



Bruxelles, den 17. november 2017
(OR. en)

14426/17

Interinstitutionel sag:
2017/0114 (COD)
2017/0115 (CNS)
2017/0128 (COD)

TRANS 488
FISC 267
ENV 939
CODEC 1835

NOTE

fra:	Generalsekretariatet for Rådet
til:	De Faste Repræsentanternes Komité (1. afdeling)/Rådet
Tidl. dok. nr.:	13772/1/17 REV 1
Vedr.:	<p>Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer Interinstitutionel sag: 2017/0114 (COD)</p> <p>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 Interinstitutionel sag: 2017/0115 (CNS)</p> <p>Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer og fremme af udvekslingen på tværs af landegrænser af oplysninger om manglende betaling af vejafgifter i Unionen (omarbejdning) Interinstitutionel sag: 2017/0128 (COD)</p> <p>– Orienterende debat</p>

1. INDLEDNING

Den 31. maj 2017 forelagde Kommissionen sin mobilitetspakke, der indeholdt en række initiativer om, hvordan markedet for godskørsel fungerer, og om sociale vilkår og opkrævning af afgifter for benyttelse af vejinfrastrukturen.

Den foreslåede revision af **Eurovignetdirektivet** er baseret på en bredere anvendelse af principperne om, at "forureneren betaler" og "brugeren betaler". De vigtigste ændringer omfatter:

- udvidelse af direktivets anvendelsesområde til også at omfatte busser og rutebiler, lette erhvervskøretøjer og personbiler
- udfasning af tidsbaserede afgiftssystemer, især da tidsbaserede afgifter ikke fuldt ud afspejler de faktiske omkostninger ved benyttelsen af infrastrukturen, herunder negative eksterne virkninger (luftforurening, klimaændringer, støj, etc.)
- differentiering af afgifterne efter CO₂-emission som incitament til at reducere disse emissioner og forenkling af anvendelsen af afgifter for eksterne omkostninger, så de bedre afspejler omkostningerne ved luftforurening og støj. Forslaget indeholder også en mulighed for at opkræve afgift for at benytte infrastrukturen i overbelastede perioder og udvide muligheden for at anvende forhøjelser på visse strækninger
- endelig tager forslaget sigte på at indføre yderligere gennemsigtighed i anvendelsen af indtægterne fra vejafgifter og informere om infrastrukturens kvalitet.

En anden foreslået revision af direktivet vedrører desuden en nedsættelse af den laveste årlige **køretøjsafgift** på tunge godskøretøjer i en periode på fem år.

Revisionen af **lovgivningen om elektroniske bompengesystemer** sigter mod at fjerne markeds- og lovgivningsmæssige hindringer for den *europæisk elektronisk bompengtjeneste* (EETS) for at give trafikanterne mulighed for at betale bompeng elektronisk i hele EU med én enkelt type køretøjsudstyr, en kontrakt og en faktura og mod at lette inddrivelsen af ubetalte vejafgifter hos førere af køretøjer, der er indregistreret i en anden medlemsstat. Revisionen af EETS-direktivet indeholder følgende forslag:

- en mere fleksibel ramme for elektronisk opkrævning, navnlig vedrørende tekniske løsninger, for at støtte ægte interoperabilitet i hele EU

- udvidelse af direktivets anvendelsesområde til også at omfatte bompengesystemer, der anvender automatisk nummerpladegenkendelse
- og endelig etablering af et system for medlemsstaterne til udveksling af oplysninger om identiteten på trafikanter, der ikke betaler bompenge.

2. ARBEJDET I RÅDETS FORBEREDENDE ORGANER

Drøftelserne blev indledt i Landtransportgruppen i juni 2017. Efter en generel præsentation den 1. juni 2017 blev konsekvensanalyserne gennemgået den 21. juni 2017. Under det estiske formandskab blev bestemmelserne i disse forslag drøftet på fire møder den 11. og 14. september og den 6. og 23. oktober 2017. Fiskalgruppen anbefalede på sit møde den 28. september 2017 at forslaget vedrørende afgifter på køretøjer (forslag 2017/0115 (CNS)) blev drøftet i Landtransportgruppen.

Principperne om, at "forureneren betaler" og "brugeren betaler", støttes generelt af medlemsstaterne. Medlemsstaterne har imidlertid forskellige holdninger til, hvordan disse principper bør gennemføres. Der blev rejst en række principielle spørgsmål under de første drøftelser af revisionen af **eurovignet**direktivet:

- medtagelse af køretøjer under 3,5 ton og busser i anvendelsesområdet
- de nærmere detaljer vedrørende anvendelsen af "forureneren betaler"-princippet, som f.eks. medtagelse af CO₂-klassifikation og de foreslåede ændringer af afgifter for eksterne omkostninger
- fleksibilitet med hensyn til valget mellem et afstandsbaseret eller et tidsbaseret system eller en kombination heraf afhængigt af køretøjstypen og
- fleksibel anvendelse af indtægterne fra trængselsafgifter og forhøjelser [...]
- udvidelse af muligheden for at anvende forhøjelser uden for bjergområder
- øgede rapporteringsforpligtelser for indtægter, anvendelse af indtægter samt om kvaliteten af betalingsveje

- passende gennemførelsesperioder for de foreslåede ændringer.

Med hensyn til omarbejdningen af EETS-direktivet var der følgende drøftelser:

- der var bred tilslutning til etableringen af et system til udveksling af oplysninger om trafikanter, der ikke betaler bompeng, mens flere medlemsstater opfordrede til at fremskynde arbejdet med dette politikelement og
- listen over de teknologier, der kan anvendes til elektronisk opkrævning af bompeng blev generelt betragtet som et væsentligt element i retsakten, der skal nedfældes i direktivets anvendelsesområde
- gennemførelsesperiodens tilstrækkelighed.

3. SPØRGSMÅL

Ministrene opfordres til at yde vejledning vedrørende nedenstående spørgsmål.

Eurovignet

1. Skal udvidelsen af eurovignetdirektivets anvendelsesområde omfatte alle køretøjer med begrundelse i politiske målsætninger, navnlig vedrørende offentlige finanser, social lighed, lige vilkår for transportformer og en mere retfærdig omkostningsfordeling på alle trafikanter? Bør alle køretøjer behandles på samme måde?
2. Kan de langsigtede målsætninger om bæredygtig infrastrukturfinansiering, reducere af emissioner og trafikbelastning bedre nås ved med tiden at gå over til afstandsbaserede afgiftssystemer? Hvad bør tidshorisonten være? Hvilke fordele og ulemper er der ved afstandsbaserede afgiftssystemer? Bør disse indtægter geninvesteres til gavn for trafikanterne?

EETS:

1. Er ministrene enige i, at det bør gøres enklere at betale vejafgifter i udlandet ved at forbedre interoperabiliteten mellem elektroniske bompengsystemer og ved at give udbydere af den europæiske elektroniske bompengtjeneste nemmere adgang til markedet for opkrævning af bompeng? Har ministrene synspunkter vedrørende de mest hensigtsmæssige lovgivningsinstrumenter til indførelse af disse ændringer?