



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 5.7.2005
KOM(2005) 261 endelig

2005/0130 (CNS)

Forslag til

RÅDETS DIREKTIV

om afgifter på personbiler

(forelagt af Kommissionen)

{SEK(2005) 809}

DA

DA

BEGRUNDELSE

1) BAGGRUNDEN FOR FORSLAGET

- Begrundelser og målsætninger for forslaget

Der findes 25 forskellige beskatningssystemer for personbiler inden for EU. Dette har medført en række afgiftsbarrierer som f.eks. dobbeltbeskatning, skattemotiverede overførsler af biler på tværs af grænserne, forvridninger og ineffektivitet, der hindrer det indre marked i at fungere, som det skal. De europæiske borgere risikerer at betale dobbelt registreringsafgift og er udsatte for tunge administrative procedurer, store ekstra omkostninger, tidsspilde og diverse hindringer for deres personbilers frie bevægelighed i Fællesskabet. For bilindustrien har de store forskelle mellem beskatningssystemerne en negativ indflydelse på dens evne til at udnytte de potentielle fordele ved det fælles marked. Fordi bilmarkedet er så fragmenteret, kan bilindustrien ikke drage nytte af stordriftsfordele og producere personbiler med de samme specifikationer for hele det indre marked, hvilket har medført store forskelle mellem priserne før skat og forbrugerpriserne.

Personbiler udleder desuden store mængder CO₂ og er derfor af særlig betydning for EU's målsætning om at opfylde sine miljøforpligtelser i Kyoto-protokollen. Afgiftsmæssige foranstaltninger er en af de tre søjler i Fællesskabets strategi til at nedbringe CO₂-emissionerne fra personbiler. En optimal anvendelse af de afgiftsmæssige foranstaltninger er sammen med tilsagn fra bilindustrien (ACEA, JAMA og KAMA) og forbrugeroplysning afgørende for at kunne nå Fællesskabets målsætning om allersenest i 2010 at nedbringe CO₂-emissionerne til 120 gram pr. kilometer.

Forslaget har derfor to formål: at få det indre marked til at fungere bedre og at gennemføre Fællesskabets strategi for nedbringelsen af CO₂-emissioner fra personbiler. Forslaget tager ikke sigte på at indføre nye skatter for personbiler eller at forpligte medlemsstaterne til at indføre sådanne skatter, men blot på at omlægge disse skatter, hvis de anvendes i medlemsstaterne.

- Generel baggrund

Der er store problemer med at få det indre marked til at fungere efter hensigten på bilområdet. På grund af de store forskelle i registreringsafgiftens størrelse er der store udsving i priserne før skat på markederne i medlemsstaterne, og det medfører høje detailpriser på bilerne og gør det vanskeligt for lavindkomsttagere at udskifte deres gamle biler. Der er i øjeblikket store forskelle i registreringsafgifternes grundlag og satser. Yderpunkterne, hvad beskatningssatser angår, er 0 og 180 % af bilprisen før skat. I absolutte tal svingede den gennemsnitlige registreringsafgift i 1999 mellem 15 659 EUR og 267 EUR. Også med hensyn til den årlige vægtafgift er der store forskelle i beskatningsgrundlaget. I absolutte tal svingede den gennemsnitlige vægtafgift i 1999 fra 30 EUR pr. køretøj til 463 EUR pr. køretøj. Ifølge Kommissionens oplysninger anvender de fleste medlemsstater registreringsafgifter, og vægtafgifter benyttes af 21 medlemsstater. Da der mangler EU-lovgivning på området, er det kun ved at anvende EF-Domstolens retspraksis, at man kan løse borgernes problemer og da hovedsagelig på grundlag af EF-traktatens generelle principper.

Transportsektoren tegner sig for ca. 28 % af de samlede CO₂-emissioner. Vejtransporten alene står for ca. 84 % af alle transportrelaterede CO₂-emissioner, og personbiler er ansvarlige for

mere end halvdelen heraf. Det er afgørende for Fællesskabets strategi at udnytte de afgiftsmæssige foranstaltninger fuldt ud for at nå op på målsætningen om 120 gram CO₂ pr. kilometer. Afgiftsmæssige foranstaltninger udgør et kraftigt incitament til f.eks. at forny bilparken hurtigere og at få forbrugerne til at ændre adfærd til fordel for mere brændstoføkonomiske personbiler.

I september 2002 forelagde Kommissionen en meddelelse (KOM(2002) 431) til debat i Rådet og Europa-Parlamentet med en række forslag til mulige foranstaltninger på bilbeskatningsområdet i EU. Kommissionen meddelte, at den ville fremlægge forslag til fællesskabslovgivning på visse områder, som med fordel kunne håndteres på fællesskabsniveau, på grundlag af principperne i meddelelsen og resultaterne af konsultationsproceduren.

Der blev ført konsultationer med Rådet, Europa-Parlamentet, bilindustrien og de vigtigste interessenter fra 2002 til 2004 for at finde frem til de områder, der skulle indgå i direktivet.

- Gældende bestemmelser på det område, som forslaget vedrører

Ved Rådets direktiv 83/182/EØF og 83/183/EØF blev der indført et begrænset antal fællesskabsbestemmelser på visse bilbeskatningsområder. Da der ikke findes yderligere fællesskabsbestemmelser på området, kan medlemsstaterne frit vedtage nationale bestemmelser for beskatning af personbiler. Disse bestemmelser skal imidlertid være på linje med de generelle principper i EF-traktaten og må især ikke give anledning til formaliteter i forbindelse med grænsepassage mellem medlemsstaterne. Desuden skal de være i overensstemmelse med princippet om ikke-forskelsbehandling.

- Overensstemmelse med andre politikker

Personbiler er det foretrukne transportmiddel for mange borgere, når de udøver deres ret til fri bevægelighed i Fællesskabet. Afgiftsbarrierer kan imidlertid være et problem for borgere, der ønsker at benytte sig af denne ret. Afgiftsbestemmelser kan desuden være et af midlerne til at gennemføre Fællesskabets strategi for nedbringelsen af personbilers CO₂-emissioner og dermed til at nå Fællesskabets mål på miljøområdet.

2) HØRING AF DE BERØRTE PARTER OG KONSEKVENSANALYSE

- Høring af de berørte parter

Ja.

Høringsmetoder, hovedmålgrupper og respondenternes overordnede profil

Høring af medlemsstaterne i Rådets arbejdsgruppe i maj og juni 2003 og i Europa-Parlamentet (Udvalget om Økonomi og Valutaspørgsmål og andre udvalg) fra udgangen af 2002 til november 2003. Løbende høring af bilindustrien (ACEA) og forbrugersammenslutningen (AIT/FIA).

Offentlig høring på webstedet fra juli til september 2004.

Kort gennemgang af svarene og af, hvordan disse er blevet indarbejdet

En sammenfatning af resultaterne kan findes på TAXUD's websted:

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

Næsten 95 % af respondenterne mente, at det har ført til afgiftsbarrierer og hindret det indre marked i at fungere efter hensigten, at der anvendes 25 forskellige beskatningssystemer. Mere end 96 % af respondenterne mener, at der er behov for generelle fællesskabsregler for bilbeskatning, og over 93 %, at disse regler bør omfatte og tage fat om miljøspørgsmål. Der indkom 2 040 svar i forbindelse med høringen, heraf 46 fra sammenslutninger (repræsenterende et langt større antal borgere) og 8 fra officielle organer.

Der var bred opbakning til en gradvis udfasning af registreringsafgiften med en refusionsordning i en overgangsperiode på fem til ti år og til indførelsen af en ny afgiftsstruktur baseret på CO₂-emissioner.

Ved udarbejdelsen af det seneste lovforslag er der taget hensyn til de forskellige idéer til, hvad den nye retsakt bør indeholde.

- Indhentning og brug af ekspertise

Relevante videnskabelige områder/eksperter

- 1) I november 2001 blev der offentliggjort en undersøgelse om afgiftsmæssige foranstaltninger, der kan nedbringe CO₂-emissionerne fra nye personbiler (**COWI**-undersøgelsen). I undersøgelsen blev der foretaget modelbaserede beregninger for at vurdere, i hvor høj grad køretøjsafgifter (navnlig registrerings- og vægtafgifter) kan bidrage til at nedbringe emissionerne fra nye biler til Fællesskabets strategiske målsætning om 120 g/km.
- 2) I januar 2002 blev der foretaget en undersøgelse om køretøjsbeskatning i visse EU-medlemsstater (**TIS**-undersøgelsen), som vurderede, hvilke hindringer der fandtes for det indre marked, gav et bedre indblik i den aktuelle situation og fastlagde forskellige modeller for de forventede ændringer, hvis beskatningssystemerne blev omlagt. De deraf følgende resultater blev fortolket, og på dette grundlag blev der fremsat en række anbefalinger til kommende foranstaltninger.

Erfaringerne i visse medlemsstater, som ikke har registreringsafgifter, eller hvis vægtafgifter er baseret på personbilens CO₂-emissioner, viste sig at være et nyttigt grundlag for udarbejdelsen af det nye forslag.

- 3) Der blev søgt rådgivning hos eksperter fra andre af Kommissionens tjenestegrene, bilindustrien og forbrugersammenslutninger og hos de medlemsstater, der benytter sig af den slags afgifter, der omhandles i forslaget.

Metodevalg

Der er taget hensyn til udtalelserne ved udarbejdelsen af forslaget.

Væsentligste organer/eksperter, der er blevet hørt

Bilindustrien (navnlig ACEA, JAMA), den største sammenslutning af bilbrugere (AIT/FIA) samt skatteeksperter fra medlemsstaterne og eksperter fra adskillige af Kommissionens tjenestegrene.

Videnskabelig sikkerhed: bred enighed.

Rådgivning modtaget og anvendt.

Ja.

Tiltag til at gøre ekspertrådgivningen offentligt tilgængelig

De forskellige undersøgelser og meddelelsen fra 2002 er offentliggjort på TAXUD's websted: http://europa.eu.int/comm/taxation_customs/taxation/other_taxes/passenger_car/index_en.htm.

- Konsekvensanalyse

Denne konsekvensanalyse er baseret på en vurdering af de handlingsmuligheder, der blev foreslået i undersøgelserne, henstillingerne i meddelelsen fra 2002 om beskatning af personbiler i EU og resultaterne af den brede høring, der fandt sted efter denne meddelelse.

Fire mulige forslag til beskatning af personbiler er blevet gennemgået. Resultaterne kan sammenfattes således:

Forslag 1: Ikke at gøre noget. Dermed vil alle beslutninger blive overladt til medlemsstaterne og EF-Domstolen. Hvis der ikke træffes nogen foranstaltninger, vil det indre marked ikke komme til at fungere bedre, og Fællesskabet risikerer ikke at nå sin målsætning om 120 g CO₂-emissioner pr. km inden udgangen af 2010.

Forslag 2: Denne tilgang består i at bevare de nuværende afgifter på personbiler og kun indføre en refusionsordning for registreringsafgifter for at undgå dobbeltbeskatning, som ikke er forenelig med det indre marked. Selv om en sådan refusionsordning vil være en minimumsløsning på problemet med dobbeltbeskatning, ville den selvsagt ikke kunne bidrage til at løse nogen af de andre problemer, som borgerne og bilbranchen kæmper med i øjeblikket.

Refusionsordningen vil skulle ledsages af et begrænset antal EU-bestemmelser, som kan fastlægge objektive og gennemsigtige metoder til at beregne restværdien for brugte biler, der eksporteres eller permanent overføres til registrering i en anden medlemsstat.

Dette forslag vil kunne få visse positive økonomiske virkninger for borgerne og bilbranchen, men tager ikke fat om de nuværende hindringer på det indre marked og har overhovedet ingen positive virkninger for miljøet.

Forslag 3: Denne tilgang går ud på at vedtage en samlet EU-politik for personbilsbeskatning, som indebærer en fuldstændig afskaffelse af registreringsafgifter over en tiårig overgangsperiode, omlægning af beskatningsgrundlaget for både registrerings- og vægtafgifter, så det bl.a. baseres på CO₂-emissioner, og indførelse af en refusionsordning for registreringsafgifter.

De største fordele ved forslag 3 er, at det kan få det indre marked til at fungere betydeligt bedre, og at det yder et vigtigt bidrag til at nå Fællesskabets miljømæssige målsætninger. Med hensyn til det indre marked forventes forslaget at medføre mindre bureaukrati, større gennemsigtighed og retssikkerhed for alle berørte parter og dermed færre hindringer for de frie vare og personbevægelser. Bilindustrien vil blive mere tilskyndet til at udnytte stordriftsfordelene fuldt ud og at øge konkurrencedygtigheden og til en vis grad beskæftigelsen. Der vil ske en indbyrdes tilnærmelse af de nationale beskatningssystemer, især

hvad angår beskatningsgrundlaget for personbiler. Hvis man indfører princippet om, at forureneren betaler, og gennemfører de afgiftsmæssige foranstaltninger, der blev fastlagt i Fællesskabets strategi for at nedbringe CO₂-emissionerne for personbiler, kan det give nye muligheder for at formindske de forurenende emissioner.

Registreringsafgiften kan desuden afskaffes uden budgetmæssige virkninger, da de tabte indtægter kan opvejes ved en gradvis og sideløbende overførsel af indtægter fra registreringsafgifter til vægtafgifter og om nødvendigt fra andre beskatningsforanstaltninger i overensstemmelse med Rådets direktiv 2003/96/EF. Der kunne herunder endog være tale om indførelse af nyskabende bestemmelser om vejafgifter. De udgør en mere stabil indtægtskilde for de nationale budgetter, da de genererer indtægter igennem hele personbilens levetid i modsætning til registreringsafgiften, hvor der kun er tale om indtægter ved erhvervelsen af den pågældende bil. De medlemsstater, der har en høj registreringsafgift, vil få mulighed for at tilpasse sig overgangen til vægtafgift i overensstemmelse med deres behov indtil år 2016. For disse lande vil det imidlertid være forbundet med visse overgangsomkostninger at tilpasse og forvalte deres bilbeskatningssystemer, især i de første år af overgangsperioden, men de vil på den anden side også få fordel af lavere administrationsomkostninger til at forvalte beskatningssystemet efter denne overgangsperiode.

Dette forslag ville ikke på lang sigt indebære supplerende administrative omkostninger for medlemsstaterne. Tværtimod, eftersom næsten alle medlemsstater allerede anvender vægtafgift, vil integreringen af registreringsafgiften i denne afgift medføre mindre administration, både for myndighederne og borgerne, eftersom de kun vil skulle operere med en afgift i stedet for to. Omkostningerne i overgangsperioden vil være relativt begrænsede, idet de hovedsagelig omfatter ændringer af en eksisterende afgiftsordning og desuden på længere sigt opvejes af sparede udgifter til administration og håndhævelse af bestemmelser for registreringsafgiftens vedkommende.

Forslag 4: Denne tilgang går ud på at vedtage en samlet EU-politik for beskatning af personbiler, der svarer til den under forslag 3, bortset fra at registreringsafgiften ikke afskaffes, men blot gradvis reduceres til et niveau, der ikke overstiger 10 % af bilprisen før skat. Selv om denne mulighed kan give næsten de samme miljømæssige virkninger som forslag 3, vil den ikke fjerne alle de andre hindringer, borgerne og bilindustrien står over for i øjeblikket. Borgerne vil således stadig være udsatte for de administrative og sociale omkostninger, der er forbundet med de nødvendige bureaukratiske procedurer. Der vil desuden stadig skulle findes en løsning på andre problemer vedrørende det indre marked, som f.eks. nødvendigheden af at anvende en refusionsordning for registreringsafgifter, så længe disse opkræves, den fortsatte betydelige fragmentering af bilmarkedet og behovet for at foretage kontrol for at mindske risikoen for skatteunddragelse.

Med dette forslag vil medlemsstaterne desuden stadig skulle afholde administrationsomkostninger i forbindelse med parallel anvendelse af registreringsafgift og vægtafgift og ikke desto mindre operere med lavere indtægter fra registreringsafgiften. Dette forslag ville endelig medføre en delvis harmonisering af satserne, som ville overstige det minimum, der er nødvendigt for at nå det opstillede mål.

Kommissionen har gennemført en konsekvensanalyse som anført i arbejdsprogrammet. Rapporten herom kan findes på TAXUD's websted.

3) FORSLAGETS RETLIGE ELEMENTER

- Resumé af den foreslåede foranstaltning

Kommissionen har baseret sit forslag på de henstillinger i meddelelsen fra 2002, der fik opbakning fra Europa-Parlamentet, de vigtigste interessenter og den øvrige offentlighed. De henstillinger, der ikke fik denne opbakning, er ikke medtaget i forslaget.

Med forslaget indføres der navnlig tre foranstaltninger:

1. Afskaffelse af registreringsafgiften

Denne foranstaltning fik kraftig opbakning fra næsten alle parter, der deltog i høringsproceduren, da registreringsafgifter betragtes som en klar hindring for bilers frie bevægelighed på det indre marked og påvirker den europæiske bilindustri konkurrenceevne i negativ retning. Løsninger, der er baseret på tilbageholdelse af registreringsafgift, vil ikke fjerne disse hindringer. Det foreslås, at registreringsafgiften afskaffes gradvis over en overgangsperiode på fem til ti år, for at undgå en overdreven afgiftsbyrde for de bilbrugere, der har købt en bil og betalt en høj registreringsafgift, og som så også skal til at betale en højere årlig vægtafgift og brændstofafgifter. Medlemsstater med en høj registreringsafgift vil skulle indføre særlige afgiftsregler for disse biler i en periode, der svarer til deres gennemsnitlige levetid. Desuden vil den gradvise anvendelse af denne foranstaltning give ejere af brugte biler tilstrækkelig beskyttelse mod pludselige tab af deres bils handelsværdi.

Endelig får medlemsstater med høje registreringsafgifter tid nok til at gennemføre de strukturelle ændringer af deres bilbeskatningssystemer og finde dækning for omkostningerne i overgangsperioden, idet der tages hensyn til de særlige vilkår, der gælder for deres bilmarked.

2. Indførelse af en refusionsordning for registreringsafgifter

De bestemmelser, der indføres under denne ordning, skal anvendes på personbiler, der er registreret i én medlemsstat og derefter eksporteres eller overføres permanent til en anden medlemsstat. Denne foranstaltning har et dobbelt formål: for det første at undgå dobbeltbetaling af registreringsafgifter og for det andet at opkræve registreringsafgifter i forhold til bilens anvendelse i den pågældende medlemsstat. Forslaget skal sikre retssikkerhed og gennemsigtighed for de europæiske borgere, samtidig med at det imødekommer behovet for at opstille gennemsigtige og objektive kriterier og regler for fastsættelsen af den reelle restværdi for brugte biler. Dermed kan restværdien af registreringsafgiften på udgående og indgående biler fastsættes på et mere retfærdigt grundlag. Forslaget omfatter de kriterier, der blev fastsat i EF-domstolens seneste retspraksis, hvilket i høj grad skulle mindske det store antal klager fra borgerne.

Ifølge forslaget bør der indføres en lignende refusionsordning for den årlige vægtafgift, og det beløb, der skal refunderes eller opkræves, bør beregnes pro rata temporis.

3. Omlægning af beskatningsgrundlaget for registrerings- og vægtafgifter, så de bliver helt eller delvis CO₂-baserede.

Langt de fleste af deltagerne i høringsproceduren var enige om, at tiden er inde til at anvende de foranstaltninger under den tredje søjle (afgiftsmæssige foranstaltninger), der blev foreslået i Fællesskabets strategi for nedbringelsen af CO₂-emissionerne fra personbiler, og udnytte, at de kan give forbrugerne et stærkt incitament til at ændre adfærd til fordel for mere miljøvenlige

personbiler.

Direktivforslaget omfatter denne foranstaltning, som modtog kraftig opbakning under høringsproceduren. Hvad angår den årlige vægtafgift, som de fleste medlemsstater gør brug af, foreslås det, at beskatningsgrundlaget omlægges, så afgiften inden udgangen af 2010 helt eller delvis baseres på den enkelte personbils udledning af carbondioxid. Med hensyn til registreringsafgiften bør de medlemsstater, der gør brug heraf, også indarbejde et CO₂-baseret element i beskatningsgrundlaget inden udgangen af 2010, samtidig med at de arbejder hen imod en gradvis afskaffelse af denne afgift. Ved fastsættelsen af fristen til at omlægge beskatningsgrundlaget for både registrerings- og vægtafgiften er der taget hensyn til EU's tilsagn om senest i 2010 at nedbringe udledningen af carbondioxid fra personbiler til 120 g/km.

For at undgå, at det indre marked opsplittes yderligere, fordi medlemsstaterne anvender bestemmelserne om carbondioxid på forskellig vis, foreslår Kommissionen, at mindst 25 % af det samlede provenu af henholdsvis registrerings- og vægtafgifter senest den 1. december 2008 (starten på Kyoto-perioden) bør stamme fra det CO₂-baserede element i disse afgifter. Senest den 31. december 2010 bør mindst 50 % af det samlede provenu af både den årlige vægtafgift og registreringsafgiften (indtil den afskaffes) stamme fra det CO₂-baserede element i disse afgifter.

Nyere undersøgelser¹ har givet eksempler på, hvordan medlemsstaterne kan benytte det CO₂-baserede element. Det samlede provenu fra afgiftens CO₂-baserede element bør gradvis øges frem til 2010, og samtidig bør provenuet fra den gamle afgiftsstruktur gradvis reduceres, så budgetvirkningen holdes neutral. Det vil naturligvis være op til hver enkelt medlemsstat at fastsætte afgiftsniveauet med hensyn til EUR pr. g CO₂ pr. km.

- Retsgrundlag:

Traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 93.

- Subsidiaritetsprincippet

- A. Forslaget hører under Fællesskabets og medlemsstaternes delte kompetence. Derfor finder subsidiaritetsprincippet anvendelse. Eftersom forslaget til direktiv har til formål at sikre et mere velfungerende indre marked og at fremme bæredygtighed, kræves der en fællesskabstilgang. Forslaget omfatter derfor en række afbalancerede foranstaltninger, som udgør det minimum, der er nødvendigt for at nå disse mål.

Forskellig beskatning af personbiler kan udgøre alvorlige hindringer for den fri bevægelighed for personer og varer. Forslaget tager i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet sigte på at sikre fuld gennemsigtighed for medlemsstaternes beskatningssystemer uden unødvendig fællesskabsintervention. Det medfører ikke, at afgiftssatserne, som ofte har stor national og regional politisk betydning, kommer til at høre under Fællesskabets kompetence.

De tilsagn, der blev givet i forbindelse med Kyoto-protokollen, kan desuden ikke indfris i

¹ Ny afgift = Gammel afgift + a * g CO₂ - b (COWI-undersøgelsen, punkt 4.3.2, side 87).

tilstrækkeligt omfang af de enkelte medlemsstater. På grund af omfanget og virkningerne af den indsats, der skal gøres, vil disse tilsagn bedre kunne indfris på fællesskabsplan, hvis denne indsats samordnes ved inddragelse af alle medlemsstater. Med forslaget forsøges det for første gang at fastlægge lovgivningsrammer, som vil gøre det muligt at anvende beskatningsforanstaltninger henhørende under den tredje søjle i Fællesskabets strategi til at nedbringe personbilers udledning af CO₂.

- B.** Ifølge subsidiaritetsprincippet skal en foranstaltning kun gennemføres på fællesskabsplan, hvis medlemsstaterne ikke i tilstrækkeligt omfang kan nå de mål, der er opstillet for den foreslåede indsats på grund af dens omfang og virkninger. Hvad angår en forbedring af den måde, som det indre marked fungerer på, vil ukoordinerede tiltag i de enkelte medlemsstater medføre store udgifter for myndighederne til forvaltning af afgiftssystemer. Med individuelle tiltag vil der ikke kunne opnås gennemsigtighed og retssikkerhed for medlemsstaternes afgiftssystemer, og det vil heller ikke være muligt at forbedre bilindustriens konkurrenceevne, hvilket vil indebære betydelige sociale omkostninger for borgerne.

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

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

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

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

- C.** Hvad angår en nedbringelse af CO₂-emissionerne, efterleves subsidiaritetsprincippet igen fuldt ud, eftersom det er nødvendigt med en samordnet indsats på fællesskabsplan for at nå de opstillede miljømål. En sådan indsats vil utvivlsomt være mere effektiv i forsøget på at nå Fællesskabets miljømæssige målsætninger, da nedbringelsen af CO₂-emissionerne er hele Fællesskabets opgave. En af de klare fordele ved dette forslag vil være en betydelig forbedring af miljøet takket være nedbringelsen af CO₂-emissioner og muligvis også af andre forurenende emissioner.

I dette specifikke tilfælde er der en tæt sammenhæng mellem det indre marked og

miljømålsætningen, og de to elementer bør derfor betragtes under ét, hvis der skal kunne opnås tilfredsstillende resultater.

- D. Følgende tabel oplyser om, hvordan de afgiftsmæssige foranstaltninger forventes at bidrage til at fremme bæredygtigheden.

Tabel: Potentiel nedbringelse af CO₂-emissionerne ved hjælp af forskellige afgiftsmæssige foranstaltninger

	B	D	DK	I	NL	P	S	SF	UK
Mål for nedbringelsen af CO ₂ -emissioner i %	10,8	10,5	9,9	11,4	10,2	10,8	10,2	10,7	10,3
Øget differentiering af eksisterende afgifter									
• registreringsafgift	2,5	-	3,3	-	3,6	1,8	-	2,5	-
• vægtafgift	2,4	4,4	5,4	2,7	3,6	1,9	2,4	0,1	4,8
Tilførelse af CO₂-specifikt element til eksisterende afgifter									
• registreringsafgift	3,3	-	4,6	3,0	3,4	2,1	-	2,8	-
• vægtafgift	2,9	4,4	5,0	3,3	4,0	2,1	3,2	3,1	4,6
Afgiftsdifferentiering udelukkende på grundlag af CO₂-emissioner									
• registreringsafgift	3,5	-	8,4	1,8	5,5	3,2	-	4,3	-
• vægtafgift	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

Kilde: COWI-undersøgelsen, tabel 1.8: *Summary of main results*

Indførelse af en afgift til nedbringelse af CO₂-emissionerne kan få meget mærkbare konsekvenser. En gennemgang af de tal, man er nået frem til i COWI-undersøgelsen, viser således, at medtagelsen af et CO₂-element i beregningsgrundlaget for de eksisterende afgifter (i EU anvendes registreringsafgiften og vægtafgiften almindeligvis samtidigt) vil medføre en mærkbar nedbringelse af CO₂-emissionerne. I nogle tilfælde blev det anslået, at det blot ved medtagelse af et CO₂-element i den årlige vægtafgift ville være muligt at opnå en nedbringelse svarende til 50 % af det opstillede mål.

Det fremgår tydeligt, at hvis de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye biler skal nedbringes betydeligt, må man differentiere afgifterne, så de bliver meget lavere for de mest energieffektive biler end for biler med ringe energieffektivitet. Selv om Fællesskabets mål om et gennemsnit på 120 g CO₂-emissioner pr. km for nye biler for en stor del, dvs. mellem ca. 30,5 % og 86 %, kan nås ved en optimal anvendelse af afgiftsmæssige foranstaltninger, der består af CO₂-baserede registrerings- og vægtafgifter, er dette imidlertid ikke tilstrækkeligt til helt at nå dette mål. Det vil være nødvendigt at træffe andre foranstaltninger, som f.eks. at øge andelen af dieslbiler eller fremme brugen af mindre biler ("downsizing"), for at nå dette mål. Disse foranstaltninger bør have til formål at internalisere de eksterne omkostninger og bygge på princippet om, at forureneren betaler. Samtidig bør de være enkle, gennemsigtige, ens for alle typer, klasser og segmenter af biler og teknisk neutrale.

- Proportionalitetsprincippet

Forslaget opfylder proportionalitetsprincippet af følgende årsager.

Direktivet fastsætter det minimum af afgiftsmæssige foranstaltninger, der skal anvendes på bilområdet for at sikre et mere velfungerende indre marked og samtidig fremme Fællesskabets mål på miljøområdet. Det berører hverken afgiftsniveauer eller differentierede afgiftssatser, men giver medlemsstaterne tilstrækkeligt råderum til at anvende de satser, der passer bedst til de særlige forhold på deres nationale bilmarkeder. Medlemsstaterne vil frit kunne bestemme, hvilke foranstaltninger de vil træffe for at afskaffe registreringsafgiften, hvor stor en del det CO₂-baserede element skal udgøre af skattegrundlaget for registrerings- og vægtafgiften, og om de eventuelt vil lade andre emissioner indgå i dette afgiftsgrundlag.

Direktivets første mål er at forbedre den måde, det indre marked fungerer på. Det indre marked skal være til fordel for den frie bevægelighed for personer og for varer til personlig og kommerciel anvendelse. Registreringsafgiften hæmmer denne frie bevægelighed. Ingen løsninger, der er baseret på tilbageholdelse af registreringsafgift, vil kunne fjerne de eksisterende hindringer.

Hvad angår det andet mål, som er at fremme miljømæssig bæredygtighed, tager direktivet sigte på at gennemføre den tredje søjle i Kommissionens strategi til begrænsning af CO₂-emissionerne fra personbiler, som er den eneste søjle, der endnu ikke er gennemført. I strategien anerkendes det, at den tredje søjle har afgørende betydning med henblik på at nå de mål, der er opstillet for nedbringelse af CO₂-emissioner, og dens uomgængelige gennemførelse er i fuld overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, ifølge hvilket Fællesskabet kun bør træde til, hvis det er nødvendigt eller krævet for at nå et givet mål.

På baggrund af ovenstående og eftersom der ikke foreligger andre løsninger, som er mindre indgribende, kan der hverken sættes spørgsmålstegn ved, om direktivet er egnet til at nå det opstillede mål, eller ved nødvendigheden af de deri indeholdte foranstaltninger. Den tredje faktor, der skal vurderes, nemlig proportionaliteten mellem de pågældende foranstaltninger og de tilhørende begrænsninger, bør det understreges, at direktivet er budgetneutralt for medlemsstaterne, som får indtil år 2016 til at tilpasse likviditeten i deres indtægter. Direktivet medfører desuden ikke yderligere administrative omkostninger på lang sigt.

For at sikre, at proportionaliteten også efterleves ved anvendelse af direktivet, kan der endelig også tages hensyn til medlemsstater, der med hensyn til visse parametre adskiller sig betydeligt fra normen.

Se punkt 4

- Valg af retsakt

Foreslået retsakt: Direktiv.

Andre retsakter vil ikke være hensigtsmæssige af følgende årsager.

De erfaringer, der er gjort siden 1983 med direktiv 83/182/EØF og 83/183/EØF, har vist, at et direktiv giver medlemsstaterne tilstrækkeligt råderum til at gennemføre Fællesskabets skattebestemmelser i deres egne nationale rets- og forvaltningssystemer.

4) BUDGETMÆSSIGE VIRKNINGER

Vedtagelsen af forslaget vil ikke få budgetmæssige virkninger.

5) YDERLIGERE OPLYSNINGER

- Ophævelse af eksisterende lovgivning

Vedtagelsen af forslaget vil ikke indebære ophævelse af eksisterende lovgivning.

- Sammenligningstabel

Medlemsstaterne skal tilsende Kommissionen de nationale bestemmelser, der sættes i kraft for at gennemføre det foreslåede direktiv, sammen med en sammenligningstabel, der viser sammenhængen mellem de pågældende bestemmelser og dette direktiv.

- Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde (EØS)

Den foreslåede retsakt berører borgere, der flytter mellem EU- og EØS-lande, og det bør derfor udvides til at omfatte Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde.

Forslag til

RÅDETS DIREKTIV
om afgifter på personbiler
(EØS-relevant tekst)

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 93,

under henvisning til forslag fra Kommissionen²,

under henvisning til udtalelse fra Europa-Parlamentet³,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg⁴, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Beskatning af personbiler kan være et vigtigt hjælpemiddel til at nå målene på miljøområdet, især til at nedbringe udledningen af drivhusgasser, og derfor bør der i beskatningsgrundlaget for både registreringsafgifter og årlige vægtafgifter indføres et element, der er baseret på udledningen af carbondioxid. For at bidrage til opfyldelsen af de forpligtelser, som Fællesskabet og dets medlemsstater har indgået under Kyoto-protokollen, bør de foreslåede elementer, der er direkte knyttet til udledningen af carbondioxid, indgå i beskatningsgrundlaget for de afgifter på personbiler, der opkræves i forpligtelsesperioden fra 2008 til 2012. Da Fællesskabets strategiske mål om at nedbringe udledningen af carbondioxid fra personbiler allersnarest skal nås i 2010, bør det element, der er baseret på denne udledning, finde fuld anvendelse den 31. december 2010.
- (2) Den tredje søjle i Fællesskabets strategi til at nedbringe personbilers udledning af carbondioxid og forbedre brændstoføkonomien, der blev godkendt af Rådet i 1996⁵, består af afgiftsmæssige foranstaltninger og er den eneste søjle, der endnu ikke er gennemført på fællesskabsplan.
- (3) Medlemsstaterne bør tilskyndes til at anvende samordnede afgiftsmæssige incitamenter for personbiler, der opfylder strengere emissionsgrænser end dem, der

² EUT C ...

³ EUT C ...

⁴ EUT C ...

⁵ Rådets konklusioner af 25.6.1996 og Kommissionens meddelelse til Rådet og Europa-Parlamentet (KOM(95) 689 endelig udg.).

blev obligatoriske ved direktiv 98/69/EF⁶ (Euro 4) om foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af emissioner fra motorkøretøjer og om ændring af Rådets direktiv 70/220/EØF⁷, for at fremme markedsføringen af personbiler, der opfylder de krav, der fremover vedtages på fællesskabsplan (Euro 5).

- (4) Afgiftsmæssige incitament er bør kunne tage form af differentierede afgifter på personbiler i forhold til, hvor mange gram carbondioxid der udledes af den enkelte bil pr. kilometer.
- (5) For at undgå, at det indre marked opsplittes yderligere, bør det element, der er baseret på udledningen af carbondioxid, mindst tegne sig for 25 % af det samlede provenu fra registreringsafgifter og årlige vægtafgifter den 31. december 2008 og mindst 50 % af det samlede provenu den 31. december 2010.
- (6) Afgiftsmæssige hindringer for den frie bevægelighed for personer og deres personlige ejendele, herunder personbiler, bør fjernes på det indre marked. Dette direktiv tager sigte på at fjerne sådanne hindringer gennem en omlægning af medlemsstaternes beskatning af personbiler, men det er ikke obligatorisk for medlemsstaterne at indføre nye afgifter.
- (7) Mange europæiske borgere benytter sig af deres biler, når de udøver deres ret til fri bevægelighed ved at flytte enten midlertidigt eller permanent fra en medlemsstat til en anden. De store forskelle mellem beskatningssystemerne for personbiler gør det meget svært for de europæiske borgere⁸ og bilindustrien at udnytte fordelene ved det indre marked. Især registreringsafgifter er årsag til øgede overførselsomkostninger for forbrugeren, store forskelle i bilpriserne før skat og fragmentering af bilmarkedet, og de påvirker den grænseoverskridende handel i negativ retning.
- (8) Registreringsafgifterne udgør en hindring for virkeliggørelsen af målene i Lissabonstrategien og for en mere konkurrencedygtig europæisk bilindustri, og de bør derfor gradvis afskaffes over en periode på mellem fem og ti år. Medlemsstater med registreringsafgifter kan anvende denne periode til at tilpasse deres beskatningssystem for personbiler under hensyntagen til de særlige forhold på deres nationale bilmarkeder. Provenutab som følge af afskaffelsen af registreringsafgifter kan dækkes ved samtidig at øge provenuet fra den årlige vægtafgift og om nødvendigt fra andre afgiftsforanstaltninger i overensstemmelse med Rådets direktiv 2003/96/EF⁹, således at den samlede afgiftsbyrde forbliver uændret.
- (9) Medlemsstater med registreringsafgifter bør imidlertid indføre en refusionsordning for registreringsafgifter, der er betalt for personbiler, som udføres eller overflyttes permanent fra deres område til en anden medlemsstats område. Medlemsstaterne bør desuden anvende en lignende refusionsordning for den årlige vægtafgift. Disse ordninger gør det muligt at forhindre dobbeltbetaling af afgifter og at opkræve bilafgifter på et mere retfærdigt grundlag i forhold til bilens anvendelse i de pågældende medlemsstater.

⁶ EFT L 350 af 28.12.1998, s. 1.

⁷ EFT L 76 af 6.4.1970, s. 1.

⁸ EF-Domstolen har for nylig i sin dom af 16.6.2005 i sag C-138/2004 fastslået, at registreringsafgifter kan udgøre en hindring for den frie bevægelighed, navnlig på grund af satser og tekniske aspekter.

⁹ EUT L 283 af 31.10.2003, s. 51.

- (10) Refusionsordningerne for såvel registreringsafgiften som den årlige vægtafgift bør i givet fald indføres hurtigst muligt for at undgå forvridninger og forskellige afgiftsregler for personbiler.
- (11) Det beløb, der refunderes eller opkræves for den enkelte personbil i form af registreringsafgifter, bør være direkte knyttet til restværdien af den pågældende bil. Der må derfor fastsættes fællesskabsregler på grundlag af objektive faktorer for at fastlægge bilers værdiforringelse og dermed de resterende registreringsafgifter, der udgør en del af deres restværdi.
- (12) For at fremme tilpasningen til de nye bestemmelser og dermed begrænse eventuelle negative følgevirkninger bør Kommissionen underrettes om, hvilke registreringsafgifter og årlige vægtafgifter medlemsstaterne anvender i overgangsperioden, samt om de årlige vægtafgifter, der anvendes efter denne periode.
- (13) Kommissionen bør følge udviklingen i de foranstaltninger, som medlemsstaterne vedtager for at gennemføre dette direktiv, og underrette Rådet og Europa-Parlamentet herom.
- (14) Da målene med dette direktiv, nemlig at få det indre marked til at fungere bedre på personbilsområdet og at udnytte afgiftsmæssige foranstaltninger mere effektivt til at gennemføre Fællesskabets strategi for nedbringelsen af carbondioxidemissioner for personbiler, ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes af medlemsstaterne og derfor på grund af handlingens omfang eller virkninger bedre kan gennemføres på fællesskabsplan, kan Fællesskabet træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål -

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Kapitel I

FORMÅL OG DEFINITIONER

Artikel 1

Formål

Dette direktiv fastsætter regler for beregningen af afgifter på personbiler på grundlag af deres udledning af carbondioxid.

Direktivet afskaffer også registreringsafgifter og indfører en ordning, der på visse betingelser giver mulighed for at få registreringsafgifter refunderet.

Desuden indføres en refusionsordning for årlige vægtafgifter.

Artikel 2
Definitioner

I dette direktiv forstås ved personbil et køretøj af klasse M1 som defineret i punkt A i bilag II til Rådets direktiv 70/156/EØF¹⁰.

Kapitel II
ÅRLIG VÆGTAFGIFT

AFDELING 1
BESKATNINGSGRUNDLAG OG AFGIFTSDIFFERENTIERING

Artikel 3
Almindelige bestemmelser

1. Medlemsstater, der opkræver særlige periodiske afgifter, der er forbundet med anvendelsen af en personbil på deres område og har de samme eller lignende kendetegn som afgifterne i bilag I, i det følgende benævnt "årlig vægtafgift", beregner disse afgifter på grundlag af det tidsrum, hvori personbilen har været i brug på den pågældende medlemsstats område inden for en periode på tolv måneder.
2. Kun den medlemsstat, hvor en personbil er registreret, kan opkræve årlig vægtafgift for den pågældende bil.
3. I forbindelse med opkrævningen af den årlige vægtafgift anses registreringsmedlemsstaten for at være den medlemsstat, hvor bilen bruges permanent, enten fordi det er ejerens sædvanlige opholdssted, jf. artikel 6 i Rådets direktiv 83/183/EØF¹¹, eller fordi bilen benyttes i denne medlemsstat i mindst 185 dage inden for en periode på tolv måneder.

Artikel 4
Differentiering efter udledning af carbondioxid

Ved beregningen af den årlige vægtafgift differentieres afgiften efter, hvor mange gram carbondioxid der udledes af den enkelte personbil pr. kilometer.

Artikel 5
Minimumsprovener fra de differentierede afgifter

1. Senest den 31. december 2008 bør det samlede afgiftsprovener fra den del af vægtafgiften, der er baseret på udledningen af carbondioxid, mindst udgøre 25 % af det samlede provener fra den pågældende afgift.

¹⁰ EFT L 42 af 23.2.1970, s. 1.

¹¹ EFT L 105 af 23.4.1983, s. 64.

2. Senest den 31. december 2010 bør det samlede afgiftsproveneru fra den del af vægtafgiften, der er baseret på udledningen af carbondioxid, mindst udgøre 50 % af det samlede proveneru fra den pågældende afgift.

AFDELING 2 REFUSIONSORDNING

Artikel 6

Refusion af den årlige vægtafgift

Hvis der i registreringsmedlemsstaten er betalt årlig vægtafgift for en personbil, der efterfølgende udføres fra Fællesskabets område eller overflyttes til permanent brug, jf. artikel 3, stk. 3, på en anden medlemsstats område, refunderer førstnævnte medlemsstat restværdien af afgiften, beregnet i henhold til artikel 3, stk. 1.

Kapitel III AFSKAFFELSE AF REGISTRERINGSAFGIFTER Forbud mod indførelse

Artikel 7

Fra den [...] kan medlemsstaterne ikke indføre afgifter, der er forbundet med registrering af personbiler for at godkende dem til brug på offentlig vej, og som har de samme eller lignende kendetegn som afgifterne i bilag II, i det følgende benævnt "registreringsafgifter".

Artikel 8

Forbud mod fortsat opkrævning

Fra den 1. januar 2016 må medlemsstaterne ikke længere opkræve nogen registreringsafgifter.

Kapitel IV REFUSIONSORDNING FOR REGISTRERINGSAFGIFTER

Artikel 9

Almindelige bestemmelser

Hvis der i en medlemsstat er betalt registreringsafgift for en personbil, der efterfølgende udføres fra Fællesskabets område eller overflyttes til permanent brug, jf. artikel 3, stk. 3, på en anden medlemsstats område, refunderer førstnævnte medlemsstat restværdien af afgiften, beregnet i henhold til artikel 10, stk. 1.

Artikel 10

Beregning af den resterende registreringsafgift

1. Det registreringsafgiftsbeløb, der refunderes for en personbil i henhold til artikel 9, skal være direkte forbundet med bilens restværdi og svare til den resterende registreringsafgifts andel af denne restværdi.
2. Medlemsstaterne kan benytte forskellige metoder til at fastsætte restværdien af en personbil med henblik på anvendelsen af stk. 1, som f.eks. vurderinger, sagkyndige undersøgelser og faste beregningstabeller.
3. Medlemsstaterne kan fastlægge de faste beregningstabeller ved lov eller administrative bestemmelser, forudsat at følgende betingelser er opfyldt:
 - a) beregningstabellerne fastlægges på grundlag af nærmere fastsatte generelle og objektive kriterier
 - b) beregningstabellerne bringes til offentlighedens kendskab
 - c) bilejeren har mulighed for at anfægte den afgørelse, som medlemsstaten træffer på grundlag af beregningstabellen, ved en uafhængig myndighed.

Kapitel V

MIDLERTIDIGE BESTEMMELSER

Artikel 11

Almindelige bestemmelser

Hvis en personbil overflyttes permanent, jf. artikel 3, stk. 3, til en medlemsstat, som stadig opkræver registreringsafgift, beregner den pågældende medlemsstat registreringsafgiften i henhold til artikel 12.

Artikel 12

Beregning af registreringsafgiften

1. Indtil den 31. december 2015 beregnes registreringsafgiften på grundlag af den aktuelle værdi af en tilsvarende ny personbil under hensyntagen til den pågældende personbils faktiske værdiforringelse.
2. Med henblik på anvendelsen af stk. 1 tages der ved sammenligningen med en tilsvarende ny personbil hensyn til bl.a. bilens mærke, model, kilometerstand, fremdrivningsmiddel og mekaniske stand.
3. Med henblik på anvendelsen af stk. 1 forstås ved nye personbiler enhver personbil, der tidligere udelukkende er blevet solgt med henblik på videresalg eller levering, og som derfor aldrig er blevet registreret til brug på offentlig vej.
4. Ved beregningen af registreringsafgiften finder artikel 10, stk. 2 og 3, tilsvarende anvendelse.

Artikel 13
Registreringsafgift

Indtil den 31. december 2015 beregnes den registreringsafgift, der stadig opkræves, ved at differentiere afgiften efter, hvor mange gram carbondioxid der udledes af den enkelte personbil pr. kilometer.

Artikel 14
Minimumsprovener fra de differentierede afgifter

1. Senest den 31. december 2008 bør det samlede afgiftsprovener fra den del af registreringsafgiften, der er baseret på udledningen af carbondioxid, mindst udgøre 25 % af det samlede provener fra den pågældende afgift.
2. Senest den 31. december 2010 bør det samlede afgiftsprovener fra den del af registreringsafgiften, der er baseret på udledningen af carbondioxid, mindst udgøre 50 % af det samlede provener fra den pågældende afgift.

Kapitel VI
AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 15
Underretning

Medlemsstaterne underretter Kommissionen om grundlaget og satserne for registreringsafgiften og den årlige vægtafgift den 1. januar hvert år og efter enhver ændring af national lov.

Artikel 16
Rapporter

Senest den 1. januar 2011 og derefter hvert femte år forelægger Kommissionen efter høring af medlemsstaterne en rapport om anvendelsen af dette direktiv for Rådet og Europa-Parlamentet.

Artikel 17
Gennemførelse

Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 31. december 2006. De tilsender straks Kommissionen disse bestemmelser med en sammenligningstabel, som viser sammenhængen mellem de pågældende bestemmelser og dette direktiv.

Bestemmelserne skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

Medlemsstaterne tilsender Kommissionen de vigtigste nationale bestemmelser, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 18
Ikrafttræden

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 19
Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Rådets vegne
Formand

BILAG 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

TJEKKIET

-

DANMARK

- Grøn ejeravgift

TYSKLAND

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

ESTLAND

-

GRÆKENLAND

- Τέλη κυκλοφορίας

SPANIEN

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

FRANKRIG

-

IRLAND

- Motor vehicle excise duties

ITALIEN

- Tassa automobilistica di proprietà

CYPERN

- Τέλη κυκλοφορίας

LETLAND

- Transportlīdzekļu ikgadējā nodeva

LITAUEN

-

LUXEMBOURG

- Taxe sur les véhicules automoteurs

UNGARN

- Súlyadó

MALTA

-

NEDERLANDENE

- Motorrijtuigenbelasting

ØSTRIG

- Kraftfahrzeugsteuer

POLEN

-

PORTUGAL

- Imposto municipal sobre veiculos

- Imposto de circulação

SLOVENIEN

- Letno povračilo za uporabo cest

SLOVAKIET

-

FINLAND

- Ajoneuvovero/fordonskatt

SVERIGE

- Vägtrafikskatt

DET FORENEDE KONGERIGE

- Vehicle excise duty

BILAG II

BELGIEN

- Taxe de mise en circulation / Belasting op de inverkeerstelling

TJEKKIET

-

DANMARK

- Registreringsafgift af motorkøretøjer

TYSKLAND

-

ESTLAND

- Autoregistreerimislõiv

GRÆKENLAND

- Τέλη ταξινόμησης

SPANIEN

- Impuesto especial sobre determinados medios de transporte

FRANKRIG

-

IRLAND

- Vehicle registration tax

ITALIEN

- Imposta provinciale di trascrizione (IPT)

CYPERN

- Φόρος κατανάλωσης

LETLAND

- Automobiļu un motociklu nodoklis

LITAUEN

- Kelių transporto priemonių registravimo mokestis

LUXEMBOURG

-

UNGARN

- Regisztrációs adó

- Átírási illeték

MALTA

- Taxxa ta' registrazzjoni ta' vetturi bill-mutur

NEDERLANDENE

- Belasting Personenauto's en Motorrijwielen

ØSTRIG

- Normverbrauchsabgabe

POLEN

- Opłata rejestracyjna

PORTUGAL

- Imposto Automovel

SLOVENIEN

- Davek na motorna vozila

SLOVAKIET

-

FINLAND

- Autovero/bilskatt

SVERIGE

-

DET FORENEDE KONGERIGE