



Rådet for
Den Europæiske Union

Bruxelles, den 9. juni 2017
(OR. en)

10175/17

**Interinstitutionel sag:
2017/0115 (CNS)**

**FISC 136
TRANS 263
IA 104**

FORSLAG

fra:	Jordi AYET PUIGARNAU, direktør, på vegne af generalsekretæren for Europa-Kommissionen
modtaget:	1. juni 2017
til:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekretær for Rådet for Den Europæiske Union

Komm. dok. nr.:	COM(2017) 276 final
-----------------	---------------------

Vedr.:	Forslag til RÅDETS DIREKTIV om ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer for så vidt angår visse bestemmelser om afgifter på køretøjer
--------	--

Hermed følger til delegationerne dokument - COM(2017) 276 final.

Bilag: COM(2017) 276 final



Bruxelles, den 31.5.2017
COM(2017) 276 final

2017/0115 (CNS)

Forslag til

RÅDETS DIREKTIV

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

{SWD(2017) 180 final}

{SWD(2017) 181 final}

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

- **Forslagets begrundelse og formål**

Et effektivt og pålideligt transportsystem er afgørende for et velfungerende indre marked og udgør en vigtig økonomisk sektor. Vejtransport spiller den vigtigste rolle for så vidt angår indlandstransportsystemet, men er samtidig en kilde til en række socioøkonomiske og miljømæssige udfordringer (f.eks. klimaændringer, luftforurening, støj, trafikoverbelastning). Afstandsbaseerede vejafgifter kan spille en vigtig rolle, når det gælder om at fremme renere og mere effektiv trafik, og en sammenhængende udformning af vejafgifter er afgørende for at sikre en retfærdig behandling af trafikanter og en bæredygtig finansiering af infrastruktur.

Direktiv 1999/62/EF¹ ("eurovignetdirektivet") udgør et detaljeret retsgrundlag for opkrævning af afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse veje. Direktivet har til formål at fjerne forvrejning af konkurrencen mellem transportvirksomheder ved hjælp af en trinvis harmonisering af køretøjsafgifter og indførelse af retfærdige ordninger for opkrævning af infrastrukturafgifter. Det fastsætter minimumsniveauer for afgifter på tunge godskøretøjer og præciserer retningslinjerne for infrastrukturafgifter, bl.a. i form af en differentiering af afgifter efter køretøjernes miljøpræstationer.

Årlige køretøjsafgifter er i sagens natur betalinger, der beror på, at køretøjet er registreret på vegne af skatteyderen for en given periode, og de afspejler som sådan ikke nogen bestemt benyttelse af infrastruktur. Af lignende årsager er køretøjsafgifter ikke effektive, når det gælder om at fremme renere og mere effektiv trafik eller mindske trafikoverbelastning. Derimod er vejafgifter, som er direkte knyttet til benyttelsen af veje, væsentligt mere egnede til at opfylde disse målsætninger.

Anvendelsen af køretøjsafgifter udgør en omkostning, som transportsektoren er nødt til at bære under alle omstændigheder, selv hvis medlemsstaterne begynder at opkræve vejafgifter. Køretøjsafgifter kan derfor udgøre en hindring for indførelsen af vejafgifter.

Medlemsstaterne bør derfor gives større råderum til at sænke køretøjsafgifterne, nemlig ved at sænke de minimumssatser, der er fastsat i direktiv 1999/62/EF. For at begrænse risikoen for forvrejning af konkurrencen mellem transportvirksomheder, der er etableret i forskellige medlemsstater, bør afgifterne sænkes gradvist.

Initiativet bidrager til programmet for målrettet og effektiv regulering (Refit) ved at lette den byrde, der er forbundet med minimumsafgifter på tunge godskøretøjer.

- **Sammenhæng med de gældende regler på samme område**

Nærværende forslag fremlægges sammen med et andet forslag, der har til formål at afhjælpe de mangler i kapitel III i direktiv 1999/62/EF, som vedrører vej- og brugsafgifter, for bedre at opfylde visse målsætninger i dette direktiv. Sidstnævnte forslag fremmer især anvendelsen af bompengesystemer, dvs. en form for vejafgift baseret på tilbagelagt afstand.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/62/EF af 17. juni 1999 om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer (EFT L 187 af 20.7.1999, s. 42).

Samme grundlæggende målsætning danner grundlag for nærværende forslag, nemlig at ændre direktivets kapitel II, der vedrører afgifter på tunge godskøretøjer. Den foreslåede ændring omfatter en trinvis sænkning af minimumssatserne til nul, fordelt på fem trin over fem på hinanden følgende år, svarende til 20 % af den nuværende minimumssats hvert år. Formålet er at skabe et incitament til at gå over til afstandsbaseerede vejafgifter, dvs. anvendelsen af bompengesystemer.

- **Sammenhæng med Unionens politik på andre områder**

Initiativet er en del af Kommissionens bestræbelser på at oprette en energiunion samt en del af en række forslag om lavemissionstransport², herunder revisionen af bestemmelserne om CO₂-emissioner for biler og varevogne, forslag til certificering og overvågning/indberetning af CO₂-emissioner fra lastbiler og busser og beslægtede initiativer inden for vejtransport, navnlig revisionen af lovgivningen om samvirkende bompengetjenester og af reglerne om det indre marked for godskørsel og bustjenester.

De foreslåede ændringer er i overensstemmelse med de i hvidbogen om transport fra 2011³ fastsatte mål om helt at gå over til anvendelsen af "forureneren betaler"-princippet og "brugeren betaler"-princippet for at sikre en mere bæredygtig transport og finansiering af infrastruktur.

2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORCIONALITETSPRINCIPPET

- **Retsgrundlag**

Retsgrundlaget for direktiv 1999/62/EF er EF-traktatens artikel 71 og 93 (nu artikel 91 og 113).

De bestemmelser i direktivet, som berøres af dette forslag, vedrører afgifter på tunge godskøretøjer, som er et område, der er omfattet af artikel 113 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

Ændringerne af de andre bestemmelser i direktivet henhører under artikel 91, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, og de behandles i det andet forslag, der er nævnt ovenfor.

- **Nærhedsprincippet (for områder, der ikke er omfattet af enekompetence)**

EU deler kompetence med medlemsstaterne i forhold til at lovgive inden for transport, jf. artikel 4, stk. 2, litra g), i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, og på området for det indre marked, jf. artikel 4, stk. 2, litra a), i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde. Den gradvise sænkning af de nuværende minimumssatser, der er fastsat af Unionen, kan dog kun gennemføres af Unionen selv.

Uden indgriben på EU-plan vil medlemsstaterne fortsat være forpligtet til at anvende den laveste køretøjsafgift, selv om de har indført eller agter at indføre et mere egnet instrument til at dække infrastrukturuomkostninger, som er direkte knyttet til den individuelle benyttelse af

² COM(2016) 501 final: En europæisk strategi for lavemissionsmobilitet.

³ KOM(2011) 144 final: En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem.

infrastruktur. Denne forpligtelse vil forhindre dem i at kompensere godstransportsektoren i samme forhold via afgiftslempelser for køretøjer, hvis omkostningerne ved indførelse af sådanne instrumenter for tunge godskøretøjer skulle vise sig at stige.

- **Proportionalitetsprincippet**

Den foreslåede foranstaltning bidrager kun til at opfylde de fastsatte målsætninger, navnlig en konsekvent anvendelse af "forureneren betaler"-princippet og "brugeren betaler"-princippet, og den går ikke ud over, hvad der er nødvendigt hertil.

Den målrettede ændring af kapitel II er nødvendig for at sætte medlemsstaterne i stand til gradvist at sænke afgifterne på tunge godskøretøjer.

- **Valg af retsakt**

Eftersom den retsakt, der skal ændres, er et direktiv, bør denne ændringsretsakt i princippet have samme form.

3. **RESULTATERNE AF EFTERFØLGENDE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSER**

- **Efterfølgende evalueringer/kvalitetskontrol af gældende lovgivning**

Kommissionen offentliggjorde sin evaluering af direktiv 1999/62/EF i 2013⁴. En ekstern evaluering af gennemførelsen og virkningerne af EU's politik for infrastrukturafgifter siden 1995 blev offentliggjort i januar 2014⁵. I disse evalueringer blev der indkredset en række problemer forbundet med vejafgifter på tunge godskøretøjer i henhold til de nuværende lovgivningsrammer. Alle disse problemer behandles i et parallelt forslag til ændring af direktivets kapitel III, mens dette initiativ kun har fokus på at fremme anvendelsen af afstandsbaseede vejafgifter.

24 medlemsstater har indført en eller anden form for vejafgift, og tendensen går i retning af afstandsbaseede vejafgifter, som dækker hele vejnettet, men denne omstilling går langsomt, og der er fortsat uoverensstemmelser på tværs af Unionen. Under evalueringen blev det konstateret, at der er store forskelle i de nationale politikker for vejafgifter, og det blev konkluderet, at manglende harmonisering af arten af afgifter (tidsbaseede vignetter eller afstandsbaseede vejafgifter) såvel som typen af opkrævningsteknologier, der anvendes, fører til yderligere administrative byrder og omkostninger for både de offentlige myndigheder og trafikanterne.

I 2013 offentliggjorde Kommissionen et sammendrag af foranstaltninger, herunder afgifter på køretøjer, som internaliserer eller begrænser eksterne transportomkostninger⁶.

- **Høring af interesserede parter**

Høringerne opfyldte de minimumsstandarder for høring af interesserede parter, der er fastsat i Kommissionens meddelelse af 11. december 2002 (KOM(2002) 704 endelig).

⁴ Efterfølgende evaluering af direktiv 1999/62/EF, som ændret, om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer (SWD(2013) 1 final).

⁵ <http://ec.europa.eu/smart-regulation/evaluation/search/download.do?documentId=10296156>

⁶ SWD(2013) 269 final – rapport i overensstemmelse med artikel 11, stk. 4, i direktiv 1999/62/EF.

Der blev anvendt åbne og målrettede høringsmetoder og forskellige høringsredskaber.

- 1) En offentlig online-standardhøring à 12 ugers varighed blev afholdt via webstedet "Kom til orde i Europa" på grundlag af spørgeskemaer.

De offentlige høringer varede fra den 8. juli til den 5. oktober, men bidrag, der blev indgivet for sent, blev også godkendt. Spørgeskemaerne var baseret på de problemer, der blev indkredset under evalueringen, og omfattede spørgsmål om rimeligheden ved at opkræve vejafgifter (skatter og afgifter).

Kommissionen modtog 135 svar på spørgeskemaerne samt 48 yderligere dokumenter. Svarene kom fra forskellige interessentgrupper, herunder transportvirksomheder (42 %), forbrugere/borgere (14 %), offentlige myndigheder (13 %), bygge- og anlægssektoren (7 %), trafikselskaber (4 %) og udbydere af bompengjetjenester/-løsninger (4 %).

- 2) Som led i konsekvensanalysen blev der med bestemte interesserede parter og sagkyndige afholdt målrettede høringer, der omfattede:
 - a) en række tematiske seminarer med interessenter og medlemsstater, som blev afholdt af Kommissionen i september og oktober 2015
 - b) en konference om vejinitiativer afholdt den 19. april 2016
 - c) 21 interview med interesserede parter udvalgt på grundlag af specifikke databehov og gennemført af den kontrahent, som udarbejdede den undersøgelse, der danner grundlag for konsekvensanalysen.

Sammenfatning af de indkomne bidrag og udnyttelse heraf

De fleste respondenter i den offentlige høring var af den opfattelse, at forskellige skatte- og afgiftssystemer kan medføre konkurrencefordrejning, og gik derfor ind for en harmonisering på EU-plan.

Visse interesserede parter mente, at indførelsen af køretøjsafgifter på den ene side og vejafgifter på den anden side udgør en dobbelt byrde. De interesserede parter mente, at en EU-dækkende harmonisering af bestemmelserne om vejafgifter vil være den ideelle løsning, idet den vil skabe fair konkurrence frem for at begunstige virksomheder i lande med lavere afgifter.

Mange af de interviewede interesserede parter understregede desuden, at enhver stigning i omkostningerne som følge af øgede betalinger for benyttelse af veje bør kompenseres via en sænkning af andre transportrelaterede afgifter.

- **Indhentning og brug af ekspertbistand**

Problemformuleringen byggede på evalueringer, som til dels blev udført ved hjælp af ekstern ekspertbistand (*Evaluation of the implementation and effects of EU infrastructure charging policy since 1995, Update of the Handbook on external costs of transport*⁷) og suppleret med yderligere forskning.

⁷ Ricardo-AEA et al (2014), "Update of the Handbook on External Costs of Transport": http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/sustainable_en

Herudover blev der i 2012 udført en undersøgelse af foranstaltninger til internalisering af eksterne transportomkostninger⁸.

En ekstern kontrahent bidrog med en støtteundersøgelse til konsekvensanalysen⁹, som blev afsluttet i april 2017.

- **Konsekvensanalyse**

Initiativet understøttes af en konsekvensanalyse, som Udvalget for Forskriftskontrol med visse forbehold afgav en positiv udtalelse om. Bemærkningerne er taget i betragtning i den reviderede konsekvensanalyse, idet der i bilag I til konsekvensanalyserapporten redegøres nærmere for tilpasningerne. Der blev overvejet fire løsningsmodeller, der afspejler en stigende grad af reguleringsmæssigt indgreb, hvor efterfølgende løsningsmodeller (løsningsmodel 1 til 4) bygger på de foregående. De foranstaltninger, der vedrører afgifter på køretøjer, blev analyseret sammen med de foranstaltninger, der vedrører vejafgifter.

Den første politiske løsningsmodel (løsningsmodel 1) omfatter lovgivningsmæssige ændringer, som kun har til formål at opdatere visse bestemmelser i direktivet og udvide anvendelsesområdet til at omfatte busser samt varevogne, minibusser og personbiler med henblik på at løse alle de indkredsede problemer. Ændringerne vedrørte en opdatering af kravene i direktivets kapitel III (vej- og brugsafgifter). Kapitel II berøres ikke heraf.

Løsningsmodel 2 indebærer en udfasning af tidsbaserede afgifter for tunge køretøjer med det formål at løse de problemer, der vedrører emissioner af CO₂ og forurenende stoffer, gennem en mere udbredt anvendelse af afstandsbaseerede afgifter.

Løsningsmodel 3 (der består af alternativ a og b) omfatter yderligere foranstaltninger for lette køretøjer og sigter mod at begrænse trafikbelastningen mellem byerne (løsningsmodel 3a og 3b) og emissionerne af CO₂ og forurenende stoffer fra alle køretøjer (løsningsmodel 3b kun).

Endelig vil løsningsmodel 4 gøre opkrævning af eksterne afgifter obligatorisk for tunge køretøjer og gradvist udfase alle køretøjers mulighed for at benytte tidsbaserede afgifter, således at kun afstandsbaseerede afgifter vil være mulige.

Den anden, tredje og fjerde løsningsmodel omfatter desuden muligheden for at sænke den årlige køretøjsafgift på tunge godskøretøjer, som ligger under de nuværende minimumssatser, der er fastsat i direktivet, hvis der i den pågældende medlemsstat opkræves afstandsbaseerede vejafgifter på disse køretøjer. I konsekvensanalysen blev det konstateret, at muligheden for at sænke køretøjsafgiften, alt efter de valg, som medlemsstaterne desuden træffer i forbindelse med indførelsen af afstandsbaseerede vejafgifter, kan lette transportvirksomhedernes byrde med omkring 2 mia. EUR (sammenlignet med de ca. 3 mia. EUR, der i øjeblikket betales i afgifter på tunge godskøretøjer).

Konsekvensanalysen, der forudsætter en erstatning af de nuværende tidsbaserede afgiftsordninger med afstandsbaseerede ordninger i løsningsmodel 2 til 4 (alternativet for medlemsstaterne er ikke at opkræve afgifter), viste klart, at løsningsmodel 4 er den mest effektive, men at dens fordele også har de højeste omkostninger. Løsningsmodel 1 kan kun

⁸ CE Delft et al., 2012, "An inventory of measures for internalising external costs in transport", http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/sustainable_en

⁹ Ricardo et al. (2017), "Support Study for the Impact Assessment Accompanying the Revision of Directive 1999/62/EC".

bidrage til opfyldelsen af målsætningerne i meget begrænset omfang, dog til meget lave omkostninger. Løsningsmodel 2 og 3 var mere afbalancerede i forhold til deres økonomiske, sociale og miljømæssige virkninger, og de pågældende resultater skulle gerne opnås uden alt for store omkostninger.

Ifølge konsekvensanalysen er løsningsmodel 3b, nemlig det alternativ, der indebærer en differentiering af afgifter på lette køretøjer i henhold til deres emissioner af CO₂ og forurenende stoffer, den foretrukne løsningsmodel, eventuelt suppleret med kravet om opkrævning af afgifter for eksterne omkostninger for mindst en del af vejnettet for tunge godskøretøjer og udfasningen af tidsbaserede afgiftssystemer for lette køretøjer over en tilstrækkelig lang periode. Det er de foranstaltninger, der er omfattet af dette forslag, som dermed ligger mellem løsningsmodel 3b og 4, men tættest på løsningsmodel 4.

Løsningsmodel 3b og 4 vil mindske omkostningerne ved trafikoverbelastning med 2,5-6 % eller 9-22 mia. EUR frem til 2030, skabe yderligere vejafgiftsindtægter på 10-63 mia. EUR om året og bidrage til at øge investeringerne i veje med 25-260 % i forhold til udgangssituationen.

Mængden af emissioner af CO₂, NO_x og partikler fra vejtransport vil i væsentlig grad blive mindsket heraf. Dette vil have en positiv indvirkning på folkesundheden i forhold til nedbringelsen af luftforureningen samt føre til omkostningsbesparelser på 370 mio. EUR til 1,56 mia. EUR for luftforurening og ulykker frem til 2030, udtrykt i nutidsværdi.

Med løsningsmodel 3b og 4 vil det være muligt at skabe mellem 62 000 og 152 000 nye arbejdspladser, hvis blot 30 % af de ekstra vejafgiftsindtægter geninvesteres i vedligeholdelse af veje. Herudover vil alle løsningsmodeller bidrage til ligebehandlingen af EU-borgerne ved at halvere prisen på vignetter for kortere perioder.

Løsningsmodel 3a og 3b vil øge godstransportomkostningerne med 1,1 %, mens omkostningerne ved personbefordring forbliver uændrede. Med løsningsmodel PO4 kan omkostningerne ved personbefordring og godstransport stige med op til 1,3-2 %, afhængigt af den faktiske indførelse af afstandsbaserede vejafgifter i medlemsstaterne (eventuelt også de medlemsstater, der pt. ikke opkræver afgifter på visse køretøjsklasser). Myndighederne vil skulle støtte udgifterne til indførelse af nye vejafgiftssystemer eller til udvidelse af nuværende systemer, hvilket for alle de berørte medlemsstater vil beløbe sig til 2-3,7 mia. EUR frem til 2030. Udvidelsen af vejafgiftssystemet til at omfatte nye dele af vejnettet og nye brugergrupper vil for trafikanterne øge efterlevelsedomkostningerne med 198-850 mio. EUR om året fra 2025 og fremefter.

Virkningerne for små og mellemstore virksomheder (SMV'er), bl.a. hele vejtransportsektoren, vil være begrænsede, eftersom vejafgifterne kun udgør en lille procentdel af de samlede transportomkostninger. Enhver omkostningsstigning kan enten væltes over på kunderne eller udlignes ved hjælp af afgiftslempelser gennem en ændring af kapitel II i direktivet.

- **Målrettet regulering og forenkling**

Med forslaget vil medlemsstaterne gradvist kunne sænke de årlige afgifter, der gælder for tunge godskøretøjer, hvis højeste tilladte totalvægt er på over 12 tons. Denne ændring kan sammen med den foreslåede udfasning af tidsbaserede afgifter sikre en smidig overgang fra et system med faste afgiftssatser til et mere progressivt, proportionelt og fleksibelt system med brugerbaserede afgifter.

Sænkningen af den køretøjsafgift, som betales af transportvirksomheder (der alle er SMV'er og i de fleste tilfælde mikrovirksomheder) for at benytte tunge godskøretøjer, kan fungere som en kompensation for eventuelt øgede vejafgifter i forbindelse med anvendelsen af afstandsbaseordninger.

Initiativet kan som sådan få en vis positiv indvirkning på transportsektorens konkurrenceevne ved at mindske ejerskabsomkostningerne for virksomheder i medlemsstater, der beslutter at sænke afgiften på køretøjer. Såfremt en medlemsstat efter en overgangsperiode beslutter at fastsætte afgiften til 0 EUR, vil dette også mindske den lovgivningsmæssige og administrative byrde.

- **Grundlæggende rettigheder**

Forslaget respekterer de grundlæggende rettigheder og overholder i særdeleshed de principper, der anerkendes i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder.

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Forslaget har ingen virkninger for Unionens budget.

5. ANDRE FORHOLD

- **Planer for gennemførelsen og foranstaltninger til overvågning, evaluering og rapportering**

I konsekvensanalyserapporten er der opstillet syv centrale indikatorer, som vil blive anvendt til at overvåge fremskridtene med hensyn til de vigtigste politiske målsætninger: udviklingen i CO₂-emissioner fra tunge køretøjer, vejinfrastrukturens tilstand på afgiftsbelagte strækninger, vejafgiftens forholdsmæssighed og dækning af sociale omkostninger samt niveauet for trafikoverbelastning på vejnettet mellem byerne i EU.

For at vurdere lovgivningens indvirkning vil det være nødvendigt at foretage en grundig evaluering, så snart alle ændringer er indfaset. Fem år efter at de nye rammer finder anvendelse i sin helhed, vil det være passende at foretage en sådan evaluering. Virkningerne af mellemliggende trin kan evalueres tidligere.

- **Forklarende dokumenter (for direktiver)**

I betragtning af forslagetets omfang, nemlig at det kun ændrer direktiv 1999/62/EF, som alle medlemsstater har gennemført, synes det ikke at være hverken berettiget eller proportionalt at stille krav om forklarende dokumenter.

- **Nærmere redegørelse for de enkelte bestemmelser i forslaget**

Forslaget indeholder følgende elementer:

Kapitel II – Titel

Titlen på kapitel II tilpasses for at afspejle, at det kun er tunge godskøretøjer, der efter udvidelsen af direktivets anvendelsesområde berøres af bestemmelserne i kapitlet, jf. den parallelle ændring af de andre bestemmelser i direktivet.

Artikel 3 – Anvendelsesområde for køretøjsafgifter

Første punktum i stk. 1 ændres for på korrekt vis at henvise til artikel 1, litra a), i det ændrede direktiv hvad angår dets anvendelsesområde.

Bilag I

Det foreslås at opdele bilag I i en række på hinanden følgende tabeller, der afspejler den gradvise sænkning af minimumssatserne over fem år. Den første tabel svarer til de nuværende betingelser i bilag I, hvorimod de fem øvrige tabeller indeholder tilsvarende tal, som hver gang sænkes med 20 % i forhold til de nuværende satser, hvor det er relevant¹⁰.

¹⁰ Det foreslås naturligvis ikke at ændre minimumssatsen, der i øjeblikket er fastsat til 0 EUR.

Forslag til

RÅDETS DIREKTIV

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

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 113,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Europa-Parlamentet¹¹,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg¹²,

efter en særlig lovgivningsprocedure, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Kommissionen fastsatte i sin hvidbog af 28. marts 2011¹³ et mål om helt at gå over til anvendelsen af "forureneren betaler"-princippet og "brugeren betaler"-princippet for at skabe indtægter og sikre finansiering til fremtidige transportinvesteringer.
- (2) Årlige køretøjsafgifter er i sagens natur ensidige betalinger, der beror på, at køretøjet er registreret på vegne af skatteyderen for en given periode, og de afspejler som sådan ikke nogen bestemt benyttelse af infrastruktur. Af lignende årsager er køretøjsafgifter ikke effektive, når det gælder om at fremme renere og mere effektiv trafik eller mindske trafikoverbelastning.
- (3) Vejafgifter, som er direkte knyttet til benyttelsen af veje, er væsentlig mere egnede til at opfylde disse målsætninger. I overensstemmelse med artikel 7k i direktiv 1999/62/EF kan medlemsstater, der indfører vejafgifter, fastsætte passende kompensation til nationale transportvirksomheder.
- (4) Anvendelsen af køretøjsafgifter udgør en omkostning, som transportsektoren er nødt til at bære under alle omstændigheder, selv hvis medlemsstaterne begynder at opkræve vejafgifter. Køretøjsafgifter kan derfor hæmme indførelsen af vejafgifter.

¹¹ EUT C af, s. .

¹² EUT C af, s. .

¹³ Hvidbog af 28. marts 2011: "En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem" (KOM(2011) 144 endelig).

- (5) Medlemsstaterne bør derfor gives større råderum til at sænke køretøjsafgifterne, nemlig ved at sænke de minimumssatser, der er fastsat i direktiv 1999/62/EF. For at begrænse risikoen for fordrejning af konkurrencen mellem transportvirksomheder, der er etableret i forskellige medlemsstater, bør afgifterne sænkes gradvist.
- (6) Direktiv 1999/62/EF bør derfor ændres —

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

Artikel 1

I direktiv 1999/62/EF foretages følgende ændringer:

- (1) Titlen på kapitel II affattes således:
"Køretøjsafgifter på tunge godskøretøjer"
- (2) I artikel 3, stk. 1, affattes indledningen således:
"De i artikel 1, litra a), omhandlede afgifter på køretøjer er følgende"
- (3) Bilag I ændres som anført i bilaget til dette direktiv.

Artikel 2

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den . De tilsender straks Kommissionen disse love og bestemmelser.
- Lovene og bestemmelserne skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.
2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 3

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den .

På Rådets vegne

Formand