



EIROPAS KOPIENU KOMISIJA

Briselē, 5.7.2005
COM(2005) 261 galīgā redakcija

2005/0130 (CNS)

Priekšlikums

PADOMES DIREKTĪVA

par nodokļiem, ar kuriem apliek vieglos automobiļus

(iesniegusi Komisija)

{SEC(2005) 809}

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1) PRIEKŠLIKUMA SATURS

- Priekšlikuma pamatojums un mērķi

Divdesmit piecas spēkā esošās atšķirīgās nodokļu sistēmas vieglajiem automobiļiem ES ir radījušas tādu nodokļu šķēršļus kā nodokļu dubultā uzlikšana, nodokļu izraisīta automobiļu pārvešana pāri robežai, izkropļojumi un neefektivitāte, kas kavē iekšējā tirgus pareizu darbību. Pašlaik Eiropas pilsoņi saskaras ar reģistrācijas nodokļa (RN) divkāršu maksājumu, ievērojamiem administratīvajiem procesiem un papildu izmaksām, laika zudumiem un dažādiem šķēršļiem viņu vieglo automobiļu brīvai kustībai Kopienā. Lielas vieglo automobiļu nodokļu sistēmu atšķirības negatīvi ietekmē automobiļu rūpniecības spēju sasniegt gaidītos ieguvumus, darbojoties vienotā tirgū. Pašreizējā vieglo automobiļu tirgus sadrumstalošanās kavē to priekšrocību izmantošanu, kas saistītas ar mēroga ekonomiju vai vieglo automobiļu ražošanu ar līdzīgām specifikācijām visam iekšējam tirgum, veidojot ievērojamas cenu pirms nodokļu nomaksas un cenu pēc nodokļu nomaksas atšķirības.

Turklāt vieglie automobiļi ir liels CO₂ emisijas avots, tāpēc tie ir īpaši svarīgi ES mērķim vides jomā, proti, lai ievērotu Kioto protokolā noteiktās vides saistības. Fiskālie pasākumi veido vienu no Kopienas stratēģijas trim pīlāriem, lai samazinātu vieglo automobiļu CO₂ emisiju. Fiskālo pasākumu optimāla izmantošana līdzās automobiļu rūpniecības (ACEA, JAMA un KAMA) saistībām un patērētāju informācijai ir izšķirošais instruments, lai vēlākais līdz 2010. gadam sasniegtu Kopienas mērķi 120 g CO₂ uz km.

Tāpēc pašreizējā priekšlikuma mērķis ir divkāršs: pilnveidot iekšējā tirgus darbību un īstenot Kopienas stratēģiju, lai samazinātu vieglo automobiļu CO₂ emisiju. Nav nodoma ar šo priekšlikumu ieviest jaunus ar pasažieru automobiļiem saistītus nodokļus, bet gan tikai pārstrukturēt šādus nodokļus, ja tos piemēro dalībvalstīs, nenosakot dalībvalstīm par pienākumu tos ieviest.

- Vispārīgs stāvokļa raksturojums

Vieglo automobiļu jomā pareiza iekšējā tirgus darbība saskaras ar svarīgām problēmām. Lielā mērā tieši nesamērīgi augsto RN līmeņu dēļ dalībvalstu tirgos saglabājas cenu atšķirības pirms nodokļu nomaksas un augstas automobiļu mazumtirdzniecības cenas, kas neļauj pilsoņiem ar zemiem ienākumiem aizstāt vecos automobiļus ar jauniem. Attiecībā uz RN pašlaik piemērotās nodokļa bāzes un nodokļa līmeņi ir ļoti atšķirīgi, un nodokļa līmeņi ārkārtējos gadījumos svārstās no nulles līdz 180 % no automobiļa cenas pirms nodokļu nomaksas, un absolūtā izteiksmē vidējais RN 1999. gadā svārstījās no 15 659 euro līdz 267 euro. Attiecībā uz transportlīdzekļu ikgadējiem nodokļiem (TIN) izmantotās nodokļa bāzes arī ir ļoti atšķirīgas, un absolūtā izteiksmē vidējais 1999. gadā maksātais nodoklis svārstījās no 30 euro par transportlīdzekli līdz 463 euro par transportlīdzekli. Saskaņā ar Komisijai pieejamo informāciju RN piemēro vairākums dalībvalstu, un TIN piemēro 21 dalībvalsts. Kopienas tiesību aktu trūkuma dēļ Eiropas Kopienas Tiesas judikatūra, kas pārsvarā balstās uz EK Līguma vispārējiem principiem, joprojām ir vienīgā pilsoņu problēmu risināšanas iespēja.

Transports rada apmēram 28 % no kopējās CO₂ emisijas. Autotransports vien rada 84 % no visas ar transportu saistītās CO₂ emisijas, no kuras vairāk nekā pusi rada vieglie automobiļi. Fiskālo pasākumu pareiza izmantošana, lai sasniegtu Kopienas mērķi 120 g CO₂ uz km, ir

būtiska Kopienas stratēģijai. Fiskālie pasākumi ir spēcīgs stimuls, piemēram, veicinot strauju automobiļu parka atjaunošanu un ietekmējot patērētāju uzvedību par labu degvielas patēriņa ziņā ekonomiskākiem vieglajiem automobiļiem.

Komisija 2002. gada septembrī iesniedza apspriešanai Padomē un Eiropas Parlamentā paziņojumu (KOM(2002) 431), kurā bija ietverta virkne politikas iespēju turpmākai rīcībai attiecībā uz vieglo automobiļu aplikšanu ar nodokļiem Eiropas Savienībā. Komisija paziņoja, ka, pamatojoties uz principiem, kas izklāstīti paziņojumā, un apspriešanās rezultātiem, tā iesniegšot priekšlikumus Kopienas tiesību aktu izstrādei konkrētās jomās, kas labāk ir regulējamas Kopienas līmenī.

Apspriešanās ar Padomi, Eiropas Parlamentu, automobiļu rūpniecību un galvenajām ieinteresētajām personām notika 2002.–2004. gadā ar mērķi noteikt jautājumus, uz kuriem attieksies šī direktīva.

- Spēkā esošie noteikumi par jomu, uz kuru attiecas šis priekšlikums

Ar Padomes Direktīvu 83/182/EEK un 83/183/EEK paredzēja nedaudzus Kopienas noteikumus par konkrētām jomām, kuras attiecas uz vieglo automobiļu aplikšanu ar nodokļiem. Ja nav citu Kopienas noteikumu, dalībvalstis var paredzēt valsts noteikumus vieglo automobiļu aplikšanai ar nodokļiem. Tomēr tiem jāatbilst EK Līguma vispārējiem principiem un ar tiem jāīpaši nedrīkst radīt robežšķērsošanas formalitātes dalībvalstu savstarpējā tirdzniecībā, un tajos jāievēro nediskriminācijas princips.

- Atbilstība politikai citās jomās

Vieglais automobilis ir transportlīdzeklis, kuru daudzi pilsoņi izmanto, vēloties īstenot savas tiesības uz brīvu pārvietošanos Kopienā. Nodokļu šķēršļi rada problēmas pilsoņiem, kas vēlas īstenot šīs tiesības. Turklāt fiskālos noteikumus var izmantot kā instrumentu, lai īstenotu Kopienas stratēģiju vieglo automobiļu CO₂ emisijas samazināšanai un tādējādi sasniegtu Kopienas mērķus vides jomā.

2) APSPRIEŠANĀS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMS

- Apspriešanās ar ieinteresētajām personām

Jā.

Apspriešanās metodes, galvenie mērķsektori un respondentu vispārējais profils

Apspriešanās ar dalībvalstīm Padomes darba grupā 2003. gada maijā un jūnijā un Eiropas Parlamentā (ECON un citas komitejas) no 2002. gada beigām līdz 2003. gada novembrim. Pastāvīga apspriešanās ar automobiļu rūpniecību (ACEA) un patērētāju apvienību (AIT/FIA).

Sabiedriskā apspriešana ar tīmekļa vietnes starpniecību no 2004. gada jūlija līdz septembrim.

Atbilžu kopsavilkums un tas, kā tās ņemtas vērā

Kopsavilkuma ziņojums par rezultātu publicēts TAXUD tīmekļa vietnē http://europa.eu.int/comm/taxation_customs/common/consultations/tax/article_969_en.htm.

Gandrīz 95 % respondentu uzskatīja, ka divdesmit piecu atšķirīgu nodokļu sistēmu darbība ir

radījusi nodokļu šķēršļus un izkropļojusi pareizu iekšējā tirgus darbību. Vairāk nekā 96 % respondentu uzskata, ka vieglo automobiļu aplikšanai ar nodokļiem ir vajadzīgi vispārēji noteikumi Kopienas līmenī, un 93 % uzskata, ka tajos jāņem vērā vides apsvērumi. Apspriešanās saņēma 2 040 atbilžu, no kurām 46 bija no apvienībām (šādi pārstāvētot daudz vairāk pilsoņu) un 8 – no oficiālām iestādēm.

Plašu atbalstu saņēma pakāpeniska reģistrācijas nodokļa atcelšana un vienlaicīga atmaksas sistēmas, kuru piemēro piecu līdz desmit gadu ilgā pārejas periodā, un jaunas, ar CO₂ emisiju saistītas nodokļa struktūras ieviešana.

Priekšlikumus attiecībā uz jaunās tiesību aktu iniciatīvas saturu ņēma vērā, izstrādājot jauno priekšlikumu.

- Pieredzes vākšana un izmantošana

Attiecīgās zinātnes/speciālo zināšanu jomas

- 1) 2001. gada novembrī publicēja pētījumu par fiskālajiem pasākumiem, lai samazinātu jaunu vieglo automobiļu CO₂ emisiju (**COWI** pētījums); tajā bija ietverti ar modeli veikti aprēķini, lai novērtētu, cik tāl ar transportlīdzekli saistīti nodokļi (pārsvarā reģistrācijas nodokļi un transportlīdzekļu ikgadējie nodokļi) var būt iedarbīgi līdzekļi, lai samazinātu jaunu automobiļu CO₂ emisiju līdz Kopienas stratēģijas mērķim – 120 g/km.
- 2) 2002. gada janvārī pētījumā par transportlīdzekļu aplikšanu ar nodokļiem atsevišķās ES valstīs (**TIS** pētījums) novērtēja kavēkļus iekšējā tirgū un attīstīja labāku pašreizējās situācijas izpratni, modelēja gaidāmās pārmaiņas atbildei uz iespējamām nodokļu aplikšanas shēmu pārmaiņām un iepazīstināja ar sasniedzamo rezultātu interpretāciju un virkni politikas ieteikumu, kas pamatojās uz šiem rezultātiem.

Dažās dalībvalstīs, kas nepiemēro reģistrācijas nodokļus vai kurās transportlīdzekļu ikgadējos nodokļus piemēro atkarībā no vieglo automobiļu CO₂ emisijas, iegūtā pieredze izrādījās noderīgs pamats, lai izstrādātu jaunu priekšlikumu.

- 3) Vajadzības gadījumā padomu meklēja, sazinoties ar citu Komisijas nodaļu ekspertiem, automobiļu rūpniecību un automobiļu patērētāju apvienībām, kā arī ar dalībvalstīm, kas piemēro nodokļus līdzīgi, kā paredzēts priekšlikumā.

Izmantotā metodoloģija

Atzinumus ņēma vērā priekšlikuma projektā.

Galvenās organizācijas/experti, ar kuriem apspriedās

Automobiļu rūpniecība (pārsvarā ACEA, JAMA), galvenā automobiļu patērētāju apvienība (AIT/FIA), kā arī dalībvalstu fiskālie eksperti un vairāku Komisijas nodaļu eksperti.

Zinātniskās drošības līmenis: plaša vienprātība.

Saņemtais un izmantotais padoms

Jā.

Izmantotie līdzekļi, lai ekspertu padomu padarītu publiski pieejamu

Speciālie pētījumi un 2002. gada paziņojums publicēts TAXUD tīmekļa vietnē http://europa.eu.int/comm/taxation_customs/taxation/other_taxes/passenger_car/index_en.htm

- Ietekmes novērtējums

Pētījumos atklātās politikas iespējas un politikas ieteikumus, kas iekļauti 2002. gada paziņojumā par vieglo automobiļu aplikšanu ar nodokļiem ES, kā arī pēc paziņojuma sekojošās plašās apspriešanās rezultātus novērtēja un izmantoja ietekmes novērtējuma izstrādei.

Pārbaudīja četras iespējas vieglo automobiļu aplikšanai ar nodokļiem; rezultātu var apkopot šādi.

1. iespēja. „Nedarīt neko”. Tas nozīmētu, ka visus lēmumus pieņem dalībvalstis un Eiropas Kopienas Tiesa. Ja netiks veikta nekāda rīcība, neuzlabosies iekšējā tirgus darbība un būs apdraudēta Kopienas mērķa –120 g CO₂ emisijas uz km – sasniegšana līdz 2010. gadam.

2. iespēja. Šī pieeja paredzētu vieglo automobiļu pašreizējo nodokļu saglabāšanu, ieviešot vienīgi RN atmaksas sistēmu, lai izvairītos no nodokļu dubultās uzlikšanas, kas iekšējā tirgū nav attaisnojama. Lai gan RN atmaksas sistēma būtu nepieciešamais minimums, lai risinātu nodokļu dubultās uzlikšanas problēmu, tā noteikti neskartu citas pilsoņu, automobiļu rūpniecības un tirdzniecības pašreizējās problēmas.

Lai piemērotu atmaksas sistēmu, būtu nepieciešami daži Kopienas noteikumi, kas izveidotu objektīvas un pārredzamas metodes to lietoto automobiļu atlikušās vērtības aprēķināšanai, kuri tiek eksportēti vai pastāvīgi pārvesti uz citu dalībvalsti reģistrēšanai.

Lai gan šai iespējai varētu būt labvēlīga ekonomiskā ietekme uz pilsoņiem, automobiļu rūpniecību un tirdzniecību, bet tā neskar lielāko daļu pašreizējo šķēršļu iekšējā tirgū un tai vienalga nav labvēlīgas ietekmes uz vidi.

3. iespēja. Šī pieeja ir vērsta uz to, lai pieņemtu visaptverošu ES vieglo automobiļu nodokļu aplikšanas politiku, ieskaitot pilnīgu RN likvidēšanu desmit gadu pārejas periodā, RN un TIN nodokļa bāzes restrukturēšanu, iekļaujot tajā faktoru, kura pamatā ir CO₂, un RN atmaksas sistēmas izveidi.

Galvenie gaidāmie 3. iespējas ieguvumi būtu iekšējā tirgus darbības ievērojama uzlabošana un nozīmīgs ieguldījums Kopienas mērķu sasniegšanā vides jomā. Attiecībā uz iekšējo tirgu sagaidāma birokrātijas samazināšanās, labāka pārredzamība un juridiskā noteiktība visiem uzņēmējiem un tādējādi mazāk šķēršļu preču brīvai apgrozībai un personu brīvai kustībai. Vieglo automobiļu rūpniecība iegūs vairāk iniciatīvas iespēju, lai pilnībā baudītu tās priekšrocības, kuras sniedz apjoma ekonomija, kā arī palielināsies tās konkurētspēja, un noteiktā apmērā augs nodarbinātība. Valstu nodokļu sistēmas tiks tuvinātas tieši attiecībā uz automobiļu nodokļu bāzēm. Sagaidāms, ka, vieglo automobiļu jomā piemērojot principu „maksā piesārņotājs” un fiskālos pasākumus, kas Kopienas stratēģijā paredzēti, lai samazinātu vieglo automobiļu CO₂ emisiju, pavērsies jaunas iespējas piesārņojošo emisiju samazināšanai.

Turklāt RN var likvidēt, neietekmējot ieņēmumus, jo ieņēmumu zaudējumu var kompensēt ar pakāpenisku un paralēlu pāreju no RN ieņēmumiem uz TIN un, ja nepieciešams, izmantojot citus fiskālos pasākumus saskaņā ar Padomes Direktīvu 2003/96/EK un pat inovatīvus

noteikumus attiecībā uz ceļu izmantošanas maksu. Tie ir stabilāks valsts budžeta ieņēmumu avots, jo tie rada ieņēmumus visu vieglā automobiļa kalpošanas laiku pretstatā RN, kas rada ieņēmumus vienīgi pēc minētā automobiļa iegādes. Tās dalībvalstis, kas piemēro augstu RN, būs spējīgas veikt pāreju uz TIN atbilstoši to vajadzībām vēlākais līdz 2016. gadam. Šīs valstis, no vienas puses, saskarsies ar pārejas izmaksām, lai pielāgotu un pārvaldītu automobiļu nodokļu sistēmu tieši pārejas perioda pirmajos gados, bet, no otras puses, tās iegūs, pateicoties zemākiem automobiļu nodokļu sistēmas pārvaldes izdevumiem pēc pārejas perioda beigām.

Konkrēti šī iespēja neradīs dalībvalstīm papildu administratīvās izmaksas ilgā laika posmā. Tieši otrādi, tā kā gandrīz visās dalībvalstīs jau ir TIN, RN iekļaušana šajā nodoklī samazinās gan administrāciju, gan pilsoņu administratīvo slogu, jo tiem būs jāsakaras tikai ar vienu, nevis diviem nodokļiem. Pārejas īstenošanas izmaksas būs salīdzinoši nelielas, jo tās principā aptver pašreizējās nodokļu shēmas pārlobojumus un ilgākā laika posmā tās kompensēs ietaupījumi, pateicoties ar RN saistīto administratīvo un izpildes izmaksu likvidēšanai.

4. iespēja. Šī iespēja paredzētu 3. iespējā minētajai līdzīgu visaptverošu ES vieglo automobiļu nodokļu politiku ar vienīgo atšķirību, ka tās mērķis nebūtu likvidēt RN, bet tikai pakāpeniski to samazināt līdz līmenim, kas nepārsniedz 10 % no automobiļa cenas pirms nodokļu nomaksas. Lai gan ar šo iespēju varētu nodrošināt gandrīz līdzīgu ietekmi uz vidi kā ar 3. iespēju, tomēr ar to nelikvidēs visus pārējos šķēršļus, ar kuriem pašlaik sakaras pilsoņi un rūpniecība. Konkrēti pilsoņiem joprojām būtu jāsedz administratīvās un sociālās izmaksas, kas ir saistītas ar attiecīgajām birokrātiskajām procedūrām. Joprojām būtu jārisina citi iekšējā tirgus jautājumi, tādi kā nepieciešamība piemērot RN atmaksas sistēmu, kamēr tiek piemēroti RN nodokļi, joprojām ievērojama automobiļu tirgus sadrumstalošanās un nepieciešamība turpināt pārbaudes, kuru mērķis ir samazināt nodokļu izvairīšanās risku.

Turklāt, īstenojot šo iespēju, dalībvalstij joprojām būtu jāsakaras ar administratīvajām izmaksām, kas būtu saistītas ar paralēlu RN un TIN sistēmu uzturēšanu, kamēr ar RN saistīti ieņēmumi samazinātos. Visbeidzot šī iespēja izraisītu daļēju likmju saskaņošanu, kas pārsniegtu nepieciešamo minimumu, lai īstenotu nosprausto mērķi.

Komisija veica darba programmā minēto ietekmes novērtējumu. Ziņojums pieejams TAXUD tīmekļa vietnē.

3) PRIEKŠLIKUMA JURIDISKIE FAKTORI

- Ierosinātās rīcības kopsavilkums

Komisijas priekšlikuma pamatā ir 2002. gada paziņojumā iekļautie politikas ieteikumi, kas saņēma Eiropas Parlamenta, galveno ieinteresēto personu un sabiedrības atbalstu. Tie politikas ieteikumi, kas nesaņēma šādu atbalstu, netika iekļauti priekšlikumā.

Priekšlikumā paredzēti trīs galvenie pasākumi.

1. Reģistrācijas nodokļa likvidēšana

Šī rīcība saņēma gandrīz visu apspriešanas procedūrā iesaistīto dalībnieku spēcīgu atbalstu, jo reģistrācijas nodokļus uzskata par īstu šķērslu automobiļu kustības brīvībai iekšējā tirgū un par faktoru, kas negatīvi ietekmē Eiropas automobiļu rūpniecības konkurētspēju. Neviens risinājums, kas būtu saistīts ar RN saglabāšanu, nelikvidētu šos šķēršļus. Priekšlikumā

paredzēts pakāpeniski, piecu līdz desmit gadu pārejas periodā, likvidēt RN, lai izvairītos no pārmērīga nodokļu sloga, kas gulstas uz automobiļu izmantotājiem, kuri nopirkuši automobili, samaksājuši augstu reģistrācijas nodokli un kuriem pēc tam jāmaksā augstāks transportlīdzekļa ikgadējais nodoklis un degvielas nodokļi. Dalībvalstīm, kuras piemēro augstus reģistrācijas nodokļus, būs jāparedz īpašs šiem automobiļiem piemērojams nodokļu režīms laikposmam, kas atbilst vidējam automobiļu kalpošanas laikam. Turklāt šā pasākuma pakāpeniska piemērošana nodrošinās lietoto automobiļu īpašnieku pietiekamu aizsardzību no tūlītēja viņu automobiļu vērtības zuduma.

Visbeidzot tām dalībvalstīm, kuras piemēro augstu RN, ir pietiekams laiks, lai veiktu automobiļu nodokļu sistēmu strukturālas pārmaiņas un segtu pārejas izmaksas, ņemot vērā savu automobiļu tirgus īpašos nosacījumus.

2. RN atmaksas sistēmas izveide

Noteikumi, ar kuriem izveido šo sistēmu, jāpiemēro tiem vieglajiem automobiļiem, kas reģistrēti kādā dalībvalstī un pēc tam eksportēti vai pastāvīgi pārvesti uz citu dalībvalsti. Šim pasākumam ir divkāršs mērķis: pirmkārt, izvairīties no dubulta reģistrācijas nodokļu maksājuma un, otrkārt, maksāt reģistrācijas nodokļus tajā valstī, kurā automobili izmanto. Ar mērķi nodrošināt Eiropas pilsoņiem juridisko noteiktību un pārredzamību priekšlikums atbilst vajadzībai pēc pārredzamiem un objektīviem kritērijiem un noteikumiem, lai izveidotu lietoto automobiļu reālu atlikušo vērtību un tādējādi nodrošinātu godīgu atlikušā RN aprēķina bāzi no valsts izvestajiem un tajā ievestajiem automobiļiem. Priekšlikumā ietverti kritēriji, kas izveidoti ar Eiropas Kopienas Tiesas jaunāko judikatūru un kuriem ievērojami jāsamazina lielais pilsoņu sūdzību daudzums.

Priekšlikumā paredzēta līdzīga TIN atmaksas sistēmas izveide; atmaksājamās vai maksājamās summas aprēķins jāveic proporcionāli laikam.

3. RN un TIN nodokļa bāzes pārstrukturēšana, lai tā pilnībā vai daļēji pamatotos uz CO₂

Apspriešanās procesā vairākums dalībnieku atzina, ka ir laiks piemērot Kopienas stratēģijā paredzēto trešo pīlāru (fiskālos pasākumus), lai samazinātu vieglo automobiļu CO₂ emisiju un iegūtu no šā spēcīgā stimula, ietekmējot patērētāju uzvedību par labu videi draudzīgākiem vieglajiem automobiļiem.

Priekšlikumā iekļauta šī politikas iespēja, kas saņēma spēcīgu atbalstu apspriešanas procedūras laikā. Attiecībā uz TIN, proti, nodokļiem, kuri tiek piemēroti vairākumā dalībvalstu, priekšlikumā paredzēta nodokļa bāzes pārstrukturēšana, lai līdz 2010. gadam piemērotu TIN, kura pamatā pilnībā vai daļēji būtu ikviena vieglā automobiļa oglekļa dioksīda emisija. Attiecībā uz RN dalībvalstīm, kas piemēro šādus nodokļus, līdz 2010. gadam nodokļa bāzē jāiekļauj faktors, kura pamatā ir CO₂, vienlaikus veicot pakāpenisku likvidēšanu. Periods, kurā veicama TIN un RN nodokļa bāzes pārstrukturēšana, plānots, ņemot vērā Eiropas Kopienas saistības vēlākais līdz 2010. gadam samazināt vieglo automobiļu oglekļa dioksīda emisiju līdz 120 g/km.

Lai izvairītos no turpmākas iekšējā tirgus sadrumstalošanās, ko izraisa fakts, ka dalībvalstis atšķirīgi piemēro oglekļa dioksīda faktoru, Komisija ierosina līdz 2008. gada 1. decembrim (Kioto perioda sākums) vismaz 25 % no kopējiem reģistrācijas nodokļa un attiecīgi transportlīdzekļa ikgadējā nodokļa ieņēmumiem nodrošināt, izmantojot faktoru, kura pamatā ir CO₂. Līdz 2010. gada 31. decembrim vismaz 50 % no kopējiem transportlīdzekļa ikgadējā

nodokļa un reģistrācijas nodokļa (līdz tā likvidēšanai) ieņēmumiem jānodrošina, izmantojot faktoru, kura pamatā ir CO₂ attiecībā uz abiem šiem nodokļiem.

Nesen veiktajos pētījumos¹ bija piemēri, kā dalībvalstis var piemērot faktoru, kura pamatā ir CO₂. Šajā gadījumā līdz 2010. gadam pakāpeniski jāpalielina kopējie ieņēmumi, izmantojot nodokļa faktoru, kura pamatā ir CO₂, vienlaikus pakāpeniski samazinot ieņēmumus no nodokļa vecās struktūras, ja ir jāievēro ieņēmumu neitralitāte. Dalībvalstu uzdevums, protams, būs noteikt nodokļa līmeni euro, pamatojoties uz CO₂ daudzumu gramos uz km.

- Juridiskais pamats

Eiropas Kopienas dibināšanas līgums un jo īpaši tā 93. pants.

- Subsidiaritātes princips

- A. Priekšlikums ir gan Kopienas, gan dalībvalstu kompetencē. Tādēļ uz šo priekšlikumu attiecas subsidiaritātes princips. Ņemot vērā direktīvas priekšlikumā ietvertos mērķus uzlabot iekšējā tirgus darbību un vecināt ilgtspējību, ir nepieciešama Kopienas pieeja. Šajā saistībā priekšlikumā ietverts līdzsvarots pasākumu kopums, kas atspoguļo šo mērķu sasniegšanai nepieciešamo minimumu.

Patiesi, atšķirīgi ar vieglajiem automobiļiem saistīti nodokļi var radīt nopietnus šķēršļus personu brīvai kustībai un preču brīvai aprītei. Atbilstoši subsidiaritātes principam priekšlikuma mērķis ir nodrošināt dalībvalstu piemēroto nodokļu sistēmu pilnīgu pārredzamību bez nevajadzīgas iesaistīšanās Kopienas līmenī. Priekšlikumā tādi jautājumi kā nodokļu likmes netiek nodoti Kopienas kompetencē, lai gan tie bieži ir politiski nozīmīgi valstu un reģionu līmenī.

Turklāt atsevišķas dalībvalstis nevar pietiekamā mērā izpildīt saistības, ko uzņēmas Kioto protokolā, tāpēc mēroga vai rīcības ietekmes dēļ tās labāk var izpildīt Kopienas līmenī, tādējādi nepieciešama saskaņota rīcība visās dalībvalstīs. Priekšlikumā paredzēts pirmo reizi izveidot tiesisku regulējumu, kas ļaus izmantot fiskālos pasākumus, kā noteikt Kopienas stratēģijas 3. pīlārā, lai samazinātu vieglo automobiļu CO₂ emisiju.

- B. Subsidiaritātes princips nozīmē, ka Kopiena rīkojas tikai tad, ja dalībvalstis nevar pietiekamā mērā sasniegt ierosinātās rīcības mērķus un tāpēc ierosinātās rīcības mēroga vai ietekmes dēļ tos labāk var sasniegt Kopienā. Līdz ar to, tā kā skarta iekšējā tirgus darbības uzlabošana, atsevišķu dalībvalstu nesaskaņota rīcība nozīmē lielas to nodokļu sistēmas administrēšanas izmaksas. Tā nenodrošina nodokļu sistēmas pārredzamību un juridisko noteiktību, neuzlabo automobiļu rūpniecības konkurētspēju, kas pilsoņiem nozīmē ievērojamas sociālās izmaksas.

Šāda atsevišķu dalībvalstu nesaskaņota rīcība rada tādas nodokļu šķēršļus kā nodokļu dubultā uzlikšana, nodokļu izraisīta automobiļu pārvešana pāri robežai, izkropļojumi un neefektivitāte, kas kavē iekšējā tirgus pareizu darbību.

Atstājot šo nozari pašreizējā stāvoklī, joprojām tiktu nodarīts kaitējums ES tēlam Eiropas pilsoņu skatījumā un automobiļu rūpniecība nevarētu baudīt gaidītās priekšrocības,

¹ Jaunais nodoklis = vecais nodoklis + a * g CO₂ - b (COWI pētījums, 4.3.2. punkts, 87. lpp.).

darbojoties vienotā tirgū.

Kopienas rīcība samazinās darījumu izmaksas, nodrošinās lētākus, tīrākus un drošākus automobiļus. Tā kā palielināsies automobiļu rūpniecības konkurētspēja, gaidāma lielāka nodarbinātība. Dalībvalstu ieņēmumi necietīs, ja ierosinātās strukturālās pārmaiņas notiks, ievērojot ieņēmumu neitralitāti, ko var nodrošināt, ja ieņēmumu zaudējumus pakāpeniskas RN likvidēšanas dēļ kompensē ar vienādu un paralēlu TIN ieņēmumu pieaugumu un, ja nepieciešams, ar citiem fiskāliem pasākumiem saskaņā ar Padomes Direktīvu 2003/96/EK.

Pamatojoties uz virkni scenāriju, TIS un COWI pētījumā tika noteikti kvantitātes rādītāji. Ja RN tiek samazināts par 50 %, saskaņā ar scenāriju dalībvalstīs ar augstiem RN jāērķinās ar nelielu (2–5 %) automobiļu cenu pieaugumu pirms nodokļu nomaksas, jo ievērojami (11–26 %) samazinātos mazumtirdzniecības cenas. Tomēr pārējās dalībvalstīs tās saglabātos gandrīz nemainīgas.

- C. Attiecībā uz CO₂ emisijas samazināšanu pilnībā tiek ievērots subsidiaritātes princips, jo ir vajadzīga saskaņota rīcība Kopienas līmenī, lai sasniegtu Kopienas mērķus vides jomā. Šāda rīcība Kopienas līmenī, bez šaubām, būs efektīvāka, lai sasniegtu Kopienas mērķus vides jomā, jo CO₂ emisijas samazināšana ir visas Kopienas uzdevums. Viennozīmīgs šā priekšlikuma ieguvums būs vides nosacījumu būtiska uzlabošana, pateicoties zemākam CO₂ līmenim un, iespējams, citiem piesārņojošiem emisiju līmeņiem.

Šajā konkrētajā gadījumā iekšējais tirgus un mērķis vides jomā ir cieši saistīts, un to atdalīšana un atsevišķa risināšana nedotu pietiekamu rezultātu.

- D. Ar modeli veiktajos aprēķinos noskaidrotie dati par fiskālo pasākumu gaidāmo ietekmi, lai veicinātu ilgtspējību, ir apkopoti šajā tabulā.

Tabula. Iespējamā CO₂ emisijas samazināšana, izmantojot dažādus fiskālos pasākumus (%)

•	B	D	DK	I	NL	P	S	SF	UK
• CO₂ samazināšana, lai sasniegtu mērķi – 120g/km, % punktos	10.8	10.5	9.9	11.4	10.2	10.8	10.2	10.7	10.3
Pašreizējo nodokļu pastiprināta diferencēšana									
• reģistrācijas nodoklis	2.5	-	3.3	-	3.6	1.8	-	2.5	-
• transportlīdzekļa ikgadējais nodoklis	2.4	4.4	5.4	2.7	3.6	1.9	2.4	0.1	4.8
CO₂ faktora pievienošana pašreizējiem nodokļiem									
• reģistrācijas nodoklis	3.3	-	4.6	3.0	3.4	2.1	-	2.8	-
• transportlīdzekļa ikgadējais nodoklis	2.9	4.4	5.0	3.3	4.0	2.1	3.2	3.1	4.6
Pēc CO₂ diferencēti nodokļi									
• reģistrācijas nodoklis	3.5	-	8.4	1.8	5.5	3.2	-	4.3	-
• transportlīdzekļa ikgadējais nodoklis	4.2	5.0	5.5	4.1	6.0	2.3	3.9	3.5	4.7
• kombinācija	5.1	4.9	8.5	4.0	7.0	3.3	3.8	4.3	4.5

Avots: COWI pētījums, 1.8. tabula. Galveno rezultātu kopsavilkums.

Ieviešot fiskālu elementu, ietekme uz CO₂ emisijas samazināšanu var būt ļoti būtiska. Faktiski pienācīga COWI pētījuma radītāju izpēte rāda, ka CO₂ faktora iekļaušana spēkā esošo nodokļu bāzē (pašreizējā visas ES modelī, kur joprojām pastāv gan RN, gan TIN) rada ievērojamu CO₂ samazināšanos. Aplēses liecina, ka dažos gadījumos tikai ar CO₂ faktora iekļaušanu vienīgi TIN varētu sasniegt aptuveni 50 % no vispārējā mērķa.

Skaidri redzams, ka, vēloties panākt jaunu vieglo automobiļu vidējās CO₂ emisijas ievērojamu samazināšanos, ir būtiski nodokļus dažādot tā, lai tie ekonomiskiem automobiļiem būtu ievērojami zemāki nekā neekonomiskiem automobiļiem. Lai gan ievērojamu daļu, proti, aptuveni 30,5 % līdz 86 % no Kopienas mērķa – jauniem automobiļiem vidēji 120 g/km – var panākt, optimāli izmantojot RN/TIN, proti, fiskālos pasākumus, kuru pamatā ir CO₂, tomēr šie pasākumi nav pietiekami, lai sasniegtu mērķi – 120 g CO₂ uz km. Būs vajadzīgi citi pasākumi, lai sasniegtu šo mērķi, pieļaujot palielināt to automobiļu īpatsvaru, kuros izmanto dīzeļdegvielu, vai dodot priekšroku mazākiem automobiļiem (racionalizācija). No vienas puses, šo pasākumu mērķis ir pārvērst ārējas problēmas par iekšēju jautājumu un piemērot principu „piesārņotājs maksā”, bet, no otras puses, būt vienkāršiem, pārredzamiem, nediskriminējošiem attiecībā pret īpašiem automobiļu modeļiem, klasēm vai segmentiem un būt tehnoloģiski neitrāliem.

- Proporcionalitātes princips

Priekšlikums atbilst proporcionalitātes principam šāda(-u) iemesla(-u) dēļ.

Direktīvā paredzēts to fiskālo pasākumu minimums, kas piemērojami vieglo automobiļu jomā, lai uzlabotu iekšējā tirgus darbību un veicinātu Kopienas mērķu sasniegšanu vides jomā. Tā neskar nodokļu līmeņus un nodokļu diferencēšanas likmes un ļauj dalībvalstīm būt elastīgām, piemērojot tos līmeņus, kas labāk iederas valstu automobiļu tirgu konkrētajos nosacījumos. Dalībvalstis pašas varēs lemt par pasākumiem, lai likvidētu RN, un par to, kādu daļu faktora, kura pamatā ir CO₂, iekļaut TIN un RN nodokļa bāzē un, iespējams, par citu emisiju iekļaušanu šajās nodokļu bāzēs.

Konkrēti pirmais no diviem direktīvas mērķiem ir uzlabot iekšējā tirgus darbību. Paredzēts, ka iekšējais tirgus iegūst no personu brīvas kustības, kā arī no preču brīvas aprites personiskiem un komerciāliem mērķiem. RN rada šķēršļus šīm brīvībām. Neviens risinājums, kas būtu saistīts ar RN saglabāšanu, nelikvidētu šos šķēršļus.

Attiecībā uz otro mērķi, proti, vides ilgtspējības veicināšanu, ar direktīvu bija paredzēts īstenot Komisijas stratēģijas trešo pīlāru, lai samazinātu vieglo automobiļu CO₂ emisiju; tas bija vienīgais pīlārs, kurš vēl nebija īstenots. Stratēģijā atzīts izšķirošais trešā pīlāra nozīmīgums, lai sasniegtu CO₂ emisiju samazināšanas mērķi, un tā obligāta īstenošana pilnībā ir saskaņā ar proporcionalitātes principu, kas attaisno Kopienas rīcību vienīgi tur, kur tas ir „nepieciešams” vai „tiek prasīts”, lai panāktu noteiktu rezultātu.

Ņemot vērā iepriekš minēto, nevar apstrīdēt direktīvas piemērotību nospraustā mērķa sasniegšanai un tās pasākumu nepieciešamību tādā nozīmē, ka nav pieejama cita iespēja, kas nav tik ierobežojoša. Saistībā ar trešo novērtējamo faktoru, proti, pasākumu proporcionalitāti attiecībā uz ar tiem ieviestajiem ierobežojumiem, jāuzsver, ka direktīva ir neitrāla pret dalībvalstu ieņēmumiem, jo dalībvalstis varēs pielāgot ieņēmumu naudas plūsmu līdz 2016. gadam. Turklāt direktīva nerada dalībvalstīm papildu administratīvās izmaksas ilgā laika posmā.

Visbeidzot, lai nodrošinātu to, ka, piemērojot šo direktīvu, tiek ievērota arī proporcionalitāte, varētu ņemt vērā tos gadījumus dalībvalstīs, kas ievērojami atšķiras no normas noteiktu rādītāju ziņā.

Skatīt 4. punktu.

- Instrumentu izvēle

Ierosinātais instruments: direktīva.

Citi līdzekļi nebūtu piemēroti šāda(-u) iemesla(-u) dēļ.

Kopš 1983. gada gūtā pieredze ar Direktīvu 83/182/EEK un 83/183/EEK ir parādījusi, ka direktīva dalībvalstīm ļauj būt pietiekami elastīgām, piemērojot Kopienas nodokļu tiesību aktus valstu likumdošanas un pārvaldes sistēmām.

4) IETEKME UZ BUDŽETU

Priekšlikuma pieņemšana neietekmēs budžetu.

5) PAPILDU INFORMĀCIJA

- Spēkā esošo tiesību aktu atcelšana

Pieņemot priekšlikumu, nebūs jāatceļ spēkā esoši tiesību akti.

- Atbilstības tabula

Dalībvalstīm jāpaziņo Komisijai to valsts noteikumu teksts, ar kuriem transponē šo direktīvu, kā arī jāiesniedz minēto noteikumu un šīs direktīvas atbilstības tabula.

- Eiropas Ekonomikas zona

Priekšlikums attiecas uz pilsoņiem, kas pārvietojas starp ES un EEZ valstīm, tāpēc būtu ieteicams to attiecināt arī uz Eiropas Ekonomikas zonu.

Priekšlikums

PADOMES DIREKTĪVA

par nodokļiem, ar kuriem apliek vieglos automobiļus

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu un jo īpaši tā 93. pantu,

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu²,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta atzinumu³,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu⁴,

tā kā:

- (1) Vieglo automobiļu aplikšana ar nodokļiem var būt svarīgs papildu instruments, lai veicinātu mērķu sasniegšanu vides jomā, īpaši attiecībā uz siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanu, tāpēc reģistrācijas nodokļa un transportlīdzekļa ikgadējā nodokļa bāzē jāiekļauj faktors, kura pamatā ir oglekļa dioksīds. Lai sniegtu ieguldījumu Kopienas un tās dalībvalstu saistību izpildē atbilstoši Kioto protokolam, saistību periodā no 2008. līdz 2012. gadam ar vieglajiem automobiļiem saistīto nodokļu bāzēs jāiekļauj ierosinātie faktori, kas tieši attiecas uz oglekļa dioksīda emisiju. Tā kā vēlākais līdz 2010. gadam ir jāsasniedz Kopienas stratēģiskais mērķis samazināt vieglo automobiļu oglekļa dioksīda emisiju, faktoru, kura pamatā ir oglekļa dioksīds, ir lietderīgi pilnībā piemērot līdz 2010. gada 31. decembrim.
- (2) Padomes 1996. gadā atbalstītās Kopienas stratēģijas trešajā pīlārā, lai samazinātu vieglo automobiļu oglekļa dioksīda emisiju un veicinātu degvielas ekonomiju⁵, ietverti fiskālie pasākumi, un tas ir vienīgais pīlārs, kas vēl jāīsteno Kopienas līmenī.
- (3) Dalībvalstis jāiedrošina piemērot saskaņotus fiskālos stimulus attiecībā uz vieglajiem automobiļiem, kas izpilda stingrākus emisijas ierobežojumus nekā tos, kas kļuva

² OV C, , . lpp.

³ OV C, , . lpp.

⁴ OV C, , . lpp.

⁵ Padomes 1996. gada 25. jūnija secinājumi un Komisijas paziņojums Padomei un Eiropas Parlamentam KOM(95) 689.

obligāti saskaņā ar Direktīvu 98/69/EK⁶ (Euro 4), kura attiecas uz pasākumiem, lai novērstu gaisa piesārņošanu mehānisku transportlīdzekļu emisijas dēļ, un ar kuru groza Padomes Direktīvu 70/220/EEK⁷, lai paātrinātu tādu vieglo automobiļu laišanu tirgū, kas apmierinātu turpmākās prasības, kuras tiks pieņemtas Kopienas līmenī (Euro 5).

- (4) Jāparedz iespēja fiskālos stimulus attiecībā uz vieglajiem automobiļiem ietvert tādu diferencētu nodokļu veidā, kurus piemēro, pamatojoties uz ikviena vieglā automobiļa oglekļa dioksīda emisijas daudzumu gramos uz kilometru.
- (5) Lai izvairītos no turpmākas iekšējā tirgus sadrumstalošanās, jānosaka, ka ieņēmumi no faktora, kura pamatā ir oglekļa dioksīds, līdz 2008. gada 31. decembrim veido vismaz 25 % no kopējiem reģistrācijas nodokļu un transportlīdzekļu ikgadējo nodokļu ieņēmumiem un līdz 2010. gada 31. decembrim – vismaz 50 %.
- (6) Iekšējā tirgū jānovērš nodokļu šķēršļi, kas ierobežo personu un to personiskā īpašuma, ieskaitot vieglos automobiļus, brīvu kustību. Šīs direktīvas mērķis ir novērst šādus šķēršļus, pārstrukturēt ar vieglajiem automobiļiem saistītos nodokļus, kurus piemēro dalībvalstīs, neliekot tām uzņemties saistības ieviest jaunus nodokļus.
- (7) Lai īstenotu savas tiesības brīvi pārvietoties, daudzi Eiropas pilsoņi izmanto automobiļus, lai uz laiku vai pastāvīgi pārvietotos no vienas dalībvalsts uz otru. Vieglo automobiļu nodokļu sistēmu lielā dažādība būtiski negatīvi ietekmē Eiropas pilsoņu⁸ un automobiļu rūpniecības spēju baudīt iekšējā tirgus priekšrocības. Tieši reģistrācijas nodokļi rada paaugstinātas darījumu izmaksas patērētājiem, nozīmīgas automobiļu cenu atšķirības pirms nodokļu nomaksas un automobiļu tirgus sadrumstalošanos, kā arī negatīvi ietekmē pārrobežu tirdzniecību.
- (8) Reģistrācijas nodokļi neļauj sasniegt Lisabonas stratēģijas mērķus un kavē Eiropas automobiļu rūpniecības konkurētspējas pieaugumu, tāpēc tie piecu līdz desmit gadu laikā pakāpeniski ir jālikvidē. Šis periods ļautu dalībvalstīm, kas piemēro reģistrācijas nodokļus, pielāgot vieglo automobiļu nodokļu sistēmu un ņemt vērā sava automobiļu tirgus konkrētos nosacījumus. Reģistrācijas nodokļu likvidēšanas dēļ radušos ieņēmumu zaudējumus varētu kompensēt ar paralēlu transportlīdzekļu ikgadējo nodokļu ieņēmumu pieaugumu un, ja nepieciešams, izmantojot citus fiskālos pasākumus atbilstoši Padomes Direktīvai 2003/96/EK⁹, tā, lai vispārējais nodokļu slogs nemainītos.
- (9) Tomēr dalībvalstīs, kas piemēro reģistrācijas nodokļus, ir lietderīgi izveidot atmaksas sistēmu, lai atmaksātu par eksportētājiem vai no šo valstu teritorijas uz citas dalībvalsts teritoriju pastāvīgi pārvietotajiem vieglajiem automobiļiem samaksātos reģistrācijas nodokļus. Šajos apstākļos dalībvalstīs ir arī lietderīgi piemērot līdzīgu transportlīdzekļu ikgadējo nodokļu atmaksas sistēmu. Šīs sistēmas novērsīs nodokļu dubultu samaksu un radīs taisnīgāku pamatu ar vieglajiem automobiļiem saistīto nodokļu noteikšanai atkarībā no automobiļa izmantošanas ikvienā dalībvalstī.

⁶ OV L 350, 28.12.1998., 1. lpp.

⁷ OV L 76, 6.4.1970., 1. lpp.

⁸ Eiropas Kopienu Tiesa nesen savā 2005. gada 16. jūnija spriedumā lietā C-138/2004 nolēma, ka reģistrācijas nodokļi tieši to likmju un tehnisko īpatnību dēļ var būt brīvas pārvietošanās šķērslis.

⁹ OV L 283, 31.10.2003., 51. lpp.

- (10) Ir lietderīgi attiecīgā gadījumā nevilcinoties ieviest reģistrācijas nodokļu un transportlīdzekļu ikgadējo nodokļu atmaksas sistēmas, lai izvairītos no izkropļojumiem un atšķirīga vieglo automobiļu nodokļu režīma.
- (11) Par konkrētu vieglo automobili atmaksājamajai vai maksājamajai reģistrācijas nodokļa summai jābūt tieši saistītai ar šā automobiļa atlikušo vērtību. Tāpēc ir lietderīgi izveidot Kopienas noteikumus, kuru pamatā ir objektīvi faktori, lai noteiktu automobiļa nolietojumu un līdz ar to tā atlikušajā vērtībā iekļauto atlikušo reģistrācijas nodokļu summu.
- (12) Lai nodrošinātu netraucētu pāreju uz jaunajiem tiesību aktiem un ierobežotu jebkādu iespējamu negatīvu ietekmi, ir nepieciešams paziņot Komisijai dalībvalstu piemēroto reģistrācijas nodokļu un transportlīdzekļu ikgadējo nodokļu līmeņus pārejas periodā, kā arī pēc šā perioda beigām piemēroto transportlīdzekļu ikgadējo nodokļu līmeni.
- (13) Komisijai jāseko līdzi to pasākumu attīstībai, kas dalībvalstīs pieņemti šīs direktīvas īstenošanai, un tai par to jāinformē Padome un Eiropas Parlaments.
- (14) Tā kā atsevišķas dalībvalstis nevar pienācīgi sasniegt mērķus iekšējā tirgus darbības uzlabošanai vieglo automobiļu jomā un veiksmīgai fiskālo pasākumu izmantošanai, lai ieviestu Kopienas stratēģiju nolūkā samazināt vieglo automobiļu oglekļa dioksīda emisiju, un tāpēc rīcības mēroga un ietekmes dēļ tos var labāk sasniegt Kopienas līmenī, Kopiena var pieņemt pasākumus saskaņā ar EK Līguma 5. pantā paredzēto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā paredzēto proporcionalitātes principu direktīva nosaka tikai to, kas vajadzīgs, lai sasniegtu šos mērķus,

IR PIEŅĒMUSI ŠO DIREKTĪVU.

I nodaļa

PRIEKŠMETS UN DEFINĪCIJAS

1. pants

Priekšmets

Šajā direktīvā paredzēti noteikumi vieglo automobiļu nodokļu aprēķinam, pamatojoties uz oglekļa dioksīda emisiju.

Tajā paredzēti arī noteikumi reģistrācijas nodokļu likvidēšanai un sistēmas izveidei, lai attiecīgos gadījumos atmaksātu samaksātos reģistrācijas nodokļus.

Turklāt ar to izveido transportlīdzekļu ikgadējo nodokļu atmaksas sistēmu.

2. pants
Definīcijas

Šajā direktīvā „vieglais automobīlis” ir M1 kategorijas transportlīdzeklis, kā noteikts Padomes Direktīvas 70/156/EEK II pielikuma A punktā¹⁰.

II nodaļa
TRANSPORTLĪDZEKĻU IKGADĒJIE NODOKĻI

1. IEDAĻA
NODOKĻA BĀZE UN NODOKĻA DIFERENCĒŠANA

3. pants
Vispārīgs noteikums

1. Dalībvalsts, kas piemēro īpašu un periodisku nodokli, kurš attiecas uz vieglā automobiļa izmantošanu tās teritorijā un kuram ir identiskas vai līdzīgas pazīmes ar I pielikumā ietvertu nodokļu pazīmēm, turpmāk – „transportlīdzekļu ikgadējie nodokļi”, aprēķina šos nodokļus, pamatojoties uz to laika posmu divpadsmit mēnešu periodā, kurā vieglais automobīlis tika izmantots minētās dalībvalsts teritorijā.
2. Transportlīdzekļu ikgadējos nodokļus vieglajam automobīlim var uzlikt tikai tā valsts, kurā šis automobīlis ir reģistrēts.
3. Lai nodrošinātu transportlīdzekļu ikgadējo nodokļu uzlikšanu, dalībvalsti, kurā automobīlis tiek pastāvīgi izmantots, uzskata par reģistrācijas dalībvalsti, jo tā ir īpašnieka pastāvīgā dzīvesvieta Padomes Direktīvas 83/183/EEK 6. panta¹¹ nozīmē vai šajā dalībvalstī automobīli izmanto vairāk nekā 185 dienas divpadsmit mēnešu periodā.

4. pants
Diferencēšana, pamatojoties uz oglekļa dioksīda emisiju

Lai aprēķinātu transportlīdzekļu ikgadējos nodokļus, piemēro nodokļa diferencēšanu, pamatojoties uz ikviena vieglā automobiļa oglekļa dioksīda emisijas daudzumu gramos uz kilometru.

5. pants
Minimālie nodokļa ieņēmumi, izmantojot nodokļa diferencēšanu

1. Līdz 2008. gada 31. decembrim transportlīdzekļu ikgadējo nodokļu struktūrā ietvertā oglekļa dioksīda faktora radītie kopējie ieņēmumi sasniedz vismaz piecdesmit procentus no kopējiem transportlīdzekļu ikgadējo nodokļu ieņēmumiem.

¹⁰ OV L 42, 23.2.1970., 1. lpp.

¹¹ OV L 105, 23.4.1983., 64. lpp.

2. Līdz 2010. gada 31. decembrim transportlīdzekļu ikgadējo nodokļu struktūrā ietvertā oglekļa dioksīda faktora radītie kopējie ieņēmumi sasniedz vismaz piecdesmit procentus no kopējiem transportlīdzekļu ikgadējo nodokļu ieņēmumiem.

2. IEDAĻA ATMAKSAS SISTĒMA

6. pants

Transportlīdzekļu ikgadējo nodokļu atmaksa

Ja reģistrācijas dalībvalstī tika samaksāti transportlīdzekļu ikgadējie nodokļi attiecībā uz vieglo automobili, kas pēc tam tika eksportēts ārpus Kopienas teritorijas vai pārvietots uz citas dalībvalsts teritoriju, lai to pastāvīgi izmantotu 3. panta 3. punkta nozīmē, reģistrācijas dalībvalsts atmaksā atlikušo nodokļa summu, pamatojoties uz aprēķiniem, kas veikti saskaņā ar 3. panta 1. punktu.

III nodaļa REĢISTRĀCIJAS NODOKĻU LIKVIDĒŠANA Ieviešanas aizliegums

7. pants

No [...] dalībvalstis nedrīkst ieviest nodokli, kas attiecas uz vieglo automobiļu reģistrāciju, atļaujot to izmantošanu publiskās ielās, un kura pazīmes ir identiskas vai līdzīgas to nodokļu pazīmēm, kuri iekļauti II pielikumā, turpmāk – „reģistrācijas nodokļi”.

8. pants

Saglabāšanas aizliegums

No 2016. gada 1. janvāra dalībvalstīs vairs nedrīkst būt spēkā nekādi reģistrācijas nodokļi.

IV nodaļa REĢISTRĀCIJAS NODOKĻU ATMAKSAS SISTĒMA

9. pants

Vispārīgs noteikums

Ja reģistrācijas dalībvalstī tika samaksāti reģistrācijas nodokļi attiecībā uz vieglo automobili, kas pēc tam tika eksportēts ārpus Kopienas teritorijas vai pārvietots uz citas dalībvalsts teritoriju, lai to pastāvīgi izmantotu 3. panta 3. punkta nozīmē, reģistrācijas dalībvalsts atmaksā atlikušo nodokļa summu, pamatojoties uz aprēķiniem, kas veikti saskaņā ar 10. panta 1. punktu.

10. pants
Atlikušo reģistrācijas nodokļu aprēķins

1. Viegļā automobiļa reģistrācijas nodokļu atmaksājamā summa saskaņā ar 9. pantu ir tiešā saistībā ar automobiļa atlikušo vērtību un ir vienāda ar tajā ietverto atlikušo reģistrācijas nodokļu summu.
2. Lai noteiktu vieglā automobiļa atlikušo vērtību 1. punkta vajadzībām, dalībvalstis var piemērot tādas atšķirīgas metodes kā novērtējumi, ekspertīzes vai noteiktu skalu izmantošana.
3. Dalībvalstis var paredzēt noteiktu skalu piemērošanu ar normatīvu vai administratīvu aktu, ja tiek izpildīti šādi nosacījumi:
 - a) skalas ir veidotas, pamatojas uz vispārīgiem un objektīviem kritērijiem, kas jānosaka;
 - b) skalas tiek publiskotas;
 - c) automobiļa īpašniekam ir iespēja neatkarīgā iestādē apstrīdēt dalībvalsts lēmumu, kas pieņemts, piemērojot skalu.

V nodaļa
PAGaidu NOTEIKUMI

11. pants
Vispārīgs noteikums

Ja vieglais automobilis 3. panta 3. punkta nozīmē tiek pastāvīgi pārvietots uz tādas dalībvalsts teritoriju, kas ir saglabājusi reģistrācijas nodokļus, šī dalībvalsts aprēķina reģistrācijas nodokļus saskaņā ar 12. pantu.

12. pants
Reģistrācijas nodokļu aprēķins

1. Līdz 2015. gada 31. decembrim maksājamo reģistrācijas nodokļu summu aprēķina, pamatojoties uz līdzīga jauna vieglā automobiļa pašreizējo vērtību, ņemot vērā attiecīgā vieglā automobiļa faktisko nolietojumu.
2. Šā panta 1. punkta vajadzībām līdzīgā jaunā vieglā automobiļa pazīmes ietver marku, modeli, nobraukto kilometru skaitu, piedziņas veidu un tehnisko stāvokli.
3. Šā panta 1. punkta vajadzībai jauns vieglais automobilis ir jebkāds automobilis, kas iepriekš kādam pārdots tikai pārdošanas vai piegādes nolūkā un tāpēc nekad nav bijis reģistrēts, lai piedalītos satiksmē.
4. Reģistrācijas nodokļu aprēķina vajadzībām 10. panta 2. un 3. punktu piemēro *mutatis mutandis*.

13. pants
Reģistrācijas nodokļi

Ja ir saglabāti reģistrācijas nodokļi, līdz 2015. gada 31. decembrim piemēro nodokļa diferencēšanu, pamatojoties uz vieglā automobiļa oglekļa dioksīda emisijas daudzumu gramos uz kilometru.

14. pants
Minimālie nodokļa ieņēmumi, izmantojot nodokļa diferencēšanu

1. Līdz 2008. gada 31. decembrim reģistrācijas nodokļu struktūrā ietvertā oglekļa dioksīda faktora radītie kopējie ieņēmumi sasniedz vismaz divdesmit piecus procentus no kopējiem reģistrācijas nodokļu ieņēmumiem.
2. Līdz 2010. gada 31. decembrim reģistrācijas nodokļu struktūrā ietvertā oglekļa dioksīda faktora radītie kopējie ieņēmumi sasniedz vismaz piecdesmit procentus no kopējiem reģistrācijas nodokļu ieņēmumiem.

VI nodaļa
NOBEIGUMA NOTEIKUMI

15. pants
Paziņojumi

Katru gadu 1. janvārī un pēc ikviena valsts tiesību akta grozījuma dalībvalstis paziņo Komisijai piemēroto nodokļu bāzes un reģistrācijas nodokļu un transportlīdzekļu ikgadējo nodokļu līmeņus.

16. pants
Ziņojumi

Komisija, apspriedusies ar dalībvalstīm, ne vēlāk kā 2011. gada 1. janvārī un pēc tam ik pēc pieciem gadiem iesniedz Padomei un Eiropas Parlamentam ziņojumu par šīs direktīvas piemērošanu.

17. pants
Transponēšana

Dalībvalstis nodrošina, ka stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas ir vajadzīgi, lai vēlākais līdz 2006. gada 31. decembrim izpildītu šīs direktīvas prasības. Tās nekavējoties iepazīstina Komisiju ar šo noteikumu tekstu un šo noteikumu un direktīvas atbilstības tabulu.

Pieņemot šos noteikumus, dalībvalstis tajos atsaucas uz šo direktīvu vai pievieno šādu atsauci to oficiālajai publikācijai. Dalībvalstis nosaka, kā jāveic šāda atsauce.

Dalībvalstis iepazīstina Komisiju ar valsts likumu galvenajiem noteikumiem, ko tās pieņem jomā, uz kuru attiecas šī direktīva.

18. pants
Stāšanās spēkā

Šī direktīva stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

19. pants
Adresāti

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Briselē,

Padomes vārdā
priekšsēdētājs

I PIELIKUMS

BEĻĢIJA

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

ČEHIJA

-

DĀNIJA

- Grøn ejerafgift

VĀCIJA

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

IGAUNIJA

-

GRIEĶIJA

- Τέλη κυκλοφορίας

SPĀNIJA

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

FRANCIJA

-

ĪRIJA

- Motor vehicle excise duties

ITĀLIJA

- Tassa automobilistica di proprietà

KIPRA

- Τέλη κυκλοφορίας

LATVIJA

- Transportlīdzekļu ikgadējā nodeva

LIETUVA

-

LUKSEMBURGA

- Taxe sur les véhicules automoteurs

UNGĀRIJA

- Súlyadó

MALTA

-

NĪDERLANDE

- Motorrijtuigenbelasting

AUSTRIJA

- Kraftfahrzeugsteuer

POLIJA

-

PORTUGĀLE

- Imposto municipal sobre veículos

- Imposto de circulação

SLOVĒNIJA

- Letno povračilo za uporabo cest

SLOVĀKIJA

-

SOMIJA

- Ajoneuvovero/fordonskatt

ZVIEDRIJA

- Vägtrafikskatt

APVIENOTĀ KARALISTE

- Vehicle excise duty

II PIELIKUMS

BEĻĢIJA

- Taxe de mise en circulation / Belasting op de inverkeerstelling

ČEHĪJA

-

DĀNIJA

- Registreringsafgift af motorkøretøjer

VĀCIJA

-

IGAUNIJA

- Autoregistreerimislõiv

GRIEĶIJA

- Τέλη ταξινόμησης

SPĀNIJA

- Impuesto especial sobre determinados medios de transporte

FRANCIJA

-

ĪRIJA

- Vehicle registration tax

ITĀLIJA

- Imposta provinciale di trascrizione (IPT)

KIPRA

- Φόρος κατανάλωσης

LATVIJA

- Automobiļu un motociklu nodoklis

LIETUVA

- Kelių transporto priemonių registravimo mokestis

LUKSEMBURGA

-

UNGĀRIJA

- Regisztrációs adó

- Átírási illeték

MALTA

- Taxxa ta' registrazzjoni ta' vetturi bill-mutur

NĪDERLANDE

- Belasting Personenauto's en Motorrijwielen

AUSTRIJA

- Normverbrauchsabgabe

POLIJA

- Opłata rejestracyjna

PORTUGĀLE

- Imposto Automóvel

SLOVĒNIJA

- Davek na motorna vozila

SLOVĀKIJA

-

SOMIJA

- Autovero/bilskatt

ZVIEDRIJA

-

APVIENOTĀ KARALISTE

-