

PARLAMENT EUROPEJSKI

2004



2009

Dokument z posiedzenia

WERSJA OSTATECZNA
A6-0240/2006

10.7.2006

SPRAWOZDANIE

w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Rady w sprawie podatków
związanych z samochodami osobowymi
(COM(2005)0261 – C6-0272/2005 –2005/0130 (CNS))

Komisja Gospodarcza i Monetarna

Sprawozdawca: Karin Riis-Jørgensen

Objaśnienie używanych znaków

- * Procedura konsultacji
większość oddanych głosów
- **I Procedura współpracy (pierwsze czytanie)
większość oddanych głosów
- **II Procedura współpracy (drugie czytanie)
*większość oddanych głosów by zatwierdzić wspólne stanowisko
większość głosów ogólnej liczby posłów do PE by odrzucić lub
wprowadzić poprawki do wspólnego stanowiska*
- *** Procedura zgody
*większość głosów ogólnej liczby posłów do PE, za wyjątkiem
przypadków ujętych w art. 105, 107, 161 i 300 Traktatu WE oraz w
art. 7 Traktatu UE*
- ***I Procedura współdecyzji (pierwsze czytanie)
większość oddanych głosów
- ***II Procedura współdecyzji (drugie czytanie)
*większość oddanych głosów by zatwierdzić wspólne stanowisko
wymagana większość głosów ogólnej liczby posłów do PE by
odrzucić lub wprowadzić poprawki do wspólnego stanowiska*
- ***III Procedura współdecyzji (trzecie czytanie)
większość oddanych głosów by zatwierdzić wspólny projekt

(Wskazana procedura opiera się na podstawie prawnej zaproponowanej przez Komisję.)

Poprawki do tekstu legislacyjnego

W poprawkach Parlamentu zmiany zaznaczone są wytłuszczonym drukiem i kursywą. Oznaczenia zwykłą kursywą są wskazówką dla służb technicznych, że proponowana jest, w celu opracowania tekstu końcowego, korekta elementów tekstu legislacyjnego (np. elementów w oczywisty sposób błędnych lub brakujących w danej wersji językowej.) Sugestie korekty wymagają zgody właściwych służb technicznych.

SPIS TREŚCI

	Strona
PROJEKT REZOLUCJI LEGISLACYJNEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO	5
UZASADNIENIE	20
OPINIA KOMISJI OCHRONY ŚRODOWISKA NATURALNEGO, ZDROWIA PUBLICZNEGO I BEZPIECZEŃSTWA ŻYWNOŚCI	26
OPINIA KOMISJI TRANSPORTU I TURYSTYKI	39
PROCEDURA	51

PROJEKT REZOLUCJI LEGISLACYJNEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Rady w sprawie podatków związanych z samochodami osobowymi
(COM (2005)0261 – C6-0272/2005 –2005/0130 (CNS))

(Procedura konsultacji)

Parlament Europejski,

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Radzie (COM (2005)0261)¹,
 - uwzględniając art. 93 Traktatu WE, na mocy którego Rada skonsultowała się z Parlamentem (C6-0272/2005),
 - uwzględniając art. 51 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Gospodarczej i Monetarnej oraz opinie Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności oraz Komisji Transportu i Turystyki (A6-0240/2006),
1. zatwierdza po poprawkach wniosek Komisji;
 2. zwraca się do Komisji o odpowiednią zmianę jej wniosku, zgodnie z art. 250 ust. 2 Traktatu WE;
 3. zwraca się do Rady, jeśli ta uznałaby za stosowne oddalić się od przyjętego przez Parlament tekstu, o poinformowanie go o tym fakcie;
 4. występuje o rozpoczęcie postępowania pojednawczego przewidzianego we wspólnej deklaracji z dnia 4 marca 1975 r., jeśli Rada uznałaby za stosowne odejść od przyjętego przez Parlament tekstu;
 5. zwraca się do Rady o ponowne skonsultowanie się z Parlamentem, jeśli ta uznałaby za stosowne wprowadzenie znaczących zmian do wniosku Komisji;
 6. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji.

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawki Parlamentu

Poprawka 1
Punkt uzasadnienia 1

(1) Opodatkowanie samochodów

(1) Opodatkowanie samochodów

¹ Dotychczas nieopublikowano w Dzienniku Urzędowym.

osobowych może być ważnym, dodatkowym narzędziem realizacji celów w zakresie ochrony środowiska, w szczególności w odniesieniu do redukcji gazów cieplarnianych, należy zatem wprowadzić element oparty na poziomie emisji **dwutlenku węgla** do podstawy opodatkowania zarówno podatków rejestracyjnych jak i rocznego podatku drogowego. Jednakże, aby przyczynić się do wypełnienia zobowiązań podjętych przez Wspólnotę i jej Państwa Członkowskie w ramach protokołu z Kioto, proponowany element dotyczący bezpośrednio emisji **dwutlenku węgla** powinien zostać włączony do podstawy opodatkowania podatków związanych z samochodami osobowymi stosowanymi w okresie zobowiązania od 2008 do 2012 r. Ponieważ cele wspólnotowej strategii zmierzającej do zredukowania emisji **dwutlenku węgla** przez samochody osobowe powinny zostać osiągnięte najpóźniej do 2010 r. należy w pełni zastosować element oparty na poziomie emisji **dwutlenku węgla**, do 31 grudnia 2010 r.

osobowych może być ważnym, dodatkowym narzędziem realizacji celów w zakresie ochrony środowiska, w szczególności w odniesieniu do redukcji gazów cieplarnianych, należy zatem wprowadzić element oparty na poziomie emisji **zanieczyszczeń i zużycia paliwa** do podstawy opodatkowania zarówno podatków rejestracyjnych jak i rocznego podatku drogowego. Jednakże, aby przyczynić się do wypełnienia zobowiązań podjętych przez Wspólnotę i jej Państwa Członkowskie w ramach protokołu z Kioto, proponowany element dotyczący bezpośrednio emisji **zanieczyszczeń** powinien zostać włączony do podstawy opodatkowania podatków związanych z samochodami osobowymi stosowanymi w okresie zobowiązania od 2008 do 2012 r. Ponieważ cele wspólnotowej strategii zmierzającej do zredukowania emisji **zanieczyszczeń** przez samochody osobowe powinny zostać osiągnięte najpóźniej do 2010 r. należy zastosować **zróżnicowane opodatkowanie uzależnione od elementu opartego** na poziomie emisji dwutlenku węgla do 31 grudnia 2010 r., **tak aby miało to pozytywny wpływ na redukcję emisji.**

Uzasadnienie

Poza emisją dwutlenku węgla kluczowe znaczenie dla jakości powietrza mają również inne szkodliwe substancje, jak np. NO_x i cząstki stałe, które należy uwzględnić przy obliczaniu rocznego podatku drogowego.

Oprócz celu związanego z poprawą działania rynku wewnętrznego, projekt te ma na celu dostarczenie instrumentów dla wspólnotowej strategii redukcji emisji dwutlenku węgla. Zapewniona musi zostać realizacja tego drugiego celu.

Poprawka 2 Punkt uzasadnienia 2

(2) Trzeci filar wspólnotowej strategii zredukowania emisji **dwutlenku węgla** przez samochody osobowe oraz poprawienia gospodarki paliwowej, zatwierdzony przez Radę w 1996 r., składa

(2) Trzeci filar wspólnotowej strategii zredukowania emisji **zanieczyszczeń** przez samochody osobowe oraz poprawienia gospodarki paliwowej, zatwierdzony przez Radę w 1996 r., składa się ze środków

się ze środków podatkowych i jest jedynym filarem wprowadzonym w życie na poziomie wspólnotowym.

podatkowych i jest jedynym filarem wprowadzonym w życie na poziomie wspólnotowym.

Uzasadnienie

Poza emisją dwutlenku węgla istotne znaczenie dla jakości powietrza mają również inne szkodliwe substancje, jak np. NOx i cząstki znajdujące się w powietrzu. Wymienione inne substancje szkodliwe należy również uwzględnić przy obliczaniu rocznego podatku drogowego.

Poprawka 3 Punkt uzasadnienia 3

(3) Należy zachęcić Państw Członkowskie do stosowania skoordynowanego bodźca podatkowego w odniesieniu do samochodów osobowych, który spełniłby ograniczenia emisji surowsze od obowiązujących na mocy dyrektywy 98/69/WE (EURO 4), odnoszącej się do środków mających zapobiegać zanieczyszczeniu powietrza przez emisje z pojazdów silnikowych i zmieniającej dyrektywę Rady 70/220/EWG aby przyspieszyć wprowadzanie na rynek pojazdów spełniających przyszłe wymagania przyjęte na poziomie wspólnotowym (Euro 5).

(3) Należy zachęcić państwa członkowskie do stosowania skoordynowanego bodźca podatkowego w odniesieniu do samochodów osobowych, który spełniłby ograniczenia emisji surowsze od obowiązujących na mocy dyrektywy 98/69/WE (EURO 4), odnoszącej się do środków mających zapobiegać zanieczyszczeniu powietrza przez emisje z pojazdów silnikowych i zmieniającej dyrektywę Rady 70/220/EWG aby przyspieszyć wprowadzanie na rynek pojazdów spełniających przyszłe wymagania przyjęte na poziomie wspólnotowym (Euro 5). ***Poza proponowanym przez niniejszą dyrektywę wprowadzeniem elementu opartego na poziomie emisji dwutlenku węgla państwa członkowskie mogą wprowadzić do swoich krajowych systemów podatków drogowych zróżnicowane opodatkowanie uzależnione od emisji zanieczyszczeń i od klasyfikacji Euro.***

Poprawka 4 Punkt uzasadnienia 3 a (nowy)

(3a) Państwa członkowskie winny unikać podwójnego opodatkowania w przypadku podatków rejestracyjnych dotyczących samochodów osobowych; szczególną uwagę należy poświęcić przypadkom

obywateli UE powracających do swojego kraju pochodzenia po ponad dwuletnim pobycie w innym państwie członkowskim.

Poprawka 5
Punkt uzasadnienia 3 b (nowy)

(3b) Należy również zachęcić Państwa Członkowskie do stosowania skoordynowanego bodźca podatkowego w odniesieniu do samochodów osobowych, aby przyspieszyć wprowadzanie na rynek pojazdów lub ich wyposażenia, które, wykorzystując paliwa kopalne, jak benzyna, olej napędowy i LPG, czy paliwa alternatywne, jak biopaliwa, gaz ziemny i wodór, czy też energię elektryczną, w tym silniki hybrydowe, spełniają wymogi dotyczące wydajności energetycznej i oszczędności energii.

Uzasadnienie

Działania wspólnotowe powinny łączyć w sobie cele z zakresu ochrony środowiska oraz oszczędności energii, jako że zgodnie ze strategią przedstawioną przez Komisję Europejską w „Zielonej księdze w sprawie racjonalizacji zużycia energii czyli jak uzyskać więcej mniejszym nakładem środków” pierwszym sposobem na poprawę wydajności jest bezzwłoczne ograniczenie marnotrawstwa: zmniejszenie zużycia paliw ropopochodnych, wykorzystywanych obecnie w przypadku samochodów, oraz promowanie wykorzystywania paliw alternatywnych, od gazu ziemnego do wodoru, pozwalają również poprawić stan środowiska, zgodnie ze wskazówkami protokołu z Kioto.

Poprawka 6
Punkt uzasadnienia 3 c (nowy)

(3c) Państwa członkowskie powinny mieć możliwość wykorzystania, oprócz elementu opartego na emisji dwutlenku węgla, również dalszego różnicowania klas zanieczyszczenia zgodnie z dyrektywą Rady 70/220/EWG z dnia 20 marca 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstwa państw członkowskich odnoszących się do działań, jakie mają być podjęte w celu ograniczenia zanieczyszczenia powietrza

*przez spaliny z pojazdów silnikowych¹
(normy europejskie) jako podstawy
opodatkowania przy obliczaniu rocznego
podatku drogowego i podatku
rejestracyjnego.*

¹ Dz.U. L 76 z 6.4.1970, str. 1 dyrektywy
zmienionej dyrektywą Komisji 2003/76/WE (Dz.U.
L 206 z 15.8.2003, str. 29)

Uzasadnienie

Cząstki stałe, tlenki azotu, tlenek węgla i węglowodory mają bezpośredni wpływ na środowisko naturalne w UE, w związku z czym należy je włączyć do podstawy opodatkowania podatków drogowych obok elementu opartego na poziomie emisji CO₂.

Poprawka 7

Punkt uzasadnienia 4

(4) Bodźce podatkowe powinny mieć formę zróżnicowania podatków związanych z samochodami osobowymi w zależności od **ilości w gramach dwutlenku węgla wydzielanej na km** przez każdy samochód

(4) Bodźce podatkowe powinny mieć formę zróżnicowania podatków związanych z samochodami osobowymi w zależności od **zanieczyszczeń w postaci tlenków azotu i cząstek sadzy** wydzielanej przez każdy samochód, **a także od emisji dwutlenku węgla mierzonej w gramach na km oraz od zużycia paliwa obliczanego w litrach na 100 km, zgodnie z parametrami przyjętymi w dyrektywie Komisji 1999/100/WE z dnia 15 grudnia 1999r. przystosowującej do postępów techniki dyrektywę Rady 80/1268/EWG w sprawie emisji dwutlenku węgla oraz zużycia paliwa przez pojazdy motorowe¹.**

Dz.U. L 334 z 28.12.1999, str. 36.

Poprawka 8

Punkt uzasadnienia 5

(5) W celu uniknięcia dalszego podziału rynku wewnętrznego należy przewidzieć, iż element oparty na poziomie emisji dwutlenku węgla powinien stanowić co najmniej 25 % łącznych wpływów z

(5) W celu uniknięcia dalszego podziału rynku wewnętrznego należy przewidzieć, iż element oparty na poziomie emisji dwutlenku węgla, **zużycia paliwa i poziomie emisji zanieczyszczeń** powinien

podatku rejestracyjnego i rocznego podatku drogowego do 31 grudnia 2008 r. oraz co najmniej 50 % łącznych wpływów do 31 grudnia 2010 r.

stanowiąc co najmniej 25 % łącznych wpływów z podatku rejestracyjnego i rocznego podatku drogowego do 31 grudnia 2008 r. oraz co najmniej 50 % łącznych wpływów do 31 grudnia 2010 r.

Poprawka 9
Punkt uzasadnienia 5 a (nowy)

(5a) Zróżnicowanie podatkowe przyjęte przy wprowadzaniu niniejszej dyrektywy powinno zostać uwzględnione w najbliższym przeglądzie dyrektywy 1999/94/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 grudnia 1999 r. odnoszącej się do dostępności dla konsumentów informacji o zużyciu paliwa i emisjach CO₂ w odniesieniu do obrotu nowymi samochodami osobowymi¹ w celu zapewnienia potencjalnym właścicielom samochodów spójnych informacji.

¹ Dz.U. L 12 z 18.1.2000, str. 16. Dyrektywa zmieniona rozporządzeniem (WE) nr 1882/2003 (Dz.U. L 284 z 31.10.2003, str. 1).

Poprawka 10
Punkt uzasadnienia 6

(6) Należy usunąć na rynku wewnętrznym przeszkody podatkowe w swobodnym przepływie osób i ich osobistej własności, w tym samochodów osobowych. Niniejsza dyrektywa ma na celu usunięcie takich przeszkód poprzez restrukturyzację podatków związanych z samochodami osobowymi, stosowanych przez państwa członkowskie, bez nakładania na państwa członkowskie obowiązku wprowadzania nowych podatków.

(6) Należy usunąć na rynku wewnętrznym przeszkody podatkowe w swobodnym przepływie osób i ich osobistej własności, w tym samochodów osobowych. Niniejsza dyrektywa ma na celu usunięcie takich przeszkód poprzez restrukturyzację podatków związanych z samochodami osobowymi, stosowanych przez państwa członkowskie, bez nakładania na państwa członkowskie obowiązku wprowadzania nowych podatków **i zgodnie z zasadą neutralności budżetowej.**

Liniowy i wprost proporcjonalny stosunek obciążeń podatkowych i emisji dwutlenku węgla oraz jednakowa dla wszystkich

typów pojazdów i neutralna pod względem technologicznym forma elementu opartego na poziomie emisji dwutlenku węgla w opodatkowaniu pojazdów zapewnia właściwe funkcjonowanie konkurencji na rynku wewnętrznym. Dzięki tej wytycznej dla państw członkowskich przyspieszony zostanie proces usuwania przeszkód na rynku wewnętrznym, które wynikają ze struktury opodatkowania. Jednocześnie nie ogranicza się prawa państw członkowskich do podejmowania decyzji dotyczących dopasowania wysokości stawek podatkowych do ich sytuacji gospodarczej, fiskalnej i w zakresie ochrony środowiska.

Uzasadnienie

Zasada neutralności budżetowej pozostaje kwestią najwyższej wagi dla niektórych państw członkowskich, stosujących wysoką stawkę podatku rejestracyjnego w celu uniknięcia nadmiernych kosztów budżetowych związanych ze zniesieniem podatku rejestracyjnego i przejściem do rocznego podatku drogowego. W rzeczywistości wniosek powinien zostać umiejscowiony w absolutnie neutralnych ramach budżetowych.

Każdy uwalniany do atmosfery gram CO₂ ma takie samo oddziaływanie na klimat i dlatego powinien być objęty taką samą stawką podatkową. Presja na dalsze ograniczanie zużycia paliwa i emisji CO₂ powinna dotyczyć wszystkich klas pojazdów. Prowadzi to do proporcjonalnego opodatkowania, dzięki czemu pojazdy emitujące więcej CO₂ są obłożone wyższą stawką niż pojazdy o niższej emisji. Nieuzasadnione są różne obciążenia dla jednego gramu CO₂.

Poprawka 11 Punkt uzasadnienia 8

(8) Podatki rejestracyjne stanowią przeszkodę dla celów Strategii Lizbońskiej, a także dla zwiększenia konkurencyjności rynku wewnętrznego, dlatego też powinny być stopniowo znoszone w okresie **od pięciu do** dziesięciu lat. Okres ten pozwoliłby państwom członkowskim na stosowanie podatków rejestracyjnych w celu dostosowania ich systemów opodatkowania samochodów osobowych oraz na uwzględnienie szczególnych

(8) Podatki rejestracyjne stanowią przeszkodę dla celów Strategii Lizbońskiej, a także dla zwiększenia konkurencyjności rynku wewnętrznego, dlatego też powinny być stopniowo znoszone w okresie dziesięciu lat. Okres ten pozwoliłby państwom członkowskim na stosowanie podatków rejestracyjnych w celu dostosowania ich systemów opodatkowania samochodów osobowych oraz na uwzględnienie szczególnych

warunków na swoim rynku motoryzacyjnym. Utrata wpływów wskutek zniesienia podatków rejestracyjnych mogłaby być pokryta przez równoległy wzrost wpływów z rocznego podatku drogowego oraz, w razie konieczności, z innych środków podatkowych zgodnie z dyrektywą 2003/96/WE, tak aby ogólne obciążenie podatkowe pozostało niezmienione.

warunków na swoim rynku motoryzacyjnym. Utrata wpływów wskutek zniesienia podatków rejestracyjnych mogłaby być pokryta przez równoległy wzrost wpływów z rocznego podatku drogowego oraz, w razie konieczności, z innych środków podatkowych zgodnie z dyrektywą 2003/96/WE, tak aby ogólne obciążenie podatkowe pozostało niezmienione.

Uzasadnienie

Okres proponowany pierwotnie przez Komisję został ustalony jako okres przejściowy trwający od 5 do 10 lat. Niemniej jednak we wniosku, rozdział V, Komisja skłania się w stronę 10-letniego okresu, popieranego również przez sprawozdawcę, jako gwarantującego płynne i stopniowe przejście do nowych zasad.

Poprawka 12

Punkt uzasadnienia 8 a (nowy)

(8a) Zniesienie podatków rejestracyjnych pociąga za sobą pozytywne skutki dla bezpieczeństwa na drogach i dla środowiska, ponieważ pozwala na szybsze odnowienie floty samochodowej. Obniżenie kosztów zakupu zachęca do wymiany starych pojazdów na pojazdy bezpieczniejsze, mniej szkodliwe dla środowiska i zużywające mniej paliwa. Zasada opodatkowania użytkownika i wpływu na środowisko naturalne pojazdu jest spójna z podstawową zasadą wspólnotowej polityki ochrony środowiska, według której zanieczyszczający ponosi koszty szkód ekologicznych.

Uzasadnienie

Statystyki pokazują, że średni wiek samochodów osobowych jest znacznie wyższy w krajach o wysokich podatkach rejestracyjnych, niż w krajach niestosujących tego typu podatków. Odnowienie floty samochodowej pożądaną jest z punktu widzenia polityki ochrony środowiska naturalnego oraz aby sprzyjać samochodom osobowym zużywającym mniej paliwa i bezpiecznym dla środowiska.

Poprawka 13
Punkt uzasadnienia 10

(10) W odpowiednim przypadku, systemy zwrotu zarówno podatku rejestracyjnego jak i rocznego podatku drogowego powinny zostać wprowadzone w życie bez zwłoki, tak aby uniknąć zakłóceń wynikających ze stosowania w odniesieniu do samochodów osobowych różnych systemów podatkowych.

(10) W odpowiednim przypadku, systemy zwrotu zarówno podatku rejestracyjnego jak i rocznego podatku drogowego powinny zostać wprowadzone w życie bez zwłoki, tak aby uniknąć zakłóceń wynikających ze stosowania w odniesieniu do samochodów osobowych różnych systemów podatkowych. ***Koszty transakcji związane z opłaceniem podatku rejestracyjnego powinny zostać zredukowane przez ustanowienie jednoetapowych, dostępnych w Internecie rozwiązań w zakresie obliczania, zwrotu i płacenia podatków rejestracyjnych od samochodów w przypadku poruszania się między państwami członkowskimi.***

Poprawka 14
Punkt uzasadnienia 13 a (nowy)

(13a) Uwzględniając ścisłą współpracę pomiędzy niektórymi państwami członkowskimi z jednej strony i członkami Europejskiego Obszaru Gospodarczego - Europejskiego Stowarzyszenia Wolnego Handlu (EOG - EFTA) z drugiej, jak również w celu zapewnienia wyższego poziomu współpracy, szczególnie w dziedzinie ochrony środowiska naturalnego, zaleca się rozszerzenie odnośnych przepisów na przedmiotowe kraje EOG - EFTA.

Poprawka 15
Punkt uzasadnienia 14

(14) Ponieważ cele zakładające poprawienie funkcjonowania rynku wewnętrznego w sektorze samochodów osobowych oraz owocne wykorzystanie środków podatkowych w celu wykonania wspólnotowej strategii zredukowania

(14) Ponieważ cele zakładające poprawienie funkcjonowania rynku wewnętrznego w sektorze samochodów osobowych oraz owocne wykorzystanie środków podatkowych w celu wykonania wspólnotowej strategii zredukowania

emisji **dwutlenku węgla** przez samochody osobowe, nie mogą zostać w wystarczającym stopniu osiągnięte samodzielnie przez *Państwa Członkowskie* a, biorąc pod uwagę skalę i skutki działań, mogą być lepiej zrealizowane na poziomie wspólnotowym, Wspólnota może przyjąć środki, zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Stosownie do zasady proporcjonalności, określonej we wspomnianym artykule, zakres niniejszej dyrektywy nie wykracza poza to, co jest konieczne dla osiągnięcia powyższych celów.

emisji **zanieczyszczeń** przez samochody osobowe, nie mogą zostać w wystarczającym stopniu osiągnięte samodzielnie przez *państwa członkowskie* a, biorąc pod uwagę skalę i skutki działań, mogą być lepiej zrealizowane na poziomie wspólnotowym, Wspólnota może przyjąć środki, zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Stosownie do zasady proporcjonalności, określonej we wspomnianym artykule, zakres niniejszej dyrektywy nie wykracza poza to, co jest konieczne dla osiągnięcia powyższych celów.

Uzasadnienie

Poza emisją dwutlenku węgla istotne znaczenie dla jakości powietrza mają również inne szkodliwe substancje, jak np. NOx i cząstki znajdujące się w powietrzu. Wymienione inne substancje szkodliwe należy również uwzględnić przy obliczaniu rocznego podatku drogowego.

Poprawka 16 Artykuł 1 ustęp 1

Niniejsza dyrektywa ustanawia zasady obliczania podatków od samochodów osobowych na podstawie poziomu emisji **dwutlenku węgla** przez te samochody.

Niniejsza dyrektywa ustanawia zasady obliczania podatków od samochodów osobowych na podstawie poziomu emisji przez te samochody **zanieczyszczeń takich jak dwutlenek węgla**.

Poprawka 17 Artykuł 4 tytuł

Zróżnicowanie ze względu na poziom emisji dwutlenku węgla

Zróżnicowanie ze względu na poziom emisji dwutlenku węgla, **zużycia paliwa i poziom emisji zanieczyszczeń**

Poprawka 18 Artykuł 4

W celu obliczenia rocznych podatków drogowych, stosuje się zróżnicowanie podatkowe na podstawie **ilości gramów**

W celu obliczenia rocznych podatków drogowych, stosuje się **do każdego samochodu osobowego progresywne**,

dwutlenku węgla *wydzielanych* na jeden kilometr *przez dany samochód pasażerski*.

stopniowe zróżnicowanie podatkowe na podstawie *poziomu emisji* dwutlenku węgla *i zanieczyszczeń obliczanych w gramach* na kilometr, *oraz na podstawie poziomu zużycia paliwa obliczanego w literach lub metrach sześciennych na 100 kilometrów* zgodnie z parametrami ustalonymi w dyrektywie 1999/100/WE, przez co skuteczniej zachęca się do używania pojazdów emitujących mniej dwutlenku węgla, a ogólna wielkość emisji flot samochodowych zostaje zredukowana, zgodnie z zobowiązaniami protokołu z Kioto.

Poprawka 19
Artykuł 4 ustęp 1 b (nowy)

(1b) Stawki podatkowe są ustalane wprost proporcjonalnie do danych emisji dwutlenku węgla i podobnie zależny od emisji dwutlenku węgla roczny ciężar podatkowy powinien rosnać stosownie do zwiększającej się emisji dwutlenku węgla. Podatek jest ustalony w sposób technologicznie neutralny i stosowany w jednakowy sposób dla wszystkich klas pojazdów.

Uzasadnienie

W obliczu różniących się podejściem i nieskoordynowanych inicjatyw w dziedzinie opodatkowania samochodów w poszczególnych państwach członkowskich zachodzi ryzyko trwałego rozdrobnienia opodatkowania samochodów w Unii Europejskiej, co w rzeczywistości będzie przeciwieństwem wytyczonego w dyrektywie celu jego harmonizacji. Niniejsza poprawka gwarantuje, że w przyszłości opodatkowanie samochodów będzie stosowane w uczciwy sposób, który nie będzie miał wpływu na konkurencyjność.

Poprawka 20
Artykuł 5 ustęp 1

1. Do 31 grudnia 2008 r. łączne wpływy z elementu opartego na poziomie emisji dwutlenku węgla w rocznych podatkach drogowych wynoszą co najmniej 25 %

1. Do 31 grudnia 2008 r. łączne wpływy z elementu opartego na poziomie emisji dwutlenku węgla, *zużycia paliwa lub poziomie emisji zanieczyszczeń* w

łącznych wpływów z tych podatków

rocznych podatkach drogowych wynoszą co najmniej 25% łącznych wpływów z tych podatków.

Komisja do 31 grudnia 2006 r. przedstawia analizę dotyczącą określenia ciężaru tych ewentualnych innych czynników dla podstawy opodatkowania samochodów osobowych.

Poprawka 21
Artykuł 5 ustęp 2

2. Do 31 grudnia 2010 r. łączne wpływy z elementu opartego na poziomie emisji dwutlenku węgla w rocznych podatkach drogowych wynoszą co najmniej 50 % łącznych wpływów z tych podatków.

2. Do 31 grudnia 2010 r. łączne wpływy z elementu opartego na poziomie emisji dwutlenku węgla, ***zużycia paliwa i emisji zanieczyszczeń*** w rocznych podatkach drogowych wynoszą co najmniej 50 % łącznych wpływów z tych podatków.

Poprawka 22
Artykuł 9 ustęp 1 a (nowy)

W celu zredukowania kosztów transakcji związanych z opłaceniem i zwrotem podatków rejestracyjnych państwa członkowskie, przy koordynacji Komisji, ustanawiają wspólne, jednoetapowe, dostępne w Internecie rozwiązanie w zakresie obliczania, zwrotu i płacenia podatków rejestracyjnych od samochodów, dostępne dla mieszkańców UE przemieszczających się do jakiegokolwiek państwa członkowskiego UE.

Poprawka 23
Artykuł 10 ustęp 2

2. W celu określenia wartości końcowej samochodu osobowego do celów ustępu 1, *Państwa Członkowskie* mogą zastosować różne metody, takie jak ocena, badanie przez ekspertów lub wykorzystanie

2. W celu określenia wartości końcowej samochodu osobowego do celów ustępu 1, *państwa członkowskie* mogą zastosować różne metody, takie jak ocena, badanie przez ekspertów lub wykorzystanie

ryczałtowych skal.

ryczałtowych skal. **Zainteresowane podmioty, w tym organizacje konsumenckie, są w pełni i w sposób regularny włączane w proces, który winien być całkowicie przejrzysty.**

Uzasadnienie

System określający wartość końcową pojazdu, a co za tym idzie przyznanie zwrotu podatku, ma znaczenie podstawowe dla powodzenia niniejszego wniosku. Wszystkie zainteresowane podmioty, w tym przede wszystkim przedstawiciele konsumentów, powinny być włączone w proces, aby móc zapewnić jego przejrzystość.

Poprawka 24 Artykuł 10 ustęp 3 litera a)

(a) skale są utworzone na podstawie ogólnych i obiektywnych kryteriów, które należy ustanowić,

(a) skale są utworzone na podstawie ogólnych i obiektywnych kryteriów, które należy ustanowić, **podać do wiadomości publicznej i regularnie uaktualniać;**

Uzasadnienie

System określający wartość końcową pojazdu, a co za tym idzie przyznanie zwrotu podatku, ma znaczenie podstawowe dla powodzenia niniejszego wniosku. Wykorzystywane skale muszą być regularnie uaktualniane i podawane do wiadomości publicznej.

Poprawka 25 Artykuł 13

Do 31 grudnia 2015 r., w przypadku utrzymania w mocy podatku rejestracyjnego, różnicowanie podatkowe stosuje się na podstawie **ilości gramów dwutlenku węgla wydzielanych na jeden kilometr przez dany samochód pasażerski.**

Do 31 grudnia 2015 r., w przypadku utrzymania w mocy podatku rejestracyjnego, **stopniowe i progresywne** różnicowanie podatkowe stosuje się **do poszczególnych samochodów osobowych** na podstawie **ich poziomu emisji dwutlenku węgla i emisji zanieczyszczeń mierzonych w gramach na km, jak i ich zużycia paliwa obliczanego w litrach na 100 km, zgodnie z parametrami przyjętymi w dyrektywie 1999/100/WE.**

Poprawka 26 Artykuł 14 ustęp 1

1. Do 31 grudnia 2008 r. łączne wpływy podatkowe z elementu opartego na poziomie emisji dwutlenku węgla w podatkach rejestracyjnych wynoszą co najmniej 25 % łącznych wpływów z tych podatków.

1. Do 31 grudnia 2008 r. łączne wpływy podatkowe z elementu opartego na poziomie emisji dwutlenku węgla, **zużycia paliwa lub emisji zanieczyszczeń** w podatkach rejestracyjnych wynoszą co najmniej 25 % łącznych wpływów z tych podatków.

Poprawka 27
Artykuł 14 ustęp 2

2. Do 31 grudnia 2010 r. łączne wpływy podatkowe z elementu opartego na poziomie emisji dwutlenku węgla w podatkach rejestracyjnych wynoszą co najmniej 50 % łącznych wpływów z tych podatków

2. Do 31 grudnia 2010 r. łączne wpływy podatkowe z elementu opartego na poziomie emisji dwutlenku węgla, **zużycia paliwa lub emisji zanieczyszczeń** w podatkach rejestracyjnych wynoszą co najmniej 50 % łącznych wpływów z tych podatków.

Poprawka 28
Artykuł 15

Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o podstawie i wielkości opodatkowania podatków rejestracyjnych oraz rocznych podatków drogowych, w stanie obowiązywania na dzień 1 stycznia każdego roku i po dokonaniu każdej ich zmiany w prawie krajowym.

Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o podstawie i wielkości opodatkowania podatków rejestracyjnych oraz rocznych podatków drogowych, w stanie obowiązywania na dzień 1 stycznia każdego roku i po dokonaniu każdej ich zmiany w prawie krajowym. **Ponadto państwa członkowskie powiadamiają Komisję o wszelkich środkach podjętych w celu zróżnicowania opodatkowania samochodów służbowych w oparciu o wydajność paliwową. Komisja ułatwia wymianę najlepszych praktyk poprzez publikowanie w Internecie raportów porównawczych działań podjętych przez poszczególne państwa członkowskie.**

Uzasadnienie

W niektórych państwach członkowskich samochody służbowe stanowią ponad 50% sprzedaży nowych aut. W Zjednoczonym Królestwie dla celów podatkowych dodaje się uzależniony od emisji CO₂ procent ceny samochodu do podlegającego opodatkowaniu dochodu pracownika. Rozwiązanie to przyczyniło się do 14% spadku emisji CO₂ samochodów służbowych w latach

1999-2004 i powinno być szeroko propagowane.

Poprawka 29
Artykuł 16

Najpóźniej do 1 stycznia 2011 r., a następnie co pięć lat, Komisja przedstawia Radzie i Parlamentowi Europejskiemu, po konsultacji z Państwami Członkowskimi, sprawozdanie na temat stosowania niniejszej dyrektywy.

Najpóźniej do 1 stycznia 2011 r., a następnie co pięć lat, Komisja przedstawia Radzie i Parlamentowi Europejskiemu, po konsultacji z Państwami Członkowskimi, sprawozdanie na temat stosowania niniejszej dyrektywy **oraz dokonuje oceny zwłaszcza stosowania art. 4 i 5.**

Uzasadnienie

W myśl art. 4 i 5 roczny podatek od pojazdów silnikowych musi zmieniać się proporcjonalnie do emisji CO₂. Zgodnie z poprawkami do tych artykułów, które dają Państwom Członkowskim możliwość uwzględnienia ogólnego szkodliwego oddziaływania na środowisko, a nie tylko emisji CO₂, istotne jest, aby Komisja dokonała oceny stosowania tego przepisu przez Państwa Członkowskie oraz jego wpływu na wyniki samochodów w zakresie ochrony środowiska.

UZASADNIENIE

Tło legislacyjne

Sformalizowana idea zharmonizowania podatków związanych z samochodami osobowymi w obrębie UE miała swój początek w długoterminowej strategii Komisji z 2002 r.¹, będącej pierwszym wyraźnym zobowiązaniem UE ukierunkowanym na zbliżenie i udoskonalenie prawodawstwa w zakresie opodatkowania samochodów.

Wkład legislacyjny Komisji ogranicza się jedynie do ogólnej zasady niedyskryminowania i nierozszerzania formalności związanych z przekraczaniem granicy zgodnie z postanowieniami Traktatu WE, jeśli nie brać pod uwagę dwóch dyrektyw obejmujących w sposób ogólny zagadnienie opodatkowania samochodów². W 1998 r. Komisja przedstawiła wniosek³ dotyczący „scalenia” przepisów obu dyrektyw i uaktualnienia prawodawstwa, jednak w Radzie nigdy nie doszło do porozumienia w tej sprawie. Ustanowienie krajowych przepisów leży zatem w gestii każdego z państw członkowskich, a nieuniknionym rezultatem takiej polityki jest mieszanka systemów prawnych, w znacznym stopniu zróżnicowanych pod względem struktury i stawek podatkowych i zakłócających swobodny przepływ samochodów w obrębie rynku wewnętrznego.

Bodźce do zmiany

W obliczu niewydolności obecnych systemów oraz faktu, że samochody mają kluczowe znaczenie dla swobody przemieszczania się, dokument strategiczny Komisji Europejskiej na rok 2002 zalecał zlikwidowanie podatków rejestracyjnych (PR) oraz powiązanie systemu podatkowego dotyczącego nowych samochodów z emisją CO₂. Oba te zalecenia są należycie powtórzone we wniosku Komisji, złożonym w lipcu 2005 r.⁴, ponownie określającym główne przeszkody (zestawione poniżej).

- *różnorodne systemy opodatkowania samochodów* – 25 niezależnych systemów, arbitralnie stosujących szeroki wachlarz opłat takich, jak PR, opłata rejestracyjna, roczny podatek drogowy (RPD), podatek paliwowy, VAT, podatek ubezpieczeniowy, opłaty drogowe, winiety itd. Brak wspólnego prawodawstwa prowadzi do poważnych zaburzeń. Wystarczy wspomnieć, że 95% osób, które udzieliły odpowiedzi podczas konsultacji Komisji, stwierdziło, że obecny rynek samochodów osobowych daleki jest od sprawnego funkcjonowania⁵;
- *PR* – podatek ten stanowi w dalszym ciągu główny przedmiot troski obywateli UE, kwestionując zamieszczone w Traktacie koncepcje swobody przemieszczania się i powodując podwójne opodatkowanie, gdyż od posiadaczy samochodów żąda się często opłacenia PR dwukrotnie, gdy wywożą oni swoje samochody na stałe z jednego państwa członkowskiego do innego, o ile oba państwa stosują ten podatek (nakładany w 16

¹ COM(2002)431

² Dyrektywa Rady 83/183/EWG z dnia 28 marca 1983 r. ORAZ dyrektywa Rady 83/182/EWG z dnia 28 marca 1983 r.

³ COM(1998)30

⁴ COM(2005)261

⁵ http://europa.eu.int/comm/taxation_custoMember State/resources/documents/Car Taxation results en.pdf

państwach członkowskich¹). Podatki te związane są albo z ceną bazową samochodu, pojemnością silnika, mocą silnika, standardami emisji itd., lub z kombinacją wszystkich tych wskaźników, w związku z czym stawki mogą wynosić od 0 do 180% ceny samochodu przed opodatkowaniem. Ponadto, inaczej niż w przypadku RPD, PR nigdy nie podlega zwrotowi, a brak systemu zwrotu PR wydaje się stanowić główny przedmiot troski użytkowników samochodów (73,4% z nich wskazało to jako najpoważniejszą przeszkodę);

- *wygórowana wartość końcowa* – dzięki arbitralnej decyzji docelowego państwa członkowskiego użytkownik samochodu ma często do czynienia z wygórowaną wartością końcową używanych samochodów, co ma na celu pobranie wysokich i niewspółmiernych podatków. Wertowanie akt ETS dostarcza licznych dowodów na to, że PR nałożony na „przywiezione” samochody był bardzo często wyższy niż PR nałożony na podobne samochody z rynku krajowego, mimo że ETS określił już kilka obiektywnych kryteriów określania wartości końcowej²;
- *unikanie płacenia podatków* – ponieważ PR jest nakładany na nowo zakupione samochody oraz za każdym razem, gdy samochód zmienia właściciela, powoduje to nielegalny transfer samochodów i uchylanie się od obowiązków wynikających z systemu opodatkowania samochodów osobowych poprzez stosowanie przez obywateli rozmaitych wybiegów, takich jak utrzymywanie drugiego miejsca zamieszkania w państwie członkowskim o niskim PR lub instalowanie dodatkowych siedzeń w pojeździe zakwalifikowanym i zarejestrowanym jako pojazd dostawczy (nie może posiadać więcej niż dwa siedzenia). Nawet gdy państwa członkowskie są zobowiązane do karania takich praktyk grzywną, efekty są ledwo zauważalne, zaś koszty zatrudniania wyspecjalizowanych służb do przeprowadzania kontroli oraz egzekwowania prawa uważa się za niewspółmiernie wysokie. Problem taki odnotowuje się przede wszystkim w Grecji. Dla odmiany w Wielkiej Brytanii ocenia się, że 2,3% całkowitej liczby pojazdów jeździ bez rejestracji;
- *uciążliwe procedury administracyjne* – mimo iż obywatele mają prawo przemieszczania swoich samochodów bez konieczności informowania instytucji krajowych, obowiązek opłacenia podatku drogowego nie ulega zmianie i w związku z tym zalecane jest dokonanie właściwej procedury wyrejestrowania. Procedury towarzyszące przewozowi samochodu są uważane za uciążliwe, czasochłonne i kosztowne. Co więcej, informacje dotyczące procedur oraz wymaganych dokumentów są bardzo często dostępne jedynie w języku danego państwa członkowskiego, zacierając w ten sposób przejrzystość całego procesu;

Wyrejestrowanie
- okazanie 2-11 dokumentów (dowód tożsamości, formularz rejestracyjny, potwierdzenie ważnego ubezpieczenia, dokument potwierdzający wiek i pochodzenie samochodu, dowód zapłaty podatku, tablice rejestracyjne itd.);
- wizyty w 1-5 instytucjach;
- koszt: przeciętnie 63 EURO.

¹ Kraje stosujące PR: BE, DA, ES, EL, IT, IR, NL, AU, PT, FI, HU, LV, MT, SL, C, PL/ Kraje nie stosujące PR: LUX, DE, SE, UK, FR, SK, CR, ET, LT.

² ETS, 22 lutego 2001 r., C-393/98 akta sprawy Gomes Valente, str. I-1327, punkty 24, 26 i 28.

Rejestracja
- okazanie 1-9 dokumentów (jak wyżej);
- wizyty w 1-7 instytucjach;
- koszt: od 70 do 437 EURO.
Przeciętny koszt przewiezienia samochodu do innego państwa członkowskiego: 350 EURO.

*Źródło*¹

- *zakłócenia konkurencji* – skutkiem są znaczące rozbieżności cen przed opodatkowaniem w różnych państwach członkowskich, wynikające z głębokiego podziału rynku, gdyż przemysł zmuszony jest do dostosowywania produkcji do danego państwa członkowskiego, co ogranicza jego możliwości osiągnięcia zysku na korzyściach skali – zakłóconą konkurencję zaś trudno zaliczyć do celów strategii lizbońskiej. Wywiera to wpływ na popyt na samochody, natomiast ewentualną „ofiara” będzie klient, stojący w obliczu wysokich cen detalicznych oraz różnic cen przed opodatkowaniem i cen po opodatkowaniu.
- *emisje CO₂* – 28% całkowitych emisji CO₂ pochodzi z transportu, 84% tego udziału stanowią emisje z samego transportu drogowego, z czego 50% przypisuje się samochodom osobowym. Uwzględniając powyższe i pragnąc zachować spójność z celami UE w zakresie ochrony środowiska oraz z Protokołem z Kioto, emisje CO₂ powinny zostać w znaczącym stopniu ograniczone – wspólnotowy cel został ustalony na 120 g CO₂/km.

Wniosek Komisji

Wniosek Komisji w całości opiera się na zaleceniach jej dokumentu strategicznego na rok 2002, popartego przez Parlament² i zaaprobowanego przez opinię publiczną.

Należy w tym miejscu wyraźnie podkreślić, że wniosek w żaden sposób nie dąży do harmonizacji ani wprowadzenia nowych podatków. Jego ogólnym celem jest ustanowienie obowiązujących w całej UE podstaw systemu opodatkowania samochodów osobowych oraz promowanie trwałości. Składa się on z trzech istotnych elementów:

- *zniesienie PR* – krajowe PR mają zostać zlikwidowane w okresie przejściowym wynoszącym od 5 do 10 lat. Komisja jest zdania, że jakiegokolwiek prawodawstwo opracowane w oparciu o zachowane PR nie przyniesie rzeczywistej poprawy. Z tego powodu optuje ona za stopniowym zniesieniem, co pozwoli z jednej strony państwom członkowskim o wysokim PR (takim jak Dania, Grecja lub Finlandia) dostosować swoje systemy i zabezpieczyć się przed nadmiernymi stratami we wpływach podatkowych, a z drugiej strony uniknąć obciążenia nadmiernymi obciążeniami podatkowymi użytkowników samochodów, którzy zakupili już własny samochód i będą obecnie zmuszeni do poniesienia opłat wynikających z nowego, wyższego RPD. Ponadto okres przejściowy chroniłby posiadaczy samochodów przed natychmiastowym spadkiem wartości rynkowej ich samochodów;

¹ Study on Vehicle taxation in the Member States of the EU, Jan 2002 (*Badania nad opodatkowaniem pojazdów w państwach członkowskich UE, styczeń 2002 r.*).

² A5-0265/2003 z 10.07.2003 [2002/2260(INI)]

- *ustanowienie systemu zwrotu PR* – dotyczyłyby on samochodów osobowych, które zostały zakupione i zarejestrowane w jednym z państw członkowskich, a następnie przewiezione do innego; systemowi towarzyszyłyby przejrzyste i obiektywne kryteria dokonywania oceny wartości końcowej samochodu;
- *restrukturyzacja PR i RPD w taki sposób, aby zależały one od emisji CO₂* - Rada wraz z Parlamentem przyjęły cel zmniejszenia emisji CO₂, do 120g/km najpóźniej do 2010 r. 94% respondentów, którzy wzięli udział w konsultacjach Komisji potwierdza, że owymi kwestiami w zakresie ochrony środowiska naturalnego należy się zająć na szczeblu UE. System ten jest obecnie stosowany jedynie w Wielkiej Brytanii. Pierwszą datę docelową ustalono na dzień 31 grudnia 2008 r., kiedy to co najmniej 25% łącznych wpływów z podatków powinno pochodzić z elementu opartego na poziomie emisji CO₂. Do dnia 31 grudnia 2010 r. wpływy pochodzące z tego elementu powinny wynosić co najmniej 50%.

Stanowisko sprawozdawcy

- PR powinien być stopniowo ograniczany, zaś jego ewentualne zniesienie przyniosłoby korzyść obywatelom europejskim, pomogłoby wyeliminować rozbieżności i nieprawidłowości na rynku samochodowym UE, a także zlikwidować przeszkody na drodze do swobody przemieszczania się, zaś przejście na RPD zapewni państwom członkowskim pewniejsze źródło wpływów, zależnych od wykorzystania samochodu osobowego zamiast od sposobu jego nabycia i w związku z tym generowanych przez cały okres żywotności samochodu;
- powinno się ustanowić spójny i przejrzysty system zwrotu PR, wymagane jest również zapewnienie proporcjonalnego zwrotu PR w oparciu o wartość końcową samochodu, obliczoną według obiektywnych kryteriów;
- uwzględniając znaczny poziom zależności budżetu od podatków związanych z samochodami osobowymi w niektórych państwach członkowskich, sprawozdawca podkreśla, że zniesienie PR ma zostać zrealizowane zgodnie z zasadą neutralności budżetowej, co oznacza, że ma zostać usytuowane w sposób neutralny dla budżetu jako utrata jednego źródła wpływów, tj. brak wpływów z PR może być zrekompensowany wpływami z innego podatku – zwiększającego się stopniowo RPD;
- należy wykazać troskę w odniesieniu do ochrony właścicieli używanych samochodów; sprawozdawca zwraca w związku z tym uwagę, że okres przejściowy na zniesienie PR powinien zostać ustalony na górnym poziomie zaproponowanego przez Komisję okresu, tj. 10 lat;
- w długiej perspektywie ogromne korzyści przyniosłoby zbliżenie stawek RPD w celu umożliwienia producentom samochodów zastosowania wyjątkowej strategii produkcyjnej na całym rynku europejskim, jak również wzmocnienia i zagwarantowania uczciwej konkurencji;
- wdrożenie elementu opartego na zanieczyszczeniach oraz powiązanie PR i RPD z emisjami CO₂ jest bardzo zalecane, tym bardziej że udowodnione zostało¹, iż środki

¹ Study on fiscal measures to reduce CO₂ emissions from new passenger cars (*Badania nad środkami podatkowymi ukierunkowanymi na ograniczenie emisji CO₂ z nowych samochodów osobowych*) - COWI Consulting Engineers & Planners AS, listopad 2001 r.

podatkowe, takie jak podatki od samochodów związane z emisjami CO₂, faktycznie wykazują potencjał w ograniczaniu emisji CO₂ bez względu na ich stawki. Z czynnikiem środowiskowym związane jest zniesienie PR, zaś przejście na RPD dostarczyłoby użytkownikom samochodów bodźców finansowych do wymiany ich floty samochodowej na samochody pozwalające na większą oszczędność paliwa (niższy RPD);

- podkreśla znaczenie utrzymania zasad pomocniczości i proporcjonalności;
- przepisy wniosku powinny zostać rozszerzone na kraje EOG, tj. obywateli przemieszczających się pomiędzy UE i EOG, co dla niektórych państw członkowskich jest sprawą o kapitalnym znaczeniu;
- w sytuacji, gdyby Radzie nie udało się osiągnąć porozumienia w tej kwestii, kraje popierające przedmiotowy wniosek Komisji powinny postępować zgodnie z procedurą wzmocnionej współpracy w oparciu o art. 43-45 Traktatu, zwłaszcza w ramach celów wniosku związanych z ochroną środowiska, co stanowiłoby krok naprzód i byłoby zgodne z pragnieniem większości państw członkowskich poczynienia postępów w tej dziedzinie. Ponadto, gdyby państwa członkowskie nie mogły porozumieć się co do podatkowych aspektów wniosku (np. zniesienie PR), powinna istnieć możliwość prowadzenia działań w ramach współpracy nad przepisami ograniczającymi podwójne opodatkowanie i udoskonalającymi ramy prawne obejmujące ochronę środowiska naturalnego.

26.4.2006

OPINIA KOMISJI OCHRONY ŚRODOWISKA NATURALNEGO, ZDROWIA PUBLICZNEGO I BEZPIECZEŃSTWA ŻYWNOCICI

dla Komisji Gospodarczej i Monetarnej

w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Rady w sprawie podatków związanych z samochodami osobowymi
(COM(2005)0261 – C6-0272/2005 –2005/0130 (CNS))

Sprawozdawca komisji opiniodawczej: Claude Turmes

ZWIĘZŁE UZASADNIENIE

W stronę lepszych podatków samochodowych

Wymiar środowiskowy podatków samochodowych został uznany przez Radę już w 1996 r. za „trzeci filar” wspólnotowej strategii redukcji emisji dwutlenku węgla przez samochody osobowe, zmierzającej do osiągnięcia celu 120 g CO₂/km w 2010.

Przyspieszenie wprowadzenia podatków samochodowych opartych na poziomie emisji CO₂ jest pilne, ponieważ sektor transportu w coraz większym stopniu przyczynia się do zmian klimatycznych, a wyjątkowo niestabilne ceny ropy naftowej szkodzą rozwojowi gospodarczemu UE. Sektor transportu ponosi odpowiedzialność za niemal 70% zużycia ropy naftowej w UE, deficyt bilansu handlowego w zakresie paliw zużywanych wyłącznie przez samochody wynosi aż 85 miliardów euro rocznie, zatem zmniejszenie zużycia paliwa poprzez zwiększenie wydajności paliwowej samochodów mogłoby zmienić kierunek przepływu inwestycji w gospodarce europejskiej.

Sprawozdawca niniejszej opinii jest przeciwny wnioskowi Komisji dotyczącemu zniesienia podatków rejestracyjnych od samochodów. Po pierwsze, problemy wynikające z różnych krajowych reżimów podatkowych mogłyby zostać przezwyciężone przez wprowadzenie systemu zwrotu działającego w oparciu o zharmonizowaną stawkę amortyzacji. Po drugie, główny argument Komisji, zgodnie z którym podatki te utrudniałyby funkcjonowanie rynku wewnętrznego i szkodziłyby konkurencyjności, opiera się na wątpliwych podstawach. Zasadnicze oceny wpływu bazują na wariancie, w którym utracone wpływy z podatku rejestracyjnego zostaną wyrównane wpływami ze zwiększonego obrotu samochodami lub podatków paliwowych prowadzących do zmniejszenia emisji i liczby wypadków. Nie jest brana pod

uwagę bardziej realistyczna i niemożliwa do przyjęcia z ekonomicznego punktu widzenia opcja, według której utracone wpływy zostaną wyrównane przez wzrost innych podatków, np. tych od dochodów z pracy lub poprzez zwiększenie deficytu budżetowego. Faktem jest, że opór ministrów finansów przeciwko zniesieniu podatku rejestracyjnego zdaje się zagrażać całemu wnioskowi. Po trzecie, z przyczyn związanych z ochroną środowiska naturalnego zniesienie tego podatku przyniesie skutek odwrotny do zamierzonego. Przeprowadzone ostatnio w Holandii badania sugerują, że podatki rejestracyjne oparte na poziomie emisji CO₂ dla pojazdu skuteczniej wpływają na wybór konsumentów niż zróżnicowanie podatków drogowych.

Potrzebne jest bardziej spójne i efektywne podejście, łączące uczciwą konkurencję z celami ekologicznymi:

- Instrument ten powinien promować silniejszy system podatkowy niż ten oparty w skali proporcjonalnej na poziomie emisji CO₂, zarówno w odniesieniu do podatków rejestracyjnych, jak i rocznych podatków drogowych. Jedynie takie podejście będzie korzystne dla środowiska naturalnego.
- Z powodu większej przejrzystości, jaka zostanie zapewniona konsumentom, rządy, które podchodzą z niechęcią do wprowadzenia podatków rejestracyjnych, powinny być przynajmniej zachęcane do rozważenia systemu, w którym wpływy z rocznego podatku drogowego z lat 1-3 lub nawet 1-5 powinny koncentrować się na momencie zakupu samochodu.
- W celu lepszego wyeksponowania elementu CO₂ niniejsza dyrektywa powinna również zostać połączona z istniejącą dyrektywą 1994/94/WE odnoszącą się do dostępności dla konsumentów informacji o zużyciu paliwa i emisjach CO₂ w odniesieniu do obrotu nowymi samochodami osobowymi.
- W niektórych krajach samochody służbowe stanowią do 50% sprzedawanych nowych samochodów, a w wielu przypadkach pracownicy nie pokrywają nawet kosztów paliwa. Tym samym konsumenci pozbawieni są bodźców ekologicznych. Niniejsza dyrektywa powinna zatem zagwarantować, że opodatkowanie samochodów służbowych opiera się na poziomie emisji CO₂. Obowiązujący w Wielkiej Brytanii model opodatkowania samochodów służbowych stanowi pod tym względem interesującą „najlepszą praktykę”.
- Konieczne jest wcześniejsze - sprawozdawca proponuje datę 1 stycznia 2008 r. - wprowadzenie niniejszej dyrektywy.

POPRAWKI

Komisja Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności zwraca się do Komisji Gospodarczej i Monetarnej, właściwej dla tej sprawy, o naniesienie w swoim sprawozdaniu następujących poprawek:

Poprawka 1
Punkt uzasadnienia 1

(1) Opodatkowanie samochodów osobowych może być ważnym, dodatkowym narzędziem realizacji celów w zakresie ochrony środowiska, w szczególności w odniesieniu do redukcji gazów cieplarnianych, należy zatem wprowadzić element oparty na poziomie emisji dwutlenku węgla do podstawy opodatkowania zarówno podatków rejestracyjnych jak i rocznego podatku drogowego. Jednakże, aby przyczynić się do wypełnienia zobowiązań podjętych przez Wspólnotę i jej państwa członkowskie w ramach protokołu z Kioto, proponowany element dotyczący bezpośrednio emisji dwutlenku węgla powinien zostać włączony do podstawy opodatkowania podatków związanych z samochodami osobowymi stosowanymi w okresie zobowiązania od 2008 do 2012 r. Ponieważ cele wspólnotowej strategii zmierzającej do zredukowania emisji dwutlenku węgla przez samochody osobowe powinny zostać osiągnięte najpóźniej do 2010 r. należy **w pełni** zastosować element oparty na poziomie emisji dwutlenku węgla, do **31 grudnia 2010** r.

(1) Opodatkowanie samochodów osobowych może być ważnym, dodatkowym narzędziem realizacji celów w zakresie ochrony środowiska, w szczególności w odniesieniu do redukcji gazów cieplarnianych, należy zatem wprowadzić element oparty na poziomie emisji dwutlenku węgla do podstawy opodatkowania zarówno podatków rejestracyjnych jak i rocznego podatku drogowego. Jednakże, aby przyczynić się do wypełnienia zobowiązań podjętych przez Wspólnotę i jej państwa członkowskie w ramach protokołu z Kioto, proponowany element dotyczący bezpośrednio emisji dwutlenku węgla powinien zostać włączony do podstawy opodatkowania podatków związanych z samochodami osobowymi stosowanymi w okresie zobowiązania od 2008 do 2012 r. Ponieważ cele wspólnotowej strategii zmierzającej do zredukowania emisji dwutlenku węgla przez samochody osobowe powinny zostać osiągnięte najpóźniej do 2010 r. należy zastosować **minimalny** element oparty na poziomie emisji dwutlenku węgla, do **1 stycznia 2008** r.

Uzasadnienie

Określenie wcześniejszej daty wprowadzenia jest niezbędne, aby wniosek mógł przyczynić się do osiągnięcia celu 2010 oraz wynikających z Protokołu z Kioto celów zredukowania emisji w UE w pierwszym okresie zobowiązania. Wielostopniowe podejście do zagadnienia nie jest przejrzyste dla konsumentów i społeczeństwa, dlatego sprawozdawca proponuje przeprowadzenie reformy w ramach jednego etapu.

Poprawka 2
Punkt uzasadnienia 3

¹ Tekst dotychczas nieopublikowany w Dzienniku Urzędowym.

(3) Należy zachęcić państw członkowskie do stosowania *skoordynowanego* bodźca podatkowego w odniesieniu do samochodów osobowych, który spełniłby ograniczenia emisji surowcze od obowiązujących na mocy dyrektywy 98/69/WE (EURO 4), odnoszącej się do środków mających zapobiegać zanieczyszczeniu powietrza przez emisje z pojazdów silnikowych i zmieniającej dyrektywę Rady 70/220/EWG aby przyspieszyć wprowadzanie na rynek pojazdów spełniających przyszłe wymagania przyjęte na poziomie wspólnotowym (Euro 5).

(3) Należy zachęcić państw członkowskie do stosowania bodźca podatkowego w odniesieniu do samochodów osobowych, który spełniłby ograniczenia emisji surowcze od obowiązujących na mocy dyrektywy 98/69/WE (EURO 4), odnoszącej się do środków mających zapobiegać zanieczyszczeniu powietrza przez emisje z pojazdów silnikowych i zmieniającej dyrektywę Rady 70/220/EWG aby przyspieszyć wprowadzanie na rynek pojazdów spełniających przyszłe wymagania przyjęte na poziomie wspólnotowym (Euro 5). ***Oprócz proponowanego wprowadzenia elementu opartego na poziomie emisji dwutlenku węgla zachęca się państwa członkowskie, by do swoich systemów opodatkowania pojazdów wprowadzały zróżnicowanie w oparciu o emisję zanieczyszczeń.***

Uzasadnienie

Poza emisją dwutlenku węgla kluczowe znaczenie dla jakości powietrza mają również inne szkodliwe substancje, jak np. tlenki azotu i cząstki stałe, które należy uwzględnić przy obliczaniu podatku drogowego.

Bodźce podatkowe powinny być traktowane jako zachęta do zakupu i produkcji przyjaznych dla środowiska samochodów. Poszczególne Państwa Członkowskie powinny mieć możliwość korzystania z nich.

Poprawka 3

Punkt uzasadnienia 3 a (nowy)

(3a) Państwa członkowskie powinny być zachęcane do wprowadzania w swoich systemach podatku dochodowego równoległych bodźców podatkowych w odniesieniu do samochodów służbowych o większej wydajności paliwowej.

Uzasadnienie

W niektórych państwach członkowskich samochody służbowe stanowią do 50% zakupionych nowych samochodów. Doświadczenie Wielkiej Brytanii pokazuje, że zróżnicowane stosowanie przepisów o podatku dochodowym w odniesieniu do tego segmentu rynkowego może okazać

się bardzo efektywne w przyspieszeniu wprowadzenia samochodów o większej wydajności paliwowej.

Poprawka 4
Punkt uzasadnienia 3 b (nowy)

(3b) Państwa członkowskie powinny mieć możliwość wykorzystania, oprócz elementu opartego na emisji dwutlenku węgla, również dalszego różnicowania klas zanieczyszczenia zgodnie z dyrektywą 70/220/EWG w sprawie zbliżenia ustawodawstwa państw członkowskich odnoszących się do działań, jakie mają być podjęte w celu ograniczenia zanieczyszczenia powietrza przez spaliny z pojazdów silnikowych, i zmianami do niej (normy europejskie) jako podstawy opodatkowania przy obliczaniu rocznego podatku drogowego i podatku rejestracyjnego.

Uzasadnienie

Cząstki stałe, tlenki azotu, tlenek węgla i węglowodory mają bezpośredni wpływ na środowisko naturalne w UE, w związku z czym należy je włączyć do podstawy opodatkowania podatków drogowych obok elementu opartego na poziomie emisji CO₂.

Poprawka 5
Punkt uzasadnienia 4 a (nowy)

(4a) Lekkie pojazdy użytkowe, nazywane również pojazdami N1 lub furgonetkami, odpowiadają w przybliżeniu za jedną szóstą emisji dwutlenku węgla z samochodów osobowych. Dyrektywa 2004/3/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. zmieniająca dyrektywę Rady 70/156/EWG i 80/1268/EWG w odniesieniu do pomiaru emisji dwutlenku węgla i zużycia paliwa w pojazdach N1¹ stanowi, że pomiary emisji dwutlenku węgla z pojazdów N1 powinny być dokonywane zgodnie z taką samą procedurą, jaka obowiązuje w przypadku samochodów osobowych i że

pojazdy te również powinny być objęte postanowieniami tej dyrektywy.

¹ Dz.U. L 49 z 19.2.2004, str. 36.

Poprawka 6
Punkt uzasadnienia 5 a (nowy)

(5a) Zróżnicowanie podatkowe przyjęte przy wprowadzaniu niniejszej dyrektywy powinno zostać uwzględnione w najbliższym przeglądzie dyrektywy 1999/94/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 grudnia 1999 r. odnoszącej się do dostępności dla konsumentów informacji o zużyciu paliwa i emisjach CO₂ w odniesieniu do obrotu nowymi samochodami osobowymi¹ w celu zapewnienia potencjalnym właścicielom samochodów spójnych informacji.

¹ Dz.U. L 12 z 18.1.2000, str. 16. Dyrektywa zmieniona rozporządzeniem (WE) nr 1882/2003 (Dz.U. L 284 z 31.10.2003, str. 1).

Poprawka 7
Punkt uzasadnienia 6

(6) Należy usunąć na rynku wewnętrznym przeszkody podatkowe w swobodnym przepływie osób i ich osobistej własności, w tym samochodów osobowych. Niniejsza dyrektywa ma na celu usunięcie takich przeszkód poprzez restrukturyzację podatków związanych z samochodami osobowymi, stosowanych przez państwa członkowskie, bez nakładania na państwa członkowskie obowiązku wprowadzania nowych podatków.

(6) Należy usunąć na rynku wewnętrznym przeszkody podatkowe w swobodnym przepływie osób i ich osobistej własności, w tym samochodów osobowych. Niniejsza dyrektywa ma na celu usunięcie takich przeszkód poprzez restrukturyzację podatków związanych z samochodami osobowymi, stosowanych przez państwa członkowskie, bez nakładania na państwa członkowskie obowiązku wprowadzania nowych podatków. *Liniowy i wprost proporcjonalny stosunek obciążeń podatkowych i emisji dwutlenku węgla oraz jednakowa dla wszystkich typów pojazdów i neutralna pod względem technologicznym*

forma elementu opartego na poziomie emisji dwutlenku węgla w opodatkowaniu pojazdów zapewnia właściwe funkcjonowanie konkurencji na rynku wewnętrznym. Dzięki tej wytycznej dla państw członkowskich przyspieszony zostanie proces usuwania przeszkód na rynku wewnętrznym, które wynikają ze struktury opodatkowania. Jednocześnie nie ogranicza się prawa państw członkowskich do podejmowania decyzji dotyczących dopasowania wysokości stawek podatkowych do ich sytuacji gospodarczej, fiskalnej i w zakresie ochrony środowiska.

Uzasadnienie

Każdy uwalniany do atmosfery gram CO₂ ma takie samo oddziaływanie na klimat i dlatego powinien być objęty taką samą stawką podatkową. Presja na dalsze ograniczanie zużycia paliwa i emisji CO₂ powinna dotyczyć wszystkich klas pojazdów. Prowadzi to do proporcjonalnego opodatkowania, dzięki czemu pojazdy emitujące więcej CO₂ są obłożone wyższą stawką niż pojazdy o niższej emisji. Nieuzasadnione są różne obciążenia dla jednego gramu CO₂.

Poprawka 8

Punkt uzasadnienia 8 a (nowy)

(8a) Zniesienie podatku rejestracyjnego niesie za sobą pozytywne skutki dla środowiska, ponieważ prowadzi to do szybszego odnowienia floty samochodowej. Obniżenie kosztów nabycia zachęca konsumentów do wymiany starych pojazdów na modele zużywające mniej paliwa i mniej szkodliwe dla środowiska.

Podejście, zgodnie z którym opodatkowane jest użytkowanie pojazdu i rzeczywisty wpływ na środowisko, jest zgodne z podstawową zasadą wspólnotowej polityki ochrony środowiska, według której zanieczyszczający ponosi koszty szkód ekologicznych.

Uzasadnienie

Statystyki pokazują, że średni wiek samochodów osobowych jest zdecydowanie wyższy w krajach o wysokich podatkach rejestracyjnych niż w krajach, które nie mają takich podatków. Z punktu widzenia polityki ochrony środowiska odnowienie floty samochodowej jest wysoce pożądane w celu propagowania efektywnych energetycznie pojazdów osobowych.

Poprawka 9
Punkt uzasadnienia 10

(10) W odpowiednim przypadku, systemy zwrotu zarówno podatku rejestracyjnego jak i rocznego podatku drogowego powinny zostać wprowadzone w życie bez zwłoki, tak aby uniknąć zakłóceń wynikających ze stosowania w odniesieniu do samochodów osobowych różnych systemów podatkowych.

(10) W odpowiednim przypadku, systemy zwrotu zarówno podatku rejestracyjnego jak i rocznego podatku drogowego powinny zostać wprowadzone w życie bez zwłoki, tak aby uniknąć zakłóceń wynikających ze stosowania w odniesieniu do samochodów osobowych różnych systemów podatkowych. ***Koszty transakcji związane z opłaceniem podatku rejestracyjnego powinny zostać zredukowane przez ustanowienie jednoetapowych, dostępnych w Internecie rozwiązań w zakresie obliczania, zwrotu i płacenia podatków rejestracyjnych od samochodów w przypadku poruszania się między państwami członkowskimi.***

Poprawka 10
Artykuł 2

Do celów niniejszej dyrektywy, przez „samochód osobowy” rozumie się pojazd kategorii M1, zdefiniowany w pkt A załącznika II do dyrektywy Rady 70/156/EWG.

Do celów niniejszej dyrektywy, przez „samochód osobowy” rozumie się pojazd kategorii M1 ***i NI***, zdefiniowany w pkt A załącznika II do dyrektywy Rady 70/156/EWG.

Uzasadnienie

Lekkie pojazdy użytkowe, nazywane również pojazdami NI lub furgonetkami, odpowiadają w przybliżeniu za jedną szóstą emisji dwutlenku węgla z samochodów osobowych. Dyrektywa 2004/3 stanowi, że pomiary emisji CO₂ z pojazdów NI powinny być dokonywane zgodnie z taką samą procedurą, jaka obowiązuje w przypadku samochodów osobowych. Z tego względu zakres dyrektywy powinien zostać rozszerzony tak, aby objął również pojazdy NI.

Poprawka 11
Artykuł 4 ustęp 1 a (nowy)

Stawki podatkowe powinny być ustalane wprost proporcjonalnie do danych emisji dwutlenku węgla i na tej samej zasadzie, zależny od emisji dwutlenku węgla roczny ciężar podatkowy - rosnąć stosownie do zwiększającej się emisji dwutlenku węgla. Podatek powinien zostać ustalony w sposób technologicznie neutralny i jednakowy dla wszystkich klas pojazdów.

Uzasadnienie

W obliczu różniących się podejść i nieskoordynowanych inicjatyw w dziedzinie opodatkowania samochodów w poszczególnych państwach członkowskich zachodzi ryzyko trwałego rozdrobnienia opodatkowania samochodów w Unii Europejskiej, co w rzeczywistości będzie przeciwieństwem wytyczonego w dyrektywie celu jego harmonizacji. Niniejsza poprawka gwarantuje, że w przyszłości opodatkowanie samochodów będzie stosowane w uczciwy sposób, niemający wpływu na konkurencyjność.

Poprawka 12
Artykuł 5

1. Do 31 grudnia 2008 r. łączne wpływy z elementu opartego na poziomie emisji dwutlenku węgla w rocznych podatkach drogowych wynoszą co najmniej 25 % łącznych wpływów z tych podatków.

2. Do 31 grudnia 2010 r. łączne wpływy z elementu opartego na poziomie emisji dwutlenku węgla w rocznych podatkach drogowych wynoszą co najmniej 50 % łącznych wpływów z tych podatków.

Do ***1 stycznia*** 2008 r. łączne wpływy z elementu opartego na poziomie emisji dwutlenku węgla w rocznych podatkach drogowych wynoszą co najmniej ***50%*** łącznych wpływów z tych podatków.

Uzasadnienie

Wiadomo, że sektor transportowy jako jedyny stale zwiększa zużycie energii ze źródeł kopalnych i emisję dwutlenku węgla, istnieją jednak bardziej efektywne rozwiązania, a mianowicie transport publiczny, którego udział zmniejsza się ze względu na braku środków finansowych na jego rozwój.

Poprawka 13
Artykuł 9 ustęp 1 a (nowy)

W celu zredukowania kosztów transakcji związanych z opłaceniem i zwrotem podatków rejestracyjnych państwa członkowskie, przy koordynacji Komisji, ustanawiają wspólne, jednoetapowe, dostępne w Internecie rozwiązanie w zakresie obliczania, zwrotu i płacenia podatków rejestracyjnych od samochodów, dostępne dla mieszkańców UE przemieszczających się do jakiegokolwiek państwa członkowskiego UE.

Poprawka 14
Artykuł 14

1. Do 31 grudnia 2008 r. łączne wpływy podatkowe z elementu opartego na poziomie emisji dwutlenku węgla w podatkach rejestracyjnych wynoszą co najmniej 25 % łącznych wpływów z tych podatków.

Do 1 stycznia 2008 r. łączne wpływy podatkowe z elementu opartego na poziomie emisji dwutlenku węgla w podatkach rejestracyjnych wynoszą co najmniej 50% łącznych wpływów z tych podatków, która to kwota powinna być przeznaczana na rozwój i utrzymanie transportu publicznego.

2. Do 31 grudnia 2010 r. łączne wpływy podatkowe z elementu opartego na poziomie emisji dwutlenku węgla w podatkach rejestracyjnych wynoszą co najmniej 50 % łącznych wpływów z tych podatków.

Uzasadnienie

To samo co w odniesieniu do poprawki 32.

Poprawka 15
Artykuł 15

Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o podstawie i wielkości opodatkowania podatków rejestracyjnych oraz rocznych podatków drogowych, w stanie obowiązywania na dzień 1 stycznia każdego roku i po dokonaniu każdej ich zmiany w prawie krajowym.

Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o podstawie i wielkości opodatkowania podatków rejestracyjnych oraz rocznych podatków drogowych, w stanie obowiązywania na dzień 1 stycznia każdego roku i po dokonaniu każdej ich zmiany w prawie krajowym. **Ponadto państwa członkowskie powiadamiają**

Komisję o wszelkich środkach podjętych w celu zróżnicowania opodatkowania samochodów służbowych w oparciu o wydajność paliwową. Komisja ułatwia wymianę najlepszych praktyk poprzez publikowanie w Internecie raportów porównawczych działań podjętych przez poszczególne państwa członkowskie.

Uzasadnienie

W niektórych państwach członkowskich samochody służbowe stanowią ponad 50% sprzedaży nowych aut. W Zjednoczonym Królestwie dla celów podatkowych dodaje się uzależniony od emisji CO₂ procent ceny samochodu do podlegającego opodatkowaniu dochodu pracownika. Rozwiązanie to przyczyniło się do 14% spadku emisji CO₂ samochodów służbowych w latach 1999-2004 i powinno być szeroko propagowane.

PROCEDURA

Tytuł	Wniosek dotyczący dyrektywy Rady w sprawie podatków związanych z samochodami osobowymi
Odsyłacze	COM(2005)0261 – C6-0272/2005 – 2005/0130(CNS)
Komisja przedmiotowo właściwa	ECON
Opinia wydana przez Data ogłoszenia na posiedzeniu	ENVI 8.9.2005
Ścisłjsza współpraca - data ogłoszenia na posiedzeniu	0.0.0000
Sprawozdawca komisji opiniodawczej Data powołania	Claude Turmes 14.9.2005
Poprzedni sprawozdawca komisji opiniodawczej	
Rozpatrzenie w komisji	30.1.2006 25.4.2006
Data przyjęcia	25.4.2006
Wynik głosowania końcowego	+ : 36 - : 13 0 : 1
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	Liam Aylward, Johannes Blokland, John Bowis, Frederika Brepoels, Hiltrud Breyer, Martin Callanan, Chris Davies, Avril Doyle, Mojca Drčar Murko, Edite Estrela, Jillian Evans, Karl-Heinz Florenz, Matthias Groote, Françoise Grossetête, Cristina Gutiérrez-Cortines, Gyula Hegyi, Dan Jørgensen, Christa Kläß, Eija-Riitta Korhola, Urszula Krupa, Marie-Noëlle Lienemann, Riitta Myller, Péter Olajos, Dimitrios Papadimoulis, Vittorio Prodi, Frédérique Ries, Dagmar Roth-Behrendt, Guido Sacconi, Carl Schlyter, Horst Schnellhardt, Richard Seeber, Jonas Sjöstedt, Bogusław Sonik, María Sornosa Martínez, Antonios Trakatellis, Thomas Ulmer, Anja Weisgerber, Åsa Westlund i Anders Wijkman.
Zastępca(y) obecny(i) podczas głosowania końcowego	Margrete Auken, Bairbre de Brún, Christofer Fjellner, Dariusz Maciej Grabowski, Vasco Graça Moura, Jutta D. Haug, Henrik Lax, Miroslav Mikolášik, Pál Schmitt, Claude Turmes i Glenis Willmott.
Zastępca(y) (art. 178 ust. 2) obecny(i) podczas głosowania końcowego	
Uwagi (dane dostępne tylko w jednym języku)	...

28.4.2006

OPINIA KOMISJI TRANSPORTU I TURYSTYKI

dla Komisji Gospodarczej i Monetarnej

w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Rady w sprawie podatków związanych z samochodami osobowymi
(COM(2005)0261 – C6-0272/2005 – 2005/0130(CNS))

Sprawozdawca komisji opiniodawczej: Jan Marinus Wiersma

ZWIĘZŁE UZASADNIENIE

Wstęp

Projekt dyrektywy ma dwa ustalone cele. Pierwszym jest poprawa funkcjonowania rynku wewnętrznego, a drugim realizacja trzeciego lub podatkowego filaru strategii Komisji dotyczącej zmniejszenia emisji CO₂ przez samochody osobowe. Dyrektywa podaje zasady obliczania podatków od samochodów osobowych na podstawie ich poziomu emisji dwutlenku węgla, przewiduje zniesienie podatków rejestracyjnych oraz ustanawia system zwrotu rocznych podatków drogowych.

Parlament przyjął w dniu 6 listopada 2003 r. rezolucję w sprawie opodatkowania samochodów osobowych w Unii Europejskiej na podstawie komunikatu Komisji (COM(2002)0431). Komisja monitoruje postępy w tej dziedzinie i niedawno opublikowała tekst „Realizacja strategii wspólnotowej na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ przez samochody: Piąty komunikat roczny na temat skuteczności strategii” (SEC(2005)0826). Parlament przyjął również rezolucję z dnia 29 września 2005 r. w sprawie zależności paliwowej, a niedawno sprawozdanie w sprawie powstrzymywania globalnych zmian klimatycznych (2005/2027(INI)), podkreślające znaczenie innowacji technologicznych i konieczność większej wydajności energetycznej w transporcie. Parlament Europejski i Rada posiadają wspólny cel polegający na zmniejszeniu poziomu średniej emisji CO₂ przez nowe samochody osobowe do 120 g/km najpóźniej do roku 2010, a Unia Europejska zobowiązała się do znacznego zmniejszenia emisji CO₂ w ramach protokołu z Kioto.

Emisja CO₂ przez transport drogowy

Transport jest odpowiedzialny za 28% ogólnej emisji CO₂, a sam transport drogowy reprezentuje 84% wszelkiej związanej z transportem emisji CO₂, z czego połowa przypada na

samochody osobowe. Ilość wydzielanego przez samochód CO₂ jest ściśle związana z jego zużyciem paliwa. Sam jeden sektor transportu zużywa przeszło 70% ogólnego zużycia ropy w Europie. Parlament Europejski wezwał ostatnio do pilnych działań mających na celu, m.in. poprawę wydajności paliwowej silników samochodowych. A jednocześnie coraz bardziej popularne stają się samochody zużywające więcej paliwa, w tym tzw. samochody sportowo-użytkowe (ang. SUVs).

Filar podatkowy

Stowarzyszenia producentów samochodów zobowiązały się do osiągnięcia celu polegającego na zmniejszeniu poziomu emisji. Ostatnie oceny pokazują, że nie nadążają one ze spełnianiem swoich zobowiązań. Oczywiście jest, że odnowienie zobowiązania producentów samochodów do osiągnięcia celów wspólnotowej strategii na rzecz zmniejszania emisji CO₂ przez samochody osobowe jest niezbędne.

Z drugiej strony, nie został wykorzystany filar podatkowy wspólnotowej strategii na rzecz zmniejszania emisji CO₂ przez samochody osobowe. Kroki natury podatkowej są niezbędnym elementem wspólnotowej strategii na rzecz zmniejszania emisji CO₂ przez samochody osobowe. Polityka podatkowa jest jednak w pierwszej kolejności domeną państw członkowskich i wnioski dotyczące niezależności państw członkowskich w kwestiach podatkowych są bardzo drażliwe. Sprawozdawca zwraca uwagę na fakt, że wniosek Komisji może być przyjęty jedynie jednogłośnie przez Radę.

Argument, że wniosek ten może być wdrożony w budżetowo neutralny sposób, nie uwzględnia faktu, że podatki rejestracyjne i podatki drogowe niekoniecznie przeznaczone są na te same cele. O ile podatki drogowe na ogół muszą być przeznaczone na budowę i utrzymanie dróg, o tyle podatek rejestracyjny jest podatkiem od konsumpcji, i dochody z niego są w większości włączane do ogólnego budżetu państwa.

Sprawozdawca jest zdania, że Komisja powinna spróbować zapobiec odrzuceniu wniosku w całości lub opóźnieniu jego przyjęcia z powodu zawartych w nim elementów niemożliwych do zaakceptowania przez niektóre państwa członkowskie, ponieważ wpłynie to negatywnie na strategię jako całość.

Emisja CO₂ i podatki

Wniosek odnosi się przede wszystkim do celu dotyczącego zmniejszenia poziomu emisji przez nowe samochody, nie odwołuje się do innych celów wymienionych w Białej Księdze nt. transportu, zawierającej sposoby przejścia na transport publiczny. W przypadku, gdy środki prowadziłyby do niższych cen zakupu, czego skutkiem byłby wzrost sprzedaży samochodów, wniosek powinien przeciwstawiać się takim celom. Ponadto opodatkowanie samochodów osobowych nie może być rozpatrywane w oderwaniu od opodatkowania paliw lub kosztów ponoszonych przez użytkownika dróg. Pomimo, że wniosek odwołuje się do możliwości wprowadzenia „przepisów dotyczących pobierania innowacyjnych opłat od wykorzystania dróg”, Komisja uwzględnia jedynie ich związek z podatkami rejestracyjnymi, a nie z podatkami drogowymi.

Jeśli chodzi o zmniejszenie emisji CO₂, kroki natury podatkowej mogą wręcz przynieść

skutek przeciwny do zamierzonego poprzez pośrednie zwiększanie atrakcyjności zakupów samochodów zużywających więcej paliwa. Sprawozdawca uważa, że likwidacja podatków rejestracyjnych tam, gdzie istnieją, może mieć taki skutek. Niemniej jednak wydaje się istnieć generalna zgoda co do faktu, że lepiej jest opodatkować używanie samochodu niż jego posiadanie. Rządy powinny mieć swobodę w zakresie prowadzącej do tego celu rewizji swoich systemów podatkowych. Powinno się jednak zachęcać je do wprowadzania raczej opłat za korzystanie z dróg, niż zobowiązywać do likwidacji podatków rejestracyjnych.

Ponadto zróżnicowane podatki rejestracyjne mogą również być instrumentem promowania sprzedaży zużywających mniej paliwa (jak również czystszych) samochodów. Likwidacja podatków rejestracyjnych mogłaby pozbawić rządy tego narzędzia. Wszelkie zróżnicowanie podatków rejestracyjnych powinno opierać się na obiektywnych kryteriach, takich jak aktualny poziom emisji CO₂ lub cząstek.

Propozycja wprowadzenia elementu opartego na poziomie emisji CO₂ do rocznych podatków drogowych tam, gdzie one istnieją, jest przyjęta z zadowoleniem i może być wprowadzona niezależnie od innych elementów wniosku. Jednakże element oparty na poziomie emisji CO₂ powinien być stopniowo zwiększający się w celu zniechęcenia do użytkowania zużywających dużo paliwa samochodów. Powinno to stanowić dla producentów samochodów nawet mocniejszą zachętę do dalszych udoskonaleń technologicznych. Jest to również witany z zadowoleniem środek w strategii zmniejszania zależności paliwowej Europy.

Rozdrobnienie rynku i przeszkody administracyjne

Różny poziom podatków rejestracyjnych w Unii Europejskiej prowadzi do pewnego rozdrobnienia europejskiego rynku samochodów osobowych. Poza tym obywatele napotykać na znaczne przeszkody natury finansowej i administracyjnej, kiedy chcą przewieźć samochód z jednego państwa członkowskiego do drugiego. Powinno się podjąć na szczeblu krajowym pilne działania mające na celu usunięcie przeszkód w swobodnym przemieszczaniu się osób i samochodów. W związku z tym z zadowoleniem wita się propozycję ustanowienia systemu, w którym zapłacone podatki rejestracyjne mają w pewnych okolicznościach podlegać zwrotowi.

W świetle powyższego sprawozdawca proponuje poprawki do wniosku dotyczącego dyrektywy.

POPRAWKI

Komisja Transportu i Turystyki zwraca się do Komisji Gospodarczej i Monetarnej, właściwej dla tej sprawy, o uwzględnienie w swoim sprawozdaniu następujących poprawek:

Tekst proponowany przez Komisję¹

Poprawki Parlamentu

Poprawka 1 Punkt uzasadnienia 1

(1) Opodatkowanie samochodów osobowych może być ważnym, dodatkowym narzędziem realizacji celów w zakresie ochrony środowiska, w szczególności w odniesieniu do redukcji gazów cieplarnianych, należy zatem wprowadzić element oparty na poziomie emisji **dwutlenku węgla** do podstawy opodatkowania zarówno podatków rejestracyjnych jak i rocznego podatku drogowego. Jednakże, aby przyczynić się do wypełnienia zobowiązań podjętych przez Wspólnotę i jej Państwa Członkowskie w ramach protokołu z Kioto, proponowany element dotyczący bezpośrednio emisji **dwutlenku węgla** powinien zostać włączony do podstawy opodatkowania podatków związanych z samochodami osobowymi stosowanymi w okresie zobowiązania od 2008 do 2012 r. Ponieważ cele wspólnotowej strategii zmierzającej do zredukowania emisji **dwutlenku węgla** przez samochody osobowe powinny zostać osiągnięte najpóźniej do 2010 r. należy w pełni zastosować element oparty na poziomie emisji **dwutlenku węgla**, do 31 grudnia 2010 r.

(1) Opodatkowanie samochodów osobowych może być ważnym, dodatkowym narzędziem realizacji celów w zakresie ochrony środowiska, w szczególności w odniesieniu do redukcji gazów cieplarnianych, należy zatem wprowadzić element oparty na poziomie emisji **zanieczyszczeń i zużycia paliwa** do podstawy opodatkowania zarówno podatków rejestracyjnych jak i rocznego podatku drogowego. Jednakże, aby przyczynić się do wypełnienia zobowiązań podjętych przez Wspólnotę i jej Państwa Członkowskie w ramach protokołu z Kioto, proponowany element dotyczący bezpośrednio emisji **zanieczyszczeń** powinien zostać włączony do podstawy opodatkowania podatków związanych z samochodami osobowymi stosowanymi w okresie zobowiązania od 2008 do 2012 r. Ponieważ cele wspólnotowej strategii zmierzającej do zredukowania emisji **zanieczyszczeń** przez samochody osobowe powinny zostać osiągnięte najpóźniej do 2010 r. należy zastosować **zróżnicowane opodatkowanie uzależnione od elementu opartego** na poziomie emisji dwutlenku węgla do 31 grudnia 2010 r., **tak aby miało to pozytywny wpływ na redukcję emisji**.

¹ Dotychczas nieopublikowany w Dzienniku Urzędowym.

Uzasadnienie

Poza emisją dwutlenku węgla kluczowe znaczenie dla jakości powietrza mają również inne szkodliwe substancje, jak np. NO_x i cząstki stałe, które należy uwzględnić przy obliczaniu rocznego podatku drogowego.

Oprócz celu związanego z poprawą działania rynku wewnętrznego, projekt te ma na celu dostarczenie instrumentów dla wspólnotowej strategii redukcji emisji dwutlenku węgla. Zapewniona musi zostać realizacja tego drugiego celu.

Poprawka 2 Punkt uzasadnienia 2

(2) Trzeci filar wspólnotowej strategii zredukowania emisji **dwutlenku węgla** przez samochody osobowe oraz poprawienia gospodarki paliwowej, zatwierdzony przez Radę w 1996 r., składa się ze środków podatkowych i jest jedynym filarem wprowadzonym w życie na poziomie wspólnotowym.

(2) Trzeci filar wspólnotowej strategii zredukowania emisji **zanieczyszczeń** przez samochody osobowe oraz poprawienia gospodarki paliwowej, zatwierdzony przez Radę w 1996 r., składa się ze środków podatkowych i jest jedynym filarem wprowadzonym w życie na poziomie wspólnotowym.

Uzasadnienie

Poza emisją dwutlenku węgla kluczowe znaczenie dla jakości powietrza mają również inne szkodliwe substancje, jak np. NO_x i cząstki stałe, które należy uwzględnić przy obliczaniu rocznego podatku drogowego.

Poprawka 3 Punkt uzasadnienia 3

(3) Należy zachęcić Państw Członkowskie do stosowania skoordynowanego bodźca podatkowego w odniesieniu do samochodów osobowych, który spełniłby ograniczenia emisji surowsze od obowiązujących na mocy dyrektywy 98/69/WE (EURO 4), odnoszącej się do środków mających zapobiegać zanieczyszczeniu powietrza przez emisje z pojazdów silnikowych i zmieniającej dyrektywę Rady 70/220/EWG aby przyspieszyć wprowadzanie na rynek pojazdów spełniających przyszłe wymagania przyjęte na poziomie wspólnotowym (Euro 5).

3) Należy zachęcić Państw Członkowskie do stosowania skoordynowanego bodźca podatkowego w odniesieniu do samochodów osobowych, który spełniłby ograniczenia emisji surowsze od obowiązujących na mocy dyrektywy 98/69/WE (EURO 4), odnoszącej się do środków mających zapobiegać zanieczyszczeniu powietrza przez emisje z pojazdów silnikowych i zmieniającej dyrektywę Rady 70/220/EWG aby przyspieszyć wprowadzanie na rynek pojazdów spełniających przyszłe wymagania przyjęte na poziomie wspólnotowym (Euro 5) **Należy zachęcić Państwa Członkowskie do stosowania - przy obliczaniu rocznego podatku drogowego i w systemach**

podatków rejestracyjnych - zróżnicowania podatkowego uzależnionego od emisji nie tylko dwutlenku węgla, lecz także innych zanieczyszczeń, takich jak, NO_x i cząstki sadzy oraz od zużycia paliwa.

Uzasadnienie

Poza emisją dwutlenku węgla kluczowe znaczenie dla jakości powietrza mają również inne szkodliwe substancje, jak np. NO_x i cząstki stałe, które należy uwzględnić przy obliczaniu rocznego podatku drogowego.

Poprawka 4

Punkt uzasadnienia 3 a (nowy)

(3a) Należy również zachęcić Państwa Członkowskie do stosowania skoordynowanego bodźca podatkowego w odniesieniu do samochodów osobowych, aby przyspieszyć wprowadzanie na rynek pojazdów lub ich wyposażenia, które, wykorzystując paliwa kopalne, jak benzyna, olej napędowy i LPG, czy paliwa alternatywne, jak biopaliwa, gaz ziemny i wodór, czy też energię elektryczną, w tym silniki hybrydowe, spełniają wymogi dotyczące wydajności energetycznej i oszczędności energii.

Uzasadnienie

Działania wspólnotowe powinny łączyć w sobie cele z zakresu ochrony środowiska oraz oszczędności energii, jako że zgodnie ze strategią przedstawioną przez Komisję Europejską w „Zielonej księdze w sprawie racjonalizacji zużycia energii czyli jak uzyskać więcej mniejszym nakładem środków” pierwszym sposobem na poprawę wydajności jest bezzwłoczne ograniczenie marnotrawstwa: zmniejszenie zużycia paliw ropopochodnych, wykorzystywanych obecnie w przypadku samochodów, oraz promowanie wykorzystywania paliw alternatywnych, od gazu ziemnego do wodoru, pozwalają również poprawić stan środowiska, zgodnie ze wskazówkami protokołu z Kioto.

Poprawka 5

Punkt uzasadnienia 4

(4) Bodźce podatkowe powinny mieć formę zróżnicowania podatków związanych z

(4) Bodźce podatkowe powinny mieć formę zróżnicowania podatków związanych z

samochodami osobowymi w zależności od ilości w gramach dwutlenku węgla wydzielanej na km przez każdy samochód

samochodami osobowymi w zależności od ***zanieczyszczeń w postaci tlenków azotu i cząstek sadzy*** wydzielanej przez każdy samochód, ***a także od emisji dwutlenku węgla mierzonej w gramach na km oraz od zużycia paliwa obliczanego w litrach na 100 km, zgodnie z parametrami przyjętymi w dyrektywie 1999/100/WE z dnia 15 grudnia 1999r. przystosowującej do postępów techniki dyrektywę Rady 80/1268/EWG w sprawie emisji dwutlenku węgla oraz zużycia paliwa przez pojazdy motorowe.***

Poprawka 6
Punkt uzasadnienia 4 a (nowy)

(4a) Tego rodzaju bodźce podatkowe powinny również brać pod uwagę inne zanieczyszczenia, takie jak pyły i tlenki azotu.

Uzasadnienie

Przy dokonywaniu zmian w systemach opodatkowania Państwa Członkowskie muszą zapewnić spójność tych reform z celem dotyczącym standardów Euro, które obejmują nie tylko emisje CO₂, lecz również pyły i tlenki azotu.

Poprawka 7
Punkt uzasadnienia 5

(5) W celu uniknięcia dalszego podziału rynku wewnętrznego należy przewidzieć, iż element oparty na poziomie emisji dwutlenku węgla powinien stanowić co najmniej 25 % łącznych wpływów z podatku rejestracyjnego i rocznego podatku drogowego do 31 grudnia 2008 r. oraz co najmniej 50 % łącznych wpływów do 31 grudnia 2010 r.

(5) W celu uniknięcia dalszego podziału rynku wewnętrznego należy przewidzieć, iż element ***oparty na poziomie emisji dwutlenku węgla, zużycia paliwa i poziomie emisji zanieczyszczeń*** powinien stanowić co najmniej 25 % łącznych wpływów z podatku rejestracyjnego i rocznego podatku drogowego do 31 grudnia 2008 r. oraz co najmniej 50 % łącznych wpływów do 31 grudnia 2010 r.

Poprawka 8
Punkt uzasadnienia 8 a (new)

(8a) Zniesienie podatków rejestracyjnych pociąga za sobą pozytywne skutki dla bezpieczeństwa na drogach i dla środowiska, ponieważ pozwala na szybsze odnowienie floty samochodowej. Obniżenie kosztów zakupu zachęca do wymiany starych pojazdów na pojazdy bezpieczniejsze, mniej szkodliwe dla środowiska i zużywające mniej paliwa. Podejście, zgodnie z którym opodatkowane jest użytkowanie pojazdu i jego rzeczywisty wpływ na środowisko jest spójne z podstawową zasadą wspólnotowej polityki ochrony środowiska, według której zanieczyszczający ponosi koszty szkód ekologicznych.

Uzasadnienie

Statystyki pokazują, że średni wiek samochodów osobowych jest znacznie wyższy w krajach o wysokich podatkach rejestracyjnych, niż w krajach niestosujących tego typu podatków. Odnowienie floty samochodowej pożądaną jest z punktu widzenia polityki ochrony środowiska naturalnego oraz aby sprzyjać samochodom osobowym zużywającym mniej paliwa i bezpiecznym dla środowiska.

Poprawka 9

Punkt uzasadnienia 14

(14) Ponieważ cele zakładające poprawienie funkcjonowania rynku wewnętrznego w sektorze samochodów osobowych oraz owocne wykorzystanie środków podatkowych w celu wykonania wspólnotowej strategii zredukowania emisji **dwutlenku węgla** przez samochody osobowe, nie mogą zostać w wystarczającym stopniu osiągnięte samodzielnie przez Państwa Członkowskie a, biorąc pod uwagę skalę i skutki działań, mogą być lepiej zrealizowane na poziomie wspólnotowym, Wspólnota może przyjąć środki, zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Stosownie do zasady proporcjonalności, określonej we wspomnianym artykule, zakres niniejszej dyrektywy nie wykracza poza to, co jest konieczne dla osiągnięcia powyższych

(14) Ponieważ cele zakładające poprawienie funkcjonowania rynku wewnętrznego w sektorze samochodów osobowych oraz owocne wykorzystanie środków podatkowych w celu wykonania wspólnotowej strategii zredukowania emisji **zanieczyszczeń** przez samochody osobowe, nie mogą zostać w wystarczającym stopniu osiągnięte samodzielnie przez Państwa Członkowskie a, biorąc pod uwagę skalę i skutki działań, mogą być lepiej zrealizowane na poziomie wspólnotowym, Wspólnota może przyjąć środki, zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Stosownie do zasady proporcjonalności, określonej we wspomnianym artykule, zakres niniejszej dyrektywy nie wykracza poza to, co jest konieczne dla osiągnięcia

celów.

powyższych celów.

Uzasadnienie

Poza emisją dwutlenku węgla kluczowe znaczenie dla jakości powietrza mają również inne szkodliwe substancje, jak np. NO_x i cząstki stałe, które należy uwzględnić przy obliczaniu rocznego podatku drogowego.

Poprawka 10 Artykuł 1 ustęp 1

Niniejsza dyrektywa ustanawia zasady obliczania podatków od samochodów osobowych, na podstawie poziomu emisji dwutlenku węgla przez te samochody.

Niniejsza dyrektywa ustanawia zasady obliczania podatków od samochodów osobowych, na podstawie poziomu emisji dwutlenku węgla, **zużycia paliwa i poziomu emisji zanieczyszczeń.**

Poprawka 11 Artykuł 4 tytuł

Zróżnicowanie ze względu na poziom emisji dwutlenku węgla

Zróżnicowanie ze względu na poziom emisji dwutlenku węgla, **zużycia paliwa i poziom emisji zanieczyszczeń**

Poprawka 12 Artykuł 4

W celu obliczenia rocznych podatków drogowych, stosuje się zróżnicowanie podatkowe na podstawie ilości gramów dwutlenku węgla wydzielanych na jeden kilometr przez dany samochód pasażerski.

W celu obliczenia rocznych podatków drogowych, stosuje się **do każdego samochodu osobowego progresywne, stopniowe** zróżnicowanie podatkowe na **podstawie poziomu emisji** dwutlenku węgla **i zanieczyszczeń obliczanych w gramach** na kilometr, **oraz na podstawie poziomu zużycia paliwa obliczanego w literach lub metrach sześciennych na 100 kilometrów zgodnie z parametrami ustalonymi w dyrektywie 1999/100/WE, przez co skuteczniej zachęca się do używania pojazdów emitujących mniej dwutlenku węgla, a ogólna wielkość emisji flot samochodowych zostaje zredukowana, zgodnie z zobowiązaniami protokołu z**

Kioto.

Poprawka 13
Artykuł 5 ustęp 1

1. Do 31 grudnia 2008 r. łączne wpływy z elementu opartego na poziomie emisji dwutlenku węgla w rocznych podatkach drogowych wynoszą co najmniej 25 % łącznych wpływów z tych podatków

1. Do 31 grudnia 2008 r. łączne wpływy z elementu **opartego na poziomie emisji dwutlenku węgla, zużycia paliwa lub poziomie emisji zanieczyszczeń** w rocznych podatkach drogowych wynoszą co najmniej 25% łącznych wpływów z tych podatków.

Poprawka 14
Artykuł 5 ustęp 2

2. Do 31 grudnia 2010 r. łączne wpływy z elementu opartego na poziomie emisji dwutlenku węgla w rocznych podatkach drogowych wynoszą co najmniej 50 % łącznych wpływów z tych podatków.

2. Do 31 grudnia 2010 r. łączne wpływy z elementu **opartego na poziomie emisji dwutlenku węgla, zużycia paliwa i emisji zanieczyszczeń** w rocznych podatkach drogowych wynoszą co najmniej 50 % łącznych wpływów z tych podatków.

Poprawka 15
Artykuł 13

Do 31 grudnia 2015 r., w przypadku utrzymania w mocy podatku rejestracyjnego, zróżnicowanie podatkowe stosuje się na podstawie ilości gramów dwutlenku węgla wydzielanych na jeden kilometr przez dany samochód pasażerski.

Do 31 grudnia 2015 r., w przypadku utrzymania w mocy podatku rejestracyjnego, **stopniowe i progresywne** zróżnicowanie podatkowe stosuje się **do poszczególnych samochodów osobowych** na podstawie **poziomu emisji dwutlenku węgla i emisji zanieczyszczeń mierzonych w gramach na km, jak i zużycia paliwa obliczanego w litrach na 100 km, zgodnie z parametrami przyjętymi w dyrektywie 1999/100/WE.**

Poprawka 16
Artykuł 14 ustęp 1

1. Do 31 grudnia 2008 r. łączne wpływy podatkowe z elementu opartego na poziomie emisji dwutlenku węgla w podatkach rejestracyjnych wynoszą co najmniej 25 % łącznych wpływów z tych podatków.

1. Do 31 grudnia 2008 r. łączne wpływy podatkowe z elementu **opartego na poziomie emisji dwutlenku węgla, zużycia paliwa lub emisji zanieczyszczeń** w podatkach rejestracyjnych wynoszą co najmniej 25 % łącznych wpływów z tych podatków.

Poprawka 17
Artykuł 14 ustęp 2

2. Do 31 grudnia 2010 r. łączne wpływy podatkowe z elementu opartego na poziomie emisji dwutlenku węgla w podatkach rejestracyjnych wynoszą co najmniej 50 % łącznych wpływów z tych podatków

2. Do 31 grudnia 2010 r. łączne wpływy podatkowe z elementu **opartego na poziomie emisji dwutlenku węgla, zużycia paliwa lub emisji zanieczyszczeń** w podatkach rejestracyjnych wynoszą co najmniej 50 % łącznych wpływów z tych podatków.

Poprawka 18
Artykuł 16

Najpóźniej do 1 stycznia 2011 r., a następnie co pięć lat, Komisja przedstawia Radzie i Parlamentowi Europejskiemu, po konsultacji z Państwami Członkowskimi, sprawozdanie na temat stosowania niniejszej dyrektywy.

Najpóźniej do 1 stycznia 2011 r., a następnie co pięć lat, Komisja przedstawia Radzie i Parlamentowi Europejskiemu, po konsultacji z Państwami Członkowskimi, sprawozdanie na temat stosowania niniejszej dyrektywy **oraz dokonuje jego oceny, ze szczególnym uwzględnieniem stosowania art. 4 i 5.**

Uzasadnienie

W myśl art. 4 i 5 roczny podatek od pojazdów silnikowych musi zmieniać się proporcjonalnie do emisji CO₂. Zgodnie z poprawkami do tych artykułów, które dają Państwom Członkowskim możliwość uwzględnienia ogólnego szkodliwego oddziaływania na środowisko, a nie tylko emisji CO₂, istotne jest, aby Komisja dokonała oceny stosowania tego przepisu przez Państwa Członkowskie oraz jego wpływu na wyniki samochodów w zakresie ochrony środowiska.

PROCEDURA

Tytuł	Wniosek dotyczący dyrektywy Rady w sprawie podatków związanych z samochodami osobowymi
Odsyłacze	COM(2005)0261 – C6-0272/2005 – 2005/0130(CNS)
Komisja przedmiotowo właściwa	ECON
Opinia wydana przez Data ogłoszenia na posiedzeniu	TRAN 8.9.2005
Ścisłejsza współpraca - data ogłoszenia na posiedzeniu	
Sprawozdawca komisji opiniodawczej Data powołania	Jan Marinus Wiersma 14.9.2005
Poprzedni sprawozdawca komisji opiniodawczej	
Rozpatrzenie w komisji	25.1.2006 18.4.2006
Data przyjęcia	19.4.2006
Wynik głosowania końcowego	+ : 25 - : 17 0 : 0
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	Margrete Auken, Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Paolo Costa, Michael Cramer, Arūnas Degutis, Christine De Veyrac, Armando Dionisi, Saïd El Khadraoui, Emanuel Jardim Fernandes, Roland Gewalt, Luis de Grandes Pascual, Mathieu Grosch, Ewa Hedkvist Petersen, Jeanine Hennis-Plasschaert, Stanisław Jałowiecki, Georg Jarzembowski, Dieter-Lebrecht Koch, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Erik Meijer, Robert Navarro, Janusz Onyszkiewicz, Willi Piecyk, Luís Queiró, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Gilles Savary, Ulrich Stockmann, Gary Titley, Marta Vincenzi, Corien Wortmann-Kool, Roberts Zīle
Zastępca(y) obecny(i) podczas głosowania końcowego	Den Dover, Markus Ferber, Nathalie Griesbeck, Elisabeth Jeggle, Anne E. Jensen, Ioannis Kasoulides, Kathy Sinnott, Dominique Vlasto, Jan Marinus Wiersma
Zastępca(y) (art. 178 ust. 2) obecny(i) podczas głosowania końcowego	
Uwagi (dane dostępne tylko w jednym języku)	...

PROCEDURA

Tytuł	Wniosek dotyczący dyrektywy Rady w sprawie podatków związanych z samochodami osobowymi	
Odsyłacze	COM(2005)0261 – C6-0272/2005 – 2005/0130(CNS)	
Data konsultacji z PE	6.9.2005	
Komisja przedmiotowo właściwa Data ogłoszenia na posiedzeniu	ECON 8.9.2005	
Komisja(e) wyznaczona(e) do wydania opinii Data ogłoszenia na posiedzeniu	TRAN 8.9.2005	ENVI 8.9.2005
Opinia niewydana Data wydania decyzji		
Ścisła współpraca Data ogłoszenia na posiedzeniu		
Sprawozdawca(y) Data powołania	Karin Riis-Jørgensen 5.9.2005	
Poprzedni sprawozdawca(y)		
Procedura uproszczona - data decyzji		
Zastrzeżenia do podstawy prawnej Data wydania opinii JURI		
Zmiana wysokości środków finansowych Data wydania opinii BUDG		
Zasięgnięcie opinii Komitetu Ekonomiczno-Społecznego przez PE - data decyzji na posiedzeniu		
Zasięgnięcie opinii Komitetu Regionów przez PE - data decyzji na posiedzeniu		
Rozpatrzenie w komisji	20.3.2006	30.5.2006
Data przyjęcia	21.6.2006	
Wynik głosowania końcowego	+: 27 -: 1 0: 3	
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	Zsolt László Becsey, Pervenche Berès, Sharon Bowles, Udo Bullmann, Ieke van den Burg, Elisa Ferreira, José Manuel García-Margallo y Marfil, Donata Maria Assunta Gottardi, Gunnar Hökmark, Karsten Friedrich Hoppenstedt, Sophia in 't Veld, Othmar Karas, Piia-Noora Kauppi, Kurt Joachim Lauk, Cristobal Montoro Romero, Joseph Muscat, John Purvis, Alexander Radwan, Bernhard Rapkay, Eoin Ryan, Antolín Sánchez Presedo, Manuel António dos Santos, Peter Skinner, Margarita Starkevičiūtė	
Zastępca(y) obecny(i) podczas głosowania końcowego	Mía De Vits, Werner Langen, Alain Lipietz, Giovanni Pittella	
Zastępca(y) (art. 178 ust. 2) obecny(i) podczas głosowania końcowego	Alfonso Andria, Toine Manders, Gianluca Susta	
Data złożenia	10.7.2006	

Uwagi (dane dostępne tylko w jednym języku)	...
---	-----