



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 5.7.2005
COM(2005) 261 definitief

2005/0130 (CNS)

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN DE RAAD

betreffende de belasting van personenauto's

(door de Commissie ingediend)

{SEC(2005) 809}

TOELICHTING

1) ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

- Motivering en doel van het voorstel

Het bestaan van 25 verschillende stelsels voor de belasting van personenauto's in de EU heeft geleid tot fiscale obstakels zoals dubbele belasting, de overbrenging van auto's naar een andere lidstaat om fiscale redenen, verstoringen en inefficiency, wat de goede werking van de interne markt belemmert. Europese burgers worden momenteel geconfronteerd met een dubbele heffing van registratiebelasting, omslachtige administratieve procedures, aanzienlijke extra kosten, tijdverlies en diverse andere obstakels wanneer zij zich met hun personenauto vrij willen bewegen binnen de Gemeenschap. De auto-industrie slaagt er door de grote verschillen tussen de belastingstelsels niet in ten volle profijt te trekken van de verwachte voordelen van de interne markt. Door de huidige fragmentering op de markt van personenauto's kan zij geen schaalvoordelen benutten of auto's met dezelfde specificaties bouwen voor de gehele interne markt, wat tot forse verschillen leidt in de nettoprijzen (vóór belasting) en de consumentenprijzen (inclusief belasting).

Verder zijn personenauto's een belangrijke bron van CO₂-emissies en dus van bijzonder belang voor de verwezenlijking van de EU-milieudoelstelling, dat wil zeggen de in het kader van het Kyoto-protocol aangelegane milieuverplichtingen. Fiscale maatregelen zijn een van de drie pijlers van de communautaire strategie ter vermindering van de CO₂-uitstoot van personenauto's. De optimale inzet van fiscale maatregelen, tezamen met de door de auto-industrie (ACEA, JAMA en KAMA) aangelegane verbintenissen en voorlichting van de consument, is een essentieel instrument voor de verwezenlijking van het EU-streefdoel van 120g CO₂ per kilometer uiterlijk tegen 2010.

Dit voorstel heeft daarom een dubbel doel, namelijk de werking van de interne markt te verbeteren en de communautaire strategie ter vermindering van de CO₂-uitstoot van personenauto's ten uitvoer te leggen. Dit voorstel heeft niet ten doel nieuwe belastingen in te voeren in verband met personenauto's, maar beoogt slechts een herstructurering van deze belastingen indien deze door lidstaten worden toegepast, zonder ze te verplichten dergelijke belastingen in te voeren.

- Algemene context

Op het gebied van personenauto's wordt de goede werking van de interne markt gefrustreerd door een aantal belangrijke problemen. Onevenredig hoge registratiebelastingen dragen in aanzienlijke mate bij aan de verschillen tussen de nettoprijzen op de nationale markten, houden de consumentenprijzen hoog en maken het voor burgers met een laag inkomen moeilijker om hun oude auto te vervangen. De grondslag en de hoogte van de registratiebelastingen die thans worden toegepast, zijn zeer uiteenlopend; in extreme gevallen varieert de hoogte van nul tot 180% van de netto-autoprijs; in absolute cijfers varieerde de gemiddelde registratiebelasting in 1999 van 267 euro tot 15 659 euro. Bij de jaarlijkse motorrijtuigenbelastingen loopt de gehanteerde grondslag eveneens sterk uiteen; in absolute cijfers varieerde de gemiddelde belasting in 1999 van 30 euro per voertuig tot 463 euro per voertuig. Volgens de informatie waarover de Commissie beschikt, passen de meeste lidstaten een registratiebelasting toe en kennen 21 lidstaten een motorrijtuigenbelasting. Doordat er geen communautaire wetgeving bestaat, biedt alleen de jurisprudentie van het Hof van Justitie uitkomst om de problemen van

de burgers op te lossen, hoofdzakelijk op basis van de algemene beginselen van het EG-Verdrag.

Het vervoer is verantwoordelijk voor circa 28% van alle CO₂-emissies. Het vervoer over de weg alleen al vertegenwoordigt circa 84% van alle vervoersgerelateerde CO₂-emissies en meer dan de helft daarvan komt voor rekening van de personenauto's. De onvervalste inzet van fiscale maatregelen om het EU-streefdoel van 120g CO₂ per kilometer te realiseren, is van essentieel belang voor de communautaire strategie. Fiscale maatregelen geven een sterke prikkel, bijvoorbeeld doordat zij aanzetten tot een snelle vervanging van het wagenpark en de consument beïnvloeden om voor een zuiniger auto te kiezen.

In september 2002 heeft de Commissie de Raad en het Europees Parlement in een mededeling (COM(2002) 431) een reeks beleidsopties ter discussie voorgelegd met betrekking tot toekomstige maatregelen op het gebied van de belasting van personenauto's in de Europese Unie. De Commissie kondigde toen aan dat zij, uitgaande van de in deze mededeling neergelegde beginselen en in het licht van de resultaten van de raadpleging, eventueel voorstellen voor communautaire wetgeving zou indienen op bepaalde gebieden die beter op communautair niveau konden worden aangepakt.

Van 2002 tot 2004 werden de Raad, het Europees Parlement, de auto-industrie en de voornaamste belanghebbenden geraadpleegd, teneinde de kwesties die in deze richtlijn moeten worden geregeld, in kaart te brengen.

- Bestaande bepalingen op het door het voorstel bestreken gebied

De Richtlijnen 83/182/EEG en 83/183/EEG van de Raad voorzien in een beperkt aantal communautaire bepalingen die op afzonderlijke aspecten van de belastingheffing van personenauto's betrekking hebben. Door het ontbreken van nadere communautaire regelgeving zijn de lidstaten vrij nationale bepalingen voor de belasting van personenauto's vast te stellen. Deze moeten evenwel in overeenstemming zijn met de algemene beginselen van het EG-Verdrag; zij mogen met name geen aanleiding geven tot formaliteiten bij het overschrijden van een grens in het handelsverkeer tussen de lidstaten en moeten het niet-discriminatiebeginsel in acht nemen.

- Samenhang met ander beleid

Voor vele burgers die hun recht op vrij verkeer in de Gemeenschap willen uitoefenen, is de personenauto het vervoermiddel bij uitstek. Fiscale obstakels werpen een barrière op voor burgers die dit recht willen uitoefenen. Fiscale regels kunnen ook worden gebruikt als een instrument om de communautaire strategie ter vermindering van de CO₂-uitstoot van personenauto's ten uitvoer te leggen en aldus de EU-milieudoelstellingen te verwezenlijken.

2) RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDE PARTIJEN EN EFFECTBEOORDELING

- Raadpleging van belanghebbende partijen

Ja

Wijze van raadpleging, voornaamste geraadpleegde sectoren en algemeen profiel van de respondenten

Raadpleging met de lidstaten in een werkgroep van de Raad in mei en juni 2003 en in het Europees Parlement (Commissie economische en monetaire zaken en andere commissies) van eind 2002 tot november 2003. Doorlopende raadpleging met de auto-industrie (ACEA) en de consumentenvereniging (AIT/FIA).

Publieke raadpleging via de website van juli tot september 2004.

Samenvatting van de reacties en hoe daarmee rekening is gehouden

Op de website van TAXUD is een verslag met een samenvatting van de resultaten gepubliceerd:

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

Bijna 95% van de respondenten is van oordeel dat het bestaan van 25 verschillende belastingstelsels tot fiscale obstakels heeft geleid en de goede werking van de interne markt heeft verstoord. Meer dan 96% van de respondenten meent dat er een behoefte is aan algemene regels voor de belasting van personenauto's op communautair niveau en meer dan 93% meent dat hierbij milieuoverwegingen in aanmerking moeten worden genomen. Er waren 2 040 reacties op de raadpleging, waarvan 46 van verenigingen (die derhalve een veel groter aantal burgers vertegenwoordigen) en 8 van officiële instanties.

De geleidelijke afschaffing van de registratiebelasting, gecombineerd met een restitutie-systeem in een overgangperiode van vijf tot tien jaar, en de invoering van een nieuwe belastingstructuur die rekening houdt met de CO₂-uitstoot, konden op brede steun rekenen.

Bij de opstelling van het nieuwe voorstel is rekening gehouden met voorstellen betreffende de inhoud van het nieuwe wetgevende initiatief.

- Bijeenbrengen en benutten van deskundigheid

Betrokken wetenschaps- en kennisgebieden

- 1) In november 2001 is een onderzoek naar fiscale maatregelen ter vermindering van de CO₂-uitstoot van nieuwe personenauto's (het COWI-onderzoek) gepubliceerd, waarin ook op modellen gebaseerde berekeningen waren verricht om te beoordelen in hoeverre voertuiggerelateerde belastingen (voornamelijk registratiebelastingen en jaarlijkse motorrijtuigenbelastingen) een effectief instrument zijn om de CO₂-uitstoot van nieuwe auto's te verminderen tot het in de communautaire strategie overeengekomen streefcijfer van 120g per kilometer.
- 2) In januari 2002 is een onderzoek naar de belasting van motorvoertuigen in bepaalde EU-lidstaten (het TIS-onderzoek) verricht, waarin belemmeringen voor de interne markt werden geëvalueerd en de huidige situatie inzichtelijker in kaart werd gebracht, verwachte wijzigingen als reactie op eventuele aanpassingen van de belastingstelsels modelmatig werden doorberekend, de beoogde resultaten werden geïnterpreteerd en een reeks daaruit voortvloeiende beleidsaanbevelingen werd gepresenteerd.

De ervaringen die zijn opgedaan in enkele lidstaten die geen registratiebelasting heffen of een jaarlijkse motorrijtuigenbelasting heffen op basis van de CO₂-uitstoot van personenauto's, vormden een nuttige basis voor de opstelling van het nieuwe voorstel.

- 3) Indien nodig werd advies ingewonnen bij deskundigen in andere diensten van de Commissie, de auto-industrie en verenigingen van autoconsumenten, alsook in de lidstaten die soortgelijke belastingen heffen als die welke in het voorstel worden beoogd.

Gebruikte methoden

Met de standpunten werd rekening gehouden in het ontwerpvoorstel.

Voornaamste geraadpleegde organisaties en deskundigen

De auto-industrie (voornamelijk ACEA en JAMA), de belangrijkste vereniging van autoconsumenten (AIT/FIA), belastingdeskundigen van de lidstaten en deskundigen van verschillende diensten van de Commissie.

Niveau van wetenschappelijke zekerheid: algemene consensus.

Advies ontvangen en gebruikt

Ja

Middelen die zijn gebruikt om het advies van de deskundigen openbaar te maken

De specifieke onderzoeken en de mededeling van 2002 zijn op de website van TAXUD gepubliceerd:

http://europa.eu.int/comm/taxation_customs/taxation/other_taxes/passenger_car/index_en.htm

- Effectbeoordeling

De beleidsopties die in de onderzoeken in kaart werden gebracht, de beleidsaanbevelingen die in de mededeling van 2002 over de belasting van personenauto's in de EU zijn opgenomen en de resultaten van de brede raadpleging die op deze mededeling volgde, zijn geëvalueerd en gebruikt bij de opstelling van de effectbeoordeling.

Voor de belasting van personenauto's werden vier mogelijke opties onderzocht en het resultaat kan als volgt worden samengevat:

Optie 1: geen maatregelen nemen. Dit zou erop neerkomen dat de besluitvorming volledig bij de lidstaten en het Europese Hof van Justitie blijft. Zonder maatregelen zal de werking van de interne markt niet verbeteren en bestaat het gevaar dat het EU-streefdoel van 120g CO₂-uitstoot per kilometer niet wordt bereikt tegen 2010.

Optie 2: bij deze optie zou verder gebruik worden gemaakt van de bestaande belastingen op personenauto's en alleen een systeem voor de restitutie van de registratiebelasting ingesteld ter voorkoming van dubbele belasting, die niet te rechtvaardigen is in de context van de interne markt. Hoewel met dit restitutie-systeem het minimaal noodzakelijke zou worden gedaan om het probleem van de dubbele belastingheffing op te lossen, zou er zeker geen enkel ander probleem mee worden aangepakt waarmee de burgers, de auto-industrie en de autohandel thans te kampen hebben.

Het restitutie-systeem zou vergezeld moeten gaan van een beperkt aantal communautaire regels voor de vaststelling van objectieve en transparante methoden voor de berekening van de restwaarde van tweedehands auto's die worden uitgevoerd of definitief worden overgebracht

naar een andere lidstaat om daar te worden geregistreerd.

Hoewel deze optie naar verwachting enkele positieve economische gevolgen zou kunnen hebben voor de burgers, de auto-industrie en de autohandel, laat zij de meeste bestaande obstakels op de interne markt onverlet en heeft zij geen positieve gevolgen voor het milieu.

Optie 3: deze optie bestaat erin een alomvattend EU-beleid voor de belasting van personenauto's vast te stellen, waarbij onder meer de registratiebelasting volledig wordt afgeschaft over een overgangperiode van tien jaar, de belastinggrondslagen van de registratie- en de jaarlijkse motorrijtuigenbelasting worden geherstructureerd en uitgebreid met een CO₂-parameter en een restitutiesysteem voor de registratiebelasting wordt ingesteld.

Van optie 3 wordt hoofdzakelijk verwacht dat zij de werking van de interne markt aanzienlijk zal verbeteren en sterk zal bijdragen aan de verwezenlijking van de EU-milieudoelstellingen. Wat de interne markt betreft, wordt verwacht dat optie 3 zal resulteren in minder bureaucratie, meer transparantie en rechtszekerheid voor alle betrokkenen en dus ook minder obstakels voor het vrije verkeer van personen en goederen. De autoproducenten zullen sterker worden gestimuleerd om ten volle profijt te trekken van schaalvoordelen, hun concurrentiepositie te versterken en tot op zekere hoogte meer banen te scheppen. De nationale belastingstelsels zullen nader tot elkaar worden gebracht, met name wat de grondslag van de belastingen op auto's betreft. De tenuitvoerlegging van het beginsel "de vervuiler betaalt" op het gebied van personenauto's en van de fiscale maatregelen waarin de communautaire strategie ter vermindering van de CO₂-uitstoot van personenauto's voorziet, zal naar verwachting nieuwe mogelijkheden bieden voor de vermindering van vervuilende emissies.

Daarnaast kan de afschaffing van de registratiebelasting in een begrotingsneutraal kader worden doorgevoerd, omdat de derving van inkomsten uit de registratiebelasting kan worden gecompenseerd met een geleidelijke en gelijktijdige overschakeling op inkomsten uit de jaarlijkse motorrijtuigenbelasting en, zo nodig, uit andere fiscale maatregelen in overeenstemming met Richtlijn 2003/96/EG van de Raad en verder uit innovatieve maatregelen inzake rekeningrijden en tolheffing. Dit zijn stabielere bronnen van inkomsten voor de nationale begrotingen, aangezien zij inkomsten genereren gedurende de volledige levensduur van een personenauto, in tegenstelling tot de registratiebelasting, die slechts inkomsten oplevert bij de aanschaf ervan. De lidstaten met een hoge registratiebelasting zullen de verschuiving naar motorrijtuigenbelasting overeenkomstig hun behoeften kunnen spreiden tot uiterlijk 2016. Die landen zullen enerzijds te maken krijgen met overgangskosten om hun belastingstelsel aan te passen en toe te passen, met name in de eerste jaren van de overgangperiode, maar anderzijds zullen zij na afloop van de overgangperiode kunnen profiteren van lagere administratieve kosten voor het beheer van hun belastingstelsel.

Deze optie zou met name op de langere termijn geen extra administratieve kosten voor de lidstaten met zich meebrengen. Integendeel: aangezien vrijwel alle lidstaten reeds een motorrijtuigenbelasting heffen, zal de integratie van de registratiebelasting in die belasting de administratieve last van zowel de overheden als de burgers verminderen, aangezien zij slechts met één in plaats van twee belastingen te maken zullen hebben. De overgangskosten voor de uitvoering zouden vrij laag blijven, aangezien het voornamelijk wijzigingen van een bestaande belasting betreft, waarvan de kosten op de langere termijn zouden worden gecompenseerd door besparingen als gevolg van het afschaffen van administratie- en handhavingskosten in verband met de registratiebelasting.

Optie 4: deze optie zou erin bestaan eenzelfde alomvattend EU-beleid voor de belasting van

personenauto's vast te stellen als in optie 3, met als enig verschil dat de registratiebelasting niet wordt afgeschaft maar slechts geleidelijk wordt verminderd totdat deze ten hoogste 10% van de netto-autoprijs bedraagt. Ofschoon deze optie nagenoeg dezelfde milieueffecten kan garanderen als optie 3, zou deze alle andere obstakels waar de burgers en de industrie momenteel mee te maken hebben, niet uitbannen. Met name zouden de burgers nog steeds worden geconfronteerd met administratieve en sociale kosten in verband met de betrokken bureaucratische procedures. Deze optie neemt niet weg dat andere internemarktproblemen, zoals het feit dat er een systeem voor de restitutie van registratiebelasting moet bestaan zolang deze belastingen worden geheven, dat de fragmentering van de automarkt aanzienlijk blijft en dat er nog steeds controles zouden moeten worden verricht om het risico van belastingontwijking te verminderen, zouden moeten worden aangepakt.

Bovendien zou de lidstaat in deze optie nog steeds te maken krijgen met administratieve kosten in verband met het naast elkaar in stand houden van de stelsels voor registratiebelasting en voor motorrijtuigenbelasting, en zou hij niettemin te maken krijgen met een vermindering van de inkomsten uit de registratiebelasting. Tot slot zou deze optie tot een gedeeltelijke harmonisatie van de percentages leiden, hetgeen meer zou opleveren dan het minimum dat nodig is om het nagestreefde doel te bereiken.

De Commissie heeft de in het werkprogramma vermelde effectbeoordeling verricht. Het verslag kan worden geraadpleegd op de website van TAXUD.

3) JURIDISCHE ONDERDELEN VAN HET VOORSTEL

- Samenvatting van de voorgestelde maatregelen

De Commissie heeft haar voorstel gebaseerd op de in de mededeling van 2002 opgenomen beleidsaanbevelingen die de steun hebben gekregen van het Europees Parlement, de voornaamste belanghebbenden en het grote publiek. De beleidsaanbevelingen die deze steun niet hebben gekregen, zijn niet in het voorstel opgenomen.

Het voorstel voorziet in drie hoofdmaatregelen:

1. Afschaffing van de registratiebelasting

Deze maatregel kon op grote steun rekenen van nagenoeg allen die bij de raadplegingsprocedure waren betrokken, omdat de registratiebelasting als een duidelijk obstakel voor het vrije verkeer van auto's op de interne markt wordt beschouwd en het concurrentievermogen van de Europese auto-industrie aantast. Op handhaving van de registratiebelasting gebaseerde oplossingen zouden deze obstakels niet wegnemen. Het voorstel voorziet in een geleidelijke afschaffing van de registratiebelasting over een overgangperiode van vijf tot tien jaar om te voorkomen dat personen die een auto hebben gekocht en een hoge registratiebelasting hebben betaald, en die vervolgens ook een hogere jaarlijkse motorrijtuigenbelasting en brandstofbelastingen moeten betalen, met een onevenredig hoge belastingdruk te maken krijgen. Lidstaten met een hoge registratiebelasting moeten in dat geval voorzien in een specifieke fiscale behandeling van deze auto's gedurende een periode die overeenstemt met hun gemiddelde levensduur. Voorts zou de geleidelijke invoering van deze maatregel de bezitters van tweedehands auto's voldoende beschermen tegen een onmiddellijk verlies van de handelswaarde ervan.

Tot slot wordt de lidstaten met een hoge registratiebelasting voldoende tijd gegeven om de

structurele wijzigingen in hun stelsel van autobelasting door te voeren en de overgangskosten te dekken, rekening houdende met de specifieke omstandigheden van hun automarkt.

2. Instelling van een systeem voor de restitutie van registratiebelasting

De bepalingen waarbij dit systeem wordt ingesteld, moeten worden toegepast op personenauto's die in een lidstaat zijn geregistreerd en vervolgens worden uitgevoerd of definitief naar een andere lidstaat worden overgebracht. Deze maatregel heeft een dubbel doel: hij moet voorkomen dat er tweemaal registratiebelasting wordt betaald en ervoor zorgen dat de registratiebelasting wordt geheven in verhouding tot het gebruik van de auto in de betrokken lidstaat. Teneinde de Europese burgers rechtszekerheid en transparantie te bieden, komt het voorstel tegemoet aan de behoefte aan transparante en objectieve criteria en regels voor de vaststelling van de werkelijke restwaarde van tweedehands auto's en vormt aldus een billijker basis voor de berekening van de resterende registratiebelasting voor auto's die een lidstaat binnenkomen en verlaten. In het voorstel zijn de criteria opgenomen die zijn vastgesteld in de recente jurisprudentie van het Europese Hof van Justitie, wat het aantal klachten van burgers aanzienlijk zou moeten verminderen.

Het voorstel voorziet in de instelling van een soortgelijk restitutie-systeem voor de jaarlijkse motorrijtuigenbelasting, waarbij het terug te betalen of te innen bedrag pro rata temporis dient te worden berekend.

3. Herstructurering van de grondslag van de registratie- en de jaarlijkse motorrijtuigenbelasting zodat deze volledig of gedeeltelijk op CO₂ wordt gebaseerd

De overgrote meerderheid van de geraadpleegden was het erover eens dat het tijd is om de maatregelen van de derde pijler (fiscale maatregelen) waarin de communautaire strategie ter vermindering van de CO₂-uitstoot van personenauto's voorziet, toe te passen en een beroep te doen op de sterke prikkel die zij kunnen geven aan de consument om hem in de richting van milieuvriendelijkere auto's te sturen.

Deze beleids optie, die tijdens de raadplegingsprocedure grote steun kreeg, is in het voorstel opgenomen. Wat de jaarlijkse motorrijtuigenbelasting betreft, die door de meeste lidstaten wordt geheven, voorziet het voorstel in een herstructurering van de grondslag, teneinde deze belasting tegen 2010 volledig of gedeeltelijk te baseren op de CO₂-uitstoot van een personenauto. Wat de registratiebelasting betreft, zouden de lidstaten die deze belasting heffen, tegen 2010 ook een CO₂-parameter in hun belastinggrondslag moeten opnemen, terwijl ze tegelijkertijd de nodige stappen nemen voor de geleidelijke afschaffing ervan. Bij de vaststelling van de periode waarin de herstructurering van de belastinggrondslag van zowel de jaarlijkse motorrijtuigenbelasting als de registratiebelasting moet worden doorgevoerd, is rekening gehouden met de door de Europese Commissie aangegane verbintenis om de CO₂-uitstoot van personenauto's uiterlijk tegen 2010 tot 120g per kilometer te verminderen.

Om te voorkomen dat de interne markt verder fragmenteert doordat de lidstaten de CO₂-parameter op uiteenlopende wijze zouden toepassen, stelt de Commissie voor dat tegen 1 december 2008 (de aanvang van de Kyoto-periode) ten minste 25% van de totale opbrengsten van de registratie- respectievelijk de jaarlijkse motorrijtuigenbelasting door de CO₂-parameter van de desbetreffende belasting moet worden gegenereerd. Tegen 31 december 2010 zou ten minste 50% van de totale opbrengsten van zowel de jaarlijkse motorrijtuigenbelasting als de registratiebelasting (voordat zij is afgeschaft) door de CO₂-parameter van de desbetreffende belasting moeten worden gegenereerd.

In recente onderzoeken¹ zijn voorbeelden gegeven van de wijze waarop de lidstaten de CO₂-parameter kunnen toepassen. In dit geval moet de totale opbrengst uit de CO₂-parameter van de belasting tot 2010 geleidelijk worden verhoogd en tegelijkertijd dient de opbrengst zoals die voortvloeide uit de vorige belastinggrondslag, geleidelijk te worden verminderd om de begrotingsneutraliteit te respecteren. Uiteraard komt het aan iedere lidstaat toe om de hoogte van de belasting in euro's per gram CO₂ per kilometer vast te stellen.

- **Rechtsgrond**

Het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name artikel 93.

- **Subsidiariteitsbeginsel**

- A.** Het voorstel valt onder de gedeelde bevoegdheid van de Gemeenschap en de lidstaten. Het subsidiariteitsbeginsel is derhalve van toepassing. Gezien de doelstellingen van het voorstel voor een richtlijn, namelijk een verbeterde werking van de interne markt en de bevordering van duurzaamheid, is een aanpak op EU-niveau vereist. Het voorstel bevat daarom een evenwichtig pakket maatregelen die het minimum zijn om deze doelstellingen te bereiken.

Verschillen in belastingen op personenauto's kunnen immers leiden tot ernstige belemmeringen voor het vrije verkeer van personen en goederen. In overeenstemming met het subsidiariteitsbeginsel strekt dit voorstel ertoe de belastingstelsels van de lidstaten volledig transparant te maken zonder overbodig communautair optreden. Dit voorstel heeft niet ten doel om van kwesties als belastingtarieven – die dikwijls van politiek belang zijn op nationaal en regionaal niveau – een communautaire bevoegdheid te maken.

De doelstellingen in het kader van het Kyoto Protocol kunnen echter niet in voldoende mate door afzonderlijke lidstaten worden bereikt en kunnen daarom, om redenen van de schaal of de effecten van de actie, beter op communautair niveau worden bereikt, wat een gecoördineerde aanpak tussen de lidstaten nodig maakt. Met dit voorstel wordt ernaar gestreefd voor het eerst een wettelijk kader op te zetten dat fiscale maatregelen mogelijk maakt volgens de zogenaamde “derde pijler” van de EU-strategie om de CO₂-uitstoot van personenauto's te verminderen.

- B.** Het subsidiariteitsbeginsel betekent dat de Gemeenschap alleen actie moet ondernemen als en voorzover de doelstellingen van de voorgestelde maatregel niet in voldoende mate door de lidstaten kunnen worden bereikt, en derhalve vanwege de schaal van de effecten van de voorgestelde maatregel beter door de Gemeenschap kunnen worden bereikt. Verder is het zo dat, wat de verbeterde werking van de interne markt betreft, niet-gecoördineerd optreden van afzonderlijke lidstaten op zich al tot hoge kosten voor de toepassing van het belastingstelsel leidt. De transparantie en de rechtszekerheid van het nationale belastingstelsel worden er niet door gegarandeerd en het concurrentievermogen van de auto-industrie niet verbeterd, wat tot forse sociale kosten voor de burgers leidt.

Een niet-gecoördineerd optreden van afzonderlijke lidstaten leidt tot fiscale obstakels zoals dubbele belasting, de overbrenging van auto's naar een andere lidstaat om fiscale redenen,

¹ Nieuwe belasting = oude belasting + a * g CO₂ - b (COWI-onderzoek, punt 4.3.2, blz. 87).

verstoringen en inefficiency, wat de goede werking van de interne markt belemmert.

Als de huidige situatie in deze sector niet wordt aangepakt, zal dit het beeld dat de Europese burger van de EU heeft, schade blijven toebrengen en de auto-industrie verhinderen te profiteren van de voordelen van de interne markt.

Communautair optreden zal de transactiekosten doen dalen en voor goedkopere, schonere en veiliger auto's zorgen. Naarmate het concurrentievermogen van de auto-industrie toeneemt, kan ook worden verwacht dat de werkgelegenheid toeneemt. Er zijn geen gevolgen voor de begrotingen van de lidstaten indien de voorgestelde structurele wijzigingen worden doorgevoerd in een begrotingsneutrale context, wat mogelijk is als de inkomstenderving ingevolge de geleidelijke afschaffing van de registratiebelasting vergezeld gaat van een even grote en gelijktijdige verhoging van de inkomsten uit de jaarlijkse motorrijtuigenbelasting en, zo nodig, uit andere fiscale maatregelen in overeenstemming met Richtlijn 2003/96/EG.

Er werden kwantitatieve indicatoren opgesteld op basis van een aantal scenario's die in het TIS- en het COWI-onderzoek zijn beproefd. Volgens een scenario waarbij de registratiebelasting met 50% wordt verminderd, zouden in de lidstaten met een hoge registratiebelasting de netto-autoprijzen licht stijgen (tussen 2% en 5%), maar de consumentenprijzen aanzienlijk dalen (tussen 11% en 26%). In de andere lidstaten zouden de prijzen echter nagenoeg ongewijzigd blijven.

- C. De vermindering van de CO₂-uitstoot vereist een gecoördineerd optreden op communautair niveau, wil de Gemeenschap haar milieudoelstellingen verwezenlijken, waarmee weer volledig aan het subsidiariteitsbeginsel wordt voldaan. Optreden op EU-niveau zal voor de verwezenlijking van de EU-milieudoelstellingen ongetwijfeld effectiever zijn, aangezien de vermindering van de CO₂-uitstoot een EU-brede aangelegenheid is. Een belangrijke verbetering van de milieuomstandigheden dankzij een lagere CO₂-uitstoot en mogelijk ook van andere vervuilende stoffen zal het onmiskenbare voordeel van dit voorstel zijn.

In dit specifieke geval zijn de doelstellingen "interne markt" en "milieu" nauw met elkaar verbonden; het apart van elkaar aanpakken van deze problemen zou niet voldoende resultaat opleveren.

- D. De verwachte effecten van fiscale maatregelen ter bevordering van de duurzaamheid zoals die voortvloeien uit de verschillende modellen, zijn in onderstaande tabel weergegeven.

Tabel: mogelijke vermindering van de CO₂-uitstoot naar gelang van de toegepaste fiscale maatregelen (in %)

	B	D	DK	I	NL	P	S	SF	UK
Nagestreefde CO₂-vermindering, in procentpunten	10,8	10,5	9,9	11,4	10,2	10,8	10,2	10,7	10,3
Sterkere differentiatie van de bestaande belastingen									
• registratiebelasting	2,5	-	3,3	-	3,6	1,8	-	2,5	-
• motorrijtuigenbelasting	2,4	4,4	5,4	2,7	3,6	1,9	2,4	0,1	4,8
Opname van een CO₂-parameter in de bestaande belastingen									
• registratiebelasting	3,3	-	4,6	3,0	3,4	2,1	-	2,8	-
• motorrijtuigenbelasting	2,9	4,4	5,0	3,3	4,0	2,1	3,2	3,1	4,6
Uitsluitend op basis van CO₂ gedifferentieerde belastingen									
• registratiebelasting	3,5	-	8,4	1,8	5,5	3,2	-	4,3	-
• motorrijtuigenbelasting	4,2	5,0	5,5	4,1	6,0	2,3	3,9	3,5	4,7
• combinatie	5,1	4,9	8,5	4,0	7,0	3,3	3,8	4,3	4,5

Bron: COWI-onderzoek, tabel 1.8: Samenvatting van de belangrijkste resultaten

Het effect van de introductie van een fiscaal element op de CO₂-reductie kan zeer belangrijk zijn. Een juiste lezing van de cijfers in de COWI-studie laat namelijk zien dat de introductie van een “CO₂-element” in de belastinggrondslag van bestaande belastingen (de bestaande situatie in de hele EU, waar registratiebelasting en motorrijtuigenbelasting nog steeds naast elkaar bestaan) tot een aanzienlijke vermindering van CO₂. In sommige gevallen is geraamd dat alleen al met de introductie van een CO₂-element in de motorrijtuigenbelasting wel 50% van de totale doelstelling werd gehaald.

Om de gemiddelde CO₂-uitstoot bij nieuwe auto's sterk te doen dalen, is het essentieel – zo blijkt duidelijk uit bovenstaande tabel – om de belastingen zodanig te differentiëren dat de belastingen op de auto's met de hoogste energie-efficiëntie beduidend lager zijn dan die op auto's met een geringe energie-efficiëntie. Ofschoon een aanzienlijk deel, namelijk ongeveer 30,5% tot 86%, van het EU-streefdoel van gemiddeld 120g per kilometer voor nieuwe auto's kan worden gerealiseerd door de optimale inzet van fiscale maatregelen waarbij de registratie- en de jaarlijkse motorrijtuigenbelasting een CO₂-parameter krijgen, schieten deze maatregelen toch te kort om het streefdoel volledig te verwezenlijken. Hiertoe zullen extra maatregelen nodig zijn, die er bijvoorbeeld toe strekken het aantal dieselauto's te vergroten of het gebruik van kleinere auto's te stimuleren. Deze maatregelen moeten enerzijds tot doel hebben dat externe effecten worden geïnternaliseerd en dat het beginsel “de vervuiler betaalt” wordt toegepast; anderzijds moeten zij eenvoudig en transparant zijn, mogen zij niet discrimineren naar type, klasse of segment, en moeten zij technologisch neutraal zijn.

- Evenredigheidsbeginsel

Het voorstel is om de volgende reden(en) in overeenstemming met het evenredigheidsbeginsel:

De richtlijn voorziet in de fiscale maatregelen die minimaal moeten worden toegepast op het gebied van personenauto's om de werking van de interne markt te verbeteren en de

verwezenlijking van de EU-milieudoelstellingen te bevorderen. Zij laat de hoogte van de belasting en de mate van differentiatie onverlet en biedt de lidstaten de speelruimte om de tarieven vast te stellen op een niveau dat past bij de specifieke omstandigheden van hun nationale automarkt. De lidstaten kunnen zelf beslissen welke stappen zij nemen om de registratiebelasting af te schaffen, hoe groot de CO₂-parameter in de grondslag van de registratie- en de jaarlijkse motorrijtuigenbelasting wordt en of zij de uitstoot van andere stoffen in de belastinggrondslag opnemen.

De belangrijkste van de twee doelstellingen van de richtlijn is om het functioneren van de interne markt te verbeteren. De interne markt is bedoeld om het vrij verkeer van personen en van goederen (voor persoonlijke of commerciële doeleinden) ten goede te komen. Registratiebelastingen vormen obstakels voor deze vrijheden. Op handhaving van de registratiebelasting gebaseerde oplossingen zouden deze obstakels niet wegnemen.

Ten aanzien van de tweede doelstelling, namelijk het bevorderen van de duurzaamheid van het milieu, is de richtlijn bedoeld om de derde pijler van de strategie van de Commissie om de CO₂-uitstoot van personenauto's te verminderen ten uitvoer te leggen; dit was de enige nog niet ten uitvoer gelegde pijler. In de strategie wordt het cruciale belang van de derde pijler om tot vermindering van CO₂-uitstoot te komen, erkend, en de onvermijdelijke voltooiing ervan stemt volledig overeen met het proportionaliteitsbeginsel, op grond waarvan communautaire maatregelen alleen gerechtvaardigd zijn als het "noodzakelijk" of "vereist" is om een bepaald doel te bereiken.

Met het oog op het bovenstaande kunnen zowel de geschiktheid van de richtlijn voor het bereiken van het gewenste doel als de noodzakelijkheid van de maatregelen daarvan, in die zin dat er geen andere, minder restrictieve optie beschikbaar is, niet worden betwist. Wat de derde te beoordelen factor betreft, de proportionaliteit van de maatregelen ten aanzien van de daarbij betrokken restricties, moet worden benadrukt dat de richtlijn inkomensneutraal is voor de lidstaten, die tot 2016 de kans krijgen aanpassingen te doen ten aanzien van de liquide middelen uit inkomsten. Bovendien veroorzaakt de richtlijn geen extra administratieve kosten voor de lidstaten op langere termijn.

Tot slot kan, om er zeker van te zijn dat de proportionaliteit ook ten aanzien van de toepassing van de richtlijn wordt nageleefd, rekening worden gehouden met gevallen van lidstaten die aanzienlijk verschillen van de norm ten aanzien van bepaalde parameters.

Zie punt 4.

- Keuze van het instrument

Voorgesteld instrument: richtlijn.

Andere middelen zouden om de volgende reden(en) niet geschikt zijn:

Uit de sinds 1983 met de Richtlijnen 83/182/EEG en 83/183/EEG opgedane ervaringen is gebleken dat een richtlijn de lidstaten voldoende speelruimte geeft om communautaire fiscale wetgeving toe te passen in het kader van hun nationale bestuurlijke en wetgevingsstelsel.

4) GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

Goedkeuring van het voorstel heeft geen gevolgen voor de begroting van de Gemeenschap

5) AANVULLENDE INFORMATIE

- Intrekking van bestaande wetgeving

Goedkeuring van het voorstel houdt geen intrekking van bestaande wetgeving in.

- Concordantietabel

De lidstaten moeten de Commissie de tekst van de nationale bepalingen ter omzetting van de richtlijn meedelen, alsmede een tabel ter weergave van het verband tussen die bepalingen en deze richtlijn.

- Europese Economische Ruimte

Het voorgestelde besluit is van belang voor burgers die verhuizen van een EU-lidstaat naar een EER-land of omgekeerd, en het is daarom wenselijk dat het ook van toepassing is in de Europese Economische Ruimte.

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN DE RAAD

betreffende de belasting van personenauto's

(Voor de EER relevante tekst)

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 93,

Gezien het voorstel van de Commissie²,

Gezien het advies van het Europees Parlement³,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité⁴,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De belasting van personenauto's kan een belangrijk aanvullend instrument ter bevordering van milieudoelstellingen zijn, met name met betrekking tot de vermindering van broeikasgasemissies, en het is daarom passend in de belastinggrondslag van zowel de registratiebelasting als de jaarlijkse motorrijtuigenbelasting een CO₂-parameter op te nemen. Teneinde de door de Gemeenschap en haar lidstaten in het Kyoto-protocol aangegane verbintenissen na te komen, dient de voorgestelde parameter die rechtstreeks betrekking heeft op de CO₂-uitstoot, in de verbintenisperiode 2008-2012 in de belastinggrondslag van de belastingen op personenauto's te worden opgenomen. Aangezien het strategische doel van de Gemeenschap om de CO₂-uitstoot van personenauto's te verminderen, uiterlijk tegen 2010 moet zijn verwezenlijkt, dient de CO₂-parameter uiterlijk op 31 december 2010 onverkort van toepassing te zijn.
- (2) De derde pijler van de communautaire strategie ter beperking van de CO₂-uitstoot door personenauto's en ter verbetering van het brandstofrendement, die in 1996 door de

² PB C ..., blz.

³ PB C ..., blz.

⁴ PB C ..., blz.

Raad werd goedgekeurd⁵, omvat fiscale maatregelen en is de enige pijler die nog ten uitvoer moet worden gelegd op communautair niveau.

- (3) De lidstaten moeten worden aangemoedigd om gecoördineerde fiscale stimuleringsmaatregelen toe te passen voor personenauto's die aan strengere emissiegrenswaarden voldoen dan die welke zijn verplicht bij Richtlijn 98/69/EG⁶ (Euro 4) met betrekking tot maatregelen tegen luchtverontreiniging door emissies van motorvoertuigen en tot wijziging van Richtlijn 70/220/EG⁷ van de Raad, teneinde het op de markt brengen van personenauto's die aan de op EU-niveau vast te stellen toekomstige vereisten (Euro 5) voldoen, te bevorderen.
- (4) Fiscale stimuleringsmaatregelen moeten kunnen worden toegepast in de vorm van fiscale differentiatie, waarbij de belastingen op personenauto's variëren in verhouding tot de uitstoot van de hoeveelheid CO₂ (in gram) per kilometer per auto.
- (5) Teneinde verdere fragmentering van de interne markt te voorkomen, dient te worden bepaald dat tegen 31 december 2008 ten minste 25% en tegen 31 december 2010 ten minste 50% van de totale opbrengsten van de registratiebelasting en de jaarlijkse motorrijtuigenbelasting door de CO₂-parameter moet worden gegeneerd.
- (6) Op de interne markt moeten fiscale obstakels voor het vrije verkeer van personen en hun persoonlijke eigendom, waaronder personenauto's, worden opgeheven. Doel van onderhavige richtlijn is de verwijdering van deze obstakels door middel van een herstructurering van de belastingen op personenauto's, zonder de lidstaten te verplichten nieuwe belastingen in te voeren.
- (7) Bij de uitoefening van hun recht op vrij verkeer gebruiken vele Europese burgers hun auto om zich tijdelijk dan wel definitief naar een andere lidstaat te begeven. Door de grote verscheidenheid aan belastingssystemen voor personenauto's worden de Europese burgers⁸ en de auto-industrie in aanzienlijke mate belemmerd om profijt te trekken van de voordelen van de interne markt. Met name registratiebelastingen leiden tot hogere transactiekosten voor de consument, belangrijke verschillen in de netto-autoprijzen en fragmentering van de automarkt, en hebben een nadelig effect op de grensoverschrijdende handel.
- (8) Registratiebelastingen staan in de weg aan de verwezenlijking van de doelstellingen van de Lissabon-strategie en aan de verbetering van de concurrentiekracht van de Europese auto-industrie en moeten daarom geleidelijk aan worden afgeschaft over een periode van vijf tot tien jaar. Deze periode moet de lidstaten die een registratiebelasting heffen, in staat stellen hun belastingstelsel voor personenauto's aan te passen, rekening houdende met de bijzondere omstandigheden op hun nationale automarkt. Inkomstendervingen als gevolg van de afschaffing van de registratiebelasting kunnen worden opgevangen door een gelijktijdige verhoging van

⁵ Conclusies van de Raad van 25.6.1996 en mededeling van de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement COM(95) 689.

⁶ PB L 350 van 28.12.1998, blz. 1.

⁷ PB L 76 van 6.4.1970, blz. 1.

⁸ Volgens het arrest van het Europees Hof van Justitie van 16.6.2005 (zaak C-138/2004) kunnen registratiebelastingen een obstakel vormen voor het vrije verkeer, met name vanwege de tarieven en de technische voorwaarden.

de inkomsten uit de jaarlijkse motorrijtuigenbelasting en, indien nodig, uit andere fiscale maatregelen overeenkomstig Richtlijn 2003/96/EG van de Raad⁹, zodat de fiscale last in zijn geheel ongewijzigd blijft.

- (9) Het is evenwel dienstig dat lidstaten die een registratiebelasting heffen, voorzien in een systeem voor de restitutie van de betaalde registratiebelasting voor personenauto's die worden uitgevoerd of definitief naar het grondgebied van een andere lidstaat worden overgebracht. Het is ook dienstig dat de lidstaten in die gevallen een soortgelijk systeem voor de restitutie van de jaarlijkse motorrijtuigenbelasting toepassen. Deze systemen zouden voorkomen dat personenauto's tweemaal worden belast en zouden de heffing beter laten aansluiten bij het werkelijke gebruik van een auto in de verschillende lidstaten.
- (10) Het is dienstig dat, in voorkomend geval, de restitutiesystemen voor de registratiebelasting en de jaarlijkse motorrijtuigenbelasting onverwijld worden ingesteld om eventuele verstoringen en een uiteenlopende fiscale behandeling van personenauto's te voorkomen.
- (11) Het voor een personenauto terug te betalen of te innen bedrag aan registratiebelasting moet rechtstreeks verband houden met de restwaarde van die auto. Daarom dienen communautaire regels te worden vastgesteld, op basis van objectieve elementen, aan de hand waarvan de waardevermindering van een auto en aldus het resterende bedrag aan registratiebelasting dat in de restwaarde van die auto besloten ligt, kan worden bepaald.
- (12) Teneinde een vlotte overgang naar de nieuwe wetgeving te garanderen en aldus eventuele negatieve gevolgen te beperken, dient de Commissie in kennis te worden gesteld van de hoogte van de registratie- en de jaarlijkse motorrijtuigenbelasting die de lidstaten heffen tijdens de overgangperiode, en van de hoogte van de jaarlijkse motorrijtuigenbelasting die na afloop van deze periode wordt geheven.
- (13) De Commissie dient de door de lidstaten genomen maatregelen voor de tenuitvoerlegging van deze richtlijn te volgen en de Raad en het Europees Parlement over de desbetreffende ontwikkelingen te informeren.
- (14) Daar de doelstellingen van een betere werking van de interne markt op het gebied van personenauto's en de effectieve inzet van fiscale maatregelen voor de uitvoering van de communautaire strategie ter vermindering van de CO₂-uitstoot van personenauto's niet voldoende door de afzonderlijke lidstaten kunnen worden verwezenlijkt en derhalve wegens de omvang of de gevolgen van het optreden beter door de Gemeenschap kunnen worden verwezenlijkt, kan de Gemeenschap, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel, gaat deze richtlijn niet verder dan nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken,

⁹ PB L 283 van 31.10.2003, blz. 51.

HEEFT DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Hoofdstuk I ONDERWERP EN DEFINITIES

Artikel 1 **Onderwerp**

In deze richtlijn worden de regels vastgesteld voor de berekening van de belastingen op personenauto's op basis van hun CO₂-uitstoot.

Voorts wordt voorzien in de afschaffing van de registratiebelasting en in een systeem voor de restitutie van betaalde registratiebelasting onder bepaalde omstandigheden.

Tot slot wordt een restitutie­stelsel voor de jaarlijkse motorrijtuigenbelasting ingesteld.

Artikel 2 **Definities**

Voor de toepassing van deze richtlijn wordt onder "personenauto" verstaan een voertuig van categorie M1, zoals omschreven in bijlage II, onder A, bij Richtlijn 70/156/EEG van de Raad¹⁰.

Hoofdstuk II JAARLIJKSE MOTORRIJTUIGENBELASTING

AFDELING 1 GRONDSLAG EN DIFFERENTIATIE VAN DE BELASTING

Artikel 3 **Algemene bepaling**

1. Een lidstaat die een specifieke en periodieke belasting heft ter zake van het gebruik van een personenauto op zijn grondgebied, die dezelfde of soortgelijke kenmerken heeft als de in bijlage I genoemde belastingen (hierna "jaarlijkse motorrijtuigenbelasting" genoemd), berekent deze belasting naar rata van de gebruiksduur van deze auto op zijn grondgebied over een periode van twaalf maanden.
2. Alleen de lidstaat waar een personenauto is geregistreerd, mag een jaarlijkse motorrijtuigenbelasting op dit voertuig heffen.

¹⁰ PB L 42 van 23.2.1970, blz. 1.

3. Met het oog op de heffing van de jaarlijkse motorrijtuigenbelasting wordt de lidstaat van registratie geacht de lidstaat te zijn waar het gebruik van de auto een permanent karakter heeft, hetzij omdat de eigenaar er zijn gewone verblijfplaats heeft in de zin van artikel 6 van Richtlijn 83/183/EEG van de Raad¹¹, hetzij omdat de auto er meer dan 185 dagen wordt gebruikt in een periode van twaalf maanden.

Artikel 4

Differentiatie volgens CO₂-uitstoot

Bij de berekening van het bedrag van de jaarlijkse motorrijtuigenbelasting wordt de belasting gedifferentieerd volgens het aantal gram CO₂ dat een personenauto per kilometer uitstoot.

Artikel 5

Minimale opbrengst uit de gedifferentieerde belasting

1. Tegen 31 december 2008 moet ten minste 25% van de totale opbrengsten van de jaarlijkse motorrijtuigenbelasting door de CO₂-parameter van deze belasting worden gegeneerd.
2. Tegen 31 december 2010 moet ten minste 50% van de totale opbrengsten van de jaarlijkse motorrijtuigenbelasting door de CO₂-parameter van deze belasting worden gegeneerd.

AFDELING 2

RESTITUTIESYSTEEM

Artikel 6

Restitutie van jaarlijkse motorrijtuigenbelasting

De jaarlijkse motorrijtuigenbelasting die in de lidstaat van registratie is betaald voor een personenauto die vervolgens buiten het grondgebied van de Gemeenschap wordt uitgevoerd of naar het grondgebied van een andere lidstaat wordt overgebracht om daar permanent te worden gebruikt in de zin van artikel 3, lid 3, wordt door de lidstaat van registratie terugbetaald ten belope van het resterende belastingbedrag, dat wordt berekend overeenkomstig artikel 3, lid 1.

¹¹ PB L 105 van 23.4.1983, blz. 64.

Hoofdstuk III

AFSCHAFFING VAN REGISTRATIEBELASTING

Verbod op instelling

Artikel 7

Met ingang van [...] mogen de lidstaten geen enkele belasting meer instellen die betrekking heeft op de registratie van personenauto's waarbij deze tot de openbare weg worden toegelaten, en die dezelfde of soortgelijke kenmerken heeft als de in bijlage II genoemde belastingen (hierna "registratiebelasting" genoemd).

Artikel 8

Verbod op handhaving

Met ingang van 1 januari 2016 mogen de lidstaten niet langer een registratiebelasting heffen.

Hoofdstuk IV

RESTITUTIESYSTEEM VOOR DE

REGISTRATIEBELASTING

Artikel 9

Algemene bepaling

De registratiebelasting die in een lidstaat is betaald voor een personenauto die vervolgens buiten het grondgebied van de Gemeenschap wordt uitgevoerd of naar het grondgebied van een andere lidstaat wordt overgebracht om daar permanent te worden gebruikt in de zin van artikel 3, lid 3, wordt door eerstgenoemde lidstaat terugbetaald ten belope van het resterende belastingbedrag, dat wordt berekend overeenkomstig artikel 10, lid 1.

Artikel 10

Berekening van de resterende registratiebelasting

1. De overeenkomstig artikel 9 voor een personenauto te restitueren registratiebelasting hangt rechtstreeks samen met de restwaarde van die auto en is gelijk aan het resterende bedrag aan registratiebelasting dat in deze restwaarde besloten ligt.
2. Voor de vaststelling van de restwaarde van een personenauto met het oog op de toepassing van lid 1 mogen de lidstaten verschillende methoden hanteren, zoals taxaties, expertises of het gebruik van een vaste afschrijvingstabel.
3. De lidstaten mogen de te gebruiken tabel bij wettelijke of bestuursrechtelijke maatregel vaststellen, mits de volgende voorwaarden zijn vervuld:

- a) de tabel wordt vastgesteld op basis van algemene en objectieve criteria, die worden vastgelegd;
- b) de tabel wordt ter kennis van het publiek gebracht;
- c) auto-eigenaren kunnen het door een lidstaat genomen besluit in toepassing van de tabel bij een onafhankelijke instantie betwisten.

Hoofdstuk V

TIJDELIJKE BEPALINGEN

Artikel 11

Algemene bepaling

Wanneer een personenauto definitief wordt overgebracht in de zin van artikel 3, lid 3, naar het grondgebied van een lidstaat die zijn registratiebelasting heeft gehandhaafd, berekent deze lidstaat de registratiebelasting overeenkomstig artikel 12.

Artikel 12

Berekening van registratiebelasting

1. Tot 31 december 2015 wordt het te innen bedrag aan registratiebelasting berekend op basis van de dan geldende waarde van een soortgelijke nieuwe personenauto, waarbij rekening wordt gehouden met de werkelijke waardevermindering van de betrokken personenauto.
2. Voor de toepassing van lid 1 worden onder meer het merk, het model, de kilometerstand, het type aandrijving en de technische staat van het voertuig in aanmerking genomen.
3. Voor de toepassing van lid 1 wordt onder “nieuwe personenauto” verstaan iedere personenauto die voordien uitsluitend met het oog op de wederverkoop of levering ervan is verkocht en derhalve nog nooit tot de weg is toegelaten.
4. Voor de berekening van de registratiebelasting is het bepaalde in artikel 10, leden 2 en 3, van overeenkomstige toepassing.

Artikel 13

Registratiebelasting

Tot 31 december 2015 wordt de registratiebelasting, voorzover zij werd gehandhaafd, gedifferentieerd volgens het aantal gram CO₂ dat een personenauto per kilometer uitstoot.

Artikel 14

Minimale opbrengst uit de gedifferentieerde belasting

1. Tegen 31 december 2008 moet ten minste 25% van de totale opbrengsten van de registratiebelasting door de CO₂-parameter van deze belasting worden gegenereerd.
2. Tegen 31 december 2010 moet ten minste 50% van de totale opbrengsten van de registratiebelasting door de CO₂-parameter van deze belasting worden gegenereerd.

Hoofdstuk VI SLOTBEPALINGEN

Artikel 15

Mededelingen

De lidstaten delen de Commissie de grondslag en de hoogte van de registratiebelasting en de jaarlijkse motorrijtuigenbelasting mee die van toepassing zijn op 1 januari van elk jaar, alsook na iedere wijziging in de nationale wetgeving.

Artikel 16

Verslagen

Uiterlijk op 1 januari 2011 en vervolgens om de vijf jaar brengt de Commissie, na raadpleging van de lidstaten, bij de Raad en het Europees Parlement verslag uit over de toepassing van deze richtlijn.

Artikel 17

Omzetting

De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op 31 december 2006 aan deze richtlijn te voldoen. Zij delen de Commissie die bepalingen onverwijld mede, alsmede een transponeringstabel ter weergave van het verband tussen die bepalingen en deze richtlijn.

Wanneer de lidstaten die bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking daarvan naar deze richtlijn verwezen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mede die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

Artikel 18

Inwerkingtreding

Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Artikel 19
Adressaten

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel,

Voor de Raad
De Voorzitter

BIJLAGE I

BELGIË

- Taxe de circulation sur les véhicules automobiles / Verkeersbelasting op de autovoertuigen
- Taxe compensatoire des accises / Accijnscompenserende belasting
- Taxe de circulation complémentaire / Aanvullende verkeersbelasting

TSJECHIË

-

DENEMARKEN

- Grøn ejerafgift

DUITSLAND

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

ESTLAND

-

GRIEKENLAND

- Τέλη κυκλοφορίας

SPANJE

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

FRANKRIJK

-

IERLAND

- Motor vehicle excise duties

ITALIË

- Tassa automobilistica di proprietà

CYPRUS

- Τέλη κυκλοφορίας

LETLAND

- Transportlīdzekļu ikgadējā nodeva

LITOUWEN

-

LUXEMBURG

- Taxe sur les véhicules automoteurs

HONGARIJE

- Súlyadó

MALTA

-

NEDERLAND

- Motorrijtuigenbelasting

OOSTENRIJK

- Kraftfahrzeugsteuer

POLEN

-

PORTUGAL

- Imposto municipal sobre veículos

- Imposto de circulação

SLOVENIË

- Letno povračilo za uporabo cest

SLOWAKIJE

-

FINLAND

- Ajoneuvovero/fordonskatt

ZWEDEN

- Vägtrafikskatt

VERENIGD KONINKRIJK

- Vehicle excise duty

BIJLAGE II

BELGIË

- Taxe de mise en circulation / Belasting op de inverkeerstelling

TSJECHIË

-

DENEMARKEN

- Registreringsafgift af motorkøretøjer

DUITSLAND

-

ESTLAND

- Autoregistreerimislõiv

GRIEKENLAND

- Τέλη ταξινόμησης

SPANJE

- Impuesto especial sobre determinados medios de transporte

FRANKRIJK

-

IERLAND

- Vehicle registration tax

ITALIË

- Imposta provinciale di trascrizione (IPT)

CYPRUS

- Φόρος κατανάλωσης

LETLAND

- Automobiļu un motociklu nodoklis

LITOUWEN

- Kelių transporto priemonių registravimo mokestis

LUXEMBURG

-

HONGARIJE

- Regisztrációs adó

- Átírási illeték

MALTA

- Taxxa ta' registrazzjoni ta' vetturi bill-mutur

NEDERLAND

- Belasting Personenauto's en Motorrijwielen

OOSTENRIJK

- Normverbrauchsabgabe

POLEN

- Opłata rejestracyjna

PORTUGAL

- Imposto Automóvel

SLOVENIË

- Davek na motorna vozila

SLOWAKIJE

-

FINLAND

- Autovero/bilskatt

ZWEDEN

-

VERENIGD KONINKRIJK

-