



KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 5.7.2005
KOM(2005) 261 v konečném znění
2005/0130 (CNS)

Návrh

SMĚRNICE RADY

o daních v oblasti osobních vozidel

(předložená Komisí)

{SEK(2005) 809}

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1) SOUVISLOSTI NÁVRHU

- Odůvodnění a cíle návrhu

Skutečnost, že osobní vozidla v EU podléhají 25 různým daňovým systémům, má za následek daňové překážky v podobě dvojího zdanění, daňově motivovaných přeshraničních přesunů vozidel, narušování trhu a nedostatečné výkonnosti, jež brání řádnému fungování vnitřního trhu. Evropští občané čelí v současné době problému dvojího placení poplatků za registraci, složitým administrativním postupům, dodatečným výdajům, zbytečné ztrátě času a dalším překážkám volného pohybu jejich osobních vozidel v rámci Společenství. V oblasti automobilového průmyslu mají velké rozdíly v daňových systémech uplatňovaných na osobní vozidla negativní dopad na možnost užívat očekávaných výhod jednotného trhu. Současná roztržičnost automobilového trhu brání danému odvětví těžit z výhod velkovýroby či vyrábět osobní vozidla s podobnými specifikacemi pro celý vnitřní trh, což způsobuje značné rozdíly v cenách před zdaněním a po něm.

Kromě toho jsou osobní vozidla hlavním zdrojem emisí CO₂, a hrají tedy zásadní roli při dosahování cílů EU v oblasti životního prostředí, tj. při plnění environmentálních závazků v rámci Kjótského protokolu. Daňová opatření představují jeden ze tří pilířů strategie Společenství na snížení emisí CO₂ z osobních vozidel. Optimální využití těchto opatření je společně se závazky automobilového průmyslu (ACEA, JAMA a KAMA) a s informovaností spotřebitelů klíčovým nástrojem pro splnění cíle Společenství snížit nejpozději do roku 2010 objem emisí CO₂ na 120 g/km.

Stávající návrh proto sleduje dvojí cíl: zlepšit fungování vnitřního trhu a realizovat strategii Společenství na snížení objemu emisí CO₂ z osobních vozidel. Návrh se nesnaží zavádět žádné nové daně v oblasti osobních vozidel, jen u států, které takové daně uplatňují, usiluje o jejich restrukturalizaci, aniž by ukládal povinnost takové daně zavést.

- Obecné souvislosti

Co se týče osobních vozidel, potýká se řádné fungování vnitřního trhu s řadou závažných nedostatků. Neúměrně vysoké poplatky za registraci navíc výrazně přispívají k rozdílům v cenách před zdaněním na trzích členských států, udržují vysoké maloobchodní ceny vozidel a ztěžují občanům s nižšími příjmy možnost výměny jejich starého vozidla. U poplatků za registraci jsou nyní používané výchozí částky natolik rozdílné, že se výše daně v extrémních případech pohybuje v rozpětí od 0 až po 180 % ceny vozu před zdaněním. V roce 1999 činila výše poplatků za registraci v absolutních hodnotách 267 až 15 659 EUR. Rovněž u roční silniční daně se uplatňované daňové základy značně liší. V roce 1999 se platilo 30 až 463 EUR za vozidlo (vyjádřeno v absolutních hodnotách). Podle informací, které má Komise k dispozici, se poplatky za registraci vybírají ve většině členských států a silniční daň ve 21 členských státech. Kvůli nedostatku právních předpisů Společenství zůstává judikatura Soudního dvora jedinou instancí, která v dané oblasti řeší problémy občanů, a to především na základě obecných zásad Smlouvy o ES.

Doprava je původcem asi 28 % celkového objemu emisí CO₂. Samotná silniční doprava představuje zhruba 84 % všech emisí CO₂ pocházejících z dopravy, z čehož více než polovina připadá na osobní vozidla. Skutečné využití daňových opatření při plnění cíle Společenství

snížit objem CO₂ na 120 g/km je klíčovým prvkem strategie Společenství. Daňová opatření představují obrovský podnět, neboť například podporují rychlou obnovu vozového parku a ovlivňují chování spotřebitelů tím, že je motivují k pořízení osobních vozidel s nižší spotřebou paliva.

V září 2002 předložila Komise Radě a Evropskému parlamentu prostřednictvím sdělení KOM(2002)431 k diskusi řadu politických návrhů, které se zabývají otázkou budoucího zdanění osobních vozidel v Evropské unii. Komise oznámila, že na základě zásad tohoto sdělení a s ohledem na výsledky konzultací předloží v určitých oblastech, jimiž je lepší se zabývat na úrovni Společenství, návrhy právních předpisů Společenství.

Konzultace s Radou, Evropským parlamentem a se zástupci automobilového průmyslu a zúčastněných stran se uskutečnily v letech 2002 až 2004 a jejich úkolem bylo zjistit, na které oblasti by se měla tato směrnice vztahovat.

- Platná ustanovení v oblasti návrhu

Omezený počet ustanovení Společenství, která se dotýkají určitých oblastí zdanění osobních vozidel, přinesly směrnice Rady 83/182/EHS a 83/183/EHS. Protože nejsou k dispozici žádné další předpisy Společenství, mohou členské státy v otázce zdanění osobních vozidel volně stanovovat pravidla. Ta však musí být v souladu s obecnými zásadami Smlouvy o ES, zejména nesmí obchod mezi členskými státy zatěžovat celními formalitami a musí respektovat zásadu nediskriminace.

- Soulad s ostatními politikami

Osobní vozidlo je dopravním prostředkem, který užívají mnozí občané, jež chtějí uplatnit své právo volného pohybu ve Společenství. Daňové překážky však těmto občanům způsobují při výkonu daného práva potíže. Kromě toho mohou být daňová ustanovení použita jako nástroj k realizaci strategie Společenství snížit emise CO₂ z osobních vozidel, a dosáhnout tak environmentálních cílů Společenství.

2) KONZULTACE ZÚČASTNĚNÝCH STRAN A POSOUZENÍ DOPADŮ

- Konzultace zúčastněných stran

Ano

Metody konzultací, hlavní odvětví, na něž se konzultace zaměřují, a obecný profil respondentů

Od konce roku 2002 do listopadu 2003 se konaly konzultace s členskými státy v rámci pracovní skupiny Rady konané v květnu a červnu 2003 a konzultace v Evropském parlamentu (s výborem Evropského parlamentu pro hospodářské a měnové záležitosti a s jinými výbory). Probíhají také konzultace se zástupci automobilového průmyslu (ACEA) a se sdružením spotřebitelů (AIT/FIA).

Konzultace veřejnosti prostřednictvím internetu konané od července do září 2004.

Shrnutí reakcí a způsoby, jakými byly zohledněny

Shrnutí výsledků je zveřejněno na webové stránce generálního ředitelství TAXUD: http://europa.eu.int/comm/taxation_customs/common/consultations/tax/article_969_en.htm.

Téměř 95 % respondentů se domnívá, že uplatňování 25 různých daňových systémů způsobuje

daňové překážky a narušuje řádné fungování vnitřního trhu. Přes 96 % účastníků konzultací je přesvědčeno, že je v oblasti zdanění osobních vozidel třeba zavést obecná pravidla na úrovni Společenství, a více než 93 % věří, že by se taková pravidla měla zabývat i otázkou životního prostředí. V rámci konzultací bylo obdrženo 2 040 odpovědí, z nichž 46 bylo od sdružení (která zastupují mnohem větší počet občanů) a 8 od úředních subjektů.

Postupnému zrušení poplatků za registraci se zavedením systému náhrad po dobu přechodného období pěti až deseti let a zřízení nové daňové struktury s vazbou na objem emisí CO₂ se dostalo široké podpory.

Podněty týkající se obsahu nové legislativní iniciativy byly zohledněny při vypracovávání nového návrhu.

- Sběr a využití výsledků odborných konzultací

Dotčená vědecká/odborná odvětví

- 1) V listopadu 2001 byla zveřejněna studie o daňových opatřeních na snížení emisí CO₂ z nových osobních vozidel (tzv. studie **COWI**), jejíž součástí byly modelové výpočty k posouzení toho, do jaké míry mohou daně a poplatky uplatňované na vozidla (především poplatky za registraci a roční silniční daně) účinně přispět ke snížení emisí z nových vozidel na úroveň odsouhlasenou v rámci strategie Společenství, tedy na 120 g/km.
- 2) Studie o zdanění vozidel v některých členských státech EU (tzv. studie **TIS**) přinesla v lednu 2002 zjištění o existenci překážek vnitřního trhu. Lépe vykreslila stávající situaci, nastínila očekávané změny související s možnými změnami daňových režimů, vysvětlila, jakých výsledků je třeba dosáhnout, a na základě těchto výsledků představila řadu politických doporučení.

Užitečným základem návrhu se staly zkušenosti získané v některých členských státech, kde se poplatky za registraci neplatí nebo kde se roční silniční daň vybírá v závislosti na objemu emisí CO₂ z osobních vozidel.

- 3) V případě nutnosti byly žádání o radu odborníci z jiných útvarů Komise, zástupci automobilového průmyslu a sdružení uživatelů vozidel, stejně jako členské státy, které uplatňují daňové systémy podobné těm, které uvádí návrh.

Užitá metodika

Daná stanoviska byla v návrhu předlohy zohledněna.

Hlavní organizace/odborníci, s nimiž byla záležitost projednávána

Zástupci automobilového průmyslu (zejména ACEA, JAMA), hlavní sdružení uživatelů vozidel (AIT/FIA), odborníci na daňové otázky z členských států a odborníci z několika útvarů Komise.

Stanovisko vědeckých kruhů: široká shoda

Poradenství zajištěno a využito

Ano

Způsoby zveřejnění odborného poradenství

Zvláštní studie a sdělení z roku 2002 jsou zveřejněny na webových stránkách generálního ředitelství TAXUD:

http://europa.eu.int/comm/taxation_customs/common/consultations/tax/article_969_en.htm.

- Posouzení dopadů

Politické varianty uvedené ve studiích, politická doporučení zahrnutá do sdělení o zdanění osobních vozidel v EU z roku 2002 i výsledky rozsáhlých konzultací, které po tomto sdělení následovaly, byly vyhodnoceny a využity při sestavování návrhu zprávy o posouzení dopadů.

Byly posouzeny čtyři možné varianty zdanění osobních vozidel. Výsledky je možné shrnout takto:

Varianta 1: Bez opatření. Tato varianta ponechává veškerá rozhodnutí na členských státech a na Evropském soudním dvoru. Nebudou-li přijata žádná opatření, fungování vnitřního trhu se nezlepší a vyvstane nebezpečí, že se do roku 2010 nepodaří splnit cíl Společenství snížit emise CO₂ na 120 g/km.

Varianta 2: Tento přístup by se spoléhal na stávající daně a poplatky z osobních vozidel, jen by zavedl systém náhrad poplatků za registraci s cílem vyhnout se jejich dvojímu placení, které není v rámci vnitřního trhu ospravedlnitelné. Ačkoli by systém náhrad poplatků za registraci znamenal minimum potřebné k řešení problému dvojího placení poplatků, jistě by nijak neřešil ostatní problémy, kterým občané a automobilový průmysl a obchod v současnosti čelí.

Uplatňování systému náhrad by musel doplňovat určitý počet pravidel Společenství, která by umožnila stanovit objektivní a transparentní metody výpočtu zůstatkové hodnoty ojetých vozidel, která jsou určena k vývozu nebo mají být k registraci trvale přesunuta do jiného členského státu.

Ačkoli by tato varianta mohla mít pro občany, automobilový průmysl a obchod s automobily určitý pozitivní ekonomický dopad, nijak neřeší většinu stávajících překážek v rámci vnitřního trhu a nemá vůbec žádný pozitivní dopad na životní prostředí.

Varianta 3: Cílem tohoto přístupu je přijetí komplexní politiky EU v oblasti zdanění osobních vozidel, která by zahrnovala úplné zrušení poplatků za registraci během přechodného desetiletého období, restrukturalizaci výchozího základu poplatků za registraci a daňového základu silniční daně tak, aby zahrnovaly vazbu na objem emisí CO₂, a zřízení systému náhrad poplatků za registraci.

Hlavní výhody varianty 3 spočívají ve výrazném zlepšení fungování vnitřního trhu a důležitém přispění k dosažení environmentálních cílů Společenství. V souvislosti s vnitřním trhem se očekává, že se omezí byrokracie,lepší transparentnost a právní jistota všech subjektů, a v důsledku toho bude méně překážek volného pohybu zboží a osob. Automobilovému průmyslu to přinese lepší podnět k plnému využívání výhod velkovýroby, zvýšení konkurenceschopnosti a do jisté míry i vyšší zaměstnanost. Vnitrostátní daňové systémy se vzájemně sblíží, zejména pokud jde o základy zdanění vozidel. Začlenění zásady „znečišťovatel platí“ do dané oblasti by, společně s fiskálními opatřeními plánovanými

v rámci strategie Společenství na snížení emisí CO₂ z osobních vozidel, dle očekávání mělo přinést nové možnosti, jak snížit emise a související znečištění.

Zrušení poplatků za registraci navíc může proběhnout z hlediska výnosu neutrálním způsobem, neboť ztrátu výnosu lze současně kompenzovat postupným převedením zisků z poplatků za registraci do silniční daně a v případě nutnosti z jiných daňových opatření v souladu se směrnicí Rady 2003/96/ES a dokonce i s inovativními ustanoveními o poplatcích za používání silnic. Silniční daň společně s dalšími daňovými opatřeními představují pro vnitrostátní rozpočty stabilnější zdroj příjmu, neboť přinášejí zisk po celou dobu životnosti osobního vozidla a nikoli pouze bezprostředně po jeho nákupu, jako tomu je u poplatků za registraci. Členské státy, které vybírají vysoké poplatky za registraci, budou moci přizpůsobit přesun těchto poplatků do silniční daně podle svých potřeb nejpozději do roku 2016. Tyto země se na jedné straně budou muset vyrovnat s přechodnými výdaji na přizpůsobení svých systémů zdaňování vozidel, a to zejména v prvních letech přechodného období, na druhé straně ale budou po jeho uplynutí těžit z nižších administrativních výdajů na správu systému zdaňování vozidel.

Tato varianta by členskými státy zejména dlouhodobě nezpůsobila dodatečné administrativní náklady. Vzhledem k tomu, že téměř všechny členské státy již uplatňují silniční daň, snížilo by naopak začlenění poplatků za registraci administrativní zátěž, a to jak správních úřadů, tak i občanů, neboť by se museli zabývat pouze jednou daní namísto dvou. Přechodné prováděcí náklady by byly relativně nízké, neboť by z velké části zahrnovaly změny již existujícího daňového systému a byly by dlouhodobě vykompenzovány úsporami vyplývajícími z odstranění administrativy a nákladů souvisejících se sladěním poplatků za registraci.

Varianta 4: Tento přístup se snaží o přijetí komplexní politiky EU v oblasti zdanění osobních vozidel, podobně jako varianta 3, avšak s tím rozdílem, že nechce zrušit poplatky za registraci, jen je postupně snížit na úroveň, která nepřesáhne 10 % ceny vozidla před zdaněním. Tato varianta by sice mohla zajistit podobný environmentální účinek jako varianta 3, neodstranila by však všechny ostatní překážky, kterým občané a výrobní odvětví v současnosti čelí. Občané by zejména museli nadále čelit administrativním a sociálním výdajům souvisejícím s příslušnými byrokratickými postupy. Bylo by třeba se zabývat i dalšími otázkami vnitřního trhu, např. potřebou uplatňovat systém náhrad poplatků za registraci do doby, než budou tyto poplatky zrušeny, otázkou pokračující značné roztržitosti automobilového trhu a potřebou kontrol zaměřených na snížení rizika vyhýbání se placení daní.

U této varianty by navíc členské státy nadále čelily administrativním nákladům souvisejícím se souběžným zachováním systémů poplatků za registraci i silniční daně a v každém případě by se jim snížily výnosy z poplatků za registraci. Tato varianta by navíc vedla k částečné harmonizaci výší poplatků, která by přesahovala minimum nezbytné pro realizaci stanoveného cíle.

Komise provedla posouzení dopadů uvedené v pracovním programu. Zpráva je k dispozici na webových stránkách generálního ředitelství TAXUD.

3) PRÁVNÍ STRÁNKA NÁVRHU

- Shrnutí navrhovaných opatření

Komise svůj návrh založila na politických doporučeních, která byla zahrnuta do sdělení z roku 2002 a získala podporu Evropského parlamentu, zástupců hlavních zúčastněných stran

i veřejnosti. Politická doporučení, která takovou podporu nezískala, do návrhu zahrnuta nebyla.

Návrh zavádí tři hlavní opatření:

1. Zrušení poplatků za registraci

Toto opatření získalo silnou podporu téměř všech účastníků procesu konzultace. Poplatky za registraci jsou totiž považovány za jasnou překážku volného pohybu vozidel v rámci vnitřního trhu a mají nepříznivý dopad na konkurenceschopnost evropského automobilového průmyslu. Jakékoli řešení, které počítá se zachováním poplatků za registraci, by tyto překážky neodstranilo. Návrh stanoví postupné zrušení poplatků za registraci během přechodného období pěti až deseti let s cílem odstranit nadměrné zatížení uživatelů, kteří si zakoupili vozidlo, zaplatili vysoký registrační poplatek a nyní ještě čelí povinnosti platit vyšší roční silniční daň a daně z paliv. Členské státy, které vybírají vysoké poplatky za registraci, by v takových případech musely po dobu průměrné životnosti dotčených vozidel uplatňovat zvláštní daňový režim. Postupné uplatňování tohoto opatření by navíc uživatelům ojetých vozidel zajišťovalo dostatečnou ochranu proti jakékoli okamžité ztrátě jejich obchodní hodnoty.

Členským státům, které vybírají vysoké poplatky za registraci, je dán dostatek času, aby mohly do svých daňových systémů zavést strukturální změny a pokrýt přechodné výdaje, s ohledem na zvláštní aspekty jejich automobilového trhu.

2. Zřízení systému náhrad poplatků za registraci

Ustanovení, která tento systém zřizují, se použijí u osobních vozidel, která byla zaregistrována v některém z členských států a následně vyvezena nebo trvale přemístěna do jiného členského státu. Toto opatření má dvojí cíl: zaprvé vyhnout se dvojímu placení poplatků za registraci a zadruhé účtovat takový poplatek, který odpovídá využití vozidla v dotčeném členském státě. Aby bylo možné zajistit evropským občanům právní jistotu a transparentnost, reaguje návrh rovněž na potřebu transparentních a objektivních kritérií a pravidel, podle nichž by se stanovila skutečná zůstatková hodnota ojetých vozidel. Tím zajišťuje spravedlivější základ pro výpočet zůstatkového poplatku za registraci odvážených a přivážených vozidel. Návrh obsahuje kritéria stanovená nedávnou judikaturou Evropského soudního dvora, což by mělo výrazně omezit vysoký počet stížností ze strany občanů.

Cílem návrhu je zřídit podobný systém náhrad i pro silniční daň. Výpočet částky, která má být nahrazena nebo naopak naúčtována, by měl být proveden *pro rata temporis*.

3. Restrukturalizace výchozího základu poplatků za registraci a daňového základu silniční daně, aby zcela nebo částečně vycházely z objemu emisí CO₂

Během procesu konzultací souhlasila velká většina účastníků s tím, že je načase uplatnit opatření třetího pilíře (daňová opatření) uvedená ve strategii Společenství na snížení emisí CO₂ z osobních vozidel a využít výhod plynoucích z jejich velkého motivačního potenciálu, který pobízí uživatele k pořízení osobních vozidel, jež jsou šetrnější k životnímu prostředí.

Do návrhu byla začleněna tato politická varianta, jež získala během procesu konzultací silnou podporu. V případě silničních daní, tedy daní vybíraných většinou členských států, počítá návrh s restrukturalizací jejich daňového základu, aby tyto daně do roku 2010 částečně nebo

úplně vycházely z objemu emisí oxidu uhličitého produkovaných každým jednotlivým osobním vozidlem. U poplatků za registraci by měly členské státy, jež tyto poplatky vybírají, do roku 2010 do jejich základu rovněž začlenit vazbu na objem emisí CO₂, zároveň však směřovat k jejich postupnému zrušení. Doba vyhrazená na restrukturalizaci daňového základu silniční daně a základu poplatků za registraci zohledňuje závazek přijatý Evropským společenstvím snížit emise oxidu uhličitého z osobních vozidel nejpozději do roku 2010 na 120 g/km.

S cílem vyhnout se dalšímu tříštění vnitřního trhu v důsledku potenciálně odlišného uplatňování vazby na objem emisí CO₂ ze strany jednotlivých členských států navrhuje Komise, aby se ke dni 1. prosince 2008 (začátek kjótského období) alespoň 25 % z celkového zisku z registračních poplatků a daňového zisku z roční silniční daně odvíjelo od objemu emisí CO₂. Do 31. prosince 2010 by měl tento podíl stoupnout na alespoň 50 % celkového zisku jak z poplatků za registraci (do doby jejich zrušení), tak ze silniční daně.

Nedávné studie¹ uvedly příklady, jak by členské státy mohly uplatnit vazbu na objem emisí CO₂. Má-li být dodržena neutralita z hlediska výnosu, měl by se celkový zisk z vazby daně na objem emisí CO₂ do roku 2010 postupně zvyšovat a zisk ze staré struktury daně zároveň postupně snižovat. Stanovení výše daně v eurech za gram CO₂/km samozřejmě bude záležitostí jednotlivých členských států.

- Právní základ

Smlouva o založení Evropského společenství, a zejména článek 93 této smlouvy.

- Zásada subsidiarity

- A. Návrh spadá do sdílené pravomoci Společenství a členského státu. Uplatní se proto zásada subsidiarity. S ohledem na cíle návrhu směrnice, jimiž je zlepšit fungování vnitřního trhu a podporovat udržitelnost, se vyžaduje přístup na úrovni Společenství. V daném ohledu návrh obsahuje vyvážený balíček opatření, která představují minimum nezbytné pro dosažení těchto cílů.

Odlišné daně v oblasti osobních vozidel skutečně mohou představovat vážné překážky volného pohybu osob a zboží. V souladu se zásadou subsidiarity je cílem tohoto návrhu plná transparentnost daňových systémů uplatňovaných v členských státech bez zbytečné intervence na úrovni Společenství. Návrh tyto záležitosti, jako jsou výše daní a poplatků, nevkládá vzhledem k jejich často velkému politickému významu na vnitrostátní a regionální úrovni do pravomoci Společenství.

Závazky přijaté v rámci Kjótského protokolu navíc nemohou být uspokojivým způsobem dosaženy jednotlivými členskými státy a mohou být proto, z důvodu rozsahu či účinků, lépe dosaženy na úrovni Společenství. Vyžadují tedy koordinovanou činnost ze strany všech členských států. Návrh poprvé usiluje o ustavení právního rámce, který by umožnil využití daňových opatření stanovených v rámci třetího pilíře strategie Společenství na snížení emisí CO₂ z osobních vozidel.

¹ Nová daň = stará daň + a * g CO₂ - b (studie COWI, odst. 4.3.2, s. 87).

- B.** Zásada subsidiarity znamená, že Společenství vyvíjí činnost pouze tehdy a do té míry, pokud sledovaných cílů navrhované činnosti nemůže být dosaženo uspokojivě na úrovni členských států, a proto, z důvodu jejich rozsahu či účinků, jich může být lépe dosaženo na úrovni Společenství. Podle této zásady by tedy, pokud jde o zlepšení fungování vnitřního trhu, sama nekoordinovaná činnost jednotlivých členských států znamenala vysoké náklady na správu jejich daňových systémů. Nezajišťuje transparentnost ani právní jistotu daňových systémů a ani nijak nezvyšuje konkurenceschopnost automobilového průmyslu, který poté občanům přináší značné sociální výdaje.

Taková nekoordinovaná činnost jednotlivých členských států má za následek daňové překážky v podobě dvojího zdanění, daňově motivovaných přeshraničních přesunů vozidel, narušení trhu a malé výkonnosti, jež brání řádnému fungování vnitřního trhu.

Nečinnost v této oblasti by nadále poškozovala obraz EU v očích evropských občanů a automobilovému průmyslu by znemožnila užívat očekávaných výhod spojených s působením na jednotném trhu.

Přínosem činnosti Společenství budou nižší transakční výdaje a levnější, ekologicky šetrnější a bezpečnější vozidla. Lepší konkurenceschopnost automobilového průmyslu by měla dle očekávání přinést také více pracovních příležitostí. Navrhované strukturální změny ani nijak neovlivní výnosy členských států, pokud budou provedeny z hlediska výnosů neutrálním způsobem, tedy že ztráty spojené s postupným zrušením poplatků za registraci současně vykompenzuje odpovídající navýšení zisku ze silniční daně a v případě nutnosti z jiných daňových opatření v souladu se směrnicí Rady 2003/96/ES.

V rámci studií TIS a COWI byly určeny kvantitativní ukazatele pro řadu různých možných scénářů. Budeme-li například počítat s 50% snížením poplatků za registraci, očekává se, že ceny vozidel před zdaněním v členských státech s vysokými registračními poplatky (2 až 5 %) mírně stoupnou a maloobchodní ceny se naopak výrazně sníží (o 11 až 26 %). V ostatních členských státech by však ceny zůstaly prakticky stejné.

- C.** Pokud jde o snížení emisí CO₂, je i tady zajištěn plný soulad se zásadou subsidiarity, neboť za účelem dosažení environmentálních cílů Společenství je nutná koordinovaná činnost na úrovni Společenství. Taková činnost bude bezpochyby účinnější, neboť snížení emisí CO₂ je záležitostí celého Společenství. Jasným přínosem tohoto návrhu bude významné zlepšení stavu životního prostředí spojené se snížením hodnot CO₂ a případně i dalších znečišťujících látek.

V tomto konkrétním případě existuje úzká vazba mezi vnitřním trhem a environmentálními cíli a snaha oddělit je od sebe a zabývat se jimi zvlášť by nepřinesla uspokojivé výsledky.

- D.** Následující tabulka obsahuje modelové údaje týkající se očekávaných účinků daňových opatření na podporu udržitelnosti.

Tabulka: potenciální snížení emisí CO₂ u různých druhů daňových opatření (v %)

	B	D	DK	I	NL	P	S	SF	UK
Cílené snížení CO₂ na 120 g/km v %	10,8	10,5	9,9	11,4	10,2	10,8	10,2	10,7	10,3
Větší rozlišení stávajících daní									
• poplatek za registraci	2,5	-	3,3	-	3,6	1,8	-	2,5	-
• silniční daň	2,4	4,4	5,4	2,7	3,6	1,9	2,4	0,1	4,8
Stávající daně se začleněním vazby na objem emisí CO₂									
• poplatek za registraci	3,3	-	4,6	3,0	3,4	2,1	-	2,8	-
• silniční daň	2,9	4,4	5,0	3,3	4,0	2,1	3,2	3,1	4,6
Daně rozlišené výhradně podle hodnot CO₂									
• poplatek za registraci	3,5	-	8,4	1,8	5,5	3,2	-	4,3	-
• silniční daň	4,2	5,0	5,5	4,1	6,0	2,3	3,9	3,5	4,7
• kombinace	5,1	4,9	8,5	4,0	7,0	3,3	3,8	4,3	4,5

Zdroj: studie COWI, tabulka 1.8: *Shrnutí hlavních výsledků*

Začlenění daňového prvku do snahy snížit emise CO₂ může mít značný dopad. Příslušné údaje v rámci studie COWI ukazují, že zavedení vazby na emise CO₂ do základů stávajících daní a poplatků (současný scénář v celé EU, kdy existují zároveň poplatky za registraci i silniční daň) vede k výraznému snížení hodnot CO₂. V některých případech dosahovalo samotné zavedení vazby na emise CO₂ do silniční daně odhadem 50 % celkového cíle.

Nezbytným předpokladem výrazného snížení průměrných emisí CO₂ z nových vozidel očividně je, aby byly daně rozlišeny takovým způsobem, že daně z energeticky nejúspornějších vozidel budou výrazně nižší než daně z vozidel s vysokou spotřebou energie. Faktem však zůstává, že ačkoli lze cíle Společenství – tj. průměrně 120 g CO₂/km – do značné míry (30,5 – 86 %) dosáhnout tím, že budou u poplatků za registraci a silniční daně optimálním způsobem využita daňová opatření vycházejících z hodnot CO₂, nejsou tato opatření pro dosažení cíle 120 g CO₂/km zcela dostačující. Pro dosažení daného cíle bude zapotřebí i jiných opatření, jako je možnost zvýšení podílu vozidel s dieslovým motorem nebo zvýhodnění menších vozidel. Cílem těchto opatření by na jedné straně měla být internalizace vnějších faktorů a uplatnění zásady „znečišťovatel platí“ a na druhé straně snaha o transparentnost a nediskriminační přístup vůči určitým typům, třídám nebo skupinám vozidel, jakož i snaha o technologickou neutralitu.

- Zásada proporcionality

Návrh je v souladu se zásadou proporcionality z tohoto důvodu/těchto důvodů:

Směrnice stanoví minimální daňová opatření pro oblast osobních vozidel s cílem zlepšit fungování vnitřního trhu a podpořit environmentální cíle Společenství. Nedotýká se úrovně ani míry rozlišení daní a ponechává členským státům možnost uplatňovat takové úrovně daní, které lépe vyhovují konkrétním podmínkám jejich vnitrostátních automobilových trhů. Členské státy budou nadále moci volně rozhodovat o tom, jaké kroky podniknou ke zrušení poplatků za registraci a do jaké míry začlení vazbu na objem emisí CO₂ či případně jiných emisí do daňového základu silniční daně a základu poplatků za registraci.

Prvním ze dvou cílů směrnice je zejména zlepšit fungování vnitřního trhu. Vnitřní trh má

přinášet prospěch ve formě volného pohybu osob a zboží, a to jak z osobního, tak i obchodního hlediska. Poplatky za registraci však tvoří překážky tohoto volného pohybu a jakékoli řešení, které počítá s jejich zachováním, by tyto překážky neodstranilo.

Co se týče druhého cíle, tedy podpory udržitelnosti životního prostředí, má daná směrnice za cíl provést třetí pilíř strategie Komise na snížení emisí CO₂ z osobních vozidel, který je jediným pilířem, jenž dosud nebyl realizován. Strategie uznává zásadní význam třetího pilíře ve snaze dosáhnout cíleného snížení emisí CO₂ a jeho nezbytné provedení je plně v souladu se zásadou proporcionality, která ospravedlňuje činnost Společenství jen v „nezbytných“ či „žádaných“ případech s cílem dosáhnout určitého výsledku.

S ohledem na výše uvedené skutečnosti nelze zpochybňovat ani vhodnost směrnice pro dosažení požadovaných cílů ani nezbytnost jejích opatření v tom smyslu, že není k dispozici jiná, méně omezující varianta. Pokud jde o třetí faktor, který je třeba posoudit, tedy proporcionality opatření vůči omezením, které daná směrnice přináší, je třeba poukázat na to, že směrnice je pro členské státy z hlediska výnosu neutrální a že členské státy budou mít do roku 2016 čas na to, aby se v otázce výnosu a souvisejících peněžních toků přizpůsobily. Směrnice navíc členským státům dlouhodobě nepřináší žádné dodatečné administrativní náklady.

Aby se zajistilo respektování proporcionality i při uplatňování směrnice, je možné zohlednit případy členských států, které se s ohledem na určité parametry značně liší od obecné normy.

Viz bod 4

- Volba nástrojů

Navrhované nástroje: směrnice.

Jiné prostředky by nebyly přiměřené z tohoto důvodu/těchto důvodů:

Zkušenosti získávané od roku 1983 v souvislosti s uplatňováním směrnic 83/182/EHS a 83/183/EHS ukazují, že směrnice dává členským státům dostatečnou volnost při uplatňování daňových právních předpisů v rámci jejich legislativních a správních systémů.

4) ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Přijetí návrhu nebude mít žádné důsledky pro rozpočet.

5) DALŠÍ INFORMACE

- Zrušení platných právních předpisů

Přijetí návrhu nepovede ke zrušení právních předpisů.

- Srovnávací tabulka

Po členských státech se vyžaduje, aby Komisi sdělily znění vnitrostátních prováděcích předpisů k dané směrnici a srovnávací tabulku mezi ustanoveními těchto předpisů a této směrnicí.

- Evropský hospodářský prostor

Vzhledem k tomu, že se navrhovaný akt týká občanů pohybujících se mezi zeměmi EU a EHP, měla by být jeho platnost rozšířena i na Evropský hospodářský prostor.

Návrh

SMĚRNICE RADY

o daních v oblasti osobních vozidel

(Text s významem pro EHP)

RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na článek 93 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise²,

s ohledem na stanovisko Evropského parlamentu³,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru⁴,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Zdanění osobních vozidel může být důležitým doplňkovým nástrojem na podporu environmentálních cílů, zejména pokud jde o snížení emisí skleníkových plynů, a proto je vhodné začlenit do základu poplatků za registraci a daňového základu roční silniční daně vazbu na objem emisí oxidu uhličitého. Aby však bylo možné přispět ke splnění závazků Společenství a členských států přijatých v rámci Kjótského protokolu, měly by být navrhované přímé vazby na objem emisí oxidu uhličitého začleněny do základů daní a poplatků v oblasti osobních vozidel uplatňovaných v rámci závazkového období 2008 až 2012. Vzhledem k tomu, že je strategického cíle Společenství snížit emise oxidu uhličitého z osobních vozidel třeba dosáhnout nejpozději do roku 2010, je vhodné danou vazbu plně začlenit do 31. prosince 2010.
- (2) Třetí pilíř strategie Společenství na snížení emisí oxidu uhličitého z osobních vozidel a omezit spotřebu paliv, kterou v roce 1996 schválila Rada⁵, sestává z daňových opatření a je jediným pilířem, jehož opatření ještě nebyla na úrovni Společenství provedena.
- (3) Členské státy by měly být podporovány k vytvoření koordinovaných daňových pobídek ve prospěch osobních vozidel, které splňují přísnější limity emisí, než které

² Úř. věst. C [...], [...], s. [...].

³ Úř. věst. C [...], [...], s. [...].

⁴ Úř. věst. C [...], [...], s. [...].

⁵ Závěry Rady ze dne 25.6.1996 a sdělení Komise Radě a Evropskému parlamentu KOM(95) 689.

stanoví jako povinné směrnice 98/69/ES⁶ (Euro 4) o opatřeních proti znečišťování ovzduší emisemi z motorových vozidel a o změně směrnice Rady 70/220/EHS⁷, aby se na trh rychleji dostala taková osobní vozidla, která splňují budoucí požadavky přijaté na úrovni Společenství (Euro 5).

- (4) Daňové pobídky by mělo být možné realizovat formou rozlišení daní a poplatků v oblasti osobních vozidel podle objemu emisí oxidu uhličitého v gramech produkovaného jednotlivými vozidly za jeden kilometr jízdy.
- (5) S cílem zabránit dalšímu tříštění vnitřního trhu je nutné, aby vazba na objem emisí oxidu uhličitého představovala do 31. prosince 2008 alespoň 25 % celkových příjmů z registračních poplatků a ročních silničních daní a aby se tento podíl do 31. prosince 2010 zvýšil na alespoň 50 %.
- (6) V rámci vnitřního trhu by měly být odstraněny daňové překážky volného pohybu osob a jejich osobního vlastnictví, včetně osobních vozidel. Cílem stávající směrnice je odstranit tyto překážky pomocí restrukturalizace daní v oblasti osobních vozidel uplatňovaných členskými státy, aniž by jim ukládala povinnost zavádět nové daně.
- (7) Mnoho evropských občanů používá při výkonu svého práva volného pohybu své osobní auto, aby se mohli, ať už trvale či dočasně, přestěhovat z jednoho členského státu do druhého. Široká škála systémů zdaňování osobních vozidel však má značně negativní dopad na možnost evropských občanů⁸ a automobilového průmyslu užívat výhod vnitřního trhu. Zejména poplatky za registraci přinášejí spotřebitelům zvýšené transakční výdaje a mají za následek velké rozdíly v cenách vozidel před zdaněním, roztrženi automobilového trhu a rovněž negativně ovlivňují přeshraniční obchod.
- (8) Poplatky za registraci představují překážku cílů lisabonské strategie a snahy učinit evropský automobilový průmysl konkurenceschopnější, a měly by být proto v období pěti až deseti let odstraněny. Takové období by členskými státy, které poplatky za registraci vybírají, umožnilo přizpůsobit jejich systémy zdanění osobních vozidel a zohlednit konkrétní podmínky jejich vnitrostátního automobilového trhu. Ztráty výnosů vyplývající ze zrušení poplatků za registraci by mohlo kompenzovat současné navýšení zisků z ročních silničních daní a v případě nutnosti z jiných daňových opatření v souladu se směrnicí Rady 2003/96/ES⁹ tak, že celkové daňové zatížení zůstane stejné.
- (9) Je však vhodné, aby členské státy, které vybírají poplatky za registraci, zřídily systém náhrady těchto poplatků placených v případě osobních vozidel, která jsou vyvezena nebo trvale přemístěna z jejich území na území jiného členského státu. Za těchto okolností je rovněž vhodné, aby členské státy uplatňovaly podobný systém náhrad i pro roční silniční daně. Tyto systémy by zabránily dvojímu placení poplatků a daní a zdanění osobních vozidel by díky nim více odpovídalo míře užívání vozidla v jednotlivých členských státech.

⁶ Úř. věst. L 350, 28.12.1998, s. 1.

⁷ Úř. věst. L 76, 6.4.1970, s. 1.

⁸ Evropský soudní dvůr nedávno ve svém rozsudku ze dne 16.6.2005 ve věci C-138/2004 rozhodl, že poplatky za registraci mohou představovat překážku volného pohybu, zejména s ohledem na jejich výše a technické zvláštnosti.

⁹ Úř. věst. L 283, 31.10.2003, s. 51.

- (10) V příslušných případech je vhodné, aby byly systémy náhrad u poplatků za registraci a ročních silničních daní zavedeny co nejdříve s cílem zabránit narušení trhu a uplatňování odlišných systémů zdanění osobních vozidel v jednotlivých členských státech.
- (11) Částka, kterou je třeba nahradit či vybrat ve formě poplatků za registraci pro konkrétní osobní vozidlo, by se měla přímo odvíjet od zbytkové hodnoty daného vozidla. Je proto nutné na základě objektivních faktorů stanovit pravidla Společenství s cílem určit stupeň opotřebení vozidla a následně stanovit výši zůstatkových poplatků za registraci zahrnutých do zůstatkové hodnoty vozidla.
- (12) Aby bylo možné zajistit hladký přechod na nové právní předpisy a omezit jakékoli negativní účinky, je nutné Společenství oznámit výši poplatků za registraci a výši ročních silničních daní vybíraných v členských státech během přechodného období, jakož i výši ročních silničních daní vybíraných po skončení tohoto období.
- (13) Komise by měla sledovat vývoj v členských státech, co se týče opatření jimi přijatých za účelem provádění této směrnice, a informovat o něm Radu a Evropský parlament.
- (14) Vzhledem k tomu, že cílů zlepšit fungování vnitřního trhu v oblasti osobních vozidel a úspěšného využití daňových opatření za účelem provádění strategie Společenství na snížení emisí oxidu uhličitého z osobních vozidel nelze dostatečně dosáhnout jednotlivými členskými státy, z důvodu jejich rozsahu či účinků, a může být těchto cílů lépe dosaženo na úrovni Společenství, může Společenství přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity, jak stanoví článek 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality podle daného článku nepřekročí tato směrnice rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů,

PŘIJALA TUTO SMĚRNICI:

Kapitola I

PŘEDMĚT A DEFINICE

Článek 1

Předmět

Tato směrnice stanoví pravidla pro výpočet daní a poplatků z osobních vozidel na základě jimi produkovaných emisí oxidu uhličitého.

Rovněž odstraňuje poplatky za registraci a zřizuje systém, který za určitých okolností umožňuje náhradu zaplacených poplatků za registraci.

Kromě toho zřizuje systém náhrady ročních silničních daní.

Článek 2 **Definice**

Pro účely této směrnice se „osobním vozidlem“ rozumí vozidlo kategorie M1, jak ho vymezuje bod A přílohy II směrnice Rady 70/156/EHS¹⁰.

Kapitola II **ROČNÍ SILNIČNÍ DANĚ**

ODDÍL 1 **DAŇOVÝ ZÁKLAD A ROZLIŠENÍ DANĚ**

Článek 3 **Obecná ustanovení**

1. Členský stát, který vybírá zvláštní a pravidelnou daň spojenou s užíváním osobního vozidla na jeho území, která je svým charakterem identická s daněmi uvedenými v příloze I nebo se takovým daním podobá (dále jen „roční silniční daň“), tyto daně vypočítává na základě délky časového úseku v rámci jakéhokoli dvanáctiměsíčního období, kdy je auto používáno na území daného členského státu.
2. Roční silniční daň z osobního vozidla vybírá pouze členský stát, ve kterém je dané vozidlo registrováno.
3. S cílem zajistit vybírání ročních silničních daní se má 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 v smyslu článku 6 směrnice Rady 83/183/EHS¹¹, nebo protože je vozidlo v daném členském státě užíváno více než 185 dní v rámci jakéhokoli dvanáctiměsíčního období.

Článek 4 **Rozlišení podle emisí oxidu uhličitého**

Pro účely vypočítání ročních silničních daní se daň rozlišuje podle počtu gramů oxidu uhličitého vyprodukovaných za jeden km jízdy každým jednotlivým osobním vozidlem.

Článek 5 **Minimální daňový příjem z rozlišení daně**

1. Do 31. prosince 2008 bude celkový daňový příjem z vazby ročních silničních daní na objem emisí oxidu uhličitého činit nejméně dvacet pět procent celkového příjmu z těchto daní.

¹⁰ Úř. věst. L 42, 23.2.1970, s. 1.

¹¹ Úř. věst. L 105, 23.4.1983, s. 64.

2. Do 31. prosince 2010 bude celkový daňový příjem z vazby ročních silničních daní na objem emisí oxidu uhličitého činit nejméně padesát procent celkového příjmu z těchto daní.

ODDÍL 2

SYSTÉM NÁHRAD

Článek 6

Náhrada ročních silničních daní

Pokud byly roční silniční daně zaplacený v členském státě, kde byla provedena registrace, a to ve vztahu k vozidlu, které je následně vyvezeno mimo území Společenství nebo za účelem trvalého užívání ve smyslu čl. 3 odst. 3 přemístěno na území jiného členského státu, nahradí členský stát, kde je vozidlo registrováno, zůstatkovou hodnotu daně, a to na základě výpočtů provedených v souladu s čl. 3 odst. 1.

Kapitola III

ODSTRANĚNÍ POPLATKŮ ZA REGISTRACI

Zákaz zavádění

Článek 7

Ode dne [...] nesmí členské státy v souvislosti s registrací osobních vozidel zavádět žádné poplatky, které by umožňovaly používání těchto vozidel na veřejných komunikacích a které by svou povahou byly identické s poplatky popsány v příloze II (dále jen „poplatky za registraci“) nebo se jim podobaly.

Článek 8

Zákaz uchovávání v platnosti

Ode dne 1. ledna 2016 nesmí členské státy uchovávat v platnosti žádné poplatky za registraci.

Kapitola IV

SYSTÉM NÁHRAD POPLATKŮ ZA REGISTRACI

Článek 9

Obecné ustanovení

Pokud byly poplatky za registraci v členském státě zaplacený za vozidlo, které je následně přemístěno mimo území Společenství nebo za účelem trvalého užívání ve smyslu čl. 3 odst. 3 převezeno na území jiného členského státu, nahradí členský stát, kde je vozidlo registrováno, zůstatkovou hodnotu daně, a to na základě výpočtů provedených v souladu s čl. 10 odst. 1.

Článek 10
Výpočet zůstatkových poplatků za registraci

1. Výše poplatků za registraci, kterou je u osobního vozidla podle článku 9 třeba nahradit, se přímo odvíjí od zůstatkové hodnoty daného vozidla a odpovídá výši zůstatkových poplatků za registraci, které jsou v této hodnotě obsaženy.
2. K určení zůstatkové hodnoty osobního vozidla pro účely odstavce 1 mohou členské státy uplatňovat různé metody, jako jsou posudky, kontroly odborníků nebo užití stanovených stupnic.
3. Stanovené stupnice, které se použijí, mohou členské státy vymezit pomocí zákona, nařízení nebo správních předpisů, s podmínkou splnění těchto podmínek:
 - a) stupnice se stanovují na základě obecných a objektivních, pevně stanovených kritérií;
 - b) stupnice musí být zveřejněny;
 - c) vlastníkově auta je dána příležitost vznést u nezávislého orgánu námitku proti rozhodnutí členského státu přijatému v souvislosti s použitím dané stupnice.

Kapitola V
DOČASNÁ USTANOVENÍ

Článek 11
Obecné ustanovení

Je-li osobní vozidlo trvale přemístěno ve smyslu čl. 3 odst. 3 na území členského státu, který nadále vybírá poplatky za registraci, vypočítá daný členský stát tyto poplatky v souladu s článkem 12.

Článek 12
Výpočet poplatků za registraci

1. Do 31. prosince 2015 se výše účtovaných poplatků za registraci vypočítává na základě aktuální hodnoty podobného nového osobního vozidla, přičemž se zohledňuje skutečné opotřebení dotčeného osobního vozidla.
2. Pro účely odstavce 1 se za relevantní charakteristické znaky považuje značka, model, stav tachometru, typ pohonu a technický stav.
3. Pro účely odstavce 1 se novým osobním vozidlem rozumí kterékoli osobní vozidlo, které předtím nebylo nikomu prodáno za jiným účelem, než za účelem prodeje nebo dodání, a nebylo proto nikdy registrováno k provozu.
4. Pro účely výpočtu poplatků za registraci se obdobně použijí čl. 10 odst. 2 a 3.

Článek 13
Poplatky za registraci

Pokud jsou nadále vybírány poplatky za registraci, rozlišují se do 31. prosince 2015 podle počtu gramů oxidu uhličitého produkovaného každým jednotlivým osobním vozidlem za kilometr jízdy.

Článek 14
Minimální výnos z rozlišení poplatků

1. Do 31. prosince 2008 bude celkový příjem vyplývající z vazby poplatků za registraci na objem emisí oxidu uhličitého činit nejméně dvacet pět procent celkového příjmu z těchto poplatků.
2. Do 31. prosince 2010 bude celkový příjem vyplývající z vazby poplatků za registraci na objem emisí oxidu uhličitého činit nejméně padesát procent celkového příjmu z těchto poplatků.

Kapitola VI
ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 15
Sdělení

Členské státy sdělí Komisi základy a výše poplatků za registraci a roční silniční daně platné od 1. ledna každého roku a případné úpravy po každé změně příslušných vnitrostátních předpisů.

Článek 16
Zprávy

Nejpozději 1. ledna 2011 a každých pět let poté Komise po konzultaci s členskými státy předloží Radě a Evropskému parlamentu zprávu o uplatňování této směrnice.

Článek 17
Provádění

Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí nejpozději do 31. prosince 2006. Neprodleně sdělí Komisi znění těchto předpisů a srovnávací tabulku mezi ustanoveními těchto předpisů a této směrnicí.

Tyto předpisy přijaté členskými státy musejí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

Článek 18
Vstup v platnost

Tato směrnice vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 19
Určení

Tato směrnice je určena členským státům.

V Bruselu dne

Za Radu
předseda/předsedkyně

PŘÍLOHA I

BELGIE

- Taxe de circulation sur les véhicules automobiles / Verkeersbelasting op de autovoertuigen
- Taxe compensatoire des accises / Accijnscompenserende belasting
- Taxe de circulation complémentaire / Aanvullende verkeersbelasting

ČESKÁ REPUBLIKA

-

DÁNSKO

- Grøn ejerafgift

NĚMECKO

- Kraftfahrzeugsteuer (Kraftfahrzeugsteuergesetz - 1979)
- Kraftfahrzeugsteuer (Durchführungsverordnung - 1979)

ESTONSKO

-

ŘECKO

- Τέλη κυκλοφορίας

ŠPANĚLSKO

- Impuesto sobre vehículos de tracción mecánica
- Tributos locales sobre circulación de vehículos automóviles

FRANCIE

-

IRSKO

- Motor vehicle excise duties

ITÁLIE

- Tassa automobilistica di proprietà

KYPR

- Τέλη κυκλοφορίας

LOTYŠSKO

- Transportlīdzekļu ikgadējā nodeva

LITVA

-

LUCEMBURSKO

- Taxe sur les véhicules automoteurs

MAĎARSKO

- Súlyadó

MALTA

-

NIZOZEMSKO

- Motorrijtuigenbelasting

RAKOUSKO

- Kraftfahrzeugsteuer

POLSKO

-

PORTUGALSKO

- Imposto municipal sobre veículos

- Imposto de circulação

SLOVINSKO

- Letno povračilo za uporabo cest

SLOVENSKÁ REPUBLIKA

-

FINSKO

- Ajoneuvovero/fordonskatt

ŠVÉDSKO

- Vägtrafikskatt

SPOJENÉ KRÁLOVSTVÍ

- Vehicle excise duty

PŘÍLOHA II

BELGIE

- Taxe de mise en circulation / Belasting op de inverkeerstelling

ČESKÁ REPUBLIKA

-

DÁNSKO

- Registreringsafgift af motorkøretøjer

NĚMECKO

-

ESTONSKO

- Autoregistreerimislõiv

ŘECKO

- Τέλη ταξινόμησης

ŠPANĚLSKO

- Impuesto especial sobre determinados medios de transporte

FRANCIE

-

IRSKO

- Vehicle registration tax

ITÁLIE

- Imposta provinciale di trascrizione (IPT)

KYPR

- Φόρος κατανάλωσης

LOTYŠSKO

- Automobiļu un motociklu nodoklis

LITVA

- Kelių transporto priemonių registravimo mokestis

LUCEMBURSKO

-

MAĎARSKO

- Regisztrációs adó
- Átírási illeték

MALTA

- Taxxa ta' registrazzjoni ta' vetturi bill-mutur

NIZOZEMSKO

- Belasting Personenauto's en Motorrijwielen

RAKOUSKO

- Normverbrauchsabgabe

POLSKO

- Opłata rejestracyjna

PORTUGALSKO

- Imposto Automóvel

SLOVINSKO

- Davek na motorna vozila

SLOVENSKÁ REPUBLIKA

-

FINSKO

- Autovero/bilskatt

ŠVÉDSKO

-

SPOJENÉ KRÁLOVSTVÍ