EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 22. 10. 2012
COM(2012) 605 final

SPRÁVA KOMISIE RADE

o mieste zdanenia dodania tovaru a poskytovania služieb vrátane reštauračných služieb určených cestujúcim na palube lodí, lietadiel, vo vlakoch alebo v autobusoch vypracovanej v súlade s článkom 37 ods. 3 smernice Rady 2006/112/ES z 28. novembra 2006 o spoločnom systéme dane z pridanej hodnoty

SPRÁVA KOMISIE RADE

o mieste zdanenia dodania tovaru a poskytovania služieb vrátane reštauračných služieb určených cestujúcim na palube lodí, lietadiel, vo vlakoch alebo v autobusoch vypracovanej v súlade s článkom 37 ods. 3 smernice Rady 2006/112/ES z 28. novembra 2006 o spoločnom systéme dane z pridanej hodnoty

OBSAH

1. Súvislosti a rozsah správy 3

2. Opis súčasných pravidiel upravujúcich dodanie tovaru a poskytovanie služieb na palube dopravných prostriedkov 3

2.1. Nevyhnutnosť osobitných pravidiel pre dodanie tovaru a poskytovanie služieb na palube dopravných prostriedkov 3

2.2. Miesto dodania tovaru, resp. poskytovania služieb 4

2.3. Oslobodenie od dane pri dodaní na palube 5

3. Hlavné zistené problémy 5

3.1. Vykonávanie a chápanie niektorých pojmov 5

3.1.1. Pojem „časť Spoločenstva“ v prípade prepravy cestujúcich uskutočnenej v Spoločenstve 5

3.1.2. Zaobchádzanie so „zastávkami“ 6

3.1.3. Pojmy „spotreba na palube“ a „reštauračné a stravovacie služby“ 6

3.2. Služby iné ako stravovacie a reštauračné služby 7

3.3. Rozsah uplatňovaného oslobodenia od dane 7

3.4. Osobitné otázky, ktoré zdôraznili zainteresované strany 7

3.5. Špecifická situácia dodaní uskutočňovaných na palube výletných lodí 8

4. Ďalší postup 8

1. SÚVISLOSTI A ROZSAH SPRÁVY

V súlade s článkom 37 ods. 3 smernice Rady 2006/112/ES z 28. novembra 2006 o spoločnom systéme dane z pridanej hodnoty[1] (ďalej len: „smernica o DPH“) *Komisia čo najskôr predloží Rade správu spolu s prípadnými vhodnými návrhmi o mieste zdanenia dodania tovaru určeného na spotrebu na palube a poskytovania služieb vrátane reštauračných služieb určených cestujúcim na palube lodí, lietadiel alebo vo vlakoch*.

K smernici Rady 2008/8/ES z 12. februára 2008[2] (ktorou sa zmenila a doplnila smernica o DPH, najmä pokiaľ ide o pravidlá miesta poskytovania služieb) bolo pripojené toto vyhlásenie do zápisnice: *„Rada a Komisia súhlasia, že týmto návrhom nie je dotknuté preskúmanie ustanovené v článku 37 smernice 2006/112/ES, ktoré sa týka miesta zdanenia dodania tovaru určeného na spotrebu na palube a poskytovania služieb vrátane reštauračných služieb určených cestujúcim na palube lodí, lietadiel alebo vo vlakoch. Toto povinné preskúmanie sa výslovne vzťahuje aj na služby poskytované na palube lodí (vrátane lodí na okružných plavbách), ako aj na nové pravidlo, ktorým sa určuje miesto poskytovania služieb podľa článku 57 smernice 2006/112/ES.“*

Táto správa je zameraná na miesto zdanenia tovaru určeného na spotrebu a služieb vrátane reštauračných služieb určených cestujúcim na palube lodí, lietadiel alebo vo vlakoch. S cieľom získať celkový obraz o uvedenom segmente trhu sa správa zaoberá aj ďalšími otázkami, ako je napr. zdaňovanie tovaru dodávaného na palube s možnosťou odniesť si ho so sebou, dodanie v autobusoch, ako aj oslobodenie od dane, ktoré sa v súčasnosti uplatňuje v tomto odvetví.

Pri vypracovaní tejto správy podnikla Komisia rôzne kroky na vytvorenie čo najširšieho prehľadu o situácii v tomto odvetví. Predovšetkým podniky, ktoré sú aktívne v tomto odvetví, boli vyzvané, aby predniesli svoje posúdenie súčasnej situácie vrátane problémov, ktorým čelia, a aby navrhli možné riešenia do budúcnosti. Členské štáty boli rovnako vyzvané, aby načrtli svoje súčasné postupy a očakávania v tejto oblasti. Nakoniec externé zmluvné strany[3] vykonali odbornú štúdiu (ďalej len „odborná štúdia“), ktorá sa uverejňuje spolu s touto správou.

2. OPIS SÚČASNÝCH PRAVIDIEL UPRAVUJÚCICH DODANIE TOVARU A POSKYTOVANIE SLUŽIEB NA PALUBE DOPRAVNÝCH PROSTRIEDKOV

2.1. Nevyhnutnosť osobitných pravidiel pre dodanie tovaru a poskytovanie služieb na palube dopravných prostriedkov

Povaha dodania tovaru a poskytovania služieb ako takých je rovnaká, či už sa vykonávajú alebo nevykonávajú na palube. V prípade dodania tovaru a poskytovania služieb na palube dopravných prostriedkov sa však mení fyzické miesto dodania tovaru, resp. poskytovania

[1] Ú. v. EÚ L 347, 11.12.2006, s. 1.

[2] Ú. v. EÚ L 44, 20.2.2008, s. 11.

[3] „Expert study on the issues arising from taxing the supply of goods and the supply of services, including restaurant and catering services, for consumption on board means of transport“ (Odborná štúdia o otázkach vyplývajúcich zo zdaňovania dodania tovaru a poskytovania služieb vrátane reštauračných a stravovacích služieb určených na spotrebu na palube dopravných prostriedkov), z 8. februára 2012, ktorú vykonala spoločnosť PricewaterhouseCoopers.

služieb, keďže dodanie či poskytovanie sa uskutočňuje na „platforme, ktorá sa zvyčajne pohybuje z jedného miesta na druhé. Inými slovami sa tovar a služby neprepravujú s cieľom dodania, resp. poskytnutia, ale sa dodávajú, resp. poskytujú počas prepravy.

Vzhľadom na tieto osobitné okolnosti, v rámci ktorých sa vykonáva dodanie na palube, sa preto uplatňujú osobitné pravidlá. Ich cieľom je v čo najvyššej možnej miere zabezpečiť zdanenie na mieste spotreby bez toho, aby bolo uplatňovanie týchto pravidiel príliš zložité.

Osobitné pravidlá sú oprávnené, ale treba zdôrazniť, že hoci sa dodanie na palube uskutočňuje v osobitnom prostredí, keď nastáva na území EÚ, skutočná spotreba, ku ktorej vedie, je na jej území, a v zásade by sa s ním nemalo zaobchádzať odlišne na daňové účely v porovnaní s rovnakým dodaním uskutočneným inde v EÚ.

2.2. Miesto dodania tovaru, resp. poskytovania služieb

Podľa článku 37 ods. 1 a článku 57 ods. 1 smernice o DPH je miesto dodania tovaru a poskytovania stravovacích a reštauračných služieb na palube lodí, lietadiel alebo vo vlakoch počas *„tej časti prepravy cestujúcich, ktorá sa uskutočňuje na území Spoločenstva,“* miestom začatia prepravy cestujúcich.

Podľa článku 37 ods. 2 a článku 57 ods. 2 sa „časť“ (ďalej len „časť Spoločenstva“) vymedzuje ako *„tá časť prepravy, ktorá sa uskutočňuje bez zastávky mimo územia Spoločenstva medzi miestom začatia a miestom ukončenia prepravy cestujúcich“*. *„Miesto začatia“* je *„prvé plánované miesto na území Spoločenstva, na ktorom môžu cestujúci nastúpiť do dopravného prostriedku, prípadne i po zastávke mimo územia Spoločenstva“*. *„Miesto ukončenia“* je *„posledné plánované miesto na území Spoločenstva, na ktorom môžu cestujúci, ktorí nastúpili v Spoločenstve, z dopravného prostriedku vystúpiť, prípadne i pred zastávkou mimo územia Spoločenstva“*. To znamená, že časť cesty dopravného prostriedku medzi hranicou EÚ a prvým plánovaným miestom na území Spoločenstva, na ktorom môžu cestujúci nastúpiť do dopravného prostriedku, sa uskutočňuje mimo „časti Spoločenstva“. Rovnaká situácia nastáva v prípade časti cesty medzi posledným plánovaným miestom, na ktorom môžu cestujúci z dopravného prostriedku vystúpiť, a hranicou EÚ.

„Zastávka“ je zastávka, ktorá nie je plánovaným miestom nastúpenia alebo vystúpenia cestujúceho[4].

Článok 37 ods. 1 a 2 sa uplatňuje na všetok tovar dodaný na palube lodí, lietadiel alebo vo vlakoch, či už je alebo nie je určený na spotrebu na palube v rámci časti Spoločenstva. Článok 57 sa uplatňuje len na reštauračné a stravovacie služby fyzicky vykonávané na palube lodí, lietadiel alebo vo vlakoch. Pre ostatné služby poskytované na palube nie sú stanovené žiadne osobitné pravidlá.

V prípade tovaru dodaného na palube, ale mimo časti Spoločenstva, sa uplatňuje článok 31 smernice o DPH. Podľa tohto ustanovenia, *ak sa tovar neodosiela ani neprepravuje, za miesto dodania sa považuje miesto, kde sa tovar nachádza v čase uskutočnenia dodania*. Článok 31 sa uplatňuje aj v prípade, ak sa tovar dodáva na palube iných dopravných prostriedkov, ako sú napr. autobusy.

---

[4] Otázkou, ako by sa mal chápať pojem „zastávka“, sa podrobnejšie zaoberal Súdny dvor Európskej únie vo svojom rozsudku z 15. septembra 2005 vo veci C-58/04, Antje Köhler proti Finanzamt Düsseldorf-Nord.

V prípade stravovacích a reštauračných služieb poskytovaných na palube, ale mimo časti Spoločenstva, sa uplatňuje článok 55 smernice o DPH. Podľa tohto ustanovenia „*miestom poskytovania reštauračných a stravovacích služieb, iných ako služieb fyzicky vykonávaných na palube lodí, lietadiel alebo vo vlakoch počas výkonu časti prepravy cestujúcich v rámci Spoločenstva, je miesto, kde sa tieto služby fyzicky vykonávajú*“.

2.3. Oslobodenie od dane pri dodaní na palube

V súlade s článkom 37 ods. 3 smernice o DPH *„do prijatia návrhov (...) môžu členské štáty oslobodiť alebo pokračovať v oslobodení od dane s možnosťou odpočítania DPH zaplatenej na predchádzajúcom stupni dodanie tovaru určeného na spotrebu na palube (...)“* lodí, lietadiel a vo vlakoch, ak bol tento tovar dodaný v rámci časti Spoločenstva.

Toto ustanovenie umožňuje len oslobodenie tovaru dodaného na spotrebu na palube od dane a nevzťahuje sa na tovar, ktorý si cestujúci odnesú so sebou. Dodanie na palube iných dopravných prostriedkov, ako napr. autobusov, nie je zahrnuté, a preto sa naň nemôže vzťahovať oslobodenie od dane.

Pre služby spotrebované na palube, ako napr. stravovacie a reštauračné služby, sa nestanovilo žiadne oslobodenie od dane. Článok 371 a príloha X časť B bod 10 smernice o DPH však členským štátom umožňuje, aby naďalej oslobodzovali od dane *„prepravu osôb a ak je preprava osôb oslobodená od dane, prepravu tovaru, ktorý sprevádza cestujúcich, ako napríklad batožina a motorové vozidlá, alebo poskytovanie služieb spojených s prepravou osôb.“* Toto je ustanovenie o zachovaní pôvodného stavu („standstill provision“), ktoré sa môže zachovať do schválenia konečného režimu, a je k dispozícii len členským štátom, ktoré ho uplatňovali 1. januára 1978, alebo členským štátom, ktoré k Únii pristúpili po tomto dátume, a pri pristúpení získali osobitnú odchýlku (pozri články 375 až 390b). Hoci možno argumentovať, že stravovacie a reštauračné služby by sa mohli oslobodiť od dane na základe tohto ustanovenia o zachovaní pôvodného stavu, iné služby, ako napr. kadernícke služby počas plavieb, sa nemôžu kvalifikovať ako „služby súvisiace s prepravou cestujúcich“.

3. HLAVNÉ ZISTENÉ PROBLÉMY

Jedným z hlavných zistených problémov sú rozdiely v tom, ako členské štáty ustanovenia uplatňujú. Je zrejmé, že oslobodenia od dane uplatňujú členské štáty rozdielne a že niektoré pravidlá sa úplne nedodržujú alebo sa chápu rozdielne. V odbornej štúdii sa zdôraznili praktické problémy, na ktoré upozornili zainteresované strany[5]. Rozdiel v uplatňovaní je hlavnou príčinou zložitosti a vedie k zvýšeniu administratívnej záťaže pre podniky. Nedostatočná harmonizácia oslobodenia od dane môže takisto spôsobiť narušenie hospodárskej súťaže.

3.1. Vykonávanie a chápanie niektorých pojmov

Zistili sa problémy s niektorými pojmami uvedenými v článkoch 37 a 57 smernice o DPH. Napriek existujúcim definíciám uplatňujú niektoré členské štáty tieto pojmy rôznym spôsobom. Zdá sa, že sa to predovšetkým týka lodí a lietadiel na medzinárodných trasách.

Najmä sa zdá, že existujú situácie, keď vnútroštátne ustanovenia, ktorými sa vykonávajú články 37 a 57, nezahŕňajú všetky tri dopravné prostriedky (lode, lietadlá a vlaky).

[5] Podrobné informácie sú uvedené v kapitole 4 odbornej štúdie – najmä strany 48 – 50, 55 a 58.

V prípade autobusov sú právne ustanovenia správne vo všetkých členských štátoch. Existujú však určité pochybnosti, čo sa týka ich správneho uplatňovania v praxi a spôsobu, ako ich možno kontrolovať.

3.1.1. Pojem „časť Spoločenstva“ v prípade prepravy cestujúcich uskutočnenej v Spoločenstve

Najmenej v troch členských štátoch nie je vymedzenie časti Spoločenstva úplne jasné[6]. Typicky chýbajú určité prvky vymedzenia – napríklad neexistuje vymedzenie miesta začatia a/alebo miesta ukončenia alebo použité vymedzenie je len čiastočné. V jednom členskom štáte vymedzenie časti Spoločenstva chýba úplne.

V piatich členských štátoch je dodanie tovaru a poskytovanie služieb na palube zdaniteľné mimo ich územia v rôznej miere, bez ohľadu na to, kde – v rámci časti Spoločenstva alebo mimo neho – mali byť zdanené v súlade s pravidlami[7].

Vykonávacie nariadenie Rady (EÚ) č. 282/2011 (ďalej len „vykonávacie nariadenie o DPH“)[8] poskytlo určité objasnenie, ale toto odlíšenie je aj naďalej zložité a ponecháva voľný priestor pre nesprávny výklad a nejednotnosť.

3.1.2. Zaobchádzanie so „zastávkami“

Medzi členskými štátmi sa zistili rozdielnosti v súvislosti so zaobchádzaním so zastávkami v porovnaní s prvým miestom nastúpenia alebo posledným miestom vystúpenia cestujúcich v rámci EÚ. Najmenej v desiatich členských štátoch je deliaca čiara pravdepodobne nesprávna[9]. Podľa odbornej štúdie sa niektoré členské štáty domnievajú, že keď cestujúci môžu vystúpiť z dopravného prostriedku, aby navštívili nejaké miesto, a po tomto výlete sa vrátia na palubu, aby pokračovali vo svojej ceste, považuje sa to za vystúpenie a nastúpenie cestujúcich. Týka sa to najmä odvetvia plavieb.

Ak nemôžu nastúpiť žiadni noví cestujúci a nikto z cestujúcich na palube nemôže trvalo opustiť loď, nemalo by sa to považovať za nastúpenie alebo vystúpenie. Takúto situáciu treba miesto toho chápať ako zastávku. Ak sa zastávka chápe ako prvé miesto nastúpenia alebo posledné miesto vystúpenia, môže to spôsobiť ťažkosti, ak – z dôvodu rôznych výkladov časti Spoločenstva – viac ako jeden členský štát chce zdaniť rovnaké dodania.

Nakoniec, zaobchádzanie s neplánovanými zastávkami môže spôsobiť ťažkosti podobné tým, ktoré sú opísané vyššie. V odbornej štúdii však nie sú o tom uvedené žiadne informácie.

3.1.3. Pojmy „spotreba na palube“ a „reštauračné a stravovacie služby“

V rámci odbornej štúdie sa v prípade týchto pojmov zistili určité problémy.

Spotreba na palube: V smernici o DPH nie je žiadna definícia a len niekoľko členských štátov poskytlo oficiálne usmernenie, ktoré sa medzi jednotlivými členskými štátmi odlišuje.

---

6 Viď kapitolu 4 odbornej štúdie, najmä strany 39 – 40 a 42 – 43.
7 Viď kapitolu 4 odbornej štúdie, najmä strany 42 – 43 a 52 – 55.
8 Pozri najmä články 35 až 37.
9 Viď kapitolu 4 odbornej štúdie, najmä strany 40 a 42 – 43.

Stravovacie a reštauračné služby: Jasná definícia je k dispozícii len od 1. júla 2011[10]. Predtým bolo chápanie tohto pojmu založené na usmernení, ktoré poskytol Súdny dvor Európskej únie (ďalej len „SDEÚ“), najmä vo svojom rozsudku vo veci *Faaborg-Gelting Linien*[11]. Tento pojem sa ďalej rozpracoval vo veci *Bog*[12], v súvislosti s ktorou vydal SDEÚ 10. marca 2011 rozsudok, v ktorom bližšie určil, aká by mala byť úroveň dostatočných podporných služieb, aby sa dodanie považovalo za stravovaciu službu. Preto by definícia už nemala predstavovať žiadne väčšie problémy. Nemožno však vylúčiť možnosť, že bude potrebné ďalšie objasnenie, najmä s cieľom zosúladiť vykonávacie nariadenie o DPH s najnovšou judikatúrou.

3.2. Služby iné ako stravovacie a reštauračné služby

Keďže články 55 a 57 sa vzťahujú len na stravovacie a reštauračné služby, ktoré sa zdaňujú v súlade s osobitnými pravidlami opísanými v predchádzajúcej časti, so všetkými ostatnými službami by sa malo zaobchádzať rovnakým spôsobom bez ohľadu na to, či sa poskytujú alebo neposkytujú na palube dopravného prostriedku. Objavili sa niektoré otázky, najmä pokiaľ ide o služby poskytované osobe (napr. kaderníčky, kozmetičky...), ale doposiaľ nebolo možné jasne určiť služby, pre ktoré by bolo potrebné určiť osobitné pravidlo.

3.3. Rozsah uplatňovaného oslobodenia od dane

Jedna skupina členských štátov oslobodzuje od dane tovar určený na spotrebu na palube lodí, lietadiel alebo vo vlakoch, ako je stanovené v článku 37 ods. 3 smernice o DPH. Najmenej dva členské štáty však umožňujú aj oslobodenie tovaru na palube dodaného v rámci územia Spoločenstva od dane, ale mimo časti Spoločenstva, ktoré sa nepovoľuje na základe článku 37 ods. 3 smernice o DPH[13].

Navyše sa ukazuje, že osem členských štátov takisto oslobodzuje od dane služby poskytované cestujúcim na palube lodí, lietadiel alebo vo vlakoch, najmä reštauračné a stravovacie služby[14]. Komisia sa domnieva, že na základe článku 37 možno od dane oslobodiť len dodania tovaru určeného na spotrebu na palube lodí, lietadiel alebo vo vlakoch v rámci časti Spoločenstva. Oslobodenie od dane stanovené v článku 37 sa nevzťahuje na tovar, ktorý sa má odniesť, ani žiadne služby. Oslobodenie od dane v takýchto prípadoch je možné len podľa článku 371 a prílohy X časti B bodu 10, ktorými sa členským štátom umožňuje naďalej oslobodzovať od dane „ak je preprava osôb oslobodená, *[...] poskytovanie služieb spojených s prepravou osôb“*. Zdá sa, že päť členských štátov oslobodzuje dodanie na palube od akéhokoľvek zdanenia v odlišnej miere prostredníctvom toho, ako sa uplatňujú pravidlá miesta dodania[15]. Považujú tieto dodania za dodania mimo územnej pôsobnosti DPH. Výsledkom je, že nevyžadujú žiadne osobitné pravidlá pre oslobodenie od dane.

---

[10] Podľa článku 6 vykonávacieho nariadenia o DPH: „Reštauračnými a stravovacími službami sa rozumejú služby, ktoré pozostávajú z poskytovania pripraveného alebo nepripraveného jedla alebo nápojov alebo obidvoch, ktoré sú určené na ľudskú spotrebu, pričom tieto služby sú sprevádzané dostatočne podpornými službami umožňujúcimi okamžitú spotrebu takýchto jedál alebo nápojov. Poskytovanie jedla alebo nápojov alebo obidvoch predstavuje len časť celku, v ktorom prevládajú služby. Reštauračné služby sú poskytovaním týchto služieb v poskytovateľových priestoroch a stravovacie služby sú poskytovaním týchto služieb mimo poskytovateľových priestorov.“.

[11] Vec C-231/94, rozsudok SDEÚ z 2. mája 1996, Faaborg-Gelting Linien A/S proti Finanzamt Flensburg.

[12] Spojené veci C-497/09, C-499/09, C-501/09, C-502/09, rozsudok SDEÚ z 10. marca 2011, Bog a ďalší proti Finanzamt Burgdorf, Hamburg-Barmbek-Uhlenhorst, Minden a Detmold.

[13] Viď kapitolu 4 odbornej štúdie, najmä strany 52 a 53.

[14] Viď kapitolu 4 odbornej štúdie, najmä strany 54 a 55.

[15] Viď kapitolu 4 odbornej štúdie, najmä strany 42 – 43 a 52 – 55.

Nesprávne uplatňovanie pravidiel týkajúcich sa územnej pôsobnosti DPH alebo oslobodenia od dane sa pravdepodobne týka len lodí a lietadiel. V prípade vlakov a autobusov sa zdá, že pravidlá sa vo všetkých členských štátoch vykonávajú správne. Rozdiel v skutočnom zdanení medzi členskými štátmi sa považuje za jeden z hlavných problémov súčasnej situácie, pretože môže mať vážne dôsledky pre dotknuté podniky a narúša hospodársku súťaž, predovšetkým medzi konkurenčnými podnikmi usadenými v EÚ a mimo nej.

3.4. Osobitné otázky, ktoré zdôraznili zainteresované strany

Konzultované zainteresované strany zdôraznili, že súčasný právny rámec je zložitý (keďže si vyžaduje uplatňovanie rôznych súborov pravidiel – články 31 a 55 alebo 37 a 57 – v rámci EÚ) a v jednotlivých členských štátoch sa líši. Rôzne režimy oslobodenia od dane, hoci sa veľmi oceňujú, členské štáty uplatňujú rôzne, čo sa považuje za komplikáciu. Nie je prekvapením, že sa uprednostňuje harmonizované oslobodenie od dane.

Zainteresované strany takisto ako príčinu vážnych ťažkostí podčiarkli nedostatok jasných definícií, najmä keď podnik pôsobí vo viac ako jednom členskom štáte, čo je v tomto odvetví zvyčajné. Rovnako spomenuli rôzne platné sadzby.

Zainteresované strany zdôraznili ťažkosti, s ktorými sa stretávajú pri dodaní tovaru alebo poskytovaní služieb na palube, za ktoré sú povinné platiť DPH v členskom štáte, v ktorom nie sú usadené a musia sa zaregistrovať na účely DPH. Poukázali na ťažkosti spojené s rozdielmi medzi členskými štátmi, ktoré sa týkajú technických požiadaviek pre registračné pokladne a povinností, sadzieb DPH a rôznych mien.

Ide pritom o tie isté ťažkosti, na ktoré naráža ktorýkoľvek iný podnik povinný platiť DPH v členskom štáte, v ktorom nie je usadený, a zainteresované strany ľutujú, že neexistujú žiadne zjednodušenia alebo režimy, ako napr. jednotné kontaktné miesto, ktoré by mali k dispozícii.

Niektoré zainteresované strany pripustili, že sa registrujú len v niektorých členských štátoch, a nie vo všetkých členských štátoch, v ktorých by sa to od nich podľa súčasných ustanovení vyžadovalo.

3.5. Špecifická situácia dodaní uskutočňovaných na palube výletných lodí

Osobitným znakom odvetvia výletných lodí je, že tieto plavby často začínajú a končia v rovnakom prístave. Preto sa zdá, že hlavný účelom výletnej plavby nie je prepravovať cestujúcich z jedného miesta na iné. Trasa výletnej lode sa ďalej môže meniť a v porovnaní s ostatnými dopravnými prostriedkami je flexibilnejšia.

Počas procesu zhromažďovania informácií o súčasnom stave v súvislosti s dodaním na palube bolo odvetvie výletných lodí a trajektov najaktívnejšie z hľadiska odpovedí. Zástupcovia tohto odvetvia zdôraznili, že v prípade ich činností sú pravidlá obzvlášť komplikované, a navrhli, aby bolo od dane oslobodené každé dodanie tovaru a každé poskytovanie služieb.

Na palube výletných lodí je v porovnaní s inými dopravnými prostriedkami k dispozícii širší rozsah tovaru a služieb. V ponuke sú napríklad kadernícke, krajčírske a kozmetické služby či zábavné a vzdelávacie aktivity. Výber v prípade tovaru je takisto omnoho väčší.

Zástupcovia odvetvia výletných lodí takisto zdôraznili, že v tomto segmente trhu existuje medzi hospodárskymi subjektmi intenzívna hospodárska súťaž. Spôsob, akým sa predpisy

formulujú, ovplyvňuje konkurencieschopnosť, predovšetkým medzi konkurenčnými podnikmi usadenými v EÚ a mimo nej.

Počas konzultácií sa navrhlo, že v prípade výletných lodí by sa loď mohla v mnohých prípadoch považovať za stálu prevádzkareň, keďže uskutočňované dodania sú zložité a často si vyžadujú náročné opatrenia[16].

4. ĎALŠÍ POSTUP

Tovar a služby, na ktoré sa vzťahuje táto správa, sú typicky spotrebné výrobky, na ktoré sa zvyčajne účtuje DPH, keď sa dodávajú na území EÚ. V zásade nemôže byť skutočnosť, že rovnaký tovar sa dodáva, resp. rovnaké služby sa poskytujú na palube určitých dopravných prostriedkov dostatočným odôvodnením oslobodenia tohto dodania tovaru, resp. poskytovania služieb v rámci EÚ od DPH.

Táto správa sa nepredkladá ako taká v rámci stratégie DPH stanovenej v oznámení Komisie o budúcnosti DPH. Napriek tomu by budúce zaobchádzanie s dotknutými transakciami malo byť v súlade s hlavnými zásadami uvedenej stratégie, najmä s potrebou zvýšiť efektívnosť dane rozšírením daňového základu, ale aj s potrebou jednoduchých pravidiel.

Vzhľadom na to, že hlavným účelom DPH je zvýšiť príjmy a zdaňovať spotrebu, Komisia zastáva názor, že skutočné zdanenie dodania tovaru a poskytovania služieb uskutočňované na palube dopravných prostriedkov by malo byť cieľom, ktorý je v budúcnosti potrebné sledovať. Zrušenie oslobodenia od dane by bolo takisto v súlade s potrebou zefektívnenia daňových systémov. Pri príprave budúcej práce, ktorá sa má v tejto oblasti vykonať, si je Komisia vedomá, že v odbornej štúdii takmer všetky konzultované zainteresované strany (najmä zástupcovia odvetvia výletných lodí), ktoré odpovedali na anketu, ktorú im zaslala zmluvná strana štúdie, sa vyslovili za zachovanie nepovinného oslobodenia od DPH, keďže sa obávajú negatívneho hospodárskeho, sociálneho a environmentálneho vplyvu.

Komisia takisto uznáva sťažnosti zainteresovaných strán, ktoré sa týkajú zložitosti súčasnej situácie. Táto zložitosť pochádza z rozdielneho uplatňovania a výkladu súčasných pravidiel, samotného právneho rámca a záťaže administratívneho súladu, ktorá vyplýva z predchádzajúcich dvoch faktorov, konkrétne z i) mozaiky oslobodení od dane, ii) vymedzenia „časti Spoločenstva“, iii) vymedzenia reštauračných a stravovacích služieb a iiii) chápania pojmov „zastávka“ a „neplánované zastávky“. Komisia v tomto ohľade overí, na akých objasneniach by sa mohla dohodnúť s členskými štátmi s cieľom vyriešiť súčasné nejasnosti. V tejto súvislosti by sa mohol využiť výbor pre DPH v snahe dosiahnuť spoločné usmernenia.

Komisia takisto ďalej preskúma situáciu, aby posúdila, či by sa v prípade niektorých členských štátov nemalo vykonať konanie o porušení predpisov.

Aj keby sa vyššie uvedené zložité situácie podarilo vyriešiť, je otázne, či sú súčasné pravidlá stanovené v smernici o DPH dostačujúce na zabezpečenie zdanenia dotknutých transakcií jednoduchým, efektívnym a rozhodným spôsobom. Komisia zastáva názor, že uplatňovanie týchto pravidiel by bolo pre podniky stále zložité a ich kontrola pre daňové orgány v mnohých prípadoch ťažká, alebo dokonca nemožná.

---

[16] Treba poznamenať, že pojem stálej prevádzkarne je vymedzený v článku 11 vykonávacieho nariadenia o DPH.

Podľa Komisie nemožno zmeny v zdanení dodania na palube dopravných prostriedkov vedúceho k spotrebe v EÚ dosiahnuť v prípade dodania na palube osamote a je nutné túto otázku posúdiť zo širšieho hľadiska jednoduchšieho a neutrálnejšieho rámca DPH pre osobnú prepravu vo všeobecnosti.

S cieľom zabezpečiť takýto súlad by sa mal v tejto oblasti prijať legislatívny návrh spoločne s návrhmi, ktoré sa vypracujú pre osobnú prepravu na základe komplexného posúdenia vplyvu.

Týmito návrhmi by sa malo zabezpečiť, aby skutočné zdanenie dodania na palube dopravných prostriedkov bolo jednoduché a neutrálne.

Okrem toho existuje naliehavá potreba toho, aby boli tieto pravidlá menej zložité než v súčasnosti, a aby povinnosti, ktoré majú hospodárske subjekty splniť, boli takisto čo najjednoduchšie. Všetko však závisí od toho, aká rozhodnutie sa prijme v prípade systému zdanenia ako takého.

Ak prijaté pravidlá znamenajú, že hospodárske subjekty sú povinné platiť daň v členských štátoch, v ktorých nie sú usadené, bude s cieľom zjednodušiť dodržiavanie súladu jasne potrebné preskúmať možnosť vytvorenia jednotného kontaktného miesta.

Ako sa poukázalo v oznámení o budúcnosti DPH, takéto opatrenie by sa mohlo zvážiť až po roku 2015, a to na základe skúsenosti s minimálnym režimom jednotného kontaktného miesta, ktoré sa zavedie pre telekomunikačné služby, služby rozhlasového a televízneho vysielania a elektronické služby poskytované neusadenými poskytovateľmi nezdaniteľným osobám (konečným spotrebiteľom).

Komisia zastáva názor, že otázky spojené s dodaním na palube dopravných prostriedkov by sa mali riešiť v spojení s osobnou prepravou, kde sa v súlade s oznámení o budúcnosti DPH navrhne neutrálnejší a jednoduchší rámec DPH pre osobnú prepravu[17]. V prvom rade tieto otázky spolu úzko súvisia a po druhé sú typy výziev a ťažkostí, ktorým sa čelí, podobné.

Komisia sa preto domnieva, že nie je vhodné k tejto správe pripojiť konkrétne legislatívne návrhy.

Rade sa adresuje výzva, aby vyjadrila svoj názor na obsah tejto správy, a najmä na spôsob, akým Komisia navrhuje pokročiť v tejto oblasti.

Zároveň sú vítané prípadné stanoviská ostatných inštitúcií k tejto správe a navrhovanému ďalšiemu postupu.

[17] Viď KOM(2011) 851 opatrenie č. 9.