



Bruxelles, den 28. oktober 2022  
(OR. en)

13790/22

---

---

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

---

---

**FISC 205  
ECOFIN 1061  
TRANS 658**

## NOTE

---

fra: Generalsekretariatet for Rådet  
til: De Faste Repræsentanters Komité/Rådet

---

Vedr.: Udkast til direktiv om ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter på køretøjer for benyttelse af vejinfrastrukturer for så vidt angår visse bestemmelser om afgifter på tunge godskøretøjer  
– Politisk enighed

---

## I. BAGGRUND

1. Den 31. maj 2017 udsendte Kommissionen sit 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<sup>1</sup>.
2. Kommissionen forelagde forslaget sammen med et andet forslag om ændring af direktiv 1999/62/EF for så vidt angår vej- og brugsafgifter<sup>2</sup> som led i den første mobilitetspakke. Tilsammen skal disse to forslag fremme anvendelsen af vejafgifter i forbindelse med den tilbagelagte afstand for at tilskynde til renere og mere effektiv vejtransport.
3. Forslaget om vej- og brugsafgifter havde til formål at udfase tidsbaserede afgifter ("vignetter") og udvide princippet om vejafgifter til at omfatte flere køretøjer på grundlag af enklere og grønnere metoder til beregning af vejafgifterne.

---

<sup>1</sup> Dok. 10175/17.

<sup>2</sup> Dok. 9672/17.

4. Formålet med forslaget om afgifter på køretøjer var at give medlemsstaterne flere muligheder for at nedsætte afgifterne på tunge godskøretøjer ved gradvist at nedsætte de minimumsafgiftssatser, der er fastsat i bilaget til direktiv 1999/62/EF ("eurovignetdirektivet").
5. Selv om eurovignetdirektivet blev ændret to gange før 2017<sup>3</sup>, er bestemmelserne om afgifter på køretøjer ikke blevet ændret siden vedtagelsen af det oprindelige direktiv i 1999, hvilket undergraver værdien af minimumsafgiftssatserne i bilaget.
6. I mellemtiden begyndte de fleste medlemsstater at opkræve afgifter på tunge godskøretøjer i henhold til den tilbagelagte afstand ved at indføre vejafgifter. De er dog stadig forpligtet til at opkræve afgifter på tunge godskøretøjer, hvilket i sagens natur ikke afspejler nogen særlig benyttelse af infrastruktur.
7. Det Europæiske Regionsudvalg afgav udtalelse om forslaget om beskatning af køretøjer den 31. januar 2018<sup>4</sup>, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg den 2. marts 2018<sup>5</sup> og Europa-Parlamentet den 4. juli 2018<sup>6</sup>. Alle disse støtter formålet med Kommissionens forslag.

## II. ARBEJDET I RÅDET

8. I september 2017 blev det under det estiske rådsformandskab besluttet at behandle de to forslag om ændring af eurovignetdirektivet som én samlet pakke i Landtransportgruppen. Forslaget om afgifter på køretøjer blev derfor forelagt gruppen den 23. oktober 2017. Efterfølgende blev arbejdet med forslaget standset i afventning af fremskridt med forslaget om vejafgifter.

---

<sup>3</sup> Ved direktiv 2006/38/EF og direktiv 2011/76/EU.

<sup>4</sup> Udtalelse fra Det Europæiske Regionsudvalg – "Et mobilt Europa: fremme af gnidningsfri mobilitetsløsninger", CDR 3560/2017.

<sup>5</sup> Udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg, CESE-2017/-2888.

<sup>6</sup> Europa-Parlamentets lovgivningsmæssige beslutning af 4. juli 2018 om 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, P8\_TA(2018)0289.

9. I mellemtiden gik drøftelserne om forslaget om vejafgifter videre til trilogerne. I 2021 bekræftede De Faste Repræsentanters Komité og Europa-Parlamentets Transport- og Turismeudvalg (TRAN) den enighed, der var opnået på trilogerne, og den 17. januar 2022 godkendte Europa-Parlamentet Rådets førstebehandlingsholdning uden ændringer. Direktivet blev efterfølgende offentliggjort i EU-Tidende den 4. marts 2022<sup>7</sup>.
10. Eftersom forslaget om vejafgifter var blevet vedtaget, og forslaget om afgifter på tunge godskøretøjer fortsat ikke var færdigbehandlet, besluttede det tjekkiske formandskab at genoptage drøftelserne om forslaget i Fiskalgruppen under hensyntagen til forslagets retsgrundlag (artikel 113 i TEUF) og forslagets hovedemne (beskatning). Formandskabet afholdt møder i Fiskalgruppen om forslaget den 15. september og den 7. oktober 2022.
11. På det første møde fremlagde Kommissionen sit forslag og satte det i en kontekst med den første mobilitetspakke. Det direktiv, der drøftes, er den eneste del, der endnu ikke er vedtaget. Kommissionen forklarede, at forebyggelsen af skattemotiveret omregistrering af køretøjer på tværs af grænserne er sikret ved hjælp af instrumenter i den pakke, der blev vedtaget i 2020: direktivet om udstationering af førere<sup>8</sup>, forordningen om køretid, hviletid og fartskriver<sup>9</sup> og forordningen om adgang til EU's marked for godskørsel<sup>10</sup>.

---

<sup>7</sup> EUT L 69 af 4.3.2022, s. 1.

<sup>8</sup> Direktiv (EU) 2020/1057 om fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren og om ændring af direktiv 2006/22/EF, for så vidt angår håndhævelseskravene, og af forordning (EU) nr. 1024/2012 (EUT L 249 af 31.7.2020, s. 49).

<sup>9</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/1054 af 15. juli 2020 om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006, for så vidt angår minimumskravene for maksimal daglig og ugentlig køretid, minimumspauser samt daglig og ugentlig hviletid, og forordning (EU) nr. 165/2014, for så vidt angår lokalisering ved hjælp af takografer (EUT L 249 af 31.7.2020, s. 1).

<sup>10</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/1055 af 15. juli 2020 om ændring af forordning (EF) nr. 1071/2009, (EF) nr. 1072/2009 og (EU) nr. 1024/2012 med henblik på at tilpasse dem til udviklingen i vejtransportsektoren (EUT L 249 af 31.7.2020, s. 17).

12. På det andet møde fremlagde Kommissionen ajourførte tal for vejgodstransportmarkedet og redegjorde for de foranstaltninger, der er truffet for at eliminere ulovlig handelspraksis ved at sikre, at transportvirksomhederne reelt er etableret i den medlemsstat, hvor de udfører deres hovedaktiviteter. De fremlagte tal viser, at nedsættelsen af minimumsafgiftssatserne for tunge godskøretøjer vil have meget minimal indvirkning på lastbilvirksomheders incitamenter til at flytte, hvilket kan påvirke medlemsstaternes beskatningsgrundlag.
13. Desuden forelagde det tjekkiske formandskab en kompromistekst, hvor hovedelementerne er muligheden for at nedsætte minimumssatserne til nul fra direktivets ikrafttræden (idet Kommissionens forslag om en gradvis nedsættelse forkastes) og en betragtning for at forsikre medlemsstaterne om, at nedsættelsen af minimumssatserne giver medlemsstaterne vide skønsbeføjelser til at beholde deres eksisterende afgiftssatser for tunge godskøretøjer.
14. De fleste medlemsstater var tilfredse med og støttede formandskabets kompromistekst og dets fokus på at sikre størst mulig fleksibilitet. Nogle medlemsstater var betænkelige med hensyn til, hvornår direktivets anvendelse skal begynde, og dets tilpasning til eurovignettraktaten, behovet for at beholde bilag I, hvis satserne sænkes til nul, og en mulig budgetmæssig virkning som følge af presset til at sænke nationale satser, når andre medlemsstater sænker deres.
15. På mødet i Fiskalgruppen (på højt plan) forelagde formandskabet derfor en revideret kompromistekst med henblik på at imødekomme delegationernes udtrykte betænkeligheder. Navnlig blev ikrafttrædelsen udsat, og der blev indføjlet en revisionsklausul. På trods af den brede opbakning til teksten på mødet var nogle få delegationer stadig ikke i stand til at hæve deres forbehold.
16. Som svar på de betænkeligheder, der er rejst, har formandskabet besluttet at ændre anvendelsesdatoen for direktivet ved at udsætte den til den 1. januar 2026 i teksten i bilaget til denne note.

### III. VEJEN FREM

17. I lyset af ovenstående opfordres De Faste Repræsentanternes Komité til

- at bekræfte enigheden om teksten i bilaget til denne note
  - at henstille til Rådet, at det når til politisk enighed om udkastet til direktiv på grundlag af formandskabets kompromistekst i bilaget til denne note.
-

2017/0115 (CNS)

Udkast til

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

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-Parlamentet<sup>11</sup>,under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg<sup>12</sup>,

efter en særlig lovgivningsprocedure, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Kommissionen fastsatte i sin hvidbog af 28. marts 2011<sup>13</sup> 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 afgifter på tunge godskøretøjer 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 afgifter på tunge godskøretøjer ikke effektive, når det gælder om at fremme renere og mere effektiv trafik eller mindske trafikoverbelastning.

---

<sup>11</sup> EUT C [...], [...], s. [...].

<sup>12</sup> EUT C [...], [...], s. [...].

<sup>13</sup> Hvidbog af 28. marts 2011 med titlen "En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem" (KOM(2011) 144 endelig).

- 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 afgifter på tunge godskøretøjer udgør en omkostning, som transportsektoren er nødt til at bære under alle omstændigheder, selv hvis medlemsstaterne begynder at opkræve vejafgifter. Afgifter på tunge godskøretøjer kan derfor hæmme indførelsen af vejafgifter.
- 5) Medlemsstaterne bør følgelig gives større råderum til at nedsætte afgifterne på tunge godskøretøjer, nemlig ved at sænke alle minimumsafgiftssatser, der er fastsat til 0 EUR i direktiv 1999/62/EF. Uanset denne mulighed bør medlemsstaterne kunne opretholde de nuværende køretøjsafgifter, der pålægges tunge godskøretøjer, erstatte sådanne afgifter med en anden afgift af samme art eller ophæve sådanne afgifter og efterfølgende genindføre dem.
- 6) Nedsættelsen af alle minimumsafgiftssatser, der er fastsat til 0 EUR i direktiv 1999/62/EF, berører ikke medlemsstaternes mulighed for at opretholde de nedsatte satser eller fritagelser for tunge godskøretøjer, der er indrømmet inden vedtagelsen af dette direktiv.
- 7) Eftersom det er vigtigt at sikre et velfungerende indre marked, bør Kommissionen senest den 1. januar 2030 vurdere nedsættelsen af alle de minimumsafgiftssatser, der er fastsat i direktiv 1999/62/EF.
- 8) Direktiv 1999/62/EF bør derfor ændres i overensstemmelse hermed –

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

#### *Artikel 1*

I direktiv 1999/62/EF foretages følgende ændringer:

- (1) Titlen på kapitel II affattes således:  
"Afgifter på tunge godskøretøjer".

(2) I artikel 3 foretages følgende ændringer:

(a) [...] I stk. 1 **foretages følgende ændringer:**

**i)** [...] Indledningen affattes således:

"1. De i artikel 1, litra a), omhandlede afgifter, som pålægges tunge godskøretøjer, er følgende:"

**ii) Leddet om Kroatien affattes således:**

**"— Kroatien:**

**godišnja naknada za uporabu javnih cesta koja se plaća pri registraciji motornih i priključnih vozila, posebna naknada za okoliš na vozila na motorni pogon,".**

**iii) Leddet om Slovakiet affattes således:**

**"— Slovakiet:**

**daň z motorových vozidiel,".**

**iv) Leddet om Det Forenede Kongerige udgår.**

(b) Stk. 2 affattes således:

"2. Hvis en medlemsstat ændrer en af de i stk. 1 nævnte afgifter til en anden af samme type eller ophæver en af de i stk. 1 nævnte afgifter og efterfølgende indfører en afgift af samme type, underretter den Kommissionen, der i givet fald fremsætter et lovgivningsforslag om ajourføring af artikel 3, stk. 1."

(c) Følgende stykke tilføjes:

"3. Uanset strukturen i de ovennævnte afgifter kan medlemsstaterne fastsætte afgiftssatserne for afgiften for hver af de i bilag I nævnte klasser eller underklasser af køretøjer i overensstemmelse med de i bilag I fastsatte minimumssatser."

(3) Artikel 6 affattes således:

*"Artikel 6*

1. Senest den 1. januar 2030 vurderer Kommissionen gennemførelsen og virkningen af dette direktivs bestemmelser om afgifter på tunge godskøretøjer. Denne vurdering skal fokusere på analysen af disse bestemmelser indvirkning på det indre markeds funktion.

2. På grundlag af denne vurdering fremsætter Kommissionen, hvis det er relevant, et lovgivningsforslag om ændring af de relevante bestemmelser i dette direktiv i overensstemmelse hermed." [...]

(4) Artikel 7, stk. 9, litra c), affattes således:

"c) ethvert køretøj, der er omfattet af nedenstående betingelser:

i) det anvendes som forsvarets, civilforsvarets, brandvæsenets, andre beredskabstjenesters, ordensmagtens eller vejvæsenets køretøjer, eller

ii) det kører kun undtagelsesvis på offentlig vej i registreringsmedlemsstaten og anvendes af fysiske eller juridiske personer, hvis hovedvirksomhed ikke er godstransport, men dog kun hvis den transportvirksomhed, som udføres med dette køretøj, ikke skaber konkurrencefordrejninger, samt hvis Kommissionens samtykke indhentes, eller

iii) det anvendes eller ejes af personer med handicap, og".

(5) Bilag I til direktiv 1999/62/EF affattes som angivet i bilaget til nærværende direktiv.

## *Artikel 2*

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den [...] **31. december 2025**. De meddeler straks Kommissionen teksten til disse love og bestemmelser.

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. Medlemsstaterne fastsætter de nærmere regler for henvisningen.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale love, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

3. Medlemsstaterne anvender nærværende direktiv fra den [...] **1. januar 2026**.

## *Artikel 3*

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

## *Artikel 4*

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den ... .

*På Rådets vegne*  
*Formand*

## BILAG

### "BILAG I

#### MINIMUMSSATSER FOR AFGIFTER PÅ TUNGE GODSKØRETØJER

Motorkøretøjer			
Antal aksler og højst tilladte bruttovægt (ton)		Minimumsafgiftssats (EUR/år)	
Mindst	Mindre end	Luftaffjedring eller tilsvarende anerkendt affjedring af drivaksel <sup>14</sup>	Andre former for affjedring af drivaksel
2 aksler			
12	13	0	0
13	14	0	0
14	15	0	0
15	18	0	0
3 aksler			
15	17	0	0
17	19	0	0
19	21	0	0
21	23	0	0
23	25	0	0
25	26	0	0

<sup>14</sup> Tilsvarende anerkendt affjedring som nærmere fastlagt i bilag II til Rådets direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vejkøretøjer i brug i Fællesskabet (EFT L 235 af 17.9.1996, s. 59).

4 aksler			
23	25	0	0
25	27	0	0
27	29	0	0
29	31	0	0
31	32	0	0

KOMBINATIONER AF KØRETØJER (VOGNTOG)			
Antal aksler og højst tilladte bruttovægt  (ton)		Minimumsafgiftssats  (EUR/år)	
Mindst	Mindre end	Luftaffjedring eller tilsvarende anerkendt affjedring af drivaksel <sup>15</sup>	Andre former for affjedring af drivaksel

<sup>15</sup> Tilsvarende anerkendt affjedring som nærmere fastlagt i bilag II til Rådets direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vejretøjer i brug i Fællesskabet (EFT L 235 af 17.9.1996, s. 59).

2 + 1 aksler			
12	14	0	0
14	16	0	0
16	18	0	0
18	20	0	0
20	22	0	0
22	23	0	0
23	25	0	0
25	28	0	0
2 + 2 aksler			
23	25	0	0
25	26	0	0
26	28	0	0
28	29	0	0
29	31	0	0
31	33	0	0
33	36	0	0
36	38	0	0

2 + 3 aksler			
36	38	0	0
38	40	0	0
3 + 2 aksler			
36	38	0	0
38	40	0	0
40	44	0	0
3 + 3 aksler			
36	38	0	0
38	40	0	0
40	44	0	0

"