



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 14.12.2012
COM(2012) 756 final

**SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU, RADĚ A EVROPSKÉMU
HOSPODÁŘSKÉMU A SOCIÁLNÍMU VÝBORU**

**Posílení jednotného trhu odstraněním přeshraničních daňových překážek pro osobní
automobily**

{SWD(2012) 429 final}

SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU, RADĚ A EVROPSKÉMU HOSPODÁŘSKÉMU A SOCIÁLNÍMU VÝBORU

Posílení jednotného trhu odstraněním přeshraničních daňových překážek pro osobní automobily

1. Úvod

Na evropských silnicích je v provozu více než 230 milionů osobních automobilů. Každý rok je v Evropské unii registrováno více než 13 milionů nových osobních automobilů a mezi členskými státy jsou přemístěny zhruba 3 miliony ojetých osobních automobilů, přičemž až 1 milion z nich souvisí s migrací osob z jednoho členského státu do druhého.¹

Zdanění osobních automobilů je významným zdrojem příjmu všech členských států. Registrace a silniční daň představovala v roce 2010 průměrně 1,9 % všech daňových příjmů². Skutečná úroveň a konstrukce těchto vnitrostátních daňových režimů má tedy zvláštní význam pro vnitrostátní daňové úřady i pro výrobce osobních automobilů a občany a podniky vlastníci a využívající osobní automobil.

Otázky dvojího nebo několikanásobné zdanění³ a možné daňové diskriminace v případě přeshraničních přemístění osobních automobilů se týkají občanů a poskytovatelů služeb v EU. Ve zprávě o občanství EU za rok 2010⁴ Komise oznámila, že bude pracovat na řešeních dvojího zpoplatnění registrace osobních automobilů, které může být překážkou pro právo občanů EU volně se pohybovat v rámci EU, a ve svém sdělení „Odstranění přeshraničních daňových překážek ve prospěch občanů EU“⁵ zdůraznila, že občané EU při nákupu osobního automobilu v jiném členském státě než v tom, v němž mají obvyklé místo pobytu, nebo při převozu osobního automobilu registrovaného v jednom členském státě do jiného členského státu často čelí přehnaně složitým postupům nové registrace a může se stát, že musí poplatek za registraci a/nebo silniční daň zaplatit dvakrát.

Toto sdělení se soustřeďuje na daňové aspekty v přeshraničních situacích. Vysoké poplatky za registraci osobních automobilů přemístěných mezi členskými státy v souvislosti se změnou trvalého pobytu mohou působit jako překážka pro potenciální migranty. Řada různých a nekoordinovaných prahových hodnot a technických spouštěcích mechanismů pro různé úrovně zdanění, např. velikost motoru, používané palivo nebo emise CO₂ (ať už jde o poplatek za registraci nebo silniční daň) také dále komplikuje již dost různorodé tržní podmínky pro výrobce automobilů, což způsobuje daňově podmíněnou roztržičnost jednotného trhu, což má za následek daňovou podmíněnost přeshraničního obchodu.

¹ Zdroj: Eurostat, ACEA a Öko-Institut.

² Trendy ve zdanění v Evropské unii, ročník 2012, Eurostat, Evropská komise.

³ Podle Soudního dvora Evropské unie nemusí poplatek za registraci postupně uložený ve dvou členských státech nutně představovat dvojí zdanění v úzkém slova smyslu, neboť zdanitelným plněním je právo užívat vozidlo na vnitrostátních silnicích (pro podrobnější informace viz oddíl 3.1 pracovního dokumentu útvarů Komise (SWD), který toto sdělení doprovází).

⁴ Zpráva o občanství EU za rok 2010 „Odstranit překážky pro výkon práv občanů EU“, KOM (2010) 603 ze dne 27.10.2010, viz opatření 6.

⁵ KOM(2010) 769 ze dne 20.12.2010.

Komise se ujala iniciativy a předložila legislativní návrhy k řešení těchto problémů při třech příležitostech – v roce 1975, v roce 1998 a v roce 2005⁶. Návrh z roku 1975 vedl k přijetí směrnice 83/182/EHS⁷, která poskytuje osvobození od daní pro dočasný dovoz motorového silničního vozidla na území členského státu z jiného členského státu. Návrh z roku 1998 byl zaměřen na zavedení povinného osvobození v případech, kdy jsou soukromá motorová vozidla *trvale* převedena do členského státu z jiného členského státu v souvislosti se změnou obvyklého bydliště dané soukromé osoby. Třetí návrh byl zaměřen na úplné zrušení poplatků za registraci a jejich nahrazení roční silniční daní po přechodném období deseti let a na tzv. „zelenou“ silniční daň. Dvěma posledním návrhům se doposud nedostalo požadované jednomyslné podpory členských států.

Je třeba poznamenat, že v současné době neexistuje harmonizace poplatků za registraci osobních automobilů a silniční daně na úrovni EU. To znamená, že vývoj v oblasti zdanění vozidel v EU zatím závisí do značné míry na judikatuře Soudního dvora Evropské unie (dále jen „Soudní dvůr“).

Navzdory judikatuře Soudního dvora a legislativním opatřením nebylo možné překonat rozdílnost vnitrostátních daňových režimů nebo zcela a systematicky odstranit dvojí zdanění a potenciální daňovou diskriminaci u osobních automobilů přemísťovaných občany z jednoho členského státu do druhého. V tomto sdělení a v doprovodném pracovním dokumentu útvarů Komise (dále jen „SWD“) je popsána a znovu posouzena současná situace týkající se daní v oblasti osobních vozidel⁸ v rámci Unie, aby mohly být stanoveny osvědčené postupy, které by členské státy měly být schopny provést ve stávajícím právním rámci.

Toto sdělení a SWD mají za cíl objasnit pravidla EU týkající se zdanění vozidel a vysvětlit práva a povinnosti členských států, osob a podniků. Z otázek předložených Komisi bylo zřejmé, že občané a podniky často nemají dostatečné povědomí o svých právech a povinnostech v různých situacích nebo jim nerozumějí, a to zejména pokud jde o dočasné nebo trvalé přemístění vozidla z jednoho členského státu do druhého. SWD má za cíl zejména poskytnout přehled o košaté judikatuře Soudního dvora týkající se zdanění vozidel a dokládá sekundární právní předpisy použitelné v této oblasti.

Postupy vztahujícími se k nové registraci se výslovně zabývá návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se v rámci jednotného trhu zjednodušuje převod motorových vozidel registrovaných v jiném členském státě⁹, předložený Komisí. Řešení navržená v tomto sdělení pro určité situace používání osobních automobilů v jiném členském státě, než je stát registrace, mohou být přezkoumány v pozdější fázi na základě výsledků diskusí ohledně uvedeného návrhu. Tento návrh se však netýká zdanění a členské státy mají i nadále v souladu s právními předpisy Unie možnost uplatňovat své daňové pravomoci, pokud jde o motorová vozidla.

⁶ Úř. věst. C 267, 21.11.1975, s. 8, KOM(1998) 30 ze dne 10.2.1998 a KOM(2005) 261 ze dne 5.7.2005.

⁷ Směrnice Rady 83/182/EHS o osvobození od daní, které platí v rámci Společenství pro dočasný dovoz některých dopravních prostředků (Úř. věst. L 105, 23.4.1983, s.59).

⁸ Ačkoliv se toto sdělení se týká pouze zdanění osobních automobilů (vozidla kategorie M1), předložené argumenty by mohly být použity analogicky na ostatní silniční vozidla, především na lehká užitková vozidla (vozidla kategorie N1) nebo jednostopá motorová vozidla.

⁹ COM(2012) 164 ze dne 4.4.2012.

2. SOUČASNÁ PRAVIDLA TÝKAJÍCÍ SE POPLATKŮ ZA REGISTRACI A SILNIČNÍ DANĚ V PŘÍPADĚ OSOBNÍCH AUTOMOBILŮ

Vzhledem k tomu, že kromě směrnice 83/182/EHS doposud nebyly v této oblasti přijaty žádné sekundární daňové předpisy, mohou členské státy na osobní automobily uplatňovat daně odlišné od DPH, pokud jsou tyto daně v souladu s obecnými zásadami práva Evropské unie.

2.1. Poplatky za registraci

Výraz „poplatky za registraci“ použitý v tomto sdělení zahrnuje všechny druhy daní, které v současné době souvisí s registrací vozidla, bez ohledu na jejich název (daň, spotřební daň, environmentální systém bonus-malus atd.), ale nepokrývá poplatky zahrnující správní náklady na registraci vozidla nebo náklady na technické prohlídky.

Právní předpisy EU

Směrnice 83/182/EHS upravuje dočasné použití v jiném členském státě než v členském státě bydliště. Pro vozidla k soukromému použití stanoví, že jejich dočasné použití v členském státě musí být osvobozeno od registračních poplatků a silniční daně, jestliže je obvyklé bydliště¹⁰ osoby přemísťující vozidlo v jiném členském státě a pokud se osoba vozidla nezabývá nebo ho nepronajme v členském státě dočasněho použití nebo nezapůjčí osobě s bydlištěm v daném státě. To znamená, že v jiných případech než těch, na něž se vztahuje uvedená směrnice, je členským státům v zásadě povoleno vybírat poplatek za registraci a/nebo silniční daň.

Vnitrostátní právní předpisy

V současné době vybírá poplatky za registraci na vozidla 18 členských států¹¹. Základ daně a úroveň zdanění se mezi členskými státy výrazně liší¹². Neběžnějšími diferenciačními faktory jsou pořizovací cena nebo hodnota automobilu, použité palivo (tj. benzín nebo nafta), zdvihový objem nebo výkon motoru a emise CO₂ osobního automobilu. V posledních letech mnoho členských států restrukturalizovalo daňový základ poplatku za registraci a silniční daně, aby zcela nebo částečně vycházel z emisí CO₂. Vnitrostátní poplatky za registraci se obvykle vybírají v průběhu životnosti osobního automobilu jednou, s výjimkou Belgie, kde jsou vybírány při každé změně (soukromého) vlastnictví osobního automobilu.

Většina problémů, jež vyvstanou v souvislosti se zdaněním osobních automobilů, se týká jednoho z těchto přeshraničních scénářů:

- Případ 1: Občan přemístí svůj osobní automobil do jiného členského státu při změně obvyklého bydliště. Ačkoli se směrnice Rady 2009/55/ES ze dne 25. května 2009 o osvobození od daní, které se vztahuje na trvalé přemístění osobního majetku soukromých osob z členského státu¹³, nevztahuje na poplatky za registraci vozidel, některé členské

¹⁰ Směrnice definuje „obvyklé bydliště“ jako místo, kde určitá osoba žije obvykle, tj. alespoň 185 dnů v každém kalendářním roce, kvůli svým osobním a pracovním vazbám, popřípadě u osoby, která nemá žádné pracovní vazby, kvůli osobním vazbám, z nichž vyplývá úzké spojení mezi dotyčnou osobou a místem, kde žije.

¹¹ Viz příloha I SWD.

¹² Více informací o základu daně a úrovni zdanění je k dispozici v databázi „Daně v Evropě“. http://ec.europa.eu/taxation_customs/taxation/gen_info/info_docs/tax_inventory/index_en.htm.

¹³ Úř. věst. L 145, 10.6.2009, s. 36.

státy stanoví v této situaci osvobození. Členské státy vybírající poplatky za registraci musí uplatňovat amortizační sazbu v souladu se snižováním tržní hodnoty dovezeného osobního automobilu. V případě trvalé zrušení registrace a vývozu osobního automobilu některé členské státy vracejí část poplatku za registraci, který již byl zaplacen, a obvykle rovněž uplatňují určitou amortizační sazbu.

- Případ 2: Občan přemísťuje svůj osobní automobil na trvalo do svého druhého bydliště (např. rekreační dům) v jiném členském státě a musí opětovně zaplatit poplatek za registraci. Některé členské státy v místě určení toto přemístění osvobozují. Také některé členské státy odjezdu vracejí část poplatku za registraci.
- Případ 3: Občan žije v jednom členském státě a používá služební osobní automobil registrovaný jeho zaměstnavatelem nebo společností, pro níž vykonává činnost, v jiném členském státě. Členský stát registrace může vybírat poplatek za registraci. Členský stát bydliště zaměstnance nebo osoby, která vykonává činnost, může vybírat poplatek za registraci pouze pokud je členským státem, kde se osobní automobil používá v podstatě trvale.
- Případ 4: Občan žije v jednom členském státě a používá pronajatý osobní automobil registrovaný leasingovou společností v jiném členském státě. Členský stát registrace může vybírat poplatek za registraci. Členský stát bydliště může rovněž vybírat poplatek za registraci, který je úměrný délce trvání leasingové smlouvy.
- Případ 5: Občan žije v jednom členském státě a používá svůj osobní automobil často v jiném členském státě, aby navštívil svého partnera nebo svou rodinu. Druhý členský stát může vybírat poplatek za registraci pouze v případě, že partner nebo rodina používá osobní automobil pravidelně.
- Případ 6: Student bude dočasně studovat v jiném členském státě nebo zaměstnavatel vyšle pracovníka do jiného členského státu. V tomto období oba používají svůj osobní automobil především v zemi jejich studia/vyslání. V těchto případech nesmí členský stát studia/vyslání poplatků za registraci vybírat.
- Případ 7: Půjčovna vozidel, která provedla registraci vozového parku nebo jeho části v jednom členském státě, by chtěla uzavřít jednosměrné nájemní smlouvy nebo by chtěla přesunout část tohoto vozového parku do jiného členského státu, aby lépe zvládala poptávku v sezónní špičce, aniž by musela platit poplatek za registraci a silniční daň.
- Případ 8: Občan nebo autoprodejce členského státu, který vybírá poplatek za registraci, prodává osobní automobil občanovi nebo společnosti usazeným v jiném členském státě, kde bude nezbytné osobní automobil znovu zaregistrovat. V případě nevrácení registračního poplatku stále zahrnutého do hodnoty osobního automobilu může dojít v prvním členském státě k „nadměrnému zdanění“ v porovnání s osobními automobily, které jsou i nadále registrovány v tomto členském státě až do konce své životnosti. Některé členské státy uplatňující poplatek za registraci nicméně rovněž poskytují částečné vrácení již zaplaceného poplatku, pokud jsou osobní automobily odhlášeny z registru a vyvezeny profesionálními prodejci, tj. aniž by vlastník osobního automobilu skutečně emigroval.

Vzhledem k nedostatečnosti právních předpisů v oblasti zdanění osobních automobilů na úrovni EU byl Soudní dvůr v řadě případů vyzván, aby rozhodl a stanovil několik zásad, které musí členské státy dodržovat při uplatňování poplatků za registraci v situacích, které byly popsány výše. Zatímco však tato judikatura poskytla řešení, pokud jde o diskriminace mezi domácími a dováženými výrobky, problém dvojího zdanění, který se mimo jiné vyskytuje v situacích popsanych v případech 1, 2 a 8, řešen nebyl.

2.2. Silniční daň

Pojem „silniční daň“ použitý v tomto sdělení zahrnuje všechny daně souvisejících s pohybem osobního automobilu na území některého členského státu, bez ohledu na název daně, s výjimkou mýtného, dálničních známek a spotřební daně z paliv.

Silniční daň zpravidla vybírá jednou ročně členský stát, v němž je osobní automobil registrován, a její výše se liší v závislosti na zdvihovém objemu nebo výkonu motoru, použitém palivu a/nebo vlivu osobního automobilu na životní prostředí. V případě, že byl osobní automobil v průběhu období, za které byla zaplácena silniční daň, odhlášen z registru nebo došlo ke změně jeho vlastnictví, uplatní se poměrné vrácení. Proto je v případě přeshraničního používání osobních automobilů problém dvojího zdanění omezený.

3. OSTATNÍ PROBLÉMY

3.1. Problém dvojího zdanění

Přestože judikatura Soudního dvora vyřešila řadu otázek v oblasti vybírání poplatků za registraci v zemi určení, v různých situacích přetrvává i nadále řada problémů.

Poplatky za registraci

Když občané přemísťují automobil trvale do jiného členského státu nebo pokud ho používají primárně v zemi odlišné od země, ve které byl osobní automobil původně zaregistrován, mohou čelit dvojímu zdanění.

Dvojí zdanění vzniká zejména v případě, kdy občané migrující z členského státu, který vybírá poplatek za registraci, aniž by zajišťoval jeho vrácení v případě přemístění osobního automobilu do jiného členského státu, který ukládá poplatek za registraci a přitom neumožňuje osvobození od tohoto poplatku. Dvojí zdanění se může vyskytnout rovněž v případech, kdy je osobní automobil registrován v členském státě, který uplatňuje poplatky za registraci, a je primárně (dočasně nebo trvale) používán v jiném členském státě, který rovněž uplatňuje poplatky za registraci (případy 3 až 5 výše).

S postupující integrací EU se stále více lidí přesouvá z jedné země do druhé s cílem v jiném členském státě žít, studovat, pracovat, trávit důchod nebo v něm mít rekreační nemovitost, přičemž zde nechávají svůj (druhý) automobil¹⁴. Ačkoliv pravidla EU v některých zvláštních situacích dvojímu zdanění zabráňují, může se v řadě jiných situacích problém dvojího zdanění stále vyskytnout.

Silniční daň

Dvojí zdanění v oblasti silniční daně se neočekává vzhledem k tomu, že je účtována každoročně a pouze poměrně, tj. je zpravidla v případě vyřazení z evidence vrácena.

¹⁴ Počet občanů, které mají bydliště v jiném členském státě, než je členský stát jejich původu, dosáhl v roce 2011 12,8 milionu. Počet přeshraničních pracovníků (občané pracující v jiném členském státě než je členský stát jejich bydliště) dosáhl v roce 2010 přibližně 1 milionu. Zvláštní kategorií „přeshraničních pracovníků“ jsou osoby, které žijí v jednom členském státě a používají motorové vozidlo registrované svým zaměstnavatelem v jiném členském státě. Údaje pro tuto kategorii nejsou dosud k dispozici, ale obecně registrace provedené společnostmi představovaly v roce 2008 přibližně 50,5 % z 11,6 milionu nových osobních automobilů zaregistrovaných v 18 členských státech EU.

3.2. Další problémy

3.2.1. *Nedostatek informací o uplatňování poplatku za registraci vozidel a silniční daně v přeshraničních situacích*

Občané si často stěžují nejen na dvojí zdanění, ale také na složitost cizích daňových pravidel a potíže se získáváním informací o těchto pravidlech a postupech. Tyto obtíže jsou částečně zapříčiněny jazykovými překážkami.

3.2.2. *Řádné uplatňování předpisů EU v případě dočasného nebo příležitostného používání osobního automobilu*

Řádné uplatňování směrnice 83/182/EHS v oblasti daňového zacházení v případě dočasného nebo příležitostného používání osobního automobilu v jiném členském státě, než je stát registrace, bylo předmětem mnoha rozhodnutí Soudního dvora a řízení o nesplnění povinnosti (viz oddíl 3.1 SWD). Další situace, kdy byl Soudní dvůr vyzván, aby rozhodl, se týkají přeshraničního leasingu, služebních automobilů používaných zaměstnancem nebo osobou vykonávající činnost žijícími v jiném členském státě a osobních automobilů vypůjčených obyvatelem členského státu jiného, než je stát registrace (viz oddíl 3.4 až 3.7 SWD). V současnosti již z judikatury Soudního dvora vykristalizovaly důležité zásady, které vyjasňují daňové pravomoci členských států a zároveň ochraňují práva občanů EU. Zdá se však, že výzvou pro některé členské státy zůstává uvedení vnitrostátních právních předpisů a postupů do souladu s tímto vývojem. Komise je neustále zapojena do monitorování souladu právních předpisů členských států s judikaturou Soudního dvora v této oblasti.

3.2.3. *Přeshraniční pronájem osobních automobilu*

Půjčovny vozidel pronajímají motorová vozidla na relativně krátkou dobu. Vozové parky půjčovny vozidel jsou obvykle velmi nové, protože vozidla zůstávají ve vozovém parku přibližně 6–9 měsíců a následně jsou zpětně odkoupeny výrobcí. Vozový park osobních automobilů pro krátkodobý pronájem se v EU odhaduje na 1,4 milionů vozidel. Půjčovny vozidel poskytující služby přes hranice mohou čelit dvěma problémům:

- (1) Prvním je vracení osobního automobilu v případě jednosměrného pronájmu vozidel¹⁵. Členské státy často neumožňují, aby bylo vozidlo opětovně pronajato osobě mající bydliště v zemi, v níž je jednosměrný pronájem ukončen, aniž by došlo k nové registraci a platbě poplatku za registraci. Automobil proto často může být vrácen pouze tehdy, pokud půjčovna vozidel najde zákazníka majícího bydliště v zemi registrace nebo v případě, že je automobil vrácen zaměstnancem půjčovny vozidel nebo že je repatriován nákladním vozidlem. Kromě nákladů na repatriaci jsou zde také ušlé příjmy za období, kdy automobil nelze pronajmout. V důsledku toho jsou jednosměrné pronájmy do jiného členského státu nákladné, často do takové míry, že půjčovny vozidel tuto možnost zákazníkům nenabízejí.

¹⁵ Článek 3 směrnice 83/182/EHS zavazuje členské státy, aby umožnily nerezidentům opětovný pronájem automobilů s cílem „vývozu“, jsou-li v dotyčné zemi v důsledku smlouvy o pronájmu, která v této zemi skončila. Do členského státu, kde byly původně pronajaty, je může dopravit rovněž zaměstnanec, i když má bydliště v členském státě dočasného dovozu. Článek 9 uvedené směrnice umožňuje členským státům, aby zavedly a/nebo zachovaly volnější opatření, např. umožněním toho, aby tato vozidla mohla být opětovně pronajata osobě, která má bydliště v jejich zemi, s cílem zpětného vývozu. Této možnosti však nevyužívá mnoho členských států.

- (2) Druhým je skutečnost, že pro půjčovny vozidel je velmi obtížné vyřešit v některých členských státech poptávku v sezónní špičce prostřednictvím dočasného přemístění automobilů z jednoho členského státu do druhého. Náklady na zrušení registrace osobního automobilu v členském státě odjezdu a registraci a zaplacení poplatku za registraci v členském státě určení a ušlé příjmy během trvání těchto postupů (a po několika měsících *vice versa*) jsou příliš vysoké na to, aby bylo možné přemístění automobilu na několik málo měsíců ospravedlnit. V důsledku toho často není možné, aby půjčovny vozidel v některých členských státech vyhověly v sezónní špičce poptávce po pronájmu osobních automobilů, přičemž souběžně v jiných členských státech stojí automobily bez užitku. Proto by půjčovny vozidel uvítaly, kdyby mohly každoročně část svých vozových parků přesunout na určitý počet měsíců do jiných členských států.

Oba tyto problémy implicitně omezují svobodu poskytovat služby přes hranice, zvyšují náklady půjčoven vozidel a jejich zákazníků nebo omezují zákazníky ve výběr služeb, neboť tyto přeshraniční služby dokonce nemusí být poskytovány vůbec. Pokud jde o formality a náklady spojené se zrušením registrace a novou registrací, řešení je uvedeno v návrhu nařízení, kterým se v rámci jednotného trhu zjednodušuje převod motorových vozidel registrovaných v jiném členském státě, uvedeném v oddílu 1. Návrh stanoví, že půjčovny vozidel by měly povinnost registrovat svá vozidla pouze v členském státě, ve kterém mají své obvyklé sídlo.

3.2.4. *Daňově podmíněná roztržitost trhu*

Většina členských států vybírajících poplatků za registraci nebo silniční daň na základě technických specifikací automobilu tak činí prostřednictvím rozlišení podle technických parametrů (např. zdvihový objem nebo výkon motoru) nebo množství emisí CO₂¹⁶. Prahové hodnoty jsou často stanoveny v závislosti na charakteristikách vnitrostátního trhu nebo cílech vnitrostátních politik platných v době jejich zavedení a také s přihlédnutím k dopadům postupných reforem na čisté příjmy.

Výrobci osobních automobilů v případech, kdy je to hospodářsky smysluplné, přizpůsobili těmto konstrukčním prvkům zdaňování osobních vozidel svou nabídku, a to zejména tak, že na své hlavní trhy dodávají osobní automobily, které jsou těsně pod určitými prahovými hodnotami, jako jsou automobily se zdvihovým objemem motoru 1 599 cm³ nebo 1 999 cm³. Tyto mezní hodnoty se však stát od státu liší. Tato nedostatečná harmonizace proto vede ke vzniku „technické“ roztržitosti jednotného trhu. V důsledku toho nemohou být potenciální úspory z rozsahu jednotného trhu s přibližně 13 miliony každoročně zaregistrovaných nových automobilů využity v plném rozsahu, což má negativní dopad na konkurenceschopnost průmyslu a účinnost pobídkových režimů. V důsledku toho se zvyšují rovněž ceny automobilů. Je tomu tak proto, že roztržitý systém vede výrobce automobilů k plýtvání zdroji na doladění automobilů pro různé prahové hodnoty a snižuje nákladovou efektivnost evropské politiky v oblasti klimatu. Tato roztržitost v oblasti zdanění automobilů byla v roce 2012 jasně identifikována skupinou na vysoké úrovni CARS 21¹⁷. Výrobci automobilů proto vyzvali k harmonizaci zdanění automobilů založeného na emisích CO₂. Iniciativě

¹⁶ Viz příloha IV SWD.

¹⁷ Závěrečná zpráva CARS 21, která byla přijata dne 6. června 2012 je k dispozici na této internetové stránce: http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/cars-21-final-report-2012_en.pdf

Komise týkající se harmonizace v tomto ohledu se doposud nedostalo jednomyslné podpory ze strany členských států¹⁸.

4. MOŽNOSTI POLITIKY A OSVĚDČENÉ POSTUPY

Komise považuje zrušení poplatků za registraci a jejich začlenění (s neutrálním dopadem na příjmy) do silničních daní a dále harmonizaci a „ekologizaci“ zdanění automobilů za nejlepší řešení ostatních výše uvedených problémů. Jelikož však návrh z roku 2005 nebyl doposud přijat, je vhodné zvážit okamžitá řešení problémů uvedených v tomto sdělení.

4.1. Problém dvojího zdanění

Aby se zabránilo dvojímu zdanění nebo „nadměrnému zdanění“ v případě, že občan EU trvale přemístí automobil do jiného členského státu (případy 1, 2 a 8 oddílu 2.1), existují v zásadě tři možnosti politiky:

- Členský stát určení zcela osvobodí „dovezený“ automobil od poplatků za registraci.
- Členský stát odjezdu vrátí část již zaplaceného poplatku za registraci stále zahrnutého do hodnoty automobilu (zbytková daň)¹⁹.
- Vedle amortizace, která se uplatní při zdanění ojetého automobilu (na rozdíl od nového automobilu), členský stát určení sníží splatnou domácí daň o částku daně, která již byla zaplacená v členském státě odjezdu (systém zápočtu).

Následující tabulka uvádí, které z 18 členských států uplatňujících poplatek za registraci již uplatňují první a/nebo druhou možnost:

	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 u spotřební daně z automobilů, avšak ne u poplatku za registraci

První možnost by mohla mít určité nepříznivé rozpočtové dopady na členské státy vybírající vysoké poplatky za registraci. Tyto vysoké poplatky však mohou rovněž odrazovat od přistěhovalectví a přeshraničních pracovních úvazků, a tak potenciálně negativně ovlivnit jejich hospodářství. Tato možnost rovněž staví přistěhovalce, kteří si s sebou přivážejí své (ojeté) automobily, ve srovnání s rezidenty do poněkud výsadního postavení. Avšak vzhledem k tomu, že migrace sama o sobě obvykle pro přistěhovalce představuje vysoké sociální a ekonomické náklady, tato „daňová výsada“ uvedenou skutečnost kompenzuje pouze částečně.

V rámci druhé možnosti členský stát odjezdu „přichází“ o zbytkovou daň. Avšak v důsledku vrácení poplatku opustí automobil členský stát jako „daňově neutrální“.

V rámci třetí možnosti by byl automobil vyvezen ze země odjezdu prakticky jako daňově neutrální. Příjmů odpovídajících zbytkové dani by se v tomto případě vzdal členský stát

¹⁸ Viz návrh z roku 2005 uvedený v poznámce pod čarou 6.

¹⁹ Členský stát, který takové vrácení poskytuje, je použije za různých podmínek (viz příloha II k SWD). Obvykle jsou poplatky vráceny nejen občanům, kteří mění své bydliště společně se svými automobily, ale také v případě automobilů, jejichž registraci zrušili a které vyvezli autoprodejci nebo občané, kteří prodávají své automobily v zahraničí.

určení. Negativní rozpočtové důsledky uplatňování takového systému zápočtu by byly méně výrazné než důsledky uplatňování režimu osvobození.

Pro občany by byl nejlepší režim založený na amortizaci uplatněný státem odjezdu kombinovaný s osvobozením od poplatku za registraci v členském státě určení. V této situaci by konečné daňové zatížení v prvním členském státě bylo vždy úměrné délce používání příslušného vozidla v tomto členském státě (což znamená, že by nedošlo k nadměrnému zdanění) a v druhém členském státě by k žádnému daňovému zatížení nedošlo. Druhým nejlepším režimem by byla kombinace režimu vrácení a režimu záloh. Tento režim je méně výhodný pro občany, neboť by tento zápočet nevyužili v případě, že by se přemístili do členského státu, který vybírá nižší poplatky za registraci nebo je nevybírá vůbec, nebo by jej nevyužili plně.

4.2. Další problémy

4.2.1. Nedostatek informací

Prostřednictvím tohoto sdělení a SWD usiluje Komise o objasnění pravidel EU týkajících se zdanění osobních automobilů, přičemž přihlíží k zásadám vypracovaným Soudním dvorem. Je odpovědností členských států, aby občanům a podnikům poskytly podrobné informace o uplatňování vnitrostátních daní, a o tom, jak provedly zásady vypracované Soudním dvorem. Tyto informace by měly být k dispozici alespoň v úředním jazyce (úředních jazycích) daného členského státu a hlavní témata (např. formou „často kladených otázek“) i v jazycích občanů, kteří se do daného členského státu typicky přemísťují, a dále v angličtině pro všechny ostatní. Tyto informace by měly být snadno dostupné na internetu, měly by být přiměřené a aktuální a měly by obsahovat údaje o kontaktním místě pro získání dalších informací.

4.2.2. Dočasné přemístění osobního automobilu do jiného členského státu (případy 3 až 7 bodu 2.1)

Jak bylo uvedeno v bodě 3.2.2, může být pro členské státy obtížné, aby uvedly své právní předpisy v oblasti zdanění automobilů do souladu se zásadami stanovenými v judikatuře Soudního dvora. SWD, který má Komise v úmyslu pravidelně aktualizovat, by měl členským státům poskytnout vodítko. Navíc by diskuse s členskými státy v rámci technické pracovní skupiny mohly být užitečné pro určení osvědčených postupů pro určité situace.

Některé členské státy již nyní umožňují, aby vozidla registrovaná v jiném členském státě byla relativně po krátkou dobu (maximálně dva týdny, měsíc) využívána primárně jejich vlastními občany bez povinnosti zaplatit registrační poplatek a silniční daň, jestliže jsou splněny určité podmínky, jako např. úřední oznámení. Avšak v době rostoucí mezinárodní mobility a diferenciací forem mobility se i toto jeví jako poměrně nepružné. Vzhledem k nedávné judikatuře Soudního dvora o vypůjčených osobních automobilech²⁰ by měly členské státy zvážit, zda neumožnit občanům po určitou dobu používat vozidlo registrované v jiném členském, aniž by měli povinnost zaplatit poplatek za registraci, pokud budou splněny některé podmínky umožňující předejít vyhýbání se daňovým povinnostem nebo zneužití daňového režimu.

²⁰ Rozsudek ze dne 26. dubna 2012, spojené věci L.A.C. van Putten, P. Mook, G. Frank, C-578/10, C-579/10, C-580/10.

4.2.3. *Odvětví pronájmu vozidel*

Některé členské státy již přijaly opatření k řešení problémů popsanych v bodě 3.2.3:

- (1) Pokud jde o repatriaci v případě jednosměrného vypůjčení osobního automobilu, některé členské státy umožňují, aby vozidla registrovaná v jiném členském státě, která se na jejich území dostala v důsledku nájemní smlouvy, byla na určitou dobu pronajata občanovi, bez povinnosti zaplatit poplatek za registraci a silniční daň, pokud jsou splněny určité podmínky²¹. To usnadňuje poskytování jednosměrného pronájmu navzdory tomu, že se podmínky značně liší.
- (2) Jeden členský stát povoluje dočasný přesun pronajímaných automobilů registrovaných v jiném členském státě na dobu ne delší než 3 měsíce v každém roce, aniž by bylo třeba uhradit poplatek za registraci a silniční daň z těchto vozidel, což autopůjčovnám umožňuje efektivněji se vypořádat s poptávkou v sezónních špičkách.

Členské státy, které v těchto dvou případech uplatňují pružnější opatření, tak mohou činit na základě čl. 9 odst. 1 směrnice 83/182/EHS. Zatím neexistuje důkaz, že by tato flexibilita způsobila problémy. Komise proto navrhuje, aby ostatní členské státy zavedly podobná opatření za podmínek, které stanoví s cílem zabránit možným daňovým únikům nebo zneužití daňového režimu. To by umožnilo půjčovnám vozidel optimalizovat využívání svých vozových parků a snížit náklady, a tudíž i ceny pro koncové zákazníky.

4.2.4. *Daňově podmíněná roztržitost trhu*

Ačkoli návrh z roku 2005 nezískal jednomyslnou podporu členských států, je třeba uznat, že od té doby mnoho členských států zohlednilo ve svých poplatcích za registraci a/nebo silničních daních prvky týkající se životního prostředí. Avšak i když členské státy uplatňují stejné prvky týkající se životního prostředí, často používají různé prahové hodnoty, což vede k (někdy obrovským) rozdílům v daňovém zatížení. Rozdíly v oblasti zdanění automobilů by neměly být založeny na technologicky specifických kritériích, jako je např. zdvihový objem nebo výkon motoru, ale měly by vycházet z objektivních, obecně dostupných a pro příslušnou politiku relevantních údajů o výkonnosti, jako jsou emise CO₂. Kromě toho by prahové hodnoty měly být pravidelně aktualizovány, aby přetrvával tlak na nákup čistého a účinného vozidla. V této souvislosti se navrhuje, aby členské státy v rámci pracovní skupiny prozkoumaly, jak lze kritéria, která používají jako základ pro výpočet poplatku za registraci a silniční daně, lépe koordinovat, aby se snížila technická roztržitost automobilového trhu EU, využily úspory z rozsahu a aby bylo nákladově efektivním způsobem dosaženo cílů v oblasti životního prostředí. Je třeba upozornit rovněž na to, že útvary Komise v současné době připravují pokyny pro členské státy s cílem zavést finanční pobídky v souladu s Evropskou strategií pro čistá a energeticky účinná vozidla²².

5. ZÁVĚRY A NÁSLEDNÁ OPATŘENÍ

Mobilita občanů stále roste, a to díky evropské integraci a v důsledku toho, že podnikání a růstové modely jsou stále více závislé na intenzivnější dělbě práce na mezinárodní úrovni. Mobilita může pomoci řešit problémy na místních trzích práce, zvýšit účinnost trhů a posílit

²¹ Další podrobnosti viz příloha III SWD.

²² KOM(2010) 186, 28.4.2010.

hospodářský růst. Volný pohyb je rovněž právem EU, které občané EU využívají nejvíce, a základním kamenem rozvoje EU. Dvojí zdanění v oblasti zdanění vozidel, vysoké poplatky za registraci při přemístění automobilu v souvislosti s přistěhovalectvím a nedostatečné informace na toto téma mohou být překážkou pro přeshraniční mobilitu.

Přestože přístup navržený Komisí v roce 2005, tj. zrušení poplatků za registraci a jejich integrace do stávajících silničních daní způsobem, který bude z daňového hlediska neutrální, nebyl dosud přijat, některé členské státy již dobrovolně přijaly určitá opatření uvedená v návrhu, což Komise vítá. Přetrvává však řada problémů, které nejsou slučitelné s myšlenkou skutečně jednotného trhu, a proto musí být vyřešeny v krátkodobém horizontu.

Proto Komise členským státům navrhuje aby v krátkodobém horizontu uplatnily následující osvědčené postupy, které identifikovala:

1. Aby se zajistilo, že daňoví poplatníci při stěhování se do jiného členského státu znají svá práva a povinnosti, měly by členské státy poskytnout přiměřené informace o uplatňování poplatku za registraci a silniční daně u vozidel v přeshraničních situacích, včetně informací o tom, jak provedly právní rámec EU popsany v tomto sdělení a v SWD. Za tímto účelem by měl být určen ústřední kontaktní bod pro daňové poplatníky, k němuž může být uveden odkaz na internetových stránkách Komise.
2. Aby se zamezilo dvojímu zdanění a „nadměrnému zdanění“ v případě, že občan EU trvale přemístí osobní automobil do jiného členského státu, členské státy, které uplatnily počáteční poplatek za registraci, by měly přinejmenším poskytnout částečné vrácení daně s ohledem na amortizaci vozidla nezávisle na tom, zda členský stát určení poskytuje osvobození od registračních poplatků (jestliže existují).
3. Členské státy by měly plně využít flexibilitu, kterou nabízí směrnice 83/182/EHS, k tomu, aby uplatnily liberálnější opatření umožňující dočasné používání vozidel v členských státech bez uplatnění poplatku za registraci a silniční daně. To se týká zejména osobních automobilů k pronájmu registrovaných v jiném členském státě, ale také jiných situací dočasného nebo příležitostného použití vozidla registrovaného v jiném členském státě osobou mající bydliště v dotčeném členském státě.
4. Přijmout opatření ke snížení roztržičnosti trhu s automobily v EU způsobené nejednotným uplatňováním poplatku za registraci automobilu a silniční daně členskými státy. Je rovněž třeba vzít v úvahu nadcházející pokyny týkající se finančních pobídek pro ekologická a energeticky účinná vozidla.

Poté, co obdrží stanovisko orgánů, jimž je toto sdělení určeno, má Komise v úmyslu zřídit technickou pracovní skupinu s cílem projednat výše uvedené otázky se členskými státy. V důsledku tohoto procesu by mohly diskuse v Radě o návrhu z roku 2005 získat nový impuls. Aby se zohlednila rozsáhlá judikatura soudu a posílila transparentnost a právní jistota, je rovněž možné uvažovat o revizi směrnice 83/182/EHS.