

Wtorek, 5 września 2006 r.

Artykuł 17**Publikacja projektów**

Komisja wraz z państwami członkowskimi publikuje co roku listę projektów finansowanych w ramach niniejszego programu, wraz z krótkim opisem każdego projektu.

Artykuł 18**Środki przejściowe**

Niniejszym uchyla się decyzję nr 803/2004/WE.

Działania rozpoczęte przed 31 grudnia 2006 r. na mocy powyższej decyzji podlegają jej przepisom do momentu zakończenia. Komitet, o którym mowa w art. 7 powyższej decyzji, zastępuje się komitetem, o którym mowa w art. 11 niniejszej decyzji.

Artykuł 19**Wejście w życie**

Niniejsza decyzja wchodzi w życie dwudziestego dnia po dniu jej opublikowania w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. Niniejszą decyzję stosuje się od dnia 1 stycznia 2007 r.

Sporządzono w

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący

P6_TA(2006)0334

Opodatkowanie samochodów osobowych *

Rezolucja legislacyjna Parlamentu Europejskiego w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Rady w sprawie podatków związanych z samochodami osobowymi (COM(2005)0261 — C6-0272/2005 — 2005/0130(CNS))

(Procedura konsultacji)

Parlament Europejski,

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Radzie (COM(2005)0261) ⁽¹⁾,
- uwzględniając art. 93 Traktatu WE, na mocy którego Rada skonsultowała się z Parlamentem (C6-0272/2005),
- uwzględniając art. 51 Regulaminu,
- uwzględniając sprawozdanie Komisji Gospodarczej i Monetarnej oraz opinie Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności oraz Komisji Transportu i Turystyki (A6-0240/2006),

⁽¹⁾ Dotychczas nieopublikowano w Dzienniku Urzędowym.

Wtorek, 5 września 2006 r.

1. zatwierdza po poprawkach wnioszek Komisji;
2. zwraca się do Komisji o odpowiednią zmianę jej wniosku, zgodnie z art. 250 ust. 2 Traktatu WE;
3. zwraca się do Rady, jeśli ta uznałaby za stosowne oddalić się od przyjętego przez Parlament tekstu, o poinformowanie go o tym fakcie;
4. występuje o rozpoczęcie postępowania pojednawczego przewidzianego we wspólnej deklaracji z dnia 4 marca 1975 r., jeśli Rada uznałaby za stosowne odejść od przyjętego przez Parlament tekstu;
5. zwraca się do Rady o ponowne skonsultowanie się z Parlamentem, jeśli ta uznałaby za stosowne wprowadzenie znaczących zmian do wniosku Komisji;
6. zobowiązuje swojego Przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji.

TEKST PROPONOWANY
PRZEZ KOMISJĘ

POPRAWKI
PARLAMENTU

Poprawka 30

Punkt 1 preambuły

(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.

(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 **zanieczyszczeń i zużycia paliwa** 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.

Poprawka 2

Punkt 2 preambuły

(2) Trzeci filar wspólnotowej strategii zredukowania emisji **dwutlenku węgla** przez samochody osobowe oraz poprawienia gospodarki paliwowej, zatwierdzony przez Radę w 1996 r., składa się ze środków podatkowych i jest jedynym filarem wprowadzonym w życie na poziomie wspólnotowym.

(2) Trzeci filar wspólnotowej strategii zredukowania emisji **zanieczyszczeń** przez samochody osobowe oraz poprawienia gospodarki paliwowej, zatwierdzony przez Radę w 1996 r., składa się ze środków podatkowych i jest jedynym filarem wprowadzonym w życie na poziomie wspólnotowym.

Poprawka 3

Punkt 3 preambuły

(3) Należy zachęcić Państwa członkowskie do stosowania skoordynowanego bodźca podatkowego w odniesieniu do samochodów osobowych, który spełniłby ograniczenia emisji surowsze od obowiązujących na mocy dyrektywy 98/69/WE (Euro 4),

(3) Należy zachęcić państwa członkowskie do stosowania skoordynowanego bodźca podatkowego w odniesieniu do samochodów osobowych, który spełniłby ograniczenia emisji surowsze od obowiązujących na mocy dyrektywy 98/69/WE (Euro 4),

Wtorek, 5 września 2006 r.

TEKST PROPONOWANY
PRZEZ KOMISJĘPOPRAWKI
PARLAMENTU

odnoszącej się do środków mających zapobiegać zanieczyszczeniu powietrza przez emisję z pojazdów silnikowych i zmieniającej dyrektywę Rady 70/220/EWG aby przyspieszyć wprowadzanie na rynek pojazdów spełniających przyszłe wymagania przyjęte na poziomie wspólnotowym (Euro 5).

odnoszącej się do środków mających zapobiegać zanieczyszczeniu powietrza przez emisję z pojazdów silnikowych i zmieniającej dyrektywę Rady 70/220/EWG aby przyspieszyć wprowadzanie na rynek pojazdów spełniających przyszłe wymagania przyjęte na poziomie wspólnotowym (Euro 5). **Poza wprowadzonym niniejszą dyrektywą elementem opartym na poziomie emisji dwutlenku węgla państwa członkowskie mogą wprowadzić do swoich krajowych systemów podatków drogowych różnicowane opodatkowanie uzależnione od emisji zanieczyszczeń i od klasyfikacji Euro.**

Poprawka 4

Punkt 3 a preambuły (nowy)

(3a) Państwa członkowskie winny unikać podwójnego opodatkowania w przypadku podatków rejestracyjnych dotyczących samochodów osobowych; szczególną uwagę należy poświęcić przypadkom obywateli UE powracających do swojego kraju pochodzenia po ponad dwuletnim pobycie w innym państwie członkowskim.

Poprawka 5

Punkt 3 b preambuły (nowy)

(3b) Należy również zachęcić państwa członkowskie do stosowania skoordynowanego bodźca podatkowego w odniesieniu do samochodów osobowych, aby przyspieszyć wprowadzanie na rynek pojazdów lub ich wyposażenia, które, wykorzystując paliwa kopalne, jak benzyna, olej napędowy i LPG, czy paliwa alternatywne, jak biopaliwa, gaz ziemny i wodór, czy też energię elektryczną, w tym silniki hybrydowe, spełniają wymogi dotyczące wydajności energetycznej i oszczędności energii.

Poprawka 6

Punkt 3 c preambuły (nowy)

(3c) Państwa członkowskie powinny mieć możliwość wykorzystania, oprócz elementu opartego na emisji dwutlenku węgla, również dalszego różnicowania klas zanieczyszczenia zgodnie z dyrektywą Rady 70/220/EWG z dnia 20 marca 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstwa państw członkowskich odnoszących się do działań, jakie mają być podjęte w celu ograniczenia zanieczyszczania powietrza przez spaliny z pojazdów silnikowych ⁽¹⁾ (normy europejskie), jako podstawy opodatkowania przy obliczaniu rocznego podatku drogowego i podatku rejestracyjnego.

⁽¹⁾ Dz.U. L 76 z 6.4.1970 r., str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2003/76/WE (Dz.U. L 206 z 15.8.2003 r., str. 29).

Wtorek, 5 września 2006 r.

TEKST PROPONOWANY
PRZEZ KOMISJĘPOPRAWKI
PARLAMENTU

Poprawka 7

Punkt 4 preambuły

(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.

(4) Bodźce podatkowe powinny mieć formę zróżnicowania podatków związanych z samochodami osobowymi w zależności od **zanieczyszczeń w postaci tlenków azotu i cząstek sadzy** wydzielanej przez każdy samochód, **a także od emisji dwutlenku węgla mierzonej w gramach na km oraz od zużycia paliwa obliczanego w litrach na 100 km, zgodnie z parametrami przyjętymi w dyrektywie Komisji 1999/100/WE z dnia 15 grudnia 1999 r. przystosowującej do postępów techniki dyrektywę Rady 80/1268/EWG w sprawie emisji dwutlenku węgla oraz zużycia paliwa przez pojazdy motorytowe.** ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Dz.U. L 334 z 28.12.1999 r., str. 36.

Poprawka 9

Punkt 5 a preambuły (nowy)

(5a) Zróżnicowanie podatkowe przyjęte przy wprowadzaniu niniejszej dyrektywy powinno zostać uwzględnione przy najbliższym przeglądzie dyrektywy 1999/94/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 grudnia 1999 r. odnoszącej się do dostępności dla konsumentów informacji o zużyciu paliwa i emisjach CO₂ w odniesieniu do obrotu nowymi samochodami osobowymi ⁽¹⁾ w celu zapewnienia potencjalnym właścicielom samochodów spójnych informacji.

⁽¹⁾ Dz.U. L 12 z 18.1.2000 r., str. 16. Dyrektywa ostatnio zmieniona rozporządzeniem (WE) nr 1882/2003 (Dz.U. L 284 z 31.10.2003 r., str. 1).

Poprawka 10

Punkt 6 preambuły

(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.

(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 **i zgodnie z zasadą neutralności budżetowej.**

Poprawka 12

Punkt 8 a preambuły (nowy)

(8a) Zniesienie podatków rejestracyjnych pociąga za sobą pozytywne skutki dla bezpieczeństwa na drogach i dla środowiska, ponieważ pozwala na szybsze odnowienie floty samochodowej. Obniżenie kosztów zakupu zachęca do wymiany starych pojazdów na pojazdy bezpieczniejsze, mniej szkodliwe dla środowiska i zużywające mniej paliwa. Zasada opodatkowania

Wtorek, 5 września 2006 r.

TEKST PROPONOWANY
PRZEZ KOMISJĘPOPRAWKI
PARLAMENTU

użytkowania i wpływu na środowisko naturalne pojazdu jest spójna z podstawową zasadą wspólnotowej polityki ochrony środowiska, według której zanieczyszczający ponosi koszty szkód ekologicznych.

Poprawka 13

Punkt 10 preambuły

(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.

(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. **Koszty transakcji związane z opłaceniem podatku rejestracyjnego powinny zostać zredukowane przez ustanowienie jednotapowych, dostępnych w Internecie rozwiązań w zakresie obliczania, zwrotu i płacenia podatków rejestracyjnych od samochodów w przypadku poruszania się między państwami członkowskimi.**

Poprawka 40

Punktu 11 a preambuły (nowy)

11a) Mając na względzie zachowanie klasycznych i starych zabytkowych samochodów, niniejsza dyrektywa nie powinna w jakikolwiek sposób pozbawiać państw członkowskich prawa do zwolnienia z podatku drogowego pojazdów mających co najmniej 20 lat.

Poprawka 14

Punkt 13 a preambuły (nowy)

(13a) Uwzględniając ścisłą współpracę pomiędzy niektórymi państwami członkowskimi z jednej strony i członkami Europejskiego Obszaru Gospodarczego – Europejskiego Stowarzyszenia Wolnego Handlu (państwa EOG-EFTA) z drugiej, jak również w celu zapewnienia wyższego poziomu współpracy, szczególnie w dziedzinie ochrony środowiska naturalnego, zaleca się rozszerzenie odnośnych przepisów na przedmiotowe kraje EOG-EFTA.

Poprawka 15

Punkt 14 preambuły

(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.

(14) Ponieważ cele zakładające poprawienie funkcjonowania rynku wewnętrznego w sektorze samochodów osobowych oraz owocne wykorzystanie środków podatkowych w celu wykonania wspólnotowej strategii zredukowania emisji **zanieczyszczeń** 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.

Wtorek, 5 września 2006 r.

TEKST PROPONOWANY
PRZEZ KOMISJĘ

POPRAWKI
PARLAMENTU

Poprawka 16
Artykuł 1 akapit 1

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

Niniejsza dyrektywa ustanawia zasady obliczania podatków od samochodów osobowych na podstawie poziomu emisji przez te samochody zanieczyszczeń takich jak dwutlenek węgla.

Poprawka 17
Artykuł 4 tytuł

Zróżnicowanie ze względu na poziom emisji dwutlenku węgla

Zróżnicowanie ze względu na poziom emisji dwutlenku węgla, **zużycia paliwa i poziom emisji zanieczyszczeń**

Poprawka 20
Artykuł 5 ustęp 1 podpunkt 1 a (nowy)

1a Komisja do 31 grudnia 2006 r. przedstawia analizę dotyczącą określenia wagi tych ewentualnych innych czynników przy ustalaniu podstawy opodatkowania samochodów osobowych.

Poprawka 21
Artykuł 5 ustęp 2

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.

2. Do 31 grudnia 2010 r. łączne wpływy z elementu opartego na poziomie emisji dwutlenku węgla, **zużycia paliwa i emisji zanieczyszczeń** w rocznych podatkach drogowych wynoszą co najmniej 50 % łącznych wpływów z tych podatków.

Poprawka 22
Artykuł 9 akapit pierwszy a (nowy)

W celu zredukowania kosztów transakcji związanych z opłaceniem i zwrotem podatków rejestracyjnych państwa członkowskie ustanawiają pod kierunkiem Komisji wspólne, jednoetapowe, dostępne w Internecie rozwiązanie w zakresie obliczania, zwrotu i płacenia podatków rejestracyjnych od samochodów, dostępne dla mieszkańców UE przemieszczających się do jakiegokolwiek państwa członkowskiego UE.

Poprawka 23
Artykuł 10 ustęp 2

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.

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. **Zainteresowane podmioty, w tym organizacje konsumenckie, są w pełni i w sposób regularny włączane w proces, który winien być całkowicie przejrzysty.**

Wtorek, 5 września 2006 r.

TEKST PROPONOWANY
PRZEZ KOMISJĘPOPRAWKI
PARLAMENTU

Poprawka 24

Artykuł 10 ustęp 3 litera a)

(a) skale są utworzone na podstawie ogólnych i obiektywnych kryteriów, które należy ustanowić,

(a) skale są utworzone na podstawie ogólnych i obiektywnych kryteriów, które należy ustanowić, **podać do wiadomości publicznej i regularnie uaktualniać;**

Poprawka 25

Artykuł 13

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.**

Do 31 grudnia 2015 r., w przypadku utrzymania w mocy podatku rejestracyjnego, **stopniowe i progresywne** zróżnicowanie podatkowe stosuje się **do poszczególnych samochodów osobowych** na podstawie **ich poziomu emisji** dwutlenku węgla **i zanieczyszczeń mierzonych w gramach na km, jak i ich zużycia paliwa obliczanego w litrach na 100 km, zgodnie z parametrami przyjętymi w dyrektywie 1999/100/WE.**

Poprawka 28

Artykuł 15

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.

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. **Ponadto państwa członkowskie powiadamiają Komisję o wszelkich środkach podjętych w celu zróżnicowania opodatkowania samochodów służbowych w oparciu o wydajność paliwową. Komisja ułatwia wymianę najlepszych praktyk poprzez publikowanie w Internecie sprawozdań porównawczych z działań podjętych przez poszczególne państwa członkowskie.**

Poprawka 29

Artykuł 16

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.

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 **oraz dokonuje oceny zwłaszcza stosowania art. 4 i 5.**