

II

(Forberedende retsakter)

KOMMISSIONEN

Ændring af forslag til Rådets direktiv om opkrævning af afgifter på tunge lastvogne med henblik på dækning af transportinfrastrukturomkostningerne

(91/C 75/01)

KOM(90) 540 endelig udg.

(Forelagt af Kommissionen i henhold til EØF-Traktatens artikel 149, stk. 3, den 27. november 1990)

Kommissionens forslag af 8. januar 1988 (dok. KOM(87) 716 endelig udg.) ændres som følger:

1. Betragtningerne affattes således:

»De nationale køretøjsafgiftsordninger for anvendelse eller besiddelse af tunge lastvogne bør gradvis tilpasses med hensyn til afgiftsstrukturen samt de faktiske afgiftsniveauer;

en harmonisering af afgiftsordningernes struktur på grundlag af højest tilladte bruttovægt inden for kategorier, der klassificeres på grundlag af akselantal og akseltype, er nødvendig for gennemførelse af en ordning for fordeling af vejomkostningerne i hele Fællesskabet uden at skabe konkurrencefordrejninger;

afgiftssatserne bør fastsættes på en sådan måde, at de afspejler de omkostninger, som disse køretøjer forårsager for vejinfrastrukturen; med henblik herpå bør afgiften for et køretøj under hensyntagen til dieselolieafgiften på dennes harmoniserede niveau mindst dække de trafikrelaterede omkostninger, der er forbundet med det pågældende køretøjs benyttelse af infrastrukturen; nettobetalingen af køretøjsafgifterne bør afspejle erlæggelsen af vejafgifter for benyttelse af visse vejinfrastrukturer i visse medlemsstater;

tilpasningen af de nationale afgiftsordninger bør i første omgang begrænses til kun at omfatte dieseldrevne erhvervskøretøjer over en vis vægtgrænse, der anvendes til godstransport inden for Fællesskabet;

en nøjagtig fordeling af vejinfrastrukturomkostningerne og de eksterne omkostninger bør ideelt set baseres på relevante omkostningstal i hver af medlemsstaterne; da sådanne tal for tiden ikke foreligger generelt, bør der indføres en midlertidig ordning baseret på mindstesat-

ser for køretøjsafgiften, som skal overholdes af alle medlemsstaterne;

målsætningen på længere sigt for køretøjsafgifterne er, at der i hele EF gennemføres en ordning, der bygger på territorialprincippet;

der bør fastsættes en stram tidsplan for gennemførelsen af de forskellige etaper;

det er nødvendigt for Kommissionen at forhandle aftaler med tredjelande med henblik på at sikre, at Fællesskabets vejafgiftsordning fungerer korrekt, at mindske forskellene i de pågældende parter afgiftsordninger og at sikre en uhindret afvikling af vejtransporten.«

2. Artikel 2, stk. 1, affattes således:

»1. I dette direktiv forstås ved »tunge lastvogne«: lastbiler, påhængsvogntog og sættevognstog, der er indregistreret i en medlemsstat eller, hvis de ikke er indregistreret, tilhører virksomheder, der er etableret i en medlemsstat, eller personer, der er bosiddende i en medlemsstat, eller som anvendes i en medlemsstat af disse virksomheder eller personer, under forudsætning af, at:

- deres trækraft hidrører fra en dieselmotor
- de anvendes til godstransport ad landevej
- deres højest tilladte bruttovægt mindst er 12 tons.«

3. Artikel 4, paragraf 3, ophæves, og følgende ord indsættes i artikel 4, stk. 2, litra b): »afgifter for benyttelse af broer, tunneler og bjergpas«.

4. Artikel 5, stk. 2, affattes således:

»2. For så vidt angår dette direktiv er vejafgifter kun tilladte på særlige motorveje eller motorvejsnet eller dele deraf.

Ved »motorvej« forstås en vej, som specielt er konstrueret og bygget til færdsel med motorkøretøjer, som ikke har tilkørsel fra tilgrænsende ejendomme, og som

- i) — undtagen på særlige steder eller midlertidige fravigelser — er udstyret med særskilte vognbaner i de to færdselsretninger adskilt fra hinanden enten med en midterrabat, der ikke er bestemt til færdsel, eller undtagelsesvis ved andre midler
- ii) ikke har vejkrydsninger i niveau med nogen vej, jernbane eller sporvognslinje eller fortov, og
- iii) er særligt afmærket som motorvej.«

5. Artikel 6, stk. 2, affattes således:

»2. Inden for hver kategori eller underkategori er grundlaget for afgiftsberetningen den højest tilladte bruttovægt for tunge lastvogne.

En differentiering af den højest tilladte bruttovægt gennemføres på grundlag af klassificeringen i bilag I.«

6. Artikel 6, stk. 3, ophæves.

7. Artikel 7, stk. 2, ophæves.

8. Artikel 8, stk. 2, litra b), ophæves.

9. Artikel 8, stk. 2, litra c), bliver artikel 8, stk. 2, litra b).

10. Artikel 9 affattes således:

»Artikel 9

I en overgangsperiode anvender medlemsstaterne mindstesatser for køretøjsafgiften beregnet i overensstemmelse med den i bilag II anførte metode. Disse træder i kraft den 1. januar 1992 og gælder indtil den 31. december 1994, hvorefter de satser, der fastsættes på grundlag af artikel 10, finder anvendelse.«

11. Artikel 10 affattes således:

»Artikel 10

1. Fra 1. januar 1995 anvender medlemsstaterne mindstesatser for køretøjsafgifter fastsat på grundlag af de følgende stykker. Rådet træffer afgørelse om disse satser senest den 31. december 1993 på grundlag af et forslag fremsat af Kommissionen senest den 1. marts 1993.

2. For hver af de køretøjskategorier, der er nævnt i artikel 6, giver medlemsstaterne senest den 1. juni 1992 Kommissionen meddelelse om de hertil svarende vejinfrastrukturmomsninger efter retningslinjerne i bilag III.

3. På grundlag af de oplysninger om vejinfrastrukturmomsninger, som medlemsstaterne fremsender i henhold til stk. 2, fastlægger Kommissionen de gennemsnitlige vejinfrastrukturmomsninger for hver af de respektive køretøjskategorier.

4. På grundlag af de oplysninger, som medlemsstaterne fremsender, beregner Kommissionen mindstesat-

serne for køretøjsafgiften for hver af køretøjskategorierne under hensyntagen til omfanget af vejinfrastrukturmomsningerne beregnet i overensstemmelse med stk. 2 og 3 efter fradrag af det forventede afgiftsprove- nu fra dieselaafgiften for de forskellige køretøjskategorier i overensstemmelse med den metode, der er anført i bilag IV.

5. Satserne for køretøjsafgiften udtrykkes i ecu.

6. Medlemsstater, der ikke overholder de frister, der er fastsat for fremsendelse af oplysninger, som omhandles i stk. 1 og 2, medtages i beregningerne. Beregningen af Fællesskabets vejinfrastrukturmomsninger og de heraf følgende afgiftssatser foretages udelukkende på grundlag af de oplysninger, der fremsendes af de øvrige medlemsstater.

7. Dersom mindst syv af medlemsstaterne ikke er i stand til at give Kommissionen passende data om vejinfrastrukturmomsningerne efter retningslinjerne i bilag III, er Kommissionen beføjet til årligt at øge de i artikel 9 omhandlede satser med højst 10%.

8. Den i stk. 2 til 6 fastsatte procedure finder anvendelse hvert år. Ved disse lejligheder tager Kommissionen også hensyn til behovet for gradvis at forøge dækningen af vejinfrastrukturmomsningerne, således at mindst de samlede vejinfrastrukturmomsninger er dækket senest den 31. december 1999.

9. Rådet træffer inden den 31. december 1993 afgørelse om et forslag fra Kommissionen om den procedure, der skal følges for gennemførelsen af stk. 8.«

12. Artikel 11 affattes således:

»Artikel 11

Fra 1. januar 1992 kan de nationale myndigheder tilbagebetale erlagte køretøjsafgifter på grundlag af antallet af køretøjskilometer kørt på motorveje med motorvejsafgifter i Fællesskabet. Tilbagebetalingen finder sted på årsbasis ved anvendelse af følgende formel:

$$\frac{\text{køretøjskilometer kørt på motorveje med motorvejsafgift} \times \text{nominel årlig køretøjsafgift}}{100\,000}.$$

100 000.«

13. Artikel 12 bliver artikel 13.

14. Som artikel 12 indsættes:

»Artikel 12

Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv fra den 1. januar 1992. De underretter straks Kommissionen herom.

Når medlemsstaterne vedtager disse bestemmelser, henvises der deri til dette direktiv, eller de ledsages ved offentliggørelsen af en sådan henvisning. De nærmere regler for denne henvisning fastsættes af medlemsstaterne.«

BILAG I

KLASSIFICERING AF KØRETØJER

Underklasse lastvogne tv (tons)

Over	Ikke over
LASTBIL	
<i>2 aksler</i>	
7,5	12
12	13
13	14
14	15
15	18
<i>3 aksler</i>	
15	17
17	19
19	21
21	23
23	25
25 ⁽¹⁾	26 ⁽¹⁾
<i>4 aksler</i>	
23	25
25	27
27	29
29	31
31 ⁽¹⁾	32 ⁽¹⁾
VOGNTOG	
<i>2 + 1 aksler</i>	
12	14
14	16
16	18
18	20
20	22
22	23
23	25
25	28

Over	Ikke over
VOGNTOG	
<i>2 + 2 aksler</i>	
23	25
25	26
26	28
28	29
29	31
31	33
33	36
36 ⁽¹⁾	38 ⁽¹⁾
<i>2 + 3 aksler</i>	
36	38
38	40
<i>3 + 2 aksler</i>	
36	38
38	40
40	44
<i>3 + 3 aksler</i>	
36	38
38	40
40	44

⁽¹⁾ Køretøjer udstyret med drivaksel med pneumatisk ophæng eller tilsvarende system.

BILAG II

TABEL 1

MIDLERTIDIGE AFGIFTER ANVENDT FRA 1. JANUAR 1992 TIL 31. DECEMBER 1992

Underklasse lastvogne tv (tons)

Lastbil		Mindsteafgift (i ECU/år)	Vogntog		Mindsteafgift (i ECU/år)
2 aksler			2 + 2 aksler		
12	13	71	23	25	165
13	14	204	25	26	271
14	15	286	26	28	398
15	18	645	28	29	482
3 aksler			29	31	790
15	17	127	31	33	1 097
17	19	262	33	36	1 666
19	21	339	36 ⁽²⁾	38 ⁽²⁾	1 666
21	23	523	2 + 3 aksler		
23	25	814	36	38	1 216
25 ⁽¹⁾	26 ⁽¹⁾	814	38	40	1 652
4 aksler			3 + 2 aksler		
23	25	343	36	38	1 072
25	27	537	38	40	1 481
27	29	853	40	44	2 191
29	31	1 267	3 + 3 aksler		
31 ⁽¹⁾	32 ⁽¹⁾	1 267	36	38	532
Vogntog			38	40	791
2 + 1 aksler			40	44	1 262
12	14	0			
14	16	0			
16	18	32			
18	20	76			
20	22	175			
22	23	229			
23	25	414			
25	28	723			

(¹) Køretøjer udstyret med drivaksler med pneumatisk ophæng eller tilsvarende system.

Køretøjer udstyret med sådanne ophæng betaler afgifter på grundlag af den takst, der gælder for den køretøjskategori, der befinder sig umiddelbart under den. F.eks. vil et køretøj med 3 aksler og en højest tilladt bruttovægt på 23 tons skulle betale en afgift på 339 ECU i stedet for 523 ECU.

(²) Køretøjer udstyret med drivaksler med pneumatisk ophæng eller tilsvarende system.

Køretøjer udstyret med sådanne ophæng betaler afgifter på grundlag af den takst, der gælder for den køretøjskategori, der befinder sig umiddelbart under den. F.eks. vil et vogntog med 3 aksler og en højest tilladt bruttovægt på 23 tons skulle betale en afgift på 175 ECU i stedet for 229 ECU.

TABEL 2

MIDLERTIDIGE AFGIFTER ANVENDT FRA 1. JANUAR 1993 TIL 31. DECEMBER 1993

Underklasse lastvogne tv (tons)

Lastbil		Mindsteafgift (i ECU/år)	Vogntog		Mindsteafgift (i ECU/år)
2 aksler			2 + 2 aksler		
12	13	94	23	25	220
13	14	272	25	26	361
14	15	382	26	28	531
15	18	860	28	29	643
3 aksler			29	31	1 053
15	17	169	31	33	1 463
17	19	349	33	36	2 222
19	21	452	36 ⁽²⁾	38 ⁽²⁾	2 222
21	23	697	2 + 3 aksler		
23	25	1 086	36	38	1 622
25 ⁽¹⁾	26 ⁽¹⁾	1 086	38	40	2 203
4 aksler			3 + 2 aksler		
23	25	457	36	38	1 430
25	27	716	38	40	1 974
27	29	1 137	40	44	2 922
29	31	1 689	3 + 3 aksler		
31 ⁽¹⁾	32 ⁽¹⁾	1 689	36	38	709
Vogntog			38	40	1 054
2 + 1 aksler			40	44	1 683
12	14	0			
14	16	0			
16	18	43			
18	20	101			
20	22	233			
22	23	305			
23	25	552			
25	28	964			

(¹) Køretøjer udstyret med drivaksel med pneumatisk ophæng eller tilsvarende system.

Køretøjer udstyret med sådanne ophæng betaler afgifter på grundlag af den takst, der gælder for den køretøjskategori, der befinder sig umiddelbart under den. F.eks. vil et køretøj med 3 aksler og en højest tilladt bruttovægt på 23 tons skulle betale en afgift på 452 ECU i stedet for 697 ECU.

(²) Køretøjer udstyret med drivaksel med pneumatisk ophæng eller tilsvarende system.

Køretøjer udstyret med sådanne ophæng betaler afgifter på grundlag af den takst, der gælder for den køretøjskategori, der befinder sig umiddelbart under den. F.eks. vil et vogntog med 3 aksler og en højest tilladt bruttovægt på 23 tons skulle betale en afgift på 233 ECU i stedet for 305 ECU.

TABEL 3

MIDLERTIDIGE AFGIFTER ANVENDT FRA 1. JANUAR 1994 TIL 31. DECEMBER 1994

Underklasse lastvogne tv (tons)

Lastbil		Mindsteafgift (i ECU/år)	Vogntog		Mindsteafgift (i ECU/år)
2 aksler			2 + 2 aksler		
12	13	118	23	25	275
13	14	340	25	26	451
14	15	477	26	28	664
15	18	1 075	28	29	804
			29	31	1 316
3 aksler			31	33	1 829
15	17	211	33	36	2 777
17	19	436	36 ⁽²⁾	38 ⁽²⁾	2 777
19	21	565	2 + 3 aksler		
21	23	871	36	38	2 027
23	25	1 357	38	40	2 754
25 ⁽¹⁾	26 ⁽¹⁾	1 357	3 + 2 aksler		
4 aksler			36	38	1 787
23	25	571	38	40	2 468
25	27	895	40	44	3 652
27	29	1 421	3 + 3 aksler		
29	31	2 111	36	38	886
31 ⁽¹⁾	32 ⁽¹⁾	2 111	38	40	1 318
Vogntog			40	44	2 104
2 + 1 aksler					
12	14	0			
14	16	0			
16	18	54			
18	20	126			
20	22	291			
22	23	381			
23	25	690			
25	28	1 205			

⁽¹⁾ Køretøjer udstyret med drivaksel med pneumatisk ophæng eller tilsvarende system.

Køretøjer udstyret med sådanne ophæng betaler afgifter på grundlag af den takst, der gælder for den køretøjskategori, der befinder sig umiddelbart under den. F.eks. vil et køretøj med 3 aksler og en højest tilladt bruttovægt på 23 tons skulle betale en afgift på 565 ECU i stedet for 871 ECU.

⁽²⁾ Køretøjer udstyret med drivaksel med pneumatisk ophæng eller tilsvarende system.

Køretøjer udstyret med sådanne ophæng betaler afgifter på grundlag af den takst, der gælder for den køretøjskategori, der befinder sig umiddelbart under den. F.eks. vil et vogntog med 3 aksler og en højest tilladt bruttovægt på 23 tons skulle betale en afgift på 291 ECU i stedet for 381 ECU.

Metodologi

Principperne

1. Da der mangler historiske data for de fleste af medlemsstaterne, har Kommissionens tjenestegrene foretaget en række beregninger for at nå frem til mindstesatser for køretøjsafgiften for de respektive køretøjskategorier.

Der foreligger kun data om gennemsnitlige vejinfrastrukturomkostninger pr. køretøjskilometer for tunge lastvogne for fire medlemsstaters vedkommende (D, F, B, UK).

Går man ud fra en antagelse om, at vognmændene kører gennemsnitligt 100 000 km om året, beregnes de gennemsnitlige samlede vejinfrastrukturomkostninger til 15 610 ECU (10 230 ECU for variable omkostninger og 5 380 ECU for faste vejinfrastrukturomkostninger)⁽¹⁾ ved multiplikation af de gennemsnitlige vejinfrastrukturomkostninger pr. køretøjskilometer. Det skal bemærkes, at dette tal kun er et gennemsnit, og at det derfor ikke svarer til infrastrukturomkostningerne i relation til nogen af de »virkelige« køretøjskategorier.

For at opnå vejinfrastrukturomkostningsniveauer for de forskellige køretøjskategorier, har man anvendt tal, som er blevet beregnet på gennemsnitlige variable, gennemsnitlige faste og gennemsnitlige samlede omkostninger på den ene side og de forskellige koefficienter offentliggjort af Det Forenede Kongeriges Department of Transport på den anden.

2. For at fastsætte mindstekøretøjsafgifterne pr. år har man foretaget følgende beregning for hver køretøjskategori:

Den generelle formel er:

(samlede vejinfrastrukturomkostninger—betalte dieslafgifter) \times K = mindstekøretøjsafgift

hvor:

- samlede vejinfrastrukturomkostninger = summen af de variable og faste vejinfrastrukturomkostninger for den pågældende kørselskategori (se punkt 3 nedenfor)
- betalte dieslafgifter = det dieslafgiftsbeløb, som et specifikt køretøj ville betale (= årlig kilometerantal \times forbrug/km \times punktafgift/liter) (se punkt 4 nedenfor)
- mindstekøretøjsafgiften ville svare til K multipliceret med den del af de samlede vejinfrastrukturomkostninger, som ikke er dækket af dieslafgifterne. Multiplicationsfaktoren K anvendes for alle køretøjskategorier (se punkt 5 nedenfor).

Yderligere forklaringer til de tre elementer

3. Beregningen af de samlede vejinfrastrukturomkostninger for hver køretøjskategori efter den metode, der anvendes i Det Forenede Kongerige, er baseret på følgende parametre:

- køretøjets højest tilladte bruttovægt
- antallet af standardaksler (afhængig af antallet af aksler og køretøjets vægt)
- antallet af passagerbilenheder (afhængig af køretøjets dimensioner).

Med disse specifikationer kan man beregne vejinfrastrukturomkostningerne for hver af de forskellige køretøjskategorier, forudsat at disse omkostninger kendes for mindst én køretøjskategori. Eftersom man kun kender de gennemsnitlige samlede omkostninger for alle kategorier af tunge lastvogne, er det disse omkostninger, der skal benyttes som basis for beregningen af forskellige mindstekøretøjsafgifter.

4. Formålet er at dække de variable vejinfrastrukturomkostninger ved hjælp af punktafgifter på diesel. Med andre ord ville denne sats dække de variable infrastrukturomkostninger på den »gennemsnitlige tunge lastvogn«. Eftersom dieselforbruget ikke varierer i forhold til de variable omkostninger, vil dieslafgift betalt af mindre køretøjer overstige deres variable omkostninger, medens det omvendte gælder for større køretøjer. Den resterende del, der fremkommer ved at trække den betalte dieslafgift fra de samlede vejinfrastrukturomkostninger, vil være proportionelt større for større køretøjer. Dette skyldes delvis de højere faste vejinfrastrukturomkostninger for sidstnævnte, men også at vejinfrastrukturomkostningerne stiger mere end proportionalt i sammenligning med dieselforbruget.

5. Anvendelsen af multiplikationsfaktoren K er baseret på politiske overvejelser, da der ved fastsættelse af køretøjsafgiftssatserne må foretages en rimelig afvejning mellem at opnå fuld dækning af de samlede vejinfrastrukturomkostninger og ønsket om at undgå en for drastisk og pludselig stigning i køretøjsafgiftssatserne.

⁽¹⁾ Kilde: NEA-rapport fra 1989: »The Allocation and Charging of Road Infrastructure Costs in the European Community to Vehicle Categories, especially Heavy Goods Vehicles in »nationality« and »territoriality« taxation systems« og calculations by the services of the Commission.

Koefficienten K's værdi vil blive sat til

- 0,15 for året 1992
- 0,20 for året 1993.
- 0,25 for året 1994.

Hvis de foreløbige minimumssatser for køretøjsafgiften som specificeret i tabel 3, beregnes med en faktor på 0,25, dækker de en fjerdedel af den andel af de samlede omkostninger, som endnu ikke er dækket af dieselaafgiften.

For de mindre køretøjer dækkes mere end en fjerdedel af de faste omkostninger, medens en fjerdedel af de faste omkostninger er dækket for de større køretøjer. Kun for det hypotetiske »gennemsnitlige« køretøj er nøjagtigt en fjerdedel af dets faste omkostninger dækket, fordi alle de variable vejinfrastrukturomkostninger i den forbindelse allerede er betalt via dieselaafgifterne.

En anden grund til at fastsætte køretøjsafgiftssatserne på et relativt lavt niveau er, at der allerede findes vejafgifter. Da alle infrastrukturomkostninger i forbindelse med veje med vejafgifter i princippet dækkes af vejafgifterne, følger det, at det er nødvendigt med en korrigerende i en nedadgående retning af mindstekøretøjsafgifterne på grund af de dieselaafgifter, der betales i forbindelse med kørsel på disse veje.

Bilag III

Data om vejinfrastrukturomkostninger, som hver medlemsstat anmodes om at fremsende med henblik på beregning af gennemsnitlige vejomkostninger

Medlemsstaterne fremsender for hver køretøjskategori opført i bilag I en vejomkostningsanalyse for hver kørt kilometer på veje uden vejafgifter. Den metode, der anvendes til at fordele disse omkostninger på de forskellige køretøjskategorier skal beskrives nøjagtigt for at gøre det muligt for Kommissionens tjenestegrene at aggregere de forskellige data og for hver køretøjskategori at beregne en kilometeromkostning baseret på gennemsnittet af de oplyste tal. Hver medlemsstat vælger sin egen fordelingsmetode, forudsat at køretøjerne mindst er differentieret efter deres højeste tilladte bruttovægt og akselantal.

Tallene udtrykkes i ecu og er ført op til 1991-niveau.

Omkostningsanalysen skal indeholde følgende:

- anlægsomkostninger (nye veje eller motorveje, nye vejbaner) beregnet på grundlag af data for de sidste ti år
- omkostninger i forbindelse med fornyelse eller større reparationsarbejder beregnet på grundlag af data for de sidste ti år
- vedligeholdelses- og forbedringsomkostninger ⁽¹⁾ beregnet på basis af data for de sidste tre år
- politiomkostninger.

⁽¹⁾ Rabatbefæstelse, dræning, vintervedligeholdelse, mindre reparationsarbejder og udbedringer, beskæring af træer og hække, vejmarkeringer, færdselstavler, vejlys, fortove, cykelstier, hegn og afspærringer m.v.

Bilag IV

Ordningen, der skal anvendes med virkning fra den 1. januar 1995

Formålet er gradvis at dække de samlede omkostninger ved vejinfrastrukturen for hver køretøjskategori. Følgelig må køretøjsafgiftsniveauet afhænge af forskellen mellem årlige vejinfrastrukturomkostninger og det årlige provenu fra dieselaftgifterne. Imidlertid bliver der tale om en dobbeltbeskatning i de tilfælde, hvor vejomkostningerne allerede dækkes af vejafgifter. Da køretøjsafgifter refunderes i forhold til det antal kørte kilometer på veje med vejafgifter, skyldes den resterende dobbeltbeskatningsdel de dieselaftgifter, der skal betales, når der køres på motorveje med motorvejsafgifter.

For at kompensere for denne dobbeltbeskatning må der foretages en korrigerende nedadgående retning for at undgå en for høj dækningsgrad, især i de medlemsstater, hvor der er den mest intensive kørsel på veje med vejafgifter. Denne dobbeltbeskatning er meget stor: i gennemsnit ville det betyde, at de variable vejinfrastrukturomkostninger dækkes ind to gange, i første omgang som del af motorvejsafgifterne og i anden omgang i form af dieselaftgifterne. Tager man derudover hensyn til, at de variable omkostninger udgør ca. $\frac{2}{3}$ af de samlede vejinfrastrukturomkostninger, bliver det klart, at dette ville forårsage en alvorlig diskriminering af brugerne af motorveje med motorvejsafgifter.

For at gøre det muligt for Kommissionen at tage disse aspekter i betragtning, når den foreslår mindstesatserne for køretøjsafgiften, skal medlemsstaterne fremsende følgende oplysninger:

- den gennemsnitlige årlige kørsel på motorveje uden motorvejsafgifter efter køretøjskategori
- den gennemsnitlige årlige kørsel på veje med vejafgifter efter køretøjskategori.

Forslag til Rådets forordning (EØF) om en hasteaktion vedrørende levering af landbrugsprodukter til Sovjetunionen

(91/C 75/02)

KOM(90) 670 endelig udg./2

(Forelagt af Kommissionen den 19. december 1990)

Ændring til forslag til Rådets forordning (EØF) om en nødaktion vedrørende levering af landbrugsprodukter til Sovjetunionen, Rumænien og Bulgarien ⁽¹⁾

Denne ændring deler forslaget til Rådets forordning (EØF) om en nødaktion vedrørende levering af landbrugsprodukter til Sovjetunionen, Rumænien og Bulgarien i to forordningsforslag. Det første angår Sovjetunionen og det andet Rumænien og Bulgarien.

RÅDET FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til Traktaten om Oprettelse af Det Europæiske Økonomiske Fællesskab, særlig artikel 43 og 235,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Europa-Parlamentet, og

ud fra følgende betragtninger:

Der bør stilles landbrugsprodukter til rådighed for Sovjetunionen til forbedring af forsyningssituationen for befolk-

ningen i disse lande, uden at udviklingen i retning af at tilvejebringe forsyning efter handelsreglerne bringes i fare; Fællesskabet råder over landbrugsprodukter, der er oplagret efter interventionsforanstaltninger; som følge af markedssituationen bør først og fremmest disse produkter anvendes til gennemførelse af nævnte aktion; det bør desuden fastsættes, at der i tilfælde af særlige anmodninger kan tilvejebringes produkter på Fællesskabets marked; en tilsvarende regulering af landbrugsmarkederne kan opnås, hvis produkterne leveres i forarbejdet stand;

hovedformålet med foranstaltningen er at yde humanitær hjælp, og den bør derfor også baseres på Traktatens artikel 235;

⁽¹⁾ EFT nr. C 22 af 30. 1. 1991, s. 10.

det må kontrolleres, at de landbrugsprodukter, der leveres til Sovjetunionen under denne aktion, anvendes efter hensigten; ud over Revisionsrettens beføjelser i den forbindelse bør Kommissionen have mulighed for at føre kontrol med aktionen på stedet;

det påhviler Kommissionen at fastsætte gennemførelsesbestemmelser til aktionen —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Fællesskabet iværksætter en hasteaktion vedrørende levering af landbrugsprodukter til Sovjetunionen. Udgifterne til aktionen må højst udgøre 250 mio. budget-ECU.

Artikel 2

Med henblik på aktionens iværksættelse gælder følgende:

- 1) Fællesskabet stiller landbrugsprodukter fra intervention gratis til rådighed for Sovjetunionen; i tilfælde af særlige anmodninger om produkter, der ikke er disponible på interventionslagrene, kan produkterne tilvejebringes på Fællesskabets marked.
- 2) Fællesskabet afholder udgifterne til leverancen, der udbydes i licitation. Transportomkostningerne afholdes af Fællesskabet, hvis modtagerlandet ikke selv overtager produkterne i Fællesskabet. Disse omkostninger kan også omfatte omkostninger til forarbejdning af det produkt, der er tilvejebragt i henhold til nr. 1.
- 3) Undtagelsesvis og på grund af sagens hastende karakter kan Kommissionen træffe underhåndsaftaler om leverancen.
- 4) For produkter, der leveres som led i aktionen, ydes der ikke eksportrestitutions, og de omfattes ikke af ordningen med monetære udligningsbeløb.

Artikel 3

Regnskabsværdien af de produkter, der stilles til rådighed for Sovjetunionen, fastsættes efter fremgangsmåden i artikel 13 i forordning (EØF) nr. 729/70 ⁽¹⁾, senest ændret ved forordning (EØF) nr. . . . / . . . ⁽²⁾.

Artikel 4

Aktionen i denne forordning betragtes som en intervention efter artikel 3 i forordning (EØF) nr. 729/70. Udgifterne afholdes af EUGFL, Garantisektionen.

Artikel 5

Det påhviler Kommissionen at føre den fornødne kontrol på stedet med at aktionen i denne forordning gennemføres korrekt.

Artikel 6

1. Kommissionen forestår iværksættelsen af aktionen.
2. Gennemførelsesbestemmelserne til denne forordning vedtages efter fremgangsmåden i artikel 27 i forordning (EØF) nr. 2727/75 ⁽³⁾, senest ændret ved forordning (EØF) nr. 201/90 ⁽⁴⁾, eller i de tilsvarende artikler i de pågældende øvrige forordninger om fælles markedsordninger for landbrugsprodukter.

Artikel 7

Denne forordning træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

⁽¹⁾ EFT nr. L 94 af 28. 4. 1970, s. 13.

⁽²⁾ EFT nr. L . . .

⁽³⁾ EFT nr. L 281 af 1. 11. 1975, s. 1.

⁽⁴⁾ EFT nr. L 22 af 27. 1. 1990, s. 7.