



EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel 5.7.261
KOM(2005) 261 lopullinen

2005/0130 (CNS)

Ehdotus

NEUVOSTON DIREKTIIVI

henkilöautojen verotuksesta

(komission esittämä)

{SEK(2005) 809}

PERUSTELUT

1) EHDOTUKSEN TAUSTA

- Ehdotuksen perusteet ja tavoitteet

Se, että EU:ssa on käytössä 25 erilaista henkilöautojen verotusjärjestelmää, tuo mukanaan verohaittoja, kuten kaksinkertainen verotus ja verosyistä johtuva siirto rajojen yli. Tilanne on vääristänyt verotusta ja vähentänyt sen tehokkuutta, mikä haittaa sisämarkkinoiden moitteetonta toimintaa. Henkilöautojen vapaalle liikkuvuudelle yhteisön alueella on lukuisia esteitä: päänsaava Euroopan kansalaisille aiheuttavat kaksinkertainen rekisteröintiverotus, raskaat hallinnolliset menettelyt, ylimääräiset kustannukset ja ajanhukka. Verotusjärjestelmien kirjavuudella on kielteisiä vaikutuksia autoteollisuuden mahdollisuuteen nauttia sisämarkkinoilla toimimisen suomista eduista. EU:n henkilöautomarkkinoiden pirstoutunut nykytilanne estää teollisuutta hyödyntämästä mittakaavaetua tai valmistamasta henkilöautoja koko sisämarkkinoille samoja teknisiä vaatimuksia noudattaen, mikä aiheuttaa suurta vaihtelua verottomien hintojen ja verollisten kuluttajahintojen välillä.

Henkilöautot ovat hiilidioksidipäästöjen merkittävin aiheuttaja ja siten ne ovat erityisasemassa EU:n ympäristötavoitteiden kannalta etenkin, jos halutaan saavuttaa Kioton pöytäkirjan mukaiset sitoumukset. Verotuksellisten toimenpiteiden käyttöönotto on yksi niistä kolmesta pilarista, joille henkilöautojen hiilidioksidipäästöjen vähentämistä koskeva yhteisön strategia perustuu. Ajoneuvoteollisuuden liittojen (*ACEA*, *JAMA* ja *KAMA*) antamien sitoumusten ja kuluttajien informoinnin lisäksi verotuksellisten toimenpiteiden optimaalinen käyttö on tärkeä väline yhteisön tavoitteen saavuttamiseksi eli päästöjen saamiseksi tasolle 120 g CO₂/km viimeistään vuoteen 2010 mennessä.

Tällä ehdotuksella on kaksi tavoitetta: parantaa sisämarkkinoiden toimintaa ja panna täytäntöön yhteisön strategia henkilöautojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi. Ehdotuksen tarkoituksena ei ole ottaa käyttöön uusia henkilöautoveroja, vaan ainoastaan uudistaa niitä, jos jäsenvaltiot niitä soveltavat. Jäsenvaltioita ei velvoiteta ottamaan tällaisia veroja käyttöön.

- Yleistä

Henkilöautoala muodostaa vakavan ongelman sisämarkkinoiden moitteettomalle toiminnalle. Epäsuhtaiset rekisteröintiverot aiheuttavat suuria eroja eri jäsenvaltioiden markkinoilla maksettaviin autojen verottomiin hintoihin. Ne pitävät myös vähittäishinnat korkeina ja vaikeuttavat pienituloisten kansalaisten mahdollisuuksia vaihtaa vanha autonsa uuteen. Nykyisin sovellettavat rekisteröintiveron veroperusta ja -asteet vaihtelevat suuresti: veroasteet vaihtelevat äärimmillään nolasta 180 prosenttiin auton verottomasta hinnasta. Absoluuttisina lukuina keskimääräiset rekisteröintiverot vaihtelivat vuonna 1999 15 659 eurosta 267 euroon. Käyttöveron veroperustat niin ikään vaihtelevat suuresti: absoluuttisina lukuina keskimääräinen käyttövero vaihteli vuonna 1999 30 eurosta 463 euroon ajoneuvoa kohti. Komission käytettävissä olevien tietojen mukaan suurin osa jäsenvaltioista perii rekisteröintiveron, ja käyttöveroa peritään 21 jäsenvaltiossa. Yhteisön asiaa koskevan lainsäädännön puuttuessa kansalaisten ongelmia voidaan ratkoa ainoastaan yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännön pohjalta ja silloinkin perustana ovat EY:n perustamissopimuksen yleiset periaatteet.

Liikenne aiheuttaa 28 prosenttia kaikista hiilidioksidipäästöistä. Maantiekuljetusten osuus kaikista liikenteen aiheuttamista hiilidioksidipäästöistä on nykyään 84 prosenttia, josta yli puolet on peräisin henkilöautoista. Verotuksellisten toimenpiteiden tosiasiallinen käyttö siten, että saavutetaan yhteisön tavoite saada päästöt tasolle 120 g CO₂ / km, on erittäin tärkeää yhteisön strategialle. Verotoimenpiteet tarjoavat vahvan kannustimen esim. kannustamalla autokannan nopeaan uusimiseen ja vaikuttamalla kuluttajien valintoihin rohkaisemalla näitä hankkimaan polttoainetehokkuudeltaan parempia henkilöautoja.

Syyskuussa 2002 komissio esitti keskustelun pohjaksi tiedonannon neuvostolle ja Euroopan parlamentille (KOM(2002) 431.). Tiedonannossa esiteltiin useita tulevaisuuden toimintavaihtoehtoja käytettäväksi Euroopan unionin henkilöautojen verotuksessa. Komissio ilmoitti, että tiedonannossa esitettyjen periaatteiden pohjalta ja kuulemismenettelyn tulosten valossa se esittäisi yhteisön lainsäädäntöehdotuksia tietyillä sellaisilla alueilla, joita voitaisiin paremmin hoitaa yhteisön tasolla.

Neuvoston ja Euroopan parlamentin, autoteollisuuden ja tärkeimpien sidosryhmien kuuleminen järjestettiin vuosina 2002–2004. Tarkoituksena oli kartoittaa ne aihealueet, jotka direktiivin tulisi kattaa.

- Ehdotuksen soveltamisalaa koskevat nykyiset säännökset

Neuvoston direktiiveillä 83/182/ETY ja 83/183/ETY annettiin rajoitettu määrä yhteisön säännöksiä tietyillä henkilöautoverotusta koskevilla alueilla. Muiden yhteisön sääntöjen puuttuessa jäsenvaltiot voivat vapaasti säätää kansallisia säännöksiä henkilöautojen verotuksesta. Näiden säännösten on kuitenkin oltava EY:n perustamissopimuksen yleisten periaatteiden mukaisia, ne eivät saa aiheuttaa rajojen ylitykseen liittyviä muodollisuuksia jäsenvaltioiden välisessä kaupassa ja niiden on noudatettava syrjintäkiellon periaatetta.

- Johdonmukaisuus muiden politiikkojen kanssa

Monet kansalaiset käyttävät henkilöautoa kulkuvälineenään, kun he haluavat harjoittaa yhteisön alueella oikeuttaan vapaaseen liikkuvuuteen. Kansalaiset, jotka haluavat harjoittaa tätä oikeuttaan, joutuvat tekemisiin veroesteistä johtuvien ongelmien kanssa. Sen lisäksi verosäännöksiä voidaan käyttää välineenä henkilöautojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen tähtäävän yhteisön strategian täytäntöönpanossa ja näin myötävaikuttaa yhteisön ympäristötavoitteiden saavuttamiseen.

2) ASIANOMAISTEN OSAPUOLTEN KUULEMINEN JA VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

- Asianomaisten osapuolten kuuleminen

Kyllä

Kuulemismenettelyt, tärkeimmät kohdealat ja osallistujat

Jäsenvaltioita kuultiin neuvoston työryhmässä vuoden 2003 touko- ja kesäkuussa sekä Euroopan parlamentissa (talous- ja raha-asioita sekä teollisuuspolitiikkaa käsittelevä valiokunta ja muut valiokunnat) vuoden 2002 lopun ja vuoden 2003 marraskuun välisenä aikana. Autoteollisuutta (ACEA) ja kuluttajien järjestöä (AIT/FIA) kuultiin jatkuvasti.

Julkinen kuuleminen järjestettiin verkkosivujen välityksellä heinä–syyskuussa 2004.

Yhteenveto vastauksista ja siitä, miten ne on otettu huomioon

Tiivistelmä tuloksista on julkaistu TAXUD:n verkkosivuilla osoitteessa: http://europa.eu.int/comm/taxation_customs/common/consultations/tax/article_969_en.htm.

Miltei 95 prosenttia vastaajista oli sitä mieltä, että käytössä olevat 25 erilaista henkilöautojen verotusjärjestelmää ovat saaneet aikaan veroesteitä ja haitanneet sisämarkkinoiden moitteetonta toimintaa. Yli 96 prosenttia vastaajista uskoi, että henkilöautojen verotusta koskeville yleisille säännöille yhteisön tasolla oli tarvetta ja 93 prosenttia arvioi, että niihin pitäisi sisällyttää ympäristönäkökohtia. Vastauksia oli 2 040, joista 46 järjestöiltä (jotka siis edustivat huomattavasti suurempaa määrää kansalaisia) ja 8 virallisilta elimiltä.

Laajaa kannatusta sai ehdotus, jonka mukaan rekisteröintiverosta luovuttaisiin asteittain siten, että viidestä kymmeneen vuotta kestävä siirtymäkauden aikana olisi voimassa rekisteröintiveron palautusjärjestelmä ja samalla otettaisiin käyttöön uusi hiilidioksidipäästöihin pohjautuva verorakenne.

Tämän uuden lainsäädäntöaloitteen sisältöä koskevat ehdotukset on otettu huomioon laadittaessa tätä ehdotusta.

- Asiantuntemuksen hankkiminen ja käyttäminen

Asianomaiset tieteen/asiantuntemuksen alat

- 1) Marraskuussa 2001 julkaistiin tutkimus verotuksellisista toimenpiteistä, joiden tavoitteena on vähentää uusien henkilöautojen hiilidioksidipäästöjä (**COWI** -tutkimus). Tutkimuksessa esiteltiin malliin perustuvia laskelmia sen arvioimiseksi missä määrin ajoneuvoverot (erityisesti rekisteröintiverot ja käyttöverot) voisivat osoittautua tehokkaiksi välineiksi uusien henkilöautojen hiilidioksidipäästöjen vähentämisessä, jotta saavutettaisiin yhteisön strategian mukainen tavoite saada hiilidioksidipäästöt tasolle 120 g/ km.
- 2) Tammikuussa 2002 ilmestyneessä tiettyjen EU:n jäsenvaltioiden ajoneuvoverotusta käsitelleessä tutkimuksessa (**TIS**-tutkimus) arvioitiin sisämarkkinoiden toiminnalle aiheutuneita haittoja, laadittiin selkeämpi kokonaiskuva vallitsevasta tilanteesta ja mallinnettiin verotusjärjestelyissä tehtävien muutosten mahdollisesti tuomia muutoksia sekä esitettiin tulkinta niillä saavutettavista tuloksista. Tutkimuksessa esitettiin myös sarja näihin tuloksiin perustuvia toimenpidesuosituksia.

Joissain jäsenvaltioissa ei peritä lainkaan rekisteröintiveroa tai peritään henkilöautojen hiilidioksidipäästöihin pohjautuvaa käyttöveroa. Näiden jäsenvaltioiden kokemukset ovat osoittautuneet kantavaksi perustaksi laadittaessa tätä uutta direktiiviehdotusta.

- 3) Asiantuntemuksen saamiseksi on oltu tarvittaessa yhteydessä muiden komission osastojen, autoteollisuuden ja kuluttajajärjestöjen asiantuntijoihin sekä niiden jäsenvaltioiden asiantuntijoihin, joissa peritään ehdotuksessa esitettyjen kaltaisia veroja.

Käytetty menetelmä

Lausunnot on otettu huomioon ehdotuksessa.

Tärkeimmät kuullut organisaatiot/asiantuntijat

Autoteollisuus (erityisesti ACEA ja JAMA), tärkein kuluttajajärjestö Kansainvälinen autoliitto (AIT/FIA) sekä useat jäsenvaltioiden veroasiantuntijat ja useiden komission osastojen asiantuntijat.

Tieteellisestä varmuudesta vallitsee laaja yksimielisyys.

Saadut ja huomioon otetut lausunnot

Kyllä

Välineet, joita käytettiin asiantuntijalausuntojen saattamiseksi suuren yleisön tietoisuuteen

Erityistutkimukset ja vuoden 2002 tiedonanto on julkaistu TAXUD:n verkkosivuilla osoitteessa:

http://europa.eu.int/comm/taxation_customs/taxation/other_taxes/passenger_car/index_en.htm.

• Vaikutusten arviointi

Tutkimuksissa identifioidut toimintavaihtoehtot, vuoden 2002 tiedonannossa esitetyt suositukset henkilöautojen verotuksesta Euroopan unionissa sekä tiedonantoa seuranneen laajan kuulemisen tulokset on arvioitu ja niitä on käytetty vaikutusten arvioinnin laadinnassa.

Tarkasteltavana oli neljä eri vaihtoehtoa henkilöautojen verottamiseksi. Seuraavassa yhteenveto tuloksista:

Vaihtoehto 1: "Annetaan asian olla". Tämä lähestymistapa jättäisi kaikki päätökset jäsenvaltioille ja Euroopan yhteisöjen tuomioistuimelle. Jos ei mihinkään toimiin ryhdytä, sisämarkkinoiden toiminta ei parane eikä yhteisön päästötavoitetta 120 g CO₂ /km mahdollisesti saavuteta vuoteen 2010 mennessä.

Vaihtoehto 2: Tämä lähestymistapa pitäytyisi käytössä oleviin henkilöautoveroihin. Mutta lisäksi siinä otettaisiin käyttöön rekisteröintiveron palautusjärjestelmä, jolla estettäisiin kaksinkertainen verotus, joka ei ole perusteltua sisämarkkinoilla. Rekisteröintiveron palautusjärjestelmä olisi minimivaatimus kaksinkertaisesta verotuksesta koituvien ongelmien ratkaisemiseksi, mutta tällöin ei tietenkään käsitellä muita kansalaisille ja autoteollisuudelle ja -kauppiaille koituvia nykyisiä ongelmia.

Rekisteröintiveron palautusjärjestelmän soveltaminen vaatisi tuekseen joitakin yhteisön säännöksiä, jotta saadaan käyttöön objektiivisia ja selkeitä menetelmiä sellaisten käytettyjen henkilöautojen jäännösarvon laskemiseksi, jotka viedään maasta tai siirretään pysyvästi toiseen jäsenvaltioon rekisteröitäviksi.

Vaikka tämä vaihtoehto toisi joitain positiivisia taloudellisia vaikutuksia kansalaisille, autoteollisuudelle ja kaupalle, siinä ei oteta esille suurinta osaa sisämarkkinoilla olevista esteistä eikä sillä ole minkäänlaisia myönteisiä ympäristövaikutuksia.

Vaihtoehto 3: Tämän lähestymistavan tavoitteena on kattava henkilöautojen veropolitiikka EU:ssa. Siihen kuuluu, että rekisteröintivero poistetaan kokonaan kymmenen vuoden siirtymäkauden aikana ja että rekisteröinti- ja käyttöveron veroperustat uudistetaan siten, että niihin sisällytetään CO₂-peruste ja otetaan käyttöön rekisteröintiveron palautusjärjestelmä.

Vaihtoehdon 3 etuna on se, että se parantaa huomattavasti sisämarkkinoiden toimintaa ja vaikuttaa edullisesti yhteisön ympäristötavoitteiden saavuttamiseen. Sisämarkkinoilla voidaan odottaa kaikkien toimijoiden hyötyvän: byrokratia vähenee, avoimuus ja oikeusvarmuus lisääntyvät ja tämän myötä tavaroiden ja henkilöiden vapaalle liikkuvuudelle on vähemmän esteitä. Henkilöautoteollisuudelle tämä antaa sysäyksen hyödyntää mittakaavaetua, parantaa kilpailukykyä ja tietystä määrin työllisyyttä. Kansallisia verotusjärjestelmiä lähennetään toisiinsa varsinkin autoverotuksen veroperustan osalta. Jos henkilöautoihin sovelletaan saastuttaja maksaa -periaatetta ja sellaisia verotoimenpiteitä, joita yhteisön strategiassa henkilöautojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi on kaavailtu, voidaan odottaa, että tarjolle saadaan uusia keinoja saastuttavien päästöjen vähentämiseksi.

Rekisteröintivero voidaan poistaa ilman, että se vaikuttaa mitenkään tuloihin, koska tulojen menetys voidaan kompensoida asteittaisella ja samanaikaisella siirtymisellä rekisteröintiveroista käyttöveroihin sekä tarvittaessa muilla neuvoston direktiivin 2003/96/EY mukaisilla verotuksellisilla toimenpiteillä ja jopa innovatiivisilla teiden käyttömaksuilla. Nämä ovat vakaampi kansallisten talousarvioiden tulonlähde, sillä ne peritään koko henkilöauton käyttöiän ajan, kun taas rekisteröintivero tuottaa tuloa vain kyseisen auton oston yhteydessä. Jäsenvaltiot, joissa on korkea rekisteröintivero, voivat sopeutua käyttöveroihin siirtymiseen tarpeen mukaan viimeistään vuoteen 2016 mennessä. Näissä maissa aiheutuu erityisesti siirtymäajan ensimmäisinä vuosina autoverojärjestelmän sopeuttamisesta ja hallinnoimisesta koituvia siirtymäkustannuksia. Toisaalta etuna ovat autoverojärjestelmän alhaisemmat hallintokustannukset siirtymäajan päätyttyä.

Tämä vaihtoehto ei aiheuttaisi pitkällä tähtäimellä mitään hallinnollisia lisäkustannuksia jäsenvaltioille. Koska melkein kaikissa jäsenvaltioissa jo sovelletaan käyttöveroa, siirtyminen rekisteröintiverosta käyttöveroihin päinvastoin alentaa hallintoviranomaisten ja kansalaisten hallinnollista taakkaa, sillä kahden veron sijasta sovellettaisiin ainoastaan yhtä veroa. Siirtymäkauden täytäntöönpanokustannukset olisivat suhteellisen vähäiset, sillä kyseessä on pääasiassa voimassa olevan verojärjestelmän muuttaminen. Kustannukset korvautuisivat pitkällä tähtäimellä säästöllä, joka syntyy rekisteröintiveroa koskevien hallintokustannusten ja kyseistä veroa koskevien sääntöjen noudattamisesta aiheutuvien kustannusten poistumisella.

Vaihtoehto 4: Tämän lähestymistavan tavoitteena on sellainen kattava henkilöautojen veropolitiikka EU:ssa, joka on pääpiirteiltään samanlainen kuin vaihtoehdossa 3 esitetty. Ainoana erona on se, että tässä vaihtoehdossa ei pyritä rekisteröintiveron poistamiseen vaan sen tason alentamiseen asteittain siten, että se ei ylittäisi 10 prosenttia auton verottomasta hinnasta. Vaikka tässä vaihtoehdossa voidaan varmistaa miltei samankaltaiset ympäristövaikutukset kuin vaihtoehdossa 3, se ei poistaisi kaikkia muita kansalaisten ja teollisuuden kohtaamia esteitä. Erityisesti kansalaisten harmiksi jäävät edelleen byrokraattisiin menettelyihin liittyvät hallinto- ja sosiaalikulut. Käsittelyä vaativat myös sellaiset muut sisämarkkinakysymykset kuin tarve soveltaa rekisteröintiveron palautusjärjestelmää niin kauan kuin rekisteröintiveroa peritään, huomattava automarkkinoiden pirstoutumisen jatkuminen ja veronkierron riskin vähentämiseksi tehtävät tarkastukset.

Lisäksi tässä vaihtoehdossa jäsenvaltioiden olisi yhä maksettava rekisteröintiveron ja käyttöveron samanaikaisesta soveltamisesta aiheutuvat hallinnolliset kustannukset, ja niiden olisi sopeuduttava rekisteröintiverosta saatavien tulojen vähenemiseen. Tämä vaihtoehto johtaisi myös verokantojen osittaiseen yhdenmukaistamiseen, jolla ylitettäisiin tavoitteen toteuttamiseksi vaadittava vähimmäistaso.

Komissio on tehnyt työohjelmassa mainitun vaikutusten arvioinnin. Raportti on saatavilla TAXUD:n verkkosivuilla.

3) EHDOTUKSEN OIKEUDELLISET NÄKÖKOHDAT

- Yhteenvedo ehdotetuista toimista

Komissio on ottanut pohjaksi ne vuoden 2002 tiedonannossa esitetyt toimintasuositukset, jotka ovat saaneet Euroopan parlamentin, tärkeimpien sidosryhmien ja suuren yleisön tuen. Ne toimintasuositukset, jotka eivät saaneet tukea, jätettiin ehdotuksen ulkopuolelle.

Ehdotuksen kolme tärkeintä toimenpidettä ovat:

1. Rekisteröintiveron poistaminen

Tämä toimenpide sai vahvan kannatuksen miltei kaikilta kuulemismenettelyyn osallistuneilta, sillä rekisteröintiveroa pidetään selkeänä esteenä autojen vapaalle liikkuvuudelle sisämarkkinoilla ja sen katsotaan vaikuttavan kielteisesti Euroopan autoteollisuuden kilpailukykyyn. Mikään rekisteröintiveron säilyttämiseen perustuva ratkaisu ei poistaisi näitä esteitä. Ehdotuksessa esitetään rekisteröintiveron asteittaista poistamista viidestä kymmeneen vuotta kestävästä siirtymäaikana, jotta verotaakka ei muodostuisi liian raskaaksi sellaisille auton käyttäjille, jotka ovat auton ostaessaan maksaneet korkean rekisteröintiveron ja joutuisivat nyt maksamaan myös korkean käyttöveron ja polttoaineveron. Jäsenvaltioissa, joissa peritään korkeaa rekisteröintiveroa on otettava käyttöön tällaisille autoille erityinen verokohtelu siksi ajaksi, joka vastaa näiden ajoneuvojen keskimääräistä käyttöikää. Tämän toimen asteittainen soveltaminen toisi myös riittävän suojan käytettyjen autojen omistajille, varmistamalla, että autot eivät menetä heti kaupallista arvoaan.

Niille jäsenvaltioille, jotka perivät korkeampaa rekisteröintiveroa, myönnetään riittävästi aikaa autoverojärjestelmän rakenteellisten muutosten toteuttamiseen ja siirtymäkustannusten kattamiseen ottaen samalla huomioon kyseisten jäsenvaltioiden automarkkinoiden erityisolosuhteet.

2. Rekisteröintiveron palautusjärjestelmän luominen

Tämän järjestelmän luovia säännöksiä on sovellettava niihin henkilöautoihin, jotka on rekisteröity yhdessä jäsenvaltiossa ja jotka myöhemmin viedään tai siirretään pysyvästi toiseen jäsenvaltioon. Ehdotuksen tavoitteet ovat kahtaalla; ensinnäkin välttää kaksinkertainen rekisteröintiverotus ja toiseksi pyrkiä määrittämään rekisteröintivero auton asianomaisessa jäsenvaltiossa tapahtuvan käytön mukaisesti. Ehdotuksen tavoitteena on oikeusvarmuuden ja avoimuuden takaaminen kaikille Euroopan kansalaisille ja se täyttää tarpeen saada selkeitä ja objektiivisia perusteita ja sääntöjä käytettyjen autojen jäännösarvon määrittelemiseksi. Sillä taataan oikeudenmukaisempi perusta maahan tuotavien ja maasta vietävien autojen rekisteröintiveron jäännösosan laskemiselle. Ehdotukseen on sisällytetty Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen tuoreimpaan oikeuskäytäntöön pohjautuvat perusteet, minkä odotetaan vähentävän tuntuvasti kansalaisten tekemien valitusten suurta määrää.

Ehdotuksen tavoitteena on luoda vuotuiselle käyttöverolle samanlainen palautusjärjestelmä, jossa palautus tai maksu laskettaisiin suhteessa kuluneeseen aikaan.

3. Rekisteröintiveron ja vuotuisen käyttöveron veroperustan uudistaminen, jotta ne saadaan

kokonaan tai osittain CO₂-perusteisiksi.

Suurin osa kuulemismenettelyyn osallistuneista tahoista oli yhtä mieltä siitä, että on oikea hetki soveltaa henkilöautojen hiilidioksidipäästöjen vähentämistä koskevan yhteisön strategian kolmannen pilarin toimenpiteitä (verotukselliset toimenpiteet) ja hyötyä niiden kannustavuudesta siten, että kuluttajat saadaan kiinnostumaan yhä ympäristöystävällisemmistä henkilöautoista.

Ehdotukseen on sisällytetty kyseinen toimintavaihtoehto, joka sai vahvan kannatuksen kuulemismenettelyssä. Vuotuisen käyttöveron osalta, jota peritään useimmissa jäsenvaltioissa, ehdotuksessa esitetään käyttöveron veroperustan uudistamista. Aikomuksena on käyttöveron soveltaminen siten, että se perustuisi osittain tai kokonaan kunkin yksittäisen henkilöauton hiilidioksidipäästöihin vuoteen 2010 mennessä. Niiden jäsenvaltioiden, joissa peritään rekisteröintiveroa, tulisi sisällyttää CO₂-peruste verotukseensa vuoteen 2010 mennessä samanaikaisesti, kun ne poistavat rekisteröintiveron asteittain. Sekä käyttöveron että rekisteröintiveron veroperustan uudistamiselle asetetussa ajanjaksossa otetaan huomioon Euroopan yhteisön sitoumus vähentää henkilöautojen hiilidioksidipäästöt tasolle 120 g/km viimeistään vuoteen 2010 mennessä.

Komissio ehdottaa, että 1. päivään joulukuuta 2008 mennessä (Kioton kauden alku) vähintään 25 prosenttia rekisteröintiverosta ja käyttöverosta saatavista kokonaisverotuloista pitäisi pohjautua näiden verojen CO₂-perusteeseen. Tarkoituksena on välttää sisämarkkinoiden pirstoutuminen edelleen, mikä voisi aiheutua siitä, että jäsenvaltiot soveltavat hiilidioksidiperustetta eri tavoin. Joulukuun 31. päivään 2010 mennessä vähintään 50 prosenttia käyttöverosta ja rekisteröintiverosta (veron poistamiseen saakka) saatavista kokonaisverotuloista tulisi muodostua näiden verojen CO₂-perusteesta.

Viimeisimmät tutkimukset¹ antavat esimerkkejä siitä, kuinka jäsenvaltiot soveltavat CO₂-perustetta. Jos halutaan toimia siten, ettei soveltaminen vaikuta tuloihin, niin CO₂-perusteesta johtuvaa kokonaisverokertymää pitäisi asteittain kasvattaa vuoteen 2010 asti ja samanaikaisesti vanhasta verotusrakenteesta saatua verokertymää vähentää. Kunkin jäsenvaltion on itse vahvistettava veron suuruus (euro/gCO₂/km).

- Oikeusperusta

Euroopan yhteisön perustamissopimus ja erityisesti sen 93 artikla.

- Toissijaisuusperiaate

A. Ehdotus kuuluu yhteisön ja jäsenvaltioiden jaetun toimivallan alaisuuteen. Täten sovelletaan toissijaisuusperiaatetta. Ottaen huomioon direktiiviehdotuksen tavoitteet, joihin kuuluu sisämarkkinoiden toiminnan parantaminen ja kestävä kehityksen edistäminen, yhteisönlaajuinen lähestymistapa on tarpeen. Tämän vuoksi ehdotukseen sisältyy tasapainoinen paketti toimenpiteitä, joiden täytäntöönpano on minimivaatimus kyseisten tavoitteiden saavuttamiselle.

Erilaiset henkilöautoverot voivat johtaa vakaviin esteisiin henkilöiden ja tavaroiden vapaalle liikkuvuudelle. Toissijaisuusperiaatteen mukaisesti tämän ehdotuksen tavoitteena

¹ Uusi vero = vanha vero + a * g CO₂ - b (COWI -tutkimus, kohta 4.3.2, sivu 87).

on tehdä jäsenvaltioissa sovellettavista verotusjärjestelmistä täysin avoimia ilman, että yhteisö joutuisi toimimaan asiassa tarpeettomasti. Verokantojen, jotka ovat usein kansallisesti ja alueellisesti tärkeitä kysymyksiä, ei ehdotuksessa katsota kuuluvan yhteisön toimivallan alaisuuteen.

Lisäksi yksittäiset jäsenvaltiot eivät voi saavuttaa Kioton pöytäkirjan mukaisia sitoumuksia riittävässä määrin, minkä vuoksi toiminnan laajuus tai vaikutukset huomioon ottaen tavoitteet voidaan saavuttaa paremmin yhteisön tasolla jäsenvaltioiden välisellä koordinoitulla toiminnalla. Ehdotuksen tavoitteena on ensimmäistä kertaa luoda oikeudellinen kehys, joka antaisi mahdollisuuden henkilöautojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen tähtäävän yhteisön strategian kolmannessa pilarissa esitettyjen verotuksellisten toimenpiteiden käyttöön.

- B.** Toissijaisuusperiaatteen mukaan yhteisö toimii ainoastaan, jos jäsenvaltiot eivät voi saavuttaa ehdotetun toimen tavoitteita riittävässä määrin, minkä vuoksi toiminnan laajuus tai vaikutukset huomioon ottaen tavoitteet voidaan saavuttaa paremmin yhteisön tasolla. Mitä tulee sisämarkkinoiden toiminnan parantamiseen, yksittäisten jäsenvaltioiden koordinoimaton toiminta tarkoittaa korkeita kuluja verojärjestelmän hallinnoimisesta. Tällainen toiminta ei takaa jäsenvaltioiden verojärjestelmien avoimuutta ja oikeusvarmuutta, eikä liioin paranna autoteollisuuden kilpailukykyä, ja merkitsee näin ollen sitä, että kansalaisten maksettaviksi lankeaa huomattavat sosiaalikulut.

Jäsenvaltioiden koordinoimaton toiminta saa aikaan erilaisia verotuksen esteitä, kuten kaksinkertainen verotus, verosyistä johtuva autojen siirto rajojen yli, vääristymät ja tehoton verotus, mikä haittaa sisämarkkinoiden moitteetonta toimintaa.

Alan jättäminen nykyiseen tilaansa heikentää edelleen EU:n imagoa Euroopan kansalaisten silmissä eikä anna autoteollisuudelle mahdollisuuksia saavuttaa yhtenäismarkkinoilla toimimisen suomia etuja.

Yhteisön toimet vähentävät kustannuksia ja niiden myötä saadaan käyttöön halvempia, puhtaampia ja turvallisempia autoja. Koska autoteollisuuden kilpailukyky paranee, työllistymismahdollisuudet kasvavat. Ehdotetut rakenteelliset muutokset eivät vaikuta mitenkään yksittäisen jäsenvaltion tuloihin, jos ne toteutetaan siten, että rekisteröintiveron asteittaisen poistamisen ohella samanaikaisesti ja samansuuntaisesti kasvatetaan käyttöverosta sekä tarpeen mukaan muista neuvoston direktiivin 2003/96/EY mukaisista verotuksellisista toimenpiteistä saatavaa verokertymää.

Määrälliset indikaattorit perustuvat useisiin TIS- ja COWI-tutkimuksissa esitettyihin skenaarioihin. Yhden skenaarion mukaan siinä tapauksessa, että rekisteröintiveroa alennetaan 50 prosenttia, autojen verottomat hinnat nousevat hieman korkeaa rekisteröintiveroa perivissä jäsenvaltioissa (2–5 prosenttia), kun taas vähittäismyyntihinnat laskisivat huomattavasti (11–26 prosenttia). Muissa jäsenvaltioissa ne pysyisivät miltei ennallaan.

- C.** Hiilidioksidipäästöjen vähentämisessä noudatetaan täysin toissijaisuusperiaatetta, sillä koordinoitu toiminta yhteisön tasolla on tarpeen, jos yhteisö aikoo saavuttaa ympäristötavoitteensa. Toiminta yhteisön tasolla on epäilemättä tehokkaampi keino saavuttaa yhteisön ympäristötavoitteet, sillä hiilidioksidipäästöt ovat koko yhteisön laajuinen kysymys. Tämän ehdotuksen selkeä hyöty on ympäristön tilan huomattava

parantuminen hiilidioksidipäästöjen ja mahdollisesti muiden saastepäästöjen tason laskiessa.

Tässä erityistapauksessa sisämarkkinat ja ympäristöä koskeva tavoite ovat kiinteässä yhteydessä toisiinsa eikä niiden erottaminen toisistaan ja niiden erikseen käsitteleminen antaisi tarvittavia tuloksia.

- D.** Verotoimenpiteiden kestävästä kehitystä edistävät vaikutukset esitetään seuraavassa taulukossa, joka sisältää mallipohjaisia tietoja.

Taulukko: Eri verotoimenpiteillä saavutettavat hiilidioksidipäästöjen potentiaaliset vähennykset (prosentteina)

	B	D	DK	I	NL	P	S	SF	UK
Tavoite CO₂ vähennys, % prosenttiyksikköä	10,8	10,5	9,9	11,4	10,2	10,8	10,2	10,7	10,3
Olemassa olevien verojen parempi eriyttäminen									
• rekisteröintivero	2,5	-	3,3	-	3,6	1,8	-	2,5	-
• käyttövero	2,4	4,4	5,4	2,7	3,6	1,9	2,4	0,1	4,8
CO₂-perusteisen lisäys olemassa oleviin veroihin									
• rekisteröintivero	3,3	-	4,6	3,0	3,4	2,1	-	2,8	-
• käyttövero	2,9	4,4	5,0	3,3	4,0	2,1	3,2	3,1	4,6
Puhtaasti CO₂-perusteinen verojen eriyttäminen									
• rekisteröintivero	3,5	-	8,4	1,8	5,5	3,2	-	4,3	-
• käyttövero	4,2	5,0	5,5	4,1	6,0	2,3	3,9	3,5	4,7
• yhdistelmä	5,1	4,9	8,5	4,0	7,0	3,3	3,8	4,3	4,5

Lähde: Cowi-tutkimus, Taulukko 1.8: *Tiivistelmä tärkeimmistä tuloksista*

Veron käyttöön ottamisen vaikutus hiilidioksidipäästöjen vähentämisessä voi olla erittäin merkittävä. Cowi-tutkimuksessa esitettyjen lukujen asianmukainen tarkastelu osoittaa, että CO₂-perusteisen lisäys olemassa olevien verojen veroperusteeseen (kun rekisteröintiveroa ja käyttöveroa sovelletaan EU:ssa nykyiseen tapaan) johtaa hiilidioksidimäärän huomattavaan vähenemiseen. Joissakin tapauksissa CO₂-perusteisen lisäyksellä yksistään käyttöveroon arvioitiin saavutettavan 50 prosenttia kokonaistavoitteesta.

Taulukosta käy selvästi ilmi, että jos halutaan huomattavasti vähentää uusien autojen keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä, on välttämätöntä eriyttää veroja siten, että polttoainetehokkuudeltaan parhaiden autojen vero olisi huomattavasti alempi kuin polttoainetehokkuudeltaan huonompien autojen vero. Vaikka huomattava osa eli noin 30,5–86 prosenttia yhteisön tavoitteesta 120 g CO₂/km voidaan kattaa ottamalla käyttö- ja rekisteröintiverotoimet, jotka ovat CO₂-perusteisia, nämä toimenpiteet eivät ole riittäviä 120 g CO₂ / km -tavoitteen saavuttamiseksi. Muita toimenpiteitä, kuten diesel-käyttöisten autojen määrän kasvattaminen tai pienempien autojen suosiminen tarvitaan tavoitteen saavuttamiseksi. Muissa toimenpiteissä tulisi yhtäältä ottaa huomioon ulkoisvaikutukset ja soveltaa saastuttajaa maksaa -periaatetta ja toisaalta niiden tulisi olla yksinkertaisia, selkeitä, ne eivät saisi syrjiä tiettyjä autotyyppisiä, -luokkia tai -segmenttejä ja niiden tulisi olla teknisesti neutraaleja.

- Suhteellisuusperiaate

Ehdotus noudattaa suhteellisuusperiaatetta seuraavista syistä.

Ehdotuksessa direktiiviksi vahvistetaan verotukselliset vähimmäistoimenpiteet, joita on sovellettava henkilöautoalalla, jotta sekä parannetaan sisämarkkinoiden toimintaa että edistetään yhteisön ympäristötavoitteita. Siinä ei käsitellä verotasoja eikä veron eriyttämisen tasoja ja se antaa jäsenvaltioille mahdollisuuden soveltaa joustavasti niitä verotasoja, jotka parhaiten soveltuvat kansallisten automarkkinoiden erityisolosuhteisiin. Jäsenvaltiot ovat vapaita päättämään, millä tavoin ne poistavat rekisteröintiveron, miten suurena CO₂-peruste lisätään käyttö- ja rekisteröintiveron veroperustaan ja otetaanko näissä veroperustoissa huomioon muita päästöjä.

Ensimmäinen direktiivin kahdesta tavoitteesta on sisämarkkinoiden toiminnan parantaminen. Sisämarkkinoiden tarkoituksena on edistää henkilöiden vapaata liikkuvuutta ja tavaroiden vapaata liikkuvuutta henkilökohtaisissa ja kaupallisissa tarkoituksissa. Rekisteröintivero muodostaa esteen näille vapauksille. Mikään rekisteröintiveron säilyttämiseen perustuva ratkaisu ei poistaisi näitä esteitä

Toisen tavoitteen eli kestävä ympäristökehityksen edistämisen osalta direktiivin tarkoituksena on panna täytäntöön henkilöautojen hiilidioksiidipäästöjen vähentämistä koskevan komission strategian kolmas pilari, jota ei vielä ollut pantu täytäntöön. Strategiassa tunnustetaan kolmannen pilarin tärkeä merkitys hiilidioksiidipäästöjen vähentämistä koskevan tavoitteen saavuttamisessa. Pilarin täytäntöönpano on välttämätöntä ja siten täysin suhteellisuusperiaatteen mukaista, sillä kyseisen periaatteen mukaan yhteisön toiminta on perusteltua ainoastaan, jos se on ”välttämätöntä” tai ”vaadittavaa” tietyn päämäärän saavuttamiseksi.

Edellä mainittu huomioon ottaen ei voida kiistää sitä, että direktiivi sopii tavoitteen saavuttamiseen ja siinä säädetyt toimenpiteet ovat välttämättömiä, sillä muuta vähemmän rajoittavaa vaihtoehtoa ei ole käytettävissä. Kolmannen arvioitavan tekijän osalta eli sen osalta, ovatko toimenpiteet oikeasuhteisia rajoituksiin nähden, olisi korostettava, että direktiivi ei vaikuta jäsenvaltioiden verotuloihin. Jäsenvaltiot voivat mukauttaa tuloista saatavan kassavirran vuoteen 2016 saakka. Lisäksi direktiivistä ei aiheudu pitkällä aikavälillä jäsenvaltioille mitään hallinnollisia lisäkustannuksia.

Sen varmistamiseksi, että suhteellisuusperiaatetta noudatetaan myös direktiivin soveltamisessa, voidaan lisäksi ottaa huomioon tapaukset, joissa jäsenvaltiot eroavat standardista huomattavasti tiettyjen tekijöiden osalta.

Ks. 4 kohta.

- Säädöstyypin valinta

Ehdotettu säädöstyyppe: direktiivi.

Muut säädöstyypit eivät tule kyseeseen seuraavista syistä:

Vuodesta 1983 saatu kokemus direktiivien 83/182/ETY ja 83/183/ EY soveltamisesta on osoittanut, että direktiivi antaa jäsenvaltioille riittävästi liikkumavaraa yhteisön verolainsäädännön soveltamisessa niiden kansallisen lainsäädännön ja hallintojärjestelmän

puitteissa.

4) VAIKUTUS TALOUSARVIOON

Ehdotuksen hyväksymisellä ei ole vaikutusta talousarvioon.

5) LISÄTIEDOT

- Olemassa olevan lainsäädännön kumoaminen

Ehdotuksen hyväksymisellä ei kumota olemassa olevaa lainsäädäntöä.

- Vastaavuustaulukko

Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle kirjallisina kansalliset säännökset, joilla direktiivi saatetaan osaksi kansallista lainsäädäntöä, sekä kyseisiä säännöksiä ja tätä direktiiviä koskeva vastaavuustaulukko.

- Euroopan talousalue

Ehdotettu direktiivi koskee kansalaisia, jotka liikkuvat EU:n ja Euroopan talousalueen maiden välillä ja näin ollen olisi suotavaa ulottaa se koskemaan myös Euroopan talousaluetta.

Ehdotus:

NEUVOSTON DIREKTIIVI

henkilöautojen verotuksesta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 93 artiklan,

ottaa huomioon komission ehdotuksen²,

ottaa huomioon Euroopan parlamentin lausunnon³,

ottaa huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon⁴,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Henkilöautoverotus voi olla tärkeä täydentävä väline ympäristötavoitteiden tukemisessa ja erityisesti kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisessä ja siksi on aiheellista ottaa käyttöön hiilidioksidipäästöihin pohjautuva veroperuste rekisteröintiverojen ja vuotuisten käyttöverojen veroperustassa. Ehdotetut hiilidioksidipäästöihin pohjautuvat veroperusteet olisi yhteisön ja sen jäsenvaltioiden tekemien Kioton pöytäkirjan mukaisten sitoumuksien täyttämiseksi sisällytettävä henkilöautoverojen veroperustaan sitoumuskaudella 2008–2012. Koska yhteisön on saavutettava viimeistään vuoteen 2010 mennessä strateginen tavoitteensa vähentää henkilöautojen hiilidioksidipäästöjä, on aiheellista soveltaa täysimääräisenä hiilidioksidipäästöihin pohjautuvaa veroperustetta 31 päivään joulukuuta 2010 mennessä.
- (2) Henkilöautojen hiilidioksidipäästöjen vähentämistä ja polttoainetalouden parantamista koskevassa yhteisön strategiassa, jota neuvosto asettui vuonna 1996⁵ tukemaan, kolmantena pilarina ovat verotukselliset toimenpiteet, ja se on ainoa pilareista, jota ei ole vielä pantu täytäntöön yhteisön tasolla.
- (3) Jäsenvaltioita olisi kannustettava soveltamaan koordinoituja verokannustimia sellaisiin henkilöautoihin, jotka täyttävät tiukemmat päästöjen raja-arvot kuin ne, jotka tulivat pakollisiksi moottoriajoneuvojen päästöjen aiheuttaman ilman pilaantumisen

² EUVL C...

³ EUVL C ...

⁴ EUVL C ...

⁵ Neuvoston päätelmät 25.6.1996 ja komission tiedonanto neuvostolle ja Euroopan parlamentille KOM(95) 689 lopullinen.

ehkäisemiseksi toteutettavista toimenpiteistä ja neuvoston direktiivin 70/220/ETY⁶ muuttamisesta annetun direktiivin 98/69/EY⁷ myötä (Euro 4), jotta markkinoille saataisiin henkilöautoja, jotka täyttävät yhteisön tasolla hyväksyttäviksi tulevat vaatimukset (Euro 5).

- (4) Tällainen verokannustin voisi olla henkilöautoverojen eriyttäminen, joka perustuu kunkin yksittäisen auton grammamää räisiin hiilioksidipäästöihin kilometriä kohti.
- (5) On tarpeen sisämarkkinoiden pirstoutumisen välttämiseksi säätää, että 31 päivään joulukuuta 2008 mennessä vähintään 25 prosenttia - ja 31 päivään joulukuuta 2010 mennessä 50 prosenttia - rekisteröintiverosta ja vuotuisesta käyttöverosta saatavista kokonaisverotuloista pitäisi pohjautua hiilidioksidiperusteeseen.
- (6) Sisämarkkinoilta on poistettava henkilöiden ja heidän henkilökohtaisen omaisuutensa, mukaan lukien henkilöautot, vapaan liikkuvuuden veroesteet. Tämän direktiivin tarkoituksena on kyseisten esteiden poistaminen uudistamalla jäsenvaltioiden soveltamat henkilöautoverot, mutta jäsenvaltioita ei velvoiteta ottamaan käyttöön uusia veroja.
- (7) Harjoittaakseen oikeuttaan vapaaseen liikkuvuuteen monet Euroopan kansalaiset käyttävät autojaan liikkuakseen tilapäisesti tai pysyvästi yhdestä jäsenvaltiosta toiseen. Henkilöautojen verotusjärjestelmien moninaisuus vaikuttaa huomattavan kielteisesti Euroopan kansalaisten⁸ ja autoteollisuuden mahdollisuuksiin nauttia sisämarkkinoiden suomista eduista. Erityisesti rekisteröintiverot aiheuttavat korkeita kustannuksia kuluttajille, tuovat merkittäviä eroja verottomiin hintoihin, pirstovat henkilöautomarkkinoita ja vaikuttavat kielteisesti rajat ylittävään kauppaan.
- (8) Rekisteröintiverot ovat esteenä Lissabonin strategian tavoitteille ja Euroopan autoteollisuuden kilpailukyvyyn parantamiselle ja tästä syystä ne olisi asteittain poistettava seuraavien 5–10 vuoden aikana. Siirtymäkausi antaa jäsenvaltioille, joissa peritään rekisteröintiveroa, mahdollisuuden sopeuttaa henkilöautojen verotusjärjestelmäänsä ja ottaa huomioon kansallisten automarkkinoidensa erityispiirteet. Rekisteröintiverojen poistamisesta aiheutuva verotulojen pieneneminen voidaan kattaa vuotuisesta käyttöverosta saatavien verotulojen samanaikaisella kasvattamisella ja tarvittaessa muilla verotuksellisilla toimenpiteillä neuvoston direktiivin 2003/96/EY⁹ mukaisesti, jotta kokonaisverotus säilyisi muuttumattomana.
- (9) On kuitenkin suotavaa, että rekisteröintiveroa perivät jäsenvaltiot perustavat alueeltaan toisen jäsenvaltion alueelle viedystä tai pysyvästi siirretystä henkilöautosta maksetun rekisteröintiveron palautusjärjestelmän. Tällaisessa tapauksessa on myös suotavaa, että jäsenvaltiot soveltavat samantyyppistä vuotuisen käyttöveron palautusjärjestelmää. Nämä järjestelmät estävät kaksinkertaisen verotuksen ja tarjoavat autoon liittyville veroille oikeudenmukaisemman perustan kunkin auton kyseisessä jäsenvaltiossa tapahtuvan käytön mukaisesti.

⁶ EYVL L 76, 6.4.1970, s. 1.

⁷ EYVL L 350, 28.12.1998, s.1.

⁸ Euroopan yhteisöjen tuomioistuin antoi 16.6.2005 asiaa C-138/2004 koskevan tuomion, jonka mukaan rekisteröintiverot voivat muodostaa esteen vapaalle liikkuvuudelle erityisesti niiden tason ja niitä koskevien mahdollisuuksien vuoksi.

⁹ EUVL L 283, 31.10.2003, s. 51.

- (10) On suotavaa, että rekisteröintiveron ja vuotuisen käyttöveron palautusjärjestelmät otetaan käyttöön viipymättä, jotta vältetään vääristymät ja eroavuudet henkilöautojen verotuskohtelussa.
- (11) Tietystä henkilöautosta palautettavan tai perittävän rekisteröintiveron määrän olisi oltava suorassa suhteessa kyseisen auton jäännösarvoon. Sen vuoksi on tarpeen antaa objektiivisille tekijöille perustuvat yhteisön säännöt, joita sovelletaan auton arvon alenemisen määrittämisessä ja sen myötä myös jäännösarvoon sisältyvän rekisteröintiveron jäännösosan määrittämisessä.
- (12) On tarpeen, että jäsenvaltiot ilmoittavat komissiolle siirtymäkautena perimiensä rekisteröintiveron ja vuotuisen käyttöveron tasot sekä siirtymäkauden päätyttyä perittävän käyttöveron määrän, jotta taataan vaivaton sopeutuminen uuteen lainsäädäntöön ja saadaan näin rajoitettua mahdolliset kielteiset vaikutukset.
- (13) Komissio seuraa jäsenvaltioissa tämän direktiivin täytäntöönpanoa varten toteutettavien toimenpiteiden kehittymistä ja antaa neuvostolle ja Euroopan parlamentille niistä tietoja.
- (14) Koska sisämarkkinoiden toiminnan parantamiseen henkilöautojen alalla tähtäävää tavoitetta ei voida riittävällä tavalla saavuttaa yksittäisten jäsenvaltioiden toimin ja koska tavoite, joka koskee verotuksellisten toimenpiteiden käyttöönottoa henkilöautojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen tähtäävän yhteisön strategian täytäntöönpanemiseksi, jää niin ikään riittävällä tavalla saavuttamatta jäsenvaltioiden toimin ja koska nämä tavoitteet voidaan toiminnan laajuuden tai vaikutusten takia toteuttaa paremmin yhteisön tasolla, yhteisö voi toteuttaa toimenpiteitä perustamissopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen näiden tavoitteiden saavuttamiseksi,

ON ANTANUT TÄMÄN DIREKTIIVIN:

I luku

SOVELTAMISALA JA MÄÄRITELMÄT

1 artikla

Kohde

Tässä direktiivissä annetaan säännöt hiilidioksidipäästöihin perustuvien henkilöautoverojen laskemiseksi.

Siinä säädetään myös rekisteröintiveron poistamisesta ja järjestelmästä perittyjen rekisteröintiverojen palauttamiseksi tietyissä tapauksissa.

Lisäksi siinä perustetaan vuotuisen käyttöveron palautusjärjestelmä.

2 artikla
Määritelmät

Tässä direktiivissä 'henkilöautolla' tarkoitetaan M1-luokkaan kuuluvaa ajoneuvoa, sellaisena kuin se on määritelty neuvoston direktiivin 70/156/ETY¹⁰ liitteen II A kohdassa.

II luku
VUOTUISET KÄYTTÖVEROT

1 JAKSO
VEROPERUSTA JA VERON ERIYTTÄMINEN

3 artikla
Yleiset säännökset

1. Jäsenvaltion, joka perii henkilöauton käytöstä alueellaan erityistä kausittaista veroa, jonka ominaispiirteet ovat samanlaiset tai samankaltaiset kuin liitteessä I lueteltujen verojen, jäljempänä 'vuotuinen käyttövero', on laskettava tämä vero mihin tahansa 12 kuukauden pituiseen ajanjaksoon sisältyvän ajan perusteella, jona henkilöautoa on käytetty kyseisen jäsenvaltion alueella.
2. Vuotuista käyttöveroa voidaan periä ainoastaan siinä jäsenvaltiossa, jossa auto on rekisteröity.
3. Vuotuisen käyttöveron perinnän varmistamiseksi auton rekisteröintivaltiona pidetään sitä jäsenvaltiota, jossa autoa vakituisesti käytetään joko sen vuoksi, että jäsenvaltio on omistajan neuvoston direktiivin 83/183/ETY¹¹, 6 artiklassa tarkoitettu pysyvä asuinpaikka tai sen vuoksi, että autoa käytetään kyseisessä jäsenvaltiossa yli 185 päivää minkä tahansa 12 kuukauden ajanjakson aikana.

4 artikla
Hiilidioksidipäästöihin perustuva eriyttäminen

Vuotuisten käyttöverojen laskemista varten sovelletaan veron eriyttämistä, jonka perustana on kunkin yksittäisen henkilöauton hiilidioksidipäästöjen grammamäärä kilometriä kohti.

5 artikla
Veron eriyttämisestä saatava vähimmäisverotulo

1. Joulukuun 31 päivään 2008 mennessä hiilidioksidiperusteeseen pohjautuvien verotulojen osuuden on oltava vähintään kaksikymmentäviisi prosenttia vuotuisista käyttöveroista saatavista kokonaisverotuloista.

¹⁰ EYVL L 42, 23.2.1970, s. 1.

¹¹ EYVL L 105, 23.4.1983, s. 64.

2. Joulukuun 31 päivään 2010 mennessä hiilidioksidiperusteeseen pohjautuvien verotulojen osuuden on oltava vähintään viisikymmentä prosenttia vuotuisista käyttöveroista saatavista kokonaisverotuloista.

2 JAKSO

PALAUTUSJÄRJESTELMÄ

6 artikla

Vuotuisten käyttöverojen palautus

Kun vuotuista käyttöveroa on maksettu rekisteröintijäsenvaltiossa henkilöautosta, joka on myöhemmin viety yhteisön alueen ulkopuolelle tai siirretty pysyvää 3 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua käyttöä varten toisen jäsenvaltion alueelle, ensin mainitun jäsenvaltion on palautettava kyseisen veron jäännösosa, jonka määrä perustuu 3 artiklan 1 kohdan mukaisesti tehtyyn laskelmaan.

III luku

REKISTERÖINTIVEROJEN POISTAMINEN

Käyttöönoton kieltäminen

7 artikla

Jäsenvaltiot eivät saa [...] päivästä [...]kuuta [...] alkaen ottaa käyttöön minkäänlaisia henkilöauton rekisteröintiin liittyviä veroja, joilla sallitaan auton käyttö yleisillä teillä ja joiden ominaispiirteet ovat samanlaiset tai samankaltaiset kuin liitteessä II lueteltujen verojen, jäljempänä 'rekisteröintivero'.

8 artikla

Voimassapidon kieltäminen

Jäsenvaltiot eivät saa 1 päivästä tammikuuta 2016 alkaen pitää voimassa rekisteröintiveroja.

IV luku

REKISTERÖINTIVEROJEN PALAUTUSJÄRJESTELMÄ

9 artikla

Yleiset säännökset

Kun rekisteröintiveroa on maksettu jäsenvaltiossa henkilöautosta, joka on myöhemmin viety yhteisön alueen ulkopuolelle tai siirretty pysyvää 3 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua käyttöä varten toisen jäsenvaltion alueelle, ensin mainitun jäsenvaltion on palautettava kyseisen veron jäännösosa, jonka määrä perustuu 10 artiklan 1 kohdan mukaisesti tehtyyn laskelmaan.

10 artikla

Rekisteröintiveron jäännösosan laskeminen

1. Henkilöauton rekisteröintiveron 9 artiklan mukaisesti palautettavan määrän on oltava suorassa yhteydessä auton jäännösarvoon ja sen on vastattava kyseiseen jäännösarvoon sisältyvää rekisteröintiveron jäännösosaa.
2. Edellä olevan 1 kohdan soveltamiseksi jäsenvaltiot voivat käyttää erilaisia menetelmiä henkilöauton jäännösarvon määrittämisessä kuten arviointeja, asiantuntijoiden tekemiä tutkimuksia tai kiinteitä asteikkoja.
3. Jäsenvaltiot voivat määritellä sovellettavat kiinteät asteikot lailla, asetuksella tai hallinnollisella määräyksellä edellyttäen, että seuraavat ehdot täyttyvät:
 - a) asteikot luodaan vahvistettavien yleisten ja objektiivisten arviointiperusteiden pohjalta,
 - b) asteikoista tiedotetaan kansalaisille,
 - c) auton omistajalle annetaan mahdollisuus viedä asteikon soveltamisesta johtuva jäsenvaltion päätös riippumattoman viranomaisen käsiteltäväksi.

V luku

VÄLIAIKAISET SÄÄNNÖKSET

11 artikla

Yleiset säännökset

Kun henkilöauto on pysyvästi siirretty 3 artiklan 3 kohdassa tarkoitettulla tavalla sellaisen jäsenvaltion alueelle, joka on pitänyt voimassa rekisteröintiveron, jäsenvaltion on laskettava rekisteröintivero 12 artiklan mukaisesti.

12 artikla

Rekisteröintiveron laskeminen

1. Joulukuun 31 päivään 2015 asti perittävän rekisteröintiveron määrän laskemisen on pohjauduttava samanlaisen uuden auton käypään arvoon ja siinä on otettava huomioon kyseisen henkilöauton todellinen arvon aleneminen.
2. Edellä olevan 1 kohdan soveltamiseksi samanlaisen uuden henkilöauton ominaispiirteisiin on sisällytettävä merkki, malli, ajokilometrien määrä, voimanlähde ja mekaaninen kunto.
3. Edellä olevan 1 kohdan soveltamiseksi uudella henkilöautolla tarkoitetaan mitä tahansa henkilöautoa, jota ei ole aiemmin myyty kenellekään muuhun tarkoitukseen kuin myytäväksi tai edelleen toimitettavaksi ja jota ei näin ollen ole koskaan rekisteröity liikennekäyttöön.
4. Rekisteröintiveron laskemisessa sovelletaan soveltuvien osien 10 artiklan 2 ja 3 kohtaa.

13 artikla
Rekisteröintivero

Joulukuun 31 päivään 2015 asti niissä jäsenvaltioissa, joissa rekisteröintiverot on pidetty voimassa sovelletaan veroeriyttämistä, jonka perustana on kunkin yksittäisen henkilöauton hiilidioksidipäästöjen grammamäärä kilometriä kohti.

14 artikla
Veron eriyttämisestä saatava vähimmäisverotulo

1. Joulukuun 31 päivään 2008 mennessä hiilidioksidiperusteeseen pohjautuvien verotulojen osuuden on oltava vähintään kaksikymmentäviisi prosenttia rekisteröintiveroista saatavista kokonaisverotuloista.
2. Joulukuun 31 päivään 2010 mennessä hiilidioksidiperusteeseen pohjautuvien verotulojen osuuden on oltava vähintään viisikymmentä prosenttia rekisteröintiveroista saatavista kokonaisverotuloista.

VI luku
LOPPUSÄÄNNÖKSET

15 artikla
Ilmoitukset

Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle rekisteröintiverojen ja vuotuisten käyttöverojen veroperustat ja veroasteet, sellaisena kuin niitä sovelletaan kunkin vuoden 1 päivänä tammikuuta ja jokaisen kansallisessa laissa tapahtuneen muutoksen jälkeen.

16 artikla
Kertomukset

Komissio antaa jäsenvaltioita kuultuaan neuvostolle ja Euroopan parlamentille viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2011 ja sen jälkeen joka viides vuosi kertomuksen tämän direktiivin soveltamisesta.

17 artikla
Saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä

Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2006. Niiden on toimitettava komissiolle viipymättä kirjallisina nämä säännökset sekä kyseisiä säännöksiä ja tätä direktiiviä koskeva vastaavuustaulukko.

Näissä jäsenvaltioiden antamissa säädöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne virallisesti julkaistaan. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.

Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä tarkoitetuista kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

18 artikla
Voimaantulo

Tämä direktiivi tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

19 artikla
Osoitus

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä päivänä kuuta.

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja

LIITE I

BELGIA

- Taxe de circulation sur les véhicules automobiles/Verkeersbelasting op de autovoertuigen
- Taxe compensatoire des accises/Accijnscompenserende belasting
- Taxe de circulation complémentaire/Aanvullende verkeersbelasting

TSEKIN TASAVALTA

-

TANSKA

- Grøn ejerafgift

SAKSA

- Kraftfahrzeugsteuer (Kraftfahrzeugsteuergesetz - 1979)
- Kraftfahrzeugsteuer (Kraftfahrzeugsteuergesetz - 1979)

VIRO

-

KREIKKA

- Τέλη κυκλοφορίας

ESPANJA

- Impuesto sobre vehículos de tracción mecánica
- Tributos locales sobre circulación de vehículos automóviles

RANSKA

-

IRLANTI

- Motor vehicle excise duties

ITALIA

- Tassa automobilistica di proprietà

KYPROS

- Τέλη κυκλοφορίας

LATVIA

- Transportlīdzekļu ikgadējā nodeva

LIETTUA

- -

LUXEMBURG

- Taxe sur les véhicules automoteurs

UNKARI

- Súlyadó

MALTA

-

ALANKOMAAAT

- Motorrijtuigenbelasting

ITÄVALTA

- Kraftfahrzeugsteuer

PUOLA

-

PORTUGALI

- Imposto municipal sobre veículos

- Imposto de circulação

SLOVENIA

- Letno povračilo za uporabo cest

SLOVAKIA

-

SUOMI

- Ajoneuvovero/fordonskatt

RUOTSI

- Vägtrafikskatt

YHDISTYNYT KUNINGASKUNTA

- Vehicle excise duty

LIITE II

BELGIA

- Taxe de mise en circulation/Belasting op de inverkeerstelling

TSEKIN TASAVALTA

-

TANSKA

- Registreringsafgift af motorkøretøjer

SAKSA

VIRO

- Autoregistreerimislõiv

KREIKKA

- Τέλη ταξινόμησης

ESPANJA

- Impuesto especial sobre determinados medios de transporte

RANSKA

-

IRLANTI

- Vehicle registration tax

ITALIA

- Imposta provinciale di trascrizione (IPT)

KYPROS

- Φόρος κατανάλωσης

LATVIA

- Automobiļu un motociklu nodoklis

LIETTUA

- Kelių transporto priemonių registravimo mokestis

LUXEMBURG

UNKARI

- Regisztrációs adó
- Átírási illeték

MALTA

- Taxxa ta' registrazzjoni ta' vetturi bill-mutur

ALANKOMAAAT

- Belastung Personenauto's en Motorrijwielen

ITÄVALTA

- Normverbrauchsabgabe

PUOLA

- Opłata rejestracyjna

PORTUGALI

- Imposto Automóvel

SLOVENIA

- Davek na motorna vozila

SLOVAKIA

-

SUOMI

- Autovero/bilskatt

RUOTSI

-

YHDISTYNYT KUNINGASKUNTA