



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 06.09.2002
KOM(2002) 431 slutlig

**MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL RÅDET OCH
EUROPAPARLAMENTET**

**BESKATTNING AV PERSONBILAR I EUROPEISKA UNIONEN -
möjligheter till åtgärder på nationell nivå och på gemenskapsnivå**

{ SEK(2002)858 }

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1.	Inledning	3
2.	Personbilsrelaterade skatter – Den nuvarande situationen	5
2.1.	Inverkan på de nationella budgetarna.....	5
2.2.	Registreringsskatt	6
2.3.	Årlig vägtrafikskatt	6
2.4.	Mervärdesskatt	7
2.5.	Bränsleskatter.....	7
3.	Personbilsbeskattning, den inre marknaden och gällande gemenskapslagstiftning.....	9
3.1.	Konsekvenser för den inre marknaden och EU-medborgarna	9
3.2.	Gällande gemenskapslagstiftning i fråga om fordonsbeskattning	11
3.2.1.	Gällande gemenskapslagstiftning.....	11
3.2.2.	De viktigaste problemen enligt medborgarna och bilindustrin.....	12
4.	Undanröjande av skattehinder på den inre marknaden för personbilar: en ny strategi för personbilsbeskattning.....	15
5.	Personbilsbeskattning som ett av sätten att minska koldioxidutsläppen från nya personbilar.....	17
5.1.	Inledning	17
5.2.	Skatteåtgärder, ett medel för att minska koldioxidutsläppen.....	18
5.3.	Skattedifferentiering baserad på koldioxidrelevanta parametrar	19
5.4.	Beskattning av tjänstebilar.....	21
6.	Slutsatser och rekommendationer för politiken	23

Bilaga: tabeller och diagram från de av TIS - COWI genomförda undersökningarna {SEK(2002)858}

1. INLEDNING

Bilismen har sedan länge varit en viktig inkomstkälla. Alla medlemsstater är starkt beroende av en rad beskattningsinstrument för att säkra betydande budgetinkomster från såväl privata som kommersiella användare av vägnätet. De fordonsrelaterade beskattningssystem som används i medlemsstaterna visar att det finns många andra påverkande faktorer än det uppenbara behovet att inbringa inkomster: geografiska, industriella, sociala, miljömässiga, energi- och transportpolitiska hänsyn kan alla ha inverkan på vilket tillvägagångssätt som väljs.

Mångfalden påverkande faktorer har traditionellt sett lett till stora skillnader mellan de övergripande strategierna i medlemsstaterna. Dessa skillnader visar sig både i fråga om i hur hög grad ett land är beroende av denna sektor som bidragsgivare till de totala inkomsterna och i valet av instrument och deras konkreta användning. Att 15 olika system för fordonsbeskattning tillämpas inom EU har lett till skattehinder, snedvridning och ineffektivitet. Sett ur *den inre marknadens* perspektiv är bilmarknaden i EU fortfarande långt ifrån att utgöra en verklig gemensam marknad.

- Sett ur den enskilde *medborgarens* synvinkel innebär begreppet gemensam marknad fri rörlighet mellan medlemsstaterna och möjlighet att köpa en bil i den medlemsstat han själv önskar och betala de skatter för köpet som gäller där. Medborgaren förväntade sig att nivån på fordonsskatterna skulle anpassas och att problem med anknytning till rörligheten – både tillfälliga och permanenta – mellan medlemsstaterna skulle försvinna. Medborgarna anmodas ofta betala registreringskatt två gånger, om han flyttar sin bil från en medlemsstat till en annan, som också tar ut registreringskatt.
- Sett ur *bilindustrins* synvinkel har de stora skillnaderna mellan skattesystemen en negativ effekt på dess förmåga att utnyttja de potentiella fördelarna med en gemensam marknad och därigenom förbättra konkurrenskraften och skapa nya arbetstillfällen. Å andra sidan anpassar bilindustrin med anledning av dessa skatteskillnader sina priser för skatt till skattenivån i medlemsstaterna. Priserna före skatt är mycket högre i de medlemsstater som inte tar ut en registreringskatt eller som har en låg sådan.

Ur *miljömässig* synvinkel bör man komma ihåg att transporterna står för 28 % av de totala koldioxidutsläppen. Vägtransporterna ensamma står för närvarande för 84 % av alla transportrelaterade koldioxidutsläpp. Mer än hälften kommer från personbilar¹.

Vid Europeiska rådets möte i Göteborg i juni 2001 bekräftades att bekämpning av klimatförändringar har hög prioritet i EU:s strategi för hållbar utveckling. I mars 2002 ratificerade rådet Kyotoprotokollet på Europeiska gemenskapens vägnar. Detta visar hur angeläget det är att *gemenskapens strategi för att minska koldioxidutsläppen från personbilar och förbättra bränsleekonomin* genomförs på ett framgångsrikt sätt. Skattetekniska åtgärder är en av pelarna i denna strategi.

¹ Med personbil avses kategori M1 enligt definitionen i bilaga I till rådets direktiv 70/156/EEG (EGT L 42, 23.2.1970, s. 1–15).

I meddelandet ”Skattepolitiken i Europeiska unionen – Prioriteringar för de kommande åren”² redogör kommissionen för sin syn på de viktigaste prioriteringarna för skattepolitiken i Europeiska unionen under de kommande åren. Denna politik måste uppfylla medborgarnas och näringslivets intressen och önskemål att till fullo dra nytta av den inre marknaden. Det innebär att det är nödvändigt att koncentrera sig på att undanröja skattemässiga hinder och snedvridningar, att råda bot på den ineffektivitet som hänger samman med att 15 olika skattesystem tillämpas inom EU, och att förenkla dessa skattesystem, så att de blir lättare att förstå för medborgarna. EU:s skattepolitik måste också vara inriktad på att bl.a. förstärka EU:s politik på områdena hållbar utveckling, miljö och energi. Enligt kommissionens uppfattning är fordonsbeskattningen ett område där detta nya tillvägagångssätt i fråga om skattepolitiken bör tillämpas. Kommissionen anser att en diskussion bör föras om dessa viktiga frågor. Detta meddelande kan vara en utgångspunkt för en sådan debatt.

Syftet med meddelandet

Huvudsyftet med detta meddelande är att lägga fram förslag till politiska och möjliga framtida åtgärder i fråga om beskattning av personbilar för diskussion i rådet och Europaparlamentet.

Det viktigaste är att se till att den inre marknaden fungerar på ett smidigt sätt samtidigt som andra politiska målsättningar främjas, framför allt gemenskapens miljömål enligt Kyotoprotokollet.

Meddelandet är baserat på resultaten av två färskas undersökningar och på en rad metoder för bästa tillvägagångssätt som tillämpas i medlemsstaterna. I meddelandet undersöks möjligheterna att

- modernisera och förenkla de nuvarande systemen för fordonsbeskattning, framför allt att inkludera nya parametrar i skatteunderlaget för personbilsrelaterade skatter, så att dessa helt eller delvis baseras på koldioxidutsläppen,
- på ett bättre sätt samordna och, i ett senare skede, tillnärma systemen för personbilsbeskattning och undanröja de skattemässiga hinder och snedvridningar som inverkar på den fria rörligheten för personbilar på den inre marknaden.

²

KOM(2001) 260 slutlig (EGT C 284, 10.10.2001, sidorna 6–19).

2. PERSONBILSRELATERADE SKATTER – DEN NUVARANDE SITUATIONEN

Skatterna på personbilar är mycket olikartade när det gäller utformning och nivåer. De är baserade på en eller flera faktorer, såsom hästkrafter, motorvolym, vikt, kW, bilens pris, bränsleförbrukning eller koldioxidutsläpp. Tabellerna 1, 3, 5 och 6 i bilagan ger en tydligare bild av dessa skatter.

I skatter och avgifter för personbilar ingår

- skatter som betalas i samband med förvärv eller ibruktagande av en personbil, i de flesta fall definierade som en registreringsskatt,
- periodiska skatter med anknytning till ägandet av personbilen, i de flesta fall definierade som en årlig vägtrafikskatt,
- skatter på bränsle,
- alla övriga skatter och avgifter, såsom försäkringsavgifter, registreringsavgifter, avgifter för utnyttjande av vägnätet, vägtullar m.m.

I detta meddelande behandlas främst registreringsskatten, den årliga vägtrafikskatten och i någon mån bränsleskatterna, eftersom dessa är de i särklass viktigaste personbilsrelaterade skatterna.

2.1. Inverkan på de nationella budgetarna

Det budgetmässiga beroendet av fordonsrelaterade skatter varierar betydligt från en medlemsstat till en annan. Hur stort detta beroende är (i absoluta och relativa tal) i nio medlemsstater framgår av diagrammet nedan och av tabell 8 i bilagan.

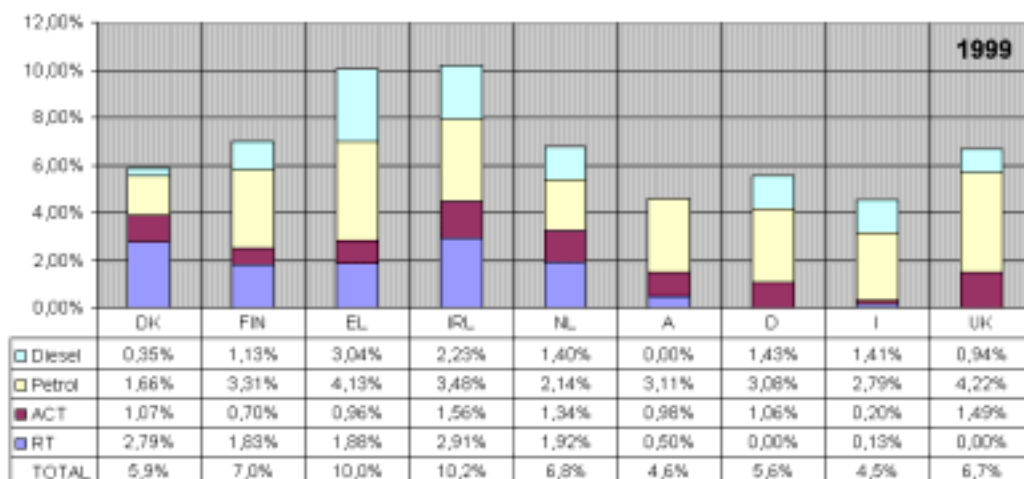


Diagram 1: **Inkomst av fordonsskatter i procent av den totala beskattningen 1999**

Källa: TIS-studien³ diagram 26. För Österrike omfattar uppgifterna för bensin även dieselolja.

³ Undersökning av fordonsbeskattningen i EU:s medlemsstater, januari 2002, TIS/PT. Undersökningen omfattade ett representativt antal medlemsstater med hög, medelhög och låg beskattningsnivå och är tillgänglig på följande webbplats:
http://europa.eu.int/comm/taxation_customs/taxation/car_taxes/vehicle_tax_study_15-02-2002.pdf

2.2. Registreringsskatt:

- Registreringsskatt tas för närvarande ut i tio medlemsstater⁴.
- De nuvarande skatteunderlagen och skattenivåerna varierar kraftigt. Skattenivån varierar i extrema fall mellan noll och 180 % av fordonspriset före skatt. Den genomsnittliga registreringsskatten, i absoluta tal, varierade 1999 mellan 15 659 euro i Danmark och 267 euro i Italien.
- De flesta av de klagomål som EU-medborgarna framför avser registreringsskatten, och vad man framför allt vänder sig mot är skillnaderna i skattesatser eller att man måste betala registreringsskatt två gånger. Vid export av en personbil eller dess permanenta förflyttning till en annan medlemsstat omöjliggörs återbetalning av en del av registreringsskatten av att det inte finns något system för återbetalning av registreringsskatt.
- De stora skillnaderna mellan registreringsskattenivåerna har en viss inverkan på personbilarnas pris före skatt och lockar medborgarna att köpa sina fordon i en medlemsstat med hög registreringsskatt, eftersom priset före skatt i regel är lägre i dessa medlemsstater.

Medlemsstater med en betydande bilindustri har en tendens att inte ta ut någon registreringsskatt eller att tillämpa en lägre registreringsskatt, medan medlemsstater som importerar bilar tenderar att ta ut högre registreringsskatt. 1999 konstaterades relativt höga genomsnittliga registreringsskattenivåer i t.ex. Danmark, Finland och Nederländerna, medan fem medlemsstater inte tillämpade någon registreringsskatt. Såsom framgår av tabell 5 är de flesta skatter baserade på försäljningspriserna, även om skattesatserna kan variera beroende på cylindervolymen.

2.3. Årlig vägtrafikskatt

Samtliga medlemsstater utom Frankrike tar ut en årlig nationell vägtrafikskatt. De objektiva faktorer som används som skatteunderlag (t.ex. cylindervolym i cm³, effekt i kW, koldioxidutsläpp, vikt) är mycket varierande och justeras ofta ytterligare på nationell nivå för att fastställa landsspecifika skattetekniska parametrar och klasser (t.ex. hästkrafter beroende på cylindervolym i cm³) eller miljömässiga mål (t.ex. differentiering i förhållande till hur väl gränsvärden för utsläpp uppfylls [EURO II, III och IV]). Vad beträffar de faktiska årliga skattesatserna konstaterades höga genomsnittliga nivåer i t.ex. Danmark, Nederländerna och Irland. I de flesta medlemsstater är den årliga vägtrafikskatten på dieseldrivna fordon högre än på bensindrivna fordon av samma storlek, vilket huvudsakligen är för att kompensera för de lägre skatterna på dieselolja.

⁴

Tyskland, Frankrike, Luxemburg, Sverige och Förenade kungariket tar inte ut någon registreringsavgift.

- Fjorton medlemsstater⁵ tar för närvarande ut en årlig vägtrafikskatt.
- Skatteunderlagen och skattenivåerna varierar starkt. Den genomsnittliga årliga vägtrafikskatten 1999 varierade mellan 30 euro per fordon i Italien och 463 euro per fordon i Danmark.
- Vägtrafikskatten har den fördelen att den är en mera stabil inkomstkälla (mindre känslig för ekonomiska svängningar) än registreringsskatten, eftersom den årliga vägtrafikskatten genererar inkomst under fordonets hela livstid, i motsats till registreringsskatten, som endast genererar en inkomst när personbilen köps.
- Stora skillnader mellan de genomsnittliga vägtrafikskattenivåerna kan locka medborgarna att registrera sina personbilar i en annan medlemsstat än den där de har sin normala hemvist.

2.4. Mervärdesskatt

Mervärdesskatten omfattas av ett gemenskapssystem med ett betydande antal gemensamma bestämmelser för nya bilar. Motorfordon omfattas allmänt av standardmervärdesskatten (se tabell 1 i bilagan). Gemensamma regler ligger till grund för beräkningen av det skattepliktiga beloppet.

Efter det att genomförandet av den inre marknaden hade slutförts 1993 anpassade de medlemsstater som tidigare tagit ut lyxskatt eller punktskatt på bilar sina fordonsskattesystem och ersatte dem med registreringsskatter. Dessutom stod det klart att medlemsstaterna, mot bakgrund av de olika mervärdesskattesatserna, önskade att mervärdesskatten på alla transportmedel skulle tas ut inom det rättskipningsområde där fordonsägaren var bosatt och till den skattesats som var tillämplig i det landet. En icke skattepliktig person får normalt köpa varor i gemenskapen och betala mervärdesskatten i den medlemsstat där varorna inköps. Efter införandet av övergångsbestämmelserna om mervärdesskatten har dock denna princip ändrats när det gäller inköp av nya transportmedel. I detta fall skall mervärdesskatten betalas i destinationsmedlemsstaten som normalt är det land där fordonet registreras. Denna situation, som står i kontrast till de allmänna regler som gäller för andra konsumtionsvaror inköpta på den inre marknaden och som inte främjar en harmonisering av mervärdesskattereglerna för personbilar, är resultatet av att mervärdesskattesatserna inte har anpassats.

2.5. Bränsleskatter

Punktskatter på motorbränsle anses vara ett effektivt skattemässigt instrument när det gäller att uppbära intäkter, påverka användningen av bilparken eller att täcka införlivandet av miljömässiga och sociala kostnader kopplade till personbilsanvändningen, såsom omkostnader för infrastruktur, olycksfall och luftföroreningar. På grund av det omedelbara sambandet mellan koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning är bränsleskatterna särskilt effektiva när det gäller att internalisera de externa kostnaderna för utsläpp. Medlemsstater som inte har någon eller bara en låg registreringsskatt kompenserar vanligtvis inkomstbortfallet genom att ta ut högre bränsleskatt. Alla utom Förenade kungariket tillämpar en lägre skatt på

⁵ Frankrike avskaffade år 2000 den årliga vägtrafikskatten på personbilar i privat bruk.

dieselolja, som traditionellt används av nyttofordon. Dieselolja beskattas i genomsnitt cirka 140 euro lägre per 1000 liter än blyfri bensin.

Denna skillnad i beskattningen av dieselolja skulle inte längre vara berättigad om beskattningen av dieselolja använd som bränsle i nyttofordon skildes från beskattningen av dieselolja för privat bruk. Kommissionen har redan tillkännagivit att den anser att punktskatten på dieselolja använd som bränsle för privat bruk gradvis bör tillnärmas punktskatten på blyfri bensin (se förslaget till rådskdirektiv KOM(2002) 410 slutlig). En sådan tillnärmning skulle minska skattesnedvridningar och vara konsekvent ur miljösynpunkt. Även om resultatet i fråga om koldioxidutsläpp är positivare vid användningen av dieselolja än vid användningen av bensin leder förbränningen av dieselolja i dagens personbilmotorer till andra miljöproblem (t.ex. partikelutsläpp och kvävedioxid). Man kan dock förvänta sig att dessa skillnader mellan diesel- och bensinmotorer i personbilar kommer att försvinna under de kommande åren. Mot bakgrund av alla dessa aspekter är det inte berättigat ur miljömässig synvinkel att beskatta de båda typerna av bränsle på olika sätt.

3. PERSONBILSBESKATTNING, DEN INRE MARKNADEN OCH GÄLLANDE GEMENSKAPSLAGSTIFTNING

3.1. Konsekvenser för den inre marknaden och EU-medborgarna

De många olika typerna av skattesystem för fordon och skatteunderlagen och skattesatserna för dessa har betydande konsekvenser för den inre marknaden.

Viktiga skillnader när det gäller priset på bilar före skatt

Eftersom fordonsskatt betalas i den medlemsstat där fordonet skall användas skulle priset före skatt kunna vara en viktig faktor som kan påverka handeln över gränserna. Bilindustrin fastställer de rekommenderade priser före skatt som konsumenterna bör betala för en viss bilmodell, varvid hänsyn tas bl. a. till konsumenternas köpkraft och skattenivån i respektive medlemsstat. Dessa priser är i regel högre i de medlemsstater som inte tar ut någon registreringsskatt eller bara en låg sådan. Eftersom gränsöverskridande detaljhandel och inköp på den inre marknaden inte sker i någon större omfattning sätter biltillverkarna som svar på den höga registreringsskatten i vissa medlemsstater ett lägre pris före skatt än i medlemsstater som inte tar ut någon eller bara en låg registreringsskatt (se sammanställningen i tabell 4 i bilagan⁶). Skillnaderna i skattenivåer kan förklara cirka 20 % av skillnaderna mellan bilpriserna i Europa⁷.

Fragmenteringen av bilmarknaden

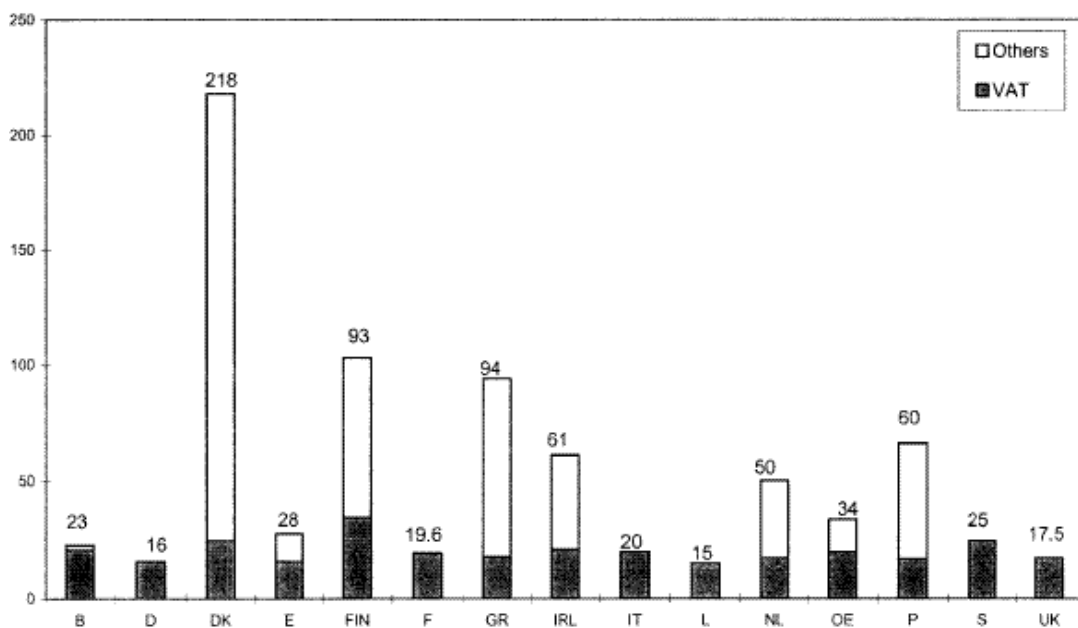
De stora skillnaderna i skattesystem har en negativ inverkan på bilindustrins och de europeiska konsumenternas möjligheter att utnyttja fördelarna med en inre marknad. Fragmenteringen av bilmarknaden gör att bilindustrin inte kan utnyttja stordriftsfördelarna eller tillverka motorfordon för hela den inre marknaden och hindrar den från att använda samma specifikationer. Den hindrar dock inte att priserna före skatt varierar betydligt på den inre marknaden. Industrin tvingas ofta producera en viss bilmodell med olika specifikationer för att kunna sänka priset före skatt, särskilt om fordonet skall säljas i en medlemsstat med hög skattenivå. Detta medför ökade kostnader som undergräver den europeiska bilindustrins konkurrenskraft och leder till negativa återverkningar på sysselsättningen inom EU. Eftersom skattebestämmelserna är så olika är bilar som saluförs i en medlemsstat med specifikationer utformade för att uppfylla nationella krav och "skattestyrd" efterfrågan (t.ex. skatteklasser efter antal hästkrafter, skattepolitiken för dieselolja) ofullständiga ersättningar för bilar som säljs i en annan medlemsstat och kan inte konkurrera med dem på ett effektivt sätt, vilket undergräver de fördelar som EU-konsumenterna skulle kunna få av en konkurrenskraftig och integrerad marknad.

Av diagram 2 nedan, som visar hur hög skatten är i procent av bilens pris före skatt, framgår hur registreringsskatten och mervärdesskatten påverkar detaljhandelspriset på en personbil med en motor på 2000 cc i samtliga EU:s medlemsstater.

⁶ Närmare uppgifter om prisskillnader före och efter skatt inom EU kan erhållas i den rapport om om bilpriser som kommer ut vartannat år på adress: http://europa.eu.int/comm/competition/car_sector/price_diffs/. Se även pressmeddelande IP/02/305, 25.2.2002.

⁷ Se TIS-undersökningen.

Car capacity: 2000 cc



Källa: ACEA Guide, uppdaterad i april 2001

Skattemässiga konsekvenser av gränsöverskridande överföringar av bilar

Bilar är viktiga transportmedel för sina användare och hjälper dem att utöva den rätt till fri rörlighet som EG-fördraget tillerkänner dem. Många medborgare tar bilen med sig när de, temporärt eller för alltid, flyttar från en medlemsstat till en annan. Andra hyr eller köper en bil i en annan medlemsstat.

De skattemässiga konsekvenserna av dessa gränsöverskridande överföringar av bilar ger upphov till många problem för EU-medborgarna. När bilen flyttas från en medlemsstat till en annan ger de olika skattereglerna och administrativa problemen blir resultatet bristande insyn och ökade kostnader för konsumenten.

Även om den årliga vägtrafikskatten i vissa fall betalas tillbaka återbetalas aldrig registreringsskatten när en bil överförs till en annan medlemsstat. De medlemsstater som tar ut registreringsskatt kräver att en registreringsskatt betalas (på nytt) om en bil skall stanna kvar permanent på dessa länders territorium. Dubbelbeskattning och andra skattemässiga konsekvenser av att bilar överförs till annat land behandlas i punkt 3.2.

Andra hinder för gränsöverskridande överföringar av bilar

Bortsett från att medborgaren kan drabbas av dubbelbeskattning är det förfarande som krävs för att flytta en bil från en medlemsstat till en annan ofta mycket komplicerat. Det saknas härvidlag en fullständig och lättillgänglig information för EU-medborgarna. Även om beskattningen inte är den enda orsaken till detta komplicerade förfarande är de stora skillnaderna i beskattningsnivåer medlemsstaterna emellan en av huvudorsakerna. Sett ur medborgarnas synvinkel är dessa komplicerade förfaranden ett bevis för att vi är långt ifrån att ha en verklig gemensam marknad.

I nedanstående förteckning lämnas närmare upplysningar om de ytterligare kostnader som EU-medborgaren ställs inför.

- Vid export av ett fordon⁸ krävs av medborgaren en arbetsinsats för avregistrering på mellan några minuter och en dag. Mellan 5 och 11 handlingar måste inges och mellan 1 och 5 myndigheter måste kontaktas. Den totala kostnaden, inbegripet avregistreringsavgiften, tillfälligt körtillstånd och andra utgifter, ligger på mellan 0 och 64 euro.
- Vid import av ett fordon krävs av medborgaren en arbetsinsats för registrering på mellan en och nio timmar. Mellan 1 och 9 handlingar måste inges och mellan 1 och 7 myndigheter måste kontaktas. Den totala kostnaden, inbegripet registreringsavgiften⁹, tillfälligt körtillstånd och andra utgifter, är betydligt högre och ligger på mellan 70 och 437 euro.
- Den genomsnittliga kostnaden för den medborgare som flyttar sin bostad till en annan medlemsstat och tar med sig sin bil beräknas uppgå till 351 euro.
- Information rörande export av fordon är med undantag av Nederländerna endast tillgänglig på det egna landets språk. Endast i Danmark, Nederländerna och Irland är viss information rörande import tillgänglig på ett främmande språk.
- Enskilda EU-medborgare måste ofta få hjälp av någon som talar landets språk, eller rent av en specialist för att genomföra förfarandena i samband med överföringen, i synnerhet om vissa handlingar måste fyllas i på landets språk.

3.2. Gällande gemenskapslagstiftning i fråga om fordonsbeskattning

Det sätt på vilket medlemsstaterna tar ut bilskatt ger upphov till allt flera klagomål från medborgarna och bilindustrin till Europeiska kommissionen, till framställningar till Europaparlamentet och mål i EG-domstolen.

Kommissionen är för närvarande i färd med att göra en analys av den gällande gemenskapslagstiftningen och av domstolens rättspraxis. Denna analys kommer att tas med i ett arbetsdokument från kommissionen, i vilket medborgarnas nuvarande rättigheter i samband med förflyttning av sina bilar från en medlemsstat till en annan kommer att anges. Detta arbetsdokument kommer inom de närmaste veckorna att läggas till på följande Internetadresser: <http://citizens.eu.int/originchoice.htm> eller <http://europa.eu.int/citizens>.

3.2.1. Gällande gemenskapslagstiftning

Två rådsdirektiv¹⁰ infördes 1983 beträffande beskattning av privata fordon när personer flyttar antingen tillfälligt eller permanent från en medlemsstat till en annan. Vid den tidpunkten fanns det fortfarande skattegränser medlemsstaterna emellan.

⁸ Med *export* respektive *import* avses i denna analys såväl import från och export till tredjeland som överföringar av fordon till och från andra EU-medlemsstater.

⁹ Registreringsavgift är en särskild avgift som inte skall förväxlas med registreringsskatten (tabell 1 i bilagan).

¹⁰ Direktiven 83/182/EEG och 83/183/EEG (EGT L 105, 23.4.1983, sidorna 59-67).

1998 lade kommissionen fram ett förslag¹¹ om att ersätta dessa båda direktiv med ett nytt direktiv i syfte att uppdatera den gällande gemenskapslagstiftningen på detta område och för att bättre kunna lösa de problem som uppstår i samband med den större rörligheten på den inre marknaden. Hittills har enighet om detta förslag inte nåtts i rådet.

Kommissionen påpekar vidare att medlemsstaterna, när personbilar överförs, ”importeras”, från en medlemsstat till en annan, måste iaktta de allmänna principerna i EG-fördraget. De får alltså inte

- införa gränsformaliteter i handeln mellan medlemsstater (artikel 3.3 i direktiv 92/12/EEG),
- införa avgifter med motsvarande verkan som tullar (artiklarna 23 och 25 i EG-fördraget),
- införa interna skatter eller avgifter, av vilket slag de än är, som är högre än de skatter eller avgifter som läggs på liknande inhemska varor (artikel 90 i EG-fördraget).

Under de senaste åren har vissa viktiga ändringar gjorts av själva EG-fördraget. I artikel 14 anges att den inre marknaden skall omfatta ett område utan inre gränser, där fri rörlighet för varor, personer, tjänster och kapital säkerställs i enlighet med bestämmelserna i detta fördrag. I enlighet med artikel 18 i fördraget skall varje unionsmedborgare ha rätt att fritt röra sig och uppehålla sig inom medlemsstaternas territorier. Ett indirekt angrepp mot denna frihet genom oerättigad skatt på fordon, som är de mest använda medlen för att utöva denna fria rörlighet, är oacceptabel.

Såväl de båda ovannämnda direktiven som artikel 90 i EG-fördraget har redan lett till flera domar i EG-domstolen, som har preciserat och begränsat medlemsstaternas befogenheter när det gäller beskattning av bilar som överförs från en medlemsstat till en annan.

3.2.2. *De viktigaste problemen enligt medborgarna och bilindustrin*

Med utgångspunkt i analysen i kommissionens arbetsdokument redovisas här de vanligaste problemen:

a) Registreringsskatt vid definitiv överföring av ett fordon till en annan medlemsstat (utan att ägaren byter hemvist)

En definitiv överföring innebär normalt att det krävs en ny registrering (standardskyltar) i destinationsmedlemsstaten.

För närvarande kan det vid sådana tillfällen krävas att vissa skatter utöver mervärdesskatt (särskilt registreringsavgift) betalas i destinationsmedlemsstaten, även om motsvarande skatter redan har betalats i ursprungsmedlemsstaten. Bestämmelserna i gemenskapslagstiftningen begränsar dock medlemsstaternas beskattningsbefogenheter på detta område (se kommissionens arbetsdokument på Internet).

¹¹ KOM(98) 30 slutlig (EGT C 108, 7.4.1998, sidorna 75-81).

Det vanligaste klagomålet när det gäller sådana överföringar avser de överdrivna andrahandsvärden som destinationsmedlemsstaten tillämpar på begagnade bilar, vilket leder till höga och oproportionerliga registreringsskatter. Dessa belopp på "importerade" bilar konstaterades i flera fall vara högre än det resterande registreringsskattebeloppet på liknande bilar på samma inhemska marknader. Domstolen har redan fastställt flera objektiva kriterier som kan användas för fastställande av andrahandsvärdet: fordonets ålder, märke eller modell, körsträcka, drivsystem, allmänt skick, det mekaniska skicket och hur väl underhållet fordonet är¹². Medlemsstaterna är skyldiga att öppet redovisa hur de beräknar andrahandsvärdet på begagnade personbilar och att övervaka tillämpningen av de objektiva kriterier som fastställts av domstolen. Vissa av dessa kriterier kan dock vara svåra att tillämpa i praktiken.

b) Oproportionerliga nivåer på registreringsavgiften vid överföring av fordon i samband med byte av hemvist

Om överföringen av fordonet sammanfaller med bytet av hemvist är medborgaren normalt inte skyldig att på nytt betala skatt, t.ex. registreringsavgiften, i den medlemsstat till vilken han flyttar. För att komma i åtnjutande av undantaget måste emellertid i princip vissa villkor, som fastställs i direktiv 83/183/EEG, vara uppfyllda. De enda skatter som medborgaren är skyldig att betala i den medlemsstat, där hans nya hemvist är belägen, från och med det att han börjar använda fordonet där, är periodiska skatter (månatliga eller årliga) med anknytning till fordonets användning i medlemsstaten, vanligtvis kallad årlig vägtrafikskatt.

Det bör emellertid observeras att den medlemsstat där den nya bostaden är belägen kan debitera särskilda "avgifter" då fordonet registreras. Detta avgiftsbelopp bör begränsas till den ungefärliga kostnaden för de tjänster som utförts (registreringsavgiften). Avgifterna skall inte förväxlas med registreringsskatten eller andra liknande skatter. Eftersom medlemsstaterna kan blanda ihop "registreringsavgifter" med "registreringsskatter", uppmanas medborgare ibland att betala belopp i vissa medlemsstater som förefaller för höga för att anses som avgifter.

c) Avsaknad av ett system för (partiell) återbetalning av den registreringsskatt som betalats i medlemsstaten för den första registreringen

Det förefaller att vara ett stort problem för medborgarna och bilindustrin att det inte finns något system för partiell återbetalning av den registreringsskatt som betalats i medlemsstaten för den första registreringen.

Diskussionerna om huruvida en medlemsstats vägran att (partiellt) återbetala den registreringsskatt som betalats i den staten utgör ett brott mot gemenskapslagstiftningen kan förväntas påverkas av EG-domstolens kommande rättspraxis (se kommissionens arbetsdokument på Internet).

¹² EG-domstolen, 22 februari 2001, målet Gomes Valente C-393/98, reg. s. I-1327, punkterna 24-26 och 28.

d) Den normala hemvistens belägenhet och registrering av fordonet

Normalt är fordonets registreringsort belägen i den medlemsstat där medborgaren har sin normala hemvist. Fordonet måste registreras i den medlemsstaten, ha dess standardskyltar och beskattas enligt dess system för fordonsbeskattning, särskilt när det gäller registreringsskatt och vägtrafikskatt. I undantagsfall kan dock en person vilja registrera en personbil i en annan medlemsstat än den där han har sin normala hemvist – eller uppmanas av myndigheterna i den andra medlemsstaten att göra så - (t.ex. i den medlemsstat där han har sin "andra bostad"), om han återvänder väldigt ofta till den medlemsstaten och på grund av avståndet inte kan använda det fordon som är registrerat i den medlemsstat där han har sin normala hemvist. En sådan situation får inte ge upphov till dubbelbeskattning (se kommissionens arbetsdokument på Internet).

Mot bakgrund av analysen i detta kapitel anser kommissionen att

- det sätt på vilket bilskatter, särskilt registreringsskatten, fortfarande tillämpas i vissa medlemsstater utgör ett klart hinder för den fria rörligheten på den inre marknaden,
- även om den gällande gemenskapslagstiftningen och domstolens rättspraxis bidrar till att lösa några av de problem som EU-medborgarna möter skulle rättssäkerheten öka och antalet klagomål från medborgarna minska om ny lagstiftning antogs,
- gemenskapslagstiftningen rörande behandling av fordon som förflyttas mellan medlemsstaterna bör anpassas, så att en bättre fungerande inre marknad utan interna skattehinder förverkligas.

4. UNDANRÖJANDE AV SKATTEHINDER PÅ DEN INRE MARKNADEN FÖR PERSONBILAR: EN NY STRATEGI FÖR PERSONBILSBESKATTNING

Gradvis sänkning av registreringsskatten

Enligt kommissionens uppfattning finns det goda skäl för att gradvis minska skillnaderna mellan registreringsavgifterna i EU.

Inkomstgenereringen bör gradvis överföras från registreringsskatten till den årliga vägtrafikskatten och i någon mån till bränsleskatten. Detta skulle leda till en stabilisering av registreringsskatten på en låg nivå eller ännu hellre till ett fullständigt avskaffande av denna på lång sikt. En sådan överföring skulle

- medföra ökad skattemässig budgetstabilitet; den årliga vägtrafikskatten är en stabilare inkomstkälla än registreringsskatten; inkomsterna av registreringsskatten är beroende av den årliga försäljningen av bilar, som kan variera ganska mycket,
- medföra en tillnärmning av konsumentpriserna på bilar i EU,
- leda till ökad tillnärmning av fordonsskatterna i EU,
- leda till betydande sänkningar av detaljhandelspriserna på bilar i vissa medlemsstater,
- kräva en övergångsperiod för att undvika att de som har köpt en ny bil och betalat en hög registreringsskatt drabbas av en alltför stor skattebörda genom att de också måste betala en högre vägtrafikskatt,
- förbättra den inre marknadens funktion och öka den europeiska bilindustrins konkurrenskraft, vilket skulle gagna EU-medborgarna,
- medföra övergångskostnader i de medlemsstater som har en (mycket) hög registreringsskatt; dessa strukturella förändringar av fordonsbeskattningen förefaller dock genomförbara, om man räknar med en tillräckligt lång övergångsperiod.

Eftersom övergången från registreringsskatt till årlig vägtrafikskatt och bränsleskatt kräver en ganska lång övergångsperiod, bör **tilläggslagstiftning** antas för att lösa de problem som medborgarna och bilindustrin i dag ställs inför och som innehåller enkla och enhetliga regler.

Kommissionen avser därför att lägga fram förslag till följande åtgärder utöver dem i 1998 års förslag till direktiv:

- Allmänna regler för **beräkningen av registreringsskatten** på begagnade bilar som införs från andra medlemsstater. Domstolens rättspraxis (särskilt målet Gomes Valente, C-393/98) innehåller viktiga tolkningar, som skulle kunna "översättas" till harmoniserade gemenskapsregler. Detta skulle leda till ökad säkerhet och insyn för medborgarna på det rättsliga området.

- **Ett system för återbetalning av registreringsskatten** i de fall där en begagnad bil säljs till en annan medlemsstat eller exporteras till tredjeland. Den metod som används för att beräkna den resterande registreringsskatt som skall återbetalas bör vara den som tillämpas vid import av begagnade bilar från andra medlemsstater.
- Ett system för att undvika **dubbling av den årliga vägtrafikskatten** om årlig vägtrafikskatt tidigare har betalats för ett antal månader efter det att fordonet har överförs till en annan medlemsstat. Detta innebär att medlemsstaterna måste bevilja återbetalning av den årliga vägtrafikskatt som redan har betalats för månaderna efter det att fordonet avlägsnades från deras territorium.

System för återbetalning av registreringsskatten

Kommissionen anser att ett harmoniserat system för återbetalning snarast bör införas i alla de tio medlemsstater som för närvarande tar ut registreringsskatt. Denna återbetalning bör gälla begagnade bilar som permanent överförs till en annan medlemsstat (av en EU-medborgare eller ett bilföretag). Medborgarna skulle ha stor nytta av tydliga regler för ett sådant system. Det skulle också få en positiv inverkan på exporten av begagnade bilar, eftersom priserna kan sänkas till följd av återbetalningen av registreringsskatten.

Återbetalningssystemet bör även tillämpas på bilar som flyttas permanent till en annan medlemsstat i samband med att ägaren byter hemvist. I sådana fall föreskrivs i 1983 års direktiv och i 1998 års förslag till direktiv befrielse från registreringsskatten i ankomstmedlemsstaten. Om ett sådant undantag medges behöver inte registreringsskatten återbetalas i avgångsmedlemsstaten, eftersom medborgaren inte drabbas av någon dubbelbeskattning¹³. Kommissionen anser att det skulle vara tydligare och enklare att tillämpa ett återbetalningssystem i alla fall där en begagnad bil överförs permanent till en annan medlemsstat (t.ex. i samband med byte av hemvist eller när en begagnad bil säljs till en annan medlemsstat).

Mot bakgrund av ovannämnda ändringsförslag anser kommissionen att dess förslag från 1998 bör ersättas med ett nytt förslag, i vilket alla de nya faktorer som redovisas i detta kapitel är införlivade.

¹³

Se artikel 2.2 a i direktiv 83/183/EEG och artikel 4.1 a i förslaget till direktiv KOM(98) 30 slutlig. Undantag medges endast om bilen inte undantogs eller återbetalning medgavs i den medlemsstat från vilken den utfördes.

5. PERSONBILSBESKATTNING SOM ETT AV SÄTTEN ATT MINSKA KOLDIOXIDUTSLÄPPEN FRÅN NYA PERSONBILAR

5.1. Inledning

Rådet godkände 1996¹⁴ i syfte att minska koldioxidutsläppen från personbilar och göra dem bränslesnålare¹⁵ gemenskapens strategi för minskade koldioxidutsläpp från personbilar. Strategin grundar sig på tre pelare¹⁶:

- Bilindustrins åtaganden när det gäller att göra bilarna bränslesnålare¹⁷.
- Bränsleekonomimärkning¹⁸.
- Skattemässiga åtgärder.

Europeiska rådet och Europaparlamentet har antagit ett mål att minska koldioxidutsläppen från nya personbilar till 120 gram per kilometer till år 2005 eller senast till år 2010. Detta mål är mera omfattande än bilindustrins åtagande på 140 g CO₂/km, vilket betyder att en "lucka" på 20 g CO₂/km måste fyllas. Bilindustrins åtagande skall huvudsakligen förverkligas genom teknisk utveckling och marknadsförändringar som har med denna utveckling att göra. Detta ger utrymme för ytterligare marknadsförändringar som kan genomföras genom andra instrument, särskilt skattemässiga instrument, som är en del av gemenskapens strategi¹⁹. "Luckan" på 20 g CO₂/km måste fyllas med hjälp av dessa andra instrument och rådet har flera gånger uppmanat kommissionen att överväga skattemässiga åtgärder.

År 2000 var den genomsnittliga utsläppsnivån av koldioxid från nyregistrerade personbilar tillverkade av ACEA, JAMA och KAMA 172 g/km. Enligt en färsk rapport från kommissionen som baseras på siffror beträffande uppfyllandet av bilindustrins åtaganden tycks bilindustrin göra stora ansträngningar för att uppfylla målsättningarna.²⁰

I syfte att bidra till strategins "tredje pelare" har kommissionen inrättat en expertgrupp för skattemässiga åtgärder, som har genomfört en omfattande undersökning²¹. I detta kapitel redogörs för de viktigaste slutsatserna i undersökningen.

¹⁴ Rådets slutsatser av den 25.6.1996.

¹⁵ Meddelande från kommissionen till rådet och Europaparlamentet: Genomförande av gemenskapens strategi för minskade koldioxidutsläpp från personbilar, KOM(95) 689 slutlig.

¹⁶ För närmare upplysningar se http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_home.htm

¹⁷ Åtaganden av de europeiska (ACEA), japanska (JAMA) och koreanska (KAMA) biltillverkarnas organisationer att minska nya personbilars genomsnittliga utsläpp av koldioxid (KOM(98) 495 slutlig, KOM(99) 446 slutlig och rekommendationerna 1999/125/EG, 2000/304/EG och 2000/303/EG).

¹⁸ Direktiv 1999/94/EG om tillgång till konsumentinformation om bränsleekonomi och koldioxidutsläpp vid marknadsföring av nya personbilar (EGT L 12, 18.1.2000, sidorna 16-23).

¹⁹ KOM(1998) 495 slutlig.

²⁰ KOM(2001) 643 slutlig.

²¹ "Study on fiscal measures to reduce CO₂ emissions from new passenger cars - A study undertaken by COWI Consulting Engineers and Planners AS, November 2001. Denna undersökning kan erhållas på följande webbadress:

http://europa.eu.int/comm/taxation_customs/taxation/car_taxes/co2_cars_study_25-02-2002.pdf

På grundval av prognoser för koldioxidutsläpp i samband med vägtrafiken beräknas koldioxidutsläppen komma att förändras på följande sätt under perioden 1995-2010:

- Utan ytterligare åtgärder +17 %.
- Om bilindustrins åtaganden uppfylls (målet 140 g/km) +7 %.
- Om gemenskapens mål uppfylls (målet 120 g/km) +3 %.

Detta betyder att om målet 120 g/km uppnås skulle den uppåtgående tendensen när det gäller de totala koldioxidutsläppen praktiskt taget kunna brytas, och utsläppen skulle någon gång mellan 2005 och 2010 kunna stabiliseras på 1995 års nivå.

När det gäller de sammanlagda koldioxidutsläppen från personbilar är bilden följande:

- Om bilindustrins åtaganden uppfylls (målet 140 g/km), skulle koldioxidutsläppen från personbilar kunna stabiliseras.
- Om målet 120 g/km uppnås skulle dessa utsläpp minska med några få procentenheter jämfört med 1995 års nivå. I absoluta tal skulle de sammanlagda koldioxidutsläppen i EU minska med ytterligare cirka 30 Mt jämfört med om målet sätts vid 140 g/km.

Det är därför viktigt att målet 120 g/km uppnås om målsättningarna enligt Kyotoprotokollet skall kunna uppnås.

5.2. Skatteåtgärder, ett medel för att minska koldioxidutsläppen

Den av COWI genomförda undersökningen bekräftade att, trots de betydande skillnaderna mellan de nationella fordonsbeskattningssystemen

- det genom skattemässiga åtgärder faktiskt är möjligt att minska de genomsnittliga koldioxidutsläppen från nya bilar i alla de medlemsstater som undersöktes,
- registreringsskattens och vägtrafikskattens storlek i absoluta tal inte har så stor betydelse för fordonsskattens effektivitet i samband med koldioxidutsläppen från nya bilar²²; inom ramen för de villkor som nu gäller (se de förklarande anmärkningarna till tabell 7 i bilagan) skulle enbart en höjning av de gällande skattesatserna inte ha några nämnvärda effekter om inte skatteunderlaget ändrades,
- mera betydande minskningar skulle kunna uppnås om de nationella beskattningssystemen var utformade på ett sådant sätt att ett koldioxidrelevant element ingick i det nuvarande beskattningsunderlaget för registreringsskatten och den årliga vägtrafikskatten,
- skattedifferentiering är den viktigaste parametern när det gäller att förbättra bränsleeffektiviteten hos personbilar,
- om både registreringsskatten och den årliga vägtrafikskatten skulle övergå till att helt baseras på koldioxidutsläppen och differentieras på ett samordnat sätt (för en sammanfattning av resultaten, se tabell 7 i bilagan), beräknas den största minskningen av koldioxidutsläppen (upp till 8,5 %) ske i Danmark,
- de största möjliga minskningarna av koldioxidutsläppen uppnås om insatserna koncentreras på den fordonsskatt som har den högsta nivån i absoluta tal,
- ändringar av registreringsskatten eller den årliga vägtrafikskatten inte skulle leda till särskilt annorlunda resultat vad beträffar minskningen av koldioxidutsläpp. Registreringsskatten och den årliga vägtrafikskatten förefaller att vara lika effektiva.

5.3. Skattedifferentiering baserad på koldioxidrelevanta parametrar

Skattedifferentiering har fastställts vara en viktig parameter för att förbättra den samlade bränsleeffektiviteten hos nya bilar. Vid utformningen av skattedifferentieringen bör hänsyn tas till den nationella fordonsbeskattningens och den inhemska fordonsmarknadens särdrag.

²²

Effekten på de totala koldioxidutsläppen från hela fordonsbeståndet har inte undersökts. Det är dock uppenbart att både typen av fordonsskatt och skattens storlek kan återverka på förnyelsen av beståndet och följaktligen på koldioxidutsläppen.

- Om t.ex. den årliga vägtrafikskatten baseras på personbilens cylindervolym betalas för två bilar som båda har en cylindervolym på 1500 cc samma fordonsskatt, oberoende av deras bränsleförbrukning, vikt, ålder eller tekniska beskaftenhet. Skattedifferentieringen innebär att ägaren till en bränslesnål personbil skall betala lägre årlig fordonsskatt än den som äger en liknande men mindre bränslesnål bil. Statens samlade skatteintäkter bör emellertid förbli desamma. Skillnaden i skatt mellan dessa båda bilar bör vara så stor att den innebär en stark lockelse för konsumenterna att välja den bränslesnålare bilen.
- Om registreringskatten och den årliga vägtrafikskatten helt eller delvis baseras på koldioxidvärden är det större chans att skattedifferentieringen medverkar till att nedbringa koldioxidutsläppen.
- För närvarande är det endast en medlemsstat (Förenade kungariket) som tillämpar en årlig vägtrafikskatt baserad på koldioxidvärden. För en personbil, som släpper ut mindre än 150g CO₂/km är skatten 159 euro, medan skatten för mera förorenande bilar gradvis ökar till 246 euro för bilar, som släpper ut mer än 185 g CO₂/km.
- I Nederländerna får bränslesnåla personbilar sedan den 1 januari 2002 en "energibonus". Denna bonus lämnas i form av en nedsättning av den årliga vägtrafikskatten.

Kommissionen anser att

- fordonsbeskattningen är ett viktigt komplement när det gäller att stödja förverkligandet av EU:s mål om att senast 2008 - 2010 minska koldioxidutsläppen till 120 g CO₂/km för nya bilar och bidra till uppfyllandet av EU:s åtaganden enligt Kyotoprotokollet, och
- det måste fastställas ett mera direkt samband mellan skattenivån och koldioxidnivån hos nya personbilar. Differentierad fordonsskatt har konstaterats vara en viktig parameter när det gäller att förbättra bränsleeffektiviteten hos nya personbilar. De nuvarande fordonsskatterna bör ersättas med skatter som är helt och hållet baserade på koldioxidutsläppen eller också bör en koldioxidrelevant faktor läggas till vid beräkningen av de nu gällande registreringskatterna och årliga vägtrafikskatterna. Sådana tilläggfaktorer skulle också göra det möjligt att ta hänsyn till andra nationella miljömål, t.ex. ett snabbt införande av EURO IV-normerna.

Kommissionen är medveten om att det finns en risk för att inkomstmålet i samband med fordonsbeskattningen och andra politiska mål är oförenliga. Om registreringskatten och den årliga vägtrafikskatten omstrukturerades i en mera miljövänlig riktning skulle resultatet kunna bli att inkomsterna av dessa skatter minskar om miljöpolitiken är framgångsrik. Detta kommer dock i väldigt hög grad att vara beroende av hur skatterna utformas och hur bilköparna och användarna reagerar på de nya skattemässiga incitamenten. För att säkerställa stabila inkomster och samtidigt bibehålla dessa skatters stimulerande verkan kan det bli nödvändigt att ändra deras utformning och nivåer. I sådana ändringar bör hänsyn också tas till eventuella inkomstförluster till följd av att framtidens personbilar kan förväntas vara mera bränslesnåla.

5.4. Beskattning av tjänstebilar

Tjänstebilarna utgör en betydande andel av de nya personbilar som säljs varje år och av det totala fordonsbeståndet. Hittills har ingen allmänt godtagbar definition av en "tjänstebil" fastställts. Anledningen till detta är att förutsättningarna och skattebestämmelserna kraftigt varierar från en medlemsstat till en annan. Generellt kan det sägas att tjänstebilarna

- tenderar att vara 8-10 % större och ha en 8-10 % större kapacitet än det genomsnittliga bilbeståndet i ett land, och att de därför är mera koldioxidförorenande,
- normalt har högre körsträcka per år än genomsnittet för andra fordon och att de därför bidrar i större utsträckning till den totala trafiknivån, föroreningarna och bränsleförbrukningen,
- stannar i företagets ägo mellan ett och tre år, innan de säljs på den privata andrahandsmarknaden,
- genom sin typ och sitt antal har en betydande inverkan på hela bilbeståndets storlek och sammansättning, och därmed på dess profil när det gäller koldioxidutsläpp,
- är mindre känsliga för förändringar av detaljhandelspriserna än privata personbilar.

En stor andel av personbilsbeståndet (både nya och begagnade bilar) utgörs av tjänstebilar. Av alla bilar som såldes på de större EU-marknaderna 1999 utgjorde försäljningen av tjänstebilar mellan 35 och 45 % (se tabell 9 i bilagan). Irland och Italien är undantag med 7,5 % respektive 10 %. Tjänstebilarna brukar i genomsnitt vara större och ha en större kapacitet än andra bilar. Detta kan delvis förklaras med att det är mera välbärgade bilister (fria yrkesutövare och företagsledare) som av olika skäl använder många av dem. Dessutom kan skatteregler och andra ekonomiska villkor göra att den verkliga kostnaden för köparen eller användaren minskar, vilket uppmuntrar till köp av större bilar.

Även om beskattningen av tjänstebilar i hög grad varierar medlemsstaterna emellan omfattar bestämmelserna i allmänhet följande:

- Regler för *företagsbeskattning* som medger att inköp eller leasing av tjänstebilar och driftskostnader för dessa får dras av från den beskattningsbara vinsten.
- *Inkomstskatt* måste betalas av den anställda som använder tjänstebilen. I allmänhet anses utnyttjande av tjänstebil som en tjänsteförmån, och den beräknade bilförmånen läggs till den personliga inkomsten och beskattas i enlighet med det nationella beskattningssystemet. För att beräkna det årliga förmånsbeloppet tillämpas en sats, som varierar från medlemsstat till medlemsstat, på tjänstebilens inköpsvärde (priset före skatt + registreringskatt + mervärdesskatt). Skattesatsens storlek varierar från 9 % i Sverige och 12 % i Tyskland och upp till 25,5 % i Irland och 35 % i Förenade kungariket.

Dessutom är den ingående mervärdesskatt som ett företag betalar vid köp eller leasing av en tjänstebil i princip avdragsberättigad, under förutsättning att bilen används för skattepliktig verksamhet (i vissa medlemsstater är dock skatteavdraget begränsat). Med tanke på storleken på och värdet av de bilar som företag normalt köper kan möjligheten att dra av mervärdesskatten för dem utgöra ett starkt incitament för att köpa dyra och i regel mindre bränslesnåla personbilar.

På senare tid har flera medlemsstater börjat se över sina system för tjänstebilsbeskattning. Tre medlemsstater tar ut skatt på drivmedel som tillhandahålls gratis för privat bruk (Irland, Finland och Förenade kungariket), medan andra tar ut en avgift per antal körda kilometer. Ett nytt system för tjänstebilsbeskattning är planerat att träda i kraft i Förenade kungariket år 2002. Enligt detta system kommer den inkomstskatt som skall betalas av den tjänsteman som utnyttjar tjänstebilen delvis att baseras på bilens koldioxidutsläpp. Med detta nya system skulle nyttiga erfarenheter kunna förmedlas och det skulle kunna fungera som förebild för framtida åtgärder i andra medlemsstater.

Kommissionen uppmuntrar företag att ta hänsyn till de övergripande målsättningarna för transport- och miljöpolitiken när de ställer bilar till personalens förfogande för resor till och från arbetet. Kommissionen avser att ändra sina rekommendationer beträffande riktlinjer för genomförandet av förordning (EG) nr 761/2001²³ (EMAS) i syfte att säkerställa att tjänstefordonens inverkan på miljön till fullo beaktas i samband med miljögranskningen.

²³

EGT L 114, 24.4.2001, s. 1.

6. SLUTSATSER OCH REKOMMENDATIONER FÖR POLITIKEN

EU:s personbilsmarknad är fragmenterad i femton nationella marknader, vilket delvis beror på att politiken i fråga om personbilsbeskattning är mycket olikartad. Detta skapar en rad problem för både EU-medborgarna och bilindustrin. Införandet av euron har börjat leda till större öppenhet när det gäller priser och skatter och kan komma att medföra ökade krav på tillnärmning av fordonsbeskattningen. Av detta meddelande framgår klart att ett antal politiska åtgärder bör övervägas när det gäller personbilsbeskattningen i syfte att finna definitiva lösningar på de problem som medborgarna och bilindustrin möter och på så sätt förbättra den inre marknadens funktion och öka de fördelar som EU-konsumenterna får av den. Dessutom framgår det av meddelandet att fordonsbeskattningen kan bidra till uppfyllandet av åtagandena enligt Kyotoprotokollet.

A. Undanröjande av skattehinder för personbilar på den inre marknaden

1. Registreringsskattenivåerna bör gradvis sänkas, så att de stabiliseras på en låg nivå och helst avskaffas helt. Detta bör ske under en övergångsperiod på cirka 5 - 10 år, och hänsyn bör därvid tas till de specifika förutsättningarna i varje medlemsstat.
2. Det bör ske en gradvis överföring av inkomsterna från registreringsskatt till årlig vägtrafikskatt och i någon mån till bränsleskatt. En sådan överföring är möjlig och kan genomföras parallellt med att registreringsskatten sänks på ett budgetmässigt neutralt sätt.
3. Åtgärder måste vidtas så att en viss tillnärmning av de årliga vägtrafikskatterna säkerställs i samtliga medlemsstater, framför allt när det gäller skatteunderlaget. Rimliga skillnader i årlig vägtrafikskatt skulle förhindra en fragmentering av bilmarknaden och förebygga ökad skatteflykt i framtiden.
4. Punktskatten på dieselolja använd som bränsle i personbilar bör gradvis höjas, så att den på medellång sikt helt jämföras med punktskatten på blyfri bensin. Samtidigt bör den årliga vägtrafikskatten för dieseldrivna bilar anpassas så att den blir densamma som för bensindrivna bilar.
5. Ett system för återbetalning av registreringsskatten bör snarast inrättas i alla de tio medlemsstater som för närvarande tar ut registreringsskatt. Detta system bör under övergångsperioden garantera att en proportionell del av den resterande registreringsskatten alltid återbetalas när en personbil registrerad i en medlemsstat exporteras eller permanent överförs till en annan medlemsstat. Om ett sådant system infördes skulle alla de problem med dubbel betalning av registreringsskatten som i dag drabbar EU-medborgare lösas. Återbetalningssystemet bör också tillämpas när en bil flyttas permanent till en annan medlemsstat i samband med byte av hemvist. Återbetalningssystemet skulle också kunna ha positiva effekter på exporten av begagnade bilar, eftersom priserna då kan sänkas till följd av återbetalningen av registreringsskatten.
6. Allmänna regler bör fastställas för beräkningen av registreringsskatten för begagnade bilar som importeras från andra medlemsstater. Denna metod för beräkning av registreringsskattens restvärde bör också tillämpas på återbetalningssystemet.

7. Det bör fastställas allmänna bestämmelser för undvikande av dubbelt uttag av årlig vägtrafikskatt.

B. Skatteåtgärder, ett medel att minska bilarnas koldioxidutsläpp

1. Beskattningsunderlaget för fordon behöver omstruktureras, så att ett direktare samband mellan skattenivåerna och koldioxidutsläppen från nya personbilar fastställs. Både registreringsskatten och den årliga vägtrafikskatten bör omvandlas till helt koldioxidbaserade skatter. Åtminstone bör en koldioxidrelevant faktor läggas till vid beräkningen av dem. Denna strukturella förändring är nödvändig för att effekten av beskattningen när det gäller minskningen av koldioxidutsläppen från nya bilar skall bli så stor som möjligt. Hänsyn bör tas till de specifika förutsättningarna i varje medlemsstat. Om t.ex. registreringsskatten i en medlemsstat redan är ganska låg, kan den övergångstid, under vilken denna skatt skall sänkas ytterligare, vara relativt kort. I detta fall är det kanske inte meningsfullt att genomföra denna omstrukturering av registreringsskatten. Omstruktureringen bör då inriktas på den årliga vägtrafikskatten inom ramen för en gradvis tillnärmning av skatteunderlagen.
2. Samtliga medlemsstater bör införa en skattedifferentiering som en viktig parameter för att systemen för personbilsbeskattning skall bli mera koldioxideffektiva (och eventuellt också för att bidra till att minska andra utsläpp). Den optimala skattedifferentieringsnivån kan variera från en medlemsstat till en annan beroende på de särskilda förhållandena på de enskilda medlemsstaternas marknad.
3. Vid beskattningen av tjänstebilar måste hänsyn tas till de allmänna målen för EU-politiken, särskilt till dem som rör transport- och miljöpolitiken. I beskattningen bör hänsyn tas till tjänstebilarnas ökande betydelse, och bestämmelserna bör utformas på ett så klart och tydligt sätt att företagen stimuleras att använda mera koldioxideffektiva bilar. I de flesta medlemsstaters gällande lagstiftning beträffande bolagsskatt och inkomstskatt finns det för närvarande inga bestämmelser om sådana stimulansåtgärder.

SLUTSATSER FÖR DET FORTSATTA ARBETET

1. Kommissionen rekommenderar att rådet godkänner de allmänna principerna i punkterna A och B ovan, och att medlemsstaterna beaktar dessa allmänna principer när de utvärderar och ser över sina nationella fordonsbeskattningssystem.
2. På grundval av dessa principer, och med beaktande av resultatet av konsultationsprocessen, kan kommissionen komma att lägga fram förslag till gemenskapslagstiftning, genom vilken
 - det på kort sikt inrättas ett system för *återbetalning av registreringsskatt* och allmänna *bestämmelser för beräkning av registreringsskatten* på begagnade bilar, som överförs mellan medlemsstaterna,
 - det under en övergångsperiod sker *en gradvis sänkning av registreringsskatten* till en låg nivå, helst med sikte på dess totala avskaffande, samt genom vilken
 - det föreskrivs en *omstrukturering och tillnärmning av skatteunderlagen för registreringsskatten och den årliga vägtrafikskatten*, så att dessa skatter blir mera koldioxideffektiva och mera förenliga med den inre marknaden.