilių prekiautojas parduoda automobilį kitoje valstybėje narėje gyvenančiam asmeniui arba kitoje valstybėje narėje įsteigta bendrovei ir automobilis turės būti perregistruotas toje kitoje valstybėje narėje. Jeigu į automobilio vertę vis dar įskaičiuota mokesčio suma negrąžinama, tai gali lemti pernelyg didelį apmokestinimą pirmojoje valstybėje narėje, palyginti su automobiliais, kurie iki jų eksploatavimo pabaigos iš jos nėra išvežami, apmokestinimu. Tačiau kai lengvieji automobiliai išregistruojami ir išvežami profesionalių prekiautojų, t. y. kai automobilio savininkas faktiškai neemigruoja, kai kurios registracijos mokestį taikančios valstybės narės dalį jau sumokėto mokesčio sumos grąžina.

Atsižvelgiant į tai, kad automobilių apmokestinimas ES lygmeniu praktiškai nereglamentuojamas, Teismas, išsprendęs ne vieną bylą, nustatė keletą principų, kurių valstybės narės privalo laikytis, kai registracijos mokesčius taiko pirmiau aprašytais atvejais.

¹³ OL L 145, 2009 6 10, p. 36.

Nors minėta Teismo praktika padėjo išspręsti importuojamų produktų diskriminacijos vidaus produktų atžvilgiu klausimą, dvigubo apmokestinimo minėtais 1, 2 ir 8 atvejais problema tebėra neišspręsta.

2.2. Naudojimo mokesčiai

Šiame komunikate vartojama sąvoka „naudojimo mokesčiai“ apima visų rūšių mokesčius, susijusius su automobilio naudojimu valstybės narės teritorijoje, neatsižvelgiant į tai, kaip jie vadinami, išskyrus kelių rinkliavas, vinjetes ir degalų akcizą.

Paprastai naudojimo mokestis yra metinis, jį renka lengvojo automobilio registracijos valstybė narė, o jo dydis priklauso nuo automobilio variklio darbinio tūrio, galios, naudojamų degalų ir (arba) aplinkosauginių savybių. Jeigu per laikotarpį, už kurį sumokamas naudojimo mokestis, automobilis išregistruojamas arba pasikeičia jo savininkas, grąžinama proporcingo dydžio suma. Taigi šiuo atveju keliose valstybėse narėse naudojamų lengvųjų automobilių dvigubo apmokestinimo problema nėra labai aktuali.

3. NEIŠSPRĘSTOS PROBLEMOS

3.1. Dvigubo apmokestinimo problema

Nors Teismo praktika padėjo išspręsti ne vieną klausimą, susijusį su registracijos mokesčių taikymu paskirties šalyje, kai kurios problemos, su kuriomis susiduriama tam tikrais atvejais, tebėra neišspręstos.

Registracijos mokesčiai

Dvigubo apmokestinimo atvejų pasitaiko, kai piliečiai automobilius perkelia nuolat naudoti kitoje valstybėje narėje arba kai automobilis daugiausia naudojamas kitoje šalyje nei jo pirminės registracijos šalis.

Dvigubo apmokestinimo atvejų visų pirma pasitaiko tada, kai piliečiai išvyksta iš registracijos mokesčių taikančios valstybės narės, kurioje tas mokestis negrąžinamas, kai automobilis perkeltas į kitą registracijos mokesčių taikančią valstybę narę, kurioje tokiu atveju nuo to mokesčio neatleidžiama. Be to, dvigubo apmokestinimo atvejų gali pasitaikyti tada, kai automobilis įregistruojamas registracijos mokesčių taikančioje valstybėje narėje ir kai tas automobilis daugiausia (laikinais arba nuolat) naudojamas kitoje, registracijos mokesčių taip pat taikančioje valstybėje narėje (žr. 3–5 atvejus).

Didėjant ES integracijai, vis daugiau žmonių vyksta iš vienos šalies į kitą: vieni gyventi, studijuoti, dirbti arba gyventi išėję į pensiją, kiti – kitoje valstybėje narėje turi atostogų būstą ir ten naudojami (antru) automobiliu¹⁴. Nors ES taisyklės padeda išvengti dvigubo apmokestinimo problemos tam tikrais konkrečiais atvejais, daugeliu kitų atvejų ji vis dar gali būti neišspręsta.

¹⁴ 2011 m. piliečių, gyvenančių kitoje valstybėje narėje nei jų kilmės valstybė narė, skaičius pasiekė 12,8 mln., o tarpvalstybinių darbuotojų (vienoje valstybėje narėje gyvenančių, bet kitoje valstybėje narėje dirbančių piliečių) skaičius 2010 m. pasiekė maždaug 1 mln. Ypatingą tarpvalstybinių darbuotojų kategoriją sudaro asmenys, gyvenantys vienoje valstybėje narėje ir naudojantys darbdavio kitoje valstybėje narėje įregistruotą variklinę transporto priemonę. Šios kategorijos duomenų nėra, bet apskritai bendrovių įregistruoti lengvieji automobiliai sudarė maždaug 50,5 proc. iš 11,6 mln. 2008 m. 18 ES valstybių narių įregistruotų naujų lengvųjų automobilių.

Naudojimo mokesčių atveju dvigubo apmokestinimo problemos neturėtų būti, nes jie renkami kasmet ir taikomi tik *pro rata*, t. y. paprastai jie grąžinami, jei automobilis išregistruojamas.

3.2. Kitos problemos

3.2.1. Nepakankama informacija apie automobilių registracijos ir naudojimo mokesčių taikymą tarpvalstybiniais atvejais

Piliečiai dažnai skundžiasi ne tik dėl dvigubo apmokestinimo, bet ir dėl pernelyg sudėtingų mokesčių taisyklių kitoje šalyje ir sunkumų, su kuriais susiduria norėdami gauti informacijos apie tas taisykles ir procedūras. Šiuos sunkumus iš dalies lemia kalbinės kliūtys.

3.2.2. Tinkamas ES taisyklių taikymas laikino arba nereguliaraus automobilio naudojimo atveju

Tinkamas Direktyvos 83/182/EEB, kuria reglamentuojamas kitoje valstybėje narėje nei registracijos valstybė narė laikinai arba nereguliariai naudojamų automobilių apmokestinimas, taikymas buvo daugelio Teismo sprendimų ir pažeidimų nagrinėjimo procedūrų objektas (žr. TDD 3.1 skirsnį). Kiti atvejai, dėl kurių buvo kreipiamasi į Teismą sprendimo, susiję su tarpvalstybine išperkamąja nuoma, bendrovių automobiliais, kuriais naudojasi jų kitoje valstybėje narėje gyvenantys darbuotojai ar administratoriai, ir kitos valstybės narės nei automobilio registracijos valstybė narė gyventojų pasiskolinamų automobilių (žr. TDD 3.4–3.7 skirsnius). Teismo praktika jau padėjo nustatyti svarbius principus, kuriais patikslinta valstybių narių apmokestinimo srities kompetencija ir tuo pat metu apsaugotos ES piliečių teisės. Vis dėlto panašu, kad kai kurioms valstybėms narėms nepavyksta prie šių pokyčių priderinti savo teisės aktų ir praktikos. Komisija nuolat stebi valstybių narių teisės aktų atitiktį šios srities Teismo praktikai.

3.2.3. Tarpvalstybinė automobilių nuoma

Automobilių nuomos bendrovės variklines transporto priemones išnuomoja palyginti trumpam laikui. Paprastai jų parko automobiliai labai nauji – jie nuomojami 6–9 mėnesius, vėliau juos atperka gamintojas. Apskaičiuota, kad ES trumpalaikės nuomos lengvųjų automobilių parke – 1,4 mln. transporto priemonių. Automobilių nuomos paslaugų, kurias teikiant kertama siena, bendrovė gali susidurti su dviem problemom:

- (1) Pirma problema – automobilio grąžinimas vienakryptės nuomos atveju¹⁵. Valstybės narės dažnai neleidžia automobilio pernuomoti šalies, kurioje baigėsi vienakryptės nuomos sutartis, gyventojui, jei automobilis neperregistruojamas ir nesumokamas registracijos mokestis. Todėl dažnai automobilių nuomos bendrovė gali automobilį susigrąžinti tik jei randa klientą, gyvenantį automobilio registracijos šalyje, arba jei automobilį sugrąžina nuomos bendrovės darbuotojas, arba jei jis parvežamas krovininiais automobiliais. Taip ne tik patiriamos susigrąžinimo į registracijos šalį

¹⁵ Pagal Direktyvos 83/182/EEB 3 straipsnį valstybės narės privalo leisti automobilius pernuomoti kitos valstybės narės gyventojams, kad tie automobiliai būtų „eksportuoti“, jei toje šalyje jie yra dėl joje pasibaigusios nuomos sutarties. Automobilius į valstybę narę, kurioje buvo pirmiau išnuomoti, taip pat gali grąžinti darbuotojas, net jei tas darbuotojas yra laikinojo įvežimo valstybės narės gyventojas. Pagal minėtos direktyvos 9 straipsnį valstybės narės gali nustatyti ir (arba) toliau taikyti liberalesnes nuostatas, pvz., leisti šias transporto priemones pernuomoti savo šalies gyventojui, kad šis jas reeksportuotų. Tačiau šia galimybe naudojasi tik nedaugelis valstybių narių.

išlaidos, bet ir negaunamos pajamos už laikotarpį, kuriuo automobilis neišnuomojamas. Dėl to vienakryptė nuoma yra brangi, dažnai tokia brangi, kad nuomos bendrovės tokios galimybės klientams net nesiūlo.

- (2) Antra problema – automobilių nuomos bendrovės susiduria su kliūtimis norėdamos nuomojamus automobilius perkelti iš vienos valstybės narės į kitą, kad patenkintų kai kuriose valstybėse narėse išaugančią sezoninę paklausą. Perkelti automobilio keliems mėnesiams į kitą valstybę narę neapsimoka: kas keletą mėnesių patiriamos automobilio išregistravimo kilmės valstybėje narėje ir jo įregistravimo paskirties valstybėje narėje išlaidos, registracijos mokesčio išlaidos, be to, per laikotarpį, kuriuo atliekamos šios procedūros, prarandama pajamų. Todėl dažnai nutinka taip, kad automobilių nuomos bendrovės nepajėgia patenkinti tam tikrose valstybėse narėse turistiniu sezonu išaugusios paklausos, o kitose valstybėse narėse jų automobiliai stovi neišnuomoti. Todėl automobilių nuomos bendrovės norėtų turėti galimybę kiekvienais metais tam tikram mėnesių skaičiui dalį savo automobilių perkelti į kitas valstybes nares.

Abi problemos netiesiogiai riboja paslaugų teikimo kitoje valstybėje laisvę, dėl jų nuomos bendrovės ir jų klientai patiria daugiau išlaidų, be to, ribojama klientų galimybė rinktis paslaugas, nes gali būti taip, kad tokios paslaugos apskritai neteikiamos. Problemų, susijusių su išregistravimo ir perregistravimo formalumais ir išlaidomis, sprendimas pateikiamas 1 skirsnyje minėtame reglamento, kuriuo supaprastinamas kitoje valstybėje narėje įregistruotų variklinių transporto priemonių perkėlimas bendrojoje rinkoje, pasiūlyme. Pasiūlyme numatoma, kad automobilių nuomos bendrovės savo automobilius privalėtų registruoti tik toje valstybėje narėje, kurioje yra jų įprastinė registracijos vieta.

3.2.4. *Mokesčių nulemtas rinkos susiskaidymas*

Dauguma valstybių narių, taikančių techninėmis automobilio specifikacijomis pagrįstus registracijos arba naudojimo mokesčius, juos nustato atsižvelgdamos į automobilio technines savybes (pvz., variklio darbinį tūrį ar galią) arba išmetamo CO₂ kiekį¹⁶. Dažnai ribinės vertės nustatomos pagal nacionalinės rinkos savybes arba jų nustatymo metu siekiamus nacionalinės politikos tikslus, be to, įvertinamas būsimų reformų grynasis poveikis pajamoms.

Dėl ekonominių paskatų automobilių gamintojai savo gaminius priderina prie automobiliams taikomų mokesčių struktūros ir pagrindinėms rinkoms tiekia automobilius, kurių techninės specifikacijos neviršija tam tikrų ribinių verčių, nors yra visai arti jų, pvz., automobilius su 1599 cm³ arba 1999 cm³ darbinio tūrio varikliais. Tačiau šios ribinės vertės įvairiose šalyse skiriasi. Tai lemia „techninį“ bendrosios rinkos susiskaidymą. Dėl to prarandama galimybė visapusiškai pasinaudoti galima bendrosios rinkos, kurioje kasmet įregistruojama maždaug 13 mln. naujų automobilių, masto ekonomija, o tai turi neigiamos įtakos pramonės konkurencingumui ir skatinamųjų priemonių veiksmingumui. Automobilių kainos dėl to taip pat didesnės. Taip yra dėl to, kad dėl suskaidytos sistemos automobilių gamintojai eikvoja išteklius gamindami prie skirtingų ribinių verčių priderintus automobilius ir mažėja Europos klimato politikos išlaidų efektyvumas. Šį automobilių apmokestinimo susiskaidymą 2012 m. aiškiai pripažino CARS 21 aukšto lygio darbo grupė¹⁷. Todėl automobilių gamintojai paragino suderinti išmetamo CO₂ kiekiu grindžiamus automobilių mokesčius. Tačiau

¹⁶ Žr. TDD IV priedą.

¹⁷ 2012 m. birželio 6 d. priimta CARS 21 galutinė ataskaita, su kuria galima susipažinti šioje svetainėje: http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/cars-21-final-report-2012_en.pdf.

Komisijos iniciatyva, kuria siekta suderinti šiuos mokesčius, vieningos valstybių narių paramos kol kas nesulaukė¹⁸.

4. POLITIKOS GALIMYBĖS IR GERIAUSIA PRAKTIKA

Kaip mano Komisija, geriausias būdas minėtoms likusioms problemoms išspręsti – panaikinti registracijos mokesčius ir integruoti juos (pajamų požiūriu neutraliu būdu) į naudojimo mokesčius, taip pat suderinti ir ekologizuoti automobilių apmokestinimą. Tačiau, atsižvelgiant į tai, kad 2005 m. pasiūlymas iki šiol nepriimtas, tikslinga aptarti šiame Komunikate nurodytų problemų greito sprendimo būdus.

4.1. Dvigubo apmokestinimo problema

Siekiant išvengti dvigubo apmokestinimo arba pernelyg didelio apmokestinimo tuo atveju, kai ES piliečiai perkelia automobilį nuolat naudoti kitoje valstybėje narėje (2.1 skirsnio 1, 2 ir 8 atvejai), iš principo galimos trys politikos galimybės:

- paskirties valstybė narė įvežamam automobiliui visai netaiko registracijos mokesčio;
- išvykimo valstybė narė grąžina jau sumokėto registracijos mokesčio dalį, kuri tebėra įskaičiuota į automobilio vertę (mokesčio likutį)¹⁹;
- paskirties valstybė narė sumažina mokėtiną vidaus mokestį sumą, atitinkančią išvykimo valstybėje narėje jau sumokėtą mokestį (užskaitos sistema), ir atsižvelgia į nusidėvėjimą, kai apmokestinami ne nauji, o naudoti automobiliai.

Šioje lentelėje nurodoma, kurios iš 18 registracijos mokestį taikančių valstybių narių jau taiko 1 ir (arba) 2 galimybę:

	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 dėl automobilių akcizo, bet ne dėl registracijos mokesčio.

Pirmoji galimybė gali turėti tam tikro neigiamo poveikio didelį registracijos mokestį taikančių valstybių narių biudžetui. Kita vertus, dideli mokesčiai gali turėti atgrasomojo poveikio tarpvalstybinės migracijos ir darbuotojų iš kitų valstybių narių pritraukimo požiūriu, o tai gali turėti neigiamos įtakos jų ekonomikai. Be to, šia galimybe kiek palankesnė padėtis, palyginti su nuolatiniais gyventojais, suteikiama su savo (naudotais) automobiliais atvykstantiems imigrantams. Tačiau imigrantai dėl pačios migracijos paprastai patiria didelių socialinių ir ekonominių išlaidų, todėl vadinamoji mokestinė privilegija tas išlaidas kompensuoja tik iš dalies.

Pagal antrąją galimybę išvykimo valstybė „praranda“ mokesčio likutį. Tačiau dėl mokesčio grąžinimo automobilis iš valstybės narės išvežamas „be mokestinių pasekmių“.

¹⁸ Žr. 6 išnašoje minėtą 2005 m. pasiūlymą.

¹⁹ Valstybės narės grąžindamos mokestį taiko skirtingas sąlygas (žr. TDD II priedą). Paprastai mokestis grąžinamas ne tik į kitą gyvenamąją vietą su automobiliu persikeliantiems piliečiams, bet ir tuo atveju, kai automobilius išregistruoja ir išveža automobilių prekiautojai arba kai piliečiai savo automobilius parduoda užsienyje.

Pagal trečiąją galimybę automobilis iš išvykimo šalies būtų eksportuojamas faktiškai be mokesčių pasekmių. Mokesčių pajamų, atitinkančių mokesčio likutį, negautų paskirties valstybė narė. Jeigu būtų taikoma tokia užskaitos sistema, jos poveikis biudžetui būtų mažiau pastebimas nei pasirinkus atleidimo nuo mokesčio sistemą.

Piliečiams geriausia tvarka būtų, jei išvykimo valstybė narė taikytų nusidėvėjimu pagrįstą mokesčio grąžinimo sistemą, o paskirties valstybė narė atleistų nuo registracijos mokesčio. Šiuo atveju galutinė mokesčių našta pirmojoje valstybėje narėje visais atvejais būtų proporcinga automobilio naudojimo toje valstybėje narėje laikui (taip būtų išvengta pernelyg didelio apmokestinimo), o antrojoje valstybėje narėje piliečiai mokesčių naštos visai nepatirtų. Antra pagal patrauklumą tvarka – kartu taikyti mokesčio grąžinimo ir užskaitos sistemas. Piliečiams ši tvarka būtų ne tokia naudinga, nes jie nepasinaudotų arba ne visiškai pasinaudotų minėta užskaita, jeigu išvyktų į registracijos mokesčio netaikančią arba mažesnę registracijos mokesčių taikančią valstybę narę.

4.2. Kitos problemos

4.2.1. Informacijos trūkumas

Šiuo komunikatu ir TDD Komisija siekia patikslinti ES lengvųjų automobilių mokesčių taisykles pagal Teismo suformuotus principus. Teikti išsamią informaciją piliečiams ir įmonėms apie taikomus nacionalinius mokesčius ir apie tai, kaip įgyvendinti Teismo suformuoti principai, – valstybių narių pareiga. Informacija turėtų būti pateikiama bent jau atitinkamos valstybės narės kalba (-omis), o pagrindiniai dalykai (pvz., dažnai užduodamų klausimų ir atsakymų forma) – dar ir piliečių, dažniausiai vykstančių į tą valstybę narę, kalbomis, visiems kitiems piliečiams – anglų kalba. Informaciją turėtų būti nesunku rasti internete, ji turėtų būti tinkama, atnaujinama, be to, ieškantiems išsamesnės informacijos turėtų būti nurodytas adresas ryšiams.

4.2.2. Laikinas lengvojo automobilio perkėlimas į kitą valstybę narę (2.1 skirsnio 3–7 atvejai)

Kaip nurodyta 3.2.2 skirsnyje, valstybėms narėms gali būti sunku automobilių apmokestinimo teisės aktus priderinti prie Teismo praktika nustatytų principų. TDD, kurį Komisija ketina reguliariai atnaujinti, turėtų būti gairės valstybėms narėms. Be to, geriausiai praktikai tam tikrais atvejais nustatyti naudingos galėtų būti diskusijos su valstybėmis narėmis techninių klausimų darbo grupėje.

Jau dabar kai kurios valstybės narės pirmiausia savo pačių piliečiams leidžia kitoje valstybėje narėje įregistruotas transporto priemones palyginti trumpą laiką (daugiausia dvi savaites, mėnesį) naudoti be registracijos ir naudojimo mokesčių, jeigu įvykdomos tam tikros sąlygos, pvz., sąlyga pateikti administracinį pranešimą. Tačiau net ir tokia tvarka atrodo gana griežta atsižvelgiant į didėjančią tarptautinį judumą ir besikeičiančias judumo tendencijas. Atsižvelgiant į pastarojo meto Teismo praktiką dėl skolintų automobilių²⁰, valstybės narės turėtų apsvarstyti galimybę leisti savo piliečiam tam tikrą laiką naudoti kitoje valstybėje narėje įregistruotas transporto priemones be registracijos mokesčio, jeigu įvykdomos tam tikros sąlygos, skirtos užkirsti kelią mokesčių slėpimui ar piktnaudžiavimui.

²⁰ 2012 m. balandžio 26 d. sprendimas sujungtose bylose *L.A.C. van Putten, P. Mook, G. Frank*, C-578/10, C-579/10, C-580/10.

4.2.3. *Automobilių nuomos sektorius*

Kai kurios valstybės narės jau ėmėsi priemonių 3.2.3 skirsnyje aprašytoms problemoms išspręsti:

- (1) Kalbant apie vienakryptės nuomos būdu išnuomotų automobilių grąžinimą, kai kurios valstybės narės leidžia, kad į jų šalį pagal nuomos sutartį įvežtos kitoje valstybėje narėje įregistruotos transporto priemonės būtų tam tikram laikui išnuomosios jų gyventojams be registracijos ir naudojimo mokesčių, jeigu įvykdomos tam tikros sąlygos²¹. Taip palengvinamas vienakryptės nuomos paslaugų teikimas, nors sąlygos labai skiriasi.
- (2) Viena valstybė narė leidžia kasmet ne ilgesniam kaip 3 mėnesių laikotarpiui laikinai perkelti kitoje valstybėje narėje įregistruotus nuomojamus automobilius ir jiems netaiko registracijos bei naudojimo mokesčių ir taip sudaro sąlygas automobilių nuomos įmonėms veiksmingiau tenkinti išaugusią sezoninę paklausą.

Lankstesnę tvarką šiais dviem atvejais valstybės narės gali taikyti remdamosi Direktyvos 83/182/EEB 9 straipsnio 1 dalimi. Kol kas nėra įrodymų, kad dėl tokio lankstumo kiltų problemų. Taigi Komisija siūlo, kad kitos valstybės narės nustatytų panašią tvarką ir ją taikytų kartu su pačių nustatytomis sąlygomis, skirtomis išvengti mokesčių slėpimo ar piktnaudžiavimo. Tai leistų automobilių nuomos įmonėms optimizuoti jų automobilių parko naudojimą ir sumažinti išlaidas – taigi sumažėtų ir galutinio vartotojo mokama kaina.

4.2.4. *Mokesčių nulemtas rinkos susiskaidymas*

Nors 2005 m. pasiūlymas nesulaukė vieningos valstybių narių paramos, reikėtų pripažinti, kad nuo to laiko daug valstybių narių į savo registracijos ir (arba) naudojimo mokesčius įvedė aplinkosaugos elementą. Tačiau nors valstybės narės taiko tuos pačius aplinkosaugos elementus, jų naudojamos ribinės vertės dažnai skiriasi, todėl skiriasi ir taikomi mokesčiai (kartais išties smarkiai). Diferencijuojant automobilių apmokestinimą reikėtų remtis ne techniniais kriterijais, kaip antai variklio darbinis tūris ar galia, bet objektyviais, visuotinai prieinamais ir politikos požiūriu aktualiais aplinkosauginių savybių duomenimis, kaip antai išmetamas CO₂ kiekis. Be to, ribinės vertės turėtų būti reguliariai atnaujinamos, kad būtų daromas spaudimas pirkti netaršias ir efektyviai energiją vartojančias transporto priemones. Atsižvelgiant į tai siūloma, kad valstybės narės darbo grupėje išnagrinėtų, kaip geriau derinti kriterijus, kuriais jos remiasi apskaičiuodamos registracijos ir naudojimo mokesčius, kad sumažėtų ES automobilių rinkos techninis susiskaidymas, būtų išnaudojama masto ekonomija ir kad ekonomiškai efektyviu būdu būtų pasiekti aplinkos apsaugos tikslai. Taip pat reikia pažymėti, kad Komisijos tarnybos šiuo metu rengia gaires, kuriomis galės remtis finansines paskatas pagal Europos netaršių ir efektyviai energiją vartojančių transporto priemonių strategiją²² norinčios taikyti valstybės narės.

5. IŠVADOS IR TOLESNI VEIKSMAI

Dėl Europos integracijos ir dėl to, kad verslo ir augimo modeliams vis svarbesnis didesnis tarptautinis darbo jėgos pasiskirstymas, piliečių judumas nuolatos didėja. Judumas gali padėti išspręsti vietos darbo rinkų problemas, padidinti rinkų efektyvumą ir paspartinti ekonomikos

²¹ Daugiau informacijos pateikiama TDD III priede.

²² COM(2010) 186, 2010 4 28.

augimą. Be to, laisvas judėjimas – ES piliečių labiausiai vertinama ES teisė ir ES raidos pagrindas. Dvigubas transporto priemonių apmokestinimas, dideli registracijos mokesčiai, kuriuos už automobilius turi sumokėti į kitą šalį persikeliantys piliečiai, ir su tuo susijusios informacijos trūkumas gali trikdyti tarpvalstybinį judumą.

Nors 2005 m. Komisijos pasiūlytas metodas, t. y. pasiūlymas panaikinti registracijos mokesčius ir integruoti juos pajamų požiūriu neutraliu būdu į esamus naudojimo mokesčius, iki šiol nepriimtas, kai kurios valstybės narės savanoriškai ėmėsi tam tikrų pasiūlyme numatytų priemonių ir Komisija joms pritaria. Tačiau liko neišspręstų su tikros bendrosios rinkos idėja nesuderinamų problemų, todėl būtina jas artimiausiu metu išspręsti.

Taigi, Komisija nustatė ir valstybėms narėms siūlo artimiausiu metu pradėti įgyvendinti šiuos geriausios praktikos pavyzdžius:

1. Norėdamos užtikrinti, kad mokesčių mokėtojai, vykdami į kitą valstybę narę, žinotų savo teises ir prievole, valstybės narės turėtų pasirūpinti, kad jie gautų tinkamos informacijos apie registracijos ir naudojimo mokesčius, kuriuos jos taiko transporto priemonėms tarpvalstybiniais atvejais, įskaitant informaciją apie tai, kaip jos yra įgyvendinusios šiame komunikate ir TDD aprašytą ES teisinę sistemą. Šiuo tikslu mokesčių mokėtojams reikėtų nurodyti ryšių centrą, kurio nuoroda galėtų būti pateikta Komisijos interneto svetainėje.
2. Kad būtų išvengta dvigubo apmokestinimo arba pernelyg didelio apmokestinimo tuo atveju, kai piliečiai iš vienos valstybės narės perkelia automobilį nuolat naudoti kitoje valstybėje narėje, valstybė narė, kurioje iš pradžių sumokamas registracijos mokestis, turėtų grąžinti bent jau dalį to mokesčio sumos, kuri turėtų būti apskaičiuojama įvertinus automobilio nusidėvėjimą ir neatsižvelgiant į tai, ar paskirties valstybė narė atleidžia nuo registracijos mokesčio (jei ji taiko), ar ne.
3. Valstybės narės turėtų visapusiškai pasinaudoti Direktyvoje 83/182/EEB nustatyta lankstumo galimybe ir taikyti liberalesnes nuostatas, leidžiančias laikinai naudoti transporto priemones kitose valstybėse narėse be registracijos ir naudojimo mokesčių. Tai pirmiausia susiję su kitoje valstybėje narėje įregistruotais nuomojamais automobiliais, bet svarbu ir tada, kai gyventojas kitoje valstybėje narėje įregistruotą automobilį naudoja laikinai arba nereguliariai.
4. Imtis veiksmų, skirtų sumažinti ES automobilių rinkos susiskaidymą, atsiradusį dėl skirtingo registracijos ir naudojimo mokesčių taikymo valstybėse narėse. Be to, būtina atsižvelgti į būsimas finansinių paskatų, taikomų netaršioms ir efektyviai energiją vartojančioms transporto priemonėms, gaires.

Kai institucijos, kurioms skirtas šis komunikatas, pateiks savo nuomonę, Komisija ketina sudaryti techninių klausimų darbo grupę ir minėtus klausimus joje aptarti su valstybėmis narėmis. Dėl šio proceso diskusijos Taryboje dėl 2005 m. pasiūlymo galėtų įgauti naują pagreitį. Be to, kad būtų atsižvelgta į gausią Teismo praktiką ir siekiant didesnio skaidrumo bei teisinio aiškumo, būtų galima numatyti persvarstyti Direktyvą 83/182/EEB.