



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 5.7.2005
KOM(2005) 261 slutlig

2005/0130 (CNS)

Förslag till

**RÅDETS DIREKTIV
om beskattning av personbilar**

(framlagt av kommissionen)

{SEK(2005) 809}

MOTIVERING

1) BAKGRUND

- Motiv och syfte

Förekomsten av 25 olika skattesystem för personbilar inom EU har resulterat i sådana skattehinder som dubbelbeskattning, skattemotiverade gränsöverföringar av bilar, snedvridningar och ineffektivitet som hindrar den inre marknaden att fungera väl. Europeiska medborgare drabbas ofta av att betala dubbel registreringsskatt, avsevärda administrativa förfaranden och extra kostnader, tidsspillan och diverse hinder för fri rörlighet för deras personbilar inom gemenskapen. För bilindustrin har stora skillnader i skattesystemen en negativ inverkan på deras förmåga att uppnå förväntade fördelar med att agera på en enda marknad. Den nuvarande fragmenteringen av personbilsmarknaden hindrar industrin från att dra nytta av stordriftsfördelar eller tillverka personbilar med likadana specifikationer för hela den inre marknaden, vilket leder till stora skillnader mellan priserna före skatt och konsumentpriserna.

Vidare är personbilar en stor källa till koldioxidutsläpp och är därför av särskilt intresse när det gäller EU:s miljömål, närmare bestämt när det gäller att uppfylla miljöåtagandena enligt Kyoto-protokollet. Skatteåtgärder utgör en av de tre pelarna i gemenskapens strategi för att minska koldioxidutsläpp från personbilar. En optimal användning av skatteåtgärder är, tillsammans med bilindustrins åtaganden (ACEA, JAMA och KAMA) och konsumentinformation, ett viktigt instrument för att uppnå gemenskapens mål på 120 g CO₂ per km senast 2010.

Det aktuella förslaget har följaktligen två mål: att förbättra den inre marknads funktion och att genomföra gemenskapens strategi för att minska koldioxidutsläpp från personbilar. Syftet med förslaget är inte att införa några nya personbilsrelaterade skatter utan avsikten är endast att omstrukturera sådana skatter i den mån de tillämpas av medlemsstaterna utan krav på att de skall införas.

- Allmän bakgrund

Det finns stora problem med att få den inre marknaden att fungera väl på personbilsområdet. Skillnader i registreringsskattens storlek bidrar i stor utsträckning till prisskillnaderna före skatt på medlemsstaternas marknader, medför höga detaljhandelspriser på bilar och gör det svårare för låginkomsttagare att ersätta sina gamla bilar. När det gäller registreringsskatt är det stor skillnad på de skatteunderlag och skattenivåer som nu tillämpas och skatten varierar i extremfallen mellan noll och 180 % av priset på bilen före skatt. I absoluta tal varierade registreringsskatten 1999 mellan 15 659 euro och 267 euro. Även när det gäller årlig vägtrafikskatt är det stora skillnader i skatteunderlagen och i absoluta tal varierade genomsnittet 1999 mellan 30 euro/fordon och 463 euro/fordon. Enligt de uppgifter som kommissionen har tillgång till tar de flesta medlemsstater ut registreringsskatt och vägtrafikskatt tas ut av 21 medlemsstater. Eftersom det inte finns någon gemenskapslagstiftning är EG-domstolens rättspraxis det enda hjälpmedlet när det gäller att lösa medborgarnas problem och då huvudsakligen på grundval av EG-fördragets allmänna principer.

Transporter svarar för ungefär 28 % av de totala koldioxidutsläppen. Enbart vägtransporter

svarar för cirka 84 % av alla transportrelaterade koldioxidutsläpp och av dessa kommer mer än hälften från personbilar. Det är stor betydelse för gemenskapens strategi att skatteåtgärder verkligen används för att uppnå gemenskapens mål på 120 g CO₂ per km. Skatteåtgärder har stort värde som incitament t.ex. genom att främja en snabb förnyelse av bilparken och påverka konsumenterna att köpa bränslesnålare personbilar.

I september 2002 lade kommissionen fram ett meddelande (KOM(2002) 431) för diskussion i rådet och Europaparlamentet som omfattade flera alternativ till möjliga åtgärder i fråga om beskattning av personbilar i Europeiska unionen. Kommissionen tillkännagav att den på grundval av principerna i meddelandet och mot bakgrund av resultaten av samråden skulle lägga fram förslag till gemenskapslagstiftning på vissa områden som kunde hanteras bättre på gemenskapsnivå.

Samråd skedde med rådet, Europaparlamentet, bilindustrin och berörda parter 2002-2004 i syfte att fastställa vilka frågor som direktivet skulle omfatta.

- Gällande bestämmelser

Genom rådets direktiv 83/182/EEG och 83/183/EEG infördes ett begränsat antal gemenskapsbestämmelser på vissa områden avseende personbilsbeskattning. Eftersom det inte finns några andra gemenskapsbestämmelser på området, får medlemsstaterna fastställa nationella bestämmelser för personbilsbeskattning. Bestämmelserna måste emellertid överensstämma med de allmänna principerna i EG-fördraget, de får inte ge upphov till gränsöverskridande handelsformaliteter mellan medlemsstaterna och de skall vara förenliga med icke-diskrimineringsprincipen.

- Förenlighet med annan politik

Många medborgare använder personbilar som transportmedel när de utövar sin rätt till fri rörlighet inom gemenskapen. Skattehinder utgör problem för medborgare som vill utöva denna rätt. Vidare kan skattebestämmelser användas som ett hjälpmedel för att genomföra gemenskapens strategi för att minska koldioxidutsläpp från personbilar och därmed uppnå gemenskapens miljömål.

2) SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSANALYS

- Samråd med berörda parter

Ja.

Metoder, målsektorer och deltagarnas allmänna profil

Samråd med medlemsstaterna ägde rum i rådets arbetsgrupp i maj och juni 2003 och i Europaparlamentet (utskottet för ekonomi, valutafrågor och industripolitik samt andra utskott) från slutet av 2002 till november 2003. Fortlöpande samråd har ägt rum med bilindustrin (ACEA) och konsumentorganisationen (AIT/FIA).

Samråd med allmänheten ägde rum via webbplatsen från juli till september 2004.

Sammanfattning av svaren och av hur de har beaktats

En sammanfattning av resultatet finns på TAXUD:s webbplats:

http://europa.eu.int/comm/taxation_customs/common/consultations/tax/article_969_en.htm.

Nästan 95 % av de som deltog i samråden ansåg att förekomsten av 25 olika skattesystem har orsakat skattehinder och hindrat den inre marknaden att fungera väl. Mer än 96 % av deltagarna anser att det finns ett behov av allmänna gemenskapsregler för personbilsbeskattning och mer än 93 % menar att dessa bör omfatta och ta itu med miljöaspekter. Samråden gav 2 040 svar, varav 46 från sammanslutningar (som därmed motsvarar betydligt fler medborgare) och 8 från offentliga organ.

Det fanns ett starkt stöd för en gradvis avveckling av registreringskatten med ett återbetalningssystem under en övergångsperiod på fem till tio år och införandet av en ny skattestruktur som är knuten till koldioxidutsläpp.

Förslag som rör innehållet i den nya lagstiftningen har beaktats vid utarbetandet av det nya förslaget.

- Inhämtande och utnyttjande av sakkunskap på de berörda fackområdena

Berörda fackområden

- 1) I november 2001 offentliggjordes en undersökning om skatteåtgärder som kan minska koldioxidutsläpp från nya personbilar (**COWI**-undersökningen). I undersökningen ingick modellbaserade beräkningar för att bedöma i vilken grad fordonsskatter (huvudsakligen registreringskatt och årlig vägtrafikskatt) kan bidra till att minska dessa utsläpp från nya bilar till det överenskomna målet i gemenskapens strategi på 120 g/km.
- 2) I januari 2002 presenterades en undersökning om fordonsbeskattning i vissa av EU:s medlemsstater (**TIS**-undersökningen) som utvärderade vilka hinder det finns för den inre marknaden, närmare förklarade det aktuella läget och innehöll olika modellbaserade beräkningar av de ändringar som kan väntas vid tänkbara förändringar av skattesystemen. Vidare presenterades en tolkning av de resultat som skulle uppnås och flera rekommendationer om åtgärder på grundval av dessa resultat.

Erfarenheterna i vissa medlemsstater som inte har någon registreringskatt eller som har en årlig vägtrafikskatt baserad på personbilars koldioxidutsläpp visade sig vara användbara vid utarbetandet av det nya förslaget.

- 3) När det var nödvändigt inhämtades råd från experter inom andra avdelningar vid kommissionen, bilindustrin och bilkonsumentorganisationer samt från medlemsstater som tar ut liknande skatter som de som omfattas av detta förslag.

Metoder

Åsikterna har tagits under övervägande vid utarbetandet av förslaget.

De viktigaste organisationer och experter som rådfrågats

Hit hör främst bilindustrin (huvudsakligen ACEA och JAMA), den största bilkonsumentorganisationen (AIT/FIA) samt skatteexperter från medlemsstaterna och experter från flera av kommissionens avdelningar.

Vetenskaplig säkerhet: Bred konsensus.

Rekommendationer

Ja.

Offentliggörande av experternas rekommendationer

Undersökningarna och meddelandet från 2002 finns på TAXUD:s webbplats: http://europa.eu.int/comm/taxation_customs/taxation/other_taxes/passenger_car/index_en.htm.

- Konsekvensanalys

De handlingsalternativ som förts fram i undersökningarna, rekommendationerna i meddelandet från 2002 om beskattning av personbilar i EU samt resultatet av det omfattande samråd som skedde efter offentliggörandet av det ovan nämnda meddelandet har bedömts och utnyttjats för konsekvensanalysen.

Fyra möjliga alternativ för beskattning av personbilar har undersökts. Resultatet kan sammanfattas på följande sätt:

Alternativ 1: Ingen åtgärd. Medlemsstaterna och EG-domstolen skulle fatta alla beslut. Om inga åtgärder vidtas kommer den inre marknaden inte att fungera bättre och det finns en risk för att gemenskapens mål om ett koldioxidutsläpp på 120 g per km inte uppnås senast 2010.

Alternativ 2: Detta alternativ innebär att man behåller befintliga personbilsskatter, men inför ett återbetalningssystem för registreringsskatt så att dubbelbeskattning undviks, eftersom en sådan beskattning inte är förenlig med den inre marknaden. Ett system med återbetalning av registreringsskatt skulle vara en minimiåtgärd för att komma till rätta med problemet med dubbelbeskattning, men det skulle definitivt inte lösa några av de andra problem som enskilda, bilindustrin och handeln för närvarande brottas med.

För att systemet med återbetalning skall kunna tillämpas behövs det ett begränsat antal gemenskapsbestämmelser som fastställer objektiva och öppna metoder för att beräkna restvärdet på begagnade bilar som exporteras eller stadigvarande överförs till och registreras i en annan medlemsstat.

Detta alternativ skulle kunna få vissa positiva ekonomiska verkningar för enskilda, bilindustrin och handeln, men det avhjälper inte de flesta befintliga hindren på den inre marknaden och det får inte alls några positiva verkningar för miljön.

Alternativ 3: Detta alternativ syftar till att det skall antas en övergripande EU-politik för personbilsbeskattning som omfattar ett fullständigt avskaffande av registreringsskatten under en tioårig övergångsperiod, en omstrukturering av skatteunderlagen för både registreringsskatten och den årliga vägtrafikskatten så att de baseras på koldioxidutsläpp och införande av ett återbetalningssystem för registreringsskatt.

De största förväntade fördelarna med alternativ 3 är att den inre marknaden skulle fungera väsentligt bättre och att det utgör ett väsentligt bidrag till att uppnå gemenskapens miljömål. Vad gäller den inre marknaden förväntas mindre byråkrati, mer öppenhet och rättssäkerhet för samtliga aktörer och följaktligen färre hinder för den fria rörligheten för varor och personer. Personbilsindustrin kommer att få ett incitament till att till fullo utnyttja stordriftsfördelar och

öka konkurrenskraften samt i viss mån sysselsättningen. De nationella skattesystemen kommer att närmas varandra, framför allt när det gäller underlagen för bilskatt. Om principen om att den som förorenar skall betala samt de skatteåtgärder som föreslås i gemenskapens strategi för att minska koldioxidutsläpp från personbilar införs på personbilsområdet bör detta ge nya möjligheter att minska förorenande utsläpp.

Dessutom kan registreringsskatten avskaffas på ett inkomstneutralt sätt, eftersom den förlorade inkomsten kan kompenseras genom en gradvis och parallell överföring av inkomster från registreringsskatten till den årliga vägtrafikskatten och, om så krävs, från andra skatteåtgärder som är förenliga med rådets direktiv 2003/96/EG och nya bestämmelser om vägavgifter. Dessa är en stabilare inkomstkälla för nationella budgetar, eftersom de genererar inkomster under en personbils hela livstid till skillnad från registreringsskatten som endast ger inkomster vid köpet av bilen. De medlemsstater som har en hög registreringsskatt kommer att kunna anpassa övergången till årlig vägtrafikskatt i enlighet med deras behov till och med 2016. Dessa länder kommer att drabbas av övergångskostnader för att anpassa och administrera sina system för bilbeskattning, i synnerhet under övergångsperiodens första år, men i gengäld kommer de att få lägre administrativa kostnader för systemet vid övergångsperiodens slut.

Framför allt skulle detta alternativ på sikt inte orsaka medlemsstaterna några ytterligare administrativa kostnader. Eftersom nästan alla medlemsstater redan tar ut årlig vägtrafikskatt, skulle tvärtom integrerandet av registreringsskatten i den förstnämnda skatten minska de administrativa bördorna för såväl förvaltningarna som medborgarna, eftersom de endast kommer att ha att göra med en skatt i stället för två. Övergångskostnaderna skulle vara relativt oansenliga, eftersom de huvudsakligen rör ändringar i en befintlig skatteordning och på längre sikt skulle vägas upp av besparingar när de administrativa kostnaderna för registreringsskatten upphör.

Alternativ 4: Detta alternativ går ut på en övergripande EU-politik för personbilsbeskattning liknande den i alternativ 3, men med den skillnaden att registreringsskatten inte skulle avskaffas utan endast gradvis sänkas till maximalt 10 % av priset på bilen före skatt. Detta alternativ skulle ge nästan samma miljömässiga resultat som alternativ 3, men det skulle inte undanröja alla de övriga hinder som medborgarna och industrin för närvarande brottas med. Framför allt skulle medborgarna fortfarande drabbas av administrativa och sociala kostnader för de relevanta byråkratiska förfarandena. Andra frågor med koppling till den inre marknaden som behovet av att tillämpa ett återbetalningssystem för registreringsskatt så länge som registreringsskatter tas ut, den fortsatta fragmenteringen av bilmarknaden och behovet av kontroller som syftar till att minska risken för skatteflykt skulle fortfarande behöva lösas.

Dessutom skulle medlemsstaterna enligt det här alternativet fortfarande drabbas av de administrativa kostnader som ett bibehållande av både registreringsskatten och den årliga vägtrafikskatten innebär, samtidigt som de skulle få mindre inkomster från registreringsskatten. Slutligen skulle detta alternativ leda till en partiell harmonisering av satserna som skulle gå längre än vad som krävs för att uppnå målet.

Kommissionen har gjort den konsekvensanalys som var planerad enligt arbetsprogrammet. Rapporten finns på TAXUD:s webbplats.

3) RÄTTSLIGA ASPEKTER

- Sammanfattning av den föreslagna åtgärden

Kommissionen har grundat sitt förslag på de rekommendationer i meddelandet från 2002 som fick stöd av Europaparlamentet, berörda parter och allmänheten. Rekommendationer som inte fick något stöd har inte tagits med i förslaget.

Förslaget innebär huvudsakligen tre åtgärder:

1. Avskaffande av registreringsskatten

Denna åtgärd fick starkt stöd från nästan alla som deltog i samråden, eftersom registreringsskatter betraktas som ett klart hinder för den fria rörligheten för bilar på den inre marknaden och påverkar den europeiska bilindustrins konkurrenskraft negativt. En lösning som bygger på att registreringsskatten bibehålls skulle inte undanröja dessa hinder. Förslaget innebär att registreringsskatten gradvis avskaffas under en övergångsperiod på fem till tio år, så att skattetrycket inte blir för stort för de bilägare som har köpt en bil och betalat en hög registreringsskatt och sedan också drabbas av att betala en högre årlig vägtrafikskatt och högre bränsleskatter. De medlemsstater som tar ut höga registreringsskatter skulle behöva ombesörja en särskild beskattning av dessa bilar under en period som motsvarar bilarnas genomsnittliga livstid. Dessutom skulle en gradvis tillämpning av åtgärden ge innehavare av begagnade bilar tillräckligt skydd mot omedelbara förluster av bilarnas marknadsvärde.

Slutligen får de medlemsstater som tar ut höga registreringsskatter tillräckligt med tid för att göra strukturella förändringar av sina system för bilbeskattning och täcka övergångskostnaderna, med beaktande av de särskilda villkoren på den nationella bilmarknaden.

2. Införande av ett system för återbetalning av registreringsskatt

Detta system skulle tillämpas på personbilar som har registrerats i en medlemsstat och som sedan exporteras eller stadigvarande överförs till en annan medlemsstat. Åtgärden har två mål, för det första att undvika dubbel betalning av registreringsskatten, för det andra att den registreringsskatt som betalas skall stå i proportion till hur mycket bilen används i den berörda medlemsstaten. I syfte att ge de europeiska medborgarna rättssäkerhet och säkra öppenhet tillgodoser förslaget behovet av öppna och objektiva kriterier och regler när det gäller att fastställa begagnade bilars verkliga restvärde och därmed ge en rättvisare grund för beräkningen av den resterande registreringsskatten för bilar som förs ut ur eller in i landet. Förslaget innefattar de kriterier som fastställts i den senaste rättspraxisen från EG-domstolen, vilket avsevärt bör minska det stora antalet klagomål från enskilda.

Förslaget syftar till att införa ett liknande återbetalningssystem för den årliga vägtrafikskatten. Det belopp som skall återbetalas eller utkrävas bör sålunda beräknas proportionellt med tiden.

3. Omstrukturering av skatteunderlaget för registreringsskatt och årlig vägtrafikskatt så att det helt eller delvis blir koldioxidbaserat.

Under samråden var det stora flertalet av de som deltog överens om att det är dags att tillämpa de åtgärder enligt tredje pelaren (skatteåtgärder) som anges i gemenskapens strategi för att minska koldioxidutsläpp från personbilar och om att utnyttja det starka incitament de kan generera för att påverka konsumenterna att köpa mer miljövänliga personbilar.

Förslaget innefattar därför denna åtgärd som fick starkt stöd under samråden. I fråga om årlig vägtrafikskatt, som är den skatt som de flesta medlemsstater tar ut, innebär förslaget en omstrukturering av skatteunderlaget så att skatten senast 2010 helt eller delvis baseras på varje

enskild personbils koldioxidutsläpp. När det gäller registreringsskatt bör de medlemsstater som tar ut denna skatt också införa en koldioxidbaserad komponent i skatteunderlaget senast 2010, samtidigt som de fortsätter med det gradvisa avskaffandet av skatten. Genom den förutsedda perioden för omstrukturering av skatteunderlagen för årlig vägtrafikskatt och registreringsskatt beaktas Europeiska gemenskapens åtagande att minska koldioxidutsläppen från personbilar till 120 g/km senast 2010.

För att undvika ytterligare fragmentering av den inre marknaden som kan uppstå om medlemsstaterna tillämpar koldioxidkomponenten på olika sätt föreslår kommissionen att senast den 1 december 2008 (när Kyotoperioden inleds) bör minst 25 % av den totala skatteinkomsten från registreringsskatt respektive årlig vägtrafikskatt härröra från den koldioxidbaserade komponenten. Senast den 31 december 2010 bör minst 50 % av den totala skatteinkomsten från årlig vägtrafikskatt och registreringsskatt (i avvaktan på dess avskaffande) härröra från den koldioxidbaserade komponenten.

Nyligen genomförda undersökningar¹ ger exempel på hur medlemsstaterna kan tillämpa den koldioxidbaserade komponenten. I detta fall bör den totala inkomsten från den koldioxidbaserade komponenten gradvis ökas fram till 2010 samtidigt som inkomsten från den tidigare skattestrukturen gradvis minskas om man vill undvika att inkomsterna påverkas. Det kommer vanligtvis att ankomma på varje medlemsstat att bestämma skattens storlek i euro per g CO₂ per km.

- Rättslig grund

Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 93 i detta.

- Subsidiaritetsprincipen

- A. Förslaget omfattas av gemenskapens och medlemsstaternas delade behörighet. Subsidiaritetsprincipen är därför tillämplig. Mot bakgrund av att målen med förslaget till direktiv är att få den inre marknaden att fungera bättre och att främja hållbarheten krävs åtgärder på gemenskapsnivå. I detta avseende omfattar förslaget ett väl avvägt åtgärds paket med det minimum av åtgärder som krävs för att uppnå dessa mål.

Skillnader i personbilsrelaterade skatter kan nämligen orsaka allvarliga hinder för den fria rörligheten för personer och varor. I enlighet med subsidiaritetsprincipen syftar förslaget till fullständig öppenhet när det gäller de skattesystem som medlemsstaterna tillämpar utan onödiga ingripanden på gemenskapsnivå. Det överlåter inte sådana frågor som skattesatser, som ofta är politiskt viktiga på nationell och regional nivå, till gemenskapens behörighet.

Vidare kan åtagandena enligt Kyoto-protokollet inte i tillräcklig utsträckning fullgöras av de enskilda medlemsstaterna, men kan, på grund av åtgärdens storskalighet eller verkningar, bättre uppnås på gemenskapsnivå, och därför behövs en samordnad åtgärd av samtliga medlemsstater. Avsikten med förslaget är att för första gången införa ett regelverk som tillåter användningen av skatteåtgärder enligt tredje pelaren i gemenskapens strategi för att minska koldioxidutsläpp från personbilar.

¹ Ny skatt = Tidigare skatt + a * g CO₂ - b (COWI-undersökningen, punkt 4.3.2, s. 87).

- B.** Subsidiaritetsprincipen innebär att gemenskapen endast skall vidta åtgärder om och i den utsträckning som målen för den föreslagna åtgärden inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av de enskilda medlemsstaterna och de därför, på grund av åtgärdens storskalighet eller verkningar, bättre kan uppnås på gemenskapsnivå. Vad beträffar förbättringen av den inre marknadens funktion medför följaktligen icke-samordnade åtgärder av enskilda medlemsstater höga kostnader för att administrera skattesystemen. De främjar varken öppenheten och rättssäkerheten i deras skattesystem eller bilindustrins konkurrenskraft och medför följaktligen stora sociala kostnader för medborgarna.

Om medlemsstaterna på egen hand vidtar sådana icke-samordnade åtgärder leder det till skattehinder i form av dubbelbeskattning, skattemotiverade gränsöverföringar av bilar, snedvridningar och ineffektivitet, vilket hindrar den inre marknaden från att fungera väl.

Om ingenting görs inom denna sektor kommer de europeiska medborgarnas bild av EU att fortsätta att påverkas negativt och bilindustrin att hindras från att utnyttja de förväntade fördelarna med att vara verksamma på en inre marknad.

En gemenskapsåtgärd kommer att minska transaktionskostnaderna och medföra billigare, renare och säkrare bilar. I takt med att bilindustrins konkurrenskraft förbättras kan fler arbetstillfällen förväntas. Medlemsstaternas inkomster kommer inte att påverkas om de föreslagna strukturella förändringarna äger rum i ett inkomstneutralt sammanhang, vilket kan uppnås om inkomstbortfallet från det gradvisa avskaffandet av registreringsskatten åtföljs av en motsvarande parallell ökning av inkomsten från den årliga vägtrafikskatten och, om så krävs, från andra skatteåtgärder som är förenliga med rådets direktiv 2003/96/EG.

I TIS- och COWI-undersökningarna angavs kvantitativa indikatorer baserade på flera olika scenarier. Enligt ett scenario med en minskning av registreringsskatten på 50 % kan bilpriserna före skatt väntas stiga något i medlemsstater med hög registreringsskatt (mellan 2 % och 5 %) medan bilpriserna i detaljhandelsledet skulle falla betydligt (med mellan 11 % och 26 %). De skulle emellertid förbli i stort sett oförändrade i de andra medlemsstaterna.

- C.** När det gäller minskningen av koldioxidutsläppen är detta också helt i överensstämmelse med subsidiaritetsprincipen, eftersom en samordnad insats på gemenskapsnivå krävs om gemenskapen skall kunna uppnå sina miljömål. En sådan insats på gemenskapsnivå är tveklöst effektivare när det gäller att uppnå gemenskapens miljömål, eftersom en minskning av koldioxidutsläppen är en fråga för hela gemenskapen. Den stora fördelen med detta förslag är en väsentlig förbättring av miljön genom minskade utsläpp av koldioxid och eventuella förorenande utsläpp.

I det här specifika fallet är målen för den inre marknaden och miljön nära förbundna och att sära på dem och behandla dem var för sig skulle inte ge ett tillfredsställande resultat.

- D.** Följande tabell innehåller uppgifter från modellbaserade beräkningar av skatteåtgärdernas förväntade bidrag till främjandet av hållbarheten.

Tabell: Möjligheter att minska koldioxidutsläppen genom olika skatteåtgärder (i %)

	B	D	DK	I	NL	P	S	SF	UK
Erforderlig minskning av koldioxidutsläppen för att nå målet om 120 g/km (i %)	10,8	10,5	9,9	11,4	10,2	10,8	10,2	10,7	10,3
Ökad differentiering av befintliga skatter									
• registreringsskatt	2,5	-	3,3	-	3,6	1,8	-	2,5	-
• vägtrafikskatt	2,4	4,4	5,4	2,7	3,6	1,9	2,4	0,1	4,8
Tillföra befintliga skatter en koldioxidbaserad komponent									
• registreringsskatt	3,3	-	4,6	3,0	3,4	2,1	-	2,8	-
• vägtrafikskatt	2,9	4,4	5,0	3,3	4,0	2,1	3,2	3,1	4,6
Endast koldioxiddifferentierade skatter									
• registreringsskatt	3,5	-	8,4	1,8	5,5	3,2	-	4,3	-
• vägtrafikskatt	4,2	5,0	5,5	4,1	6,0	2,3	3,9	3,5	4,7
• kombination	5,1	4,9	8,5	4,0	7,0	3,3	3,8	4,3	4,5

Källa: COWI-undersökningen, tabell 1.8: *Sammanfattning av resultaten*

Ett skattekomponent kan få mycket stor betydelse för minskningen av koldioxidutsläppen. En studie av siffrorna i COWI-undersökningen visar nämligen att om en koldioxidkomponent införs i beskattningsunderlagen för gällande skatter (det nu gällande scenariot i EU med både registreringsskatter och årliga vägtrafikskatter) skulle det leda till en väsentlig koldioxidminskning. I vissa fall bedömdes enbart införandet av en koldioxidkomponent i den årliga vägtrafikskatten uppnå cirka 50 % av det totala målet.

Det framgår klart att om man vill erhålla stora minskningar i de genomsnittliga koldioxidutsläppen från nya bilar måste man differentiera skatterna på ett sådant sätt att skatterna för de energisnålaste bilarna blir väsentligt lägre än skatterna för mindre energisnåla bilar. Även om gemenskapens målsättning, som är ett genomsnitt för nya bilar på 120 g/km, till stor del (mellan cirka 30,5 % och 86 %) kan uppnås genom en optimal användning av koldioxidbaserade skatteåtgärder inom ramen för registreringsskatt och årlig vägtrafikskatt, är dessa åtgärder inte tillräckliga för att nå målet. Det kommer att behövas andra åtgärder för att nå målet, t.ex. åtgärder för att främja en ökad andel dieslbilar eller gynna användningen av mindre bilar. Dessa åtgärder bör å ena sidan syfta till att internalisera externer kostnader och bygga på principen att den som förorenar skall betala och å andra sidan vara enkla, öppna, icke-diskriminerande i fråga om särskilda typer, klasser eller segment av bilar samt vara teknologiskt neutrala.

- Proportionalitetsprincipen

Förslaget är förenligt med proportionalitetsprincipen av följande skäl.

Direktivet anger det minimum av skatteåtgärder som behöver tillämpas på personbilsområdet för att den inre marknaden skall fungera bättre och för att främja gemenskapens miljömål. Det berör inte skattenivåer eller differentieringen av skattesatser och ger därmed medlemsstaterna frihet att tillämpa de nivåer som är bäst anpassade till de särskilda villkoren på den nationella bilmärknaden. Medlemsstaterna kommer att ha frihet att bestämma hur registreringsskatten skall avskaffas, hur stor den koldioxidbaserade komponenten i skatteunderlaget för årlig vägtrafikskatt och registreringsskatt skall vara och huruvida andra utsläpp skall inbegripas i

underlaget för dessa skatter.

Framför allt är det första av de två målen med direktivet att få den inre marknaden att fungera bättre. Avsikten med den inre marknaden är att främja fri rörlighet för personer samt fri rörlighet för varor för privata och kommersiella syften. Registreringsskatten skapar hinder för dessa friheter. En lösning som bygger på att registreringsskatten bibehålls skulle inte undanröja dessa hinder.

Vad beträffar det andra målet, dvs. att främja miljöns hållbarhet, är avsikten med direktivet att genomföra den tredje pelaren i kommissionens strategi att minska koldioxidutsläppen från personbilar, vilken är den enda pelaren som ännu inte har genomförts. I strategin fastställs den avgörande betydelse som den tredje pelaren har för att uppnå det mål som satts upp för minskningen av koldioxidutsläppen och dess oundgängliga genomförande är helt i överensstämmelse med proportionalitetsprincipen, som endast motiverar gemenskapsåtgärder om det är nödvändigt eller krävs för att nå ett visst mål.

Mot bakgrund av vad som anförts ovan kan direktivets lämplighet för att uppnå det önskvärda målet och behovet av åtgärden, så till vida att någon annan mindre ingripande åtgärd inte står till förfogande, inte ifrågasättas. Vad beträffar den tredje faktor som skall bedömas, närmare bestämt proportionaliteten mellan åtgärderna och de begränsningar som dessa innebär, bör det understrykas att direktivet är inkomstneutralt för medlemsstaterna som kommer att kunna göra inkomstjusteringar till och med 2016. Vidare orsakar direktivet inte medlemsstaterna några ytterligare administrativa kostnader på sikt.

Slutligen kan medlemsstater som väsentligen avviker från normen i fråga om vissa paramentrar beaktas för att säkerställa att proportionaliteten även respekteras vid direktivets tillämpning.

Se punkt 4.

- Val av regleringsform

Föreslagen regleringsform: direktiv.

Övriga regleringsformer skulle vara olämpliga av följande skäl:

Erfarenheterna sedan 1983 med direktiv 83/182/EEG och 83/183/EEG har visat att ett direktiv ger medlemsstaterna tillräcklig flexibilitet att tillämpa gemenskapens skattelagstiftning inom ramen för deras nationella lagstiftning och förvaltning.

4) BUDGETKONSEKVENSER

Antagandet av förslaget kommer inte att få några budgetkonsekvenser.

5) ÖVRIGA UPPLYSNINGAR

- Upphävande av gällande lagstiftning

Antagandet av förslaget kommer inte att medföra att någon lagstiftning måste upphöra att gälla.

- Jämförelsetabell

Medlemsstaterna skall till kommissionen överlämna texterna till nationella bestämmelser som genomför direktivet, tillsammans med en jämförelsetabell mellan dessa bestämmelser och bestämmelserna i detta direktiv.

- Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES)

Den föreslagna rättsakten berör medborgare som flyttar mellan EU och EES och bör därför helst omfatta Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

Förslag till

RÅDETS DIREKTIV

om beskattning av personbilar

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 93 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag²,

med beaktande av Europaparlamentets yttrande³,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande⁴, och

av följande skäl:

- (1) Personbilsbeskattning kan vara ett viktigt kompletterande medel för att främja miljömålen, i synnerhet när det gäller att minska utsläppen av växthusgaser, och det är därför lämpligt att införa en koldioxidbaserad faktor i skatteunderlagen för både registreringsskatt och årlig vägtrafikskatt. För att bidra till att uppfylla gemenskapens och medlemsstaternas åtaganden enligt Kyoto-protokollet bör faktorer som är direkt kopplade till koldioxidutsläpp införas i skatteunderlagen för personbilsrelaterade skatter som tas ut under den period som åtagandena omfattar, dvs mellan 2008 och 2012. Eftersom gemenskapens strategiska mål att minska koldioxidutsläppen från personbilar skall vara uppnått senast 2010, bör den koldioxidbaserade komponenten tillämpas till fullo senast den 31 december 2010.
- (2) Den tredje pelaren i gemenskapens strategi för att minska koldioxidutsläppen från personbilar och förbättra bränsleekonomin, som godkändes av rådet 1996⁵, består av skatteåtgärder och är den enda pelaren som ännu inte har genomförts på gemenskapsnivå.

² EUT C [...], [...], s. [...].

³ EUT C [...], [...], s. [...].

⁴ EUT C [...], [...], s. [...].

⁵ Rådets slutsatser av den 25.6.1996 och meddelande från kommissionen till rådet och Europaparlamentet KOM(95) 689.

- (3) Medlemsstaterna bör uppmuntras att tillämpa samordnade skatteincitament för personbilar som uppfyller strängare utsläppsgränser än de som blev obligatoriska genom direktiv 98/69/EG⁶ (Euro 4) om åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfordon och om ändring av rådets direktiv 70/220/EEG⁷, för att påskynda utsläppandet på marknaden av personbilar som uppfyller krav som kommer att antas på gemenskapsplanet (Euro 5).
- (4) Skatteincitament bör kunna ges i form av skattedifferentiering av personbilar på grundval av hur många gram koldioxid som varje bil släpper ut per kilometer.
- (5) För att undvika ytterligare fragmentering av den inre marknaden måste den koldioxidbaserade komponenten motsvara minst 25 % av den totala inkomsten från registreringsskatt och årlig vägtrafikskatt senast den 31 december 2008 och minst 50 % av den totala inkomsten senast den 31 december 2010.
- (6) Skattehinder för den fria rörligheten för personer och deras egendom, bl.a. personbilar, bör avlägsnas från den inre marknaden. Syftet med detta direktiv är att sådana hinder skall avlägsnas genom en omstrukturering av personbilsrelaterade skatter som tillämpas av medlemsstaterna utan att tvinga medlemsstaterna att införa några nya skatter.
- (7) Många europeiska medborgare använder sina bilar när de utövar rätten till fri rörlighet genom att tillfälligt eller stadigvarande förflytta sig från en medlemsstat till en annan. De stora skillnaderna i skattesystemen för personbilar gör det mycket svårt för de europeiska medborgarna⁸ och bilindustrin att utnyttja fördelarna med den inre marknaden. I synnerhet registreringsskatterna bidrar till ökade transaktionskostnader för konsumenten, stora skillnader i bilpriserna före skatt och en fragmentering av bilmarknaden samt inverkar negativt på den gränsöverskridande handeln.
- (8) Registreringsskatter är ett hinder för förverkligandet av målen i Lissabonstrategin och för en mer konkurrenskraftig europeisk bilindustri och de bör därför gradvis avskaffas under en period på mellan fem och tio år. Denna tidsrymd skulle göra det möjligt för de medlemsstater som tar ut registreringsskatter att anpassa sina skattesystem för personbilar och beakta de särskilda villkoren på den nationella bilmarknaden. Inkomstbortfall på grund av avskaffandet av registreringsskatterna skulle kunna kompenseras genom en samtidig ökning av inkomsten från den årliga vägtrafikskatten och, vid behov, från andra skatteåtgärder som är förenliga med rådets direktiv 2003/96/EG⁹, så att den sammanlagda skattebördan förblir oförändrad.
- (9) Medlemsstater som tar ut registreringsskatter bör emellertid införa ett system för att återbetala registreringsskatt när sådan skatt har betalats för personbilar som exporteras eller stadigvarande flyttas från deras territorier till en annan medlemsstats territorium. Under dessa omständigheter bör medlemsstaterna tillämpa ett liknande återbetalningssystem också för årlig vägtrafikskatt. Dessa system skulle förhindra

⁶ EGT L 350, 28.12.1998, s. 1.

⁷ EGT L 76, 6.4.1970, s. 1.

⁸ EG-domstolen har nyligen fastslagit (dom av den 16.6.2005 i mål C-138/2004) att registreringsskatter kan utgöra hinder för den fria rörligheten, i synnerhet på grund av satserna och tekniska aspekter.

⁹ EUT L 283, 31.10.2003, s. 51.

dubbelbeskattning och göra att bils katt tas ut på en rättvisare grund, nämligen i förhållande till hur mycket bilen används i varje medlemsstat.

- (10) System för återbetalning av registreringsskatt och årlig vägtrafikskatt bör i förekommande fall införas omgående för att undvika snedvridningar och olika behandling av personbilar i skattehänseende.
- (11) Det belopp som skall återbetalas eller tas ut som registreringsskatt för en bestämd personbil bör vara direkt kopplat till bilens restvärde. Det måste därför införas gemenskapsregler, grundade på objektiva faktorer, för att bestämma en bils värdeminskning och därmed den resterande registreringsskatt som utgör en del av dess restvärde.
- (12) För att säkra en mjuk övergång till den nya lagstiftningen och begränsa eventuella negativa effekter måste kommissionen underrättas om nivån på de registreringsskatter och årliga vägtrafikskatter som medlemsstaterna tillämpar under övergångsperioden samt nivån på de årliga vägtrafikskatter som tas ut vid utgången av denna period.
- (13) Kommissionen bör följa upp utvecklingen när det gäller de åtgärder som medlemsstaterna antar för att genomföra detta direktiv och underrätta rådet och Europaparlamentet om detta.
- (14) Eftersom målen om en bättre fungerande inre marknad på personbilsområdet och om en framgångsrik användning av skatteåtgärder för att genomföra gemenskapens strategi att minska koldioxidutsläppen från personbilar inte i tillräcklig utsträckning kan nås av de enskilda medlemsstaterna och de därför, på grund av åtgärdens storskalighet eller verkningar, bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen anta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Kapitel I

MÅL OCH DEFINITIONER

Artikel 1

Mål

Detta direktiv fastställer regler för beräkningen av skatter på personbilar på grundval av deras koldioxidutsläpp.

Det innehåller också bestämmelser om avskaffande av registreringsskatter och om ett system enligt vilket betalda registreringsskatter under vissa omständigheter skall återbetalas.

Dessutom införs ett system för återbetalning av årlig vägtrafikskatt.

Artikel 2
Definitioner

I detta direktiv avses med personbil ett fordon i kategori M1, enligt definitionen i punkt A i bilaga II till rådets direktiv 70/156/EEG¹⁰.

Kapitel II
ÅRLIG VÄGTRAFIKSKATT

AVSNITT 1
SKATTEUNDERLAG OCH SKATTEDIFFERENTIERING

Artikel 3
Allmän bestämmelse

1. En medlemsstat som tar ut en särskild periodisk skatt som avser användningen inom dess territorium av en personbil och vars kännetecken är desamma som eller liknande den skatt som anges i bilaga I, nedan kallad "årlig vägtrafikskatt", skall beräkna denna skatt på grundval av den tidsperiod under en tolv månadersperiod som personbilen har använts på medlemsstatens territorium.
2. Endast den medlemsstat i vilken en personbil är registrerad får ta ut årlig vägtrafikskatt för bilen.
3. För att säkra uttaget av årlig vägtrafikskatt skall registreringsmedlemsstaten anses vara den medlemsstat där bilen stadigvarande används antingen på grund av ägarens normala hemvist i den mening som avses i artikel 6 i rådets direktiv 83/183/EEG¹¹ eller på grund av att den använts i den medlemsstaten under mer än 185 dagar under en tolv månadersperiod.

Artikel 4
Differentiering på grundval av koldioxidutsläpp

Vid beräkningen av årlig vägtrafikskatt skall skatten differentieras på grundval av hur många gram koldioxid per kilometer som varje enskild personbil släpper ut.

Artikel 5
Minimiinkomster från skattedifferentiering

1. Senast den 31 december 2008 skall den totala inkomsten från den koldioxidbaserade komponenten i den årliga vägtrafikskatten utgöra minst tjugofem procent av de totala inkomsterna från denna skatt.

¹⁰ EGT L 42, 23.2.1970, s. 1.

¹¹ EGT L 105, 23.4.1983, s. 64.

2. Senast den 31 december 2010 skall den totala inkomsten från den koldioxidbaserade komponenten i den årliga vägtrafikskatten utgöra minst femtio procent av de totala inkomsterna från denna skatt.

AVSNITT 2

SYSTEM FÖR ÅTERBETALNING

Artikel 6

Återbetalning av årlig vägtrafikskatt

Om årlig vägtrafikskatt har betalats i registreringsmedlemsstaten för en personbil som sedan exporteras ut ur gemenskapen eller flyttas till en annan medlemsstat för att stadigvarande användas där i den mening som avses i artikel 3.3, skall registreringsmedlemsstaten återbetala resterande skatt på grundval av beräkningar i enlighet med artikel 3.1.

Kapitel III

AVSKAFFANDE AV REGISTRERINGSSKATT

Förbud mot införande av registreringsskatt

Artikel 7

Från och med [...] får medlemsstaterna inte införa någon skatt som avser registrering av personbilar och som innebär att de får framföras på allmänna vägar och vars kännetecken är desamma som eller liknande den skatt som anges i bilaga II, nedan kallad ”registreringsskatt”.

Artikel 8

Förbud mot bibehållande av registreringsskatt

Från och med den 1 januari 2016 får medlemsstaterna inte längre bibehålla någon registreringsskatt.

Kapitel IV

SYSTEM FÖR ÅTERBETALNING AV

REGISTRERINGSSKATT

Artikel 9

Allmän bestämmelse

Om registreringsskatt har betalats i en medlemsstat för en personbil som sedan exporteras från gemenskapen eller flyttas till en annan medlemsstat för att stadigvarande användas där i den mening som avses i artikel 3.3, skall den förstnämnda medlemsstaten återbetala resterande skatt på grundval av beräkningarna i enlighet med artikel 10.1.

Artikel 10

Beräkning av resterande registreringsskatt

1. Den registreringsskatt som skall återbetalas för en personbil i enlighet med artikel 9 skall vara direkt kopplad till bilens restvärde och skall motsvara registreringsskattens andel av bilens restvärde.
2. Medlemsstaterna får vid tillämpningen av första stycket använda olika metoder för att fastställa en personbils restvärde, till exempel bedömningar, expertundersökningar eller schablonbelopp.
3. Medlemsstaterna får fastställa sådana schablonbelopp i lagar eller andra författningar om följande villkor är uppfyllda:
 - a) Schablonbeloppen fastställs på grundval av närmare fastställda generella och objektiva kriterier.
 - b) Schablonbeloppen görs kända för allmänheten.
 - c) Bilägaren har möjlighet att till en oberoende instans överklaga ett beslut av medlemsstaten som grundas på tillämpning av schablonbeloppet.

Kapitel V TILLFÄLLIGA BESTÄMMELSER

Artikel 11

Allmän bestämmelse

Om en personbil stadigvarande flyttas i den mening som avses i artikel 3.3 till en medlemsstat som fortfarande tar ut registreringsskatt, skall den medlemsstaten beräkna registreringsskatten i enlighet med artikel 12.

Artikel 1

Beräkning av registreringsskatten

1. Till och med den 31 december 2015 skall beräkningen av beloppet för den registreringsskatt som skall tas ut grundas på det aktuella värdet för en liknande ny personbil och beakta den berörda personbilens faktiska värdeminskning.
2. Vid tillämpningen av punkt 1 skall kännetecknen för en liknande ny personbil innefatta märke, modell, körsträcka, drivsystem och mekaniskt skick.
3. I punkt 1 avses med en ny personbil en personbil som inte tidigare har sålts till någon annat än i återförsäljnings- eller leveranssyfte och som därför aldrig har registrerats för vägtrafik.
4. Vid beräkningen av registreringsskatt skall artikel 10.2 och 10.3 tillämpas i tillämpliga delar.

Artikel 13
Registreringsskatt

Om registreringsskatt fortfarande tas ut skall den till och med den 31 december 2015 differentieras på grundval av hur många gram koldioxid per kilometer som varje enskild personbil släpper ut.

Artikel 14
Minimiinkomster från skattedifferentiering

1. Senast den 31 december 2008 skall den totala inkomsten från den koldioxidbaserade komponenten i registreringsskatten utgöra minst tjugofem procent av de totala inkomsterna från denna skatt.
2. Senast den 31 december 2010 skall den totala inkomsten från den koldioxidbaserade komponenten i registreringsskatten utgöra minst femtio procent av de totala inkomsterna från denna skatt.

Kapitel VI
SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 15
Underrättelseskyldighet

Medlemsstaterna skall underrätta kommissionen om beskattningsunderlag och nivåer för registreringsskatt och årlig vägtrafikskatt som de tillämpas per den 1 januari varje år och även underrätta kommissionen efter varje ändring av den nationella lagstiftningen.

Artikel 16
Rapporter

Senast den 1 januari 2011 och därefter vart femte år skall kommissionen efter samråd med medlemsstaterna lägga fram en rapport till rådet och Europaparlamentet om detta direktivs tillämpning.

Artikel 17
Införlivande i nationell lagstiftning

Medlemsstaterna skall sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 31 december 2006. De skall genast överlämna texterna till dessa bestämmelser till kommissionen tillsammans med en jämförelsetabell för dessa bestämmelser och bestämmelserna i detta direktiv.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.

Medlemsstaterna skall till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 18

Ikraftträdande

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i Europeiska unionens officiella tidning.

Artikel 19

Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

På rådets vägnar
Ordförande

BILAGA I

BELGIEN

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

TJECKIEN

-

DANMARK

- Grøn ejerafgift

TYSKLAND

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

ESTLAND

-

GREKLAND

- Τέλη κυκλοφορίας

SPANIEN

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

FRANKRIKE

-

IRLAND

- Motor vehicle excise duties

ITALIEN

- Tassa automobilistica di proprietà

CYPERN

- Τέλη κυκλοφορίας

LETTLAND

- Transportlīdzekļu ikgadējā nodeva

LITAUEN

-

LUXEMBURG

- Taxe sur les véhicules automoteurs

UNGERN

- Súlyadó

MALTA

-

NEDERLÄNDERNA

- Motorrijtuigenbelasting

ÖSTERRIKE

- Kraftfahrzeugsteuer

POLEN

-

PORTUGAL

- Imposto municipal sobre veiculos

- Imposto de circulação

SLOVENIEN

- Letno povračilo za uporabo cest

SLOVAKIEN

-

FINLAND

- Ajoneuvovero/fordonskatt

SVERIGE

- Vägtrafikskatt

FÖRENADE KUNGARIKET

- Vehicle excise duty

BILAGA II

BELGIEN

- Taxe de mise en circulation / Belasting op de inverkeerstelling

TJECKIEN

-

DANMARK

- Registreringsafgift af motorkøretøjer

TYSKLAND

-

ESTLAND

- Autoregistreerimislõiv

GREKLAND

- Τέλη ταξινόμησης

SPANIEN

- Impuesto especial sobre determinados medios de transporte

FRANKRIKE

-

IRLAND

- Vehicle registration tax

ITALIEN

- Imposta provinciale di trascrizione (IPT)

CYPERN

- Φόρος κατανάλωσης

LETTLAND

- Automobiļu un motociklu nodoklis

LITAUEN

- Kelių transporto priemonių registravimo mokestis

LUXEMBURG

-

UNGERN

- Regisztrációs adó

- Átírási illeték

MALTA

- Taxxa ta' registrazzjoni ta' vetturi bill-mutur

NEDERLÄNDERNA

- Belasting Personenauto's en Motorrijwielen

ÖSTERRIKE

- Normverbrauchsabgabe

POLEN

- Opłata rejestracyjna

PORTUGAL

- Imposto Automovel

SLOVENIEN

- Davek na motorna vozila

SLOVAKIEN

-

FINLAND

- Autovero/bilskatt

SVERIGE

-

FÖRENADE KUNGARIKET

-