

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas Atzinums par tematu "Priekšlikums Padomes direktīvai par nodokļiem, ar kuriem apliek vieglos automobiļus"

KOM(2005) 261 galīgā red. — 2005/0130 (CNS)

(2006/C 195/21)

Padome saskaņā ar Eiropas Kopienas dibināšanas līguma 262. pantu 2005. gada 6. septembrī nolēma konsultēties ar Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteju par augstāk minēto tematu

Par Komitejas dokumenta sagatavošanu atbildīgā Ekonomikas un monetārās savienības un ekonomiskās un sociālās kohēzijas specializētā nodaļa savu atzinumu pieņēma 2006. gada 23. martā. Ziņotājs — *Ranocchiaro* kgs.

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja 427. plenārajā sesijā, kas notika 2006. gada 17. un 18. maijā (17. maija sēdē), ar 67 balsīm par, 4 balsīm pret un 3 atturoties, pieņēma šādu atzinumu.

1. Secinājumi un ieteikumi

1.1 EESK pilnībā atbalsta direktīvas priekšlikumu, kas izstrādāts ar mērķi uzlabot iekšējā tirgus darbību, vienlaicīgi veicinot vides ilgtspējību.

1.2 EESK īpaši atzinīgi vērtē, ka trešais pīlārs (fiskālie pasākumi) tiek izmantots pirmo reizi, lai samazinātu oglekļa dioksīda (CO₂) emisijas.

1.3 EESK arī piekrīt Eiropas Komisijas novērtējumam par priekšlikuma iespējamo labvēlīgo ietekmi attiecībā uz iedzīvotāju brīvu pārvietošanos un autorūpniecību.

1.4 EESK atzīst: tā kā priekšlikums saistīts ar finanšu jautājumiem, kas galvenokārt ir dalībvalstu pārziņā, Eiropas Komisija nevarēja piemērot subsidiaritātes principu plašākā vai pārliecinošākā veidā, nekā minēts šajā priekšlikumā.

1.5 Tomēr vairāki priekšlikumā neapskatītie jautājumi varētu radīt zināmas grūtības direktīvas transponēšanā, un pastāv risks, ka tās piemērošana dalībvalstīs var atšķirties. Lai mazinātu šo risku, Komisijai būs nepieciešams savlaicīgi atrisināt arī dažus tehniskos jautājumus, kas priekšlikumā nav paskaidroti.

1.6 Nosakot direktīvas projekta mērķus, EESK uzskata, ka tos varēs sasniegt vienīgi tad, ja dalībvalstis saskaņos direktīvas vadlīniju un ieteikumu interpretāciju. Pretējā gadījumā pastāv bažas par to, ka vienotā tirgus sadrumstalošanās pieaugs, nevis samazināsies, kā paredzēts priekšlikumā.

1.7 EESK tādēļ prasa Eiropas Komisijai ne tikai, kā parasti, rūpīgi uzraudzīt direktīvas ieviešanas noteikumus, bet arī veikt pastāvīgu salīdzināšanu sadarbībā ar dalībvalstīm, lai pārlicinātos, ka jaunā sistēma vieglo automobiļu aplikšanai ar nodokli tiek īstenota saskaņoti.

1.8 EESK arī uzskata, ka pēc šī pirmā, nozīmīgā posma tuvākajā nākotnē iespējams turpināt virzību uz tādu nodokļu sistēmu, kas pirmām kārtām, ja ne galvenokārt, pamatots nevis uz vieglā automobiļa iegādi vai īpašumtiesībām, bet gan tikai uz automobiļa izmantošanu. Vienīgi tad princips "piesārņotājs maksā", ko stingri atbalsta EESK, tiks patiešām piemērots.

1.9 Visbeidzot, EESK vēlas vēlreiz uzsvērt, ka nepieciešama integrēta pieeja, lai panāktu lielāku no autotransporta kvalitātes atkarīgo vides ilgtspēju. Nodokļu uzlikšana, kas neapšaubāmi ir svarīgs instruments, jāpapildina ar infrastruktūras modernizāciju, sabiedriskā transporta popularizēšanu un, kas ir vienlīdz svarīgi, ar patērētāju efektīvu izglītošanas kampaņu, kas vērsta uz plašāku informētību un videi draudzīgu izvēli. Tādēļ nešķiet lietderīgi, piemēram, tas, ka Eiropas Komisija mudina dalībvalstis pielīdzināt automašīnām paredzētos dīzeļdegvielas nodokļus naftas nodokļiem, neņemot vērā to, ka automašīnas ar dīzeļdzinējiem emitē mazāk CO₂ nekā automašīnas ar benzīna dzinējiem.

2. Pamatojums

2.1 Priekšlikuma pamatojums un saturs

2.1.1 Eiropas Komisija definējusi autorūpniecību kā vienu no Eiropas ekonomikas virzītājspēkiem, kas rada 7,5 % no pievienotās vērtības apstrādes rūpniecībā kopumā un 3 % no IKP. Tā dod arī ievērojamu ieguldījumu tirdzniecības bilancē 35 miljardu EUR apjomā tirdzniecības līdzsvaram, un, visbeidzot, bet ne mazāk svarīgi — autorūpniecība ir ievērojams nodarbinātības avots, nodrošinot 2 miljonus darba vietu tieši un gandrīz 10 miljonus netieši.

2.1.2 Tādējādi vieglo automašīnu iegāde un izmantošana ir viens no galvenajiem dalībvalstu ienākumu avotiem, nodrošinot nodokļu ieņēmumus apmēram 340 miljardu EUR apmērā, kas ir 8 % no kopējiem 15 valstu ES nodokļu ieņēmumiem ⁽¹⁾.

2.1.3 Šīs milzīgās summas galvenokārt veidojas no trim atsevišķiem nodokļiem: reģistrācijas nodokļa (RN), transportlīdzekļa ikgadējā nodokļa (TIN) un degvielas nodokļiem. Turklāt katra dalībvalsts minētajā jomā īsteno savu nodokļu politiku, tādējādi radot 25 atšķirīgas nodokļu sistēmas, kas ir krasā pretrunā konverģences mērķim, kurš ir vienotā tirgus pareizas darbības priekšnoteikums.

2.1.4 Sešpadsmit dalībvalstīs ⁽²⁾ šobrīd ir transportlīdzekļa reģistrācijas nodoklis, bet 18 valstīs piemēro transportlīdzekļu ikgadējo nodokli ⁽³⁾. Aprēķināšanas kārtība un nodokļa bāze katrā valstī ievērojami atšķiras, it īpaši attiecībā uz transportlīdzekļu reģistrācijas nodokļiem. Piemēram, nodoklis 2 000 cm³ dzinēja darba tilpuma transportlīdzeklim svārstās no 1 % transportlīdzekļa vērtības Itālijā līdz vairāk nekā 170 % Dānijā. TIN svārstās no 30 EUR līdz apmēram 500 EUR par transportlīdzekli.

2.1.5 Šajā sakarā Eiropas Komisija jau 2002. gadā Padomei un Eiropas Parlamentam sagatavoja paziņojumu par nodokļiem, ar kuriem apliek vieglos automobiļus ⁽⁴⁾. Paziņojumā tika īsi izklāstīta stratēģija pašreizējās sistēmas pārskatīšanai, lai veicinātu valstu tiesību aktu tuvināšanu un iekļautu arī vides mērķus.

2.1.6 Šajā laikā veikto turpmāko konsultāciju ar Padomi un Eiropas Parlamentu, kā arī ar nozares pārstāvjiem un citām ieinteresētajām pusēm rezultātā Komisija šobrīd ir gatava iesniegt šo direktīvas priekšlikumu.

3. Komisijas priekšlikums

3.1 Jānorāda tas, ka Komisijas priekšlikums neattiecas ne uz PVN, ne degvielas nodokļiem, un tajā paredzēts nodokļu līmeņus pārstrukturēt, nevis saskaņot, izņemot ienākumu summas.

3.2 Priekšlikumam ir trīs galvenās sastāvdaļas:

3.2.1 Reģistrācijas nodokļu atcelšana.

Tā jāievieš pakāpeniski, 10 gadu laikā panākot minētā nodokļa atcelšanu 2016. gadā. Šī pakāpeniskā pieeja ļaus tām dalībvalstīm, kurās šobrīd piemēro RN, saglabāt pietiekami ilgu pārejas periodu, ietverot tādu pasākumu īstenošanu, kas kompensētu ieņēmumu zudumu, iespējams, novirzot nodokļu slogu uz TIN.

⁽¹⁾ 2003. gada dati. Jaunāki, pilnīgi dati par 25 valstu ES nav pieejami.

⁽²⁾ Valstis, kurās nepiemēro RN: Čehijas Republika, Igaunija, Francija (lai gan Francijā ir obligātā *carte grise*, kas ir līdzīga RN), Vācija, Lietuva, Luksemburga, Slovākija, Zviedrija, Apvienotā Karaliste.

⁽³⁾ Valstis, kurās nepiemēro TIN: Čehijas Republika, Igaunija, Francija, Lietuva, Polija, Slovākija, Slovēnija.

⁽⁴⁾ KOM(2002) 431, 06.09.2002.

3.2.2 RN un TIN atmaksāšanas sistēmas izveide.

3.2.2.1 Jaunā sistēma, kas jāievieš saskaņā ar direktīvu, attieksies uz vieglajiem automobiļiem, kas reģistrēti vienā dalībvalstī un pēc tam eksportēti vai pastāvīgi pārvietoti uz citu dalībvalsti vai valsti, kas nav ES sastāvā.

3.2.2.2 Minētajam pasākumam ir divpusējs mērķis: novērst RN iekasēšanu dubultā apmērā, jo tas jau samaksāts, pērkot automobili, un iekasēt RN atbilstoši automobiļa faktiskajai nolietojuma pakāpei dalībvalstī.

3.2.2.3 Reģistrācijas nodokļa summa jāatmaksā tieši proporcionāli vieglā automobiļa atlikušajai vērtībai, un tā ir vienāda ar atlikušās vērtības nodokļa summu, kas iekļauts automobiļa atlikušajā vērtībā.

3.2.2.4 Dalībvalstīm ir tiesības izlemt par metodi, kā noteikt transportlīdzekļa atlikušo vērtību RN atmaksāšanai, ar nosacījumu, ka piemērotie kritēriji ir pārredzami un objektīvi. Vieglo automobiļu īpašniekiem jādod iespēja, griežoties pie neatkarīgas iestādes, apstrīdēt dalībvalsts lēmumu par nodokļa atmaksāšanu.

3.2.2.5 Attiecībā uz TIN, ko, ņemot vērā 18 dalībvalstu pieņemtos un izmantotos nodokļu kritērijus, precīzāk būtu raksturot kā īpašuma nodokli, direktīvas priekšlikumā noteikts, ka šādus nodokļus par vieglo automobili var iekasēt vienīgi dalībvalstī, kurā vieglais automobīlis reģistrēts. Par reģistrācijas dalībvalsti tiek uzskatīta tā, kurā vieglais automobīlis tiek pastāvīgi izmantots vai nu tādēļ, ka tā ir īpašnieka pastāvīgā dzīves vieta, vai arī tādēļ, ka tas tiek izmantots attiecīgajā dalībvalstī vairāk nekā 185 dienas jebkuru divpadsmit mēnešu periodā. No iepriekš minētā izriet, ka gadījumā, ja transportlīdzeklis tiek pastāvīgi pārvietots uz citu dalībvalsti, tajā skaitā valsti, kas nav ES sastāvā, tā īpašniekam jākompensē atlikušais TIN, ko aprēķina atbilstoši *pro rata temporis* principam.

3.2.3 Nodokļa bāzes RN un TIN pārstrukturēšana, kam jābūt pilnīgi vai daļēji pamatotai uz CO₂ emisiju.

3.2.3.1 Direktīvas projekts ietver arī sistēmu TIN un RN noteikšanai (pārejas periodā), kas arī un aizvien vairāk pamatota uz oglekļa dioksīda emisijām.

3.2.3.2 Minētā sistēma jāievieš pakāpeniski: kopējā TIN un RN ieņēmumu summa, ko veido uz CO₂ emisijas apjomu pamatotais nodoklis, būtu 25 % līdz 2008. gadam un 50 % līdz 2010. gadam.

4. Vispārējās piezīmes

4.1 Pirmām kārtām EESK atzinīgi vērtē Eiropas Komisijas ieguldījumu divpusējā mērķa sasniegšanā: uzlabot vienotā tirgus darbību un ar nodokļu sistēmas palīdzību sniegt lielāku stimulu CO₂ emisiju samazināšanas stratēģijai. Jāuzsver, ka šajā sakarā direktīva pirmo reizi izmanto "trešo (fiskālo) pīlāru", kā paredz Kopienas stratēģija CO₂ emisiju samazināšanai un degvielas ekonomijas uzlabošanai ⁽⁵⁾.

4.2 EESK arī pozitīvi vērtē priekšlikuma iespējamo labvēlīgo ietekmi gan uz patērētājiem ⁽⁶⁾, gan autorūpniecību Eiropā.

Priekšlikuma mērķi ir pilnībā pieņemami, jo tie paredz veicināt šādus aspektus:

4.2.1 ES pilsoņu brīvas pārvietošanās šķēršļu samazināšana, ja ne pilnīga likvidēšana, ievērojami samazinot izmaksas un administratīvo procedūru ilgumu attiecībā uz vieglo automobiļu eksportu vai pārvadāšanu starp dalībvalstīm.

4.2.2 konkurētspējīgāka vieglo automobiļu ražošanas nozare saskaņotākā iekšējā tirgū. Tirgus sadrumstalotība, raugoties no fiskālā viedokļa, šobrīd rada ievērojamu spiedienu uz vieglo automobiļu galīgajām cenām, liekot auto ražotājiem izstrādāt un pārdot dažādus viena un tā paša automobiļa modeļus dažādās dalībvalstīs vienīgi ar nodokļiem saistītu iemeslu dēļ. Tas nozīmē, ka viņi nevar gūt apjomradītos ietaupījumus, kas iespējami, pateicoties izveidotam iekšējam tirgum. Tajā pašā laikā patērētājiem nav nekādu ieguvumu. Turklāt augstie reģistrācijas nodokļi kopumā negatīvi ietekmē lēmumu iegādāties jaunu vieglo automobili, tādējādi palēninot autoparka atjaunošanu ar automobiļiem, kas rada zemāku piesārņojuma līmeni un ir drošāki;

4.2.3 uzlabota vides ilgtspēja, jo automobiļi ir ievērojams CO₂ emisiju avots. Šajā sakarā jāuzsver tas, ka divi galīgie termiņi, kas minēti priekšlikumā par RN un TIN pārstrukturēšanu saistībā ar oglekļa dioksīda emisijām, nav nejauši izvēlēti, bet zināmā mērā tie ir "simboliski" — 2008. gads iezīmē Kioto protokolā paredzēto saistību izpildes perioda sākumu, un Padome un Eiropas Parlaments cer, ka jauno automobiļu radītās CO₂ emisijas līdz 2010. gadam būs zemākas par 120 g uz 1 km.

4.3 EESK ir arī pārliecināta par to, ka direktīvas mērķi tiks sasniegti vienīgi tad, ja dalībvalstis apzinīgi interpretēs tās vadlīnijas un ieteikumus, neieviešot izmaiņas, kas varētu paplašināt

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

⁽⁶⁾ Komisija aprēķinājusi: ja dalībvalstis, kurās ir augsts RN, to samazinātu par 50 %, vieglo automobiļu cenas samazinātos par 10–25 %.

jau tā pārmērīgo tirgus sadrumstalotību, vai, vēl sliktāk, palielināt nodokļu slogu autobraucējiem.

4.4 Nodokļu politika ir īpaši jutīgs jautājums, ko dalībvalstis pārzina, un attiecībā uz kuru Eiropas Komisija nevarēja piemērot subsidiaritātes principu plašākā vai pārliecinošākā veidā, nekā minēts tās priekšlikumā.

4.5 Priekšlikumā, piemēram, ir paredzētas tādas strukturālas izmaiņas nodokļu sistēmā, kas neattiecas uz ieņēmumiem, t.i., kopējais nodokļu apmērs nepalielinās. Tas nozīmē, ka nodokļu ieņēmumu zudumu, atceļot RN, iespējams kompensēt, paralēli paaugstinot TIN tādā pašā apjomā, un, kur nepieciešams, izmantojot citus fiskālos līdzekļus, ko pieļauj direktīva par enerģētikas produktu aplikšanu ar nodokļiem ⁽⁷⁾.

4.6 Tiešas saikne izveide starp nodokļiem, ar kuriem aplik automobiļus, un CO₂ ir tikai viens, lai gan nozīmīgs aspekts, kas jāietver visaptverošajā oglekļa dioksīda samazināšanas stratēģijā. Minētā stratēģija jāizstrādā, izmantojot vienotu pieeju šai problēmai un nodrošinot stratēģijas atbilstību citām Kopienas politikām.

4.7 Atbilstoši iepriekš minētajam EESK iesaka Eiropas Komisijai papildus parastajai uzraudzībai, ko tā veic attiecībā uz direktīvas noteikumu īstenošanu dalībvalstīs un to atbilstību direktīvai, veicināt regulārāku informācijas apmaiņu ar un starp dalībvalstīm, kas notiktu biežāk nekā vienu reizi piecos gados, kā noteikts ziņojumā par direktīvas piemērošanu.

5. Īpašas piezīmes

5.1 Atbilstoši EESK uzskatam virkne citu priekšlikumā minēto aspektu varētu izraisīt problēmas direktīvas transponēšanas laikā, radot risku attiecībā uz atšķirīgu piemērošanu dalībvalstīs. Precīzāk:

5.1.1 pakāpeniskās izmaiņas nodokļu sistēmā jāveic līdzsvāroti, lai nodrošinātu to, ka iedzīvotāji, kuri iegādājušies transportlīdzekli atbilstoši RN piemērošanas noteikumiem, nenonāk nelabvēlīgākā situācijā, ja pēkšņi un ievērojami tiks paaugstināts TIN,

5.1.2 "CO₂ sastāvdaļas izmantošana" nodokļu sistēmā visās dalībvalstīs jāpiemēro saskaņoti, lai neradītu turpmāku tirgus sadrumstalošanos.

5.2 Šajā sakarā Komisijai būtu steidzami jāpiedāvā risinājumi dalībvalstīm saistībā ar divām problēmām, kas rastos, ja direktīva tiktu pieņemta pašreizējā redakcijā.

⁽⁷⁾ OV L 283, 31.10.2003., 51. lpp.

5.2.1 Pirmā problēma saistīta ar transportlīdzekļiem, kas reģistrēti pirms 2001. gada janvāra, un tas ir šādu iemeslu dēļ:

- Dati par CO₂ emisijām, kas izteiktas gramos uz kilometru, pieejami par visiem transportlīdzekļiem, kas reģistrēti pēc 1997. gada janvāra. Pirms tam minētie dati netika vākti.
- No 1997. gada līdz 2000. gadam CO₂ emisijas tika mērītas, izmantojot Eiropas braukšanas ciklu, kas 2001. gada janvārī tika grozīts. Līdz ar to dati par emisijām abos periodos nav pilnībā atbilstīgi.
- Tādējādi nodokli, kas balstās uz objektīviem, vienotiem rādītājiem, bija iespējams piemērot vienīgi transportlīdzekļiem, kas reģistrēti kopš 2001. gada janvāra.

5.2.2 Otrā problēma attiecas uz tām dalībvalstīm, kurās TIN pašreiz aprēķina, pamatojoties uz dzinēja jaudu, izteiktu kilovatos. Rodas iespaids, ka minētā sistēma nodrošina aprēķina bāzes pakāpenisku pieaugšanu, nevis nodokli, kura aprēķinā ņem vērā vienīgi CO₂ rādītāju. Minētajās valstīs TIN aprēķināšana, pamatojoties vienīgi uz CO₂ emisiju, radītu paaugstinātas izmaksas mazajiem transportlīdzekļiem un krasu samazinājumu lielākajiem, jaudīgākajiem transportlīdzekļiem, kas rada

arī lielāku piesārņojumu, un rezultāts būtu paradoksāli pretējs paredzētajam. Tādēļ nekavējoties jānodrošina sistēmas uzlabošanas iespējas.

5.3 Dalībvalstīm, nosakot nodokli atbilstoši CO₂ emisijām, jāizveido skaidra, tieša un pārredzama saikne starp uzlikto nodokli un katra transportlīdzekļa CO₂ emisiju. Iepriekš minētā mērķis būtu nepieļaut tādu atšķirību turpmāku patvaļīgu radīšanu, ko izraisa atšķirīgi tehniskie parametri, piemēram, cilindra tilpums, izmērs, utt., kas ir iemesls traucējumiem tirgū.

5.4 Direktīva jātransponē arī tehnoloģiski neitrāli — atbilstoši transportlīdzekļa radītajam CO₂ emisijas apjomam un nenosakot nevienas atsevišķas tehnoloģijas prioritāti. Piemēram, šādas privilēģijas varētu rasties, ja jaunie noteikumi būtu nelabvēlīgāki automašīnām ar dīzeļdzinējiem, proti, tehnoloģijai, kam atbilstoši Eiropā ražotas automašīnas joprojām ir konkurētspējīgākas par ārpus Eiropas ražotām automašīnām. Tādēļ ir pārsteidzoši, ka Eiropas Komisija aicina, lai dalībvalstis pielīdzina nodokļus attiecībā uz automašīnām, kurās izmanto dīzeļdegvielu, un automašīnām, kurās izmanto benzīnu, neņemot vērā to, ka automašīnām ar dīzeļdzinējiem ir mazāka CO₂ emisija.

Briselē, 2006. gada 17. maijā

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas

priekšsēdētāja

Anne-Marie SIGMUND