

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal "Ettepanek: nõukogu direktiiv sõiduautodega seotud maksude kohta"

KOM(2005) 261 lõplik — 2005/0130(CNS)

(2006/C 195/21)

6. septembril 2005 otsustas nõukogu vastavalt EÜ asutamislepingu artiklile 262 konsulteerida Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteega järgmises küsimuses: "Ettepanek: nõukogu direktiiv sõiduautodega seotud maksude kohta"

Asjaomase töö ettevalmistamise eest vastutava majandus- ja rahaliidu ning majandusliku ja sotsiaalse ühtekuuluvuse sektsiooni arvamus võeti vastu 23. märtsil 2006. Raportöör oli hr RANOCCHIARI.

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee võttis täiskogu 427. istungjärgul 17.–18. mail 2006 (17. mai istungil) vastu järgmise arvamuse. Poolt hääletas 67, vastu hääletas 4, erapooletuks jäi 3.

1. Järeldused ja soovitus

1.1 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee toetab täielikult direktiivi ettepanekut, mille eesmärk on siseturu toimimise parandamine ning keskkonnasäästlikkuse soodustamine.

1.2 EMSK väljendab heameelt selle üle, et esmakordselt kasutab komisjon ühenduse strateegia kolmandat sammata (fiskaalmeetmed), eesmärgiga vähendada süsinikdioksiidi (CO₂) heitmeid.

1.3 Ühtlasi nõustub komitee Euroopa Komisjoni hinnanguga positiivsete mõjude kohta, mida kõnealune ettepanek võib kaasa tuua seoses kodanike vaba liikumise ja autotööstusega.

1.4 EMSK tõdeb, et kuna ettepanek käsitleb maksustamist, mis kuulub liikmesriikide pädevusse, ei ole komisjonil võimalik rakendada subsidiaarsuse põhimõtet ulatuslikumalt ega siduvalt kui seda ettepanekus tehtud on.

1.5 Siiski võivad mõned ettepanekuga mittereguleeritud aspektid tekitada probleeme direktiivi ülevõtmisel ning põhjustada kõrvalekaldeid selle rakendamisel erinevates liikmesriikides. Selle riski vähendamiseks peab komisjon aegsasti lahendama mõned tehnilised probleemid, mida ettepanekus ei selgitata.

1.6 EMSK kiidab küll direktiivi eelnõu eesmärgid heaks, kuid leiab, et need on siiski saavutatavad vaid juhul, kui liikmesriigid kooskõlastavad omavahel direktiivi suuniste ning soovitude tõlgendamise. Vastupidisel juhul on oht, et ühtse turu killustumine pigem suureneb, mitte ei vähene, nagu on direktiivi eesmärk.

1.7 EMSK palub seetõttu komisjonil mitte üksnes hoolikalt kontrollida direktiivi rakendamise sätteid, nagu see on tavaks saanud, vaid koostöös liikmesriikidega teostada ka pidevat

võrdlust, tagamaks et uut sõiduautode maksustamise süsteemi rakendatakse kooskõlastatult.

1.8 Lisaks loodab EMSK, et peale seda olulist esimest sammu jätkuvad lähitulevikus edasised edusammud maksusüsteemi suunas, mis põhineb eelkõige, kui mitte eranditult, auto kasutamisel, mitte soetamisel või omamisel. Üksnes sel viisil rakendub tõeliselt põhimõte, et maksab saastaja, mida Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee täielikult toetab.

1.9 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee peab taas rõhutama vajadust integreeritud lähenemisviisi järele, et parandada keskkonnasäästlikkust maanteetranspordi sektoris. Kahtlemata on maksustamine oluline vahend, kuid sellega peab kaasnema infrastruktuuride kaasajastamine ja ühistranspordi edendamise ning sama oluline on ka tõhus tarbijate harimise kampaania, mille eesmärk on suunata tarbijad teadlikumate ning keskkonnasäästlikemate valikute poole. Seetõttu ei tundu olevat kohane, et Euroopa Komisjon julgustab liikmesriike ühtlustama diiselmootoriga sõidukite maksud bensiinimootoriga sõidukite maksudega, unustades asjaolu, et diiselmootoriga sõiduautod eraldavad vähem CO₂ kui bensiinimootoriga sõidukid

2. Põhjendused

2.1 Ettepaneku taust ja kontekst

2.1.1 Vastavalt komisjoni määratlusele on autotööstus Euroopa majanduse üks liikumapanevaid jõude, mis moodustab 7,5 % kogu tööstuse lisaväärtusest ja 3 % SKTst. Autotööstus annab märkimisväärse panuse (35 miljardit eurot) kaubavahetusbilanssi ning on oluline tööhõiveallikas, mis annab otseselt kaks miljonit ning kaudselt kümme miljonit töökohta.

2.1.2 Autode ostmine ning kasutamine on seetõttu üks liikmesriikide peamised sissetulekuallikaid, andes ligikaudu 340 miljardit eurot, mis moodustab 8 % kogu 15-liikmelise Euroopa Liidu maksutulust⁽¹⁾.

2.1.3 Need märkimisväärselt suured summad pärinevad peamiselt kolmest erinevast maksust — autoregistreerimismaks, aastane liiklusmaks ja kütusemaks. Lisaks sellele kehtestab iga liikmesriik kõnealusel valdkonnas oma maksupoliitika, mis tähendab, et eksisteerib 25 erinevat maksusüsteemi. See on vastuolus lähenemise eesmärgiga, mis on ühtse turu hea toimimise vältimatu eeltingimus.

2.1.4 Praegusel hetkel kehtib 16 liikmesriigis⁽²⁾ autoregistreerimismaks ning 18 liikmesriigis⁽³⁾ aastane liiklusmaks. Liikmesriikides erinevad tunduvalt maksude arvutamiskriteeriumid ja maksubaas, eriti registreerimismaksu puhul. Näiteks maks 2000. aasta sõiduautole varieerub 1 % sõiduki väärtusest Itaalias rohkem kui 170 %-ni Taanis. Aastane liiklusmaks varieerub 30 eurost 500 euronni sõiduki kohta.

2.1.5 Seoses sellega esitas komisjon juba 2002. aastal nõukogule ja Euroopa Parlamendile teatise⁽⁴⁾ sõiduautode maksustamise kohta. Nimetatud teatistes visandati strateegia, mille eesmärk oli kehtiva süsteemi läbivaatamine, et edendada riiklike õigusaktide lähenemist ning kaasata keskkonnavaliseid eesmärke.

2.1.6 Järgnevate aastate jooksul konsulteeris komisjon nõukogu ja Euroopa Parlamendiga, samuti tööstussektori ja sidusrühmadega, mille tulemusena esitab komisjon käesoleva direktiivi ettepaneku.

3. Komisjoni ettepanek

3.1 Tähelepanu tuleb juhtida asjaolule, et komisjoni ettepanekus ei käsitleta ei käibemaksu ega kütusemaksu, tegeletakse pigem maksumäärade ümber struktureerimise kui ühtlustamisega, kusjuures maksutulu jääb samaks.

3.2 Ettepaneku keskmes on kolm peamist teemat:

3.2.1 Autoregistreerimismaksu kaotamine

Ettepanek näeb ette järkjärgulise ja progresseeruva autoregistreerimismaksu kaotamise kümne aasta jooksul aastaks 2016. Selline järkjärguline lähenemisviis võimaldab liikmesriikidele, kus praegu kehtib autoregistreerimismaks, piisava üleminekuaja, et võtta meetmeid sellega seotud maksutulude kadumise kompenseerimiseks, võimalik, et maksukoormuse ülekandmise aastasele liiklusmaksule.

⁽¹⁾ 2003. aasta andmed. Hilisemad ja täielikud andmed 25-liikmelise Euroopa Liidu kohta puuduvad.

⁽²⁾ Registreerimismaksu EI OLE Eestis, Leedus, Luksemburgis, Prantsusmaal (on siiski kohustuslik *carte grise*, mis sarnaneb registreerimismaksuga), Rootsis, Saksamaal, Slovakkias, Tšehhi Vabariigis ja Ühendkuningriigis.

⁽³⁾ Aastast liiklusmaksu EI OLE Eestis, Leedus, Poolas, Prantsusmaal, Slovakkias, Sloveenias ja Tšehhi Vabariigis.

⁽⁴⁾ KOM(2002) 431, 6.9.2002.

3.2.2 Autoregistreerimismaksu ja aastase liiklusmaksu tagasimaksesüsteemi kehtestamine

3.2.2.1 Direktiiviga ettenähtud uut süsteemi kohaldataks nende autode suhtes, mis on ühes liikmesriigis registreeritud ja pärast seda eksporditud või püsivalt toimetatud teise liikmesriiki või kolmandasse riiki.

3.2.2.2 Meetmel on kaks eesmärki: esiteks vältida kahekordset autoregistreerimismaksu tasumist, kui see on tasutud juba auto ostmisel, ning teiseks määrata aastane liiklusmaks liikmesriigis, kus autot tegelikult kasutatakse.

3.2.2.3 Tagasimakstava autoregistreerimismaksu summa on otseselt seotud sõiduauto jääkväärtusega ning on võrdne jääkväärtuses sisalduva jääkväärtuse maksuga.

3.2.2.4 Liikmesriikidel on vabadus määrata sõiduki jääkväärtuse hindamise meetod autoregistreerimismaksu tagasimakse jaoks eeldusel, et vastu võetud kriteeriumid on läbipaistvad ning objektiivsed. Sõiduauto omanikel peab olema vaidlustamise võimalus enne, kui liikmesriigi sõltumatu ametiasutus jõustab tagasimakse otsuse.

3.2.2.5 Aastase liiklusmaksu suhtes, mida 18 liikmesriigis, kus nimetatud maks kehtib, vastu võetud hindamiskriteeriume arvestades peaks nimetama pigem "omamise maksuks", kinnitatakse direktiivi eelnõus, et niisuguseid makse võivad sisse nõuda vaid liikmesriigid, kus auto on registreeritud. Liikmesriik, kus auto on registreeritud, peaks olema auto pideva kasutamise koht, kas siis sellepärast, et see on omaniku alaline elukoht või kasutatakse autot asjaomases liikmesriigis 12 kuu jooksul rohkem kui 185 päeva. Sellest tulenevalt makstakse sõiduauto püsival üleviimisel teise riiki, kaasa arvatud kolmandad riigid, sõiduauto omanikule tagasi aastase liiklusmaksu jääk, mis arvutatakse vastavalt *pro rata temporis* printsiibile.

3.2.3 Autoregistreerimismaksu ja aastase liiklusmaksu maksubaasi ümberstruktureerimine peab olema täielikult või osaliselt CO₂-põhine

3.2.3.1 Direktiivi ettepanekus võetakse kasutusele süsteem aastase liiklusmaksu ja autoregistreerimismaksu summa kindlaksmääramiseks (üleminekuperioodiks), mis on seotud ka — üha rohkem — CO₂ heitmetega.

3.2.3.2 Rakendamine toimub järkjärgult ja progresseeruvalt: aastase liiklusmaksu ja autoregistreerimismaksu kogutulust peaks süsinikdioksiidi heitmetel põhinevast maksustamisest tuleneva 2008. aastaks 25 % ja 2010. aastaks 50 %.

4. Üldised märkused

4.1 Eelkõige väljendab EMSK rahulolu Euroopa Komisjoni pühendumise üle kahele eesmärgile — parandada ühtse turu toimimist ning anda maksumeetmete kaudu uut hoogu süsinikdioksiidi heitmete vähendamise strateegiale. Siinkohal tuleb rõhutada, et esmakordselt kasutatakse direktiivis ära kolmandat sammast (fiskaalmeetmed), nagu ette nähtud ühenduse strateegias, mille eesmärk on vähendada süsinikdioksiidi heitmeid ja parandada kütuse kasutamise tõhusust ⁽⁵⁾.

4.2 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee kiidab heaks kasulikud mõjud, mis ettepanekul peaks olema nii tarbijatele ⁽⁶⁾ kui Euroopa autotööstusele.

Ettepaneku eesmärgid on täielikult aktsepteeritavad, sest sihiks on soodustada:

4.2.1 takistuste vähendamist, kui mitte täielikku kaotamist Euroopa Liidu kodanike vabalt liikumiselt, kärpides tunduvalt makse ning haldusmenetluste pikkust, mis puudutavad sõiduautode eksporti või üleviimist liikmesriikide vahel;

4.2.2 konkurentsivõimelisemat autotööstust integreeritumal siseturu. Turu killustatus fiskaalses plaanis avaldab tugevat survet sõiduautode lõplikule hinnale, mis sunnib tootjaid tootma ja müüma vastavalt liikmesriigile sama mudeli erinevaid versioone puhtalt maksudega seotud põhjustel. See tähendab, et tootjatel ei ole võimalik ära kasutada toimiva siseturu võimaldatavat mastaabisäästu ning sellest ei ole kasu ka tarbijatele. Lisaks on kõrgetel autoregistreerimismaksudel üldiselt negatiivne mõju uue auto ostmise otsusele, mis omakorda aeglustab kasutuses olevate autode väljavahetamist keskkonda vähem saastavate ning ohutumate sõiduautode vastu, samuti keskkonnasäästlikkuse paranemist, kuna autod on suur CO₂ heitmete allikas.

4.2.3 Sellega seoses tuleb rõhutada, et ettepanekus määratud kaks tähtaega registreerimismaksu ja aastase liiklusmaksu ümberstruktureerimiseks süsinikdioksiidi heitmete osas ei ole juhuslikud, vaid teatud mõttes sümboolsed — aastal 2008 algab Kyoto kohustuste periood ning nõukogu ja Euroopa Parlament loodavad, et aastal 2010 jäävad uute sõidukite CO₂ heitmed alla 120 g/km.

4.3 Samuti on Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee veendunud, et kõnealuse direktiivi eesmärgid on võimalik saavutada vaid juhul, kui liikmesriigid tõlgendavad juhiseid ja soovitusi usaldusväärset ja erinevusteta, sest erinevused võivad suurendada juba niigi ülemäärast turu killustatust või halvemal juhul ikkagi suurendada sõiduautode omanike maksukoormust.

⁽⁵⁾ Komisjoni teatis nõukogule ja Euroopa Parlamendile, KOM(95) 689 lõplik ning nõukogu järeldused 25. juunist 1996.

⁽⁶⁾ Komisjon on välja arvestanud, et kui kõrge autoregistreerimismaksuga liikmesriigid, langetaksid nimetatud maksumäära 50 %, siis võiksid autohinnad langeda 10–25 %.

⁽⁷⁾ ELT L 283, 31.10.2003, lk 51.

4.4 Maksustamine on äärmiselt tundlik teema, mis on liikmesriikide pädevuses ning mille puhul ei saa Euroopa Komisjon rakendada subsidiaarsuse põhimõtet ulatuslikumalt ega selgelt, kui seda kõnealuses ettepanekus tehtud on.

4.5 Ettepanekus sätestatakse näiteks maksustamise struktuuriline muutus, mille mõju maksutuludele on neutraalne, st see ei suurenda maksude kogusummat. See tähendab, et maksudest saadud tulu kadu, mis on seotud autoregistreerimismaksu kaotamisega, võib kompenseerida aastase liiklusmaksu samaväärse tõstmisega ning vajaduse korral teiste fiskaalsete meetmetega, mis on lubatud energiatoodete maksustamise direktiivis ⁽⁷⁾.

4.6 Otsese seose loomine sõiduautodega seotud maksude ja CO₂ heitmete vahel on vaid üks, kuigi oluline aspekt, mis tuleb kaasata globaalsesse CO₂ vähendamise strateegiasse. Nimetatud strateegia peab põhinema terviklikul lähenemisel probleemile, mis tagab strateegia kooskõla ühenduse muu poliitikaga.

4.7 Eelnevat arvestades soovib Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee, et lisaks tavapärasele direktiivi riiklike rakendussätete ja nende direktiivile vastavuse kontrollimisele peaks Euroopa Komisjon edendama teabevahetust liikmesriikidega ja liikmesriikide vahel, mis peaks toimuma tihedamini, kui direktiivi kohaldamise aruandes ettenähtud viieaastase intervalliga.

5. Konkreetsete märkused

5.1 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamuse kohaselt võivad ettepaneku mitmed aspektid osutada direktiivi kohaldamisel problemaatiliseks ning põhjustada selle rakendamisel liikmesriikide vahel lahknevusi. See puudutab alljärgnevaid aspekte.

5.1.1 Maksustamise järk-järguline muutmine peab toimuma tasakaalustatud viisil tagamaks, et autoregistreerimismaksu alla kuuluva sõiduauto ostmise kodanikke ei karistata aastase liiklusmaksu ootamatu ja olulise suurenemisega.

5.1.2 CO₂ parameetri kasutamine maksustamisel peab leidma rakendust ühtsel viisil kõigis liikmesriikides, vältimaks turu edasist killustumist.

5.2 Sellega seoses peaks komisjon liikmesriikidele kiiresti välja pakkuma lahendused kahele probleemile, mis tekiksid direktiivi vastuvõtmisel praeguses sõnastuses.

5.2.1 Esimene probleem puudutab sõidukeid, mis on registreeritud enne 2001. aasta jaanuari järgmistel põhjustel:

- Andmed CO₂ heitmete kohta väljendatuna grammides kilomeetri kohta on kättesaadavad sõidukite puhul, mis on registreeritud alates 1997. aasta jaanuarist; enne seda nimetatud andmeid ei kogutud.
- 1997. ja 2000. aasta vahelisel ajal mõõdeti CO₂ heitmeid Euroopa sõidutsükli abil, kuid viimast muudeti jaanuaris 2001, mille tulemusena ei ole kahe perioodi andmed heitmete kohta täielikult kooskõlas.
- Objektiivsel, homogeensel parameetril põhinevat maksu saab seetõttu rakendada vaid sõidukitele, mis on registreeritud alates 2001. aasta jaanuarist.

5.2.2 Teine probleem puudutab liikmesriike, kus aastast liiklusemaksu arvestatakse praegu mootori võimsuse (kilovattides) alusel. Selline süsteem tagab ilmselt suurema progressiivsuse kui maks, milles arvestatakse vaid CO₂ parameetrit. Kui neis riikides põhineks aastane liiklusemaks täielikult CO₂ heitmetel, siis suureneksid väikeste sõidukite puhul makstavad summa ning väheneksid järsult suuremate, võimsamate ning seega

suurema saastega sõidukite puhul makstavad summad, mis oleks paradoksaalselt vastupidine kavandatud tulemusele. Seetõttu tuleb viivitamatult esitada võimalused süsteemi parandamiseks.

5.3 On oluline, et liikmesriigid näeksid ette CO₂ heitmetega seotud maksude osas selge, otsese ja läbipaistva seose maksude sissenõudmise ja iga sõiduki väljapaisatud CO₂ vahel, eesmärgiga vältida omavolulist edasiste erinevuste loomist, mis tulevad erinevatest tehnilistest parameetritest, nagu silindri töömaht, suurus jne ja põhjustavad turumoonutust.

5.4 Direktiivi kohaldamine peab tehnilises plaanis olema neutraalne ning võtma arvesse üksnes sõiduki CO₂ eraldamist, eelistamata ühte tehnoloogiat teisele. See võib juhtuda näiteks siis, kui uute eeskirjadega seatakse ebasoodsasse olukorda diiselmootoriga sõiduautod. Nimetatud tehnoloogia puhul on Euroopal jätkuvalt konkurentsieelis tootjate ees väljaspool Euroopat. Seetõttu on üllatav, et Euroopa Komisjon julgustab liikmesriike ühtlustama diiselmootoriga sõidukite maksud bensiinimootoriga sõidukite maksudega, võtmata arvesse asjaolu, et diiselmootoriga sõiduautod eraldavad vähem CO₂ kui bensiinimootoriga sõidukid.

Brüssel, 17. mai 2006

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee
president
Anne-Marie SIGMUND