



Bryssel den 28 oktober 2022
(OR. en)

13790/22

**Interinstitutionellt ärende:
2017/0115 (CNS)**

**FISC 205
ECOFIN 1061
TRANS 658**

NOT

från:	Rådets generalsekretariat
till:	Ständiga representanternas kommitté (Coreper)/rådet
Ärende:	Utkast till direktiv om ändring av direktiv 1999/62/EG om avgifter för fordon för användningen av väginfrastrukturer vad gäller vissa bestämmelser om beskattning av tunga godsfordon – Politisk överenskommelse

I. BAKGRUND

1. Den 31 maj 2017 lade kommissionen fram sitt förslag till rådets direktiv om ändring av direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer vad gäller vissa bestämmelser om fordonsbeskattning¹.
2. Kommissionen lade fram förslaget tillsammans med ett annat förslag om ändring av direktiv 1999/62/EG vad gäller vägtullar och vägavgifter² som en del av det första mobilitetspaketet. Tillsammans ska dessa båda förslag främja tillämpningen av vägavgifter som är kopplade till det tillryggalagda avståndet i syfte att främja renare, effektivare trafik på vägarna.
3. Syftet med förslaget om vägtullar och vägavgifter var att fasa ut tidsbaserade vägavgifter (s.k. vinjetter) och utvidga principen med vägavgifter till att omfatta fler fordon på grundval av enklare och grönare metoder för beräkningen av vägavgifterna.

¹ Dok. 10175/17.

² Dok. 9672/17.

4. Syftet med förslaget om företagsbeskattning var att ge medlemsstaterna större utrymme att sänka skatterna på tunga godsfordon genom att gradvis sänka de minimiskattesatser som anges i bilagan till direktiv 1999/62/EG (*Eurovinjettdirektivet*).
5. Även om Eurovinjettdirektivet ändrades två gånger före 2017³, har inte bestämmelserna om fordonsbeskattning ändrats sedan antagandet 1999 av det ursprungliga direktivet, vilket innebär att värdet på de miniminivåer som anges i bilagan har urholkats.
6. Under tiden har flertalet medlemsstater börjat tillämpa avgifter för tunga godsfordon i överensstämmelse med det tillryggalagda avståndet genom införandet av vägtullar. Icke desto mindre måste de fortfarande ta ut skatter på tunga godsfordon, vilka till sin natur inte återspeglar någon särskild användning av infrastrukturen.
7. Europeiska regionkommittén utfärdade sitt yttrande om förslaget om fordonsbeskattning den 31 januari 2018⁴, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén utfärdade sitt yttrande den 2 mars 2018⁵ och Europaparlamentet utfärdade sin lagstiftningsresolution den 4 juli 2018⁶. Samtliga stöder syftet med kommissionens förslag.

II. RÅDETS ARBETE

8. Under rådets estniska ordförandeskap beslutade man i september 2017 att båda förslagen om ändring av Eurovinjettdirektivet skulle behandlas som ett paket i arbetsgruppen för landtransporter. Förslaget om fordonsbeskattning lades därför fram i den arbetsgruppen den 23 oktober 2017. Därefter tog man en paus i arbetet med förslaget i avvaktan på att det skulle göras framsteg med förslaget om vägtullar och vägavgifter.

³ Genom direktiv 2006/38/EG och direktiv 2011/76/EU.

⁴ Yttrande från Europeiska regionkommittén – Europa på väg: främjande av smidiga rörlighetslösningar (CDR3560/2017).

⁵ Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén (EESC-2017-2888).

⁶ Europaparlamentets lagstiftningsresolution av den 4 juli 2018 om förslaget till rådets direktiv om ändring av direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer vad gäller vissa bestämmelser om fordonsbeskattning (P8_TA(2018)0289).

9. Under tiden gjordes framsteg i diskussionerna om förslaget om vägtullar och vägavgifter under trepartsmöten. År 2021 bekräftade Coreper och Europaparlamentets utskott för transport och turism den överenskommelse som uppnåts vid trepartsmötena, och vid första behandlingen den 17 januari 2022 godkände Europaparlamentet rådets ståndpunkt utan ändringar. Akten offentliggjordes därefter i *Europeiska unionens officiella tidning* den 4 mars 2022⁷.
10. Eftersom förslaget om vägavgifter hade antagits och förslaget om beskattning av tunga godsfordon fortfarande inte var avgjort, beslutade det tjeckiska ordförandeskapet – med beaktande av förslagets rättsliga grund (artikel 113 i EUF-fördraget) och dess huvudsakliga ämne (beskattning) – att diskussionerna om förslaget skulle återupptas i arbetsgruppen för skattefrågor. Ordförandeskapet anordnade möten i arbetsgruppen om förslaget den 15 september och den 7 oktober 2022.
11. Vid det första mötet presenterade kommissionen sitt förslag och klargjorde sammanhanget med det första mobilpaketet. Det direktiv som diskuteras är den enda del av paketet som ännu inte har antagits. Kommissionen förklarade att gränsöverskridande fordonsomregistrering av skatteskäl förhindras genom instrument i det paket som antogs 2020: direktivet om utstationering av förare⁸, förordningen om körtid, vila och färdskrivare⁹ samt förordningen om tillträdet till EU:s marknad för godstransporter på väg¹⁰.

⁷ EUT L 69, 4.3.2022, s. 1.

⁸ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2020/1057 av den 15 juli 2020 om fastställande av särskilda regler med avseende på direktiv 96/71/EG och direktiv 2014/67/EU för utstationering av förare inom vägtransportsektorn och om ändring av direktiv 2006/22/EG vad gäller tillsynskrav och förordning (EU) nr 1024/2012 (EUT L 249, 31.7.2020, s. 49).

⁹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1054 av den 15 juli 2020 om ändring av förordning (EG) nr 561/2006 vad gäller minimikrav om maximal daglig körtid och körtid per vecka, minimigränser för raster och minsta dygns- och veckovila och av förordning (EU) nr 165/2014 vad gäller positionsbestämning med hjälp av färdskrivare (EUT L 249, 31.7.2020, s. 1).

¹⁰ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1055 av den 15 juli 2020 om ändring av förordningarna (EG) nr 1071/2009, (EG) nr 1072/2009 och (EU) nr 1024/2012 i syfte att anpassa dem till utvecklingen inom vägtransportsektorn (EUT L 249, 31.7.2020, s. 17).

12. Vid det andra mötet presenterade kommissionen uppdaterade siffror om godstransportmarknaden och förklarade de vidtagna åtgärderna för att undanröja olaglig affärspraxis genom att säkerställa att transportföretagen verkligen är etablerade i den medlemsstat där de har sin huvudsakliga verksamhet. Av siffrorna framgår det att sänkta minimiskattesatser för tunga godsfordon skulle ha en synnerligen minimal inverkan på incitamenten för vägtransportföretag att omlokalisera, något som skulle påverka medlemsstaternas skattebaser.
13. Det tjeckiska ordförandeskapet lade vidare fram ett kompromissförslag vars huvuddrag bestod i möjligheten att sänka minimisatserna till noll från och med direktivets ikraftträdande (varvid man förkastar den gradvisa minskning som föreslagits av kommissionen) samt ett skäl i ingressen för att försäkra medlemsstaterna om att en sänkning av minimisatserna ger medlemsstaterna ett betydande utrymme för skönsmässig bedömning när det gäller att behålla de befintliga skattesatserna för tunga godsfordon.
14. De flesta medlemsstaterna välkomnade och ställde sig bakom ordförandeskapets kompromissförslag och dess fokus på största möjliga flexibilitet. Vissa medlemsstater uttryckte farhågor avseende tidpunkten för direktivets tillämpning och dess anpassning till Eurovinjettfördraget, nödvändigheten att behålla bilaga I om skattesatserna sänks till noll samt eventuella budgetkonsekvenser till följd av pressen att sänka nationella skattesatser när andra medlemsstater gör detta.
15. Vid mötet i arbetsgruppen för skattefrågor (hög nivå) lade ordförandeskapet därför fram ett reviderat kompromissförslag där delegationernas farhågor hade beaktats, varvid det särskilt kan nämnas att ikraftträdandet hade skjutits upp och det hade införts en översynsklausul. Trots det breda stöd som texten fick vid mötet, kunde ett fåtal delegationer fortfarande inte dra tillbaka sina reservationer.
16. Som svar på de farhågor som framförts har ordförandeskapet beslutat att ändra tillämpningsdatumet för direktivet genom att skjuta upp det till den 1 januari 2026 i texten i bilagan till denna not.

III. DET FORTSATTA ARBETET

17. Mot bakgrund av detta uppmanas Coreper att

- nå en överenskommelse om texten i bilagan till denna not,
- föreslå rådet att det ska nå en politisk överenskommelse om utkastet till direktiv på grundval av det kompromissförslag från ordförandeskapet som återfinns i bilagan till denna not.

2017/0115 (CNS)

Utkast till

RÅDETS DIREKTIV**om ändring av direktiv 1999/62/EG om avgifter för fordon för användningen av väginfrastrukturer vad gäller vissa bestämmelser om beskattning av tunga godsfordon**

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 113,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europaparlamentets yttrande¹¹,med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande¹²,

i enlighet med ett särskilt lagstiftningsförfarande, och

av följande skäl:

- (1) I sin vitbok av den 28 mars 2011¹³ anger kommissionen som mål att man ska göra framsteg mot en fullständig tillämpning av principerna ”förorenaren betalar” och ”användaren betalar” i syfte att generera intäkter och säkerställa finansiering för framtida transportinvesteringar.
- (2) Årliga skatter på tunga godsfordon är till sin natur betalningar utan motprestation som hänger samman med det faktum att fordonet är registrerat på uppdrag av den skattskyldige under en given period och avspeglar därmed inte någon särskild användning av infrastruktur. Av liknande skäl är skatter på tunga godsfordon inte effektiva när det gäller att främja renare och effektivare trafik eller att minska trängseln.

¹¹ EUT C [...], [...], s. [...].

¹² EUT C [...], [...], s. [...].

¹³ Vitbok av den 28 mars 2011 *Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem* (COM(2011) 144 final).

- (3) Vägtullar, som har en direkt koppling till väganvändning, är betydligt bättre lämpade för att man ska uppnå dessa mål. I enlighet med artikel 7k i direktiv 1999/62/EG får medlemsstater som inför vägtullar ge lämplig kompensation till nationella transportföretag.
- (4) Tillämpningen av skatter på tunga godsfordon utgör en kostnad som branschen än så länge måste bära i alla händelser, även om medlemsstaterna skulle ta ut vägtullar. Skatter på tunga godsfordon kan därför utgöra ett hinder för införandet av vägtullar.
- (5) Medlemsstaterna bör därför ges större utrymme att sänka skatterna på tunga godsfordon, nämligen genom att sänka alla de minimiskattesatser som anges i direktiv 1999/62/EG till 0 EUR. Utan att det påverkar den möjligheten bör medlemsstaterna kunna bibehålla gällande fordonsskatter på tunga godsfordon, ersätta sådana skatter med en annan skatt av samma slag eller avskaffa sådana skatter och därefter återinföra dem.
- (6) Sänkningen av alla minimiskattesatser som anges i direktiv 1999/62/EG till 0 EUR påverkar inte medlemsstaternas möjlighet att behålla de sänkta skattesatser eller de undantag som beviljats före antagandet av detta direktiv för alla tunga godsfordon.
- (7) Mot bakgrund av vikten av att säkerställa att den inre marknaden fungerar smidigt bör kommissionen senast den 1 januari 2030 göra en bedömning av sänkningen av alla de minimiskattesatser som anges i direktiv 1999/62/EG.
- (8) Direktiv 1999/62/EG bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Direktiv 1999/62/EG ska ändras på följande sätt:

1. Rubriken på kapitel II ska ersättas med följande:

”Beskattnings av tunga godsfordon”.

2. Artikel 3 ska ändras på följande sätt:

a) [...] Punkt 1 **ska ändras på följande sätt:**

i) [...] Inledningen ska ersättas med följande:

”1. De fordonskatter på tunga godsfordon som avses i artikel 1 a är följande:”.

ii) Strecksatsen för Kroatien ska ersättas med följande:

”– 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) Strecksatsen för Slovakien ska ersättas med följande:

”— Slovakien:

daň z motorových vozidiel,”.

iv) Strecksatsen för Förenade kungariket ska utgå.

b) Punkt 2 ska ersättas med följande:

”2. Medlemsstater som ersätter någon skatt under punkt 1 med en annan skatt av samma slag eller avskaffar en skatt under punkt 1 och därefter inför en skatt av samma slag ska anmäla detta till kommissionen, som vid behov ska lägga fram ett lagstiftningsförslag om uppdatering av artikel 3.1.”.

c) Följande punkt ska läggas till:

”3. Oavsett strukturen på de skatter som avses ovan får medlemsstaterna fastställa satserna för den skatten för varje fordonskategori eller underkategori enligt bilaga I i enlighet med den minimiskattesats som fastställs i bilaga I.”.

3. Artikel 6 ska ersättas med följande:

Artikel 6

1. Senast den 1 januari 2030 ska kommissionen bedöma genomförandet och konsekvenserna av detta direktivs bestämmelser om beskattning av tunga godsfordon. Bedömningen ska inriktas på en analys av bestämmelsernas konsekvenser för den inre marknadens funktionssätt.

2. På grundval av den bedömningen ska kommissionen när så är lämpligt lägga fram ett lagstiftningsförslag om ändring av de relevanta bestämmelserna i detta direktiv i enlighet med detta.” [...]

4. I artikel 7.9 ska led c ersättas med följande:

”c) fordon som

i) används för landets försvar eller civilförsvar, av brand- eller andra utryckningstjänster och av polisen, eller används för vägunderhåll, eller

ii) endast tillfälligt körs på allmänna vägar i den medlemsstat där fordonet är registrerat och används av fysiska eller juridiska personer vars huvudsysselsättning inte är godstransport, förutsatt att den transportverksamhet som utförs av detta fordon inte snedvrider konkurrensen samt att kommissionen ger sitt samtycke, eller

iii) används eller ägs av personer med funktionsnedsättning, och”.

5. Bilaga I till direktiv 1999/62/EG ska ersättas med texten i bilagan till det här direktivet.

Artikel 2

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den [...] **31 december 2025**. De ska genast underrätta kommissionen om texten till dessa bestämmelser.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om texten till de centrala bestämmelser i nationell rätt som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.
3. Medlemsstaterna ska tillämpa detta direktiv från och med den [...] **1 januari 2026**.

Artikel 3

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 4

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

På rådets vägnar
Ordförande

BILAGA

”BILAGA I

MINIMISKATTESATSER FÖR TUNGA GODSFORDON

Motorfordon			
Antal axlar och maximalt tillåten bruttovikt (i ton)		Minimiskattesatser (i EUR/år)	
Minst	Mindre än	Drivaxel/-axlar med luftfjädring eller likvärdig fjädring ¹⁴	Andra system för fjädring av drivaxel/-axlar
Två axlar			
12	13	0	0
13	14	0	0
14	15	0	0
15	18	0	0
Tre axlar			
15	17	0	0
17	19	0	0
19	21	0	0
21	23	0	0
23	25	0	0
25	26	0	0

¹⁴ Fjädring som anses vara likvärdig i enlighet med definitionen i bilaga II till rådets direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen (EGT L 235, 17.9.1996, s. 59).

Fyra axlar			
23	25	0	0
25	27	0	0
27	29	0	0
29	31	0	0
31	32	0	0

FORDONSKOMBINATIONER (LEDADE FORDON OCH FORDONSTÅG)			
Antal axlar och maximalt tillåten bruttovikt (i ton)		Minimiskattesatser (i EUR/år)	
Minst	Mindre än	Drivaxel/-axlar med luftfjädring eller likvärdig fjädring ¹⁵	Andra system för fjädring av drivaxel/-axlar

¹⁵ Fjädring som anses vara likvärdig i enlighet med definitionen i bilaga II till rådets direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen (EGT L 235, 17.9.1996, s. 59).

2 + 1 axlar			
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 axlar			
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 axlar			
36	38	0	0
38	40	0	0
3 + 2 axlar			
36	38	0	0
38	40	0	0
40	44	0	0
3 + 3 axlar			
36	38	0	0
38	40	0	0
40	44	0	0

”.
