



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 22.10.2012
COM(2012) 605 final

ZPRÁVA KOMISE RADĚ

o místě zdanění při dodání zboží a poskytnutí služeb, včetně restauračních služeb, cestujícím na palubě lodi nebo letadla, ve vlaku nebo v autobuse, vypracovaná v souladu s čl. 37 odst. 3 směrnice Rady 2006/112/ES ze dne 28. listopadu 2006 o společném systému daně z přidané hodnoty

ZPRÁVA KOMISE RADĚ

o místě zdanění při dodání zboží a poskytnutí služeb, včetně restauračních služeb, cestujícím na palubě lodi nebo letadla, ve vlaku nebo v autobuse, vypracovaná v souladu s čl. 37 odst. 3 směrnice Rady 2006/112/ES ze dne 28. listopadu 2006 o společném systému daně z přidané hodnoty

OBSAH

1.	Souvislosti a rozsah zprávy	3
2.	Popis stávajících pravidel, kterými se řídí dodání zboží a poskytování služeb v dopravních prostředcích	3
2.1.	Nezbytnost zvláštních pravidel pro dodání zboží a poskytování služeb na palubě dopravních prostředků.....	3
2.2.	Místo dodání, resp. poskytnutí	4
2.3.	Osvobození od daně při dodání na palubě	4
3.	Hlavní zjištěné problémy	5
3.1.	Provádění a chápání některých pojmů	5
3.1.1.	Pojem „úsek Společenství“ související s přepravou cestujících uskutečněnou ve Společenství	5
3.1.2.	„Přerušení cesty“	6
3.1.3.	Pojmy „spotřeba na palubě“ a „restaurační a cateringové služby“	6
3.2.	Služby jiné než cateringové a restaurační	7
3.3.	Působnost osvobození od daně	7
3.4.	Konkrétní otázky vznesené zúčastněnými stranami	7
3.5.	Zvláštní situace dodání uskutečňovaných na palubě výletních lodí	8
4.	Další postup.....	8

1. SOUVISLOSTI A ROZSAH ZPRÁVY

V souladu s čl. 37 odst. 3 směrnice Rady 2006/112/ES ze dne 28. listopadu 2006 o společném systému daně z přidané hodnoty¹ (dále jen „směrnice o DPH“) *Komise předloží Radě co nejdříve zprávu doprovázenou v případě potřeby vhodnými návrhy týkajícími se místa zdanění při dodání zboží ke spotřebě na palubě lodi nebo letadla anebo ve vlaku a při poskytnutí služeb, včetně restauračních služeb, cestujícím na palubě lodi nebo letadla anebo ve vlaku.*

Ke směrnici Rady 2008/8/ES ze dne 12. února 2008² (kterou se mění směrnice o DPH, zejména pokud jde o pravidla týkající se místa poskytování služeb) bylo připojeno toto prohlášení uvedené v zápisu z jednání: „*Rada a Komise se shodují na tom, že tímto návrhem není dotčen přezkum místa zdanění při dodání zboží určeného ke spotřebě na palubě lodi nebo letadla anebo ve vlaku a při poskytnutí služeb, včetně restauračních služeb, cestujícím na palubě lodi nebo letadla anebo ve vlaku, stanovený v článku 37 směrnice 2006/112/ES. Tato povinnost provést přezkum zahrnuje výslovně také služby, které jsou poskytnuty na palubě lodi (včetně výletních lodí), a vztahuje se rovněž na nové pravidlo určení místa poskytnutí služby podle článku 57 směrnice 2006/112/ES.*“

Tato zpráva se zaměřuje na místo zdanění zboží ke spotřebě a služeb, včetně restauračních služeb, které jsou poskytovány cestujícím na palubě lodi, letadla nebo ve vlaku. V zájmu dokreslení obrázku o uvedeném segmentu trhu se zpráva nicméně zabývá rovněž jinými otázkami, jako jsou zacházení se zbožím dodávaným na palubě a určeným k odnesení s sebou, dodání zboží v autobusech a rovněž osvobození od daně v současnosti uplatňované v tomto odvětví.

Při přípravě této zprávy podnikla Komise různé kroky, aby vytvořila co nejširší přehled o situaci v odvětví. V první řadě byly podniky, které působí v tomto odvětví, vyzvány, aby poskytly posouzení stávající situace, včetně problémů, kterým čelí, a navrhly možná řešení pro budoucnost. Členské státy byly rovněž vyzvány, aby nastínily své současné postupy a očekávání v této oblasti. A konečně externí smluvní partner provedl odbornou studii (dále jen „odborná studie“), která je zveřejňována spolu s touto zprávou³.

2. POPIS STÁVAJÍCÍCH PRAVIDEL, KTERÝMI SE ŘÍDÍ DODÁNÍ ZBOŽÍ A POSKYTOVÁNÍ SLUŽEB V DOPRAVNÍCH PROSTŘEDCÍCH

2.1. Nezbytnost zvláštních pravidel pro dodání zboží a poskytování služeb na palubě dopravních prostředků

Povaha dodání zboží a poskytování služeb jako takových je stejná bez ohledu na to, zda jsou prováděny v dopravních prostředcích či nikoli. Při dodání zboží a poskytování služeb na palubě dopravních prostředků se však mění místo dodání, resp. poskytování, neboť k dodání, resp. poskytování dochází na „platformě“, která se obvykle pohybuje z jednoho místa na

¹ Úř. věst. L 347, 11.12.2006, s. 1.

² Úř. věst. L 44, 20.2.2008, s. 11.

³ „Expert study on the issues arising from taxing the supply of goods and the supply of services, including restaurant and catering services, for consumption on board means of transport“ (Odborná studie o otázkách vyplývajících ze zdanění dodání zboží a poskytnutí služeb, včetně restauračních a stravovacích služeb, ke spotřebě v dopravních prostředcích) z 8. února 2012 vypracovaná společností PricewaterhouseCoopers.

druhé. Jinými slovy nejsou zboží a služby přepravovány za účelem dodání, resp. poskytování, ale jsou dodávány, resp. poskytovány během přepravy.

Proto vzhledem k těmto zvláštním okolnostem, za kterých se provádí dodání na palubě, platí zvláštní pravidla, jejichž cílem je zajistit v nejvyšší možné míře zdanění v místě spotřeby, aniž by uplatňování těchto pravidel činila příliš složité.

Zvláštní pravidla jsou oprávněná, ale je třeba zdůraznit, že ačkoli se dodání na palubě uskutečňuje ve zvláštním prostředí, když k němu dochází na území EU, je vlastní spotřeba, ke které vede, prováděna na jejím území, a v zásadě by se s tímto dodáním nemělo pro účely zdanění zacházet odlišně ve srovnání se stejným dodáním prováděným jinde v EU.

2.2. Místo dodání, resp. poskytnutí

V souladu s čl. 37 odst. 1 a čl. 57 odst. 1 směrnice o DPH se za místo dodání zboží a poskytnutí restaurační nebo cateringové služby na palubě lodi, letadla nebo ve vlaku během „úseku přepravy cestujících uskutečněného ve Společenství“ považuje místo zahájení přepravy cestujících.

Podle čl. 37 odst. 2 a čl. 57 odst. 2 je „úsek“ (dále jen „úsek Společenství“) definován jako „úsek přepravy uskutečněný bez zastávky mimo Společenství mezi místem zahájení a místem ukončení přepravy cestujících“. „Místem zahájení přepravy cestujících“ se rozumí „místo prvního plánovaného nastoupení cestujících ve Společenství po případném přerušení cesty mimo Společenství“. „Místem ukončení přepravy cestujících“ se rozumí „poslední plánované místo vystoupení ve Společenství cestujících, kteří nastoupili na území Společenství před případným přerušením cesty mimo Společenství“. To znamená, že část cesty dopravního prostředku mezi hranicí EU a místem prvního plánovaného nastoupení cestujících ve Společenství se uskutečňuje mimo „úsek Společenství“. Stejná situace nastává u části cesty mezi posledním plánovaným místem vystoupení cestujících a hranicí EU.

„Přerušením cesty“ se rozumí zastávka, která není plánovaným místem nastoupení nebo vystoupení cestujících⁴.

Ustanovení čl. 37 odst. 1 a 2 se vztahuje na veškeré zboží dodávané na palubě lodi, letadla nebo ve vlaku bez ohledu na to, zda je či není určeno ke spotřebě na palubě v rámci úseku Společenství. Článek 57 se vztahuje pouze na restaurační a cateringové služby skutečně poskytované na palubě lodi, letadla či ve vlaku. Pro ostatní služby poskytované na palubě nejsou stanovena žádná zvláštní pravidla.

V případě zboží dodávaného na palubě, ale mimo úsek Společenství, se použije článek 31 směrnice o DPH. Podle tohoto ustanovení, *pokud zboží není odesláno ani přepraveno, je místem dodání místo, kde se zboží nachází v okamžiku, kdy se dodání uskutečňuje*. Článek 31 se použije rovněž v případě, že je zboží dodáváno na palubě jiných dopravních prostředků, jako jsou autobusy.

Na cateringové a restaurační služby poskytované na palubě, ale mimo úsek Společenství, se použije článek 55 směrnice o DPH. Podle tohoto ustanovení „*místem poskytnutí restaurační nebo cateringové služby, kromě restauračních a cateringových služeb, které se skutečně*

⁴ Otázka, jak by měl být chápán pojem „zastávka“, byla podrobněji rozpracována Soudním dvorem Evropské unie v jeho rozsudku ze dne 15. září 2005 ve věci C-58/04, Antje Köhler v. Finanzamt Düsseldorf-Nord.

poskytují na palubě lodi nebo letadla anebo ve vlaku během úseku přepravy cestujících uskutečněného ve Společenství, je místo, kde je tato služba skutečně poskytnuta“.

2.3. Osvobození od daně při dodání na palubě

V souladu s čl. 37 odst. 3 směrnice o DPH „až do přijetí návrhů (...) mohou členské státy osvobodit nebo nadále osvobozovat od daně s nárokem na odpočet daně odvedené na předchozím stupni dodání zboží ke spotřebě na palubě (...)“ lodí, letadla a ve vlaku, pokud bylo toto zboží dodáno v rámci úseku Společenství.

Toto ustanovení umožňuje pouze osvobození zboží dodaného ke spotřebě na palubě od daně a nevztahuje se na zboží, které si cestující odnesou s sebou. Dodání na palubě jiných dopravních prostředků, jako jsou autobusy, není zahrnuto, a proto se na ně osvobození od daně nevztahuje.

Osvobození od daně se nepoužije na služby spotřebované na palubě, jako jsou cateringové a restaurační služby. Avšak článek 371 a příloha X část B bod 10 směrnice o DPH členským státům umožňuje, aby i nadále osvobozovaly od daně „přep[ra]v[u] osob a přep[ra]v[u] zboží, jako jsou zavazadla nebo motorová vozidla doprovázející tyto osoby, nebo poskytnutí služby v souvislosti s přep[ra]vou osob, je-li vlastní přep[ra]va osoby osvobozena od daně“. Jedná se o odkladné ustanovení, které může být zachováno až do zavedení konečného režimu, a je k dispozici pouze pro členské státy, které je použily dne 1. ledna 1978, nebo pro členské státy, které k Unii přistoupily po tomto datu a po přistoupení obdržely zvláštní odchylku (viz články 375 až 390b). Ačkoli lze argumentovat, že cateringové a restaurační služby by mohly být osvobozeny od daně na základě tohoto odkladného ustanovení, nemohou být jiné služby, například kadeřnické služby během plaveb, kvalifikovány jako „služby související s přep[ra]vou osob“.

3. HLAVNÍ ZJIŠTĚNÉ PROBLÉMY

Jedním z hlavních zjištěných problémů je rozdílnost v uplatňování mezi členskými státy. Je zřejmé, že členské státy osvobození od daně uplatňují rozdílně a že některá pravidla nejsou zcela dodržována nebo jsou chápána odlišně. Odborná studie zdůraznila praktické problémy, které nadnesly zúčastněné strany⁵. Rozdíl v uplatňování je hlavní příčinou složitosti a vede ke zvýšení administrativní zátěže podniků. Nedostatky při harmonizaci osvobození od daně mohou rovněž způsobit narušení hospodářské soutěže.

3.1. Provádění a chápání některých pojmů

Byly zjištěny problémy s některými pojmy, které jsou obsaženy v člancích 37 a 57 směrnice o DPH. Bez ohledu na stávající definice některé členské státy tyto pojmy uplatňují různým způsobem. Zdá se, že jde především o lodě a letadla na mezinárodních trasách.

Zejména se zdá, že existují situace, kdy se vnitrostátní právní předpisy, kterými se články 37 a 57 provádějí, nevztahují na všechny tři dopravní prostředky (lodě, letadla a vlaky).

V případě autobusů jsou právní ustanovení ve všech členských státech správná. Existují však určité pochybnosti ohledně jejich správného uplatňování v praxi a o tom, jak je lze kontrolovat.

⁵ Podrobné informace viz kapitola 4 odborné studie, zejména strany 48–50, 55 a 58.

3.1.1. *Pojem „úsek Společenství“ související s přepravou cestujících uskutečněnou ve Společenství*

Nejméně ve třech členských státech není definice úseku Společenství zcela jasná⁶. Obvykle chybí některé prvky definice – například neexistuje definice místa zahájení přepravy a/nebo místa ukončení přepravy nebo je použita definice pouze částečná. V jednom členském státě neexistuje vůbec žádná definice úseku Společenství.

V pěti členských státech je dodání zboží a poskytování služeb v dopravních prostředcích zdanitelné mimo jejich území v různé míře, bez ohledu na to, kde – v rámci úseku Společenství nebo mimo něj – mělo být zdaněno v souladu s pravidly⁷.

Prováděcí nařízení Rady (EU) č. 282/2011 (dále jen „prováděcí nařízení o DPH“)⁸ poskytlo některá objasnění, ale toto rozlišení je i nadále složité a ponechává prostor pro nesprávný výklad a nejednotnost.

3.1.2. *„Přerušeni cesty“*

Rozdíly mezi členskými státy lze pozorovat i v souvislosti s tím, jak se pohlíží na přerušeni cesty ve srovnání s prvním místem nastoupení a posledním místem vystoupení cestujících v rámci EU. Nejméně v deseti členských státech se zdá, že dělicí čára není správná⁹. Podle odborné studie se některé členské státy domnívají, že pokud cestující mohou vystoupit z dopravního prostředku za účelem návštěvy místa a po tomto výletě se vrátí zpět na palubu a pokračují v cestě, považuje se to za vystoupení a nastoupení cestujících. To se týká zejména oblastí výletních plaveb.

Pokud nemohou žádní noví cestující nastoupit a žádní z cestujících na palubě nemohou trvale opustit loď, nemělo by se to považovat za nastoupení nebo vystoupení. Takovou situaci je místo toho třeba chápat jako přerušeni cesty. Pokud se přerušeni cesty považuje za první místo nastoupení nebo poslední místo vystoupení, může to způsobit obtíže, pokud – kvůli různým výkladům úseku Společenství – má více než jeden členský stát v úmyslu zdanit stejná dodání.

A konečně výklad neplánovaných přerušeni cesty by mohl způsobit obtíže podobné těm, které jsou popsány výše. Odborná studie však k této otázce nepodává žádné informace.

3.1.3. *Pojmy „spotřeba na palubě“ a „restaurační a cateringové služby“*

Odborná studie zjistila v případě těchto pojmů některé problémy.

Spotřeba na palubě: Směrnice o DPH definici neobsahuje, a pouze několik členských států vydalo oficiální pokyny, které se v jednotlivých členských státech liší.

⁶ Viz kapitola 4 odborné studie, zejména strany 39–40 a 42–43.

⁷ Viz kapitola 4 odborné studie, zejména strany 42–43 a 52–55.

⁸ Viz zejména články 35 až 37.

⁹ Viz kapitola 4 odborné studie, zejména strana 40 a 42–43.

Cateringové a restaurační služby: Jasná definice je k dispozici teprve od 1. července 2011¹⁰. Předtím bylo chápání tohoto pojmu založeno na pokynech vydaných Soudním dvorem Evropské unie (dále jen „Soudní dvůr“), a zejména v jeho rozsudku ve věci Faaborg-Gelting Linien¹¹. Tento pojem byl dále rozpracován ve věci Bog¹², v souvislosti s nímž vydal Soudní dvůr dne 10. března 2011 rozsudek, ve kterém byla podrobněji upřesněna úroveň dostatečných podpůrných služeb, aby dodání mohlo být uznáno jako cateringová služba. S výhradou těchto okolností by měly být problémy s definicí minimalizovány. Nelze však vyloučit možnost, že bude zapotřebí další objasnění, a to zejména s cílem sladit prováděcí nařízení o DPH s nejnovější judikaturou.

3.2. Služby jiné než cateringové a restaurační

Vzhledem k tomu, že se články 55 a 57 vztahují pouze na cateringové a restaurační služby, které jsou zdaněny v souladu se zvláštními pravidly popsány výše, mělo by být se všemi ostatními službami zacházeno stejným způsobem bez ohledu na to, zda jsou poskytovány na palubě dopravního prostředku. Objevily se některé otázky, zejména pokud jde o služby poskytované osobám (např. kadeřníci, kosmetici...), ale dosud nebylo možné jasně určit služby, pro které by bylo nezbytné zvláštní pravidlo.

3.3. Působnost osvobození od daně

Jedna skupina členských států osvobozuje od daně zboží určené ke spotřebě na palubě lodi, letadla anebo ve vlaku, jak je stanoveno v čl. 37 odst. 3 směrnice o DPH. Nicméně alespoň dva členské státy rovněž umožňují osvobodit od daně zboží na palubě dodané na území Společenství, avšak mimo úsek Společenství, což čl. 37 odst. 3 směrnice o DPH nepovoluje¹³.

Dále je zřejmé, že osm členských států rovněž osvobozuje od daně služby, které jsou poskytovány cestujícím na palubě lodi, letadla či ve vlaku, a to zejména restaurační a cateringové služby¹⁴. Komise se domnívá, že podle článku 37 je povoleno osvobodit od daně pouze zboží dodané ke spotřebě na palubě lodi, letadla anebo ve vlaku v rámci úseku Společenství. Osvobození od daně stanovené v článku 37 se nevztahuje na zboží, jež má být odneseno, ani na žádné služby. Osvobození od daně je v takových případech možné pouze na základě článku 371 a přílohy X části B bodu 10, které umožňují členským státům i nadále osvobozovat od daně „poskytnutí služby v souvislosti s přepravou osob, je-li vlastní přeprava osoby osvobozena od daně“. Zdá se, že pět členských států osvobozuje dodání na palubě od jakéhokoli zdanění v odlišné míře tím, jakým způsobem se uplatňují pravidla týkající se místa dodání¹⁵. Tyto členské státy považují toto dodání za dodání mimo územní oblast působnosti DPH. Výsledkem je, že nevyžadují žádná zvláštní pravidla pro osvobození od daně.

¹⁰ Podle článku 6 prováděcího nařízení o DPH se „restauračními a cateringovými službami rozumí služby spočívající v dodání připravených nebo nepřipravených jídel nebo nápojů či obojího určených pro lidskou spotřebu spolu s dostatečnými podpůrnými službami umožňujícími jejich okamžitou spotřebu. Dodání jídel nebo nápojů či obojího je pouze jednou složkou celku, v němž služby převažují. Restaurace služby jsou poskytnutím takových služeb v prostorách poskytovatele a cateringové služby jsou poskytnutím takových služeb mimo prostory poskytovatele.“

¹¹ Věc C-231/94, rozsudek Soudního dvora ze dne 2. května 1996, Faaborg-Gelting Linien a/s proti Finanzamt Flensburg.

¹² Spojené věci C-497/09, C-499/09, C-501/09, C-502/09, rozsudek Soudního dvora ze dne 10. března 2011, Bog a další proti Finanzamt Burgdorf, Hamburg-Barmbek-Uhlenhorst, Minden a Detmold.

¹³ Viz kapitola 4 odborné studie, zejména strana 52 a 53.

¹⁴ Viz kapitola 4 odborné studie, zejména strana 54 a 55.

¹⁵ Viz kapitola 4 odborné studie, zejména strany 42–43 a 52–55.

Nesprávné uplatňování předpisů o územní působnosti DPH nebo osvobození od daně se zřejmě týká pouze lodí a letadel. Zdá se, že pokud jde o vlaky a autobusy, jsou pravidla ve všech členských státech provedena správně. Rozdíl ve skutečném zdanění mezi členskými státy je považován za jeden z hlavních problémů současné situace, neboť může mít závažné důsledky pro dotčené podniky a narušuje hospodářskou soutěž, zejména mezi konkurenčními podniky usazenými v EU a mimo ni.

3.4. Konkrétní otázky vznesené zúčastněnými stranami

Zúčastněné strany, které byly konzultovány, zdůraznily, že stávající právní rámec je složitý (neboť vyžaduje uplatňování různých souborů pravidel – článků 31 a 55 nebo článků 37 a 57 – v rámci EU) a v jednotlivých členských státech se liší. Přestože jsou různé systémy osvobození od daně velmi oceňované, členské státy je uplatňují odlišně, což je vnímáno jako komplikace. Není překvapením, že harmonizované osvobození od daně je preferovanou možností.

Zúčastněné strany rovněž jako příčinu vážných obtíží vyzdvihly nedostatek jasných definic, zejména v případě, kdy podnik působí ve více než jednom členském státě, což je v tomto odvětví obvyklé. Zmíněny byly rovněž rozdílné platné sazby.

Zúčastněné strany zdůraznily obtíže, na které narážejí při dodání zboží nebo poskytnutí služby na palubě, ze kterého mají povinnost odvést DPH v členském státě, ve kterém nejsou usazeny, a musí se zaregistrovat pro účely DPH. Upozornily na potíže spojené s rozdíly mezi členskými státy, pokud jde o technické požadavky na registrační pokladny a různé povinnosti, sazby DPH a měny.

Tyto obtíže se neliší od těch, s nimiž se setkává jakýkoli jiný podnik povinný odvádět DPH v členském státě, v němž není usazen, a zúčastněné strany s politováním konstatují, že neexistují žádná zjednodušení nebo systémy, jako je jedno správní místo, které by jim byly k dispozici.

Některé zúčastněné strany připustily, že se registrují pouze v některých členských státech, a nikoli ve všech členských státech, v nichž by to po nich podle stávajících předpisů bylo požadováno.

3.5. Zvláštní situace dodání uskutečňovaných na palubě výletních lodí

Zvláštním rysem odvětví výletních plaveb je, že plavby často začínají a končí v témže přístavu. Proto se zdá, že hlavním účelem plavby není přepravovat cestující z jednoho místa na druhé. Trasa výletní lodi se také může lišit a v porovnání s ostatními dopravními prostředky je pružnější.

Během procesu shromažďování informací o současném stavu, pokud jde o dodání na palubě, poskytlo odvětví výletních plaveb a trajektů nejvíce odpovědí. Zástupci tohoto odvětví zdůraznili, že s ohledem na jejich činnosti jsou pravidla obzvláště komplikovaná, a navrhli, aby veškeré dodání zboží a poskytování služeb na palubě bylo osvobozeno od daně.

Na palubě výletních lodí je k dispozici širší škála zboží a služeb než v případě jiných dopravních prostředků. Například jsou nabízeny kadeřnické, krejčovské a kosmetické služby a zábavní a vzdělávací činnosti. Rozmanitost zboží je také mnohem větší.

Zástupci odvětví výletních plaveb zdůraznili, že v tomto segmentu trhu existuje silná konkurence mezi hospodářskými subjekty. Způsob, jakým jsou formulovány předpisy, ovlivňuje konkurenceschopnost, zejména mezi konkurenčními podniky usazenými v EU a mimo ni.

Během konzultací bylo navrženo, že u výletních plaveb by loď mohla být v mnoha případech považována za stálou provozovnu, neboť uskutečňované dodání je složité a často vyžaduje složitější opatření¹⁶.

4. DALŠÍ POSTUP

Zboží a služby, na něž se vztahuje tato zpráva, jsou typické spotřební zboží, ze kterého se obvykle vyměřuje DPH, když je dodáváno na území EU. V zásadě nemůže být skutečnost, že je stejné zboží dodáváno, resp. že jsou stejné služby poskytovány na palubě některých dopravních prostředků, dostatečným důvodem osvobození tohoto dodání od DPH v EU.

Tato zpráva se jako taková nepředkládá v rámci strategie pro DPH stanovené ve sdělení Komise o budoucnosti DPH. Nicméně by budoucí zacházení s dotčenými transakcemi mělo být v souladu s hlavními zásadami této strategie, zejména s potřebou zvýšit účinnost daně rozšířením daňového základu, ale i s potřebou jednoduchých pravidel.

Vzhledem k tomu, že hlavním účelem DPH je získání příjmů a zdanění spotřeby, je Komise toho názoru, že skutečné zdanění dodání zboží a poskytování služeb, které se uskutečňuje na palubě dopravních prostředků, by mělo být cílem sledovaným v budoucnosti. Zrušení osvobození od daně by také bylo v souladu s potřebou zefektivnění daňových systémů. Při přípravě budoucí práce, která má být v této oblasti vykonána, si je Komise vědoma, že v odborné studii téměř všechny konzultované zúčastněné strany (zejména zástupci odvětví výletních plaveb), které odpověděly na dotazník zaslaný dodavatelem studie, uvedly, že je žádoucí, aby jim byla ponechána možnost nepovinného osvobození od DPH, jelikož se obávají negativního hospodářského, sociálního a environmentálního dopadu.

Komise rovněž uznává stížnosti zúčastněných stran ohledně složitosti stávající situace. Tato složitost je důsledkem rozdílného uplatňování a výkladu stávajících pravidel, vlastního právního rámce a zátěže administrativního souladu, která vyplývá z předchozích dvou faktorů, a zejména z i) roztržitosti systémů osvobození od daně, ii) definice „úseku Společenství“, iii) definice restauračních a cateringových služeb a iv) chápání pojmů „přerušení cesty“ a „neplánované zastávky“. Komise v tomto ohledu ověří, na jakých vyjasňujících informacích by se mohla shodnout s členskými státy s cílem řešit stávající nejistotu. V tomto ohledu by mohl být využit výbor pro DPH s cílem dosáhnout shody na společných pokynech.

Komise také dále prozkoumá situaci a posoudí, zda by u některých členských států mělo být zahájeno řízení o nesplnění povinnosti.

I v případě, že lze výše uvedené problémy vyřešit, je sporné, zda jsou stávající pravidla stanovená ve směrnici o DPH dostatečná k zajištění zdanění dotčených transakcí jednoduchým, účinným a přímočarým způsobem. Komise se domnívá, že uplatňování těchto pravidel by pro podniky bylo nadále složité a pro daňové úřady v mnoha případech obtížné, nebo dokonce nemožné kontrolovat.

¹⁶ Je třeba poznamenat, že pojem stálé provozovny je definován v článku 11 prováděcího nařízení o DPH.

Podle názoru Komise nelze změny ve zdanění dodání na palubě dopravních prostředků, které vede ke spotřebě v EU, dosáhnout u dodání na palubě zvlášť, ale pouze v širším kontextu ve spojení s návrhem jednoduššího a neutrálnějšího rámce DPH pro osobní přepravu obecně.

Aby byla tato soudržnost zajištěna, měl by být v této oblasti přijat návrh právního předpisu spolu s návrhy, které budou předloženy pro osobní přepravu na základě komplexního posouzení dopadů.

Tyto návrhy by měly zajistit, aby vlastní zdanění dodání na palubě dopravních prostředků bylo jednoduché a neutrální.

Kromě toho je nezbytně nutné zajistit zjednodušení stávajících komplexních pravidel a rovněž povinností, které musí splnit hospodářské subjekty. Vše však závisí na tom, jaké padne rozhodnutí o systému zdanění jako takovém.

Pokud mají podle přijatých pravidel hospodářské subjekty povinnost platit daň v členských státech, v nichž nejsou usazeny, bude muset být s cílem usnadnit dodržování povinností rozhodně přezkoumána možnost zavedení jednoho správního místa.

Jak poukazuje sdělení o budoucnosti DPH, takové opatření by mohlo být zváženo až po roce 2015 na základě zkušeností se systémem zjednodušeného jednoho správního místa, který bude zaveden pro telekomunikační služby, služby rozhlasového a televizního vysílání a elektronické služby poskytované dodavateli, kteří nejsou usazeni, osobám nepovinným k dani (konečným spotřebitelům).

Komise je toho názoru, že otázky spojené s dodáním na palubě dopravních prostředků by měly být řešeny ve spojení s osobní přepravou, kde bude v souladu se sdělením Komise o budoucnosti DPH navržen neutrálnější a jednodušší rámec DPH pro osobní přepravu¹⁷. Za prvé spolu tyto otázky úzce souvisejí a za druhé jsou s nimi spojené druhy problémů a obtíží obdobné.

Komise se proto domnívá, že není vhodné k této zprávě připojit konkrétní legislativní návrhy.

Rada se vyzývá, aby vyjádřila svůj názor na obsah této zprávy, a zejména na způsob, jakým Komise navrhuje v této záležitosti postupovat.

Zároveň jsou vítána případná stanoviska ostatních orgánů k této zprávě a navrhovanému dalšímu postupu.

¹⁷ Viz KOM(2011) 851, akce č. 9.