



## Direktiv om personbilsbeskattning

Finansdepartementet

2007-06-05

### Dokumentbeteckning

KOM (2005) 261

Förslag till rådets direktiv om beskattning av personbilar

### Sammanfattning

Kommissionen presenterade den 5 juli 2005 ett förslag till direktiv om beskattning av personbilar.

Kommissionens förslag innebär att medlemsstaternas registreringsskatter för personbilar gradvis avskaffas under en övergångsperiod på fem till tio år och att nya registreringsskatter inte får införas. Ett system för återbetalning av registreringsskatt och årlig vägtrafikskatt (fordonsskatt) införs för bilar som stadigvarande överförs till en annan medlemsstat eller exporteras. Skatteunderlaget för såväl registreringsskatt som årlig vägtrafikskatt omstruktureras så att det blir helt eller delvis koldioxidbaserat.

Förslaget har två mål, dels att förbättra den inre marknadens funktion, dels att genomföra gemenskapens strategi för att minska koldioxidutsläppen från personbilar. Syftet är inte att införa några nya personbilsrelaterade skatter i medlemsstaterna utan endast att omstrukturera befintliga skatter. Det ställs inte krav på att vägtrafikskatt måste tas ut.

Sverige är positivt till att ett gemensamt system för återbetalning av registreringsskatt och årlig vägtrafikskatt tas fram. Sverige välkomnar också kommissionens initiativ att föreslå regler om beskattning av personbilar med utgångspunkt i bilens koldioxidutsläpp. Det är naturligt att personbilsbeskattningen och beskattningen av drivmedel ses i ett

## 1 Förslaget

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 inom EU. Kommissionen tillkännagav att den på grundval 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 åren 2002-2004 i syfte att fastställa vilka frågor som direktivet skulle omfatta. Direktivet lades fram i juli 2005 och presenterades för rådsarbetsgruppen för skatter i oktober samma år. Förslaget har därefter inte varit föremål för diskussion i rådsarbetsgruppen för skatter förrän i mars 2007.

### 1.1 Innehåll

#### Årlig vägtrafikskatt

För att förbättra rörligheten och undvika att skatt tas ut i flera medlemsstater för samma bil föreslås att årlig vägtrafikskatt skall beräknas på grundval av den tidsperiod under året som en personbil använts på medlemsstatens territorium och att endast den medlemsstat där en personbil är registrerad får ta ut årlig vägtrafikskatt. Om årlig vägtrafikskatt har betalats i registreringsmedlemsstaten för en personbil som sedan exporteras eller flyttas till en annan medlemsstat för att stadigvarande användas där skall registreringsmedlemsstaten återbetala den inbetalda skatten för den del av året som bilen inte använts på medlemsstatens territorium.

Vid beräkningen av den årliga vägtrafikskatten skall skatten differentieras på grundval av hur många gram koldioxid per kilometer som varje enskild personbil släpper ut. Enligt förslaget skall den totala intäkten från den koldioxidbaserade komponenten i den årliga vägtrafikskatten utgöra minst tjugofem procent av de totala intäkterna av skatten senast den 31 december 2008, för att sedan utgöra minst femtio procent senast den 31 december 2010.

## Registreringsskatt

Ett förbud mot införande av registreringsskatt föreslås i samband med direktivets införande för att sedan övergå till ett förbud mot bibehållande av registreringsskatt från och med den 1 januari 2016.

För att minska registreringsskattens påverkan på den fria rörligheten föreslås ett system för återbetalning av registreringsskatt för personbilar som exporteras eller flyttas till en annan medlemsstat för att stadigvarande användas där. Den registreringsskatt som skall återbetalas skall motsvara registreringsskattens andel av det restvärde som beräknas för bilen.

I förslaget ingår även en reglering av hur registreringskatten skall beräknas när en personbil flyttas till en medlemsstat som tar ut registreringsskatt. Skatten skall då grundas på det aktuella värdet för en liknande ny personbil med beaktande av den berörda personbilens faktiska värdeminskning.

Fram till dess att registreringsskatterna helt avskaffas skall dessa, i likhet med de årliga vägtrafikskatterna, differentieras på grundval av hur många gram koldioxid per kilometer som varje enskild personbil släpper ut. Enligt förslaget skall den totala intäkten från den koldioxidbaserade komponenten i registreringsskatten utgöra minst tjugofem procent av de totala intäkterna av skatten senast den 31 december 2008, för att sedan utgöra minst femtio procent senast den 31 december 2010.

## 1.2 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

Sverige har inte någon registreringsskatt för personbilar varför förslaget vad gäller borttagande och återbetalning av registreringsskatt inte medför något behov av lagändringar.

Vad gäller årlig vägtrafikskatt är det för Sveriges del främst fordonsskatten som kan omfattas av direktivets bestämmelser. Genom vägtrafikskattelagen (2006:227) som trädde i kraft den 1 maj 2006 har en koldioxidbaserad fordonsskatt införts för personbilar. I nuläget är det endast personbilar med fordonsår 2006 eller senare samt de personbilar som är av tidigare fordonsår men som uppfyller miljökraven för miljöklass 2005, El eller Hybrid, som omfattas av den koldioxidbaserade skatten. För övriga personbilar baseras fordonsskatten även fortsättningsvis på fordonets vikt enligt lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.

Vad avser de bilar som beskattas enligt den koldioxidbaserade fordonsskatten bör Sverige uppfylla de i kommissionens förslag uppställda kraven på att koldioxidkomponenten skall utgöra 25 procent av den totala fordonsskatten senast den 31 december 2008 och 50 procent av den totala fordonsskatten senast den 31 december 2010. För de äldre personbilarna kan kommissionens förslag, så som det nu är utformat, komma att innebära att en anpassning av den svenska lagstiftningen måste göras så att även dessa äldre bilar omfattas av en koldioxidbaserad skatt. Sverige ser dock praktiska svårigheter med att låta det koldioxidbaserade skattesystemet omfatta även de äldre personbilarna då uppgift om koldioxidutsläpp eller bränsleförbrukning saknas i vägtrafikregistret för ett stort antal av dessa bilar.

Kommissionens förslag om införande av ett system för beräkning av årlig vägtrafikskatt vid inflyttning samt återbetalning när fordonet exporteras eller flyttas till en annan medlemsstat innebär inte någon större skillnad mot gällande svenska regler. Enligt den svenska vägtrafikskattelagen tas skatt endast ut för den del av ett skatteår som ett fordon är skattepliktigt i Sverige.

### 1.3 Budgetära konsekvenser

Om registreringsskatterna avskaffas på gemenskapsnivå skulle detta kunna leda till en ökad försäljning av bilar i Sverige och därmed ökade skatteintäkter. Anledningen till detta är att det i nuläget kan vara fördelaktigt att köpa en bil i ett land som tar ut registreringsskatt, eftersom skatten leder till att priset på bilen före skatt blir lägre.

Om det totala fordonsskatteuttaget påverkas vid en differentiering av skatten efter koldioxidutsläpp beror på om det krävs en justering av skattenivån för att uppnå de minimumintäkter från en koldioxidkomponent som anges i förslaget.

## 2 Ståndpunkter

### 2.1 Svensk ståndpunkt

Sverige är positivt till att ett gemensamt system för återbetalning av registreringsskatt och årlig vägtrafikskatt tas fram. Eftersom Sverige inte har någon registreringsskatt, har ställning för närvarande inte tagits för eller emot förslaget att avskaffa registreringsskatterna. Sverige välkomnar kommissionens initiativ att föreslå regler om beskattning av personbilar med utgångspunkt i bilens koldioxidutsläpp. De medel som på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt bäst minskar utsläppen av växthusgaser bör

emellertid prioriteras. Det är därför naturligt att personbilsbeskattningen och beskattningen av drivmedel ses i ett sammanhang. Sverige menar att äldre fordon åtminstone till en början skall undantas då det inte finns uppgift om utsläppsnivåer för dessa bilar.

## 2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

Vid möte i rådets arbetsgrupp för skattefrågor den 19 oktober 2005 ifrågasatte ett flertal länder förslaget att avveckla registreringsskatten inom EU. Vidare framfördes kritik mot gemensamma regler för koldioxidrelatering av årlig vägtrafikskatt eller registreringsskatt. Det fanns dock ett visst intresse bland medlemsländerna att diskutera gemensamma regler för återbetalning av registreringsskatt.

Vid möte i rådets arbetsgrupp för skattefrågor den 30 mars 2007 var flertalet av medlemsländerna positiva till att arbeta vidare med förslaget om ett gemensamt system för återbetalning av registreringsskatt och årlig vägtrafikskatt. Vad gäller förslaget till gemensamma regler för koldioxidrelatering av registreringsskatt och årlig vägtrafikskatt uttryckte medlemsländerna delade meningar.

## 2.3 Institutionernas ståndpunkter

Europeiska ekonomiska och sociala kommittén stödjer kommissionens förslag till direktiv, se yttrande (ECO/169- EESC 749/2006) av den 17 maj 2006.

[http://eescopinions.eesc.europa.eu/viewdoc.aspx?doc=//esppub1/esp\\_public/ces/eco/eco169/sv/ces749-2006\\_ac\\_sv.doc](http://eescopinions.eesc.europa.eu/viewdoc.aspx?doc=//esppub1/esp_public/ces/eco/eco169/sv/ces749-2006_ac_sv.doc)

Europaparlamentet har i en lagstiftningsresolution den 5 september 2006 godkänt kommissionens förslag med de ändringar som parlamentet föreslår (P6-TA[2006]0334). Parlamentet har uppmanat kommissionen att ändra sitt förslag i överensstämmelse med parlamentets ändringar. De ändringar som parlamentet föreslår innebär främst att även andra faktorer än koldioxidutsläpp, såsom luftförorenande ämnen som kväveoxid och partikeldamm samt bränsleeffektivitet, skall kunna beaktas i skatteunderlaget för årlig vägtrafikskatt och registreringsskatt. Förslagen ger även medlemsstaterna möjlighet att införa skattedifferentiering baserad på Euro-klasser.

<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?jsessionid=674F047BC7114A59F7A77A3A2D992CF5.node1?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P6-TA-2006-0334+0+DOC+XML+V0//SV>

## 2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

2006/07:FPM89

Förslaget har inte remissbehandlats.

## 3 Övrigt

### 3.1 Fortsatt behandling av ärendet

Förslagen behandlas under våren 2007 i rådsarbetsgruppen för skattefrågor.

### 3.2 Rättslig grund och beslutsförfarande

Artikel 93 i EG-fördraget. Rådet fattar beslut med enhällighet.

### 3.3 Fackuttryck/termer

—