

## Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k návrhu směrnice Rady o daních v oblasti osobních vozidel

KOM(2005) 261 v konečném znění – 2005/0130 (CNS)

(2006/C 195/21)

Dne 6. září 2005 se Rada, v souladu s článkem 262 Smlouvy o založení Evropského společenství, rozhodla konzultovat Evropský hospodářský a sociální výbor ve věci výše uvedené.

Specializovaná sekce „Hospodářská a měnová unie, hospodářská a sociální soudržnost“, kterou Výbor pověřil přípravou podkladů na toto téma, přijala stanovisko dne 23. března 2006. Zpravodajem byl pan RANOCCHIARI.

Na 427. plenárním zasedání, které se konalo ve dnech 17. a 18. května 2006 (jednání ze dne 17. května 2006), přijal Evropský hospodářský a sociální výbor následující stanovisko 67 hlasy pro, 4 hlasy proti a 3 členové se zdrželi hlasování.

### 1. Závěry a doporučení

1.1 EHSV vyslovuje svoji plnou podporu návrhu směrnice, která si klade za cíl společně zlepšit fungování vnitřního trhu a podporovat udržitelnost životního prostředí.

1.2 EHSV hodnotí kladně, že byl poprvé použit třetí pilíř – daňová opatření – pro účely snížení emisí oxidu uhličitého (CO<sub>2</sub>).

1.3 EHSV souhlasí s Evropskou komisí i pokud jde o posouzení kladných dopadů, které tento návrh může mít na volný pohyb občanů a na automobilový průmysl.

1.4 EHSV uznává, že Evropská komise při projednání návrhu k tématu daní, které je převážně v pravomoci členských států, nemohla uplatnit zásadu subsidiarity v širším a závaznějším rozsahu, než činí samotný návrh.

1.5 Některé aspekty, které návrh neupravuje, by však ve fázi převádění směrnice mohly vyvolat kritiku a nebezpečí odlišného uplatňování v jednotlivých členských státech. V zájmu omezení těchto rizik bude Komise také muset včas vyřešit pochybnosti technické povahy, které návrh neobjasňuje.

1.6 EHSV sdílí cíle navrhované směrnice, domnívá se však, že jich lze dosáhnout pouze tehdy, budou-li členské státy koordinovat svůj výklad hlavních směrů a doporučení směrnice. V opačném případě vzniká nebezpečí, že roztržitost trhu bude ještě větší, na rozdíl od jejího snížení zamýšleného v návrhu.

1.7 EHSV proto vyzývá Evropskou komisi, aby pozorně monitorovala nejen prováděcí předpisy k dané směrnici, jak obvykle činí, ale také neustále a ve spolupráci s členskými státy srovnávala koordinované uplatnění nového systému zdaňování osobních vozidel.

1.8 Kromě toho EHSV doufá, že po tomto prvním důležitém kroku budou následovat i další kroky směrem k brzkému usku-tečnění systému zdaňování založeného převážně – či dokonce výhradně – na používání vozidla a ne na jeho koupi či držbě. Pouze tehdy bude skutečně uplatňována zásada „znečišťovatel platí“, kterou EHSV plně sdílí.

1.9 Nakonec EHSV nemůže znovu nezdůraznit potřebu integrovaného přístupu s cílem lepší environmentální udržitelnosti silniční dopravy. Daňová páka, která je určitě důležitá, avšak musí být provázena modernizací infrastruktur, podporou hromadné dopravy a v neposlední řadě i odpovídající kampaní na vzdělávání spotřebitelů, která by je nasměrovala k vědomějším rozhodnutím nezatěžujícím životní prostředí. Z tohoto hlediska se například nezdá vhodné, že Evropská komise vybízí členské státy k dorovnání daní na naftu pro automobily na úroveň stanovenou pro benzín, aniž by vzala v úvahu, že automobily s diesellovým motorem vypouštějí méně CO<sub>2</sub> než automobily na benzín.

### 2. Odůvodnění

#### 2.1 Předchozí opatření a souvislosti návrhu

2.1.1 Automobilový průmysl je podle definice samotné Evropské komise jednou z hybných sil evropského hospodářství, neboť vytváří 7,5 % přidané hodnoty celého zpracovatelského průmyslu a 3 % HDP. Se svými 35 mld. eur je významným přínosem pro obchodní bilanci a v neposlední řadě představuje také důležitý zdroj zaměstnanosti poskytující 2 miliony přímých pracovních míst, které spolu s nepřímými dosáhnou 10 milionů.

2.1.2 Koupě a užívání vozidel je rovněž jedním z nejdůležitějších zdrojů příjmů členských států, který přináší zhruba 340 mld. eur, což představuje 8 % veškerých příjmů z daní v evropské patnáctce <sup>(1)</sup>.

2.1.3 Tyto obrovské příjmy pocházejí v zásadě ze tří konkrétních daní: z poplatků za registraci, z ročních silničních daní a z daní z paliv. Mimoto sleduje každý členský stát svoji vlastní daňovou politiku, čehož výrazem je existence 25 různých daňových systémů, a žádoucí konvergence, neodmyslitelný předpoklad správného fungování vnitřního trhu, je tudíž v nedohlednu.

2.1.4 V současné době se v 16 členských státech <sup>(2)</sup> vybírají poplatky za registraci vozidla, zatímco roční silniční daň se uplatňuje v 18 členských státech <sup>(3)</sup>. Kritéria výpočtu a daňový základ se v jednotlivých členských státech velmi výrazně liší, zejména u poplatků za registraci. Stačí připomenout, že daň za osobní vozidlo s objemem 2000 cm<sup>3</sup> se pohybuje od 1 % jeho hodnoty v Itálii po více než 170 % v Dánsku. Pokud jde o roční silniční daň, pohybuje se od 30 do 500 eur za vozidlo.

2.1.5 V této souvislosti předložila Evropská komise již v roce 2002 své sdělení Radě a Evropskému parlamentu o zdanění osobních vozidel <sup>(4)</sup>. Ve sdělení byla formulována strategie zaměřená na revizi současného systému s cílem podpořit sblížení jednotlivých národních legislativ a zohlednit i environmentální cíle.

2.1.6 Výsledky dalších konzultací s Radou, Evropským parlamentem a se zástupci průmyslu a dalších zúčastněných stran v následujících letech umožnily Komisi předložit návrh projednávané směrnice.

### 3. Návrh Komise

3.1 Je třeba připomenout, že návrh Komise se netýká ani DPH ani daní z paliv a nestanoví harmonizaci výše daní, nýbrž jejich restrukturalizaci, s výjimkou celkových příjmů.

3.2 Návrh se dělí na tři hlavní části:

3.2.1 Zrušení poplatků za registraci.

Musí se provádět postupně a progresivně až do úplného odstranění během období 10 let, tedy v roce 2016. Tento postupný proces poskytne členským státům, které v současné době vybírají poplatky za registraci, dostatek času na převedení včetně přijetí opatření na dorovnání ztrát příjmů také přenosem daňového zatížení na roční silniční daň.

3.2.2 Zřízení systému náhrad poplatků za registraci a roční silniční daně.

<sup>(1)</sup> Údaje z roku 2003. Úplné a aktuální údaje pro evropskou pětadvacítku nejsou k dispozici.

<sup>(2)</sup> Poplatky za registraci nevybírají: Česká republika, Estonsko, Francie (kde však existuje poplatek za vystavení technického osvědčení, který je srovnatelný s poplatkem za registraci), Litva, Lucembursko, Německo, Slovensko, Spojené království, Švédsko.

<sup>(3)</sup> Roční silniční daň nevybírají: Česká republika, Estonsko, Francie, Litva, Polsko, Slovensko, Slovinsko.

<sup>(4)</sup> KOM(2002) 431 v konečném znění ze dne 6.9.2002.

3.2.2.1 Nový systém, který směrnice okamžikem svého vstupu v platnost zavede, se bude vztahovat na vozidla, která byla zaregistrována v některém z členských států a následně vyvezena nebo trvale přemístěna do jiného členského státu nebo i třetího státu.

3.2.2.2 Toto opatření má dvojí cíl: vyhnout se dvojímu placení poplatků za registraci, který byl zaplacen již v okamžiku koupě osobního vozidla, a uplatňovat roční silniční daň v závislosti na skutečném využívání osobního vozidla v rámci členského státu.

3.2.2.3 Výše poplatků za registraci, kterou je třeba nahradit, se přímo odvíjí od zůstatkové hodnoty daného vozidla a odpovídá výši zůstatkového poplatku za registraci, který je v této hodnotě obsažen.

3.2.2.4 Členské státy mohou volně stanovovat způsob odhadu zůstatkové hodnoty vozidla pro účely náhrad poplatků za registraci pod podmínkou, že použítá kritéria budou transparentní a objektivní. Vlastníkovi osobního vozidla musí být zaručena možnost vznést u nezávislého orgánu námitku proti rozhodnutí členského státu o uplatnění náhrady.

3.2.2.5 Pokud jde o roční silniční daň, která by se s ohledem na daňová kritéria uplatňovaná v 18 členských státech vybírajících tuto daň měla spíše nazývat majetkovou daní, směrnice potvrzuje, že roční silniční daň na vozidlo může uplatnit pouze ten členský stát, ve kterém je vozidlo zaregistrováno. Má se za to, že členský stát, kde je vozidlo registrováno, je členským státem, kde je vozidlo trvale užíváno, ať už z toho důvodu, že zde má vlastník své obvyklé bydliště, nebo protože je vozidlo v daném členském státě užíváno více než 185 dní v rámci jakéhokoliv dvanáctiměsíčního období. Z čehož vyplývá, že v případě trvalého převedení osobního vozidla do jiného státu, včetně států mimo EU, musí být vlastníkovi osobního vozidla nahrazena poměrná část roční silniční daně určená v souladu se zásadou *pro rata temporis*.

3.2.3 Restrukturalizace výchozího základu poplatků za registraci a daňového základu silniční daně, aby zcela nebo částečně vycházely z objemu emisí CO<sub>2</sub>.

3.2.3.1 Návrh směrnice zavádí systém určování výše roční silniční daně a poplatků za registraci (pro přechodné období) založený rovněž – a ve stále větší míře – na emisích oxidu uhličitého.

3.2.3.2 Zavádění je postupné a progresivní a počítá s tím, že příjmy plynoucí ze zdanění na základě objemu emisí CO<sub>2</sub> budou do roku 2008 činit 25 % z celkového zisku z roční silniční daně a z poplatků za registraci a 50 % do roku 2010.

#### 4. Obecné připomínky

4.1 EHSV zejména oceňuje závazek, který na sebe vzala Evropské komise v souvislosti se dvěma cíli: zlepšit fungování vnitřního trhu a poskytnout další podněty pro strategii snížení emisí CO<sub>2</sub> prostřednictvím daňových pák. V tomto ohledu je třeba zdůraznit, že návrh poprvé využívá „třetí pilíř“ (daňová opatření) stanovený ve strategii Společenství ke snížení emisí CO<sub>2</sub> a omezení spotřeby paliv<sup>(5)</sup>.

4.2 EHSV hodnotí návrh kladně také kvůli kladným dopadům, které by mohl mít jak na spotřebitele<sup>(6)</sup> tak na evropský automobilový průmysl.

S cíli návrhu lze skutečně souhlasit do té míry, pokud chtějí podpořit následující:

4.2.1 snížení nebo dokonce odstranění překážek volného pohybu občanů EU, a sice citelným snížením nákladů a délky administrativních postupů při vývozu nebo převozu vozidel mezi různými státy,

4.2.2 větší konkurenceschopnost automobilového průmyslu na integrovanějším vnitřním trhu. Momentální roztržičnost trhu z daňového hlediska se velmi negativně projevuje na konečných cenách osobních vozidel a nutí výrobce automobilů kvůli daňovým důvodům vyrábět a prodávat v různých zemích různé verze stejného modelu, aniž by bylo možné využít úspor z rozsahu, které poskytuje skutečně dokončený vnitřní trh, a bez jakéhokoli užítku pro spotřebitele. Kromě toho vysoké poplatky za registraci obvykle negativně ovlivňují rozhodování o koupi nového vozidla, a způsobují tak zpomalení obnovy vozového parku ve prospěch méně znečišťujících a bezpečnějších vozidel,

4.2.3 lepší udržitelnost životního prostředí, neboť automobily jsou významným zdrojem emisí CO<sub>2</sub>. V této souvislosti je třeba zdůraznit, že dvě lhůty na restrukturalizaci poplatků za registraci a roční silniční daně na základě emisí oxidu uhličitého stanovené v návrhu jistě nejsou náhodné, nýbrž určitým způsobem „příznačné“. Rokem 2008 totiž začíná období plnění závazků Kjótského protokolu a Rada a Evropský parlament si přejí do roku 2010 omezit emise CO<sub>2</sub> z nových vozidel na 120 g/km.

4.3 EHSV má nicméně za to, že cílů navrhované směrnice lze dosáhnout pouze tehdy, budou-li členské státy věrně interpretovat její obecné zásady a doporučení bez odchylek, které by mohly zvýšit již tak neúměrnou roztržičnost trhu nebo v horším případě zvětšit daňové zatížení majitelů aut.

4.4 Téma daní je skutečně velmi citlivou záležitostí a je v pravomoci členských států, takže Evropská komise na něj

<sup>(5)</sup> Sdělení Komise Radě a Evropskému parlamentu KOM(95) 689 v konečném znění a Závěry Rady ze dne 25.6.1996 [není k dispozici v češtině].

<sup>(6)</sup> Komise odhaduje, že snížení poplatků za registraci o 50 % v členských státech s vysokými poplatky za registraci by mohlo snížit ceny aut o 10 až 25 %.

nemohla uplatnit zásadu subsidiarity v širším a závaznějším rozsahu než činí předložený návrh.

4.5 Návrh kupříkladu stanovuje strukturální změnu v daňovém systému, jejíž výsledek je však z hlediska příjmů neutrální a tudíž nezvyšuje celkovou částku daní. Znamená to, že ztráta příjmů z daní způsobená zrušením poplatků za registraci by mohla být provázána souběžným zvýšením roční silniční daně ve stejné výši a v případě nutnosti i jinými daňovými opatřeními, která umožňuje směrnice o zdaňování energetických výrobků<sup>(7)</sup>.

4.6 Kromě toho je vytvoření přímé vazby mezi zdaněním vozidel a CO<sub>2</sub> pouze jedním aspektem, i když důležitým, který je třeba zahrnout do globální strategie snižování emisí oxidu uhličitého, a je třeba jej rozvíjet při zohledňování celku a zajišťovat tak soudržnost s ostatními politikami Společenství.

4.7 Vzhledem k výše uvedenému EHSV doporučuje, aby Komise kromě obvyklého monitorování národních prováděcích předpisů k dané směrnici a jejich srovnávání s touto směrnicí podporovala častější výměnu informací s členskými státy a mezi nimi, než po pětiletém období stanoveném ve zprávě o uplatňování směrnice.

#### 5. Konkrétní připomínky

5.1 Podle názoru EHSV by se některé další aspekty předloženého návrhu mohly ve fázi převádění směrnice projevit jako kritické a mohlo by vzniknout nebezpečí odlišného uplatňování v jednotlivých členských státech. Konkrétně:

5.1.1 Posloupnost změny v daňovém systému bude muset být vyvážená, aby se zabránilo tomu, že občané, kteří zakoupili vozidlo podléhající poplatkům za registraci, pak budou penalizováni náhlým a značným zvýšením roční silniční daně.

5.1.2 Použití „složky CO<sub>2</sub>“ při zdanění bude muset být uplatňováno koordinovaně mezi všemi členskými státy, aby se zabránilo dalšímu tříštění trhu.

5.2 V této souvislosti by Komise měla členským státům co nejdříve předložit vhodná řešení dvou problémů, které by vyvstaly, pokud by směrnice byla přijata v současném znění.

<sup>(7)</sup> Úř. věst. L 283, 31.10.2003, s. 51.

5.2.1 První problém se týká vozidel zaregistrovaných před rokem 2001, neboť:

- emise CO<sub>2</sub> vyjádřené v gramech na kilometr jsou dostupné pro všechna vozidla zaregistrovaná od ledna 1997, dřívější údaje nejsou k dispozici,
- v letech 1997 až 2000 se při měření emisí CO<sub>2</sub> používal tzv. „evropský jízdní cyklus“, který byl od 1. ledna 2001 změněn, a proto se údaje o emisích mezi těmito dvěma obdobími ne vždy shodují,
- zdanění založené na objektivních a jednotných parametrech by tedy bylo možné uplatnit pouze na vozidla zaregistrovaná od ledna 2001.

5.2.2 Druhý problém, který je třeba vyřešit, se týká členských států, kde se v současnosti roční silniční daň počítá na základě výkonu motoru vyjádřeného v kilowatttech. Zdá se, že tento systém zajišťuje větší posloupnost, než sazba, která bere v úvahu pouze hledisko CO<sub>2</sub>. Pokud by se roční silniční daň v těchto zemích zakládala výhradně na emisích CO<sub>2</sub>, došlo by k jejímu nárůstu za malá vozidla a k výraznému snížení za větší vozidla s vyšším výkonem a tudíž méně ekologicky šetr-

ných, což by paradoxně mělo opačný výsledek, než se očekávalo. Proto je nezbytné ihned určit možnosti opravy systému.

5.3 Nejdůležitější je, aby členské státy v části daně připadající na emise CO<sub>2</sub> uplatňovaly jasnou, přímou a transparentní vazbu mezi vybíráním daně a emisemi CO<sub>2</sub> každého vozidla s cílem zabránit svévolnému vytváření dalších rozdílů vyplývajících z různých technických parametrů jako je obsah válce, rozměry atd., které způsobují narušení trhu.

5.4 Převedení směrnice bude muset být rovněž technicky neutrální a brát zřetel pouze na emise CO<sub>2</sub> vyprodukované vozidlem, aniž by upřednostňovala jednu technologii na úkor jiné. K tomu by mohlo dojít v případě, že by uplatnění nových předpisů znamenalo penalizaci vozidel s dieselovými motory, což je technologie, která si v Evropě pořád udržuje konkurenční náskok před neevropskými výrobci. V této souvislosti je překvapující, že Evropská komise vybízí členské státy k dorovnání daní na naftu pro automobily na úroveň stanovenou pro benzín a nebere v úvahu, že automobily s dieselovým motorem vypouštějí méně CO<sub>2</sub> než automobily na benzín.

V Bruselu dne 17. května 2006.

předsedkyně

Evropského hospodářského a sociálního výboru

Anne-Marie SIGMUND

---