



Rådet for
Den Europæiske Union

Bruxelles, den 29. oktober 2021
(OR. en)

Interinstitutionel sag:
2017/0114(COD)

10542/21
ADD 1

TRANS 459
FISC 116
ENV 484
CODEC 1046

UDKAST TIL RÅDETS BEGRUNDELSE

Vedr.: Rådets førstebehandlingsholdning med henblik på vedtagelse af EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV om ændring af direktiv 1999/62/EF, 1999/37/EF og (EU) 2019/520, for så vidt angår afgifter på køretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer

– Udkast til Rådets begrundelse

I. INDLEDNING

1. Europa-Kommissionen forelagde Europa-Parlamentet og Rådet ovennævnte forslag den 1. juni 2017 som en del af den første mobilitetspakke.
2. Forslaget ændrer direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer¹ (i det følgende benævnt "direktiv 1999/62/EF") med sigte på at tackle spørgsmål vedrørende drivhusgasemissioner, finansiering af vejinfrastruktur og trafikbelastning.
3. Europa-Parlamentet har udpeget Transport- og Turismeudvalget (TRAN-udvalget) som det kompetente udvalg for dette forslag og Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy som ordfører under 8. valgperiode.
4. Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog sin udtalelse om forslaget på 529. plenarmøde den 18. oktober 2017. Det Europæiske Regionsudvalg vedtog sin udtalelse på 127. plenarmøde den 1. februar 2018.

¹ EFT L 187 af 20.7.1999.

5. Den 25. oktober 2018 vedtog Europa-Parlamentet sin førstebehandlingsholdning.
6. Efter parlamentsvalget i 2019 blev Giuseppe Ferrandino udpeget som ordfører under 9. valgperiode.
7. TRAN-udvalget vedtog den 24. september 2019 en afgørelse om at indlede uformelle politiske triloger på grundlag af Europa-Parlamentets førstebehandlingsholdning.
8. I Rådet indledte Landtransportgruppen sit arbejde den 1. juni 2017 med en generel præsentation af forslaget. Den 21. juni 2017 blev konsekvensanalysen gennemgået.
9. Rådet (TTE, transport) havde sin første orienterende debat om forslaget den 5. december 2017².
10. Siden da er forslaget blevet drøftet ved flere lejligheder, og der er udført et omfattende arbejde.
11. Den 18. december 2020 godkendte De Faste Repræsentanters Komité mandatet i bilaget til dokument 13827/20, hvilket gjorde det muligt at indlede forhandlinger med Europa-Parlamentet.
12. Fra januar til juni 2021 blev der afholdt et betydeligt antal møder i Landtransportgruppen og De Faste Repræsentanters Komité for at forberede og følge op på forhandlingerne.
13. Tre uformelle politiske triloger med Europa-Parlamentet, der blev afholdt den 29. januar, 23. marts og 15. juni 2021 og ledsaget af en række tekniske møder, gjorde det muligt for medlovgiverne at mindske afstanden mellem deres holdninger og således nå til politisk enighed.
14. Den 30. juni 2021 gennemgik De Faste Repræsentanters Komité den foreløbige kompromistekst med henblik på at nå til enighed³.

² Jf. dok. 14426/17.

³ Jf. dok. 9960/21 og 9960/19 COR 1.

15. Den 14. juli 2021 sendte formanden for Europa-Parlamentets TRAN-udvalg en skrivelse⁴ til formanden for De Faste Repræsentanternes Komité, hvori det blev angivet, at hun ville henstille til medlemmerne af TRAN-udvalget og efterfølgende til plenarforsamlingen, at Rådets holdning vedtages uden ændringer ved Europa-Parlamentets andenbehandling med forbehold af jurist-lingvist-gennemgangen, hvis Rådet vedtager sin førstebehandlingsholdning i overensstemmelse med teksten i bilaget til skrivelsen.
16. Den 9. november 2021 ventes Rådet at vedtage sin førstebehandlingsholdning til forslaget, jf. bilaget til dokument 10542/21.

II. FORMÅL

17. Ændringerne af direktiv 1999/62/EF i Europa-Kommissionens forslag havde til formål at fremme dekarboniseringen af vejtransporten. Der var primært fokus på følgende:
- udvidelse af anvendelsesområdet for afgiftsreglerne til også at omfatte busser og rutebiler, lastbiler på mellem 3,5 og 12 ton og til en vis grad lette køretøjer, herunder personbiler
 - udfasning af tidsbaserede afgiftssystemer (de såkaldte vignetter) for tunge og lette køretøjer
 - obligatorisk anvendelse af en afgift for eksterne omkostninger på tunge køretøjer på de dele af nettet, hvor miljøskader forårsaget af sådanne køretøjer ville være betydelige, samt revision af kravene om at opkræve sådanne afgifter
 - differentiering af priser på baggrund af CO₂-emissioner i stedet for EURO-emissionsklasser og
 - allokering af indtægterne fra trængselsafgifter eller deres tilsvarende finansielle værdi til at afhjælpe problemet med trafikoverbelastning.

⁴ Jf. IM 010110 2021. Bemærk venligst, at papirudgaven af skrivelsen på grund af covid-19-pandemien ikke blev sendt med almindelig post.

III. ANALYSE AF RÅDETS FØRSTEBEHANDLINGSHOLDNING

A. Generelt

18. Den kompromistekst, der blev bekræftet af Rådet den 9. november 2021, afspejler fuldt ud den politiske enighed mellem medlovgiverne. Den fastholder også de vigtigste målsætninger med Europa-Kommissionens forslag og afspejler samtidig en balance mellem de vigtigste ændringer, som Europa-Parlamentet vedtog under førstebehandlingen, og Rådets mandat.
19. Ved førstebehandlingen vedtog Europa-Parlamentet omkring 130 ændringer, der er blevet analyseret ved flere lejligheder i Landtransportgruppen. Fra begyndelsen syntes de to medlovgiveres holdninger at være meget forskellige med hensyn til mange bestemmelser, herunder de mest kontroversielle, såsom udfasning af brugsafgifter. Alligevel blev der efter intensive forhandlinger på både politisk og teknisk plan til slut opnået konvergens mellem de to medlovgivere.

B. De vigtigste spørgsmål

20. Ændringerne i Europa-Kommissionens forslag overholder generelt de overordnede mål med hensyn til at:
 - styrke anvendelsen af principperne om, at brugeren betaler, og forureneren betaler
 - yde et passende bidrag til finansieringen af vejinfrastrukturen
 - afhjælpe trængsel
 - fremme dekarbonisering af transportsektoren og
 - bidrage til at nå klimamålene.

21. Samtidig har medlovgiverne fundet den rette balance mellem ambitionsniveauet for de ovennævnte mål og behovet for at sikre, at lovrammen let kan anvendes af sektoren eller myndighederne, og at den er fleksibel nok til, at medlemsstaterne kan vælge de mest hensigtsmæssige afgiftssystemer uden at skabe uberettigede administrative byrder.
22. De vigtigste ændringer i forhold til det oprindelige forslag fra Europa-Kommissionen kan mere specifikt sammenfattes som følger:
- a) Listen over definitioner i artikel 2 er blevet udvidet, der er tilføjet nogle nye definitioner (f.eks. "campingbil", "varevogn", "nulemissionskøretøj"), og andre er blevet gjort klarere eller mere specifikke (f.eks. "tungt køretøj", "let køretøj", "væsentligt ændret vejafgifts- eller brugsafgiftsordning").
- b) Artikel 7, den centrale bestemmelse, der definerer de generelle afgiftsprincipper, er blevet revideret, således at:
- afgifter for køretøjer – såvel lette som tunge køretøjer eller køretøjstyper inden for disse kategorier – kan opkræves uafhængigt af hinanden. Hvis der opkræves afgifter for personbiler, skal der dog også opkræves afgifter for lette erhvervskøretøjer på samme niveau eller højere
 - medlemsstaterne kan beslutte at opretholde status quo for eksisterende koncessionskontrakter og samtidig undlade at anvende de nye afgiftsregler, før kontrakten er blevet fornyet, eller vejafgifts- eller brugsafgiftsordningen er blevet ændret væsentligt
 - medlemsstaterne kan indføre reducerede vejafgifter eller brugsafgifter eller undtagelser fra forpligtelsen til at betale vejafgift eller brugsafgift i særlige tilfælde (f.eks. for nulemissionskøretøjer, hvis højeste teknisk tilladte totalvægt er på op til 4,25 ton)

- brugsafgifter på tunge køretøjer bliver udfaset på TEN-T-hovednettet senest otte år efter direktivets ikrafttræden. Medlemsstater, der anvender et fælles brugsafgiftssystem (f.eks. "eurovignettraktaten"), har dog yderligere to år til at tilpasse eller ophæve dette system. Som en fravigelse af det generelle princip om udfasning er undtagelser tilladt i behørigt begrundede tilfælde, efter at der er givet Kommissionen meddelelse om ordningen
 - artiklen (sammen med [artikel 7a](#)) indeholder nu to revisionsklausuler, der giver Kommissionen mulighed for at vurdere direktivets gennemførelse og effektivitet med hensyn til opkrævning af afgifter på lette køretøjer samt den tekniske og juridiske gennemførlighed af at differentiere behandlingen af lette erhvervskøretøjer.
- c) En ny bestemmelse, [artikel 7aa](#), fastlægger nu det såkaldte "kombinerede afgiftssystem". I henhold til denne artikel kan medlemsstater, der anvendte vejafgifter på deres TEN-T-hovednet eller en del heraf inden direktivets ikrafttræden, indføre et kombineret afgiftssystem for alle tunge køretøjer eller for visse typer af tunge køretøjer. I dette system skal brugsafgifterne differentieres efter køretøjets CO₂-emissioner og EURO-emissionsklasse.
- d) Der er foretaget mindre justeringer af forholdsmæssigheden af brugsafgifterne for personbiler i [artikel 7a](#). I henhold til denne bestemmelse skal benyttelsen af infrastrukturen desuden også være tilladt i et døgn, en uge eller 10 døgn eller begge dele. Medlemsstaterne kan dog begrænse den daglige brugsafgift til kun transitformål. Hvis medlemsstaterne fastsætter forskellige afgifter for lette erhvervskøretøjer og personbiler, skal afgiftssatserne for lette erhvervskøretøjer være højere end for personbiler.

- e) Hvad angår internalisering af eksterne omkostninger for tunge køretøjer, gør artikel 7ca og 7cb nu opkrævningen af eksterne omkostninger for luftforurening obligatorisk efter en overgangsperiode på fire år, hvor der anvendes vejafgifter. Medlemsstaterne vil dog efter underretning af Kommissionen have mulighed for ikke at anvende afgiften for eksterne omkostninger ved luftforurening i tilfælde af utilsigtede konsekvenser af, at trafikken flyttes til en anden rute. Denne obligatoriske afgift berører ikke medlemsstaternes mulighed for alligevel at anvende en afgift for eksterne omkostninger ved CO₂-emissioner. Kommissionen vil ikke desto mindre få mulighed for at evaluere gennemførelsen og effektiviteten af afgifter for eksterne omkostninger ved CO₂-emissioner.
- f) Med hensyn til fakultative afgifter:
- Artikel 7da fastsætter nu, at proventet fra (fakultative) trængselsafgifter eller den tilsvarende finansielle værdi skal anvendes til at løse problemet med trængsel eller til at udvikle bæredygtig transport og mobilitet generelt. Hvis et sådan provenu er opført på det almindelige budget, anses medlemsstaterne for at have opfyldt forpligtelsen, hvis de gennemfører finansielle støttepolitikker til løsning af trængselsproblemet eller udvikling af bæredygtig transport og mobilitet til en værdi svarende til proventet fra trængselsafgifterne, og
 - artikel 7f fastsætter nu, at hvis to eller flere medlemsstater beslutter at anvende en forhøjelse i samme korridor, kan forhøjelsen kun overstige 25 % (men ikke 50 %) efter samtykke fra alle de medlemsstater, der er en del af korridoren, og som grænser op til de medlemsstater, på hvis område det afsnit af den korridor, for hvilken forhøjelsen anvendes, henhører.

- g) For så vidt angår differentiering baseret på CO₂-emissioner og køretøjernes miljøpræstationer:
- Med ny bestemmelse artikel 7ga indføres CO₂ på listen over omkostninger, der kan opkræves afgift for i overensstemmelse med klimamålene. Denne bestemmelse kræver, at medlemsstaterne differentierer infrastruktur- og brugerafgifter for tunge køretøjer baseret på CO₂-emissioner. I første omgang bør ordningen kun gælde for de største lastbiler, men den vil gradvis blive udvidet til andre typer tunge køretøjer og løbende blive tilpasset den teknologiske udvikling. Medlemsstaterne vil også kunne give fortrinsbehandling til nulemissionskøretøjer for at tilskynde til køb af køretøjer, der er de bedste i deres klasse. Den nye bestemmelse omfatter dog sikkerhedsforanstaltninger for at undgå at dobbeltbelønne hybridkøretøjer og eventuel overlappning i forhold til andre prissætningsinstrumenter, og
 - artikel 7gb lader det nu være op til medlemsstaterne at bestemme, hvornår vejafgifter og brugsafgifter skal differentieres for lette køretøjer efter køretøjets miljøpræstationer. Denne bestemmelse kræver dog, at der fra 2026 foretages obligatorisk differentiering af vejafgifter og årsafgiften for brugsafgifterne for varevogne og minibusser efter køretøjets miljøpræstationer, hvis der anvendes vejafgifter eller brugsafgifter, og hvis det er teknisk gennemførligt.
- h) Artikel 11 er blevet tilpasset dels med hensyn til, hvilken type oplysninger der skal indgå i den rapport, som medlemsstaterne skal offentliggøre i sammenfattet form, dels hvor ofte den skal offentliggøres (dvs. rapporten vil skulle udarbejdes tre år efter direktivets ikrafttræden og derefter hvert femte år).
- i) Artikel 4 i ændringsdirektivet fastsætter en overgangsperiode på to år, g
- j) bilagene er blevet revideret for så vidt angår de maksimale brugerafgifter, minimumskrav og referenceværdier for afgifter for eksterne omkostninger, minimumskrav og referenceværdier for trængselsafgifter og emissionspræstationskriterier for forurenende stoffer for lette køretøjer.

IV. KONKLUSION

23. Rådets holdning fastholder de vigtigste mål i Europa-Kommissionens forslag og afspejler til fulde det kompromis, der blev opnået enighed om under de uformelle forhandlinger mellem Rådet og Europa-Parlamentet med støtte fra Europa-Kommissionen.
 24. Dette kompromis blev bekræftet ved skrivelse fra formanden for Europa-Parlamentets TRAN-u stilet til formandskabet og dateret den 14. juli 2021. Det ventes efterfølgende at blive vedtaget af Rådet (økonomi og finans) på samlingen den 9. november 2021 som førstebehandlingsholdning.
-