

Czwartek, 13 marca 2008 r.

## Opodatkowanie benzyny bezołowiowej i oleju napędowego \*

P6\_TA(2008)0099

Rezolucja legislacyjna Parlamentu Europejskiego z dnia 13 marca 2008 r. w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Rady zmieniającej 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 (COM(2007)0052 — C6-0109/2007 — 2007/0023(CNS))

(2009/C 66 E/35)

(Procedura konsultacji)

Parlament Europejski,

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Radzie (COM(2007)0052),
  - uwzględniając art. 93 Traktatu WE, na mocy którego Rada skonsultowała się z Parlamentem (C6-0109/2007),
  - uwzględniając art. 51 Regulaminu,
  - uwzględniając sprawozdanie Komisji Gospodarczej i Monetarnej (A6-0030/2008),
1. zatwierdza po poprawkach wniosek 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 uzna za stosowne odejść od przyjętego przez Parlament tekstu, o poinformowanie go o tym fakcie;
  4. zwraca się do Rady o ponowne skonsultowanie się z Parlamentem w przypadku uznania za stosowne wprowadzenia znaczących zmian do wniosku Komisji;
  5. zobowiązuje swojego Przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji.

TEKST PROPONOWANY  
PRZEZ KOMISJĘ

POPRAWKI  
PARLAMENTU

### Poprawka 1

#### Punkt 4 preambuły

(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.

(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. **Mogą prowadzić** one do zjawiska turystyki paliwowej i zakłóceń konkurencji **w regionach przygranicznych**. 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. **Zbliżenie stawek akcyzy powinno również uwzględniać skutki inflacyjne oraz potrzebę zwiększenia konkurencyjności Unii Europejskiej. Harmonizacja stawek akcyzy na benzynę bezołowiową oraz olej napędowy nie powinna prowadzić do niewspółmiernych wymogów w stosunku do tych państw członkowskich, które skądinąd prowadzą rygorystyczną politykę podatkową i są w znacznym stopniu zaangażowane w politykę walki z inflacyjną.**

Czwartek, 13 marca 2008 r.

TEKST PROPONOWANY  
PRZEZ KOMISJĘPOPRAWKI  
PARLAMENTU

## Poprawka 28

## Punkt 5 preambuły

(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 1 000 l, tak aby został utrzymany stały realny poziom minimalny, a zakłócenia konkurencji i szkodliwy wpływ na środowisko były coraz bardziej ograniczone.

(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 **2015 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 **359 EUR** za 1 000 l, tak aby został utrzymany stały realny poziom minimalny, a zakłócenia konkurencji i szkodliwy wpływ na środowisko były coraz bardziej ograniczone.

## Poprawka 2

## Punkt 6 preambuły

(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 krajowe poziomy 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.

(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 krajowe poziomy 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, **tak aby nie ucierpieli na tym użytkownicy paliwa napędowego do celów niehandlowych.** Ta sama zasada powinna dotyczyć benzyny bezołowiowej i oleju napędowego stosowanego jako materiał napędowy.

## Poprawka 3

## Punkt 6 a preambuły (nowy)

**(6a) Państwa członkowskie korzystające z okresów przejściowych mają niestety tendencję do niepodejmowania działań mających na celu dostosowanie do minimalnych norm dotyczących stawek akcyzy, wbrew podjętym przez nie zobowiązaniom. Jakiegokolwiek automatyczne przedłużenie okresu przejściowego jest w związku z tym całkowicie niedopuszczalne. W 2010 r. Komisja powinna przedstawić sprawozdanie na temat stopnia, w jakim te państwa członkowskie zbliżające się do końca okresu przejściowego, wypełniły swoje zobowiązania.**

Czwartek, 13 marca 2008 r.

TEKST PROPONOWANY  
PRZEZ KOMISJĘPOPRAWKI  
PARLAMENTU

## Poprawka 4

## Punkt 6 b preambuły (nowy)

**(6b) W celu zapewnienia spójności dyrektywy 2003/96/WE ze wspólną polityką transportową i uniknięcia ewentualnych zakłóceń konkurencji na rynkach transportowych, należy zmienić definicję oleju napędowego wykorzystwanego jako materiał napędowy. Definicja handlowego wykorzystania dotyczy przewozu drogowego towarów pojazdami o maksymalnej dopuszczalnej całkowitej masie rzeczywistej brutto nie mniejszej niż 3,5 tony.**

## Poprawka 5

## Punkt 7 preambuły

(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.

(7) Niektórym państwom członkowskim przyznano okresy przejściowe, aby umożliwić im płynne wprowadzenie poziomów opodatkowania ustanowionych w dyrektywie 2003/96/WE. **W przypadku niektórych spośród tych państw członkowskich** wspomniane okresy przejściowe powinny być zachowane w ramach niniejszej dyrektywy.

## Poprawka 6

## Punkt 10 preambuły

(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.

(10) Należy przedłużyć daną państwom członkowskim możliwość wprowadzenia obniżonej stawki w odniesieniu do oleju napędowego stosowanego do celów handlowych, o ile państwa członkowskie stosują lub wprowadzą system opłat drogowych w ten sposób, że obciążenie podatkowe pozostanie na równym poziomie. **Państwa członkowskie powinny również mieć możliwość promowania wykorzystania materiałów napędowych niekopalnych i o niskiej zawartości węgla, poprzez zachęty podatkowe i systemy mające na celu zagwarantowanie określonego poziomu zużycia tych materiałów napędowych.** 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.

## Poprawka 7

## Punkt 10 a preambuły (nowy)

**(10a) Uwzględniając w pełni zasadę subsydiarności, należy zachęcać państwa członkowskie, które czerpią dodatkowe dochody w wyniku wdrożenia niniejszej dyrektywy, do reinwestowania uzyskanych środków głównie w infrastrukturę, biopaliwa i nowe środki ochrony środowiska, których celem jest zmniejszenie emisji CO<sub>2</sub>.**

Czwartek, 13 marca 2008 r.

TEKST PROPONOWANY  
PRZEZ KOMISJĘPOPRAWKI  
PARLAMENTU

## Poprawka 8

Artykuł 1 punkt 1 litera (a)

Artykuł 7 ustęp 1 (Dyrektywa 2003/96/WE)

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.

1. Począwszy od dnia 1 stycznia 2004 r., dnia 1 stycznia 2010 r., dnia 1 stycznia 2012 r. oraz dnia **1 stycznia 2015 r.** minimalne poziomy opodatkowania w odniesieniu do paliw silnikowych ustanawia się zgodnie z tabelą A w załączniku I.

## Poprawka 9

Artykuł 1 punkt 1 litera (a)

Artykuł 7 ustęp 2 pierwszy akapit (Dyrektywa 2003/96/WE)

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.**

2. Państwa członkowskie mogą *rozróżniać między handlowym i niehandlowym zastosowaniem oleju gazowego stosowanego jako materiał napędowy*, pod warunkiem że zachowane są minimalne poziomy wspólnotowe.

## Poprawka 10

Artykuł 1 punkt 1 litera (aa) (nowa)

Artykuł 7 ustęp 3 litera (a) (Dyrektywa 2003/96/WE)

**aa) Ust. 3 lit. a) otrzymuje brzmienie:**

**a) przewóz towarów na rachunek cudzy lub własny, pojazdem silnikowym lub pojazdem przegubowym przeznaczonym wyłącznie do przewozu drogowego towarów i o maksymalnej dopuszczalnej całkowitej masie rzeczywistej brutto nie mniejszej niż 3,5 tony;**

## Poprawka 11

Artykuł 1 punkt 1 litera (b)

Artykuł 7 ustęp 4 (Dyrektywa 2003/96/WE)

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.**

4. Państwa członkowskie **mogą stosować lub wprowadzić** system opłat dla użytkowników dróg w odniesieniu do pojazdów silnikowych napędzanych olejem napędowym do celów handlowych, zgodnie z ust. 3 pod warunkiem, że zachowany jest minimalny poziom wspólnotowy obowiązujący w odniesieniu do oleju napędowego.

Czwartek, 13 marca 2008 r.

TEKST PROPONOWANY  
PRZEZ KOMISJĘPOPRAWKI  
PARLAMENTU

## Poprawka 12

Artykuł 1 punkt 1 litera (c)

Artykuł 7 ustęp 5 drugi akapit (Dyrektywa 2003/96/WE)

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

**Nie później niż .... (\*)** Komisja ustanawia wspólne zasady dotyczące mechanizmów, o których mowa w pierwszym akapicie, zgodnie z procedurą przedstawioną w art. 27 ust. 2.

(\*) *Sześć miesięcy od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy.*

## Poprawka 13

Artykuł 1 punkt 2

Artykuł 18 (Dyrektywa 2003/96/WE)

2) W art. 18 wprowadza się następujące zmiany:

2) W art. 18 wprowadza się następujące zmiany:

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

a) W ust. 3 **skreśla się** pierwsze zdanie.

*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:**

b) W ust. 4 **skreśla się** pierwsze zdanie.

*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:**

c) W ust. 5 **skreśla się** pierwsze zdanie.

*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.*

Czwartek, 13 marca 2008 r.

TEKST PROPONOWANY  
PRZEZ KOMISJĘPOPRAWKI  
PARLAMENTU

- 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.*

- d) W ust. 6 **skreśla się** pierwsze zdanie.

- e) W ust. 7 **skreśla się** pierwsze zdanie drugiego akapitu.

- f) W ust. 8 **skreśla się** pierwsze zdanie trzeciego akapitu.

Poprawka 14

Artykuł 1 punkt 3 litera (a)

Artykuł 18a ustęp 5 akapit pierwszy (Dyrektywa 2003/96/WE)

- 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 1 000 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.*

- a) W ust. 5 akapit pierwszy otrzymuje następujące brzmienie:

*5. 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 1 000 l do dnia 1 stycznia 2012 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 2016 r. Jednakże od dnia 1 maja 2004 r. poziom opodatkowania oleju gazowego wykorzystywanego jako materiał pędny nie może być niższy niż 287 EUR za 1 000 l oraz 274 EUR za 1 000 l od dnia 1 stycznia 2008.*

Czwartek, 13 marca 2008 r.

TEKST PROPONOWANY  
PRZEZ KOMISJĘPOPRAWKI  
PARLAMENTU

## Poprawka 15

Artykuł 1 punkt 3 litera (b)

Artykuł 18a ustęp 6 akapit pierwszy (Dyrektywa 2003/96/WE)

a) 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 1 000 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.**

a) W ust. 6 akapit pierwszy otrzymuje następujące brzmienie:

6. 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 1 000 l do dnia **1 stycznia 2012 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 2016 r.** Jednakże od dnia 1 maja 2004 r. poziom opodatkowania oleju gazowego wykorzystywanego jako materiał pędny nie może być niższy niż 287 EUR za 1 000 l oraz 274 EUR za 1 000 l od dnia 1 stycznia 2008.

## Poprawka 16

Artykuł 1 punkt 3 litera (c)

Artykuł 18a ustęp 9 akapit pierwszy (Dyrektywa 2003/96/WE)

(a) W ust. 9 pierwsze zdanie 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.

(a) W ust. 9 akapit pierwszy 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 2012 r.**, w wysokości 330 EUR do dnia **1 stycznia 2013 r.**, 359 EUR do dnia 1 stycznia 2016 r. Jednakże od dnia 1 maja 2004 r. poziom opodatkowania oleju gazowego wykorzystywanego jako materiał pędny nie może być niższy niż 287 EUR za 1 000 l oraz 274 EUR za 1 000 l od dnia 1 stycznia 2008.

## Poprawka 17

Artykuł 1 punkt 4

Artykuł 18c (Dyrektywa 2003/96/WE)

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.**

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 2016 r.**

Czwartek, 13 marca 2008 r.

TEKST PROPONOWANY  
PRZEZ KOMISJĘPOPRAWKI  
PARLAMENTU

Poprawka 18

Artykuł 1 punkt 5

Załącznik I Tabela A (Dyrektywa 2003/96/WE)

Tekst proponowany przez Komisję

	1 stycznia 2004 r.	1 stycznia 2010 r.	1 stycznia 2012 r.	1 stycznia 2014 r.
benzyna bezołowiowa (w EUR na 1 000 l) Kody CN 2710 11 31, 2710 11 41, 2710 11 45 i 2710 11 49	359	359	359	<b>380</b>
Olej napędowy (w EUR na 1 000 l) Kody CN 2710 19 41 do 2710 19 49	302	330	<b>359</b>	<b>380</b>

Poprawki Parlamentu

	1 stycznia 2004 r.	1 stycznia 2010 r.	1 stycznia 2012 r.	1 stycznia 2015 r.
benzyna bezołowiowa (w EUR na 1 000 l) Kody CN 2710 11 31, 2710 11 41, 2710 11 45 i 2710 11 49	359	359	359	<b>359</b>
Olej napędowy (w EUR na 1 000 l) Kody CN 2710 19 41 do 2710 19 49	302	330	<b>340</b>	<b>359</b>

Poprawka 19

Artykuł 1 punkt 5

Załącznik I Tabela A, Uwagi (nowe) (Dyrektywa 2003/96/WE)

**Bez uszczerbku dla okresów określonych w art. 18a ust. 5, 6 i 9 oraz art. 18 c, zastosowanie mają poniższe przepisy:**

- Do dnia 1 stycznia 2015 r. stawki akcyzy zarówno na benzynę bezołowiową, jak i na olej napędowy nie mogą być niższe niż 359 EUR za 1 000 litrów.
- Państwa członkowskie, które w świetle prawodawstwa wspólnotowego zobowiązane są do podniesienia stawek akcyzy na olej napędowy do 340 EUR za 1 000 litrów do dnia 1 stycznia 2012 r., muszą nałożyć stawkę w wysokości co najmniej 359 EUR za 1 000 litrów do dnia 1 stycznia 2015 r.
- Państwa członkowskie, w których stawka akcyzy na olej napędowy przekraczała kwotę 400 EUR za 1 000 litrów w dniu 1 stycznia 2008 r., nie podniosą ponownie stawek akcyzy na olej napędowy do dnia 1 stycznia 2015 r.
- Państwa członkowskie, w których stawka akcyzy na benzynę bezołowiową przekraczała kwotę 500 EUR za 1 000 litrów w dniu 1 stycznia 2008 r., nie podniosą tej stawki ponownie do dnia 1 stycznia 2015 r.

Czwartek, 13 marca 2008 r.

TEKST PROPONOWANY  
PRZEZ KOMISJĘPOPRAWKI  
PARLAMENTU

Poprawka 20

*Artykuł 1 punkt 5 a (nowy)**Artykuł 29a (nowy) (Dyrektywa 2003/96/WE)***(5a) Dodaje się następujący art. 29a:****Artykuł 29a*****Komisja Europejska przedstawia sprawozdania z wypełnienia zobowiązań przez te państwa członkowskie, w których okres przejściowy kończy się w 2010 r.***