

Bruxelles, den 17. november 2021
(OR. en)

14043/21

**Interinstitutionel sag:
2017/0114(COD)**

**TRANS 687
FISC 194
ENV 902
CODEC 1491**

FØLGESKRIVELSE

fra:	Martine DEPREZ, direktør, på vegne af generalsekretæren for Europa-Kommissionen
modtaget:	16. november 2021
til:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekretær for Rådet for Den Europæiske Union
Komm. dok. nr.:	COM(2021) 693 final
Vedr.:	MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET i henhold til artikel 294, stk. 6, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde vedrørende Rådets holdning 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

Hermed følger til delegationerne dokument COM(2021) 693 final.

Bilag: COM(2021) 693 final



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 16.11.2021
COM(2021) 693 final

2017/0114 (COD)

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET

i henhold til artikel 294, stk. 6, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde

vedrørende

**Rådets holdning 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**

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET

i henhold til artikel 294, stk. 6, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde
vedrørende

Rådets holdning 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

1. SAGSFORLØB

Forslag fremsendt til Europa-Parlamentet og Rådet (dokument COM(2017) 275 final — 2017/0114 COD):	1. juni 2017
Udtalelse afgivet af Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg:	18. oktober 2017
Udtalelse afgivet af Regionsudvalget:	1. februar 2018
Europa-Parlamentets førstebehandlingsholdning vedtaget:	25. oktober 2018
Ændret forslag fremsendt:	Ikke relevant
Rådets holdning vedtaget:	9. november 2021.

2. FORMÅLET MED KOMMISSIONENS FORSLAG

Den 31. maj 2017 foreslog Kommissionen en revision af direktiv 1999/62/EF ("eurovignet") som led i den første mobilitetspakke ("Et mobilt Europa"). Ændringen vedrører vejafgiftsaspekterne i direktivet.

Formålet med initiativet er at gøre fremskridt i anvendelsen af principperne om, at "forureneren betaler", og "brugeren betaler", og derved fremme økonomisk og miljømæssig bæredygtig og socialt retfærdig vejtransport. Dette omfatter målet om at:

- bidrage til gennemførelsen af Parisaftalen og til at nå EU's klimamål ved at reducere CO₂-emissionerne fra vejtransport
- mindske risikoen for forskelsbehandling af lejlighedsvise, ofte udenlandske, brugere af navnlig personbiler samt
- afhjælpe specifikke mangler i den eksisterende lovgivning, dvs. sikre en bedre opfyldelse af dens mål, navnlig gennem en enklere anvendelse af afgifter for eksterne omkostninger, som i øjeblikket indebærer en omstændelig proces med begrundelse og underretning, og ved at indføre en ny mulighed for at pålægge trængselsafgifter.

3. BEMÆRKNINGER TIL RÅDETS HOLDNING

3.1. Afgiftstype (vejafgifter og/eller vignetter)

(a) Tunge køretøjer

Kommissionen foreslog at udfase tidsbaserede afgifter (dvs. brugsafgifter, almindeligvis kaldet vignetter) efter seks år, men ifølge Rådets holdning skal:

- vignetter til tunge køretøjer udfases på hovednettet i det transeuropæiske transportnet (TEN-T) inden for otte år
- og op til yderligere to år for så vidt angår fælles brugsafgiftssystemer (dvs. eurovignettraktaten¹)
- undtagen i behørigt begrundede tilfælde (i forbindelse med omkostninger/fordele forbundet med trafik/befolkningstæthed eller risikoen for ændring af trafikmønstret).

Desuden vil muligheden for at anvende et "kombineret afgiftssystem" give de medlemsstater, der allerede har indført vejafgifter, mulighed for at indføre vignetter, dvs. på visse betingelser pålægge brugsafgifter på veje eller køretøjsklasser, der ikke i øjeblikket er pålagt afgifter.

Kommissionen ville have foretrukket at udfase vignetter på hele TEN-T-nettet for alle tunge køretøjer. Anvendelsesområdet for et kombineret afgiftssystem kunne også afspejles mere præcist i den relevante lovbestemmelse. Samtidig skal en sådan bestemmelse læses i sammenhæng med direktivet og betragtningerne heri, og dens anvendelse begrænses af de vejafgiftssystemer, der allerede er indført. I betragtning af den relativt begrænsede indvirkning på infrastrukturen og de eksterne omkostninger for mindre, tunge køretøjer (som i øjeblikket ikke er pålagt afgifter i nogle få medlemsstater) og i betragtning af de sikkerhedsforanstaltninger, der er til rådighed (dvs. forudgående underretning af Kommissionen) i tilfælde af begrundede undtagelser og indførelse af kombinerede afgiftssystemer, kan Kommissionen acceptere kompromiset.

(b) Lette køretøjer

Kommissionen foreslog også at udfase vignetter til lette køretøjer. Medlovgiverne er imidlertid enige om, at medlemsstaterne skal have mulighed for at bibeholde og indføre vignetter for sådanne køretøjer (personbiler, lette erhvervskøretøjer og minibusser).

Med hensyn til forholdsmæssigheden af vignetpriserne foreslog Kommissionen noget lavere grænser for vignetter med kort gyldighed end dem, der er fastsat i Rådets holdning. Samtidig skal medlemsstaterne ifølge Rådets holdning nu stille **dagsvignetter** til rådighed, hvilket udgør et betydeligt skridt i retning af en mere forholdsmæssig prisfastsættelse for lette køretøjer. Desuden er der indføjet revisionsklausuler vedrørende reglerne for lette køretøjer som helhed og specifikt for behandlingen af lette erhvervskøretøjer, som ønsket af Europa-Parlamentet.

En mere forholdsmæssig prisfastsættelse er i overensstemmelse med Kommissionens forslag.

¹ Danmark, Luxembourg, Sverige og Nederlandene anvender stadig et fælles system for brugsafgifter på tunge godskøretøjer: <https://www.eurovignettes.eu/>.

3.2. Differentiering af afgifter på grundlag af miljøpræstation

(a) Tunge køretøjer

Kommissionen foreslog at erstatte differentieringen baseret på Euroemissionsklasse med en **obligatorisk differentiering baseret på CO₂-emissioner** fra tunge køretøjer (luftforurenende stoffer imødegås ved hjælp af afgifter for eksterne omkostninger, jf. afsnit 3.3). Da der ikke forelå et referencescenarie på tidspunktet for forslaget, foreslog Kommissionen at udarbejde de nærmere detaljer i delegerede retsakter.

I sin førstebehandlingsholdning fulgte Europa-Parlamentet i det store hele forslaget og foretog kun begrænsede ændringer vedrørende behandlingen af nulemissionstransport, hvilket er i overensstemmelse med Rådets holdning. Rådet udarbejdede de nærmere detaljer for differentiering baseret på CO₂-emissioner for tunge køretøjer ud fra de CO₂-normer, der blev vedtaget i 2019². Parallelt hermed udvidede Rådet forpligtelsen til at differentiere afgifterne til også at omfatte vignetter (brugsafgifter).

I lyset af det nylige forslag om et emissionshandelssystem for vejtransport³ omfatter Rådets holdning en revisions-/evalueringsklausul for at imødegå enhver reel eller opfattet risiko for overlap med hensyn til CO₂-prissætning.

Kommissionen støtter den metode til differentiering af afgifter baseret på CO₂-emissioner, der er udarbejdet i Rådets tekst, sammen med en revisionsklausul.

(b) Lette køretøjer

Kommissionen foreslog også at differentiere vejafgifterne for lette køretøjer på grundlag af deres miljøpræstation, dvs. under hensyntagen til både CO₂-emissioner og forurenende emissioner. Medlovgiverne er enige om, at differentieringen af afgifterne for personbiler bør være valgfri.

Ifølge Rådets holdning vil medlemsstaterne, hvor det er teknisk muligt, fra 2026 skulle differentiere vejafgifterne og den årlige brugsafgift for varevogne (en undergruppe af lette erhvervskøretøjer) og minibusser efter køretøjets miljøpræstation. Ordningen i artikel 7gb og bilag VII, som er baseret på de seneste emissionsnormer, vil være vejledende. De medlemsstater, der vælger at anvende en anden ordning (f.eks. hvad angår emissionspræstationskriterier, differentieringens omfang eller eventuelt medtagelse af andre kriterier), vil skulle begrunde deres valg og underrette Kommissionen herom. Medlemsstaterne kan imidlertid vælge kun at anvende reduktioner på nulemissionskøretøjer uden at differentiere afgifterne for andre køretøjer og uden at underrette Kommissionen.

Selv om Kommissionen ville have foretrukket en lignende regel for alle lette erhvervskøretøjer, kan den støtte kompromiset, da princippet om at differentiere afgifter, så de afspejler omkostningerne ved vejbenyttelse, er i overensstemmelse med Kommissionens forslag.

² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1242 af 20. juni 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye tunge køretøjers CO₂-emissioner og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 og (EU) 2018/956 og Rådets direktiv 96/53/EF (EUT L 198 af 25.7.2019, s. 202).

³ Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2003/87/EF, afgørelse (EU) 2015/1814 og forordning (EU) 2015/757 (COM(2021) 551 final).

3.3. Afgifter for eksterne omkostninger

Kommissionen foreslog at forenkle afgifterne for eksterne omkostninger (med direkte anvendelige referenceværdier) og gøre dem obligatoriske for tunge køretøjer i det mindste på de dele af nettet, hvor de eksterne omkostninger ved luftforurening og/eller støj er højere end gennemsnittet. I Rådets endelige holdning blev anvendelsesområdet for denne forpligtelse udvidet ved at gøre den gældende for hele det afgiftsbelagte net senest fire år efter ændringsdirektivets ikrafttræden.

Medlemsstaterne vil som hovedregel skulle anvende afgifter for eksterne omkostninger ved forurening undtagen i særlige behørigt begrundede tilfælde, hvilket er en kærkommen stigning i ambitionsniveauet i forhold til Kommissionens forslag.

Rådet tilføjede muligheden for at pålægge afgifter for omkostningerne ved CO₂-emissioner som et alternativ til (eller i en kombination med) differentieringen af infrastrukturafgifterne for tunge køretøjer baseret på CO₂-emissioner (jf. afsnit 3.2). Selv om dette udgør endnu en klar stigning i ambitionsniveauet, vil det føre til overlap med hensyn til CO₂-prissætningen i de tilfælde, hvor den gældende nationale brændstofafgift allerede omfatter en CO₂-komponent, og hvis brændstoffer til vejtransport omfattes af emissionshandelen som foreslået af Kommissionen i juli. Som nævnt i afsnit 3.2 bør revisionsklausuler give garanti for, at denne risiko minimeres. En sådan revisionsklausul forpligter Kommissionen til at justere de beløb, der opkræves for CO₂-emissioner, under hensyntagen til den faktiske CO₂-pris, der anvendes for brændstoffer til vejtransport i EU. Kommissionen mener, at sikkerhedsforanstaltningerne er tilstrækkelige, og støtter muligheden for at pålægge afgifter for omkostningerne ved CO₂-emissioner, så længe dette ikke fuldt ud er dækket af et mere velegnet instrument som f.eks. emissionshandel eller brændstofbeskatning.

3.4. Trængselsafgifter

Rådets holdning til muligheden for at pålægge trængselsafgifter er stort set i overensstemmelse med Kommissionens forslag: Medlemsstaterne kan indføre en trængselsafgift på enhver del af deres vejnet, der er udsat for trafikbelastning, og afgiften skal finde anvendelse uden forskelsbehandling på alle køretøjsklasser. Rådet erstattede de maksimale omkostninger, der kan opkræves afgifter for, med referenceværdier, der kan overskrides på særlige betingelser, forudsat at Kommissionen underrettes herom. Rådet tilføjede også en undtagelse i overensstemmelse med Europa-Parlamentets holdning, nemlig at medlemsstaterne helt eller delvis kan undtage minibusser, rutebiler og busser. Kommissionen tilslutter sig disse ændringer.

3.5. Forhøjelse

Som foreslået af Kommissionen kan der anvendes forhøjelser i ethvert følsomt område (ikke kun i bjergområder), og indtægterne fra forhøjelser skal investeres i finansiering af udviklingen af transporttjenester eller i anlæg eller vedligeholdelse af transportinfrastruktur i hovednettet i det transeuropæiske transportnet.

Ifølge Rådets holdning kan en forhøjelse overstige det nuværende maksimum på 25 %, men kun hvis alle involverede medlemsstater er enige herom, i hvilket tilfælde der kan være tale om op til 50 %. Dette er heller ikke i strid med Kommissionens forslag.

3.6. Anvendelse af indtægter og rapportering

Som foreslået af Kommissionen skal medlemsstaterne ifølge Rådets holdning ud over at øremærke indtægterne fra forhøjelser som minimum anvende finansielle ressourcer, der svarer til indtægterne fra en eventuel valgfri trængselsafgift, til at afhjælpe problemet med trafikbelastning eller til gavn for bæredygtig transport.

Med hensyn til rapportering kunne Rådet ikke tilslutte sig kravet om en evaluering af kvaliteten af det afgiftsbelagte vejnet som foreslået af Kommissionen. Hvad angår andre aspekter er Rådets og Europa-Parlamentets holdninger blevet nøje afstemt med hensyn til de forskellige afgifter, differentieringen pr. køretøjsklasse, indtægterne og deres anvendelse samt udviklingen i miljøpræstationerne for køretøjer, der benytter betalingsveje.

Kommissionen tilslutter sig disse forbedringer.

3.7. Undtagelser

Rådet ønsker at bevare muligheden for at undtage eksisterende koncessionskontrakter fra forpligtelsen til at differentiere afgifterne eller anvende afgifter for eksterne omkostninger, hvilket Kommissionen kan acceptere. Nye, fornyede eller væsentligt ændrede koncessioner vil ikke blive undtaget. Med henblik herpå blev definitionen af en væsentligt ændret vejafgiftsordning udarbejdet på grundlag af Kommissionens forslag.

Som foreslået af Kommissionen vil muligheden for at undtage køretøjer på under 12 ton blive fjernet senest efter fem år.

Rådets holdning gør det muligt at undtage:

- køretøjer på under 7,5 ton, der anvendes til håndværksformål
- køretøjer, der anvendes af handicappede
- veterankøretøjer.

Selv om Kommissionens politik har været at begrænse antallet af undtagelser, vil de undtagelser, der bibeholdes, sandsynligvis ikke medføre nogen væsentlig forvridning og vil ikke have nogen væsentlig indvirkning på forslagets miljømål. Dette skyldes, at de kun vedrører et relativt lille segment af godskøretøjer på under 7,5 ton, der anvendes til håndværksformål, veterankøretøjer og køretøjer, der anvendes af handicappede — som alle kører et ubetydeligt antal kilometer i forhold til andre køretøjer, navnlig på betalingsveje. Kommissionen kan derfor acceptere disse undtagelser.

4. KONKLUSION

På trods af at man med Rådets holdning sænker ambitionsniveauet en smule for visse aspekter (udfasning af tidsbaserede afgifter, differentiering af afgifter for lette køretøjer og undtagelser), øger man ambitionsniveauet med hensyn til en række andre lige så vigtige punkter. Det drejer sig om:

- styrkelse af CO₂-baserede afgifter, navnlig ved at udvide afgifterne til at omfatte alle resterende vignetssystemer
- obligatoriske afgifter for eksterne omkostninger ved forurening på hele det afgiftsbelagte net

- muligheden for at pålægge afgifter for eksterne omkostninger ved CO₂-emissioner
- en mere fleksibel anvendelse af trængselsafgifter og forhøjelser
- dagsvignetter til lejlighedsvis brugere af lette køretøjer.

Rådets holdning udgør som sådan betydelige fremskridt med hensyn til mere retfærdige og effektive vejafgifter og dermed gennemførelsen af principperne om, at "forureneren betaler", og "brugeren betaler". Denne ændring af eurovignetdirektivet er et vigtigt element i den europæiske grønne pagt, og Kommissionen støtter den.