



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 13.3.2007
KOM(2007) 52 wersja ostateczna

2007/0023 (CNS)

Wniosek

DYREKTYWA RADY

zmieniająca dyrektywę 2003/96/WE w odniesieniu do dostosowania szczególnych przepisów podatkowych dotyczących oleju napędowego stosowanego jako paliwo silnikowe do celów handlowych oraz koordynacji opodatkowania benzyny bezołowiowej i oleju napędowego stosowanych jako paliwo silnikowe

(przedstawiona przez Komisję)

{SEK(2007) 170}

{SEK(2007) 171}

UZASADNIENIE

KONTEKST WNIOSKU

• Podstawa i cele wniosku

W Białej Księdze w sprawie transportu zatytułowanej „*Europejska polityka transportowa do 2010 roku: czas na decyzje*”¹ odnotowano, że zważywszy na fakt, iż sektor transportu drogowego jest obecnie całkowicie otwarty na konkurencję, brak zharmonizowanych podatków od paliwa wydaje się stanowić coraz większą przeszkodę dla płynnego funkcjonowania rynku wewnętrznego. Podsumowując tę kwestię, podkreślono potrzebę zwiększenia spójności systemu poprzez zaproponowanie jednolitego opodatkowania paliw stosowanych w komercyjnym transporcie drogowym w celu wyrównania szans na rynku wewnętrznym. Później jednakże stało się oczywiste, z politycznego i gospodarczego punktu widzenia, że całkowite zharmonizowanie opłat nakładanych na olej napędowy stosowany do celów handlowych nie jest odpowiednim rozwiązaniem.

Należy przypomnieć, że wstępny wniosek dotyczący opodatkowania oleju napędowego stosowanego do celów handlowych (powszechnie znanego jako „diesel do celów handlowych”²) został złożony 2002 r.³ Wniosek ten wycofano w kontekście przeglądu wniosków legislacyjnych nierozstrzygniętych przez ustawodawcę⁴. Jednakże w świetle wyników kompleksowej oceny wpływu Komisja oznajmiła swój zamiar ponownego rozpatrzenia potrzeby interwencji prawnej.

W swoim niedawnym komunikacie do Rady i Parlamentu Europejskiego [KOM(2006) 314 z dnia 22 czerwca 2006 r.] „*Utrzymać Europę w ruchu – Zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu – Przegląd średniookresowy Białej Księgi Komisji Europejskiej dotyczącej transportu z 2001 r.*” Komisja zapowiedziała, że „*zbada, w jaki sposób można zmniejszyć nadmierne różnice w podatkach od paliw*”. Komisja stwierdziła również, że „*polityka transportowa jest ściśle spleciona z polityką energetyczną z uwagi na ich wspólne cele: obniżenie emisji CO₂ i zmniejszenie zależności UE od importowanych paliw kopalnych*”⁵ i podkreśliła, że „*w polityce transportowej muszą być uwzględnione międzynarodowe zobowiązania w sprawie ochrony środowiska, w tym również obowiązki wynikające z Protokołu z Kioto*”.

¹ KOM(2001) 370 z 12.9.2001 r.

² Wybrano wyrażenie „olej napędowy stosowany do celów handlowych” ponieważ odpowiada ono oficjalnemu określeniu odpowiednich kodów CN.

³ Wniosek dyrektywy Rady zmieniającej dyrektywę 92/81/EWG i dyrektywę 92/82/EWG w celu wprowadzenia szczególnych przepisów podatkowych dotyczących oleju napędowego stosowanego do celów handlowych oraz ujednoczenia podatków akcyzowych od benzyny i oleju napędowego, KOM(2002) 410 z 24.7.2002 r.

⁴ KOM(2005) 462 z 27.9.2005 r.

⁵ Rada Europejska w dniach 23-24 marca 2006 r.

W komunikacie Komisji KOM(2006) 545, „Plan działania na rzecz racjonalizacji zużycia energii: Sposoby wykorzystania potencjału” potwierdzono, że Komisja ma zamiar zaproponować w 2007 r. szczególne przepisy podatkowe w odniesieniu do oleju napędowego stosowanego do celów handlowych, mające na celu zmniejszenie nadmiernych różnic w poziomach opodatkowania pomiędzy państwami członkowskimi. Wniosek powinien zwiększyć efektywność energetyczną w transporcie poprzez ograniczenie zjawiska „turystyki paliwowej”.

W konsekwencji wniosek ma przede wszystkim na celu zmniejszenie zakłóceń konkurencji związanych ze zróżnicowanymi poziomami akcyzy mającymi wpływ na rynki transportowe. Dzięki temu wniosek będzie również sprzyjał wzrostowi, zatrudnieniu i konkurencyjności, głównie dzięki umożliwieniu pełnego wykorzystania możliwości, jakie daje jednolity rynek. Po drugie wniosek spełnia cele wspólnej polityki transportowej i pozwala na lepszą ochronę środowiska. Jest on wreszcie wyraźnie spójny z ogólnymi zasadami dotyczącymi podatku akcyzowego przedstawionymi w komunikacie Komisji „Polityka podatkowa w Unii Europejskiej – priorytety na najbliższe lata”⁶. Składa się go bez uszczerbku dla konkluzji średniookresowego przeglądu dyrektywy w sprawie podatku energetycznego, zaplanowanego na 2008 r.

- **Kontekst ogólny**

Koszty paliwa (wliczając podatek) stanowią średnio od 20 do 30 % kosztów bieżących przedsiębiorstw transportowych. Ponieważ wysokość akcyzy waha się od 30 do 60 % ceny tankowanego paliwa (bez VAT), podatek ten stanowi 6–18 % kosztów bieżących firm transportowych. Obecnie na zliberalizowanym rynku, gdzie obowiązuje ostra konkurencja, różnice w kosztach eksploatacyjnych wynikające z nakładanych przez państwo podatków i innych należności mają większe znaczenie.

Powód jest prosty: duże samochody ciężarowe posiadają zbiorniki o dużej pojemności, dzięki czemu jedno tankowanie wystarcza na przejechanie od 1500 do 3000 kilometrów. W rzeczywistości oznacza to, że przewoźnicy prowadzący działalność na skalę międzynarodową lub w pobliżu granicy z państwem, w którym obowiązują niskie akcyzy, stosują rodzaj planowania podatkowego, zwanego turystyką paliwową: korzystają oni z bardzo dużych różnic w krajowych akcyzach od paliwa napędowego, tankując w tych państwach członkowskich, gdzie podatki są najniższe.

Pierwszym negatywnym skutkiem jest to, że planowanie podatkowe prowadzi do **zakłóceń konkurencji na rynkach transportowych** w tym sensie, że wszystkie podmioty nie mają takich samych możliwości zakupu nisko opodatkowanego paliwa, z uwagi na rodzaj wykorzystywanych samochodów ciężarowych, zakres działalności lub odległość głównej siedziby do granicy z państwem, w którym obowiązują niskie podatki. Z uwagi na ostrą konkurencję na rynku transportowym wyżej opisane zakłócenia wpływają na udział na rynkach krajowych. Badanie dotyczące dwustronnego transportu drogowego⁷ przeprowadzone przez francuskie Ministerstwo Transportu wykazało znaczne zmiany w udziałach rynkowych na rynku europejskim, zachodzące w latach 1997–2001. Przykładowo

⁶ KOM(2001) 260 z 23.5.2001 r.

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

podmioty gospodarcze z Luksemburga lub Austrii zwiększyły swoje udziały w rynku w stosunku do większości konkurentów, natomiast w Zjednoczonym Królestwie odnotowano straty na wszystkich rynkach. Na podstawie badania stwierdzono, że dwie trzecie wahań zaobserwowanych w latach 1997–2001 było spowodowanych trzema czynnikami: różnicami w opodatkowaniu oleju napędowego, różnicami w podatku dochodowym od osób prawnych i zmianami w poziomie wynagrodzeń w poszczególnych państwach. Różnice w opodatkowaniu oleju napędowego wydają się głównym czynnikiem, który sam w sobie wyjaśnia 40 % zaobserwowanych zmian w udziałach w rynku.

Innym negatywnym skutkiem turystyki paliwowej jest **wpływ na środowisko** wywierany w wyniku wybierania określonej drogi. Ze względów racjonalnych kierowcy pragną możliwie jak najlepiej wykorzystać różnice w cenach oleju napędowego i tankują w tych państwach członkowskich, gdzie jest on najtańszy. Jednocześnie uwzględniają oni dodatkowe koszty wynikające z tej praktyki (opłaty drogowe, poświęcony czas i zużyte paliwo, zdarzenia występujące na drogach, takie jak zatory drogowe i wypadki). Przypadki, kiedy kierowcy korzystają po prostu z możliwości tankowania po drodze, bez nakładania drogi, sprowadzają się głównie do przesunięcia zużycia paliwa, które tak czy inaczej miałyby miejsce w jednym z państw członkowskich, chociaż istnieje również dodatkowe zużycie (i emisje), jako że zmniejszone koszty paliwa wynikające z unikania płacenia podatków stymulują popyt. Jednak gdy kierowcy celowo zmieniają trasę, aby skorzystać z różnic w wysokości krajowych podatków akcyzowych, wywiera to niekorzystny wpływ netto na środowisko ze względu na wydłużenie pokonywanej odległości.

Jeśli chodzi o wybieranie określonej drogi Michaelis (w 2003 r.)⁸ wykazał, że Niemcy są skłonni do przejechania od 2 do 4 dodatkowych kilometrów za każdy eurocent różnicy w cenie paliwa napędowego w porównaniu do sąsiedniego kraju. Zważywszy na realne różnice w cenach w 2003 r. pomiędzy Niemcami a ich sąsiadami, oznacza to przejechanie średnio 30–35 dodatkowych kilometrów. Badanie z 1990 r. dotyczące Niderlandów wykazało, że przy różnicy w wysokości 0,14–0,16 ECU na litrze w porównaniu z Belgią i Niemcami przejechano 10 mln dodatkowych kilometrów w związku z tankowaniem za granicą⁹.

Turystyka paliwowa prowadzi wreszcie **do strat zasobów budżetowych w tych państwach członkowskich, które stosują względnie wysoką stawkę akcyzy od oleju napędowego**. W Niemczech przedsiębiorstwo Schmid Traffic Service GmbH oszacowało, że straty podatkowe związane z akcyzą od olejów mineralnych, wynikające z turystyki paliwowej (tj. olej napędowy stosowany do celów zawodowych), wyniosły w 2004 r. 1 915 000 000 EUR. Całkowite straty są jeszcze większe i sięgają 3,6 mld EUR rocznie (oprócz podatków akcyzowych od olejów mineralnych obejmują one dodatkowe straty podatku VAT i podatku akcyzowego od papierosów, wynikające ze zmniejszonych dochodów z podatku VAT i mniejszych ilości papierosów sprzedawanych na stacjach paliw).

⁸ Michaelis (2003 r.) Tanktourismus – eine Szenarioanalyse, In Zeitschrift für Verkehrswissenschaft.

⁹ Przygraniczne skutki wzrostu podatku od benzyny w dniu 1 stycznia 1990 r., P. M. Blok i A. P. Muizer, Nederlands Economisch Instituut, TK 1990-1991, 21.665 Nr 3, Rotterdam.

- **Obowiązujące przepisy w dziedzinie, której dotyczy wniosek**

Dyrektywa Rady 2003/96/WE z dnia 27 października 2003 r. w sprawie restrukturyzacji wspólnotowych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej (dyrektywa w sprawie podatku energetycznego)¹⁰ ustanawia produkty objęte podatkiem, zastosowania, w przypadku których podlegają one opodatkowaniu oraz minimalne poziomy opodatkowania każdego produktu w zależności od tego, czy jest on stosowany jako materiał napędowy dla niektórych celów przemysłowych i handlowych, czy do ogrzewania. W przypadku oleju napędowego i benzyny bezołowiowej jednolita w całej Wspólnocie jest tylko struktura podatków akcyzowych, według następujących poziomów minimalnych:

w euro za 1000 l	1 stycznia 2004 r.	1 stycznia 2010 r.
Benzyna bezołowiowa	359	359
Olej napędowy (diesel)	302	330

Ponadto dyrektywa w sprawie podatku energetycznego daje państwom członkowskim możliwość stworzenia określonego poziomu podatku od oleju napędowego stosowanego do celów handlowych (ang. *decoupling*) pod warunkiem, że zachowane są poziomy minimalne oraz że stawka dla oleju napędowego stosowanego do celów handlowych nie jest niższa od krajowego poziomu opodatkowania obowiązującego w dniu 1 stycznia 2003 r.

Artykuł 7 ust. 4 dyrektywy w sprawie podatku energetycznego umożliwia państwom członkowskim ustalenie stawki dla oleju napędowego stosowanego do celów handlowych poniżej krajowego poziomu opodatkowania obowiązującego w dniu 1 stycznia 2003 r. – pod warunkiem, że zostaną zachowane minimalne poziomy. W tym celu należy wprowadzić opłaty dla użytkowników dróg, a całkowite obciążenie podatkowe winno pozostać na równym poziomie. Jednakże w praktyce z tej możliwości może korzystać wyłącznie Zjednoczone Królestwo, gdyż jest to jedyne państwo członkowskie spełniające dodatkowy wymóg, według którego krajowy poziom podatku od paliwa napędowego stosowanego jako materiał napędowy, obowiązujący w dniu 1 stycznia 2003 r., był co najmniej dwukrotnie wyższy od minimalnego poziomu opodatkowania obowiązującego w dniu 1 stycznia 2004 r.

Ten ostatni wymóg jest szczególnie niekorzystny, gdyż hamuje interakcję polityki podatkowej pomiędzy państwami członkowskimi prowadzącą do zmniejszenia różnic podatkowych. Dla państw członkowskich (z wyjątkiem Zjednoczonego Królestwa) stosujących w 2003 r. podatki przekraczające minimalny poziom obecnie jedyną możliwością przeprowadzenia rozdziału jest *zwiększenie* stawek stosowanych w przypadku ruchu innego niż w celach handlowych. Jako że nie ma innych różnic, nie pomoże to w wyrównaniu stawek dla oleju napędowego stosowanego do celów handlowych obowiązujących w poszczególnych państwach członkowskich, a spowoduje tylko zwiększenie różnic w stawkach dla oleju napędowego stosowanego do celów niehandlowych, co z kolei może prowadzić do nasilenia turystyki paliwowej wśród kierowców samochodów prywatnych. **Obecne przepisy dają państwom, które już w 2003 r. nakładały wysokie podatki, ograniczone pole manewru, jeśli chodzi o zmniejszanie istniejących różnic.**

¹⁰ Dz.U. L 283 z 31.10.2003, str. 51, ostatnio zmieniona dyrektywą 2004/75/WE (Dz.U. L 157 z 30.4.2004, str. 100).

- **Spójność z polityką i celami Unii w innych dziedzinach**

Biała księga „*Europejska polityka transportowa do 2010 roku: czas na decyzje*” wskazuje na dwa dodatkowe działania, mające na względzie konfrontację użytkowników transportu z rzeczywistymi kosztami oraz zmianę struktur cenowych. Są to:

- zharmonizowanie klauzuli minimum w umowach regulujących działalność transportową, tak aby taryfy mogły być zmieniane w razie wzrostu kosztów (np. wzrostu cen paliwa) oraz
- określenie wspólnych zasad naliczania opłat za korzystanie z infrastruktury, obejmujących różne formy transportu.

Pierwsze działanie zostało poddane kompleksowej ocenie wpływu w 2005 r. Chociaż zidentyfikowano pięć alternatywnych opcji polityki¹¹, pierwsza ocena doprowadziła do dalszych analiz obejmujących trzy główne kierunki: i) zmiana rozporządzenia (EWG) nr 4058/89¹², ii) niedokonywanie zmian polityki, iii) harmonizacja podatków paliwowych dzięki klauzulom minimum w zawieranych umowach. Wyniki oceny wpływu utwierdziły Komisję w przekonaniu, że istnieje potrzeba przedstawienia wniosku zmiany szczególnych przepisów podatkowych w odniesieniu do oleju napędowego stosowanego do celów handlowych.

Po drugie, odnośnie do opłat za korzystanie z infrastruktury, po przestudiowaniu wszystkich opcji, włączając w to koszty związane ze środowiskiem, hałasem, zatorami drogowymi i zdrowiem, Komisja jest zobowiązana do przedstawienia do czerwca 2008 r. powszechnie stosowanych ram oceny kosztów zewnętrznych dla wszystkich form transportu, służących do późniejszego wyliczania opłat za korzystanie z infrastruktury¹³. Wniosek ten uwzględnia zmiany, jakie w przyszłości mogą zachodzić w opłatach za korzystanie z infrastruktury, ponieważ pozwala państwom członkowskim na większą elastyczność w nakładaniu zarówno akcyzy, jak i opłat drogowych, jednocześnie unikając podwójnego opodatkowania i dodatkowego obciążania podmiotów gospodarczych.

¹¹ Niedokonywanie zmian polityki, zmiana rozporządzenia (EWG) nr 4058/89, harmonizacja podatków paliwowych, wprowadzenie ubezpieczeń cen i odpowiedniego rozporządzenia utrudniającego praktyki outsourcingu.

¹² Rozporządzenie Rady (EWG) nr 4058/89 z dnia 21 grudnia 1989 r. w sprawie ustalenia stawek za drogowy przewóz rzeczy między państwami członkowskimi (Dz.U. L 390 z 30.12.1989, str. 1).

¹³ Artykuł 11 dyrektywy 1999/62/WE w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe (Dz.U. L 187 z 20.7.1999) zmienionej dyrektywą 2006/38/WE (Dz.U. L 157 z 9.6.2006, str. 8).

KONSULTACJE Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI ORAZ OCENA WPŁYWU

• Konsultacje z zainteresowanymi stronami

Metody konsultacji, główne sektory objęte konsultacjami i ogólny profil respondentów

Dnia 20 lipca 2006 r. na stronie internetowej Komisji został opublikowany kwestionariusz mający na celu zaproszenie obywateli do wyrażania opinii w dyskusji, zebranie istotnych poglądów oraz pomoc dla Komisji w opracowaniu polityki dotyczącej oleju napędowego stosowanego do celów handlowych. Uwagi przyjmowano do dnia 30 września 2006 r. Jednocześnie Komisja przesłała bardziej szczegółowe kwestionariusze do przedstawicieli najważniejszych zainteresowanych stron (takich jak krajowe i międzynarodowe związki transportu drogowego, stowarzyszenia przemysłu samochodowego i naftowego). W wyniku tych konsultacji otrzymano 52 odpowiedzi, z czego 37 pochodziło od narodowych federacji lub stowarzyszeń, 7 – od europejskich lub międzynarodowych instytucji, 7 – od przedsiębiorstw oraz jedna od osoby prywatnej. Spośród sektorów przemysłowych na konsultacje najmocniej zareagował sektor transportu, od którego nadeszła ponad połowa wszystkich odpowiedzi. Udział stacji paliw (lub stacji obsługi) oraz przemysłu naftowego stanowił ponad 10 % odpowiedzi. W konsultacjach uczestniczyły również inne sektory, takie jak przemysł motoryzacyjny, porty morskie, przedsiębiorstwa rzemieślnicze oraz przedsiębiorstwa kolejowe.

Streszczenie odpowiedzi oraz sposób, w jaki były one uwzględniane

Przemysł transportowy z zadowoleniem przyjął inicjatywę Komisji. Zdecydowana większość przewoźników popiera zmianę obecnej sytuacji. Największym poparciem cieszy się opcja całkowitej harmonizacji w najbliższej przyszłości (rok 2018 wydaje się zbyt odległą datą), w miarę możliwości na niższym poziomie. Gdyby okazało się to niemożliwe, przewoźnicy byłiby w stanie zaakceptować większe zbliżenie jako tymczasowe rozwiązanie w drodze do zharmonizowania, lub jako opcję drugą w kolejności.

Przedstawiciele przemysłu motoryzacyjnego przyznali, że obecna sytuacja z punktu widzenia rynku wewnętrznego nie jest zadowalająca. Z drugiej strony nie wydaje im się, by skala problemu wymagała zmiany systemów opodatkowania paliwa. Na pierwszym miejscu postawili opcję niewprowadzania żadnych zmian.

Przedstawiciele przemysłu naftowego na poziomie europejskim przyjęli neutralne stanowisko wobec proponowanych opcji. Z drugiej strony przedstawiciele stacji paliw w krajach, gdzie obowiązują wysokie podatki, popierają większe zbliżenie, a jeszcze bardziej całkowite zharmonizowanie.

Komisja uwzględniła odpowiedzi.

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy specjalistycznej**

Oprócz kompleksowych konsultacji z zainteresowanymi stronami przy okazji oceny wpływu wzięto pod uwagę opracowania i artykuły na temat stanowisk organizacji. Dodatkowo w ocenie wpływu Komisja skorzystała z wyników trzech modeli (Tremove, IPTS model technologii transportu (Poles) i TRANSTOOLS).

OCENA WPŁYWU

Rozpatrując możliwości rozwiązania problemu dotyczącego różnic w poziomach opodatkowania oleju napędowego stosowanego do celów handlowych, Komisja po pierwsze dokonała oceny trzech podstawowych podejść.

Podejście pierwsze (opcja A) polega na zaniechaniu dalszych interwencji na poziomie Wspólnoty (opcja niewprowadzania żadnych zmian w polityce). Nie rozwiąże to problemu zakłóceń konkurencji istniejącego obecnie na rynku transportowym, a który ma wpływ na udział w rynku i zatrudnienie (wzrost w państwach członkowskich, w których obowiązują niskie podatki, ze szkodą dla tych państw członkowskich, które nakładają wysokie podatki). Opcja A nie rozwiąże problemu wybierania przez kierowców okężnej drogi, co powoduje zużycie łącznie 42 500 mln litrów paliwa w latach 2007-2030 oraz związanego z tym problemu wysokiej emisji zanieczyszczeń (2,2 mln ton CO₂). Komisja nie zdecydowała się zatem wprowadzić tej opcji.

Opcja druga (opcja B) polega na zaplanowaniu całkowitej harmonizacji we wszystkich państwach członkowskich akcyzy od olejów napędowych stosowanych w celach handlowych. W 2018 r. wspólny poziom wynosiłby 400 EUR za 1000 l. Ponadto stawka podatku od benzyny bezołowiowej nie byłaby niższa od stawki stosowanej w przypadku oleju napędowego stosowanego do celów handlowych. Opcja pełnego zharmonizowania pozwala na maksymalne zmniejszenie zakłóceń konkurencji bez nadmiernego zwiększania kosztów administracyjnych. Niemniej jednak opcja ta zobowiązywałaby 22 państwa członkowskie do podwyższenia akcyzy od oleju napędowego stosowanego do celów handlowych do poziomu 400 EUR za 1000 l, a kolejnych pięć państw członkowskich do zmniejszenia stawek podatkowych. Spowoduje to zwiększenie stawek stosowanych w przypadku benzyny bezołowiowej w dziewięciu państwach członkowskich począwszy od 2014 r., a w dwóch państwach członkowskich może doprowadzić do zwiększenia podatku akcyzowego w odniesieniu do innego zastosowania niż do celów handlowych (o ile Niemcy i Zjednoczone Królestwo zdecydują się zrekompensować znaczne obniżenie stawek dla oleju napędowego stosowanego do celów handlowych zwiększeniem stawek dla oleju napędowego stosowanego do celów niehandlowych). Opcja ta byłaby neutralna dla przemysłu motoryzacyjnego. Z ekologicznego punktu widzenia opcja B spowoduje niewielki wzrost zużycia oleju napędowego, niewielki spadek zużycia benzyny bezołowiowej oraz nieznaczny spadek emisji substancji zanieczyszczających (bez uwzględnienia turystyki paliwowej). Z drugiej strony, ponieważ opcja ta najbardziej ogranicza zjawisko wybierania okężnej drogi przez kierowców, to właśnie dzięki niej możliwe jest obniżenie do poziomów minimalnych związanej ze spalaniem paliwa napędowego emisji CO₂ (0,1 mln ton) i substancji zanieczyszczających oraz zmniejszenie zjawiska unikania podatków. Opcja ta może mieć największy (choć prawdopodobnie umiarkowany) wpływ ze społecznego punktu widzenia, gdyż dzięki jej zastosowaniu zmniejszą się zatory i liczba wypadków na drogach, skrócą się godziny pracy kierowców oraz będą miały miejsce największe, jakkolwiek umiarkowane, zmiany w zatrudnieniu na poziomie regionalnym/krajowym. Mimo to opcja B ma największy

negatywny wpływ na budżet (-71,8 mld EUR w latach 2007-2030, lub -58,2 mld EUR, z uwzględnieniem turystyki paliwowej). Z politycznego punktu widzenia zostało to uznane za nierealne. Z powyższych względów Komisja nie wprowadziła tej opcji.

Opcja trzecia (opcja C) polega na większym zbliżeniu akcyzy od oleju napędowego stosowanego do celów handlowych. Na poziomie Wspólnoty zostałyby wyznaczony zakres wahań określający minimalny i maksymalny podatek. Państwa członkowskie musiałyby wyznaczyć poziom opodatkowania oleju napędowego stosowanego do celów handlowych mieszczący się w ustalonym zakresie. Zakres ten byłby stopniowo zawężany, do 100 EUR w 2010 r. Opcja C utrzymuje obecne poziomy minimalne ustanowione przez dyrektywę w sprawie podatku energetycznego, jako dolną granicę zakresu wahań do 2013 r., tak, by państwa członkowskie korzystające z okresów przejściowych miały czas dostosować się do nowych wymogów. Następnie oceniono dwie dalsze wersje opcji C: (i) od dnia 1 marca 2013 r. zakres podlegałby indeksacji (opcja C1) lub (ii) zakres wahań pozostałby stały, ale minimalny poziom byłby wyższy od obecnego poziomu ustanowionego w dyrektywie w sprawie podatku energetycznego, tzn. 359 EUR na 1000 litrów, czyli tyle samo, ile wynosi minimalny poziom podatku od paliwa bezołowiowego (opcja C2). W obu opcjach – C1 i C2 – krajowa stopa podatku od benzyny bezołowiowej byłaby nie niższa niż krajowa stopa podatku od oleju napędowego stosowanego do celów handlowych. **Ocena wpływu wykazała, że każdy z wariantów opcji C ma swoje wady.** Uznano więc za stosowne przeniesienie wprowadzenia indeksacji na 2012 r. (opcja C1), zrównanie z benzyną bezołowiową (C2) oraz dodanie piątej opcji (C2+), uwzględniając wyniki konsultacji społecznych i stymulacji ekonometrycznych. We wszystkich wersjach opcji C nowe stawki będą obowiązywać państwa członkowskie korzystające z okresów przejściowych po upływie tych okresów przejściowych.

Opcja C2+ polega na zwiększeniu minimalnego poziomu akcyzy od oleju napędowego do 359 EUR za 1000 l w 2012 r., a następnie do 380 EUR w 2014 r., tak by uniknąć gwałtownego spadku realnych stawek podatkowych oraz aby jeszcze bardziej zmniejszyć zakłócenia konkurencji. W opcji C2+ nie przewidziano zakresu wahań ani poziomu maksymalnego. Podobnie jak w przypadku opcji C1 i C2 krajowa stawka podatku od benzyny bezołowiowej nie byłaby niższa od krajowej stawki w stosunku do oleju napędowego.

Dodatkowo, mając na względzie zachowanie spójności z innymi politykami wspólnotowymi, w celu uproszczenia realizacji rozdziału oraz umożliwienia redukcji różnic podatkowych w praktyce opcje C1, C2 i C2+ przewidują zmianę art. 7 ust. 4 dyrektywy w sprawie podatku energetycznego oraz gwarantują, że państwa członkowskie, które stosują lub wprowadzą system opłat dla użytkowników dróg w odniesieniu do pojazdów silnikowych napędzanych olejem napędowym stosowanym do celów handlowych, będą mogły zastosować w odniesieniu do oleju napędowego używanego w takich pojazdach stawkę niższą od krajowych poziomów opodatkowania obowiązujących w dniu 1 stycznia 2003 r. pod warunkiem, że całkowite obciążenie podatkowe pozostanie mniej więcej na tym samym poziomie oraz że zostanie zachowany minimalny poziom wspólnotowy dotyczący oleju napędowego. Wymóg ustanowiony w art. 7 ust. 4, zgodnie z którym krajowy poziom opodatkowania obowiązujący w dniu 1 stycznia 2003 r. w odniesieniu do oleju napędowego stosowanego jako materiał napędowy musi być co najmniej dwukrotnie wyższy od minimalnego poziomu opodatkowania obowiązującego w dniu 1 stycznia 2004 r., nie zostałby zachowany.

Ocena opcji C:

Opcja C1 i opcja C2 będą oznaczały podwyższenie akcyzy od oleju napędowego w 18 państwach członkowskich do 2014 r. w porównaniu z 21 państwami członkowskimi w przypadku opcji C2+. Podczas gdy opcja C2 nie będzie miała żadnego wpływu na akcyzę od benzyny bezołowiowej, C1 i C2+ spowodują wzrost akcyzy od benzyny bezołowiowej w 9 państwach członkowskich począwszy od 2016 r. (C1) lub 2014 r. (C2+). Ponieważ w opcji C2+ nie przewidziano zakresu wahań ani związanego z tym poziomu maksymalnego, nie powinna ona mieć wpływu na akcyzę od oleju napędowego stosowanego do celów niehandlowych. Każda z trzech opcji pozwoli na zmniejszenie zakłóceń konkurencji. Przy niezmienionej sytuacji, zważywszy na fakt, że minimalny poziom podatku od oleju napędowego w perspektywie długookresowej wzrasta bardziej przy zastosowaniu opcji C1 niż w przypadku C2, opcja C1 pozwoli zredukować różnice na większą skalę niż C2. W przypadku C2+ redukcja ta zależałaby od reakcji państw członkowskich stosujących obecnie wysokie stawki podatkowe. Jeśli zdecydują się one zredukować stawki i wprowadzić opłaty drogowe, różnice w opodatkowaniu zmniejszyłyby się bardziej niż jest to możliwe przy opcji C2, a to dzięki zastosowaniu wyższego poziomu minimalnego. Koszty administracyjne pozostaną takie same jak w przypadku opcji B, co nie stanowi problemu dla tego sektora. W przypadku wszystkich opcji wydaje się, że wpływ na przemysł motoryzacyjny mierzony ilością pojazdów napędzanych benzyną bezołowiową i olejem napędowym jest bardzo niewielki. Żadna z opcji nie powinna mieć znacznego wpływu na zapotrzebowanie na usługi transportowe ani na zmianę przewoźnika z transportu drogowego na kolejowy. Wszystkie te opcje mogą mieć niewielki pozytywny efekt społeczny, w związku z redukcją zatorów, zmniejszeniem liczby wypadków i skróceniem godzin pracy kierowców, jednakże na mniejszą skalę niż w przypadku opcji B, która rzeczywiście jest w stanie możliwie najbardziej zredukować zjawisko wybierania przez kierowców określonej trasy. Jeśli chodzi o zatrudnienie każda z tych opcji może spowodować pewne zmiany na poziomie regionalnym lub krajowym, jednak nie powinny nastąpić żadne przesunięcia na poziomie europejskim, zakładając, że pozostałe czynniki nie ulegną zmianie.

Największe różnice pomiędzy tymi trzema opcjami dotyczą zużycia paliwa oraz wpływu na środowisko, turystykę paliwową i budżet. Podczas gdy opcje C1 i C2 spowodują niewielki wzrost zużycia paliwa napędowego i spadek zużycia benzyny bezołowiowej (zakładając ustalenie górnego limitu opodatkowania oleju napędowego), C2+ jest jedyną opcją, która pozwala na zmniejszenie zużycia zarówno oleju napędowego, jak i benzyny bezołowiowej. Z ekologicznego punktu widzenia, C2+ bardziej przyczynia się do zniwelowania różnic niż C2, a to z uwagi na wyższe poziomy minimalne. Nie uwzględniając kwestii turystyki paliwowej, C2+ jest jedyną opcją, która powoduje zmniejszenie ilości substancji zanieczyszczających w powietrzu. Zjawisko turystyki paliwowej oraz związana z nim emisja substancji zanieczyszczających zostaną ograniczone w wyniku wprowadzenia każdej z trzech opcji (w największym stopniu w przypadku opcji C1, do 0,6 mln ton emitowanych substancji zanieczyszczających). W przypadku opcji C2+ zjawisko turystyki paliwowej mogłoby zostać zredukowane do niższego poziomu niż w przypadku opcji C1, o ile Niemcy i Zjednoczone Królestwo (państwa członkowskie, w których obecnie obowiązują najwyższe poziomy podatkowe w odniesieniu do oleju napędowego) zdecydują się na obniżenie stawek handlowych poprzez wprowadzenie opłat dla użytkowników dróg. Z perspektywy budżetowej całkowity wpływ na budżet (uwzględniając np. zmniejszenie turystyki paliwowej) będzie wynosił odpowiednio -38,3 mld EUR (C1), -46,8 mld EUR (C2) i +40,3 mld EUR (C2+). **Z uwagi na wszystkie powyższe względy Komisja zdecydowała zaproponować opcję C2+.**

• Krótki opis proponowanych działań

Niniejszy wniosek wprowadzi do dyrektywy w sprawie podatku energetycznego zmiany zwiększające minimalne ustanowione na poziomie europejskim wysokości podatku od oleju napędowego. Począwszy od 2012 r. minimalny poziom opodatkowania byłby taki sam jak minimalny poziom, który będzie już obowiązywał w odniesieniu do benzyny bezołowiowej (359 EUR/1000 l), tak by odzwierciedlić, że oba paliwa mają podobny, niekorzystny wpływ na środowisko. Począwszy od 2014 r. minimalny poziom podatku od oleju napędowego zostanie podniesiony (380 EUR/1000 l), tak aby uniknąć znacznego spadku jego realnej wartości oraz jeszcze bardziej zmniejszyć zakłócenia.

Rozdzielenie podatku od oleju napędowego stosowanego do celów handlowych od podatku od oleju napędowego stosowanego do celów niehandlowych, powinno być możliwe, ale nie obowiązkowe. Państwom członkowskim, które rozróżniają olej napędowy stosowany jako materiał napędowy do celów handlowych i niehandlowych, należy wyjaśnić, że krajowy poziom podatku od oleju napędowego stosowanego jako paliwo napędowe do celów niehandlowych nie może być niższy od krajowego poziomu ustanowionego przez to państwo członkowskie w odniesieniu do oleju napędowego stosowanego do celów handlowych. Ta sama zasada powinna dotyczyć stosunku pomiędzy benzyną bezołowiową a olejem napędowym stosowanym do celów handlowych.

Mechanizm ten można wyjaśnić następującym przykładem: w przypadku państw członkowskich, które już przestrzegają minimalnych poziomów przewidzianych w 2010 r. i nakładają na olej napędowy stosowany do celów handlowych akcyzę w wysokości 340 EUR za 1000 l, na olej napędowy stosowany do celów niehandlowych – w wysokości 350 EUR za 1000 l oraz 370 EUR za 1000 l na benzynę bezołowiową, propozycja będzie miała następujące skutki:

- w 2012 r. stawka w odniesieniu do oleju napędowego stosowanego do celów handlowych wzrośnie do 359 EUR za 1000 l. W związku z tym stawka nakładana na olej napędowy stosowany do celów niehandlowych musi wynosić 359 EUR za 1000 l lub więcej. W przeciwnym przypadku olej napędowy stosowany do celów niehandlowych byłby traktowany korzystniej niż olej napędowy stosowany do celów handlowych, przy jednoczesnym braku uzasadnienia związanego z ochroną środowiska lub zakłóceniami konkurencji. Wspomniane podwyższenie stawek nie będzie miało wpływu na opodatkowanie benzyny bezołowiowej, ponieważ od 2012 r. minimalny poziom w odniesieniu do oleju napędowego stosowanego do celów handlowych jest taki sam jak w przypadku benzyny bezołowiowej.

- w 2014 r. minimalny poziom opodatkowania oleju napędowego stosowanego do celów handlowych wzrośnie do 380 EUR za 1000 l. Stawka nakładana na olej napędowy stosowany do celów niehandlowych będzie musiała wynosić 380 EUR za 1000 l lub więcej. Również stawka stosowana w odniesieniu do benzyny bezołowiowej będzie musiała wynosić 380 EUR za 1000 l lub więcej¹⁴. Ponownie zmiany te są konsekwencją podniesienia stawek dla oleju napędowego stosowanego do celów handlowych. W przeciwnym wypadku olej napędowy stosowany do celów niehandlowych i benzyna bezołowiowa byłyby traktowane korzystniej niż olej napędowy stosowany do celów handlowych, przy jednoczesnym braku uzasadnienia związanego z ochroną środowiska lub zakłóceniami konkurencji.

Rodzaj paliwa	2010	2012	2014
Olej napędowy stosowany do celów handlowych	340	359	380
Olej napędowy stosowany do celów niehandlowych	350	≥ 359	≥ 380
Benzyna bezołowiowa	370	370	≥ 380

Ponadto proponowany tekst umożliwiłby wszystkim państwom członkowskim zmniejszenie stawek akcyzy poniżej poziomu obowiązującego w dniu 1 stycznia 2003 r., pod warunkiem że państwa członkowskie zachowają minimalny poziom opodatkowania oraz już stosują lub wprowadzą system opłat dla użytkowników dróg, tak by całkowite obciążenie podatkowe utrzymało się na równym poziomie (por. powyższy opis opcji C2+). Tym samym większa liczba państw członkowskich będzie mogła wprowadzić rozdział stawek podatkowych w odniesieniu do oleju napędowego stosowanego do celów handlowych oraz tego stosowanego do celów niehandlowych, utrzymując stawkę dla oleju napędowego stosowanego do celów niehandlowych na stałym poziomie i obniżając stawkę handlową.

Zostaną zachowane i przedłużone okresy przejściowe przyznane w dyrektywie 2003/96/WE zmienionej dyrektywami 2004/74/WE oraz 2004/75/WE, jak również w Traktacie dotyczącym przystąpienia Republiki Bułgarii i Rumunii do Unii Europejskiej. W odniesieniu do tej kwestii w przypadku państw członkowskich korzystających z okresów przejściowych stawki powinny być podnoszone co dwa lata, tzn. osiągną poziom 359 EUR dwa lata po upływie okresu przejściowego, w czasie którego osiągnięty zostanie poziom 330 EUR, natomiast w ciągu kolejnych dwóch lat nastąpi wzrost do 380 EUR.

Stawka podatku od oleju napędowego stosowanego do celów handlowych zostałaby wprowadzona na poziomie państw członkowskich za pomocą mechanizmu refundacji, który od strony praktycznej zostałby przygotowany na poziomie Wspólnoty. Mechanizm refundacji wydaje się jedynym praktycznym sposobem uniknięcia dyskryminowania podmiotów gospodarczych o słabszej pozycji rynkowej.

¹⁴ Wybrano wyrażenie „olej napędowy stosowany do celów handlowych” ponieważ odpowiada ono oficjalnemu określeniu odpowiednich kodów CN.

- **Podstawa prawna**

Artykuł 93 Traktatu WE

- **Zasada pomocniczości**

Niniejszy wniosek nie wchodzi w zakres wyłącznych kompetencji Wspólnoty. Zasada pomocniczości ma zatem zastosowanie.

Artykuł 93 Traktatu stanowi, że Rada uchwała przepisy dotyczące harmonizacji ustawodawstw odnoszących się do podatków akcyzowych w zakresie, w jakim harmonizacja ta jest niezbędna do zapewnienia ustanowienia i funkcjonowania rynku wewnętrznego.

Jak stwierdzono w ocenie wpływu, większe zbliżenie stawek podatkowych poprzez zastosowanie instrumentów wspólnotowych skutecznie rozwiązałyby problem nierównej konkurencji oraz zmniejszyłyby zakłócenia konkurencji. Ponadto przyczyniłoby się to do zmniejszenia szkodliwego dla środowiska zjawiska wybierania przez kierowców okężnej drogi. Wniosek przewiduje rozwiązanie tych problemów poprzez zwiększenie minimalnych poziomów stawek podatkowych. Zakładając, że państwa członkowskie nie zmienią strategii podatkowej¹⁵, we wszystkich oprócz dwóch państw podatek akcyzowy od oleju napędowego będzie się mieścić w przedziale od 380 do 420 EUR za 1000 l do 2014 r., podczas gdy obecnie we wszystkich państwach stosujących minimalny poziom, z wyjątkiem Niemiec i Zjednoczonego Królestwa, stawki wahają się od 302 do 420 EUR.

Z uwagi na charakter działania może ono być przeprowadzone wyłącznie przez Unię. Jak wynika z przeszłych i obecnych kryzysów paliwowych w przypadku gwałtownych wahań cen ropy naftowej różnice w podatkach od oleju napędowego stosowanych w poszczególnych państwach członkowskich stają się jeszcze bardziej drażliwą kwestią. Podejmowanie przez państwa członkowskie jednostronnych działań może doprowadzić do ustalania coraz to niższych minimalnych poziomów podatkowych, co jedynie prowadzi do jeszcze większych problemów we wszystkich państwach członkowskich. Komisja i Rada Ministrów wielokrotnie dawały do zrozumienia, że wyłącznie wspólne podejście doprowadziłoby do uniknięcia chaosu podatkowego i zakłóceń konkurencji.

Poza tym przyjęcie aktu wspólnotowego jest również konieczne dla uelastycznienia zapisów dyrektywy w sprawie podatku energetycznego, poprzez zmianę art. 7 ust. 4, tak by umożliwić rozdział w celu zmniejszenia różnic w stawkach podatkowych, a przez to dać wszystkim państwom członkowskim możliwość równoważenia podatków opłatami drogowymi.

¹⁵ Dotyczy to wyłącznie państw członkowskich, które muszą zwiększyć swoje stawki ze względu na nowy poziom minimalny i pozostać na poziomie zbliżonym do minimum.

- **Zasada proporcjonalności**

Wniosek jest zgodny z zasadą proporcjonalności.

Najlepszym sposobem na zmianę dyrektywy w sprawie podatku energetycznego jest nowy wniosek w sprawie dyrektywy. Dyrektywa jest na tyle elastyczna, aby państwa członkowskie mogły ją dostosować do potrzeb swoich i podmiotów gospodarczych.

Jak pokazuje doświadczenie kilku państw członkowskich, jeśli zostanie wprowadzony mechanizm refundacji, stosowanie określonej stawki podatkowej od oleju napędowego stosowanego do celów handlowych jest proste zarówno dla podmiotów gospodarczych, jak i organów publicznych. Mechanizm taki został uwzględniony we wniosku.

- **Wybór instrumentów**

Proponowany instrument: dyrektywa.

Inne instrumenty byłyby niewłaściwe, gdyż obszar ten jest już objęty dyrektywą. Oczywiście jest, że problemu nie rozwiązałyby narzędzia współregulacji ani samoregulacji. W tym konkretnym przypadku dyrektywa stanowi mechanizm wdrażania właściwy dla zainteresowanych stron.

- **Wpływ na budżet**

Wniosek nie ma wpływu finansowego na budżet Wspólnoty.

Wniosek

DYREKTYWA RADY

zmieniająca dyrektywę 2003/96/WE w odniesieniu do dostosowania szczególnych przepisów podatkowych dotyczących oleju napędowego stosowanego jako paliwo silnikowe do celów handlowych oraz koordynacji opodatkowania benzyny bezołowiowej i oleju napędowego stosowanych jako paliwo silnikowe

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 93,

uwzględniając wniosek Komisji,¹⁶

uwzględniając opinię Parlamentu Europejskiego,¹⁷

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego,¹⁸

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Biała księga Komisji Europejskiej z dnia 12 września 2001 r.: „Europejska polityka transportowa do 2010 roku: czas na decyzje”¹⁹ stwierdza, że harmonizacja krajowych stawek podatkowych w odniesieniu do oleju napędowego stosowanego do celów handlowych podniosłaby stabilność transportu drogowego.
- (2) W komunikacie Komisji Europejskiej dla Rady i Parlamentu Europejskiego – „Utrzymać Europę w ruchu – Zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu – Przegląd średniookresowy Białej Księgi Komisji Europejskiej dotyczącej transportu z 2001 r.”²⁰, Komisja stwierdza, że polityka transportowa dąży do celu, jakim jest obniżenie emisji CO₂ oraz podkreśla, że w polityce transportowej muszą być uwzględnione międzynarodowe zobowiązania w sprawie ochrony środowiska, w tym również obowiązki wynikające z Protokołu z Kioto. Podobne względy dotyczą polityki podatkowej w odniesieniu do transportu.

¹⁶ Dz.U. C [...] z [...], str. [...].

¹⁷ Dz.U. C , str. .

¹⁸ Dz.U. C , str. .

¹⁹ KOM(2001) 370.

²⁰ KOM(2006) 314.

- (3) Dyrektywa Rady 2003/96/WE z dnia 27 października 2003 r. w sprawie restrukturyzacji wspólnotowych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej²¹ ustanawia ramy podatkowe dotyczące paliw stosowanych jako materiał napędowy. Pozwala ona na rozdział, po spełnieniu niektórych warunków, przepisów podatkowych dotyczących paliw stosowanych do celów handlowych i do innych celów.
- (4) Podczas gdy koszty paliwa stanowią dużą część bieżących kosztów firm transportowych, obserwuje się znaczne rozbieżności w poziomach opodatkowania oleju napędowego w poszczególnych państwach członkowskich. Prowadzą one do zjawiska turystyki paliwowej i zakłóceń konkurencji. Większe zbliżenie na poziomie wspólnotowym wysokości opodatkowania oleju napędowego stosowanego do celów handlowych skutecznie zwalczyłoby problem nierównej konkurencji, a ostatecznie doprowadziłoby do usprawnienia funkcjonowania rynku wewnętrznego i zmniejszenia szkód dla środowiska.
- (5) Ocena wpływu przeprowadzona przez Komisję wykazała, że najlepszym sposobem na osiągnięcie zbliżonych poziomów opodatkowania oleju napędowego stosowanego do celów handlowych jest podniesienie minimalnego poziomu akcyzy w odniesieniu oleju napędowego o takim zastosowaniu, ponieważ prowadzi to zarówno do redukcji zakłóceń konkurencji i zjawiska turystyki paliwowej, jak i do zmniejszenia całkowitego zużycia paliwa. Należy zatem zapewnić, by począwszy od 2012 r. minimalny poziom opodatkowania oleju napędowego zrównał się z minimalnym poziomem opodatkowania benzyny bezołowiowej, co odzwierciedla fakt, że oba paliwa mają podobny, niekorzystny wpływ na środowisko. Począwszy od 2014 r. minimalny poziom opodatkowania powinien wynosić 380 EUR za 1000 l, tak aby został utrzymany stały realny poziom minimalny, a zakłócenia konkurencji i szkodliwy wpływ na środowisko były coraz bardziej ograniczone.
- (6) Na obecnym etapie z ekologicznego punktu widzenia wydaje się właściwe ustanowienie tych samych minimalnych poziomów podatku od benzyny bezołowiowej i od oleju napędowego. Nie istnieją uzasadnione powody, dla których krajowy poziom podatku od oleju napędowego stosowanego do celów niehandlowych oraz od benzyny bezołowiowej miałyby być niższe od poziomu krajowego w odniesieniu do oleju napędowego stosowanego do celów handlowych. Państwom członkowskim, które rozróżniają olej napędowy stosowany jako materiał napędowy do celów handlowych i niehandlowych, należy wyjaśnić, że krajowy poziom podatku od oleju napędowego stosowanego jako paliwo napędowe do celów niehandlowych nie może być niższy od krajowego poziomu ustanowionego przez to państwo członkowskie w odniesieniu do oleju napędowego stosowanego do celów handlowych. Ta sama zasada powinna dotyczyć benzyny bezołowiowej i oleju napędowego stosowanego jako materiał napędowy.
- (7) Niektórym państwom członkowskim przyznano okresy przejściowe, aby umożliwić im płynne wprowadzenie poziomów opodatkowania ustanowionych w dyrektywie 2003/96/WE. Z tych samych powodów wspomniane okresy przejściowe powinny być zachowane w ramach niniejszej dyrektywy.

²¹ Dz.U. L 283 z 31.10.2003, str. 51. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2004/75/WE (Dz.U. L 157 z 30.4.2004, str. 100).

- (8) W zakresie, w jakim niniejsza dyrektywa wpływa na poziomy opodatkowania w państwach członkowskich i w związku z tym na istniejące środki pomocy państwa, nie zwalnia ona państw członkowskich z obowiązku, w odpowiednich sytuacjach, dostosowania środków krajowych i powiadomienia Komisji o dokonanych zmianach zgodnie z zasadami dotyczącymi pomocy państwa.
- (9) Zróżnicowanie stawek podatku od oleju napędowego stosowanego do celów handlowych i oleju napędowego stosowanego do celów niehandlowych należy wprowadzać za pośrednictwem niedyskryminacyjnego systemu refundacji. Na poziomie Wspólnoty należy ustanowić wspólne zasady dotyczące tej kwestii, zwłaszcza w odniesieniu do transgranicznych procedur refundacyjnych.
- (10) Należy przedłużyć daną państwom członkowskim możliwość wprowadzenia obniżonej stawki w odniesieniu do oleju napędowego stosowanego do celów handlowych poniżej poziomu obowiązującego w dniu 1 stycznia 2003 r., o ile państwa członkowskie stosują lub wprowadzą system opłat drogowych w ten sposób, że obciążenie podatkowe pozostanie na równym poziomie. W tym celu oraz uwzględniając zdobyte doświadczenie nie należy utrzymywać wymogu, zgodnie z którym krajowy poziom opodatkowania oleju napędowego stosowanego jako materiał napędowy obowiązujący w dniu 1 stycznia 2003 r. musi być co najmniej dwa razy wyższy od minimalnego poziomu opodatkowania z dnia 1 stycznia 2004 r.
- (11) Państwa członkowskie nie są w stanie w wystarczający sposób zrealizować celów proponowanego działania, czyli w większym stopniu zbliżyć poziomy opodatkowania oleju napędowego stosowanego do celów handlowych, tak by ograniczyć poważne zakłócenia konkurencji na rynkach transportowych dążąc do pełniejszego osiągnięcia celów wspólnej polityki transportowej i zapewnienia lepszej ochrony środowiska. Z uwagi na zakres proponowanych działań wspomniane cele mogą być w większej mierze osiągnięte na poziomie wspólnotowym, Wspólnota może zatem podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości, o której mowa w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną we wspomnianym artykule, niniejsza dyrektywa nie może wykraczać poza to, co niezbędne jest dla osiągnięcia tych celów.
- (12) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywę 2003/96/WE,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

W dyrektywie 2003/96/WE wprowadza się następujące zmiany:

(1) W art. 7 wprowadza się następujące zmiany:

(a) Ustępy 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Począwszy od dnia 1 stycznia 2004 r., dnia 1 stycznia 2010 r., dnia 1 stycznia 2012 r. oraz dnia 1 stycznia 2014 r. minimalne poziomy opodatkowania w odniesieniu do paliw silnikowych ustanawia się zgodnie z tabelą A w załączniku I .

2. Państwa członkowskie mogą wprowadzić rozróżnienie pomiędzy handlowym a niehandlowym zastosowaniem oleju napędowego stosowanego jako materiał napędowy, pod warunkiem że zachowane są minimalne poziomy wspólnotowe oraz, że stawka w odniesieniu do napędowego stosowanego do celów handlowych nie jest niższa niż krajowy poziom opodatkowania obowiązujący w dniu 1 stycznia 2003 r.

Krajowe poziomy opodatkowania mające zastosowanie w państwie członkowskim w odniesieniu do oleju napędowego stosowanego do celów niehandlowych i benzyny bezołowiowej używanych jako materiał napędowy nie są niższe niż krajowy poziom obowiązujący w danym państwie członkowskim w odniesieniu do oleju napędowego.”

(b) Ustęp 4 otrzymuje następujące brzmienie:

„4. Państwa członkowskie, które stosują lub wprowadzą system opłat dla użytkowników dróg w odniesieniu do pojazdów silnikowych napędzanych olejem napędowym do celów handlowych, zgodnie z ust. 3 mogą zastosować w odniesieniu do takiego oleju napędowego obniżoną stawkę, niższą od krajowego poziomu opodatkowania obowiązującego w dniu 1 stycznia 2003 r. pod warunkiem, że ogólne obciążenie podatkowe pozostaje na równym poziomie i że zachowany jest minimalny poziom wspólnotowy obowiązujący w odniesieniu do oleju napędowego.”

(c) Dodaje się ust. 5 w brzmieniu:

„5. Państwa członkowskie zapewniają wprowadzenie zróżnicowanych poziomów opodatkowania oleju napędowego stosowanego do celów handlowych i niehandlowych za pośrednictwem niedyskryminacyjnego mechanizmu refundacji. Zastosowanie tego mechanizmu zapewnia podmiotom we wszystkich państwach członkowskich dostęp do refundacji na równych, przejrzystych i prostych warunkach z administracyjnego punktu widzenia.

Komisja ustanawia wspólne zasady dotyczące mechanizmów, o których mowa w pierwszym akapicie, zgodnie z procedurą przedstawioną w art. 27 ust. 2.”

(2) W art. 18 wprowadza się następujące zmiany:

(a) W ust. 3 pierwsze zdanie otrzymuje następujące brzmienie:

„Królestwo Hiszpanii może stosować okres przejściowy w celu dostosowania krajowego poziomu opodatkowania oleju napędowego stosowanego jako materiał napędowy do nowego poziomu minimalnego w wysokości 302 EUR do dnia 1 stycznia 2007 r., 330 EUR do dnia 1 stycznia 2012 r., 359 EUR do dnia 1 stycznia 2014 r. oraz 380 EUR do dnia 1 stycznia 2016 r.”

(b) W ust. 4 pierwsze zdanie otrzymuje następujące brzmienie:

„Republika Austrii może stosować okres przejściowy w celu dostosowania krajowego poziomu opodatkowania oleju napędowego stosowanego jako materiał napędowy do nowego poziomu minimalnego w wysokości 302 EUR do dnia 1 stycznia 2007 r., 330 EUR do dnia 1 stycznia 2012 r., 359 EUR do dnia 1 stycznia 2014 r. oraz 380 EUR do dnia 1 stycznia 2016 r.”

(c) W ust. 5 pierwsze zdanie otrzymuje następujące brzmienie:

„Królestwo Belgii może stosować okres przejściowy w celu dostosowania krajowego poziomu opodatkowania oleju napędowego stosowanego jako materiał napędowy do nowego poziomu minimalnego w wysokości 302 EUR do dnia 1 stycznia 2007 r., 330 EUR do dnia 1 stycznia 2012 r., 359 EUR do dnia 1 stycznia 2014 r. oraz 380 EUR do dnia 1 stycznia 2016 r.”

(d) W ust. 6 pierwsze zdanie otrzymuje następujące brzmienie:

„Wielkie Księstwo Luksemburga może stosować okres przejściowy w celu dostosowania krajowego poziomu opodatkowania oleju napędowego stosowanego jako materiał napędowy do nowego poziomu minimalnego w wysokości 302 EUR do dnia 1 stycznia 2009 r., 330 EUR do dnia 1 stycznia 2012 r., 359 EUR do dnia 1 stycznia 2014 r. oraz 380 EUR do dnia 1 stycznia 2016 r.”

(e) W ust. 7 pierwsze zdanie drugiego akapitu otrzymuje następujące brzmienie:

„Republika Portugalska może stosować okres przejściowy w celu dostosowania krajowego poziomu opodatkowania oleju napędowego stosowanego jako materiał napędowy do nowego poziomu minimalnego w wysokości 302 EUR do dnia 1 stycznia 2009 r., 330 EUR do dnia 1 stycznia 2012 r., 359 EUR do dnia 1 stycznia 2014 r. oraz 380 EUR do dnia 1 stycznia 2016 r.”

(f) W ust. 8, pierwsze zdanie trzeciego akapitu otrzymuje następujące brzmienie:

„Republika Grecka może stosować okres przejściowy w celu dostosowania krajowego poziomu opodatkowania oleju napędowego stosowanego jako materiał napędowy do nowego poziomu minimalnego w wysokości 302 EUR do dnia 1 stycznia 2010 r., 330 EUR do dnia 1 stycznia 2012 r., 359 EUR do dnia 1 stycznia 2014 r. oraz 380 EUR do dnia 1 stycznia 2016 r.”

(3) W art. 18a wprowadza się następujące zmiany:

(a) W ust. 5 pierwsze zdanie otrzymuje następujące brzmienie:

„Republika Łotewska może stosować okres przejściowy w celu dostosowania krajowego poziomu opodatkowania oleju napędowego i nafty stosowanych jako materiał napędowy do nowego poziomu minimalnego w wysokości 302 EUR za 1000 l do dnia 1 stycznia 2011 r., w wysokości 330 EUR do dnia 1 stycznia 2013 r. oraz, w stosunku do oleju napędowego stosowanego jako materiał napędowy, w wysokości 359 EUR do dnia 1 stycznia 2015 r. oraz 380 EUR do dnia 1 stycznia 2017 r.”

(b) W ust. 6 pierwsze zdanie otrzymuje następujące brzmienie:

„Republika Litewska może stosować okres przejściowy w celu dostosowania krajowego poziomu opodatkowania oleju napędowego i nafty stosowanych jako materiał napędowy do nowego poziomu minimalnego w wysokości 302 EUR za 1000 l do dnia 1 stycznia 2011 r., w wysokości 330 EUR do dnia 1 stycznia 2013 r. oraz, w stosunku do oleju napędowego stosowanego jako materiał napędowy, w wysokości 359 EUR do dnia 1 stycznia 2015 r. oraz 380 EUR do dnia 1 stycznia 2017 r.”

(c) W ust. 9 pierwsze zdanie drugiego akapitu otrzymuje następujące brzmienie:

„Rzeczpospolita Polska może stosować okres przejściowy w celu dostosowania krajowego poziomu opodatkowania oleju napędowego stosowanego jako materiał napędowy do nowego poziomu minimalnego w wysokości 302 EUR za 1000 l do dnia 1 stycznia 2010 r., w wysokości 330 EUR do dnia 1 stycznia 2012 r., 359 EUR do dnia 1 stycznia 2014 r. oraz 380 EUR do dnia 1 stycznia 2016 r.”

(4) Dodaje się art. 18c w następującym brzmieniu:

„Artykuł 18c

„Bez uszczerbku dla odstępstw od art. 7 zawartych w Traktacie dotyczącym przystąpienia Republiki Bułgarii i Rumunii do Unii Europejskiej wymienione państwa członkowskie mogą stosować kolejny okres przejściowy w celu dostosowania poziomu opodatkowania oleju napędowego stosowanego jako materiał napędowy do poziomu 359 EUR do dnia 1 stycznia 2015 r. oraz 380 EUR do dnia 1 stycznia 2017 r.”

(5) W załączniku I, tabela A, wiersze dotyczące benzyny bezołowiowej i oleju napędowego otrzymują następujące brzmienie:

	1 stycznia 2004 r.	1 stycznia 2010 r.	1 stycznia 2012 r.	1 stycznia 2014 r.
Benzyzna bezołowiowa (w euro za 1000 l) Kody CN 2710 11 31, 2710 11 41, 2710 11 45 i 2710 11 49	359	359	359	380
Olej napędowy (w euro za 1000 l) Kody CN 2710 19 41 do 2710 19 49	302	330	359	380

Artykuł 2

1. Państwa członkowskie wprowadzą w życie najpóźniej do dnia 31 grudnia 2007 r. przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy. Państwa członkowskie niezwłocznie przekażą Komisji tekst tych przepisów oraz tabelę korelacji pomiędzy tymi przepisami a niniejszą dyrektywą.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonania takiego odesłania określone są przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przekażą Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinach objętych niniejszą dyrektywą.

Artykuł 3

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

Artykuł 4

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia [...] r.

*W imieniu Rady
Przewodniczący*