



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 5.7.2005
COM(2005) 261 końcowy

2005/0130 (CNS)

Wniosek dotyczący

DYREKTYWY RADY

w sprawie podatków związanych z samochodami osobowymi

(przedstawiona przez Komisję)

{SEC(2005) 809}

UZASADNIENIE

1) KONTKST WNIOSKU

- Podstawa i cele wniosku

Funkcjonowanie 25 różnych systemów podatkowych w odniesieniu do samochodów osobowych w UE powoduje przeszkody, takie jak podwójne opodatkowanie, transgraniczny przepływ samochodów z przyczyn podatkowych, zakłócenia i niewydolność, które utrudniają właściwe funkcjonowanie rynku wewnętrznego. Obecnie obywatele europejscy są zmuszeni do podwójnej zapłaty podatku rejestracyjnego (PR) a także muszą stawić czoła uciążliwym procedurom administracyjnym, dodatkowym kosztom, stracie czasu i różnym innym przeszkodom w swobodnym przepływie ich samochodów osobowych na obszarze Wspólnoty. Duże różnice w systemach podatkowych dotyczących samochodów osobowych mają negatywny wpływ na możliwości osiągnięcia przez przemysł motoryzacyjny oczekiwanych korzyści wynikających z działania na jednolitym rynku. Obecny podział rynku samochodów osobowych uniemożliwia przemysłowi motoryzacyjnemu wykorzystanie ekonomii skali lub produkcję samochodów osobowych o podobnych specyfikacjach technicznych na całym obszarze rynku wewnętrznego, co powoduje znaczące różnice między ceną przed opodatkowaniem a ceną płaconą przez konsumenta.

Ponadto, samochody osobowe są głównym źródłem emisji CO₂, przez co mają szczególne znaczenie dla celu UE w zakresie ochrony środowiska, a dokładniej wykonania zobowiązań UE wynikających z Protokołu z Kioto. Środki natury podatkowej stanowią jeden z trzech filarów strategii Wspólnoty mającej na celu redukcję emisji CO₂ przez samochody osobowe. Optymalne wykorzystanie środków podatkowych, jak również zobowiązania podjęte przez przemysł motoryzacyjny (ACEA, JAMA i KAMA) i informowanie konsumentów jest decydującym instrumentem osiągnięcia wspólnotowego celu 120 g CO₂/km najpóźniej do 2010 r.

Dlatego też, cel niniejszego wniosku jest dwójaki: usprawnienie funkcjonowania Rynku Wewnętrznego i wykonanie wspólnotowej strategii redukcji emisji CO₂ przez samochody osobowe. Celem wniosku nie jest wprowadzenie jakichkolwiek nowych podatków związanych z samochodami osobowymi, a jedynie zrestrukturyzowanie tych podatków, jeżeli są one stosowane przez Państwa Członkowskie, bez nakładania na Państwa Członkowskie obowiązku ich wprowadzenia.

- Kontekst ogólny

W dziedzinie samochodów osobowych właściwe funkcjonowanie Rynku Wewnętrznego napotyka poważne problemy. Nieproporcjonalna wysokość PR przyczynia się w sposób znaczący do zróżnicowania ceny przed opodatkowaniem na rynkach Państw Członkowskich i do utrzymywania się wysokich cen detalicznych co jeszcze bardziej utrudnia mniej zamożnym obywatelom zamianę starego samochodu na nowy. W odniesieniu do PR, podstawa i wysokość opodatkowania stosowane obecnie są bardzo zróżnicowane a rozpiętość w wysokości opodatkowania wynosiła, w najbardziej skrajnych przypadkach, od 0 do 180 % ceny samochodu przed opodatkowaniem a w wielkościach bezwzględnych średni PR w 1999 r. wahał się między 15 659 euro a 267 euro. Jeśli chodzi o roczny podatek drogowy (RPD), podstawa opodatkowania jest również bardzo zróżnicowana, a średni zapłacony podatek w 1999 r., w wielkościach bezwzględnych, wynosił od 30 euro za samochód do 463 euro za

samochód. Zgodnie z informacjami, którymi dysponuje Komisja, PR jest stosowany w większości Państw Członkowskich, podczas gdy RPD jest stosowany przez dwa Państwa Członkowskie. Z uwagi na brak ustawodawstwa wspólnotowego w tej kwestii, orzecznictwo Trybunału Sprawiedliwości pozostaje jedyną drogą rozwiązania problemów obywateli, głównie na podstawie ogólnych zasad Traktatu WE.

Transport jest odpowiedzialny za ok. 28 % łącznej emisji CO₂. Sam transport drogowy wydziela ok. 84 % wszystkich emisji CO₂ związanych z transportem, z czego ponad połowę wydzielają samochody osobowe. Rzeczywiste wykorzystanie środków podatkowych do osiągnięcia wspólnotowego celu 120 g CO₂/km jest kwestią fundamentalną dla strategii Wspólnoty. Środki podatkowe stanowią silną wartość motywacyjną, na przykład, poprzez zachęcanie do szybkiego odnowienia floty samochodowej i wpływanie na zachowania konsumentów w kierunku samochodów o większej oszczędności paliwa.

We wrześniu 2002 r. Komisja wniosła pod dyskusję w Radzie i w Parlamencie Europejskim, w formie komunikatu (COM(2002) 431), pewną liczbę opcji politycznych dla przyszłych działań w dziedzinie opodatkowania samochodów osobowych w Unii europejskiej. Komisja ogłosiła, że w oparciu o główne założenia wspomnianego komunikatu i w świetle wyników konsultacji złożyłaby wniosek dotyczący ustawodawstwa wspólnotowego w pewnych dziedzinach, w których zadania mogą być zrealizowane lepiej na poziomie wspólnotowym.

W latach 2002-2004 miały miejsce konsultacje z Radą, Parlamentem Europejskim, przemysłem motoryzacyjnym i głównymi zainteresowanymi w celu określenia zagadnień, które powinny być przedmiotem niniejszej dyrektywy.

- Obowiązujące przepisy w dziedzinie, której dotyczy wniosek.

Dyrektywy Rady 83/182/EWG oraz 83/183/EWG ustanowiły ograniczoną liczbę przepisów wspólnotowych obejmujących swoim zakresem niektóre dziedziny opodatkowania samochodów osobowych. Wobec braku dalszych przepisów wspólnotowych, Państwa Członkowskie mają zupełną swobodę w ustanawianiu krajowych przepisów dotyczących opodatkowania samochodów osobowych. Przepisy te muszą jednak być zgodne z ogólnymi zasadami Traktatu WE, a w szczególności nie mogą powodować zwiększenia formalności związanych z przekraczaniem granicy, w handlu między Państwami Członkowskimi i szanować zasadę niedyskryminacji.

- Spójność z innymi politykami

Samochód osobowy jest środkiem transportu wykorzystywanym przez wielu obywateli chcących skorzystać z przysługującego im prawa swobodnego przepływu na terytorium Wspólnoty. Przeszkody podatkowe stanowią problem dla obywateli chcących skorzystać z tego prawa. Ponadto, przepisy podatkowe można wykorzystać jako narzędzie wdrożenia wspólnotowej strategii zredukowania emisji CO₂ przez samochody osobowe i tym samym osiągnięcia wspólnotowego celu w zakresie ochrony środowiska.

2) KONSULTACJE Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCENA ODDZIAŁYWANI

- Konsultacje z zainteresowanymi stronami

Tak

Metody konsultacji, główne sektory z którymi się konsultowano i profil ogólny respondentów

Konsultacje z Państwami Członkowskimi w ramach grupy roboczej Rady w maju i czerwcu 2003 r. oraz w Parlamencie Europejskim (EMAC i inne komitety) od końca 2002 r. do listopada 2003 r. Stałe konsultacje z przemysłem motoryzacyjnym (ACEA) i stowarzyszeniem konsumentów.

Konsultacje publiczne za pośrednictwem strony internetowej od lipca do września 2004 r.

Streszczenie odpowiedzi oraz jak były one uwzględniane

Sprawozdanie streszczające wyniki konsultacji jest dostępne na stronie internetowej DG ds. Podatków i Unii Celnej:

http://europa.eu.int/comm/taxation_customs/common/consultations/tax/article_969_en.htm

Prawie 95 % respondentów stwierdziło, że funkcjonowanie 25 różnych systemów podatkowych powoduje powstanie przeszkód natury podatkowej i zakłóca właściwe funkcjonowanie rynku wewnętrznego. Ponad 96 % respondentów uważa, że istnieje potrzeba ustanowienia na poziomie wspólnotowym ogólnych zasad dotyczących opodatkowania samochodów osobowych a ponad 93 % uważa, że powinno to również dotyczyć problemów z zakresu ochrony środowiska. W wyniku przeprowadzonych konsultacji uzyskano 2 040 odpowiedzi, z których 46 zostało udzielonych przez stowarzyszenia (dlatego też były to odpowiedzi reprezentujące znacznie większą liczbę obywateli) oraz 8 od instytucji oficjalnych.

Duże poparcie ma stopniowa likwidacja podatków rejestracyjnych, z systemem zwrotu podatku, który byłby stosowany przez okres przejściowy wynoszący od pięciu do dziesięciu lat oraz wprowadzenie nowej struktury podatkowej opartej na emisji CO₂.

Przygotowując niniejszy wniosek wzięto pod uwagę sugestie dotyczące treści nowej inicjatywy ustawodawczej.

- Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy fachowej.

Dziedziny naukowe/wiedzy fachowej.

- 1) W listopadzie 2001 r. opublikowano badania na temat środków podatkowych służących redukcji emisji CO₂ (badania **COWI**), które zawierały obliczenia modelowe do oceny zakresu w jakim podatki od pojazdów (głównie podatki rejestracyjne i roczne podatki drogowe) mogą być skutecznym środkiem redukcji wspomnianych emisji w nowych samochodach do ustalonego celu strategii wspólnotowej wynoszącego 120 g/km.
- 2) W styczniu 2002 r. badania na temat opodatkowania pojazdów w niektórych Państwach Członkowskich oceniły przeszkody w kontekście rynku wewnętrznego i wyjaśniły aktualną sytuację, określiły oczekiwane zmiany w oparciu o możliwe zmiany systemów opodatkowania i przedstawiły interpretację przewidywanych wyników i, w oparciu o te wyniki, pewną liczbę zaleceń dotyczących prowadzonej polityki.

Doświadczenia zebrane w kilku Państwach Członkowskich nie stosujących podatku rejestracyjnego lub rocznego podatku drogowego obliczanego na podstawie emisji CO₂ okazały się cenną pomocą przy pracach nad niniejszym wnioskiem.

- 3) Gdy było to konieczne, zasięgnięto porady ekspertów z innych departamentów Komisji, z przemysłu motoryzacyjnego i stowarzyszeń konsumentów motoryzacyjnych jak również z Państw Członkowskich, które stosują podatki podobne do tych, przewidzianych w niniejszym wniosku.

Zastosowana metodologia

Opinie wykorzystano przy sporządzaniu wniosku.

Główne organizacje/eksperti z którymi się konsultowano.

Przemysł motoryzacyjny (głównie ACEA, JAMA), główne stowarzyszenie konsumentów motoryzacyjnych (AIT/FIA) jak również eksperci podatkowi z Państw Członkowskich i eksperci z kilku departamentów Komisji.

Poziom pewności naukowej: szeroki konsensus.

Otrzymane i wykorzystane porady

Tak

Środki wykorzystane do publicznego udostępnienia porad ekspertów

Szczegółowe badania i komunikat z 2002 r. są opublikowane na stronie internetowej DG ds. Podatków i Unii Celnej:

http://europa.eu.int/comm/taxation_customs/taxation/other_taxes/passenger_car/index_en.htm

• Ocena oddziaływania

Przy opracowywaniu oceny oddziaływania, oceniono i wykorzystano opcje polityki określone w badaniach, zalecenia dotyczące polityki zawarte w komunikacie z 2002 r. w sprawie opodatkowania samochodów osobowych w UE, jak również wyniki szerokich konsultacji przeprowadzonych po wydaniu wspomnianego komunikatu.

Zbadano cztery opcje opodatkowania samochodów osobowych; wynik można streścić następująco:

Opcja nr 1 A podejście na zasadzie „nic nie robić”. Takie podejście pozostawiłoby wszystkie decyzje w gestii Państw Członkowskich i Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości. Jeżeli nie zostaną podjęte żadne działania, nie poprawi się funkcjonowania rynku wewnętrznego i powstanie ryzyko nieosiągnięcia do 2010 r. wspólnotowego celu ograniczenia emisji do poziomu 120 g CO₂/km.

Opcja nr 2 Podejście to opierałoby się na pozostawieniu obowiązujących podatków od samochodów osobowych, a wprowadzeniu wyłącznie systemu zwrotu PR, w celu uniknięcia podwójnego opodatkowania, które jest nieuzasadnione w kontekście rynku wewnętrznego. Mimo że system zwrotu PR stanowiłby minimum konieczne do tego, aby rozwiązać problem podwójnego opodatkowania, jednak z pewnością nie rozwiązałby innych problemów z jakimi borykają się obywatele oraz przemysł i handel motoryzacyjny.

Zastosowanie systemu zwrotu musiałoby być połączone z ograniczoną liczbą zasad wspólnotowych w celu stworzenia obiektywnych i przejrzystych metod obliczania wartości

końcowej używanych samochodów wywożonych lub przewożonych na stałe w celu zarejestrowania w innym Państwie Członkowskim.

Mimo że opcja ta mogłaby mieć pozytywne, pod względem gospodarczym, skutki dla obywateli oraz przemysłu i handlu motoryzacyjnego, nie pozwoliłaby ona zlikwidować wszystkich istniejących przeszkód na rynku wewnętrznym, nie będzie też miała żadnych pozytywnych skutków w zakresie ochrony środowiska.

Opcja nr 3 To podejście zmierza do przyjęcia wszechstronnej polityki UE dotyczącej opodatkowania samochodów osobowych, w tym całkowite zniesienie PR w 10-letnim okresie przejściowym, zrestrukturyzowanie podstawy opodatkowania zarówno PR jak i RPD, tak aby włączyć do niej parametr związany z emisją CO₂ i ustanowienie systemu zwrotu PR.

Głównymi korzyściami jakie powinny płynąć z opcji nr 3 byłoby znaczące poprawienie funkcjonowania rynku wewnętrznego oraz ważny wkład w osiągnięcie wspólnotowych celów w zakresie ochrony środowiska. W odniesieniu do rynku wewnętrznego, powinno się to przyczynić do zmniejszenia się biurokracji, większej przejrzystości i pewności prawnej dla wszystkich podmiotów gospodarczych i, w efekcie, do zmniejszenia przeszkód w swobodnym przepływie towarów i osób. Przemysł samochodów osobowych zostanie w jeszcze większym stopniu pobudzony, aby w pełni wykorzystać ekonomię skali, zwiększyć konkurencyjność i, w pewnym stopniu, zatrudnienie. Krajowe systemy podatkowe zostaną zbliżone, w szczególności w zakresie podstawy opodatkowania samochodów. Wprowadzenie w życie, w dziedzinie samochodów pasażerskich, zasady „zanieczyszczający płaci” a także środków podatkowych przewidzianych wspólnotową strategią redukcji emisji CO₂ przez samochody osobowe, powinno stworzyć nowe możliwości zredukowania emisji zanieczyszczeń.

Ponadto zniesienie PR może zostać dokonane w sposób neutralny dla budżetu, mając na uwadze, że strata dochodów może zostać zrekompensowana stopniowym i równoległym przesuwaniem dochodów z PR do RPD oraz, w razie konieczności, z innych środków podatkowych, zgodnie z dyrektywą Rady 2003/96/WE, a nawet do przepisów dotyczących pobierania innowacyjnych opłat od wykorzystania dróg. Stanowią one stabilniejsze źródło dochodów dla budżetów krajowych, ponieważ przynoszą one dochody przez cały okres żywotności samochodu pasażerskiego, podczas gdy RT przynosi dochód tylko przy nabywaniu tego samochodu. Państwa Członkowskie stosujące wysoki PR będą w stanie dostosować przejście na RPD zgodnie ze swoimi potrzebami do 2016 r. musiały, z jednej strony, zmierzyć się, szczególnie w pierwszych latach okresu przejściowego, z wysokimi kosztami przejściowymi, aby dostosować i zarządzać swoim systemem podatków od samochodów, lecz, z drugiej strony, skorzystają na niższych kosztach administracyjnych zarządzania systemem podatków od samochodów po zakończeniu okresu przejściowego.

W szczególności powyższa opcja nie spowodowałaby w dłuższej perspektywie dodatkowych kosztów administracyjnych, które musiałyby ponieść Państwa Członkowskie. Wręcz przeciwnie, ponieważ niemal wszystkie Państwa Członkowskie wykorzystują już RPD, włączenie PR do tego podatku ograniczy koszty administracyjne ponoszone zarówno przez administrację, jak i przez obywateli, ponieważ będą mieli do czynienia tylko z jednym, a nie z dwoma podatkami. Przejściowe koszty wdrożenia byłyby względnie niskie ponieważ zasadniczo będą one obejmowały modyfikacje już istniejącego systemu podatkowego i w dłuższej perspektywie zostałyby wyrównane za pomocą oszczędności poczynionych dzięki wyeliminowaniu kosztów administracyjnych i kosztów poniesionych na zapewnienie zgodności związanych z PR.

Opcja nr 4: To podejście zmierza do wszechstronnej polityki UE dotyczącej opodatkowania samochodów osobowych, podobnej do tej opisanej w opcji nr 3, z jedną różnicą, a mianowicie nie likwidowano by PR, a jedynie stopniowo obniżano by jego wysokość do co najwyżej 10 % ceny samochodu przed opodatkowaniem. Chociaż ta opcja może zapewnić niemal podobne skutki dla środowiska jak w opcji nr 3, nie wyeliminowałaby ona wszystkich innych przeszkód, przed którymi stoją obecnie obywatele oraz przemysł samochodowy. W szczególności obywatele wciąż musieliby ponosić koszty administracyjne i społeczne związane z odpowiednimi procedurami biurokratycznymi. W dalszym ciągu pozostałaby kwestia rozwiązania innych zagadnień rynku wewnętrznego, takich jak potrzeba stosowania systemu zwrotu PR, tak długo jak pobierane będą PR, dalszy znaczący podział rynku wewnętrznego i kontrole mające na celu zredukowanie unikania płacenia podatków.

Ponadto, zgodnie z założeniami tej opcji, Państwa Członkowskie wciąż musiałyby ponosić koszty administracyjne związane z równoczesnym utrzymaniem systemów PR i RPD i w dalszym ciągu doświadczałyby zmniejszenia przychodów związanych z PR. Wreszcie opcja ta doprowadziłaby do częściowej harmonizacji stawek, które przekroczyłyby minimum niezbędne do wdrożenia zakładanego celu.

Komisja przeprowadziła ocenę oddziaływania przedstawioną w programie pracy. Sprawozdanie jest dostępne na stronie internetowej DG ds. Podatków i Unii Celnej.

3) ASPEKTY PRAWNE WNIOSKU

- Streszczenie proponowanych działań

Komisja oparła swój wniosek na tych zaleceniach dotyczących polityki, zawartych w komunikacie z 2002 r., które uzyskały poparcie Parlamentu Europejskiego, głównych zainteresowanych podmiotów oraz opinii publicznej. Te z zaleceń dotyczących polityki, które nie uzyskały takiego poparcia nie zostały ujęte we wniosku.

Wniosek wprowadza trzy, główne środki.

1. Zniesienie podatku rejestracyjnego

To działanie uzyskało silne poparcie niemal wszystkich podmiotów uczestniczących w procedurze konsultacji, z uwagi na fakt, iż podatki rejestracyjne są postrzegane jako jawna przeszkoda w swobodnym przepływie samochodów w ramach rynku wewnętrznego i jako czynnik negatywnie wpływający na konkurencyjność europejskiego przemysłu motoryzacyjnego. Żadne rozwiązania oparte na utrzymaniu PR nie wyeliminowałyby tych przeszkód. Wniosek przewiduje stopniowe znoszenie PR w okresie przejściowym wynoszącym od pięciu do dziesięciu lat, w celu uniknięcia nadmiernych obciążeń podatkowych dla tych użytkowników samochodów, którzy nabyli samochód i zapłacili wyższy podatek rejestracyjny i którzy tym samym są również zmuszeni do zapłaty wyższego rocznego podatku drogowego i podatków paliwowych. Państwa Członkowskie stosujące wysokie podatki rejestracyjne musiałyby przewidzieć specjalne traktowanie pod względem podatkowym takich samochodów przez okres odpowiadający ich średniej żywotności. Ponadto, stopniowe stosowanie tego środka dałoby właścicielom używanych samochodów wystarczającą ochronę przed gwałtowną utratą ich wartości rynkowej.

Wreszcie, Państwa Członkowskie stosujące wysoki PR otrzymają wystarczająco dużo czasu do dokonania zmian strukturalnych w swych systemach podatków od samochodów i do

pokrycia kosztów przejściowych, z uwzględnieniem szczególnych warunków ich rynku motoryzacyjnego.

2. Ustanowienie systemu zwrotu PR.

Przepisy ustanawiające ten system mają być stosowane do tych samochodów osobowych, które zostały zarejestrowane w Państwie Członkowskim a następnie wywiezione lub przewiezione na stałe do innego Państwa Członkowskiego. Cele tego środka jest dwójakiego rodzaju: po pierwsze, uniknięcie podwójnego płacenia podatku rejestracyjnego, po drugie, sprawienie aby podatek rejestracyjny był pobierany w zależności od używania samochodu w danym Państwie Członkowskim. W celu zapewnienia obywatelom europejskim pewności prawnej i przejrzystości, wniosek stanowi odpowiedź na potrzebę przejrzystych i obiektywnych kryteriów i zasad określania wartości końcowej używanych samochodów i, w związku z tym, zapewnia rzetelną podstawę obliczania wartości końcowej PR dla wyjeżdżających i przyjeżdżających samochodów. Wniosek zawiera kryteria ustanowione przez najnowsze orzecznictwo Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości, co powinno znacznie zmniejszyć dużą ilość skarg kierowanych przez obywateli.

Wniosek ma na celu ustanowienie podobnego systemu zwrotu dla RPD, przy czym obliczenie kwoty zwrotu lub pobrania powinno być dokonane podstawie *pro rata temporis*.

3. Restrukturyzacja podstawy opodatkowania PR i RPD, tak aby były one oparte w całości lub częściowo na poziomie emisji CO₂.

W toku procedury konsultacji, znakomita większość uczestników zgodziła się z tym, że nadszedł właściwy czas, żeby zastosować środki z trzeciego filaru (środki podatkowe) przewidziane przez wspólnotową strategię ograniczania emisji CO₂ przez samochody osobowe oraz wykorzystać to, iż są one silnym bodźcem, w celu wpłynięcia na zachowanie konsumentów w kierunku bardziej przyjaznych środowisku samochodów pasażerskich.

Wniosek zawiera opcje polityki, która w toku procedury konsultacji uzyskała silne poparcie. W odniesieniu do RPD, będących podatkami stosowanymi przez większość Państw Członkowskich, wniosek przewiduje restrukturyzację ich podstawy opodatkowania w celu stosowania RPD częściowo lub w całości opartych na emisji dwutlenku węgla przez każdy samochód osobowy, do 2010 roku. W odniesieniu do PR Państwa Członkowskie stosujące te podatki również powinny włączyć element na CO₂ do ich podstawy opodatkowania do 2010 r., przy jednoczesnym stopniowym ich znoszeniu. Okres jaki przewidziano na przeprowadzenie restrukturyzacji podstawy opodatkowania zarówno RPD jak i PR uwzględnia podjęte przez Wspólnotę Europejską zobowiązanie redukcji najpóźniej do 2010 r. emisji dwutlenku węgla przez samochody osobowe do 120 g/km.

Aby uniknąć dalszego podziału rynku wewnętrznego opartego na różnym stosowaniu przez Państw Członkowskie elementu CO₂, Komisja proponuje aby do 1 grudnia 2008 r. (rozpoczęcie się okresu Kioto) co najmniej 25 % łącznych wpływów podatkowych odpowiednio z podatku rejestracyjnego i rocznego podatku drogowego pochodziło z opartego na poziomie emisji CO₂ elementu w ich podstawie opodatkowania. Do 31 grudnia 2010 r. co najmniej 50 % łącznych wpływów z zarówno rocznego podatku drogowego jak i podatku rejestracyjnego (do czasu jego zniesienia) powinno pochodzić z opartego na poziomie emisji

CO₂ elementu w ich podstawie opodatkowania.

Ostatnie badania¹ dostarczyły przykładów tego, jak Państwo Członkowskie może stosować element oparty na poziomie emisji CO₂. W tym przypadku łączny wpływ z elementu opartego na emisji CO₂ w podatku powinien stopniowo wzrastać w okresie do 2010 r. a jednocześnie wpływy ze starej struktury podatkowej powinny stopniowo maleć, jeżeli zasada neutralności budżetowej ma być przestrzegana. Oczywiście, do właściwości każdego Państw Członkowskiego należy określania wysokości podatków w znaczeniu euro/g CO₂ /km/.

- Podstawa prawna

Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności art. 93.

- Zasada pomocniczości

- A. Wniosek obejmuje zakres należący do kompetencji dzielonej Wspólnoty i Państw Członkowskich. Zasada pomocniczości ma więc zastosowanie. Biorąc pod uwagę cele wniosku dotyczącego dyrektywy, jakimi są poprawa funkcjonowania Rynku Wewnętrznego i promowanie zrównoważonego rozwoju, wymagane jest podejście wspólnotowe. W tym kontekście, wniosek zawiera wyważony pakiet środków stanowiących niezbędne minimum w celu osiągnięcia tych celów.

Rzeczywiście, zróżnicowanie między podatkami związanymi z samochodami osobowymi może spowodować poważne przeszkody dla swobodnego przepływu osób i towarów. Zgodnie z zasadą pomocniczości wniosek ma na celu zapewnienie pełnej przejrzystości systemów podatkowych Państw Członkowskich bez niepotrzebnej ingerencji na poziomie wspólnotowym. Nie poddaje on tych kwestii pod kompetencje Wspólnoty, ponieważ są one często istotne politycznie na poziomie krajowym i regionalnym.

Ponadto, zobowiązania przyjęte na mocy protokołu z Kioto nie mogą być w wystarczającym stopniu wypełnione przez poszczególne Państwa Członkowskie, w związku z tym, z uwagi na skalę i skutki tego działania, mogą zostać lepiej wypełnione na poziomie wspólnotowym, do czego niezbędne są jednak działania koordynacyjne pomiędzy wszystkimi Państwami Członkowskimi. Wniosek ma na celu, po raz pierwszy, ustanowienie ram prawnych pozwalających na użycie środków podatkowych, przewidzianych w trzecim filarze wspólnotowej strategii redukcji emisji CO₂ z samochodów osobowych.

- B. Zasada pomocniczości zakłada, że Wspólnota podejmie działania tylko w przypadku braku możliwości zrealizowania celów proponowanych działań w wystarczającym zakresie przez Państwa Członkowskie i gdy z powodu skali lub skutków proponowanych działań w lepszy sposób można by je zrealizować na poziomie Wspólnoty. Zgodnie z powyższym, w odniesieniu do poprawy funkcjonowania Rynku Wewnętrznego, nieskoordynowane działania poszczególnych Państw Członkowskich pociągają za sobą wysokie koszty administracyjne związane z administrowaniem ich systemem podatkowym. Nie zapewnia to przejrzystości i pewności prawnej systemu podatkowego, jak również nie prowadzi to do poprawy konkurencyjności rynku motoryzacyjnego, co w

¹ Nowy podatek = stary podatek + a * g CO₂ – b (Badanie COWI, ust. 4.3.2., str. 87).

efekcie oznacza znaczące koszty społeczne dla obywateli.

Takie nieskoordynowane działania poszczególnych Państw Członkowskich są przyczyną przeszkód podatkowych, takich jak podwójne opodatkowanie, transgraniczny przepływ samochodów z przyczyn podatkowych, zakłócenia i niewydolność, które uniemożliwiają właściwe funkcjonowanie rynku wewnętrznego.

Pozostawienie tego sektora w obecnym stanie, niepotrzebnie zaszkodzi wizerunkowi UE w oczach obywateli i uniemożliwi przemysłowi motoryzacyjnemu osiągnięcie oczekiwanych korzyści z działania na jednolitym rynku.

Działanie Wspólnoty obniży koszty transakcji i przyczyni się do udostępnienia obywatelom tańszych, bardziej przyjaznych środowisku i bezpieczniejszych samochodów. Wraz z poprawą konkurencyjności w przemyśle motoryzacyjnym oczekuje się większych możliwości. Jeżeli proponowane zmiany strukturalne będą dokonywane w kontekście neutralności budżetu, co może być zapewnione w przypadku, gdy stratom we wpływach z podatków wynikającym ze stopniowego znoszenia PR towarzyszy równoległy i równy wzrost wpływów z RPD oraz, w razie konieczności, z innych źródeł podatkowych, zgodnie z dyrektywą Rady 2003/96/WE, nie będzie to miało wpływu na dochody budżetowe Państw Członkowskich.

W ramach badań TIS i COWI wykonano wskaźniki ilościowe oparte na pewnej liczbie scenariuszy. Zgodnie ze scenariuszem zakładającym 50 % redukcję PR, szacuje się, że ceny samochodu przed opodatkowaniem nieznacznie wzrosną w Państwach Członkowskich stosujących wysoki PR (od 2% do 5%), zaś cena detaliczna znacząco by spadła (od 11 % do 26 %). Niemniej, ceny pozostałyby prawie niezmiennie w innych Państwach Członkowskich.

- C. W odniesieniu do redukcji emisji CO₂, znów osiągnięto całkowitą zgodność z zasadą pomocniczości, ponieważ niezbędne są działania koordynacyjne na poziomie wspólnotowym, jeżeli Wspólnota ma osiągnąć swoje cele w zakresie środowiska. Działania takie będą, bez wątpienia, bardziej skuteczne w osiągnięciu celów Wspólnoty w zakresie ochrony środowiska, biorąc pod uwagę fakt, iż redukcja emisji CO₂ jest zagadnieniem o charakterze ogólnowspólnotowym. Istotna poprawa warunków środowiskowych, oznaczająca niższą emisję CO₂ i ewentualnie poziomu emisji zanieczyszczeń, będzie oczywistą korzyścią z niniejszego wniosku.

W tym konkretnym przypadku rynek wewnętrzny i cele związane z ochroną środowiska naturalnego są ściśle ze sobą powiązane i rozdzielenie oraz rozwiązanie każdej z tych kwestii z osobna nie dałoby wystarczających rezultatów.

- D. W odniesieniu do rezultatów środków podatkowych w zakresie zrównoważonego rozwoju, poniższa tabela przedstawia niektóre dane z przeprowadzonych badań.

Tabela: Możliwość redukcji emisji CO₂ przy użyciu różnych środków podatkowych (w %)

	B	D	DK	I	NL	P	S	SE	UK
Cel redukcji CO₂ w pkt. %	10.8	10.5	9.9	11.4	10.2	10.8	10.2	10.7	10.3
Większe zróżnicowanie istniejących podatków									
• podatek rejestracyjny	2.5	-	3.3	-	3.6	1.8	-	2.5	-
• podatek drogowy	2.4	4.4	5.4	2.7	3.6	1.9	2.4	0.1	4.8
Dodanie do istniejących podatków elementu opartego na emisji CO₂									
• podatek rejestracyjny	3.3	-	4.6	3.0	3.4	2.1	-	2.8	-
• podatek drogowy	2.9	4.4	5.0	3.3	4.0	2.1	3.2	3.1	4.6
Podatek w pełni zróżnicowany w zależności od poziomu emisji CO₂									
• podatek rejestracyjny	3.5	-	8.4	1.8	5.5	3.2	-	4.3	-
• podatek drogowy	4.2	5.0	5.5	4.1	6.0	2.3	3.9	3.5	4.7
• połączenie	5.1	4.9	8.5	4.0	7.0	3.3	3.8	4.3	4.5

Źródło: Badanie COWI, Tabela 18 *Streszczenie głównych rezultatów*

Wpływ wprowadzenia elementu fiskalnego na obniżenie emisji CO₂ może okazać się znaczny. W rzeczywistości właściwa interpretacja danych badania COWI wykazuje, że wprowadzenie elementu CO₂ do podstawy opodatkowania obowiązujących podatków (wziąwszy pod uwagę obecną sytuację w UE, gdzie wciąż istnieją zarówno PR, jak i RPD) prowadzi do znacznego ograniczenia CO₂. Oceniano, że w pewnych przypadkach samo wprowadzenie elementu CO₂ jedynie do podatku RPD prowadziło do realizacji 50% ogólnego celu.

Wydaje się w sposób oczywisty, że w celu dokonania znaczącego obniżenia średniej emisji CO₂ w nowych samochodach, kluczową kwestią jest zróżnicowanie podatków w taki sposób, aby podatki dla samochodów o największej oszczędności energii były znacznie niższe od podatków dla samochodów o słabej oszczędności energii. Jednakże, chociaż znacząca część, od 30,5 % do 86 % wspólnotowego celu osiągnięcia średnio 120 g/km dla nowych samochodów może być zrealizowana przez optymalne wykorzystanie środków podatkowych w postaci PR/RPD opartych na poziomie emisji CO₂, środki te nie są wystarczające do osiągnięcia celu 120 g CO₂/km. Niezbędne będą inne środki, takie jak dopuszczenie do wzrostu proporcji samochodów z silnikiem Diesla lub popieranie korzystania z mniejszych samochodów, aby osiągnąć wspomniany cel. Środki te powinny, z jednej strony, zmierzać do przesunięcia do wewnątrz kosztów zewnętrznych i zastosowania zasady „zanieczyszczający płaci” a, z drugiej strony, powinny być proste, przejrzyste, niedyskryminujące w stosunku do szczególnych typów, klas i segmentów samochodów oraz neutralne technologicznie.

- Zasada proporcjonalności

Wniosek jest zgodny z zasadą proporcjonalności z następujących względów:

Dyrektywa ustanawia minimalne środki podatkowe, które mają zostać zastosowane w dziedzinie samochodów osobowych w celu zarówno poprawienia funkcjonowania rynku wewnętrznego jak i wspierania wspólnotowych celów w zakresie ochrony środowiska. Nie

wkracza ona w zagadnienie wysokości podatków ani zróżnicowania stawek podatkowych pozostawiając Państwom Członkowskim swobodę w stosowaniu takiej wysokości podatków, która najlepiej odpowiada szczególnym warunkom na ich rynkach motoryzacyjnych. Państwa Członkowskie będą miały swobodę w decydowaniu o krokach podejmowanych w celu zniesienia PR, o wprowadzeniu częściowo do podstawy opodatkowania PR i RPD elementu opartego na poziomie emisji CO₂ oraz, ewentualnie, o wprowadzeniu do podstawy opodatkowania elementów opartych na poziomie innych emisji.

W szczególności pierwszy z dwóch celów dyrektywy opracowano, aby poprawić funkcjonowanie rynku wewnętrznego. Rynek wewnętrzny ma odnosić korzyści ze swobodnego przepływu osób oraz swobodnego przepływu towarów do celów handlowych i prywatnych. PR stwarza przeszkody dla tych swobód. Żadne z rozwiązań opartych na utrzymaniu PR nie wyeliminuje tych przeszkód.

Jeżeli chodzi o cel drugi, tzn. o promowanie zachowania równowagi środowiska naturalnego, dyrektywa wdroży trzeci filar strategii Komisji mający na celu obniżenie emisji CO₂ pochodzącego z samochodów osobowych; filar ten jest jedynym nie wdrożonym do tej pory filarem. Autorzy strategii uznają niezwykle ważną wagę trzeciego filaru dla obniżenia emisji CO₂, zaś jego wdrożenie jest w pełni zgodne z zasadą proporcjonalności, co uzasadnia działania Wspólnoty tylko, gdy jest to „konieczne” lub „wymagane” dla zrealizowania konkretnego celu.

W świetle powyższych ustaleń, zarówno przydatność dyrektywy dla osiągnięcia pożądanego celu, jak i konieczność określonych w niej środków w kontekście braku innej dostępnej, mniej restrykcyjnej opcji, nie może podlegać dyskusji. Jeżeli chodzi o trzeci czynnik podlegający ocenie, tzn. proporcjonalność środków do występujących restrykcji, należy podkreślić, że dyrektywa pozostaje neutralna w stosunku do przychodów Państw Członkowskich, które będą miały czas na dostosowanie przepływu przychodów do roku 2016. Ponadto przedmiotowa dyrektywa nie powoduje żadnych dodatkowych kosztów administracyjnych, które Państwa Członkowskie miałyby ponieść w dłuższej perspektywie czasowej.

Wreszcie celem zapewnienia, że zasada proporcjonalności zostanie uszanowana również w zastosowaniu przedmiotowej dyrektywy, przypadki Państw Członkowskich znacznie różniące się od normy w odniesieniu do określonych parametrów również będą mogły być uwzględnione.

Patrz pkt 4.

- Wybór instrumentów

Proponowane instrumenty: Dyrektywa

Inne środki nie byłyby odpowiednie z następujących powodów:

Doświadczenia ze stosowania od 1983 r. dyrektyw 83/182/EWG i 83/183/EWG pokazały, że dyrektywa daje Państwom Członkowskim wystarczającą elastyczność przy stosowaniu wspólnotowego ustawodawstwa podatkowego w ustawodawstwie krajowym i administracji.

4) SKUTKI BUDŻETOWE

Przyjęcie niniejszego wniosku nie pociągnie za sobą skutków dla budżetu.

5) INFORMACJE DODATKOWE

- Uchylenie obowiązującego ustawodawstwa

Przyjęcie niniejszego wniosku nie pociągnie za uchylenia obowiązującego ustawodawstwa.

- Tabela korelacji

Państwa Członkowskie są zobowiązane do przekazania Komisji tekstów przepisów krajowych wdrażających dyrektywę, jak również tabelę korelacji między tymi przepisami a dyrektywą.

- Europejski Obszar Gospodarczy

Proponowany akt dotyczy obywateli poruszających się między państwami UE a państwami EOG i dlatego byłoby pożądane rozszerzenie go również na Europejski Obszar Gospodarczy.

Wniosek dotyczący

DYREKTYWY RADY

w sprawie podatków związanych z samochodami osobowymi

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego artykuł 93,

uwzględniając wniosek Komisji²,

uwzględniając opinię Parlamentu Europejskiego³,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego⁴,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Opodatkowanie samochodów osobowych może być ważnym, dodatkowym narzędziem realizacji celów w zakresie ochrony środowiska, w szczególności w odniesieniu do redukcji gazów cieplarnianych, należy zatem wprowadzić element oparty na poziomie emisji dwutlenku węgla do podstawy opodatkowania zarówno podatków rejestracyjnych jak i rocznego podatku drogowego. Jednakże, aby przyczynić się do wypełnienia zobowiązań podjętych przez Wspólnotę i jej Państwa Członkowskie w ramach protokołu z Kioto, proponowany element dotyczący bezpośrednio emisji dwutlenku węgla powinien zostać włączony do podstawy opodatkowania podatków związanych z samochodami osobowymi stosowanymi w okresie zobowiązania od 2008 do 2012 r. Ponieważ cele wspólnotowej strategii zmierzającej do zredukowania emisji dwutlenku węgla przez samochody osobowe powinny zostać osiągnięte najpóźniej do 2010 r. należy w pełni zastosować element oparty na poziomie emisji dwutlenku węgla, do 31 grudnia 2010 r.
- (2) Trzeci filar wspólnotowej strategii zredukowania emisji dwutlenku węgla przez samochody osobowe oraz poprawienia gospodarki paliwowej, zatwierdzony przez Radę w 1996 r.⁵, składa się ze środków podatkowych i jest jedynym filarem wprowadzonym w życie na poziomie wspólnotowym.
- (3) Należy zachęcić Państw Członkowskie do stosowania skoordynowanego bodźca podatkowego w odniesieniu do samochodów osobowych, który spełniłby ograniczenia

² Dz.U. C...

³ Dz.U. C...

⁴ Dz.U. C...

⁵ Konkluzje Rady z 25.6.1996 r. oraz komunikat Komisji do Rady i Parlamentu Europejskiego COM(95) 689.

emisji surowsze od obowiązujących na mocy dyrektywy 98/69/WE⁶ (EURO 4), odnoszącej się do środków mających zapobiegać zanieczyszczeniu powietrza przez emisje z pojazdów silnikowych i zmieniającej dyrektywę Rady 70/220/EWG⁷ aby przyspieszyć wprowadzanie na rynek pojazdów spełniających przyszłe wymagania przyjęte na poziomie wspólnotowym (Euro 5).

- (4) Bodźce podatkowe powinny mieć formę zróżnicowania podatków związanych z samochodami osobowymi w zależności od ilości w gramach dwutlenku węgla wydzielanej na km przez każdy samochód.
- (5) W celu uniknięcia dalszego podziału rynku wewnętrznego należy przewidzieć, iż element oparty na poziomie emisji dwutlenku węgla powinien stanowić co najmniej 25 % łącznych wpływów z podatku rejestracyjnego i rocznego podatku drogowego do 31 grudnia 2008 r. oraz co najmniej 50 % łącznych wpływów do 31 grudnia 2010 r.
- (6) Należy usunąć na rynku wewnętrznym przeszkody podatkowe w swobodnym przepływie osób i ich osobistej własności, w tym samochodów osobowych. Niniejsza dyrektywa ma na celu usunięcie takich przeszkód poprzez restrukturyzację podatków związanych z samochodami osobowymi, stosowanych przez Państwa Członkowskie, bez nakładania na Państwa Członkowskie obowiązku wprowadzania nowych podatków.
- (7) Korzystając ze swego prawa do swobodnego przepływu, wielu obywateli europejskich korzysta z samochodów, przy przemieszczaniu się, czasowo lub na stałe, z jednego Państwa Członkowskiego do drugiego. Duża różnorodność systemów opodatkowania samochodów osobowych w znaczącym stopniu wpływa negatywnie na możliwości obywateli europejskich⁸ i przemysłu motoryzacyjnego czerpania korzyści z rynku wewnętrznego. W szczególności podatki rejestracyjne powodują wzrost kosztów transakcji dla konsumentów, istotne różnice w cenie samochodów przed opodatkowaniem oraz podział rynku, a także negatywnie wpływają na handel transgraniczny.
- (8) Podatki rejestracyjne stanowią przeszkodę dla celów Strategii Lizbońskiej, a także dla zwiększenia konkurencyjności rynku wewnętrznego, dlatego też powinny być stopniowo znoszone w okresie od pięciu do dziesięciu lat. Okres ten pozwoliłby Państwom Członkowskim na stosowanie podatków rejestracyjnych w celu dostosowania ich systemów opodatkowania samochodów osobowych oraz na uwzględnienie szczególnych warunków na swoim rynku motoryzacyjnym. Utrata wpływów wskutek zniesienia podatków rejestracyjnych mogłaby być pokryta przez równoległy wzrost wpływów z rocznego podatku drogowego oraz, w razie konieczności, z innych środków podatkowych zgodnie z dyrektywą 2003/96/WE⁹, tak aby ogólne obciążenie podatkowe pozostało niezmienione.

⁶ Dz.U. L 350 z 28.12.1998, str. 1.

⁷ Dz.U. L 76 z 6.4.1970, str. 1.

⁸ Europejski Trybunał Sprawiedliwości orzekł ostatnio w wyroku z dnia 16.6.2005 r., w sprawie C-138/2004, że podatki rejestracyjne można zaliczyć do przeszkód w swobodnym przepływie, w szczególności ze względu na ich stawki i szczegóły techniczne.

⁹ Dz.U. L 283 z 31.10.2003, str. 51.

- (9) Niemniej, jest właściwe aby Państwo Członkowskie stosujące podatki rejestracyjne ustanowiło system zwrotu podatku rejestracyjnego uiszczonego od samochodu osobowego, który następnie został wywieziony lub przewieziony na stałe z terytorium tego państwa na terytorium innego Państwa Członkowskiego. Państwa Członkowskie powinny również stosować podobny system zwrotu w przypadku rocznych podatków drogowych. Systemy te zapobiegałyby podwójnemu opodatkowaniu, a także dałyby podatkom związanym z samochodami osobowymi sprawiedliwszą podstawę opodatkowania, uzależnioną od korzystania z samochodu, mającego miejsce w każdym Państwie Członkowskim.
- (10) W odpowiednim przypadku, systemy zwrotu zarówno podatku rejestracyjnego jak i rocznego podatku drogowego powinny zostać wprowadzone w życie bez zwłoki, tak aby uniknąć zakłóceń wynikających ze stosowania w odniesieniu do samochodów osobowych różnych systemów podatkowych.
- (11) Kwota zwracana lub nakładana jako podatek rejestracyjny w odniesieniu do danego samochodu osobowego powinna być bezpośrednio powiązana z wartością końcową tego samochodu. W tym celu należy więc ustanowić oparte na obiektywnych czynnikach wspólnotowe zasady określania amortyzacji samochodu i w efekcie, kwoty końcowej podatku rejestracyjnego wliczonej w końcową cenę pojazdu.
- (12) W celu zapewnienia płynnego zaadaptowania nowego ustawodawstwa, ograniczając tym samym ewentualne negatywne skutki, Komisja powinna być informowana o wysokości podatków rejestracyjnych i rocznych podatków drogowych stosowanych przez Państwa Członkowskie w okresie przejściowym, jak również o wysokości rocznych podatków drogowych stosowanych po upływie tego okresu.
- (13) Komisja powinna śledzić rozwój środków przyjętych przez Państwa Członkowskie w wykonaniu niniejszej dyrektywy i informować o tym Radę i Parlament Europejski.
- (14) Ponieważ cele zakładające poprawienie funkcjonowania rynku wewnętrznego w sektorze samochodów osobowych oraz owocne wykorzystanie środków podatkowych w celu wykonania wspólnotowej strategii zredukowania emisji dwutlenku węgla przez samochody osobowe, nie mogą zostać w wystarczającym stopniu osiągnięte samodzielnie przez Państwa Członkowskie a, biorąc pod uwagę skalę i skutki działań, mogą być lepiej zrealizowane na poziomie wspólnotowym, Wspólnota może przyjąć środki, zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Stosownie do zasady proporcjonalności, określonej we wspomnianym artykule, zakres niniejszej dyrektywy nie wykracza poza to, co jest konieczne dla osiągnięcia powyższych celów.

PRZYJMUJE NINIEJSZA DYREKTYWE:

Rozdział I PRZEDMIOT I DEFINICJE

Artykuł 1 **Przedmiot**

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

Przewiduje również zniesienie podatków rejestracyjnych i system, zgodnie z którym, w pewnych okolicznościach, uiszczony podatek rejestracyjny będzie zwracany.

Ponadto, ustanawia system zwrotu dla rocznego podatku drogowego.

Artykuł 2 **Definicje**

Do celów niniejszej dyrektywy, przez „samochód osobowy” rozumie się pojazd kategorii M1, zdefiniowany w pkt A załącznika II do dyrektywy Rady 70/156/EWG¹⁰.

Rozdział II ROCZNE PODATKI DROGOWE

SEKCJA 1 PODSTAWA OPODATKOWANIA I ZRÓŻNICOWANIE PODATKÓW

Artykuł 3 **Postanowienia ogólne**

1. Państwo Członkowskie stosujące szczególne i okresowe podatki odnoszące się do używania na swoim terytorium samochodu pasażerskiego, których cechy są takie same lub podobne to tych wymienionych w załączniku I, zwane dalej „rocznymi podatkami drogowymi, obliczają te podatki na podstawie długości czasu używania samochodu na terytorium tego Państw Członkowskiego w dowolnym dwunastomiesięcznym okresie.
2. Roczny podatek drogowy może być nałożony na samochód osobowy wyłącznie przez to Państwo Członkowskie, w którym samochód ten jest zarejestrowany.
3. W celu zapewnienia pobierania rocznych podatków drogowych, za Państwo Członkowskie rejestracji uważa się Państwo Członkowskie, w którym samochód jest

¹⁰ Dz.U. L 42 z 23.2.1970, str. 1.

stale używany albo z powodu tego, iż jego właściciel tam właśnie ma swoje normalne miejsce zamieszkania w rozumieniu art. 6 dyrektywy Rady 83/183/EWG¹¹ albo z powodu tego, iż używanie samochodu w tym Państwie Członkowskim trwało dłużej niż 185 dni w dowolnym dwunastomiesięcznym okresie.

Artykuł 4

Zróżnicowanie ze względu na poziom emisji dwutlenku węgla

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

Artykuł 5

Minimalne wpływy ze zróżnicowania podatkowego

1. Do 31 grudnia 2008 r. łączne wpływy z elementu opartego na poziomie emisji dwutlenku węgla w rocznych podatkach drogowych wynoszą co najmniej 25 % łącznych wpływów z tych podatków.
2. Do 31 grudnia 2010 r. łączne wpływy z elementu opartego na poziomie emisji dwutlenku węgla w rocznych podatkach drogowych wynoszą co najmniej 50 % łącznych wpływów z tych podatków.

SEKCJA 2

SYSTEM ZWROTU PODATKU

Artykuł 6

Zwrot rocznych podatków drogowych

W przypadku, gdy Państwie Członkowskim rejestracji uiszczonego rocznego podatku drogowego od samochodu osobowego, który następnie został wywieziony poza terytorium Wspólnoty lub przewieziony w celu stałego używania, w rozumieniu art. 3 ust. 3, na terytorium innego Państwa Członkowskiego, to pierwsze Państwo Członkowskie zwraca końcową kwotę podatku, na podstawie obliczeń dokonanych zgodnie z art. 3 ust. 1.

¹¹ Dz.U. L 105 z 23.4.1983, str. 64.

Rozdział III

ZNIESIENIE PODATKÓW REJESTRACYJNYCH

Zakaz wprowadzania podobnych podatków

Artykuł 7

Od dnia [...] Państw Członkowskie nie mogą wprowadzać żadnych podatków związanych z rejestracją samochodów osobowych, zezwalającą tym samym na używanie tych samochodów na drogach publicznych, których cechy są takie same lub podobne do podatków wymienionych w załączniku II, zwanych dalej "podatkami rejestracyjnymi".

Artykuł 8

Zakaz utrzymywania w mocy podatków rejestracyjnych

Od dnia 1 stycznia 2016 r. Państwa Członkowskie nie mogą utrzymywać w mocy żadnych podatków rejestracyjnych.

Rozdział IV

SYSTEM ZWROTU PODATKÓW REJESTRACYJNYCH

Artykuł 9

Postanowienia ogólne

W przypadku, gdy Państwie Członkowskim uiszczono podatek rejestracyjny od samochodu osobowego, który następnie został wywieziony poza terytorium Wspólnoty lub przewieziony w celu stałego używania, w rozumieniu art. 3 ust. 3, na terytorium innego Państwa Członkowskiego, to pierwsze Państwo Członkowskie zwraca końcową kwotę podatku, na podstawie obliczeń dokonanych zgodnie z art. 10 ust. 1.

Artykuł 10

Obliczanie końcowej kwoty podatków rejestracyjnych

1. Kwota podatku rejestracyjnego od samochodu osobowego jaką należy zwrócić zgodnie z art. 9 jest ściśle związana z wartością końcową samochodu i jest równa kwocie końcowej podatku rejestracyjnego zawartej w wartości końcowej samochodu.
2. W celu określenia wartości końcowej samochodu osobowego do celów ustępu 1, Państwa Członkowskie mogą zastosować różne metody, takie jak ocena, badanie przez ekspertów lub wykorzystanie ryczałtowych skal.
3. Państwa Członkowskie mogą określić ryczałtowe skale, wprowadzane na mocy ustawy, przepisów wykonawczych lub administracyjnych, z zastrzeżeniem spełnienia następujących warunków:

- (a) skale są utworzone na podstawie ogólnych i obiektywnych kryteriów, które należy ustanowić,
- b) skale są podane do wiadomości publicznej,
- c) właściciel samochodu ma możliwość zaskarżenia przed niezawisły organ Państwa Członkowskiego decyzję wynikającą z zastosowania skal.

Rozdział V

PRZEPISY PRZEJŚCIOWE

Artykuł 11

Postanowienia ogólne

W przypadku przewiezienia samochodu na stałe, w rozumieniu art. 3 ust. 3, na terytorium Państwa Członkowskiego, które utrzymuje w mocy podatek rejestracyjny, to Państwo Członkowskie oblicza podatek rejestracyjny zgodnie z art. 12.

Artykuł 12

Obliczanie podatków rejestracyjnych

1. Do 31 grudnia 2015 r., obliczanie kwoty należnego podatku rejestracyjnego jaka zostanie pobrana, dokonuje się w oparciu o aktualną wartość podobnego, nowego samochodu osobowego, z uwzględnieniem rzeczywistej amortyzacji samochodu od którego oblicza się podatek.
2. Do celu ustępu 1, cechy podobnego, nowego samochodu obejmują markę, model, przebieg, rodzaj napędu i stan techniczny.
3. Do celu ustępu 1, nowy samochód osobowy oznacza każdy samochód, który nie został uprzednio sprzedany komukolwiek w sposób inny niż w celu sprzedaży lub dostarczenia go, i który nigdy nie został zarejestrowany.
4. Do celów obliczenia podatku rejestracyjnej art. 10 ust. 2 i 3 stosuje się z uwzględnieniem niezbędnych zmian.

Artykuł 13

Podatki rejestracyjne

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

Artykuł 14

Minimalne wpływy ze zróżnicowania podatkowego

1. Do 31 grudnia 2008 r. łączne wpływy podatkowe z elementu opartego na poziomie emisji dwutlenku węgla w podatkach rejestracyjnych wynoszą co najmniej 25 % łącznych wpływów z tych podatków.
2. Do 31 grudnia 2010 r. łączne wpływy podatkowe z elementu opartego na poziomie emisji dwutlenku węgla w podatkach rejestracyjnych wynoszą co najmniej 50 % łącznych wpływów z tych podatków.

Rozdział VI PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 15

Zawiadomienia

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

Artykuł 16

Sprawozdania

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

Artykuł 17

Transpozycja

Państwa Członkowskie wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do dnia 31 grudnia 2006 r. Państwa Członkowskie niezwłocznie przekażą Komisji teksty wymienionych przepisów i tabelę korelacji pomiędzy wymienionymi przepisami i niniejszą dyrektywą.

Przepisy przyjęte przez Państwa Członkowskie zawierają odesłanie do niniejszej dyrektywy lub odesłanie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez Państwa Członkowskie.

Państwa Członkowskie przekażą Komisji tekst podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych w obszarze objętym niniejszą dyrektywą.

Artykuł 18
Wejście w życie

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 19
Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia

W imieniu Rady
Przewodniczący

ZALĄCZNIK I

BELGIUM

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

CZECH REPUBLIC

-

DENMARK

- Grøn ejerafgift

GERMANY

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

ESTONIA

-

GREECE

- Τέλη κυκλοφορίας

SPAIN

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

FRANCE

-

IRELAND

- Motor vehicle excise duties

ITALY

- Tassa automobilistica di proprietà

CYPRUS

- Τέλη κυκλοφορίας

LATVIA

- Transportlīdzekļu ikgadējā nodeva

LITHUANIA

-

LUXEMBOURG

- Taxe sur les véhicules automoteurs

HUNGARY

- Súlyadó

MALTA

-

NETHERLANDS

- Motorrijtuigenbelasting

AUSTRIA

- Kraftfahrzeugsteuer

POLAND

-

PORTUGAL

- Imposto municipal sobre veiculos
- Imposto de circulação

SLOVENIA

- Letno povračilo za uporabo cest

SLOVAK REPUBLIC

-

FINLAND

- Ajoneuvovero/fordonskatt

SWEDEN

- Vägtrafikskatt

UNITED KINGDOM

- Vehicle excise duty

ZALĄCZNIK II

BELGIUM

- Taxe de mise en circulation / Belasting op de inverkeerstelling

CZECH REPUBLIC

-

DENMARK

- Registreringsafgift af motorkøretøjer

GERMANY

-

ESTONIA

- Autoregistreerimislõiv

GREECE

- Τέλη ταξινόμησης

SPAIN

- Impuesto especial sobre determinados medios de transporte

FRANCE

-

IRELAND

- Vehicle registration tax

ITALY

- Imposta provinciale di trascrizione (IPT)

CYPRUS

- Φόρος κατανάλωσης

LATVIA

- Automobiļu un motociklu nodoklis

LITHUANIA

- Kelių transporto priemonių registravimo mokestis

LUXEMBOURG

-

HUNGARY

- Regisztrációs adó

- Átírási illeték

MALTA

- Taxxa ta' registrazzjoni ta' vetturi bill-mutur

NETHERLANDS

- Belasting Personenauto's en Motorrijwielen

AUSTRIA

- Normverbrauchsabgabe

POLAND

- Opłata rejestracyjna

PORTUGAL

- Imposto Automovel

SLOVENIA

- Davek na motorna vozila

SLOVAK REPUBLIC

-

FINLAND

- Autovero/bilskatt

SWEDEN

-

UNITED KINGDOM

-