

## Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om Förslag till rådets direktiv om beskattning av personbilar

KOM(2005) 261 slutlig – 2005/0130 (CNS)

(2006/C 195/21)

Den 6 september 2005 beslutade rådet att i enlighet med artikel 262 i EG-fördraget rådfråga Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om ovannämnda yttrande.

Facksektionen för Ekonomiska och monetära unionen, ekonomisk och social sammanhållning, som svarat för kommitténs beredning av ärendet, antog sitt yttrande den 23 mars 2006. Föredragande var Virgilio Ranocchiaro.

Vid sin 427:e plenarsession den 17–18 maj 2006 (sammanträdet den 17 maj 2006) antog Europeiska ekonomiska och sociala kommittén följande yttrande med 67 röster för, 4 röster emot och 3 nedlagda röster.

### 1. Slutsatser och rekommendationer

1.1 EESK uttrycker sitt fulla stöd till förslaget till direktiv som syftar till att få den inre marknaden att fungera bättre och att främja miljöns hållbarhet.

1.2 EESK välkomnar att man för första gången tar till den tredje pelaren, den som rör beskattningen, för att minska koldioxidutsläppen (CO<sub>2</sub>).

1.3 EESK är också överens med kommissionen vad gäller bedömningen av vilka positiva följder som ett sådant förslag kan få på medborgarnas fria rörlighet och på bilindustrin.

1.4 Eftersom förslaget rör beskattningsfrågor, något som företrädesvis faller under medlemsstaternas behörighet, inser EESK att kommissionen inte har kunnat tillämpa subsidiaritetsprincipen på ett mer omfattande och tvingande sätt.

1.5 Några aspekter som inte omfattas av förslaget skulle emellertid kunna skapa problem när direktivet skall införlivas, med risk för skillnader i tillämpningen i de olika medlemsstaterna. För att minska denna risk bör kommissionen också i god tid skingra vissa tveksamheter av teknisk art som inte klargörs i förslaget.

1.6 Samtidigt som vi stöder målen i direktivförslaget anser vi att de endast kan uppnås om medlemsstaterna tolkar direktivets riktlinjer och rekommendationer på ett samordnat sätt. Annars riskerar fragmenteringen av inre marknaden att förvärras i stället för att minska, tvärt emot avsikten med förslaget.

1.7 Mot denna bakgrund uppmanar EESK kommissionen att inte bara i vanlig ordning noga övervaka direktivets genomförandebestämmelser, utan också föra en fortlöpande diskussion och samarbeta med medlemsstaterna så att genomförandet av

det nya systemet för personbilsbeskattning sker på ett samordnat sätt.

1.8 EESK hoppas dessutom att man efter detta första viktiga steg kan gå ännu längre för att i en inte alltför avlägsen framtid genomföra ett beskattningssystem som främst, om än inte uteslutande, bygger på ett fordonens användning i stället för inköp eller ägande. Först då kommer principen om att förorenaren skall betala, som EESK stöder till fullo, att vara helt och hållet genomförd.

1.9 EESK måste slutligen än en gång betona behovet av en integrerad strategi för att uppnå en ökad miljömässig hållbarhet inom vägtransporterna. Beskattning, som otvivelaktigt är ett viktigt instrument, måste emellertid åtföljas av en modernisering av infrastrukturen, av främjande av kollektivtrafik och, sist men inte minst, av en lämplig utbildningskampanj som riktar sig till konsumenterna, så att de kan göra mer miljömedvetna val. Mot denna bakgrund är det exempelvis olämpligt av kommissionen att uppmantra medlemsstaterna att höja skatten på diesel för bilar till samma nivå som bensinskatten, utan att ta hänsyn till att dieseldrivna bilar orsakar mindre koldioxidutsläpp än bensindrivna bilar.

### 2. Motiv

#### 2.1 Bakgrund

2.1.1 Bilindustrin definieras av kommissionen som en av drivkrafterna i den europeiska ekonomin genom att den står för 7,5 % av mervärdet i hela tillverkningsindustrin och 3 % av BNP. Den bidrar också avsevärt till handelsbalansen med 35 miljarder euro och utgör inte minst en viktig källa till sysselsättning med två miljoner direkta och tio miljoner indirekta arbetstillfällen.

2.1.2 Inköp och användning av bilar är således en av de viktigaste inkomstkällorna i medlemsstaterna, närmare bestämt ca 340 miljarder euro, vilket motsvarar 8 % av de totala skatteintäkterna i EU-15 <sup>(1)</sup>.

2.1.3 Dessa enorma intäkter härrör huvudsakligen från tre specifika skatter: registreringsskatt, årlig vägtrafikskatt och bränsleskatt. Varje medlemsstat för en egen skattepolitik på detta område, vilket resulterar i 25 olika beskattningssystem, alltså långt ifrån den önskade konvergensen, som ju är en förutsättning för att den inre marknaden skall fungera väl.

2.1.4 I 16 medlemsstater <sup>(2)</sup> finns för närvarande en registreringsskatt, medan den årliga vägtrafikskatten tillämpas i 18 medlemsstater <sup>(3)</sup>. Dessutom varierar beräkningskriterierna och skatteunderlaget betydligt från medlemsstat till medlemsstat, särskilt vad gäller registreringsskatten. Exempelvis varierar skatten för en bil med en cylindervolym på 2 000 cc från 1 % av värdet i Italien till över 170 % i Danmark. Den årliga vägtrafikskatten varierar mellan 30 euro och ca 500 euro per fordon.

2.1.5 Mot den bakgrunden lade Europeiska kommissionen redan år 2002 fram ett meddelande för rådet och Europaparlamentet om beskattning av personbilar <sup>(4)</sup>. I det meddelandet skisserade man upp en strategi för översyn av det gällande systemet, med syftet att verka för en tillnärmning av de olika nationella lagstiftningarna och att också införliva miljömålen.

2.1.6 Tack vare resultaten från ytterligare samråd under de efterföljande åren med rådet och Europaparlamentet liksom med näringslivet och övriga berörda aktörer kan kommissionen lägga fram det aktuella förslaget till direktiv.

### 3. Kommissionens förslag

3.1 Det skall påpekas att kommissionens förslag varken rör mervärdesskatt eller bränsleskatt, och inte heller handlar om en harmonisering utan om en omstrukturering av skattesatserna. Skatteintäkternas storlek påverkas dock inte.

3.2 Förslaget är uppdelat i tre huvudfrågor:

#### 3.2.1 Avskaffande av registreringsskatten

Detta skall genomföras stegvis tills skatten om tio år är helt slopad år 2016. Detta stegvisa avskaffande ger de medlemsstater som i dag har en registreringsskatt en rimlig övergångsperiod, också för att vidta åtgärder för att kompensera de minskade intäkterna, bland annat via överföring av skattebördan på den årliga vägtrafikskatten.

<sup>(1)</sup> Uppgifter från 2003. Det föreligger inga fullständiga och färskare uppgifter för EU-25.

<sup>(2)</sup> Registreringsskatt finns inte i följande medlemsstater: Tjeckien, Estland, Frankrike, (som däremot har ett *carte grise*, en avgift som kan liknas vid en registreringsskatt) Tyskland, Litauen, Luxemburg, Sverige, Slovakien, Storbritannien.

<sup>(3)</sup> Årlig vägtrafikskatt finns inte i följande medlemsstater: Tjeckien, Estland, Frankrike, Litauen, Polen, Slovenien, Slovakien.

<sup>(4)</sup> KOM(2002) 431 slutlig av den 6 september 2002.

3.2.2 Införande av ett system för återbetalning av registreringsskatt och årlig vägtrafikskatt.

3.2.2.1 Den nya ordningen, som träder i kraft samtidigt som direktivet, rör personbilar som har registrerats i en medlemsstat och som sedan exporteras eller stadigvarande överförs till en annan medlemsstat eller till tredje land.

3.2.2.2 Denna åtgärd har två syften: att undvika att registreringsskatten, som redan betalats vid fordonsköpet, erläggs en andra gång samt att tillämpa den årliga vägtrafikskatten i relation till fordonets verkliga användning inom medlemsstaten.

3.2.2.3 Den registreringsskatt som skall återbetalas skall vara direkt kopplad till bilens restvärde och skall motsvara skattens andel av bilens restvärde.

3.2.2.4 Medlemsstaterna får fritt välja metod för att bedöma fordonets restvärde för återbetalning av registreringsskatten under förutsättning att de antagna kriterierna är tydliga och objektiva. Fordonsägaren skall ha möjlighet att till en oberoende instans överklaga ett beslut av den medlemsstat som utför återbetalningen.

3.2.2.5 Vad beträffar den årliga vägtrafikskatten, som med hänsyn till de beskattningskriterier som antagits av de 18 medlemsstater där skatten i fråga tillämpas snarare borde kallas ägarskatt, bekräftas i direktivet att denna skatt endast kan tas ut på ett fordon i den medlemsstat där fordonet är registrerat. Registreringsmedlemsstaten skall anses vara det land där bilen stadigvarande används, antingen på grund av ägarens normala hemvist eller på grund av att den använts i den medlemsstaten under mer än 185 dagar under en tolv månadersperiod. Därav följer att om ett fordon stadigvarande överförs till en annat land, också ett land utanför EU, skall den resterande årliga vägtrafikskatten, beräknad enligt principen om tidsproportionalitet, återbetalas till fordonets ägare.

3.2.3 Skatteunderlaget för registreringsskatt och årlig vägtrafikskatt skall omstruktureras så att det helt eller delvis blir koldioxidbaserat.

3.2.3.1 I och med direktivförslaget införs ett system för fastställande av den årliga vägtrafikskatten och registreringsskatten (för övergångsperioden) som också i allt högre grad bygger på koldioxidutsläppen.

3.2.3.2 Systemet skall införas stegvis och avsikten är att 25 % av de totala intäkterna av den årliga vägtrafikskatten och registreringsskatten senast 2008 skall utgöras av skatt på koldioxidutsläpp, och 50 % senast 2010.

#### 4. Allmänna kommentarer

4.1 EESK uppskattar framför allt kommissionens åtagande med det dubbla syftet: att förbättra inre marknadens funktion och att stödja strategin för att minska koldioxidutsläppen genom skattemässiga åtgärder. Mot denna bakgrund kan påpekas att "tredje pelaren" (beskattning) används för första gången i detta förslag, en metod som föreslås i gemenskapsstrategin för minskade koldioxidutsläpp och för en förbättrad bränsleekonomi<sup>(5)</sup>.

4.2 EESK välkomnar förslaget också på grund av de positiva konsekvenser som det kan få för både konsumenter<sup>(6)</sup> och den europeiska bilindustrin.

Kommittén står helt bakom förslaget syften, som är följande:

4.2.1 Att minska eller eliminera alla hinder för EU-medborgarnas fria rörlighet genom att avsevärt minska de administrativa kostnaderna och behandlingstiden i fråga om export eller överföring av fordon mellan olika stater.

4.2.2 Ökad konkurrenskraft för bilindustrin på en mer integrerad inre marknad. För närvarande innebär beskattningsskillnaderna en marknadsfragmentering som medför kraftigt ökade bilpriser och som tvingar biltillverkarna att producera och sälja olika versioner av samma modell i de olika länderna enbart av skatteskal, utan att kunna dra nytta av de skalfördelar som en helt genomförd inre marknad skulle innebära och till nackdel för konsumenterna. Hög registreringskatt minskar dessutom benägenheten att köpa en ny bil, vilket innebär att bilparken inte förnyas med renare och säkrare fordon i önskvärd utsträckning.

4.2.3 Ökad miljömässig hållbarhet, eftersom bilarna står för en stor del av koldioxidutsläppen. I detta sammanhang kan understrykas att de två tidsfrister som föreskrivs i förslaget för omstrukturering av registreringskatten och vägtrafikskatten på grundval av koldioxidutsläppen inte är slumpmässigt valda utan i viss utsträckning symboliska. 2008 inleds Kyotoperioden och 2010 skall, enligt rådets och parlamentets förhoppningar, koldioxidutsläppen från nya fordon uppgå till högst 120 g/km.

4.3 EESK anser för övrigt att direktivets mål endast kan uppnås om medlemsstaterna strikt tillämpar dess riktlinjer och rekommendationer, utan avvikelser som kan öka den redan mycket stora marknadsfragmenteringen eller – ännu värre – öka skattebördan för bilisterna.

4.4 Eftersom förslaget rör beskattning, en extremt känslig fråga som faller under medlemsstaternas behörighet, har

kommissionen inte kunnat tillämpa subsidiaritetsprincipen i större och mer tvingande utsträckning.

4.5 I förslaget föreskrivs exempelvis en förändrad beskattningsstruktur som är neutral vad avser intäkter, och således inte innebär skatteökningar totalt sett. Detta innebär att den förlorade inkomsten i samband med avskaffandet av registreringskatten kan kompenseras genom en gradvis och parallell ökning av vägtrafikskatten och, om så krävs, genom andra skatteåtgärder som är förenliga med direktivet om beskattning av energiprodukter<sup>(7)</sup>.

4.6 Att skapa en direkt koppling mellan bilskatten och koldioxidutsläppen utgör för övrigt endast en (visserligen viktig) aspekt av den övergripande strategin för minskning av koldioxidutsläppen, som bör präglas av en helhetssyn på problemet, samtidigt som förenligheten med gemenskapens politik på andra områden säkerställs.

4.7 Mot bakgrund av ovanstående rekommenderar EESK att kommissionen förutom den sedvanliga övervakningen av de nationella genomförandebestämmelserna för direktivet samt av samstämmigheten mellan dessa bestämmelser och själva direktivet också främjar ett informationsutbyte med och mellan medlemsländerna inom en närmare framtid än den femårsperiod som föreskrivs för rapporten om tillämpningen av direktivet.

#### 5. Särskilda kommentarer

5.1 Enligt EESK:s mening skulle vissa andra aspekter av förslaget kunna skapa problem när direktivet skall införlivas, med risk för skillnader i tillämpningen i de olika medlemsstaterna. Det gäller i synnerhet följande:

5.1.1 Skattestrukturen bör förändras successivt och balanserat för att undvika att den som har köpt ett fordon och betalat registreringskatt bestraffas med en plötslig och avsevärd höjning av vägtrafikskatten.

5.1.2 Användningen av "koldioxidkomponenten" i beskattningen bör tillämpas på ett samordnat sätt i alla medlemsstater för att undvika en ny fragmentering av marknaden.

5.2 I detta sammanhang borde kommissionen snarast möjligt föreslå medlemsstaterna lämpliga lösningar på två problem som direktivet skulle kunna ge upphov till i sin nuvarande utformning:

<sup>(5)</sup> Kommissionens meddelande till rådet och Europaparlamentet: KOM(95) 689 slutlig och rådets slutsatser av den 25 juni 1996.

<sup>(6)</sup> Kommissionen har beräknat att en minskning av registreringskatten på 50 % i medlemsstater med hög registreringskatt kan innebära minskade bilpriser på 10 %–25 %.

<sup>(7)</sup> EUT L 283, 31.10.2003, s. 51.

5.2.1 Det första problemet berör fordon som registrerats före januari 2001. Här gäller följande:

- Uppgifter om koldioxidutsläppen, i gram per kilometer, finns tillgängliga för alla fordon som registrerats från januari 1997. Dessförinnan registrerades inte sådana uppgifter.
- Mellan 1997 och 2000 beräknades koldioxidutsläppen enligt den europeiska "körcykeln" som successivt ändrades efter den 1 januari 2001. Därför är uppgifter om utsläppen inte direkt jämförbara mellan de två perioderna.
- En beskattning som bygger på en objektiv och enhetlig parameter kan därför tillämpas endast på fordon som registrerats efter januari 2001.

5.2.2 Det andra problemet rör de medlemsstater där vägtrafikskatten för närvarande beräknas på grundval av motoreffekten i kW. Detta system tycks säkerställa en bättre progressivitet jämfört med en skatt som enbart beaktar koldioxidparametern. Om vägtrafikskatten i dessa länder helt och hållet skulle baseras på koldioxidutsläpp skulle det innebära en höjning av skatten på små fordon och en kraftig sänkning för större fordon med större effekt, som orsakar större utsläpp –

ett resultat som skulle stå i paradoxal motsättning till det förväntade. Det är alltså nödvändigt att ta fram alternativ som korregerar detta.

5.3 Det är av grundläggande betydelse att medlemsstaterna när det gäller den del av skatten som är kopplad till koldioxidutsläppen tillämpar en klar, direkt och genomblickbar relation mellan beskattning och koldioxidutsläpp för alla fordon, i syfte att undvika en godtycklig differentiering baserad på olika tekniska parametrar som slagvolym, dimensioner osv. som orsakar en snedvridning av marknaden.

5.4 Införlivandet av direktivet bör dessutom vara teknologiskt neutralt och enbart beakta fordonets prestanda med avseende på koldioxid, och inte främja en teknisk lösning på bekostnad av en annan. Detta skulle till exempel kunna ske om tillämpningen av de nya bestämmelserna skulle missgynna dieselmotorer, en teknisk lösning som i Europa fortfarande innebär en konkurrensfördel i förhållande till biltillverkare utanför EU. Mot denna bakgrund är det förvånande att kommissionen uppmuntrar medlemsstaterna att höja skatten på diesel för bilar till samma nivå som bensinskatten, utan att ta hänsyn till att dieselmotorer orsakar mindre koldioxidutsläpp än bensindrivna bilar.

Bryssel den 17 maj 2006

Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs  
ordförande

Anne-Marie SIGMUND

---