



EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON

Brüssel 13.3.2007
KOM(2007) 52 lõplik

2007/0023 (CNS)

Ettepanek:

NÕUKOGU DIREKTIIV,

millega muudetakse direktiivi 2003/96/EÜ kaubanduslikul eesmärgil mootorikütusena kasutatava gaasiõli maksustamise erikorra kohanduse ning mootorikütusena kasutatava gaasiõli ja pliivaba bensiini maksustamise koordineerimise osas

(komisjoni esitatud)

{SEK(2007) 170}

{SEK(2007) 171}

SELETUSKIRI

ETTEPANEKU TAUST

- **Ettepaneku põhjused ja eesmärgid**

Transpordipoliitikat käsitlevas valges raamatus „*Euroopa transpordipoliitika aastal 2010: aeg otsustada*”¹ märgiti, et nüüd, mil autotranspordi sektor on täielikult konkurentsile avatud, näib ühtlustatud kütusemaksude puudumine üha enam takistavat siseturu sujuvat toimimist. Valges raamatus võeti see küsimus kokku, rõhutades vajadust muuta maksusüsteem siseturu väljakujundamise eesmärgil ühtlasemaks kaubanduslikul eesmärgil kasutatava autotranspordikütuse ühtse maksustamise kaudu. Hiljem on aga selgunud, et kaubanduslikul eesmärgil kasutatava gaasiõli aktsiisi täielik ühtlustamine ei ole poliitilisest ja majanduslikust seisukohast piisav lahendus.

Tuleks meelde tuletada, et algselt tehti ettepanek kaubanduslikul eesmärgil kasutatava gaasiõli (rohkem tuntud kui kaubanduslik diislikütus²) maksustamise kohta 2002. aastal.³ Kõnealune ettepanek võeti seadusandjale esitatud seadusandlike ettepanekute sõelumise kontekstis tagasi.⁴ Komisjon teatas aga ka oma kavatsusest uuesti kaaluda seadusandliku sekkumise vajadust, võttes arvesse mõju igakülgse hindamise tulemusi.

Hiljutises teatises nõukogule ja Euroopa Parlamendile [KOM(2006) 314, 22.6.2006, Liikumisvõimeline Euroopa – jätkusuutlik liikuvus meie mandril, Euroopa Komisjoni 2001. aasta transpordipoliitika valge raamatu vahekokkuvõte] märkis komisjon, et ta „uurib, kuidas saab vähendada kütuseaktsiisi liigset erinevust”. Komisjon rõhutas ka, et „*transpordipoliitika on energiapoliitikaga tihedalt seotud ühiste eesmärkide alusel: vähendada süsinikdioksiidi heidet ning ELi sõltuvust fossiilsetest kütustest*”⁵ ning toonitas, et „*transpordipoliitikasse tuleb integreerida rahvusvahelised keskkonnavalased kohustused, sealhulgas Kyoto protokolliga kehtestatud kohustused*”.

Komisjoni teatises [KOM(2006) 545 „Energiaatõhususe tegevuskava: potentsiaali realiseerimine”] kinnitati komisjoni kavatsust teha 2007. aastal kaubanduslikul eesmärgil kasutatava gaasiõli maksustamise erikorda käsitlev ettepanek eesmärgiga vähendada liikmesriikide vahelisi liigseid maksustamistaseme erinevusi, et „kütuseturismi” vähendamise teel suurendada veonduse energiatõhusust.

¹ KOM(2001) 370, 12.9.2001.

² Väljend „kaubanduslikul eesmärgil kasutatav gaasiõli” valiti, kuna see vastab ametlikule nimetusele asjakohastes CN-koodides.

³ Ettepanek: nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 92/81/EMÜ ja direktiivi 92/82/EMÜ eesmärgiga võtta kasutusele kaubanduslikul eesmärgil kasutatava gaasiõlikütuse maksustamise erikord ning ühtlustada bensiini ja gaasiõlikütuse aktsiisi [KOM(2002) 410, 24.7.2002].

⁴ KOM(2005) 462, 27.9.2005.

⁵ Euroopa Ülemkogu, 23.–24. märts 2006.

Niisiis on käesoleva ettepaneku esmane eesmärk vähendada veoturgusid mõjutavat aktsiisierinevustest tulenevat konkurentsi moonutamist. Sedasi edendatakse ühtlasi ühtse turu täielikust ärakasutamist saadavate eeliste kaudu majanduskasvu, töökohtade loomist ja konkurentsivõimet. Teiseks täidab ettepanek ühise transpordipoliitika eesmärke ning tagab parema keskkonnakaitse. Viimaks on see selgelt kooskõlas komisjoni teatises „Euroopa Liidu maksupoliitika – eelolevate aastate prioriteedid”⁶ sätestatud aktsiisi üldpõhimõtetega. Ettepanek esitatakse ilma, et see piiraks energia maksustamise direktiivi 2008. aastal eelseisva vahekokkuvõtte järeldusi.

- Üldine taust

Kütus (koos maksudega) moodustab autoveoettevõtte jooksvatest kuludest keskmiselt 20–30%. Kuna aktsiis moodustab gaasiõlikütuse pumbahinnast 30–60% (ilma käibemaksuta), moodustab aktsiis autoveoettevõtte jooksvatest kuludest 6–18%. Praegusel liberaliseeritud turul, kus valitseb tugevam konkurents, on siseriiklikest maksudest tulenevatel tegevuskulude erinevustel suurem mõju.

Põhjus on lihtne: suurtel veokitel on tohutu mahutavusega paagid, mis võimaldavad neil ühe paagitäiega sõita 1 500–3 000 km. See tähendab, et rahvusvaheliselt tegutsevad või madala aktsiisimääraga riigi piiri läheduses asuvad veoettevõtjad praktiseerivad teatavat maksukulude planeerimist, mida tuntakse kütuseturismina: nad kasutavad ära gaasiõlikütuse aktsiisi olulisi erinevusi eri riikides ning tangivad madalaimate aktsiisimääradega liikmesriikides.

Esimese negatiivse tagajärjena **moonutab** maksukulude planeerimine **veoturul konkurentsi** sel määral, et mitte kõigil ettevõtjatel ei ole oma veokite paagimahu, tegevuse ulatuse või ettevõtte asukoha kauguse tõttu võimalik osta madala aktsiisiga kütust. Veoturul valitseva tugeva konkurentsi tõttu mõjutab eespool kirjeldatud konkurentsi moonutamine riikide turuosasid. Kahepoolset maanteevedu käsitlevas Prantsuse transpordiministeeriumi uurimuses⁷ märgiti ära Euroopa turul ajavahemikus 1997–2001 toimunud olulised turuosade muutused. Näiteks Luksemburgi või Austria ettevõtjate turuosa on enamiku konkurentide suhtes suurenenud, Ühendkuningriigi ettevõtjate turuosa on aga kõikidel turgudel vähenenud. Uurimuses järeldati, et kaks kolmandikku ajavahemikus 1997–2001 täheldatud muutustest seostub kolme teguriga: gaasiõli maksuerinevused, ettevõtte tulumaksu erinevused ning palkade areng kahes asjaomases riigis. Gaasiõli maksuerinevused näivad olevat peamine tegur, mis juba üksi selgitab umbes 40% täheldatud turuosade erinevustest.

Kütuseturismi teine negatiivne tagajärg on ümbersõitude korral tekkiv **keskkonnamõju**. Ratsionaalsete ettevõtjatena kasutavad veokijuhid gaasiõli hinnaerinevusi nii palju kui võimalik ning tangivad liikmesriigis, kus tankimine on odavam. Seejuures arvestavad nad ka lisakuludega (maanteemaksud, kütuse- ja ajakulu, teel esinevad riskid nagu ummikud ja avariid jne). Kui ettevõtjad tangivad teel olles, selleks ümber sõitmata, on niikuinii valdavalt tegemist ühes või teises liikmesriigis toimuva tarbimise nihkumisega, ehkki toimub ka teatav lisatarbimine (ja lisaheide), sest maksustamise vältimise tõttu ergutavad väiksemad kulutused kütusele nõudlust. Kui aga veokijuhid teevad riikide aktsiisimäärade erinevuste ärakasutamiseks sihilikult ümbersõite, kahjustab see pikema läbisõidu tõttu keskkonda.

⁶ KOM(2001) 260, 23.5.2001.

⁷ BIPE (2005), Evaluation des conséquences de la hausse du prix du gazole sur les entreprises de transport routier de marchandises, Etude réalisée pour le Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer.

Ümbersõitude osas tõestas Michaelis (2003),⁸ et sakslased on valmis gaasiõli iga eurosendi kokkuhoidmiseks võrreldes naaberriigiga sõitma 2–4 lisakilomeetrit. Arvestades Saksamaa ja tema naaberriikide vahelisi hinnaerinevusi 2003. aastal, on tegemist keskmiselt 30–35 lisakilomeetriga. Madalmaid käsitlevas uuringus leiti 1990. aastal, et kui hinnavahe Belgia ja Saksamaaga oli 0,14–0,16 eküüd liitri kohta, sõideti piiri taha tankimiseks 10 miljonit lisakilomeetrit.⁹

Lõpuks põhjustab kütuseturism seda, et **gaasiõli suhtes kõrgemat aktsiisi kohaldavad liikmesriigid kaotavad eelarvevahendeid**. Saksamaal arvestas Schmid Traffic Service GmbH, et mineraalõli aktsiisikahjum oli 2004. aastal (ettevõtete tarbitava gaasiõliga seotud) kütuseturismi tõttu 1 915 000 000 eurot. Kogukahju on veelgi suurem, ulatudes igal aastal 3,6 miljardi euronit (lisaks mineraalõlide aktsiisile hõlmab see ka käibemaksu ja tubakaaktsiisi saamata jäämist, sest väheneb ka käibemaksu laekumine ning tanklates müüdavate sigarettide kogus).

- **Ettepaneku valdkonnas kehtivad õigusnormid**

Nõukogu 27. oktoobri 2003. aasta direktiivis 2003/96/EÜ, millega korraldatakse ümber energiatoodete ja elektrienergia maksustamise ühenduse raamistik (energia maksustamise direktiiv),¹⁰ sätestatakse asjaomased maksustatavad tooted, nende maksustatavad kasutusviisid ning iga toote suhtes kohaldatavad madalaimad maksustamistasemed olenevalt sellest, kas toodet kasutatakse mootorikütusena, teatavatel tööstuslikel ja kaubanduslikel eesmärkidel või kütteks. Gaasiõli ja pliivaba bensiini puhul ühtlustatakse ühenduses ainult aktsiisi struktuur, lähtudes järgmistest madalaimatest tasemetest:

Eurodes 1000 l kohta	1. jaanuar 2004	1. jaanuar 2010
Pliivaba bensiin	359	359
Gaasiõli (diisel)	302	330

Energia maksustamise direktiiv annab liikmesriikidele ka võimaluse luua kaubanduslikul eesmärgil kasutatava gaasiõli suhtes eraldi maksustamistase (lahtisidumine), tingimusel et järgitakse madalamaid tasemeid ning kaubanduslikul eesmärgil kasutatava gaasiõli maksumäär ei lange alla 1. jaanuaril 2003. kehtivat riiklikku maksumäära.

Kui liikmesriigid soovivad kaubanduslikul eesmärgil kasutatava gaasiõli suhtes sätestada 1. jaanuaril 2003. aastal kehtinud riiklikust maksustamistasemest madalama maksumäära, võimaldab energia maksustamise direktiivi artikli 7 lõige 4 neil seda teha – tingimusel, et järgitakse madalamaid tasemeid – maanteekasutusmaksude kehtestamise näol, kui kogu maksukoormus jääb suures osas samaks. Tegelikult on see võimalus avatud ainult Ühendkuningriigile, sest see on ainus liikmesriik, mis täidab lisatingimust, et 1. jaanuaril 2003 kohaldatav mootorikütusena kasutatava gaasiõli maksustamistase on 1. jaanuaril 2004 kohaldatavast madalaimast maksustamistasemest vähemalt kaks korda kõrgem.

⁸ Michaelis (2003), „Tanktourismus – eine Szenarioanalyse“, ajakirjas Zeitschrift für Verkehrswissenschaft.

⁹ P. M. Blok and A. P. Muizer, Effects at the border of a petrol tax increase on 1 January 1990, Nederlands Economisch Instituut, TK 1990-1991, 21.665 Nr 3, Rotterdam.

¹⁰ ELT L 283, 31.10.2003, lk 51, viimati muudetud direktiiviga 2004/75/EÜ (ELT L 157, 30.4.2004, lk 100).

See viimane nõue on osutunud eriti moonutavaks, sest see on pärssinud liikmesriikide maksupoliitikate vastastikust toimet, mis viiks maksuerinevuste vähenemiseni. 2003. aasta madalaimast kõrgemat maksustamistaset kasutavate liikmesriikide (välja arvatud Ühendkuningriigi) jaoks on praegu ainus lahtisidumise võimalus *tõsta* mittekaubandusliku liikluse suhtes kohaldatavat maksumäära. Kui muu jääb samaks, ei saa see vähendada olemasolevaid erinevusi kaubanduslikul eesmärgil kasutatava gaasiõli maksumäärade vahel liikmesriikides ning ainult suurendab mittekaubanduslikul eesmärgil kasutatava gaasiõli maksumäärade erinevusi, mis võivad omakorda suurendada eraautode kütuseturismi. **2003. aastal juba kõrget maksumäära kohaldavatel riikidel ei ole praktiliselt manööverdusruumi, et vähendada kehtivate sätetest tulenevaid moonutusi.**

- **Kooskõla Euroopa Liidu muude tegevuspõhimõtete ja eesmärkidega**

Et transpordi kasutajad kannaksid rohkem tegelikke kulusid ja selleks, et muuta hinnastruktuure, osutatakse valges raamatus „*Euroopa transpordipoliitika aastal 2010: aeg otsustada*” kahele lisameetmele:

- veolepingute miinimumklauslite ühtlustamine, mis võimaldaks kulude kasvamise (nt kütusehinna tõusu) korral tariifide läbivaatamist, ning
- eri transpordiliikide suhtes kohaldatava infrastruktuuri kasutusmaksu ühtsete põhimõtete määratlemine.

Esimest meedet hinnati 2005. aastal mõju igakülgse hindamise teel. Määratleti viis alternatiivset poliitikavalikut;¹¹ esimese hindamise järel tehti kolmest põhisuunast lähtudes edasised analüüsid: i) määruse (EMÜ) nr 4058/89¹² muutmise, ii) poliitika muutmata jätmise, iii) kütusemaksude ühtlustamine veolepingute miinimumklauslite kaudu. Mõju hindamise tulemused kinnitasid komisjonile vajadust teha ettepanek kaubanduslikul eesmärgil kasutatava gaasiõlikütuse maksustamise erikorra muutmiseks.

Teiseks peab komisjon pärast seda, kui ta on uurinud kõiki valikuid, sealhulgas keskkonna, müra, ummikute ja terviseiga seotud kulusid, esitama 2008. aasta juuniks infrastruktuuri kasutustasude kohta kõikide transpordiliikide väliskulude hindamise üldkohaldatava raamistiku, mille alusel hakatakse tulevikus arvutama infrastruktuuri kasutusmaks. ¹³ Käesolevas ettepanekus arvestatakse infrastruktuuri kasutusmaksude võimaliku edasise arenguga, sest see annab liikmesriikidele nii aktsiisi kui ka maanteemaksude rakendamisel suurema paindlikkuse, vältides samas topeltemaksustamist ning ettevõtjate koormuse suurendamist.

¹¹ Poliitika muutmata jätmise, määruse 4058/89/EMÜ muutmise, kütusemaksude ühtlustamine, hinnakindlustuse kasutuselevõtmine ning piisav regulatsioon, mis takistab allhanketegevust.

¹² Nõukogu määrus (EMÜ) nr 4058/89, 21. detsember 1989, liikmesriikidevahelise kaupade autoveo hindade kindlaksmääramise kohta (EÜT L 390, 30.12.1989, lk 1).

¹³ Direktiivi 1999/62/EÜ [raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatavate infrastruktuuride kasutamise eest (EÜT L 187, 20.7.1999), muudetud direktiiviga 2006/38/EÜ (ELT L 157, 9.6.2006, lk 8)] artikkel 11.

KONSULTEERIMINE HUVITATUD ISIKUTEGA JA MÕJU HINDAMINE

- **Konsulterimine huvitatud isikutega**

Konsultatsioonimeetodid, peamised sihtvaldkonnad ja vastajate üldiseloostus

Komisjoni veebilehel avaldati 20. juulil 2006. aastal kirjalik küsimustik, millega kutsuti avalikkust üles arutelus osalema, et koguda asjakohast tagasisidet ning aidata komisjoni kaubanduslikul eesmärgil kasutava gaasiõli poliitika väljatöötamisel. Märkused paluti esitada 30. septembriks 2006. Samal ajal saatis komisjon peamiste sidusrühmade (autotranspordi ühenduste (nii rahvusvaheliste kui ka riiklike), autotööstuse ühenduste ja naftatööstuse ühenduste) esindajatele üksikasjalikumad küsimustikud. Tagasi saadi 52 täidetud küsimustikku. Neist 37 saadi riiklikelt liitunudelt või ühingutelt, 7 Euroopa või rahvusvahelistelt organitelt, 7 ettevõtetelt ja 1 eraisikult. Peamise tööstusvaldkonnana osales konsultatsioonis veosektor, kelle vastused moodustasid rohkem kui poole saadud vastustest. Tanklate (teenindusjaamade) ja naftatööstuse vastused moodustasid üle 10% kõikidest vastustest. Osalesid ka teised sektorid nagu autotööstus, meresadamad, käsitööettevõtjad ja raudteeettevõtjad.

Vastuste kokkuvõte ja arvessevõtmine

Veotööstus tervitas komisjoni algatust soojalt. Valdav enamik veoettevõtjaid toetab praeguse olukorra muutmist. Eelistatud valik on täielik ühtlustamine võimalikult lähemas tulevikus (2018 näib liiga pikk tähtaeg) ning võimaluse korral madalamal tasemel. Kui see valik ei ole realistlik, lepiksid veoettevõtjad ühtlustamise vahelahendusena või teise eelistusena suurema ühtlustamisega.

Autotööstuse esindajad tunnistasid, et praegune olukord ei ole siseturu seisukohalt rahuldav. Nad ei ole aga veendunud, et probleem on nii suur, et see nõuaks kütuse maksustamise süsteemide muutmist. Kõikidest kavandatud valikutest eelistaksid nad poliitika muutmata jätmist.

Naftatööstuse esindajad on Euroopa tasandil asunud kavandatud valikute suhtes erapooletule seisukohale. Kõrge maksumääraga riikides asuvate tanklate esindajad aga toetavad suuremat ühtlustamist või eelistavad isegi täielikku ühtlustamist.

Komisjon võttis saadud vastuseid arvesse.

- **Eksperdiarvamuste kogumine ja kasutamine**

Lisaks igakülgsel konsulterimisele mõju hindamisest huvitatud pooltega on arvesse võetud kirjalikke seisukohti ja artikleid. Lisaks sellele on komisjon mõju hindamiseks kasutanud kolme mudeli tulemusi (Tremove, Euroopa Komisjoni tulevikutehnoloogia uuringute instituudi (IPTS) transporditehnoloogia mudel (Poles) ja TRANSTOOLS).

MÕJU HINDAMINE

Kaubanduslikul eesmärgil kasutatava gaasiõli maksustamistasemete erinevuste lahendamise võimaluste uurimiseks alustas komisjon kolme peamise lähenemisviisi hindamisest.

Esimese lähenemisviisi (variant A) kohaselt ühenduse tasandil rohkem ei sekkuta (poliitikat ei muudeta). See ei lahenda veoturul praegu esinevat konkurentsi moonutamise probleemi, mis mõjutab turuosasid ja tööhõivet (madala maksumääraga liikmesriikides kõrgema maksumääraga liikmesriikide arvelt saadav kasu). Variant A ei lahenda übersõitude probleemi, mille tulemuseks on aastatel 2007–2030 kokku 42 500 miljoni liitri kütuse tarbimine ning sellega seotud saasteainete heide (2,2 miljonit tonni süsinikdioksiidi). Seetõttu otsustas komisjon seda varianti mitte valida.

Teine variant (variant B) seisneb liikmesriikide kaubanduslikul eesmärgil kasutatava gaasiõli aktsiisi täieliku ühtlustamise kavandamises. Aastal 2018 oleks ühtne määr 400 eurot 1000 l kohta. Lisaks sellele oleks pliivaba bensiini maksumäär vähemalt sama kõrge kui kaubanduslikul eesmärgil kasutatava gaasiõli oma. Täielik ühtlustamine on variant, mis võimaldab konkurentsi moonutamist vähendada maksimaalselt, ilma et sellega halduskulud liigselt kasvaksid. See variant kohustaks aga 22 liikmesriiki tõstma kaubanduslikul eesmärgil kasutatava gaasiõli aktsiisi 400 euronit 1000 l kohta ning viit liikmesriiki aktsiisimäärasid alandama. Tulemuseks oleks pliivaba bensiini aktsiisimäära tõus üheksas liikmesriigis alates 2014. aastast ning mittekaubanduslikul eesmärgil kasutatavate kütuste aktsiisi võimalik tõus kahes liikmesriigis (kui Saksamaa ja Ühendkuningriik otsustavad kaubanduslikul eesmärgil kasutatava kütuse aktsiisimäära olulist alanemist hüvitada mittekaubanduslikul eesmärgil kasutatava kütuse maksumäära tõstmisega). See variant ei mõjuta autotööstust. Keskkonna seisukohalt toob variant B endaga kaasa gaasiõli tarbimise väikese tõusu, pliivaba bensiini tarbimise väikese languse ning saasteainete heide väga väikese tõusu (arvestamata kütuseturismi). Kuna aga just see variant vähendab kütuseturismi kõige rohkem, viib see madalaimale tasemele (0,1 miljonit tonni) ka süsinikdioksiidi heide, saasteainete heide ja maksustamise vältimise. Kõnealusel variandil võib olla suurim (ehkki tõenäoliselt mõõdukas) sotsiaalne mõju: teedel on vähem ummikuid ja õnnetusi, autojuhtide tööaeg lüheneb ning piirkondade/riikide tasandil toimuvad suurimad, kuid siiski mõõdukad tööhõive muutused. Samas on variandil B suurim negatiivne eelarvemõju (–71,8 miljardit eurot perioodil 2007–2030; kütuseturismi vähenemist arvestades –58,2 miljardit eurot). Ka seda varianti ei peetud poliitilisest seisukohast teostatavaks. Kõigil nendel põhjustel komisjon seda varianti ei valinud.

Kolmas variant (variant C) seisneb kaubanduslikul eesmärgil kasutatava gaasiõli aktsiisi suuremas ühtlustamises. Ühenduse tasandil kehtestatakse kõikuvuse piirid ehk kõrgeim ja madalaim maksumäär. Liikmesriikidel tuleks kaubanduslikul eesmärgil kasutatava gaasiõli suhtes kehtestada neisse piiridesse jääv maksustamistase. Kõikuvuse piiride ulatust tuleks järk-järgult vähendada 100 euronit aastaks 2010. Et anda üleminekuperioodi rakendavatele liikmesriikidele kohanemisaega, jäetakse variandi C puhul kuni 2013. aastani kõikuvuse alampiirina kehtima energia maksustamise direktiivis fikseeritud kehtivad madalaimad tasemed. Seejärel hinnati veel kaht alamvarianti: i) indekseerida kõikuvuse piirid alates 1. märtsist 2013 (variant C1) või ii) jätta kõikuvuse ulatus stabiilseks, kuid kehtestada energia maksustamise direktiiviga praegu kehtestatust kõrgem alampiir, st 359 eurot 1000 liitri kohta – sama alampiir, mis kehtib pliivaba bensiini suhtes (variant C2). Variantides C1 ja C2 ei oleks pliivaba bensiini riiklik maksumäär madalam kui kaubanduslikul eesmärgil kasutatava

gaasiõli riiklik maksumäär. **Mõju hindamine näitas, et variandi C mõlemal alamvariandil on puudused.** Seetõttu peeti sobivaks viia indekseerimise (variant C1) ning pliivaba bensiiniga võrdsustamise (C2) rakendamiskuupäev aastasse 2012 ning lisada viies variant (C2+), võttes arvesse avaliku arutelu ja ökonomeetriliste simulatsioonide tulemusi. Variandi C kõigi kolme alamvariandi puhul peavad üleminekuperioodi rakendavad liikmesriigid uusi määrasid järgima alles pärast üleminekuperioodi lõppu.

Variants C2+ seisneb gaasiõli madalaima taseme tõstmises 359 euronit 1000 l kohta aastaks 2012 ning 380 euronit 1000 l kohta aastaks 2014, et vältida maksumäära tegeliku väärtuse kiiret kadu ning vähendada veelgi konkurentsi moonutamist. Variandi C2+ puhul ei kohaldata kõikuvuse piiri ega kõrgeimat taset. Nagu variantides C1 ja C2, ei oleks pliivaba bensiini riiklik maksumäär madalam kui kaubanduslikul eesmärgil kasutatava gaasiõli riiklik maksumäär.

Selleks et tagada vastavus ühenduse teiste poliitikasuundadega, hõlbustada lahtisidumist ning võimaldada maksuerinevuste tegelikku vähendamist, kavatakse variantide C1, C2 ja C2+ puhul lisaks muuta energia maksustamise direktiivi artikli 7 lõiget 4 ning näha ette, et liikmesriigid, kus kaubanduslikul eesmärgil kasutatava gaasiõliga sõitvate mootorsõidukite suhtes kohaldatakse maanteekasutusmaksude süsteemi või kehtestatakse selline süsteem, võivad selliste sõidukite kasutatava gaasiõli suhtes kohaldada 1. jaanuaril 2003. aastal kehtinud riiklikust maksustamistasemest madalamat maksumäära seni, kui üldine maksukoormus jääb laias laastus samaks, ning tingimusel, et järgitakse kaubanduslikul eesmärgil kasutatava gaasiõli suhtes kehtivat ühenduse madalaimat taset. Artikli 7 lõikes 4 sätestatud nõuet, mille kohaselt 1. jaanuaril 2003. aastal riigis kohaldatav mootorikütusena kasutatava gaasiõli maksustamistase on vähemalt kaks korda kõrgem kui 1. jaanuaril 2004 kohaldatav madalaim maksustamistase, ei säilitata.

Hinnang variandi C alamvariantidele:

Variantide C1 ja C2 puhul tõuseb gaasiõli aktsiis 2014. aastaks 18 liikmesriigis, variandi C2+ puhul aga 21 liikmesriigis. Variant C2 ei mõjuta pliivaba bensiini aktsiisi, C1 ja C2+ tulemusel aga tõuseb pliivaba bensiini aktsiis 9 liikmesriigis alates 2016. (C1) või 2014. (C2+) aastast. Kuna variandi C2+ puhul kõikuvuse piiri ega kõrgeimat taset ei kohaldata, ei tohiks variant C2+ mittekaubanduslikul eesmärgil kasutatava gaasiõli aktsiisi mõjutada. Kõik kolm varianti võimaldavad vähendada konkurentsi moonutamist. Kui muu jääb samaks, võimaldab variant C1 erinevuste suuremat vähendamist kui C2, sest C1 puhul tõuseb kaubanduslikul eesmärgil kasutatava gaasiõli madalaim maksustamistase pikas perspektiivis rohkem kui C2 puhul. Variandi C2+ korral oleneks maksustamistaseme alanemise ulatus praegu kõrget maksumäära kohaldavate liikmesriikide reageeringust. Kui nad otsustavad maksumäära alandada ja kehtestada maanteemaksud, on ka maksustamiserinevuste vähendamine tänu kõrgemale madalaimale tasemele suurem kui variandi C2 puhul. Halduskulud jääksid samasse suurusjärku kui variandi B korral ning näib, et tööstusharu sellele küsimusele tähelepanu ei pööra. Kõiki variante arvesse võttes tundub pliivaba bensiini ja diislikütusega sõidukite varuna mõõdetav mõju autotööstusele olevat väga väike. Mitte ükski variant ei tohiks oluliselt mõjutada transpordinõudlust ega transpordiliigi eelistusi. Kõigil variantidel võib olla väike positiivne sotsiaalne mõju, sest väheneksid ummikud, õnnetused ja autojuhtide tööaeg, kuid see mõju oleks väiksem kui variandi B puhul, mis tõepoolest võiks vähendada übersõite suurimal võimalikul määral. Tööhõive seisukohalt võivad kõik variandid põhjustada mõningaid muutusi piirkonna/riigi tasemel, kuid Euroopa tasemel ei tohiks muutusi toimuda, kui kõik muud tingimused jäävad samaks.

Kolme variandi vahelised suurimad erinevused on seotud kütuse tarbimisega, keskkonnamõjuga, mõjuga kütuseturismile ning eelarvele. Kui variandid C1 ja C2 suurendavad veidi gaasiõli tarbimist ja vähendavad pliivaba bensiini tarbimist (arvestades gaasiõli maksustamise ülempiiri), siis C2+ on ainus variant, mis võimaldab vähendada nii gaasiõli kui ka pliivaba bensiini tarbimist. Keskkonna seisukohast aitab C2+ välismõjude arvesse võtmisele rohkem kaasa kui C2, sest C2+ madalaimad tasemed on kõrgemad. Kütuseturismi arvestamata on C2+ ainus variant, mis vähendab õhku paisatavate saasteainete kogust. Kütuseturismi ja sellega seotud saasteainete heidet vähendatakse kõigi kolme variandi korral (kõige rohkem variandis C1 – 0,6 miljonit tonni saasteainete heiteid). Variandi C2+ korral saaks kütuseturismi vähendada variandiga C1 võrreldes rohkem juhul, kui Saksamaa ja Ühendkuningriik (hetkel gaasiõli kõrgeima maksustamistasemega riigid) otsustavad alandada kaubanduslikul eesmärgil kasutatava kütuse maksumäära maanteekasutusmaksude kehtestamise kaudu. Eelarve seisukohast on kogumõju eelarvele (st võttes arvesse kütuseturismi vähendamist) C1 puhul –38,3 miljardit, C2 puhul –48,8 miljardit ning C2+ puhul +40,3 miljardit eurot. **Kõigil eespool mainitud põhjustel otsustas komisjon teha ettepaneku valida variant C2+.**

ETTEPANEKU ÕIGUSLIK KÜLG

• Kavandatud meetmete kokkuvõte

Käesoleva ettepanekuga muudetakse energia maksustamise direktiivi, tõstes ühenduse tasandil sätestatud gaasiõli madalaimat maksustamistaset. Alates 2012. aastast oleks madalaim maksustamistase võrdne pliivaba bensiini suhtes juba kehtiva madalaima maksustamistasemega (359 eurot 1000 l kohta), mis kajastab mõlema kütuse ühevõrra negatiivset keskkonnamõju. Alates 2014. aastast gaasiõli madalaim maksustamistase tõuseks (380 euronit 1000 l kohta), et vältida maksustamise tegeliku väärtuse olulist kadu ning vähendada veelgi moonutamist.

Kaubanduslikul ja mittekaubanduslikul eesmärgil kasutatava gaasiõli aktsiisi lahtisidumine peaks olema vabatahtlik ja mitte kohustuslik. Liikmesriikide puhul, kus eristatakse kütusena kasutatava gaasiõli kasutamist kaubanduslikul ja mittekaubanduslikul eesmärgil, tuleks selgitada, et mittekaubanduslikul eesmärgil mootorikütusena kasutatava gaasiõli riiklik maksustamistase ei tohi olla madalam kui samas riigis kaubanduslikul eesmärgil kasutatava gaasiõli suhtes kohaldatav riiklik maksustamistase. Samas vahekorras peaksid olema pliivaba bensiin ja kaubanduslikul eesmärgil kasutatav gaasiõli.

Selle mehhanismi paremaks selgitamiseks toome näite, millist mõju avaldab ettepanek liikmesriigile, kus juba kohaldatakse 2010. aastal kohaldatavat madalaimat maksustamistaset ja maksustatakse kaubanduslikul eesmärgil kasutatavat gaasiõli 340 euroga 1000 l kohta, mittekaubanduslikul eesmärgil kasutatavat gaasiõli 350 euroga 1000 l kohta ja pliivaba bensiini 370 euroga 1000 l kohta:

- 2012. aastal tõstetakse kaubanduslikul eesmärgil kasutatava gaasiõli maksustamismäär 359 euronit 1000 l kohta. Mittekaubanduslikul eesmärgil kasutatava gaasiõli maksustamismäär peab seega olema 359 eurot 1000 l kohta või suurem. Vastasel juhul koheldaks mittekaubanduslikul eesmärgil kasutatavat gaasiõli soodsamalt kui kaubanduslikul eesmärgil kasutatavat gaasiõli, kuigi ükski keskkonnaalane põhjus ega konkurentsimoonus ei õigusta sellist sooduskohtlemist. See maksustamismäär tõstmise ei mõjuta pliivaba bensiini maksustamist, kuna kaubanduslikul eesmärgil kasutatava gaasiõli madalaim maksustamistase on alates 1012. aastast sama kui pliivabal bensiinil;
- 2014. aastal suurendatakse kaubanduslikul eesmärgil kasutatava gaasiõli madalaimat maksustamistaset 380 euronit 1000 l kohta. Mittekaubanduslikul eesmärgil kasutatava gaasiõli maksustamismäär peab olema 380 eurot 1000 l kohta või suurem. Ka pliivaba bensiini maksustamismäär peab olema 380 eurot 1000 l kohta või suurem.¹⁴ Need muudatused tulenevad jällegi kaubanduslikul eesmärgil kasutatava gaasiõli maksustamismäär tõstmisest. Mittekaubanduslikul eesmärgil kasutatavat gaasiõli ja pliivaba bensiini koheldaks muidu soodsamalt kui kaubanduslikul eesmärgil kasutatavat gaasiõli, kuigi ükski keskkonnaalane põhjus ega konkurentsimoonus ei õigusta sellist sooduskohtlemist.

Kütuseliik	2010	2012	2014
Kaubanduslikul eesmärgil kasutatav gaasiõli	340	359	380
Mittekaubanduslikul eesmärgil kasutatav gaasiõli	350	≥ 359	≥ 380
Pliivaba bensiin	370	370	≥ 380

Lisaks sellele võimaldaks kavandatav tekst kõigil liikmesriikidel alandada maksustamistaset 1. jaanuari 2003. aasta tasemest madalamale, tingimusel et nad järgivad madalaimat maksustamistaset ning kohaldavad maanteekasutusmaksude süsteemi või kehtestavad sellise süsteemi nii, et üldine maksukoormus jääb suures osas samaks (vt variandi C2+ kirjeldus eespool). Sel juhul saaks suurem arv liikmesriike kaubanduslikul ja mittekaubanduslikul eesmärgil kasutatava gaasiõli maksumäärade üksteisest lahti siduda, jättes mittekaubanduslikul eesmärgil kasutatava gaasiõli maksumäär samaks ja alandades kaubanduslikul eesmärgil kasutatava gaasiõli maksumäär.

Direktiivis 2003/96/EÜ, mida on muudetud direktiividega 2004/74/EÜ ja 2004/75/EÜ, ning lepingus Bulgaaria Vabariigi ja Rumeenia ühinemise kohta Euroopa Liiduga antud üleminekuperioodid jäetakse alles ja neid täiendatakse. Sellega seoses peaks üleminekuperioode kasutavates liikmesriikides maksustamismäär tõstma iga kahe aasta järel, st et maksustamismäär peaks tõstma 359 euronit 1000 l kohta kaks aastat pärast üleminekuperioodi lõppu, mille jooksul pidi saavutatama maksustamistase 330 eurot 1000 l kohta, ning 380 euronit 1000 l kohta kaks aastat pärast eelmise kahe-aastase perioodi lõppu.

¹⁴ Väljend „kaubanduslikul eesmärgil kasutatav gaasiõli” valiti, kuna see vastab ametlikule nimetusele asjakohastes CN-koodides.

Kaubanduslikul eesmärgil kasutatava gaasiõli maksumäära kohaldataks liikmesriigi tasandil tagasimaksemehhanismi kaudu, mille praktilised aspektid määratletakse ühenduse tasandil. Tagasimaksesüsteem näib olevat ainus praktiline võimalus vältida ühenduseväliste ettevõtjate diskrimineerimist.

- **Õiguslik alus**

EÜ asutamislepingu artikkel 93.

- **Subsidiarsuse põhimõte**

Ettepanekut ei tehta ühenduse ainupädevusse kuuluvas valdkonnas. Seetõttu kohaldatakse subsidiaarsuse põhimõtet.

Asutamislepingu artiklis 93 sätestatakse, et nõukogu võtab vastu sätteid aktsiisi käsitlevate õigusaktide ühtlustamiseks määral, mis on vajalik siseturu rajamise ja toimimise tagamiseks.

Nagu mõju hindamises sedastatud, lahendaks maksumäärade suurem ühtlustamine ühenduse meetmete kaudu tõhusalt kõlvatu konkurentsi küsimuse ning vähendaks konkurentsi moonutamist. Lisaks sellele aitaks see vähendada keskkonnakahjulikke ümbersõite. Käesolev ettepanek lahendab need probleemid maksumäära madalaimate tasemete tõstmise kaudu. Eeldades, et liikmesriigid oma maksustamisstrateegiat ei muuda,¹⁵ jääks gaasiõli aktsiis kõikides liikmesriikides peale kahe aastal 2014 vahemikku 380–420 eurot 1000 l kohta, samas kui kõikides madalaimat taset järgivates riikides peale Saksamaa ja Ühendkuningriigi on see praegu 302–420 eurot.

Sellist meedet saab loomulikult rakendada ainult Euroopa Liit. Nagu varasemad ja praegune naftašokk on näidanud, muutuvad eri liikmesriikides gaasiõlikütuse suhtes kohaldatavate maksude erinevused üha tundlikumaks küsimuseks toornafta hinna ettearvamatute kõikumiste korral. Liikmesriikide ühepoolsete meetmete puhul tekiks maksustamispiirkonnas madalaima taseme suunas võidujooksu oht, mis põhjustaks kõikides liikmesriikides ainult veelgi suuremaid raskusi. Komisjon ja ministrite nõukogu on korduvalt selgitanud, et maksustamishäireid ja konkurentsi moonutamist saab vältida ainult ühiste lähenemisviiside abil.

Lisaks sellele on vaja ka ühenduse õigusakti, mis muudaks energia maksustamise direktiivi sätted paindlikumaks ja võimaldaks maksumäärade väikeste erinevuste puhul lahtisidumist, muutes artikli 7 lõiget 4 ning avades seega kõikidele liikmesriikidele maksu ja maanteemaksude vahelise hüvitamise paindlikkuse.

¹⁵ Seda teevad ainult need liikmesriigid, kes peavad uue madalaima taseme tõttu oma maksumäärasid tõstma, ning nende maksumäär jääb madalaima taseme lähedale.

- **Proportsionaalsuse põhimõte**

Ettepanek on proportsionaalsuse põhimõttega kooskõlas.

Energia maksustamise direktiivi on kõige parem muuta uue direktiivi ettepanekuga. Direktiiv tagab liikmesriikidele vajaliku paindlikkuse, vastates liikmesriikide ning nende ettevõtjate vajadustele.

Mitme liikmesriigi kogemus näitab, et kaubanduslikul eesmärgil kasutatava gaasiõli suhtes konkreetse maksumäära kohaldamist on tagasimaksemehhanismi kaudu lihtne hallata nii ettevõtjail kui ka ametivõimudel. Tagasimaksemehhanism on ettepanekusse lisatud.

- **Õigusakti valik**

Kavandatud õigusakt: direktiiv.

Muud vahendid ei oleks piisavad, sest see valdkond on juba direktiiviga hõlmatud. On selge, et kaasreguleerimine või isereguleerimine ei oleks probleemi lahendamiseks tõhus. Käesoleval juhul pakub direktiiv huvitatud isikutele sobivat rakendusmehhanismi.

- **Mõju eelarvele**

Ettepanek ei mõjuta ühenduse eelarvet.

Ettepanek:

NÕUKOGU DIREKTIIV,

millega muudetakse direktiivi 2003/96/EÜ kaubanduslikul eesmärgil mootorikütusena kasutatava gaasiõli maksustamise erikorra kohanduse ning mootorikütusena kasutatava gaasiõli ja pliivaba bensiini maksustamise koordineerimise osas

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artiklit 93,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut,¹⁶

võttes arvesse Euroopa Parlamendi arvamust,¹⁷

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust¹⁸

ning arvestades järgmist:

- (1) Komisjoni 12. septembri 2001. aasta valges raamatus „Euroopa transpordipoliitika aastal 2010: aeg otsustada”¹⁹ sedastatakse, et kaubanduslikul eesmärgil kasutatava gaasiõli suhtes kohaldatavate riiklike maksumäärade ühtlustamine parandaks autotranspordi jätkusuutlikkust.
- (2) Komisjoni teatistes nõukogule ja Euroopa Parlamendile „Liikumisvõimeline Euroopa – jätkusuutlik liikuvus meie mandril – Euroopa Komisjoni 2001. aasta transpordipoliitika valge raamatu vahekokkuvõte”²⁰ sedastab komisjon, et transpordipoliitika eesmärk on vähendada süsinikdioksiidi heidet, ning rõhutab, et transpordipoliitikasse tuleb integreerida rahvusvahelised keskkonnaalased kohustused, sealhulgas Kyoto protokolliga kehtestatud kohustused. Samad kaalutlused kehtivad transpordiga seotud maksupoliitika puhul.

¹⁶ ELT C [...], [...], lk [...].

¹⁷ ELT C [...], [...], lk [...].

¹⁸ ELT C [...], [...], lk [...].

¹⁹ KOM(2001) 370.

²⁰ KOM(2006) 314.

- (3) Nõukogu 27. oktoobri 2003. aasta direktiivis 2003/96/EÜ, millega korraldatakse ümber energiatoodete ja elektrienergia maksustamise ühenduse raamistik,²¹ sätestatakse mootorikütusena kasutatavate kütuste maksustamise raamistik. Direktiivis lubatakse teatavatel tingimustel lahti siduda kaubanduslikul ja muul eesmärgil kasutatavate kütuste maksustamise kord.
- (4) Kütus moodustab suure osa autoveoettevõtte jooksvatest kuludest, liikmesriikides gaasiõli suhtes kohaldatavate maksustamistasemete vahel võib aga täheldada erinevusi. Need erinevused põhjustavad kütuseturismi ja moonutavad konkurentsi. Kaubanduslikul eesmärgil kasutatava gaasiõli maksustamistaseme suurem ühtlustamine ühenduse tasandil lahendaks tõhusalt kõlvatu konkurentsi küsimuse ning viiks lõpptulemusena siseturu parema toimimise ning keskkonnakahju vähenemiseni.
- (5) Komisjoni mõjuhinnang näitas, et parim viis rakendada kaubanduslikul eesmärgil kasutatava gaasiõli maksustamistasemete suuremat ühtlustamist on tõsta kaubanduslikul eesmärgil kasutatava gaasiõli madalaimat maksustamistaset, arvestades et sellega väheneb nii konkurentsi moonutamine ja kui ka sellest tulenev kütuseturism ja üldine tarbimine. Seetõttu on sobiv sätestada, et alates 2012. aastast peaks gaasiõli madalaim maksustamistaseme olema võrdne pliivaba bensiini madalaima maksustamistasemega, mis kajastab asjaolu, et need kütused on keskkonnale ühtviisi kahjulikud. Alates 2014. aastast peaks madalaim maksustamistaseme olema 380 eurot 1000 l kohta, et aidata säilitada madalaimat taset tegelikult püsivana ning vähendada konkurentsi edasist moonutamist ja keskkonnakahju.
- (6) Praeguses etapis näib olevat keskkonna seisukohast sobiv kehtestada pliivaba bensiini ja gaasiõli suhtes ühesugune madalaim tase. Ei ole põhjust kehtestada mittekaubanduslikul eesmärgil kasutatavale gaasiõlile madalamad riiklikud maksustamistasemed kui need, mida riigi tasandil kohaldatakse kaubanduslikul eesmärgil kasutatava gaasiõli suhtes. Liikmesriikide puhul, kus eristatakse mootorikütusena kasutatava gaasiõli kasutamist kaubanduslikul ja mittekaubanduslikul eesmärgil, tuleks seetõttu selgitada, et mittekaubanduslikul eesmärgil mootorikütusena kasutatava gaasiõli riiklik maksustamistaseme ei tohi olla madalam kui samas riigis kaubanduslikul eesmärgil kasutatava gaasiõli suhtes kohaldatav riiklik maksustamistaseme. Sama peaks kehtima pliivaba bensiini ning kaubanduslikul eesmärgil mootorikütusena kasutatava gaasiõli suhtes.
- (7) Mõnele liikmesriigile on direktiivis 2003/96/EÜ sätestatud maksustamistasemetele sujuvaks üleminekuks antud üleminekuperioodid. Samal põhjusel tuleb kõnesolevaid üleminekuperioode käesoleva direktiivi osas täiendada.
- (8) Kuivõrd käesolev direktiiv mõjutab liikmesriikide maksustamistasemeid ning seega ka kehtivaid riigiabimeetmeid, ei vabasta käesolev direktiiv liikmesriike võimalikust vajadusest kohandada oma siseriiklikke meetmeid ning teatada muutusest komisjonile vastavalt riigiabi eeskirjale.

²¹ ELT L 283, 31.10.2003, lk 51, viimati muudetud direktiiviga 2004/75/EÜ (ELT L 157, 30.4.2004, lk 100).

- (9) Kaubanduslikul ja mittekaubanduslikul eesmärgil kasutatava gaasiõli maksumäärade eristamist tuleks rakendada tagasimaksemehhanismi kaudu, mis ei tohiks olla diskrimineeriv. Ühenduse tasandil tuleks sätestada sellekohased ühised eeskirjad, eelkõige piiriüleste tagasimaksete kord.
- (10) Laiendada tuleks liikmesriikide võimalust kehtestada kaubanduslikul eesmärgil kasutatavale gaasiõlile 1. jaanuaril 2003. aastal kehtinud riiklikust tasemest madalam maksumäär, kui liikmesriigid kehtestavad või kohaldavad maanteekasutusmaksude süsteemi, mille tulemusena üldine maksukoormus jääb suures osas samaks. Selleks ning kogemusi arvestades on kohane tühistada nõue, mille kohaselt 1. jaanuaril 2003. aastal mootorikütusena kasutatava gaasiõli suhtes kehtiv riiklik maksustamistase peab olema 1. jaanuaril 2004. aastal kohaldatavast madalaimast maksustamistasemest vähemalt kaks korda kõrgem.
- (11) Kuna kavandatava meetme eesmärke, nimelt suurendada kaubandusliku gaasiõli suhtes kohaldatavate maksumäärade ühtlustamist, et vähendada veoturgu mõjutavat tõsist konkurentsi moonutamist ja sel moel paremini saavutada transpordipoliitika eesmärke ning tagada parem keskkonnakaitse, ei ole võimalik liikmesriikide tasandil piisavalt saavutada ning nad on oma üle-euroopalise mõõtme tõttu paremini saavutatavad ühenduse tasandil, võib ühendus asutamislepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõtte kohaselt vastu võtta meetmeid. Vastavalt samas artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõttele ei ületa käesolev direktiiv nimetatud eesmärkide saavutamisel vajalikkuse piire.
- (12) Seetõttu tuleb direktiivi 2003/96/EÜ vastavalt muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Direktiivi 2003/96/EÜ muudetakse järgmiselt:

- (1) Artiklit 7 muudetakse järgmiselt:

- (a) Lõiked 1 ja 2 asendatakse järgmistega:

„1. Mootorikütuste madalaim maksustamistase kehtestatakse alates 1. jaanuarist 2004, 1. jaanuarist 2010, 1. jaanuarist 2012 ja 1. jaanuarist 2014 I lisa tabeli A kohaselt.

2. Liikmesriigid võivad eristada mootorikütusena kasutatava gaasiõli kasutamist kaubanduslikul ja mittekaubanduslikul eesmärgil, tingimusel et järgitakse ühenduse madalaimat taset ning kaubanduslikul eesmärgil mootorikütusena kasutatava gaasiõli maksumäär ei ole madalam kui 1. jaanuaril 2003 kohaldatav liikmesriigi maksustamistase.

Liikmesriigis mittekaubanduslikul eesmärgil kasutatava gaasiõli ja pliivaba bensiini suhtes kohaldatavad maksustamistasemed ei ole madalamad kui samas liikmesriigis kaubanduslikul eesmärgil kasutatava gaasiõli suhtes kohaldatav maksustamistase.”

(b) Lõige 4 asendatakse järgmisega:

„4. Liikmesriigid, kes kohaldavad või kehtestavad lõikes 3 määratletud kaubanduslikul eesmärgil kasutatava gaasiõliga sõitvatele mootorsõidukitele maanteekasutusmaksude süsteemi, võivad kohaldada sellistes sõidukites kasutatava gaasiõli suhtes alandatud maksumäära, mis on madalam kui 1. jaanuaril 2003 kohaldatav liikmesriigi maksustamistase, kui kogu maksukoormus jääb suures osas samaks, tingimusel et järgitakse gaasiõli suhtes kohaldatavat ühenduse madalaimat taset.”

(c) Lisatakse järgmine lõige 5:

„5. Liikmesriigid tagavad, et kaubanduslikul ja mittekaubanduslikul eesmärgil kasutatava gaasiõli eri maksustamistasemeid rakendatakse mittediskrimineeriva tagasimaksemehhanismi abil. Kõnealune mehhanism peab tagama liikmesriikide ettevõtjatele võrdsetel, läbipaistvatel ja halduse seisukohast lihtsatel tingimustel juurdepääsu tagasimaksmisele.

Komisjon kehtestab esimeses lõikes osutatud mehhanismide suhtes ühised eeskirjad artikli 27 lõikes 2 sätestatud korras.”

(2) Artiklit 18 muudetakse järgmiselt:

(a) Lõikes 3 asendatakse esimene lause järgmisega:

„Hispaania Kuningriik võib rakendada üleminekuperioodi kuni 1. jaanuarini 2007, et kohandada mootorikütusena kasutatava gaasiõli maksustamistase oma riigis vastavaks uuele madalaimale tasemele, milleks on 302 eurot, kuni 1. jaanuarini 2012, et saavutada madalaim tase 330 eurot, kuni 1. jaanuarini 2014, et saavutada madalaim tase 359 eurot ning kuni 1. jaanuarini 2016, et saavutada madalaim tase 380 eurot.”

(b) Lõike 4 esimene lause asendatakse järgmisega:

„Austria Vabariik võib rakendada üleminekuperioodi kuni 1. jaanuarini 2007, et kohandada mootorikütusena kasutatava gaasiõli maksustamistase oma riigis vastavaks uuele madalaimale tasemele, milleks on 302 eurot, kuni 1. jaanuarini 2012, et saavutada madalaim tase 330 eurot, kuni 1. jaanuarini 2014, et saavutada madalaim tase 359 eurot ning kuni 1. jaanuarini 2016, et saavutada madalaim tase 380 eurot.”

(c) Lõike 5 esimene lause asendatakse järgmisega:

„Belgia Kuningriik võib rakendada üleminekuperioodi kuni 1. jaanuarini 2007, et kohandada mootorikütusena kasutatava gaasiõli maksustamistase oma riigis vastavaks uuele madalaimale tasemele, milleks on 302 eurot, kuni 1. jaanuarini 2012, et saavutada madalaim tase 330 eurot, kuni 1. jaanuarini 2014, et saavutada madalaim tase 359 eurot ning kuni 1. jaanuarini 2016, et saavutada madalaim tase 380 eurot.”

(d) Lõike 6 esimene lause asendatakse järgmisega:

„Luksemburgi Suurhertsogiriik võib rakendada üleminekuperioodi kuni 1. jaanuarini 2009, et kohandada mootorikütusena kasutatava gaasiõli maksustamistase oma riigis vastavaks uuele madalaimale tasemele, milleks on 302 eurot, kuni 1. jaanuarini 2012, et saavutada madalaim tase 330 eurot, kuni 1. jaanuarini 2014, et saavutada madalaim tase 359 eurot ning kuni 1. jaanuarini 2016, et saavutada madalaim tase 380 eurot.”

(e) Lõike 7 teise lõigu esimene lause asendatakse järgmisega:

„Portugali Vabariik võib rakendada üleminekuperioodi kuni 1. jaanuarini 2009, et kohandada mootorikütusena kasutatava gaasiõli maksustamistase oma riigis vastavaks uuele madalaimale tasemele, milleks on 302 eurot, kuni 1. jaanuarini 2012, et saavutada madalaim tase 330 eurot, kuni 1. jaanuarini 2014, et saavutada madalaim tase 359 eurot ning kuni 1. jaanuarini 2016, et saavutada madalaim tase 380 eurot.”

(f) Lõike 8 kolmanda lõigu esimene lause asendatakse järgmisega:

„Kreeka Vabariik võib rakendada üleminekuperioodi kuni 1. jaanuarini 2010, et kohandada mootorikütusena kasutatava gaasiõli maksustamistase oma riigis vastavaks uuele madalaimale tasemele, milleks on 302 eurot, kuni 1. jaanuarini 2012, et saavutada madalaim tase 330 eurot, kuni 1. jaanuarini 2014, et saavutada madalaim tase 359 eurot ning kuni 1. jaanuarini 2016, et saavutada madalaim tase 380 eurot.”

(3) Artiklit 18a muudetakse järgmiselt:

(a) Lõike 5 esimene lause asendatakse järgmisega:

„Läti Vabariik võib rakendada üleminekuperioodi kuni 1. jaanuarini 2011, et kohandada mootorikütusena kasutatava gaasiõli ja petrooleumi maksustamistase oma riigis vastavaks uuele madalaimale tasemele, milleks on 302 eurot 1000 l kohta, kuni 1. jaanuarini 2013, et saavutada madalaim tase 330 eurot, ning mootorikütusena kasutatava gaasiõli puhul kuni 1. jaanuarini 2015, et saavutada madalaim tase 359 eurot ja kuni 1. jaanuarini 2017, et saavutada madalaim tase 380 eurot.”

(b) Lõike 6 esimene lause asendatakse järgmisega:

„Leedu Vabariik võib rakendada üleminekuperioodi kuni 1. jaanuarini 2011, et kohandada mootorikütusena kasutatava gaasiõli ja petrooleumi maksustamistase oma riigis vastavaks uuele madalaimale tasemele, milleks on 302 eurot 1000 l kohta, kuni 1. jaanuarini 2013, et saavutada madalaim tase 330 eurot, ning mootorikütusena kasutatava gaasiõli puhul kuni 1. jaanuarini 2015, et saavutada madalaim tase 359 eurot ja kuni 1. jaanuarini 2017, et saavutada madalaim tase 380 eurot.”

(c) Lõike 9 teise lõigu esimene lause asendatakse järgmisega:

„Poola Vabariik võib rakendada ülemineku perioodi kuni 1. jaanuarini 2010, et kohandada mootorikütusena kasutatava gaasiõli maksustamistase oma riigis vastavaks uuele madalaimale tasemele, milleks on 302 eurot 1000 l kohta, kuni 1. jaanuarini 2012, et saavutada madalaim tase 330 eurot, ning mootorikütusena kasutatava gaasiõli puhul kuni 1. jaanuarini 2014, et saavutada madalaim tase 359 eurot ja kuni 1. jaanuarini 2016, et saavutada madalaim tase 380 eurot.”

(4) Lisatakse järgmine artikkel 18c:

„Artikkel 18c

Ilma et see piiraks erandeid artiklist 7, mis on sätestatud lepingus Bulgaaria Vabariigi ja Rumeenia ühinemise kohta Euroopa Liiduga, võivad need liikmesriigid mootorikütusena kasutatava gaasiõli puhul kohaldada täiendavat ülemineku perioodi kuni 1. jaanuarini 2015, et saavutada madalaim tase 359 eurot ja kuni 1. jaanuarini 2017, et saavutada madalaim tase 380 eurot.”

(5) I lisa tabelis A asendatakse pliivaba bensiini ja gaasiõli read järgmistega:

	1. jaanuar 2004	1. jaanuar 2010	1. jaanuar 2012	1. jaanuar 2014
Pliivaba bensiin (eurodes 1000 liitri kohta) CN-koodid 27101131, 27101141, 27101145 ja 27101149	359	359	359	380
Gaasiõli (eurodes 1000 liitri kohta) CN-koodid 27101941– 27101949	302	330	359	380

Artikkel 2

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud siseriiklikud õigusaktid hiljemalt 31. detsembriks 2007. Nad edastavad komisjonile viivitamata nende sätete teksti ning nende sätete ja käesoleva direktiivi sätete vastavustabeli.

Kui liikmesriigid võtavad kõnealused sätted vastu, sisalduvad neis viited käesolevale direktiivile või lisatakse kõnealused viited nende ametlikul avaldamisel. Viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile nende peamiste riiklike õigusnormide teksti, mille nad käesoleva direktiiviga hõlmatud valdkonnas vastu võtavad.

Artikkel 3

Käesolev direktiiv jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist Euroopa Liidu Teatajas.

Artikkel 4

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel,

*Nõukogu nimel
eesistuja*