

Folketinget — Europaudvalget

Christiansborg, den 9. november 2007
Folketingets repræsentant ved EU

Til

udvalgets medlemmer og stedfortrædere

Betænkning om afgifter på personbiler vedtaget med stort flertal i Europa-Parlamentet

Den 5. september vedtog Europa-Parlamentet Karin Riis Jørgensens (ALDE) betænkning om afgifter på personbiler¹ med 385 stemmer for, 139 stemmer imod og 109, der stemte hverken for eller imod. Da direktivforslaget² skal vedtages efter traktatens "høringsprocedure" er parlamentets behandling af forslaget dermed afsluttet. Forslaget skal vedtages af Rådet med enstemmighed.

Begrundelse

I forslagens indledning fastholder Kommissionen, at beskatning af personbiler kan være et vigtigt hjælpemiddel til at nå målene på miljøområdet, især til at nedbringe udledningen af drivhusgasser. Kommissionen mener derfor, at der indføres elementer i beskatningsgrundlaget for både registreringsafgifter og årlige vægtafgifter, der er baseret på udledningen af carbondioxid.

Ifølge forslaget tegner transportsektoren 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. EU har vedtaget en målsætning om at nå ned på 120 gram CO₂ pr. kilometer for alle nye biler inden 2010. Kommissionen har identificeret tre "søjler", der skal bruges til at nå denne målsætning:

¹ BETÆNKNING om forslag til Rådets direktiv om afgifter på personbiler (A6-0240/2006) - <http://www.europarl.europa.eu/omk/sipade3?PUBREF=-//EP//NONSGML+REPORT+A6-2006-0240+0+DOC+PDF+V0//DA&L=DA&LEVEL=1&NAV=S&LSTDOC=Y>

² Forslaget samt relevante dokumenter i forbindelse med Folketingets og EU-institutionernes behandling: http://euo.dk/dokumenter/status/alle/status_20050261

1. En frivillig aftale med bilindustrien - med et mål af 140g/km inden 2008/9 og 120g/km inden 2012.
2. Introduktionen af øko-mærkning af nye biler.
3. Indførelsen af fiskale foranstaltninger, som vil opmuntre forbrugerne til at anskaffe mere miljøvenlige køretøjer.

Mens EU allerede har indfriet de første to søjler i strategien, er nærværende forslag et forsøg på at implementere den tredje søjle.

Udover de miljømæssige aspekter i forslaget, skaber det nuværende system af registreringsafgifter to problemer for det indre markeds funktion, som forslaget forsøger at rette op på.

1. For borgerne: Problemerne med hensyn til dobbeltbeskatning - en borger bliver opkrævet registreringsafgift ved køb af en ny bil i et land, men skal betale afgiften igen, hvis han/hun flytter til et andet medlemsland. Kommissionen vurderer, at høje registreringsafgifter og de associerede administrative omkostninger er forhindringer for den fri bevægelighed i Unionen.
2. For bilindustrien: 25 forskellige skattesystemer i 25 medlemsstater fører til en fragmentering af bilmarkedet, som Kommissionen hævder, har negative konsekvenser for industrien.

Forslagets indhold

Formålet med forslaget er således at forbedre det indre markeds funktion og samtidig forbedre miljøet gennem en afvikling af medlemsstaternes registreringsafgifter³ til fordel for et afgiftssystem, der nedbringer CO2 emissioner fra personbiler. Hertil indfører forslaget en refusionsordning for registreringsafgifter i overgangsperioden, hvis formål er at beskytte mod dobbeltbeskatning. Ordningen vil også give borgere, der flytter til en anden medlemsstat, mulighed for at få refunderet en del af registreringsafgiften.

Kommissionens forslag foreskriver, at registreringsafgiften afskaffes gradvis over en overgangsperiode på fem til ti år. Derefter skal afgifterne omlægges til en årlig "vægtafgift", som skal differentieres efter hvor mange gram CO2 der udledes af den enkelte personbil pr. kilometer. Kommissionen hævder, at forslaget vil være "budget-neutralt" i medlemsstaterne, idet skattemyndighederne kan fastsætte de årlige vægtafgifter på en sådan måde, at de tabte indtægter kan opkræves gennem forhøjede vægtafgifter og gennem eventuelle vejafgifter.

³ 16 medlemsstater - herunder Danmark - indkræver registreringsafgifter for nye registrerede biler.

Kommissionen mener, at det er vigtigt, at registreringsafgiften afskaffes gradvist, således at bilejere, der har købt en bil og betalt en høj registreringsafgift ikke vil blive pålagt at betale de forhøjede årlige vægtafgifter. Særlige afgiftsregler for disse biler er nødvendigt i en periode, der svarer til deres gennemsnitlige levetid. Ligeledes vil den gradvise afskaffelse af registreringsafgiften tjene til at beskytte brugtvoغنsmarkedet.

Lászlo Kovács, kommissær for skattespørgsmål indledte Europa-Parlamentets debat om forslaget ved at slå fast, at forslaget ikke er en skatteharmonisering, men derimod en strukturreform, hvis formål er at skabe harmoni mellem skattespørgsmål og miljøet. Han tilføjede, at forslaget vil få konsekvenser for de 15 millioner nye personbiler, der indregistreres om året i Europa, samt de ca. 200.000.000 brugtvoغنne på Europas landeveje.

Europa-Parlamentets vedtagelse

Europa-Parlamentet støttede Kommissionens oprindelige forslag, men vedtog samtidig en række ændringsforslag⁴. Vigtigst af disse er, at den årlige vægtafgift ikke alene skal baseres på udledningen af CO₂, men også på andre faktorer som skader miljøet. Parlamentet anbefaler, at Kommissionen udarbejder en rapport om hvilke andre miljømæssige faktorer, der skulle tages højde for i fastsættelsen af afgiften.

Øvrige ændringsforslag vedtaget af Europa-Parlamentet:

- Parlamentet har anbefalet, at forslaget undtager veteranbiler fra direktivets øvrige bestemmelser.
- For at undgå fragmentering af bilmarkedet, vil Europa-Parlamentet sikre at forslaget er "teknologi-neutralt", og dermed skal afgifterne pålægges samtlige biltyper på en ensartet måde.
- Europa-Parlamentet anmoder medlemsstaterne til at undgå dobbeltbeskatning i overgangsperioden - især for statsborgere som flytter hjem efter to år i udlandet.
- Ifølge Europa-Parlamentet skal overgangsordningen være på 10 år.
- Endelig slår Europa-Parlamentet fast, at forslaget skal være "budget-neutralt", således at medlemsstaterne kan indkræve tabte indtægter fra registreringsafgifter i de nye årlige vægtafgifter mm.

⁴ Da forslaget vedtages efter høringsprocedure er Rådet ikke forpligtet til at rette sig efter Europa-Parlamentets ændringsforslag

I forbindelse med debatten om betænkningen bemærkede Margrete Auken (VERTS - de grønne), at forslaget aldrig vil blive gennemført, på grund af modstand i Rådet. Den grønne gruppes holdning er, at registreringsafgiften skal bibeholdes, da det er et vigtigt redskab til at påvirke forbrugernes adfærd. Margrete Auken udtrykte det således: "Den høje registreringsafgift har betydet, at vi har færre biler i Danmark. Det er prisen, der er afgørende for, hvor mange biler, der kører på vejene. Forslaget her vil betyde en forringelse af miljøet, fordi vi får mange flere og mere forurenende biler på vejene."

UK er kritisk overfor forslaget.

I sin rapport til det britiske underhus, oplyste den britiske regering, at den var i tvivl om hvorvidt forslaget overhovedet var i overensstemmelse med nærhedsprincippet:

"The Government does not believe that the elements of the proposal...meet the subsidiarity test, as it remains unconvinced by the Commission's arguments that restricting Member States' choices over forms and structures of passenger car taxation is necessary for the smooth functioning of the Internal Market. The Government also considers that Member States should be able to choose the passenger car taxes that deliver CO2 reductions in the most cost-effective way. A number of other Member States have expressed the view that passenger car tax is a matter for national governments to decide, and that they oppose the principle of further limitation on the taxation powers of Member States."

Det britiske Europaudvalg påpegede regeringens vetomulighed i forbindelse med vedtagelsen af forslaget og opmuntrede samtidig regeringen til at udnytte denne mulighed:

"Since the draft Directive is subject to an unanimous vote in the Council we (udvalget) assume the Government will have no difficulty in resisting unwelcome legislation"

Med venlig hilsen

Richard Mongin Forrest