

Bruxelles, den 31.5.2017
SWD(2017) 181 final

ARBEJDSDOKUMENT FRA KOMMISSIONENS TJENESTEGRENE

RESUME AF KONSEKVENSANALYSEN

Ledsagedokument til

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 1999/62/EF af 17. juni 1999 om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer

og

Forslag til Rådets direktiv om ændring af direktiv 1999/62/EF afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer, for så vidt angår visse bestemmelser om afgifter på køretøjer.

{ COM(2017) 275 final }

{ SWD(2017) 180 final }

Resumé
Konsekvensanalyse vedrørende revisionen af direktiv 1999/62/EF
A. Behov for handling
Hvad er problemet, og hvorfor er det et problem på EU-plan?
<p>Fire problemer behandles:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Vejtransporten tegner sig for 17 % af EU's CO₂-emissioner, og anvendelsen af lav- og nulemissionskøretøjer er ikke høj nok til at opfylde klima- og energimålene for 2030 2. Kvaliteten af vejene i EU forringes på grund af faldende investeringer i infrastruktur og udskudte vedligeholdelsesplaner, idet der ikke tages højde for de langsigtede økonomiske virkninger 3. Nogle medlemsstater har indført tidsbaserede afgifter (vignetter), som forskelsbehandler lejlighedsvis, udenlandske bilister 4. Luftforurening og trafikoverbelastning fra vejkøretøjer påfører samfundet betydelige omkostninger <p>Alle disse problemer vil kunne løses gennem retfærdige og effektive vejafgifter. Anvendelsen af vejafgifter i EU er imidlertid ufuldstændig og fragmentarisk og afspejler næppe de faktiske udgifter ved at bruge vejnettet.</p>
Hvad skal der opnås?
<p>Målet er at fremme bæredygtig og retfærdig vejtransport gennem bredere anvendelse af principperne om, at "brugeren betaler" og "forurenere betaler" ved at:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. bidrage til at nedbringe CO₂-emissionerne fra transport gennem afgiftspålæggelse 2. bidrage til en rimelig vejkvalitet 3. sikre, at vejafgiftssystemer ikke medfører forskelsbehandling af ikkebosiddende trafikanter 4. anvende vejafgifter som et effektivt instrument til at reducere luftforurening og trafikoverbelastning.
Hvad er merværdien ved tiltag på EU-plan (nærhedsprincippet)?
<p>Høje CO₂-emissioner er et globalt problem, der kræver en samordnet indsats på alle niveauer. Problemet med forskelsbehandling af ikkebosiddende trafikanter er per definition grænseoverskridende og kan kun løses på overstatsligt plan. Forringelse af vejkvaliteten, luftforurening og trafikoverbelastning har både virkninger lokalt og i hele EU. Det er nødvendigt at koordinere de nationale tiltag for at sikre den frie bevægelighed for personer og varer i hele Unionen.</p>
B. Løsninger
Hvilke forskellige muligheder er der for at nå målene? Foretrækkes én løsning frem for andre? Hvis ikke, angives det hvorfor.
<p>Løsningsmodellerne (PO) varierer i reguleringsniveau fra relativt begrænset til meget omfattende.</p> <p>De vigtigste foranstaltninger i PO1 er forenkling af de eksisterende regler ved at udvide anvendelsesområdet til busser/rutebiler og, hvad angår bestemmelser om ligebehandling, til lette køretøjer.</p> <p>PO2 bygger på PO1, hvorved der indføres differentiering af afgifterne baseret på CO₂-emissioner ved at udfase vignetter for tunge køretøjer (tunge køretøjer og busser/rutebiler) og samtidig fremme indførslen af afstandsbaseerede afgifter.</p> <p>PO3 med to varianter omfatter yderligere foranstaltninger for personbiler og varevogne og adresserer trafikoverbelastning mellem byerne (3a og 3b) samt emissioner af CO₂ og forurenende stoffer ved at differentiere vejafgifter og brugsafgifter for lette køretøjer (PO3b).</p> <p>PO4 udfaser vignetter for alle køretøjer og gør opkrævning af afgifter for eksterne omkostninger obligatorisk for tunge køretøjer.</p> <p>PO3b er den foretrukne løsningsmodel. PO4 ville mest effektivt opfylde målene, men den medfører også højere omkostninger. Såfremt der træffes en politisk beslutning, kunne visse foranstaltninger fra PO4 føjes til PO3b med en tilstrækkelig lang indfasningsperiode, der muliggør en gradvis tilpasning og fordeling af omkostningerne.</p>
Hvad er de forskellige interessenters holdning? Hvem støtter hvilken løsning?
<p>De interesserede parter støtter overvejende PO1, om end visse medlemsstater modsætter sig foranstaltninger vedrørende vejkvalitet. Fremme af lavemissionskøretøjer (PO2) støttes bredt, medens nogle få medlemsstater er imod udfasningen af vignetter for tunge køretøjer. Foranstaltninger angående trængselsafgifter (PO3) blev mødt med en vis skepsis, men interessenterne var enige om, at sådanne afgifter bør gælde for alle køretøjer, hvis de gennemføres. PO4 blev mødt med forbehold, da den indeholder strenge forpligtelser for medlemsstaterne.</p>

C. Den foretrukne løsnings virkninger
Hvilke fordele er der ved den foretrukne løsning (hvis en bestemt løsning foretrækkes – ellers fordelene ved de vigtigste af de mulige løsninger)?
<p>PO3b ville</p> <ul style="list-style-type: none"> • reducere omkostningerne for trafikoverbelastning med 9 mia. EUR frem til 2030, give ekstra vejafgiftsindtægter på 10 mia. EUR/år og bidrage til at øge investeringerne i veje med 25 % • mindske emissionerne af CO₂, NO_x og partikler betydeligt • forbedre folkesundheden og nedbringe omkostningerne ved luftforurening og ulykker (370 mio. EUR frem til 2030) • gøre det muligt at skabe op til 208 000 nye arbejdspladser og en merværdi på 0,19 % af BNP • bidrage til ligebehandling af EU-borgere ved at halvere prisen på kortfristede vignetter.
Hvilke omkostninger er forbundet med den foretrukne løsning (hvis en bestemt løsning foretrækkes – ellers omkostningerne ved de vigtigste af de mulige løsninger)?
<p>Godstransportomkostningerne kunne stige med 1,1 %, medens omkostningerne ved passagertransport ville forblive uændrede. Myndighedernes omkostninger omfatter for de berørte medlemsstater udrulningen af nye afgiftssystemer eller udbygning af de nuværende systemer (en engangsinvestering på 1,2-1,4 mia. EUR i alt) og driftsomkostninger på 168-200 mio. EUR/år. Udvidelsen af vejafgiftssystemerne til at omfatte nye dele af vejnettet og nye brugergrupper ville øge efterlevelseseomkostningerne for vejbrugere med 198-228 mio. EUR/år.</p>
Hvilke virkninger er der for SMV'er og konkurrenceevnen?
<p>Stort set alle vejtransportvirksomheder er SMV'er. Udvidelsen af vejafgifterne ville øge efterlevelseseomkostningerne for dem; størsteparten af ekstraomkostningerne gives dog videre til kunderne, hvilket vil føre til en marginal prisstigning (mindre end 0,25 %). Muligheden for at nedsætte afgifterne på køretøjer kunne kompensere for en del af omkostningsstigningen.</p> <p>Øgede investeringer i infrastruktur ville have en yderst positiv virkning på bygge- og anlægssektoren.</p>
Vil den foretrukne løsning få væsentlige virkninger for de nationale budgetter og myndigheder?
<p>Den offentlige sektor vil nyde godt af yderligere indtægter, som opnås på bekostning af investeringer i udrulning og drift af nye elektroniske bompengetjenester. Nettovirkningen på medlemsstaternes budgetter kunne beløbe sig til et overskud på næsten 10 mia. EUR/år.</p>
Vil den foretrukne løsning få andre væsentlige virkninger?
<p>Dieselforbruget forventes at falde relativt kraftigt (med 1,3 %).</p>
Er foranstaltningen proportionel?
<p>Initiativet bidrager kun til at nå de fastsatte mål. Frem for at gøre anvendelse af vejafgifter obligatorisk koordinerer og fremmer initiativet tiltag på nationalt plan. Omkostningerne for medlemsstaterne, erhvervslivet og borgerne er begrænsede i forhold til de potentielle fordele. Det går dermed ikke videre end, hvad der er nødvendigt for at løse de konstaterede problemer og nå de fastsatte mål.</p>
D. Opfølgning
Hvornår vil politikken blive revideret?
<p>Kommissionen vil evaluere den nye lovgivning i 2025.</p>