



MASARYK UNIVERSITY
FACULTY OF LAW

Ostatní daně

Michal Radvan



Daně z motorových vozidel

- USA nemají, Evropa, a Japonsko ano
- Ukazatel majetkových poměrů nebo nezbytná součást života?



Základní typy daní na motorová vozidla

- daně splatné v době nabytí automobilu nebo při jeho prvním uvedení do provozu - daň registrační
- daně placené pravidelně ve vztahu k vlastnictví, případně k držbě vozidla - daň z nemovitostí, česká daň silniční
 - stabilnější zdroj příjmů, vozidla podléhají dani po celou dobu životnosti
 - nejsou citlivé na hospodářský cyklus
- daně z pohonných hmot
- dálniční známky
- mýtní systémy



- Jakkoliv je v praxi obvyklé, že dopravce je při mezinárodní přepravě zdaněn de facto v každém státě, kterým projíždí (různou formou daní či poplatků za užití dálnic a silnic), nejedná se ve své podstatě o dvojitý zdanění. Poplatek je totiž vyměřen vždy jen za využití dopravní infrastruktury daného státu.



- dvojí zdanění by přicházelo v úvahu snad jen v případě pravidelné daně z motorových vozidel, ale...
- v Evropské unii je respektována praxe zdaňovat vozidla pouze ve státě registrace
- rozsudek Evropského soudního dvora ve spojených věcech C-151/04 a C-152/04 (žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce Tribunal de police de Neufchâteau): trestní řízení proti Claude Nadinovi, Nadin-Lux SA a Jean-Pascalu Durrému: *„Článek 43 ES brání tomu, aby taková vnitrostátní úprava prvního členského státu, jaká je předmětem věcí v původních řízeních, ukládala osobě samostatně výdělečně činné s bydlištěm v tomto členském státě, aby v něm registrovala služební vozidlo jí poskytnuté společností, která ji zaměstnává, kterážto je společností usazenou v druhém členském státě, pokud služební vozidlo není určeno k trvalému hlavnímu užívání v prvním členském státě ani tímto způsobem skutečně užíváno.“*



- Na typ, strukturu a výši zdanění motorových vozidel mají vliv
 - základ daně
 - její sazba
 - poloha země
 - sociální zázemí občanů
 - stav infrastruktury
 - dopravní politika země
 - struktura průmyslu
 - míra ochrany životního prostředí apod.



Primární cíl evropské legislativy

- zamezení diskriminace uživatelů silnic a dálnic z různých států
- posílení konkurence
- tak, aby bylo plně dosaženo všech výhod integrace
 - snaha odstraňovat různé překážky ve výběru daní a poplatků
 - moderní a automatické systémy výběru poplatků



Směrnice Rady 93/89/EEC z 25. října 1993

- o zdaňování určitých vozidel určených pro přepravu zboží a o poplatcích za užívání určité infrastruktury
- evropský rámec pro takové způsoby zdanění užívání dálnic a silnic, jako jsou mýto a dálniční známky
- rozsudkem Soudního dvora ze dne 5. července 1995 byla prohlášena za neplatnou, přesto zůstaly zachovány její účinky



Směrnice „Eurovignette“

- směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES ze dne 17. června 1999 o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly
- dopadá pouze na vozidla s hmotností vyšší než 12 tun
- upravuje poněkud širší oblast než pouze mýtné (výkonový poplatek) a uživatelský (časový) poplatek
- rámcově reguluje i pravidelné daně z motorových vozidel
- požadavek vybírat daň pouze v tom členském státě, v němž je vozidlo evidováno
- minimální sazby daně
- mýtné a časové poplatky mohou být vybírány jen za užívání dálnic nebo vícepruhových silnic pro motorová vozidla, za užívání mostů, tunelů a horských průsmyků
- u mýtného a časových poplatků se stanovují maximální sazby



Novelizační směrnice

- směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/38/ES ze dne 17. května 2006, kterou se mění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly
- rozšíření okruhu vozidel, na které dopadají ustanovení směrnice „Eurovignette“, o vozidla s hmotností mezi 3,5 a 12 tunami, s účinností od roku 2012



Směrnice 2004/52/ES

- směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/52/ES ze dne 29. dubna 2004 o obecně rozšířeném zavedení a interoperabilitě elektronických systémů silničního mýta ve Společenství
- stanovila od roku 2007 povinnost využívat při realizaci mýtných systémů pouze technologii satelitní, GSM, nebo mikrovlnnou
- preferovány především technologie mobilní GSM a satelitní GPS z důvodu jejich plánovaného využití v rámci systému Galileo



Další směrnice

- směrnice Rady 83/182/EHS ze dne 28. března 1983 o osvobození od daní, které platí v rámci Společenství pro dočasný dovoz některých dopravních prostředků
- směrnice Rady 83/183 EHS ze dne 28. března 1983 o osvobození od daní, které se vztahuje na trvalý dovoz osobního majetku jednotlivců z členského státu
- směrnice Rady 70/222/EHS ze dne 20. března 1970 o sblížování právních předpisů členských států týkajících se umístění a připevnění zadních registračních tabulek na motorových vozidlech a jejich přípojných vozidlech
- směrnice Rady 98/77/ES ze dne 2. října 1998, kterou se přizpůsobuje technickému pokroku směrnice Rady 70/220/EHS o sblížování právních předpisů členských států týkajících se opatření proti znečišťování ovzduší emisemi z motorových vozidel



Evropa de lege ferenda

- Podle doporučení Evropské komise by měl být ve všech členských státech Evropské unie výnos z registračních daní postupně nahrazen výnosem z ročních poplatků a částečně též příjmy plynoucími z daně z pohonných hmot
- V období mezi lety 2010 až 2015 by mohlo dojít k úplnému odstranění registračních daní na dopravní prostředky
- Očekávaným výsledkem by mělo být přiblížení sazeb daně z motorových vozidel a sblížení cen vozidel na trzích v tomto společenství.
- To by mělo vyústit ve snížení jejich maloobchodních cen a ve zlepšení fungování vnitřního trhu a těmito dopravními prostředky.



- Kroky EU v tomto směru jsou však motivovány i ekologickými aspekty: daně z motorových vozidel mohou významnou měrou přispět jako doplňkový nástroj k realizaci cíle Evropské unie nazvaného „120 g CO₂/km pro nová vozidla do roku 2008 - 2010“ a tím ke splnění závazku z Kyotského protokolu.
- Vzhledem k faktu, že se silniční doprava podílí 84 % na celkových emisích CO₂, ukazuje se jako nevyhnutelné vytvořit účinnější vztah mezi výší daně a emisemi CO₂ z nových vozidel. To se netýká jen registračních daní, ale i pravidelných ročních daňových povinností spojených s vlastnictvím, resp. užíváním motorových vozidel.
- Inspirující může být i zkušenost z Nizozemí, kde je ekologické kritérium pro zdanění používáno od roku 2002: vozidlům s efektivní spotřebou je udělován bonus, který je poskytován jako snížení jednorázové registrační daně placené při pořízení vozidla.



- Je možné očekávat další harmonizaci zdanění v rámci Evropské unie.
- 2 protichůdné tendence: konkurenceschopnosti evropského průmyslu bude dosaženo tehdy, bude-li daň z motorových vozidel co možná nejnižší, respektive vůbec žádná. V případě nezdanění motorových vozidel však odpadne jedna z možností, jak donutit výrobce motorových vozidel i poplatníky daně vyrábět a kupovat vozidla šetrná k životnímu prostředí.



- Další rozpor: daň z motorových vozidel se svou charakteristikou řadí mezi daně majetkové, ale jako majetková by pak měla i tato daň do jisté míry respektovat majetkovou situaci poplatníka a zohledňovat hodnotu, případně stáří automobilu. Sazba daně by tedy měla se stářím auta klesat. Principy ekologického zdanění však velí zcela něco jiného: pokud by měla být sazba daně využita jako stimul pro ekologické chování, pak by starší vozidla měla být zdaněna vyšší sazbou, neboť méně odpovídají současným náročným požadavkům na emise CO₂.



- Co se týče registrační daně z motorových vozidel, Evropská unie několikrát proklamovala požadavek tyto daně zrušit.
- Pro tyto účely vypracovala dva možné scénáře:
V prvním případě by byl ztracený výnos z registračních daní vykompenzován vyššími sazbami každoročně placených daní z motorových vozidel. Druhý model spočívá v zachování registračních daní. Existovaly by však dvojí sazby těchto pravidelných daní: nižší pro nová vozidla, vyšší pro vozidla již používaná (z druhé ruky).



Zpoplatnění užívání dálnic a silnic

- zamezení diskriminace uživatelů silnic a dálnic z různých států a posílení konkurence
- na druhé straně pak stojí zájmy jednotlivých, především střeoevropských zemí, chránit své komunikace před nadměrným zatížením - vhodně zvolené systémy zpoplatnění, kdy jsou na počátku nového tisíciletí původní nmoderní systémy (manuální mýtné, dálniční známky) postupně nahrazovány systémy elektronickými



- rozšířit elektronické mýtné i na další silnice nižších tříd, ale JAK???



Daň z letenek?

- ve Spojených státech amerických byly uvaleny daně a poplatky na letenky již v 70. letech 20. století
 - federální daň z letenek,
 - federální daň na úsek letu,
 - poplatek za odbavení pasažérů,
 - federální bezpečnostní poplatek



EU

- 2005 pracovní materiál Evropské komise analyzující, jakým způsobem by mohla být využita solidární dávka na letenky v rámci rozvojové pomoci
- 2 varianty: povinná či dobrovolná platba pasažérů, ke které by členské státy mohly dobrovolně přistoupit
- Původně byla mezi uvažovanými scénáři i varianta povinného zavedení daně z letenek ve všech členských státech Evropské unie; ta však byla Radou zamítnuta jako nevhodná



- předmětem daně transport z letiště na území Evropské unie
- poplatníkem osoby užívající za poplatek leteckou dopravu, ne posádka letadla
- osvobození: například pro děti, které nemají vlastní sedadlo
- daň nepřímá vybíraná jako součást ceny letenky
- plátcí jednak letecké společnosti prodávající letenky, jednak prostředníci, například cestovní kanceláře a agentury či zprostředkovatelé
- záznamní povinnost
- sazba v rozmezí 1 až 5 EUR za lety v rámci Evropské unie a 2 až 10 EUR za lety mimo území Evropské unie s předpokládaným zvýšením pro business třídu
- jak zdaňovat nepřímé lety, tj. lety s přestupy?



- Na iniciativu Evropské unie nejrychleji zareagovaly Francie a Velká Británie (společně s Maltou již daň vybírají), které ještě v září 2005 podepsaly dohodu o zdanění letenek s tím, že výtěžek bude určen právě na pomoc rozvojovým zemím, zejména na boj proti nemocem a na podporu školství.
- Francie předpokládala sazbu daně ve výši 5 EUR u letenek v ekonomické třídě a 25 EUR v business třídě.
- Pozitivní reakce se však dočkaly pouze od Německa (zavedlo k 1.1.2011) a Španělska, z mimoevropských zemí (možných příjemců rozvojové pomoci) od Brazílie, Chile a Alžírsko.
- Kerosim je bez daně!!!



Daň z nemovitostí

- Není třeba sjednocovat - nemobilnost předmětu zdanění
- Základ daně jednotkový vs. ad valorem



Transferové daně

- Nesoulad v právní regulaci dědické daně způsobuje v určitých případech dvojí či dokonce vícenásobné zdanění dědictví, v určitých extrémních případech může být dokonce celá hodnota dědictví zaplácena na daních.
- Některé státy mohou uplatňovat právo vybrat daň z toho samého majetku, který byl již předtím zdaněn v jiném státě nebo zdaňovat dědictví ze zahraničí více než dědictví místní.
- Dědicové jsou nuceni prodat svůj zděděný majetek, aby vůbec měli na úhradu daňové povinnosti, malé společnosti čelí problémům s transferem majetku v případě smrti svého společníka.



- Daň dědická vs. Daň pozůstalostní
- Evropská unie prozatím nechce přistoupit na harmonizaci daně dědické. Komise si pouze přeje podpořit snahy o širší a flexibilnější aplikaci národních pravidel zamezujících dvojímu zdanění
- Zároveň Evropská unie upozorňuje, že pokud nedojde ke zlepšení, nevyklučuje do budoucna harmonizaci dědické daně.



Prostor pro Vaše dotazy a ...

... děkuji za pozornost.