

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg
og deres stedfortrædere

Bilag
1

Journalnummer
400.C.2-0

Kontor
EUK

12. august 2005

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Skatteministeriets nærhedsnotat vedr. forslag til Rådets direktiv om afgifter af personbiler, KOM (2005) 261 final.

Nærhedsnotat

Vedrørende forslag til Rådets direktiv om afgifter af personbiler. - KOM(2005)261 final

1. Formålet med forslaget

Formålet med forslaget er at forbedre det indre markeds funktion

ved at fjerne eksisterende skattemæssige hindringer for overførsel af personbiler fra et medlemsland til et andet — herunder dobbeltbeskatning, administrativt besvær m.m. Videre ønsker Kommissionen, at knytte bilafgifterne til bilernes CO₂-udledning. Kommissionen angiver personbiler som en væsentlig kilde til CO₂-udledning og skatte- og afgiftsmæssige initiativer som en del af EU's strategi for reduktion af CO₂-udledning fra personbiler.

Konkret forslår Kommissionen,

- at der sker en afvikling af registreringsafgifter af personbiler inden udgangen af 2015,
- at der gennemføres ordninger med godtgørelse af registreringsafgift ved udførsel af biler for at undgå dobbeltbeskatning (indtil registreringsafgifterne er afviklet),
- at beskatningsgrundlaget for såvel registreringsafgifter og de løbende afgifter ændres så de kommer til at indeholde et element, der direkte knytter sig til CO₂-udledningen. Senest pr. 1. december 2008 foreslås, at mindst 25 pct. af indtægterne fra afgifterne skal være CO₂-afhængige og pr. 1. december 2010 skal andelen være 50 pct.

Det samlede niveau for afgifterne foreslås fortsat at være et anliggende for medlemslandene.

2. Kommissionens vurdering af nærhedsprincippet

Kommissionen fremhæver, at en indsats mod udledningen af CO₂ kræver en koordineret handling på Fællesskabsplan. Og hertil, at ikke-koordineret indsats i medlemslandene medfører dobbeltbeskatning, skattebetinget grænsehandel med biler, forvridning og inefficiens. Videre, at en ikke-koordineret indsats i medlemslandene ikke sikrer gennemsigtighed og retssikkerhed i afgiftssystemerne, hæmmer bilindustriens konkurrencedygtighed og derigennem medfører betydelige sociale omkostninger for Fællesskabets borgere.

Kommissionen anfører, at forslaget hører under Fællesskabets og medlemsstaternes delte kompetence, og at nærhedsprincippet derfor finder anvendelse. Efter-

som forslaget til direktiv har til formål at sikre et mere velfungerende indre marked og at fremme bæredygtighed, kræves der en fællesskabstilgang. Kommissionen anfører videre, at forslaget omfatter en række afbalancerede foranstaltninger, som udgør det minimum, der er nødvendigt for at nå disse mål.

Det er Kommissionens opfattelse, at forskellig beskatning af personbiler kan udgøre alvorlige hindringer for den fri bevægelighed for personer og varer og at forslaget i overensstemmelse med nærhedsprincippet tager sigte på at sikre fuld gennemsigtighed for medlemsstaternes beskatningssystemer uden unødvendig fællesskabsintervention. Dette dog uden, at afgiftssatserne, som ofte har stor national og regional politisk betydning, kommer til at høre under Fællesskabets kompetence. Kommissionen mener, at de tilsagn, der blev givet i forbindelse med Kyoto-protokollen, bedre vil kunne indfris på fællesskabsplan, hvis indsatsen samordnes ved inddragelse af alle medlemsstater. Med forslaget forsøges det for første gang at fastlægge lovgivningsrammer, som vil gøre det muligt at anvende beskatningsforanstaltninger henhørende under den tredje søjle i Fællesskabets strategi til at nedbringe personbilers udledning af CO₂.

Ifølge nærhedsprincippet skal en foranstaltning kun gennemføres på fællesskabsplan, hvis medlemsstaterne ikke i tilstrækkeligt omfang kan nå de mål, der er opstillet for den foreslåede indsats på grund af dens omfang og virkninger.

Kommissionen anfører hertil,

- at hvad angår en forbedring af den måde, som det indre marked fungerer på, vil ukoordinerede tiltag i de enkelte medlemsstater medføre store udgifter for myndighederne til forvaltning af afgiftssystemer.

- at der med individuelle tiltag ikke vil kunne opnås gennemsigtighed og retssikkerhed for medlemsstaternes afgiftssystemer, og det vil heller ikke være muligt at forbedre bilindustriens konkurrenceevne, hvilket vil indebære betydelige sociale omkostninger for borgerne.

- at manglende samordning af medlemsstaternes forskellige foranstaltninger fører til afgiftsbarrierer som f.eks. dobbeltbeskatning, skattemotiverede overførsler af biler på tværs af grænserne, forvridninger og ineffektivitet, der hindrer det indre marked i at fungere, som det skal.

- at hvis der ikke gøres noget for at ændre denne sektors nuværende situation, vil EU's anseelse fortsat lide skade i EU-borgernes øjne, og bilindustrien vil blive hindret i at opnå de forventede fordele ved det indre marked.

- at en indsats på fællesskabsplan vil give færre transaktionsomkostninger og billigere, renere og mere sikre biler. Hvis bilindustriens konkurrenceevne forbedres, kan der skabes flere arbejdspladser. Medlemsstaternes provenu vil ikke blive påvirket, hvis de foreslåede strukturelle ændringer sker på et budgetneutralt grundlag. Dette kan sikres ved, at provenutab fra den gradvise afskaffelse af registreringsafgiften ledsages af tilsvarende sideløbende øgede indtægter fra den årlige vægtafgift og eventuelt ved anvendelse af andre skattepolitiske foranstaltninger i overensstemmelse med Rådets direktiv 2003/96/EF.

- at der i TIS og COWI-undersøgelserne blev der opstillet kvantitative indikatorer på grundlag af forskellige scenarier. Ifølge et scenarium, hvor registreringsafgiften nedsættes med 50 pct., forventes bilpriserne før skat at stige en smule i de medlemsstater, hvor registreringsafgiften er høj (mellem 2 pct. og 5 pct.), mens bilernes detalpriser forventes at falde betydeligt (mellem 11 pct. og 26 pct.). De forventes imidlertid at forblive stort set uændrede i de øvrige medlemsstater.

Henset til nedbringelse af CO₂-emissionerne, anfører Kommissionen, at nærhedsprincippet efterleves fuldt ud, eftersom det er nødvendigt med en samordnet

indsats på fællesskabsplan for at nå de opstillede miljømål. En sådan indsats vil utvivlsomt være mere effektiv i forsøget på at nå Fællesskabets miljømæssige målsætninger, da nedbringelsen af CO₂-emissionerne er hele Fællesskabets opgave. En af de klare fordele ved dette forslag vil være en betydelig forbedring af miljøet takket være nedbringelsen af CO₂-emissioner og muligvis også af andre forurenende emissioner. I dette specifikke tilfælde er der en tæt sammenhæng mellem det indre marked og miljømålsætningen, og de to elementer bør derfor betragtes under ét, hvis der skal kunne opnås tilfredsstillende resultater.

Til støtte herfor anfører Kommissionen, at indførelse af en afgift til nedbringelse af CO₂-emissionerne kan få meget mærkbare konsekvenser, og at en gennemgang af de tal, man er nået frem til i COWI-undersøgelsen, viser, at medtagelsen af et CO₂-element i beregningsgrundlaget for de eksisterende afgifter (i EU anvendes registreringsafgiften og vægtafgiften almindeligvis samtidigt) vil medføre en mærkbar nedbringelse af CO₂-emissionerne. I nogle tilfælde blev det anslået, at det blot ved medtagelse af et CO₂-element i den årlige vægtafgift ville være muligt at opnå en nedbringelse svarende til 50 pct. af det opstillede mål. Det fremgår tydeligt, at hvis de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye biler skal nedbringes betydeligt, må man differentiere afgifterne, så de bliver meget lavere for de mest energieffektive biler end for biler med ringe energieffektivitet. Selv om Fællesskabets mål om et gennemsnit på 120g CO₂-emissioner pr. km for nye biler for en stor del, dvs. mellem ca. 30,5 pct. og 86 pct., kan nås ved en optimal anvendelse af afgiftsmæssige foranstaltninger, der består af CO₂-baserede registrerings- og vægtafgifter, er dette imidlertid ikke tilstrækkeligt til helt at nå dette mål. Det vil være nødvendigt at træffe andre foranstaltninger, som f.eks. at øge andelen af dieslbiler eller fremme brugen af mindre biler ("downsizing"), for at nå dette mål. Disse foranstaltninger bør have til formål at internalisere de eksterne omkostninger og bygge på princippet om, at forureneren betaler. Samtidig bør de være enkle, gennemsigtige, ens for alle typer, klasser og segmenter af biler og teknisk neutrale.

3. Regeringens vurdering af nærhedsprincippet

De mål Kommissionen har sat sig med direktivforslaget taler for en koordineret indsats. Forslaget er således i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

