

Europaudvalgets formand



Formanden for Skatteudvalget
MF Frode Sørensen

20. juli 2005

Nyt forslag fra EU-Kommissionen vil afskaffe bilregistreringsafgiften

Kære Frode Sørensen,


EU-Kommissionen har den 5. juli d.å. fremsat et forslag til et direktiv om beskatning af personbiler. Forslaget indebærer en gradvis afskaffelse af blandt andet den danske bilregistreringsafgift til fordel for en afgift baseret på bilers CO₂-udledning. Forslaget er kort beskrevet i vedlagte EU-note.

Jeg skal i den forbindelse venligst opfordre udvalget til at se nærmere på forslaget. Udvalget bedes vurdere om forslaget respekterer nærhedsprincippet, samt om forslaget i øvrigt giver anledning til bemærkninger allerede på nuværende tidspunkt i lovgivningsprocessen.

Ovenstående skal ses på baggrund af et generelt ønske om at inddrage fagudvalgene mest muligt i udvalgte og væsentlige EU-sager, jf. den seneste ændring af Folketingets forretningsorden, hvor fagudvalgene anmodes om at foretage en tidlig substansbehandling af forslag til EU-lovgivning.

Såfremt udvalget har bemærkninger til Kommissionens forslag, skal jeg venligst anmode om at Europaudvalget modtager disse inden den 3. oktober 2005, således at Skatteudvalgets bidrag kan sættes på dagsordenen for Europaudvalgets møde fredag den 7. oktober 2005 forud for mødet i Rådet (ØKOFIN) den 11. oktober 2005.

Med venlig hilsen


Elisabeth Arnold

Folketinget – Europaudvalget og Skatteudvalget

Christiansborg, den 8. juli 2005

EU-konsulenten

Til

udvalgenes medlemmer og stedfortrædere

Nyt forslag fra Kommissionen vil afskaffe bilregistreringsafgifter for personbiler og erstatte dem med et afgiftssystem baseret på bilernes CO₂-udledning

Kommissionen fremsatte den 5. juli 2005 et nyt forslag, der, såfremt det bliver vedtaget, vil ændre det danske bilafgiftssystem markant. Forslaget vil gradvist afskaffe bilregistreringsafgifter i EU og få medlemslandene til at omstrukturere deres beskatningssystemer, så afgifterne i stedet baseres på bilernes CO₂-udslip pr. km¹.

Forslaget skal vedtages af Rådet med **enstemmighed**, hvilket giver Danmark eller et af de andre EU-lande mulighed for at blokere for vedtagelsen. Europa-Parlamentet skal høres over forslaget².

Formålet med forslaget er at forbedre **det indre markeds funktion** ved at fjerne eksisterende skattemæssige hindringer for overførsel af personbiler fra et medlemsland til et andet – herunder dobbeltbeskatning, administrativt besvær m.m. Derudover ønsker Kommissionen, at fremme **bæredygtighedsprincippet** ved at koble bilafgifterne til bilernes CO₂-udslip. Personbiler er en væsentlig kilde til CO₂-udslip og skatte- og afgiftsmæssige initiativer er en af de tre grundpiller i EU's strategi for reduktion af CO₂-udslip fra personbiler³.

Kommissionen understreger, at forslagets formål **ikke er at introducere nye skatter** relateret til personbiler. Formålet er at skabe et fælles grundlag for per-

¹ P.t. er forslaget kun tilgængeligt i en foreløbig engelsk version - KOM (2005) 261, Proposal for a Council directive om passenger car related taxes. Den ansvarlige kommissær er László Kovács.

² Det Økonomiske og Sociale udvalg skal også høres. Forslagets juridiske grundlag er art. 93 TEF, der handler om harmonisering af indirekte skatter.

³ De to øvrige grundpiller i strategien er bilindustriens tilsagn om at forbedre brændstoføkonomien samt brændstoføkonomimærkning af biler. Målet er, at der senest i 2010 skal opnås et gennemsnitligt CO₂-emissionstal for nye personbiler på 120 g CO₂/km. Se Rådets konklusioner af 25. juni 1996 og Kommissionens meddelelse KOM (1995) 689.

sonbilbeskatning i EU, så de medlemslande, der anvender en sådan beskatning **omstrukturerer** deres systemer⁴. Forslaget medfører derfor ikke, at medlemslande, der ikke anvender årlige grønne ejerafgifter skal indføre sådanne⁵. Forslaget berører heller ikke afgiftssatserne, og medlemslandene har mulighed for at bevare beskatningsniveauet intakt, da de i takt med afviklingen af registreringsafgifterne kan øge de grønne ejerafgifter m.m.⁶

Forslaget indeholder tre overordnede elementer:

- **Registreringsafgifter skal afskaffes i løbet af en overgangsperiode på fem til ti år⁷.**

Ifølge forslaget må intet medlemsland opkræve registreringsafgifter fra den 1. januar 2016. Medlemslandene får derved tid til at omstrukturere deres skattesystemer. Overgangsperioden giver derudover mulighed for at undgå umådeholden beskatning af de bilejere, der har købt bil og betalt høj registreringsafgift, og derefter også skal til at betale en højere grøn ejerafgift. Medlemslandene, der anvender høje registreringsafgifter har brug for at kunne tage højde for denne situation i en periode, der svarer til bilernes gennemsnitlige levetid. Derudover beskytter overgangsperioden bilejerne mod en pludselig værdiforringelse af deres biler på grund af omstruktureringen af beskatningen.

- **Der indføres et refusionsystem - dels i relation til en evt. registreringsafgift (som ifølge forslaget kan opkæves indtil 31. december 2015) og dels i forhold til de grønne ejerafgifter.**

⁴ Området er ikke direkte reguleret af EU-lovgivning, men medlemslandenes adgang til at opkræve afgifter på biler begrænses af de to direktiver Rådets direktiv 83/182/EØF af 28. marts 1983 om afgiftsfritagelse inden for Fællesskabet ved midlertidig indførsel af visse transportmidler samt Rådets direktiv 83/183/EØF af 28. marts 1983 om afgiftsfritagelse ved privatpersoners endelige indførsel af personlige ejendele fra en medlemsstat. Derudover har EF-Domstolen afsagt domme om registreringsafgifternes forenelighed med EU-retten – se bl.a. EU-note E 10 af 17. juni 2005 om sag C-138/04, Kommissionen mod Danmark, hvor Danmark blev frifundet, men i samme note også omtale af en anden sag mod Danmark, sag C-464/02, hvor dommen forventes i efteråret 2005.

⁵ F.eks. ophævede Frankrig i 2000 den årlige vægtafgift for personbiler, der benyttes af privatpersoner.

⁶ Er en bil registreret første gang efter den 1. juli 1997 betales **grøn ejerafgift**, som beregnes ud fra, hvor mange kilometer bilen kører på literen. Er bilen derimod registreret før den 1. juli 1997 betales **vægtafgift**, som beregnes ud fra bilens størrelse.

⁷ 16 af de 25 EU-lande har registreringsafgifter. Udover Danmark drejer det sig om Belgien, Spanien, Grækenland, Italien, Irland, Nederlandene, Østrig, Portugal, Finland, Ungarn, Letland, Malta, Slovenien, Cypern og Polen. De resterende ni EU-lande har ikke bilregistreringsafgifter (Luxembourg, Tyskland, Sverige, Storbritannien, Frankrig, Slovakiet, Tjekkiet, Estland og Litauen).

Et medlemsland skal refundere en del af registreringsafgiften eller den grønne ejerafgift til bilejeren, når en personbil, der er indregistreret i det pågældende land eksporteres eller overføres permanent til et andet EU-land.

- **Beskatningsgrundlaget omstruktureres, så det afhænger af bilernes CO₂-udslip. Det gælder både for så vidt angår registreringsafgifter (som ifølge forslaget kan opkæves indtil 31. december 2015) og grønne ejerafgifter.**

For at undgå for store forskelle på grund af, at medlemslandene anvender CO₂-elementet forskelligt foreslår Kommissionen, at mindst 25 % af de samlede skatteindtægter fra registreringsafgifter og årlige vægtafgifter skal stamme fra CO₂-baseret beskatning den 1. december 2008. Den 31. december 2010 skal procentdelen være øget til mindst 50 %.

Nærhedsprincippet

Forslaget vedrører et af de områder, hvor der er delt kompetence mellem EU og medlemslandene, og det er derfor relevant med en vurdering af nærhedsprincippet. Kommissionen vurderer, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet, da hovedformålet er at sikre det indre markeds funktion og understøtte bæredygtigheden, hvilket kræver, at medlemslandene koordinerer deres indsats på EU-plan.

Med venlig hilsen

Marianne Treumer Ammitzbøll
(tlf. 3637)