



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 8.7.2008
KOM(2008) 436 endelig

2008/0147 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

**om ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af
visse infrastrukturer**

{SEK(2008) 2208}

{SEK(2008) 2209}

(forelagt af Kommissionen)

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUNDEN FOR FORSLAGET

1.1. Begrundelse og formål

I 2006 opfordrede Europa-Parlamentet og Rådet Kommissionen til at udarbejde en rapport om en almindeligt anvendelig, gennemskuelig og forståelig model til vurdering af alle transportens eksterne omkostninger, f.eks. forurening og trængsel, som kan danne grundlag for beregning af infrastrukturbenyttelsesafgifter. Kommissionen blev bedt om at fremlægge forslag til en strategi for trinvis anvendelse af denne model på alle transportformer, eventuelt ledsaget af et forslag til revision af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer¹.

På det seneste har Europa-Parlamentet i sin beslutning af 11. marts 2008 om EU's politik for bæredygtig transport anmodet Kommissionen om at fremlægge en sådan model, en strategi for indførelse af modellen for samtlige transportformers vedkommende og lovgivningsmæssige forslag startende med et forslag om ændring af direktivet.

Der er sammen med nærværende forslag sendt en meddelelse med en model og en strategi til Europa-Parlamentet og Rådet (se KOM(2008) 435). Målet er at få fastsat transportpriserne sådan, at de bedre afspejler de forureningsmæssige, trængselsmæssige og klimaændringsmæssige omkostninger ved den faktiske brug af køretøjer, tog, fly og skibe.

Det kræver en trinvis fremgangsmåde for alle transportmåders vedkommende, dog særlig i vejsektoren, da den har stor indflydelse på transportsystemet og sekundært indvirker på trafik og emissioner. I denne sektor indebærer det, at der i stigende grad gøres brug af vejafgifter, som differentieres efter tilbagelagt afstand, sted og tidspunkt og proportionalt med de eksterne omkostninger, køretøjerne giver anledning til.

Vedlagte forslag indgår i denne bredere strategi. Det har til formål at tilskynde medlemsstaterne til at indføre differentierede afgifter for at opnå større effektivitet og bedre miljøpræstationer i vejgodstransporten. Det består i en ændring af direktiv 1999/62/EF, så medlemsstaterne får opstillet en ramme for beregning og differentiering af vejafgifterne på basis af forureningen fra trafikken og trafiktrængslen på en måde, der er forenelig med det indre marked.

Afgifter af den karakter vil tilskynde transportvirksomheder til at benytte mindre forurenende køretøjer, vælge ruter med mindre trængsel, optimere læsningen af deres køretøjer og i den sidste ende udnytte infrastrukturen bedre.

¹ Artikel 11 i direktiv 1999/62/EF, som ændret.

1.2. Generel baggrund

Transport indtager en helt central rolle i økonomien og i samfundet. Til gengæld er den stærkt afhængig af olie, og den medfører omkostninger for samfundet i form af sundhedsudgifter og produktionstab som følge af luft- og støjforurening og ulykker, unødigt brændstofforbrug og spild af tid på grund af trængsel samt mere generelle miljøskader såsom klimaændringer.

I øjeblikket er det resten af samfundet der bærer disse eksterne omkostninger, enten via almindelige skatter, så der kan betales for politipatruljer, vejforvaltning og hospitalsbehandling, eller via virkningerne af støj, emissioner og ulykker på befolkningens sundhed og livskvalitet.

Omkring 90 % af disse negative virkninger tilskrives normalt vejtransporten, og en fjerdedel heraf til vejgodstransporten. I betragtning af den konstante vækst inden for vejgodstransport, især den internationale vejgodstransport, der ifølge prognoserne muligvis bliver fordoblet mellem 2000 og 2020, vil disse samfundsmæssige omkostninger utvivlsomt stige.

Da den europæiske transportpolitik blev revurderet i 2006, blev det antydnet, at EU og medlemsstaterne har brug for en lang række politiske virkemidler, hvis man vil optimere de europæiske logistikkæder, gøre al transport grønnere og mere effektiv og i den sidste ende nå frem til en mere bæredygtig transport. Den rette balance af politikker må spille på ikke blot transportudbuddet, men også prissætningen, som i en markedsøkonomi er effektiv til at opnå bedre styring af transportefterspørgslen og mere effektiv udnyttelse af infrastrukturen.

De aktuelle afgifter på vejgodstransport viser, at medlemsstaterne har vidt forskellige tilgange. Nogle lande støtter sig på en kombination af forskellige beskatningsinstrumenter (brændstof- og køretøjsafgifter). I andre lande benyttes der et bredere udvalg af skatter, herunder vejbenyttelsesafgifter, til at opveje infrastrukturomkostningerne ved transportvirksomhedernes brug af motorvejene. Brugerbetaling kan bestå i tidsbaserede afgifter (f.eks. Eurovignette²), der ofte indføres som en midlertidig ordning, eller afstandsbaseerede afgifter, der lægges på enkelte vejstrækninger eller hele det overordnede vejnet.

I de fleste tilfælde sender de afgifter, medlemsstaterne pålægger, ikke de rigtige prissignaler. Alle brugere af vejene behandles ens, uanset hvilken trængsel og forurening de forårsager. De har ikke noget mærkbart incitament til at bruge mindre forurenende køretøjer eller ændre på deres rutevalg eller mobilitetsadfærd. En lastbil betaler måske vejafgift for at benytte en motorvej gennem det åbne land, men den betaler normalt ingen afgift, når den kører gennem et tæt bebygget område, selv om forurenings- og trængselsomkostningerne dér typisk kan være fem gange så høje.

De fleste eksterne omkostninger, undtagen klimaændringer, bæres af befolkningen og de lokale og nationale myndigheder i de områder, hvor transporten finder sted, og hverken hvor køretøjet er registreret, eller hvor det får påfyldt brændstof. De eksterne omkostninger afhænger af den tilbagelagte afstand, køretøjets miljøpræstationer

² En selvkøbende mærkat ("vignette"), som på grundlag af en aftale mellem flere medlemsstater giver adgang til vejnettet på alle de pågældende landes område - deraf udtrykket "Eurovignette".

(f.eks. EURO-emissionskrav) samt tidspunkt (spidsbelastning eller ikke) og sted (tæt befolket område eller ikke). Det gælder især omkostningerne ved luftforurening, støj og trængsel.

Det bedste instrument til en retfærdig og effektiv fordeling af disse omkostninger på brugerne er vejafgifter, især fordi vejafgifter kan differentieres efter de vigtigste omkostningsstyrende faktorer, nemlig forurening og trængsel. I modsætning til brændstofafgifter kan de differentieres efter køretøjernes emissionsstandard, og i modsætning til køretøjsafgifter og tidsbaserede brugsafgifter, kan de differentieres efter trafiktæthed, tid og sted. Det betyder, at vejafgifterne kan fastsættes til en størrelse, der bedre afspejler den faktiske brug af køretøjerne og dermed de eksterne omkostninger, som brugerne reelt påfører.

Den konsekvensanalyse, der er udført for Kommissionen, tyder på, at selv med en ganske lille differentiering vil vejafgifter, der beregnes ud fra omkostningerne ved trafikafledt luft- og støjforurening og omkostningerne ved at tage plads op for andre køretøjer, medføre en betydelig velfærdsforøgelse ved at spare tid, mindske forureningen, øge færdselssikkerheden og optimere brugen af infrastrukturen og transportsystemet som helhed. Ved at nedsætte det overflødige brændstofforbrug ved trængsel vil de også mindske CO₂-emissionen fra vejtransport. Således vil afgiftsordninger af den art give et velkomment bidrag til klimaændringsstrategien. Det bør understreges, at en vejafgift, som en medlemsstat indfører på grundlag af trængsels- og forureningsomkostninger, er direkte knyttet til brugen af infrastrukturen. Dens primære mål er at optimere transportsystemet og gøre mobiliteten mere bæredygtig. Vejafgiften er betaling for medlemsstatens, infrastrukturleverandørens og den lokale befolknings omkostninger. Til gengæld giver betalingen ret til brug af infrastrukturen og forbrug af knap kapacitet og knappe ressourcer. I det vedlagte forslag regnes der med, at provenuet skal bruges til udvikling af transportalternativer (mindre forurenende køretøjer og ny infrastruktur). Eftersom en vejafgift skal betales af alle brugere, uanset i hvilken medlemsstat køretøjet er registreret (hvor køretøjsafgifter pålægges) eller bliver fyldt op med brændstof (hvor brændstofafgifterne betales), er der ingen risiko for, at den forvrider konkurrencen mellem transportvirksomheder fra forskellige medlemsstater.

Motorkøretøjers indflydelse på klimaændringer er global. Omkostningerne er de samme, uanset hvor og hvornår køretøjet benyttes, men afhænger af brændstofforbruget. Derfor betragtes brændstofafgifter normalt som en enkel og effektiv metode til internalisering af denne omkostning, uanset hvilke andre foranstaltninger der træffes for at nå det mål, EU har sat sig for CO₂-reduktion. I dette spørgsmål har Kommissionen allerede foreslået at anvende artikel 93 i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab til at opnå bedre koordinering af afgifterne på motorbrændstof, delvis ved en højere EU-mindstesats for erhvervsmæssig autodiesel³. Kommissionen agter at foretage en fornyet vurdering af det generelle energibeskatningsdirektiv, så det bedre afspejler EU's mål på klimaændrings- og energiområdet. Hvis resultaterne ikke skulle være tilfredsstillende inden udgangen af 2013, vil Kommissionen tage stilling til, om direktivet om

³ Forslag til Rådets direktiv vedrørende ændring af direktiv 2003/96/EF for så vidt angår gasolie, der bruges erhvervsmæssigt som motorbrændstof, KOM(2007) 52 endelig.

vejafgifter på lastbiler igen skal ændres, således at medlemsstaterne ikke bliver hindret i at indregne et CO₂-afgiftselement i vejafgifter.

Også trafikulykker tegner sig for en betydelig andel af de samfundsmæssige omkostninger. I 2003 foreslog Kommissionen, at ulykkesomkostninger skulle kunne indgå i beregningen af vejafgifter, men den bestemmelse blev afvist af Europa-Parlamentet og Rådet⁴. Risikoen for ulykker afhænger ikke blot af den tilbagelagte afstand, men også af flere komplekse faktorer såsom hastighed, kørsel i spirituspåvirket tilstand og manglende brug af sikkerhedssele, og derfor er eksempelvis forsikringspræmier muligvis et virkemiddel med større effekt. Det spørgsmål vil blive uddybet yderligere ved den revurdering af EU's handlingsprogram for færdselssikkerheden, som Kommissionen har til hensigt at gennemføre frem til 2010.

1.3. Gældende direktiv

Direktiv 1999/62/EF anerkender brugerbetalingsprincippet, idet medlemsstaterne har lov til at pålægge afstandsbaseerede afgifter (vejafgifter) for at få dækket anlægs-, vedligeholds- og driftsomkostningerne til infrastrukturen. Direktivet tillader også tidsbaseerede afgifter op til en maksimumssats.

Vejafgifter kan differentieres efter køretøjernes emissionsstandard og trafikbelastningen, dog således at satserne skal være provenuneutrale på toårig basis. Denne mulighed er med undtagelse af Tyskland og Tjekkiet nærmest ikke udnyttet. En af grundene hertil er, at det for infrastrukturoperatørerne er en meget kompleks opgave at tilpasse afgiftsstrukturen til efterspørgslen og samtidig holde provenuet konstant.

I 2006 blev direktivet ændret ved direktiv 2006/38/EF med regler for beregning af de infrastrukturomkostninger, der kan pålægges som afgift. Der er også blevet mulighed for at forhøje vejafgifterne i bjergområder med op til 25 % for at medfinansiere alternativ infrastruktur, som Europa-Parlamentet og Rådet har benævnt prioriterede projekter af europæisk interesse i det transeuropæiske net. En sådan forhøjelse er i dag indført på Brenner-motorvejen (Østrig) for at medfinansiere Brenner-jernbanebasistunnelen, der indgår i jernbanekorridoren mellem Berlin og Palermo. Ved ændringen blev der også indsat en bestemmelse om regulerende afgifter, der særlig tager sigte på at undgå forurening og trængsel, men der er juridisk usikkerhed om, hvor og hvordan de kan pålægges. Det betyder, at medlemsstaterne er tilbageholdende med at anvende dem.

Ovennævnte bestemmelser er et skridt i den rigtige retning henimod tydeligere prissignaler, men de giver stadig ikke medlemsstaterne mulighed for en optimal prissætning. Således sætter direktivet en skarp grænse for provenuet fra vejafgifter, som kun lige må dække infrastrukturomkostningerne, selv i områder, hvor omkostningerne ved trafikforurening og trængsel er højere end de anlægsomkostninger, der kan dækkes. Direktivet har ikke virkningsfulde incitamentter til en sådan differentiering af afgifterne, at de bliver rettet ind efter de omkostningsstyrende faktorer, nemlig tid og sted samt køretøjstype. Endelig er kun

⁴ Forslag til direktiv om ændring af direktiv 1999/62/EF, KOM(2003) 448 endelig.

det transeuropæiske net omfattet af direktivet, hvilket kan føre til manglende sammenhæng mellem prisstrukturerne for hovedkorridorerne og for de øvrige veje mellem byerne, der benyttes til international transport.

1.4. Fjernelse af hindringerne for mere effektive og grønnere afgifter

De gældende afgifter på vejtransport har vist sig ikke at være tilstrækkelig effektive til at internalisere de eksterne omkostninger ved vejgodstransport. Vejafgifter kunne gøres mere effektive, men det spærrer det gældende direktiv for.

Kommissionen har længe været fortalere for mere udbredt brug af differentierede infrastrukturafgifter, der afspejler de eksterne omkostninger. Så tidligt som i 1996⁵ foreslog Kommissionen lovgivning, som skulle give medlemsstaterne mulighed for at indregne eksterne omkostningselementer i vejafgifter for lastbiler. På det tidspunkt fandt medlemsstaterne det for tidligt at tage et sådant skridt, da der var usikkerhed om såvel beregning af de eksterne omkostninger som rådighed over den nødvendige teknologi til opkrævning.

Den begrundelse gælder ikke længere.

Der findes nu metoder til at sætte en pengeværdi på de eksterne omkostninger ved forurening, støj og trængsel, som skyldes køretøjer. De fleste er faktisk allerede i brug i varierende omfang i alle medlemsstaterne til cost/benefit-analyse af infrastrukturprojekter. Endvidere rummer den model, Kommissionen har udviklet på Europa-Parlamentets foranledning (jf. KOM(2008) ...), pålidelige metoder og en række faste værdier, der kan danne grundlag for beregning af brugsafgifter for veje.

Hvad opkrævningsteknologi angår, er der allerede i flere medlemsstater elektroniske systemer i brug, som kombinerer automatisk betaling med køretøjslokalisering, og de har vist sig pålidelige og omkostningseffektive. Flere af de andre medlemsstater har meddelt, at de agter at indføre dem på det overordnede vejnet inden 2011. Der er ved direktiv 2004/52/EF allerede sikret brugerne fuldstændig teknisk og kontraktmæssig interoperabilitet. Sådanne systemer har andre fordele, da de ikke forårsager lokal kødannelse og gener ligesom betalingsstationer, hvor lastbiler ofte er nødt til at standse.

For at sætte gang i et grønnere og mere effektiv vejafgiftssystem agter Kommissionen at gå trinvis frem. Det skridt, der stilles forslag om nu, er at give medlemsstaterne mulighed for at beregne vejafgifterne på grundlag af omkostningerne ved lokal forurening og - på veje med trængsel i spidsbelastningsperioderne - ved trængsel. Det indeholder også incitamentet til både at differentiere afgiftssatserne derefter og installere opkrævningssystemer uden betalingsstationer.

Ifølge de foreslåede rammer er det op til medlemsstaterne at bestemme, om de vil pålægge afgifter, der er baseret på eksterne omkostninger. Det er stadig usikkert, hvad cost/benefit-forholdet er ved installering af de nødvendige afgiftssystemer på nogle medlemsstaters mindre trafikerede veje. I den situation foretrækkes en

⁵ Forslag til Rådets direktiv om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer, KOM(1996) 331 endelig.

indfasningstilgang med pilotordninger og gradvis opbygning og deling af erfaringer frem for en bindende tilgang med obligatoriske brugsafgifter. Kommissionen vil dog revurdere denne strategi i 2013 for at konstatere, om man på baggrund af et forventet fald i priserne på opkrævningsteknologi kan tænke sig en mere bindende tilgang til internalisering af eksterne omkostninger. Ved revurderingen skal det også på baggrund af, hvilke fremskridt der er sket med fastsættelsen af et fælles klimaændringsrelateret brændstofbeskatningselement, vurderes, om omkostningerne ved CO₂-emissioner bør indregnes i afgifterne.

For at sikre, at vejafgifter, der bygger på eksterne omkostninger, anvendes ensartet inden for det indre marked, indeholder det foreliggende forslag en række regler, der minder om de regler, det gældende direktiv har for afgifter til dækning af infrastrukturomkostninger. Reglerne undgår forskelsbehandling af indenlandske og udenlandske transportvirksomheder. De sikrer, at afgifter hverken skaber urimeligt store hindringer for den frie bevægelighed eller medfører kontrol ved de indre grænser. De fastsætter især fælles principper og mekanismer for afgiftsberegning, så man undgår, at infrastrukturmonopoler pålægger uretmæssigt høje afgifter. Reglerne kræver, at alle benytter den samme transparente metode til beregning af omkostningerne. De fremmer desuden anvendelse af elektroniske bompengesystemer, som ikke hæmmer en smidig trafikafvikling. Endelig sikrer de, at der udstedes et dokument, der viser afgiftsbeløbet, til transportvirksomheden, som derved let kan vælte udgiften over på afsenderen.

Bæredygtig transport forudsætter bedre prissætningsinstrumenter, men også betydelige investeringer i forskning og udvikling og infrastruktur. Der er især brug for penge til at nedbringe forureningen ved kilden, forbedre køretøjernes CO₂- og energipræstationer og tilbyde brugerne et større udvalg af realistiske alternativer. Når disse behov er behørigt tilgodeset, vil afgiftsberegningen blive mere effektiv. I det gældende direktiv anbefales det, at provenuet fra infrastrukturafgifterne kommer transportsektoren til gode og anvendes på en sådan måde, at det samlede transportsystem kommer til at fungere optimalt. Det bestemmes også i direktivet, at forhøjede afgifter i bjergområder, der betales af brugere fra hele EU, kun kan pålægges, hvis provenuet øremærkes til specifikke projekter i det transeuropæiske net, nemlig transportprojekter af europæisk interesse. Med udgangspunkt i det princip foreslår Kommissionen, at et eventuelt merprovenu fra den del af en afgift, der vedrører forurening og trængsel, anvendes til at gøre transporten mere bæredygtig, hvilket er i EU's interesse og på længere sigt kommer transportbrugerne som helhed til gode.

Afslutningsvis bør det fremhæves, at man af hensyn til både bæredygtig mobilitet og det indre marked ikke kommer uden om mere effektive og grønnere vejafgifter. I betragtning af transportens stigende indvirkning på miljøet er tiden knap, og effektiv prissætning er en god måde til at mindske de negative virkninger af transporten med lavest mulige omkostninger for økonomien. De lokale myndigheder i områder, der er stærkt udsat for trængsel og forurening fra international transport, kan ellers blive nødt til at træffe andre foranstaltninger såsom sektorbestemte kørselsforbud, og det vil ske på ukoordineret måde. Det vil forårsage afbrydelser i forsyningskæden og skabe urimelige hindringer for den frie bevægelighed.

1.5. Overensstemmelse med andre EU-politikker og -mål

Direktivforslaget indgår i Kommissionens arbejdsprogram (TREN/2008/073) og lovpakken om grønnere transport. Generelt set bidrager det til såvel Lissabondagsordenen som strategien for bæredygtig udvikling, eftersom det giver mulighed for en indsats for bedre trængselsstyring og begrænsning af de forurenende emissioner fra transport og tilskynder til udvikling af mindre forurenende transportteknologi.

2. HØRING AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSE

Den offentlige høring og konsekvensanalysen omfattede såvel den bredere strategi for alle transportmåder som vedlagte forslag.

Der fandt en internethøring sted fra den 29. oktober til den 31. december 2007, og interesseparterne blev hørt den 31. januar 2008.

Respondenterne støttede princippet om internalisering af de eksterne omkostninger ved transport og var af den opfattelse, at luftforurening og trængsel er de to største gener inden for vejtransport, og at differentierede brugsafgifter er det bedst egnede instrument til at nedbringe disse omkostninger. Hvad klimaændringer angår, blev energiafgifter eller inddragelse af transport under kvotehandelsordningen anset for mere egnet. Den generelle opfattelse var, at provenuet fra internaliseringen bør investeres i alternativ transportinfrastruktur og renere teknologi eller bruges til generelt at reducere de eksterne omkostninger ved transport⁶.

Konsekvensanalysen giver et samlet billede af den eksterne ekspertbistand, der har bidraget med metoder og modeller under udarbejdelsen af forslaget. Navnlig har Kommissionen foretaget en redegørelse over den aktuelle situation med hensyn til estimering og internalisering af eksterne omkostninger i teori og praksis⁷.

Det er ved analysen bekræftet, at et business as usual-scenario, dvs. at der ikke tages nye skridt til at fremme effektiv prissætning, ikke vil føre til bæredygtig mobilitet. Det er påvist, at differentierede brugsafgifter vil være mere effektivt til at reducere luftforurening, støj og trængsel inden for vejtransport end de sædvanlige transportafgifter.

Fordele og ulemper ved obligatoriske og valgfrie afgiftssystemer for vejgodstransport er sammenlignet. Resultatet var, at der i medlemsstater med megen trafik kan høstes tydelige og umiddelbare fordele, mens der kræves yderligere undersøgelse af den finansielle levedygtighed af afgiftssystemer for eksterne omkostninger i medlemsstater med mindre trafik.

Der blev også set på en specifik CO₂-afgift oven i afgifter for luftforurening og støj. Konklusionen var, at dette ganske vist kan give en ekstra gevinst, men at det er bedre

⁶ Der findes et resumé af de modtagne bidrag og en rapport fra høringen på følgende websted: http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/road_market_en.htm.

⁷ "Handbook on the estimation of external cost in the transport sector": http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index_en.htm.

at benytte en mere koordineret tilgang på EU-plan til at reducere emissionerne af drivhusgasser, enten via kvotehandelsordningen eller et fælles brændstofafgiftselement i energibeskatningsdirektivet.

Virkningerne af en trængselsafgift på stærkt trafikbelastede veje blev ligeledes vurderet. Det vil nedsætte trængslen, men også medføre en betydelig reduktion af både forurening og CO₂-emissioner, især hvis der også lægges lignende afgifter på personbiler.

Man fandt også frem til, at en udvidelse af afgiftsordningerne for det transeuropæiske net til også at omfatte andre veje mellem byerne kan imødegå det problem, at trafikken kan tænkes at flytte fra betalingsmotorveje til gratis veje mellem byerne.

Fordele og ulemper ved at øremærke provenuet fra afgifter for eksterne omkostninger blev også undersøgt, både set fra et økonomisk synspunkt, og som middel til at opnå større forståelse og opbakning blandt transportbrugerne.

Hvis alle medlemsstaterne indfører de vejafgifter, der tillades i forslaget, viser vurderingen en væsentlig lavere emission af lokale forurenende stoffer og CO₂ fra vejgodstransport og en reduktion af trængslen og antallet af trafikofre. Differentiering af afgifterne efter køretøjernes EURO-emissionsstandard vil fremskynde fornyelse af vognparken og dermed forbedre miljøpræstationen. Den positive indvirkning på trængslen vil også nedsætte lastbilernes forbrug af diesel med 8 % og dermed af deres CO₂-emission. Det vil være et tydeligt bidrag til nedbringelse af forureningen og bekæmpelse af klimaændringer. Der bliver ingen virkninger for den generelle mobilitet (nærmere oplysninger i SEK(2008) ...).

3. FORSLAGETS RETLIGE ASPEKTER

3.1. Resumé af forslaget

Direktivforslaget giver medlemsstaterne mulighed for at indregne et beløb, der afspejler omkostningerne ved luftforurening og støj fra trafikken, i den afgift, de lægger på tunge lastbiler. Det tillader også, at afgiften for spidsbelastningsperioder beregnes på grundlag af den trængsel, der skabes for de øvrige køretøjer. Beløbet skal differentieres efter tilbagelagt afstand samt tid og sted for brug af vejen, så de eksterne omkostninger afspejles mere korrekt. Medlemsstaterne skal bruge provenuet til at gøre transporten mere bæredygtig ved hjælp af sådanne projekter som forskning og udvikling i mindre forurenende og mere energieffektive køretøjer, afbødning af virkningerne af forurening fra vejtransporten eller yderligere alternativ infrastrukturkapacitet til brugerne.

De medlemsstater, der indfører sådanne afgifter, skal følge nogle fælles beregningsprincipper og mekanismer for anmeldelse af afgiftsordninger og rapportering om dem til Kommissionen. Medlemsstaterne skal udpege en uafhængig myndighed til at fastsætte afgiften efter en fælles metode, der let kan holdes øje med og tilpasses til den videnskabelige udvikling. Det skal sikre, at afgiftsordningerne er transparente, står i forhold til det tilsigtede mål og ikke diskriminerer på grundlag af transportvirksomhedernes nationalitet.

Afgiften skal opkræves ved hjælp af elektroniske systemer, som ikke skaber hindringer for en smidig trafikafvikling og lokale gener ved betalingsstationer, og som senere kan udvides til at omfatte andre dele af vejnettet uden væsentlige yderligere investeringer. Der er planlagt en overgangsperiode for de aktuelle systemer med bomme. For at undgå, at brugerne bliver pålagt uberettigede afgifter, skal andre betingelser være opfyldt, hvis en trængsels- eller forureningsbaseret afgift kombineres med en afgift til dækning af infrastrukturomkostninger.

Forslaget udvider det nuværende direktivs anvendelsesområde, så det ikke kun dækker det transeuropæiske net, hvorved man undgår prisordninger for hovedkorridorerne og de øvrige veje mellem byerne, som ikke hænger sammen. Det betyder, at bestemmelserne i det gældende direktiv om forhøjede afgifter i bjergområder til medfinansiering af prioriterede EU-projekter bliver lettere at anvende i praksis.

Forslaget forhindrer ikke, at medlemsstaterne på veje i byområder anvender regulerende afgifter, som specifikt skal mindske trængsel eller miljøvirkninger i bebyggede områder.

3.2. Retsgrundlag samt subsidiaritetsprincippet og proportionalitetsprincippet

Forslaget bygger på traktatens artikel 71, eftersom større effektivitet og bedre miljøpræstationer i vejgodstransporten er et centralt mål for den fælles transportpolitik.

Forslaget er også i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet og proportionalitetsprincippet. Som følge af transportens betydning for det indre marked, dens stigende grænseoverskridende dimension og dens eksterne omkostninger, må der fastsættes fælles afgiftsprincipper for alle veje mellem byerne, herunder det transeuropæiske net, så medlemsstaterne kan benytte vejafgifter til at dække de eksterne omkostninger. Det kan kun ske ved en ændring af det eksisterende direktiv og kan derfor ikke opnås af medlemsstaterne alene.

Forslaget overlader det til medlemsstaterne at bestemme, om der skal pålægges afgifter, og på hvilke veje, og om der i afgifterne skal indregnes lokale miljø- og trængselsafgifter. Hvilke projekter der skal finansieres med provenuet fra sådanne afgifter, afgøres ligeledes af medlemsstaterne, forudsat at projekterne tilgodeser bæredygtig mobilitet. Forslaget går således ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

Som instrument foreslås et direktiv, da en forordning kunne begrænse medlemsstaternes råderum unødigt.

Emnet er relevant for Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde og bør derfor også gælde for det.

Forslaget har ingen indflydelse på Fællesskabets budget.

4. DETALJERET REDEGØRELSE FOR FORSLAGET

I artikel 2 indsættes der nye definitioner af vejafgift, afgift for infrastrukturomkostninger, afgift for eksterne omkostninger, omkostninger ved luftforurening fra trafikken og trafikstøj samt trængselsomkostninger. Det tidligere begreb vægtet gennemsnitlig vejafgift erstattes af begrebet vægtet gennemsnitlig infrastrukturafgift.

Det fastsættes i artikel 7, at medlemsstaterne ikke kan pålægge både landsdækkende vejafgifter og brugsafgifter og derfor må vælge mellem de to systemer.

I artikel 7a fastsættes, hvilket forhold der skal være mellem døgn-, uge-, måneds- og årssatser for de tidsbaserede afgifter, så det sikres, at lejlighedsvis brugere, som ofte er udenlandske transportvirksomheder, ikke diskrimineres.

Artikel 7b giver medlemsstaterne mulighed for i form af en vejafgift at pålægge enten en afgift for omkostninger ved luftforurening og støj fra trafikken og trængselsomkostninger eller en afgift til dækning af anlægs-, vedligeholdelses- og driftsomkostningerne til infrastrukturen, eller begge dele.

Artikel 7c kræver, at afgiften for eksterne omkostninger differentieres efter køretøjstype, vejtype og tidspunkt. Afgiftsbeløbet fastsættes af en uafhængig myndighed efter metoden i bilag IIIa.

Artikel 7e giver mulighed for forhøjet afgift på de alternative ruter til den primære rute, hvor der i bjergområder pålægges forhøjet afgift, og indeholder en ny regel, der skal undgå dobbelt afgift i de tilfælde, hvor en afgift for eksterne omkostninger er kombineret med en forhøjet afgift.

Artikel 7f, stk. 5, imødegår dobbelt afgift i de tilfælde, hvor både afgiften for infrastrukturomkostninger og afgiften for eksterne omkostninger er differentieret.

Artikel 7g ajourfører kravene til anmeldelse.

Artikel 7h forbyder rabat og nedsættelse af afgifter for eksterne omkostninger.

Artikel 7i kræver, at en afgift for eksterne omkostninger skal opkræves ved et elektronisk bompengesystem, som ikke hindrer en smidig trafikafvikling, og som efterfølgende kan udvides uden installering af bomme, som kræver betydelige ekstrainvesteringer i vejudstyr. Der påregnes en overgangsordning for eksisterende vejafgiftssystemer. Der skal også gives et dokument til transportvirksomheden, som viser afgiftsbeløbet.

Artikel 8c sikrer, at Kommissionen bliver inddraget, når medlemsstaterne samarbejder om indførelse af et afgiftssystem.

Artikel 9, stk. 1, tillader regulerende afgifter på veje i byområder.

Artikel 9 øremærker den del af vejafgiften, der bygger på eksterne omkostninger, til anvendelse til forskellige foranstaltninger, der fremmer bæredygtig transport.

Artikel 9b og 9c bemyndiger Kommissionen til at tilpasse afgiftsberegningsmetoden til den videnskabelige udvikling.

Artikel 11 pålægger medlemsstaterne og Kommissionen rapporteringskrav. Der skal foreligge en rapport om yderligere udvidelse af direktivet inden den 31. december 2013.

De øvrige artikler gentager gældende bestemmelser, men er indsat af hensyn til den juridiske klarhed.

(Artikelnumrene henviser til det ændrede direktiv og ikke til ændringsdirektivet.)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 71, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Kommissionen⁸,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg⁹,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget¹⁰,

efter proceduren i traktatens artikel 251, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) En mere bæredygtig transport er et centralt element i den fælles transportpolitik. Med det for øje er det påkrævet at reducere de negative virkninger af transport, især den trafikale overbelastning, som hæmmer mobiliteten, forureningen, der forårsager sundheds- og miljøskader, og dens bidrag til klimaændringer. Desuden skal miljøbeskyttelseskrav indgå i udformningen og gennemførelsen af andre EU-politikker, herunder den fælles transportpolitik.
- (2) En reduktion af de negative virkninger af transport bør opnås på en sådan måde, at uforholdsmæssigt store hindringer for den frie bevægelighed undgås, således at hensynet til sund økonomisk vækst og et korrekt fungerende indre marked bliver tilgodeset.
- (3) En optimering af transportsystemet i overensstemmelse hermed kræver, at der i den fælles transportpolitik benyttes en kombination af instrumenter til at forbedre transportinfrastrukturen og -teknologien og tilvejebringe en mere effektiv styring af transportbehovet. Det indebærer udvidet brug af "brugerbetalingsprincippet" og indførelse af "forurenerbetalingsprincippet" i transportsektoren.

⁸ EUT ...

⁹ EUT ...

¹⁰ EUT ...

- (4) Ifølge artikel 11 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/62/EF¹¹ skal Kommissionen fremlægge en model til vurdering af alle eksterne omkostninger ved brug af transportinfrastrukturen, som skal danne grundlag for fremtidige beregninger af infrastrukturafgifter. Modellen skal suppleres med en konsekvensanalyse af internaliseringen af eksterne omkostninger for alle transportformer og en strategi for en trinvis anvendelse af modellen samt eventuelt forslag til yderligere revision af direktivet.
- (5) For at bringe en bæredygtig transportpolitik inden for rækkevidde bør transportpriserne i højere grad afspejle de omkostninger, der er forbundet med den luftforurening fra trafikken, den trafikstøj, de klimaændringer og den trængsel, som følger af den faktiske brug af køretøjer, tog, fly og skibe, og det kan bruges som middel til at optimere infrastrukturen, reducere den lokale forurening, styre trængslen og bekæmpe klimaændringer med de lavest mulige omkostninger for økonomien. Dertil er der behov for at gå trinvis frem for alle transportformer, idet der tages hensyn til hver enkelt transportforms kendetegn.
- (6) I vejtransportsektoren er vejafgifter, dvs. afstandsbaseerede afgifter for brug af infrastrukturen, et retfærdigt og effektivt økonomisk virkemiddel til realisering af dette mål, da sådanne afgifter hænger direkte sammen med brugen af infrastrukturen og kan differentieres efter den tilbagelagte strækning, køretøjets miljøpræstationer samt tid og sted for brugen af køretøjet, således at de kan fastsættes på et niveau, der afspejler omkostningerne ved den forurening og trængsel, som den faktiske brug af køretøjet er årsag til. Desuden medfører vejafgifter ingen forvridning af konkurrencen på det indre marked, da alle brugere uanset hjemland og etableringsland skal betale dem i forhold til, hvor meget de benytter vejnettet.
- (7) Konsekvensanalysen viser, at brug af vejafgifter, der beregnes på grundlag af forureningsomkostningerne og - på veje med trængsel - på grundlag af trængselomkostningerne, vil have en gunstig indvirkning på transportsystemet og befordre EU's strategi for bekæmpelse af klimaændringer. Det vil mindske trængslen og den lokale forurening ved at tilskynde til brug af renere køretøjsteknologi, optimere logistikken og reducere tomkørsel. Det vil indirekte have stor betydning ved at reducere brændstofforbruget og være med til at bekæmpe klimaændringer. Vejafgifter, hvori der ved beregningen for brug af veje med trængsel indgår et trængselsrelateret omkostningselement, kan mindske trængslen mere effektivt, hvis medlemsstaterne etablerer en lignende ordning for de trafikanter, der ikke er omfattet af dette direktiv.
- (8) Omkostningerne ved luftforurening fra trafikken, trafikstøj og trængsel, såsom sundhedsmkostninger, herunder behandling under sundhedsvæsenet, afgrødetab og andre produktionstab samt velfærdsomkostninger bæres af den medlemsstat, hvor transporten finder sted.
- (9) Den model, Kommissionen har udviklet til beregning af disse eksterne omkostninger, rummer pålidelige metoder og en række faste værdier, der allerede kan danne grundlag for beregning af brugsafgifter for veje.

¹¹ EUT L 187 af 20.7.1999, s. 42. Senest ændret ved Rådets direktiv 2006/103/EF (EUT L 363 af 20.12.2006, s. 344).

- (10) Der er stadig usikkerhed om omkostningerne og fordelene ved de systemer, der er nødvendige for at kontrollere differentierede brugsafgifter på de mindre trafikerede veje. Så længe den usikkerhed består, er en fleksibel tilgang på EU-niveau det mest hensigtsmæssige. Med en fleksibel tilgang bør det overlades til medlemsstaterne at lægge vejnettets karakter på lokalt og nationalt plan til grund for deres beslutning om, om der skal indføres afgifter for eksterne omkostninger, og på hvilke veje.
- (11) På en medlemsstats område bør der ikke samtidig anvendes vejafgifter og tidsbaserede brugsafgifter, da der ellers er risiko for fragmentering af afgiftsordningerne med negative virkninger for transportbranchen til følge, undtagen i helt særlige tilfælde, hvor det er nødvendigt for finansiering af anlæg af tunneller, broer og bjergpas.
- (12) Tidsbaserede brugsafgifter, der pålægges på døgn-, uge-, måneds- eller årsbasis, bør ikke føre til diskrimination af lejlighedsvis brugere, da en stor andel af sådanne brugere formentlig er ikke-nationale transportvirksomheder. Der bør derfor fastsættes et mere præcist forhold mellem døgn-, uge-, måneds- og årssatser.
- (13) Der bør undgås inkonsekvens mellem afgiftsordninger for det transeuropæiske net og for andre dele af vejnettet, der benyttes af international trafik. Der bør derfor gælde samme afgiftsprincipper for hele vejnettet mellem byerne.
- (14) I vejafgifter, der bygger på tilbagelagt afstand, bør der kunne indgå et element af eksterne omkostninger, som baseres på omkostningerne ved luftforurening og støj fra trafikken samt - på veje med hyppig trængsel - i spidsbelastningsperioder trængselomkostninger, og som overvejende bæres på lokalt niveau. Dette omkostningselement i vejafgifter bør kunne lægges oven i infrastrukturomkostningerne, forudsat at en række betingelser opfyldes ved beregningen, således at der ikke pålægges uberettigede afgifter.
- (15) Afgiften for eksterne omkostninger bør for bedre at afspejle omkostningerne ved luftforurening og støj fra trafikken og trængsel, differentieres efter vejtype, køretøjstype og tidspunkt, såsom døgn-, uge- og årstidsbestemte perioder med høj og lav belastning og natperioder.
- (16) For at det indre marked kan fungere korrekt, kræves der EU-rammer, der kan sikre, at vejafgifter, der fastsættes ud fra de lokale omkostninger ved luftforurening og støj fra trafikken og trængsel, er gennemsigtige, står i rimeligt forhold til målet og ikke er diskriminerende. Det kræver fælles afgiftsprincipper, beregningsmetoder og enhedsværdier for eksterne omkostninger, som hviler på anerkendte videnskabelige metoder, og mekanismer for anmeldelse af afgiftsordninger og rapportering herom til Kommissionen.
- (17) Det kræver fælles afgiftsprincipper, beregningsmetoder og enhedsværdier for eksterne omkostninger, som hviler på anerkendte videnskabelige metoder, og mekanismer for anmeldelse af afgiftsordninger og rapportering herom til Kommissionen. Erfaringen viser, at en forhøjelse af vejafgiften i bjergområder for at finansiere prioriterede projekter af europæisk interesse ikke er en reel valgmulighed for infrastrukturoperatørerne, hvis den således forhøjede afgift kan medføre en sådan ændring af trafikmønsteret, at provenuet falder. For at rette op på den situation bør der tillades forhøjet afgift på de alternative ruter, trafikken ellers ville flytte over på.

- (18) For at anlæg af prioriterede projekter af europæisk interesse kan få forrang, bør de medlemsstater, der har mulighed for at benytte forhøjede afgifter, vælge den mulighed, inden de pålægger en afgift for eksterne omkostninger. For at undgå urimelige afgifter for brugerne kan en afgift for eksterne omkostninger ikke kombineres med en forhøjet afgift, undtagen hvis de eksterne omkostninger er større end den afgiftsforhøjelse, der allerede er pålagt. I sådanne tilfælde er det hensigtsmæssigt, at afgiftsforhøjelsen trækkes fra afgiften for eksterne omkostninger.
- (19) Hvor der pålægges differentierede afgifter for eksterne omkostninger, vil en differentiering af infrastrukturafgiften med det formål at reducere trængslen, optimere infrastrukturudnyttelsen, minimere infrastruktursliddet eller færdselssikkerheden udgøre en urimeligt stor byrde for nogle bruger kategorier, og det bør derfor udelukkes.
- (20) Rabatter og nedsættelser af afgiften for eksterne omkostninger bør ikke tillades, da der er betydelig risiko for, at nogle bruger kategorier derved bliver diskrimineret.
- (21) Opkrævning af en afgift for eksterne omkostninger i form af en vejafgift vil påvirke transportbeslutninger mere effektivt, hvis brugerne er bekendt med disse omkostninger. De bør derfor figurere særskilt på en opgørelse, faktura eller lignende dokument fra vejafgiftsforvalteren. Et sådant dokument vil desuden gøre det lettere for transportvirksomhederne at vælte afgiften for eksterne omkostninger over på afsenderen eller andre kunder.
- (22) Elektroniske bompengesystemer er af største betydning for at undgå, at køer ved betalingsstederne bremser en glidende trafikafvikling og skader det lokale miljø. Det bør derfor sikres, at afgiften for eksterne omkostninger opkræves ved hjælp af et system, som opfylder kravene i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/52/EF af 29. april 2004 om interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer i Fællesskabet, som ved hjælp af egnede og tilpassede foranstaltninger sikrer, at tekniske, juridiske og kommercielle hensyn og hensyn til beskyttelse af data og privatlivets fred bliver behørigt tilgodeset, når der indføres elektronisk opkrævning af vejafgifter¹². Sådanne systemer bør desuden udformes uden bomme og på en sådan måde, at de med ringe omkostninger efterfølgende kan udvides til at omfatte parallelle veje. Der bør dog gives mulighed for en overgangsperiode, hvori de nødvendige tilpasninger kan foretages.
- (23) Af hensyn til den juridiske klarhed bør det præciseres, hvor det er tilladt at pålægge regulerende afgifter, som specifikt skal mindske trængsel eller miljøvirkninger, herunder luftforurening.
- (24) I overensstemmelse med de transportpolitiske mål i dette direktiv bør merprovenuet fra en afgift for eksterne omkostninger anvendes til projekter af generel EU-interesse, som er udformet til at fremme bæredygtig mobilitet i bred forstand. Sådanne projekter bør derfor tage sigte på at lette effektiv prissætning, mindske forurening fra vejtrafik ved kilden og afbøde dens virkninger, forbedre køretøjernes CO₂- og energieffektivitet og udbygge alternativ infrastruktur til transportbrugerne. De kan f.eks. bestå i forskning og udvikling vedrørende renere køretøjer og gennemførelse af transportdelen af handlingsplanerne under Rådets direktiv 96/62/EF om vurdering og

¹² EUT L 166 af 30.4.2004, s. 124.

styring af luftkvalitet¹³ og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/49/EF af 25. juni 2002 om vurdering og styring af ekstern støj¹⁴, hvori der kan indgå foranstaltninger til bekæmpelse af trafikstøj og luftforurening i nærheden af større infrastrukturanlæg og i byområder. En sådan øremærkning af provenuet fritager ikke medlemsstaterne for forpligtelsen til at give Kommissionen underretning om visse nationale foranstaltninger, jf. traktatens artikel 88, stk. 3, og den foregriber heller ikke udfaldet af eventuelle procedurer, der indledes i overensstemmelse med traktatens artikel 87 og 88.

- (25) Det bør tillades to eller flere medlemsstater at fremme interoperabiliteten mellem vejafgiftsordninger ved at arbejde sammen om at indføre et fælles vejafgiftssystem, forudsat at visse betingelser er opfyldt.
- (26) Kommissionen bør på et passende tidspunkt sende Rådet og Europa-Parlamentet en samlet vurdering af erfaringerne i de medlemsstater, der pålægger afgift for eksterne omkostninger i overensstemmelse med direktivet. I vurderingen bør indgå en analyse af, hvilke fremskridt der er sket med strategien for bekæmpelse af klimaændringer, herunder med fastsættelsen af et fælles klimaændringsrelateret brændstofbeskatningselement i Rådets direktiv 2003/96/EF af 27. oktober 2003 om omstrukturering af EF-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet¹⁵, herunder brændstof til tunge godskøretøjer. På baggrund af sådanne fremskridt bør spørgsmålet om CO₂-emissioner tages op igen, og der bør foretages en analyse af, om det er hensigtsmæssigt at træffe andre foranstaltninger.
- (27) Ifølge artikel 55, stk. 2, i Rådets forordning (EF) nr. 1083/2006 af 11. juli 2006 om generelle bestemmelser for Den Europæiske Fond for Regionaludvikling, Den Europæiske Socialfond og Samhørighedsfonden¹⁶ skal provenu af afgifter, der betales direkte af brugerne, tages i betragtning ved beregning af finansieringskløften for et indtægtsskabende projekt. Da imidlertid provenuet fra en afgift for eksterne omkostninger er øremærket til projekter, der tager sigte på at mindske forurening fra vejtrafik ved kilden og afbøde dens virkninger, forbedre køretøjernes CO₂- og energieffektivitet og udbygge alternativ infrastruktur til transportbrugerne, bør det ikke tages i betragtning ved beregning af finansieringskløften. De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af dette direktiv bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen¹⁷.
- (28) Særlig bør Kommissionen gives beføjelse til at tilpasse bilag 0, III, IIIa og IV til den tekniske og videnskabelige udvikling og bilag I og II til inflationen. Da der er tale om generelle foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv, skal foranstaltningerne vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF.

¹³ EFT L 296 af 21.11.1996, s. 55. Ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1882/2003 (EUT L 284 af 31.10.2003, s. 1).

¹⁴ EFT L 189 af 18.7.2002, s. 12.

¹⁵ EUT L 283 af 31.10.2003, s. 51. Senest ændret ved direktiv 2004/75/EF (EUT L 157 af 30.4.2004, s. 100).

¹⁶ EUT L 210 af 31.7.2006, s. 25.

¹⁷ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23. Ændret ved beslutning 2006/512/EF (EUT L 200 af 22.7.2006, s. 11).

- (29) Målene for dette direktiv, som er at tilskynde til differentiering af afgifter for eksterne omkostninger, som et middel til at gøre transport mere bæredygtig, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne alene og kan derfor på grund af den store betydning af transportens grænseoverskridende dimension bedre gennemføres på fællesskabsplan; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

I direktiv 1999/62/EF foretages følgende ændringer:

1. I artikel 2 indsættes i stedet for litra b) og ba) følgende:

- "b) "vejafgift": betaling af et bestemt beløb for et køretøj, som afhænger af den tilbagelagte afstand på en bestemt infrastruktur, og hvori der indgår en infrastrukturafgift og/eller en afgift for eksterne omkostninger
- ba) "infrastrukturafgift": en afgift, der pålægges i form af en vejafgift som kompensation for en medlemsstats omkostninger til infrastruktur
- bb) "afgift for eksterne omkostninger": en afgift, der pålægges i form af en vejafgift som kompensation for de omkostninger, en medlemsstat må bære som følge af luftforurening fra trafikken, trafikstøj og trængsel på vejene
- bc) "omkostninger ved luftforurening fra trafikken": omkostninger som følge af skader, der skyldes udledning af visse skadelige stoffer til luften fra et køretøj under brugen
- bd) "omkostninger ved trafikstøj": omkostninger som følge af skader, der skyldes støj fra et køretøj selv eller fra dets kontakt med vejbanen
- be) "trængselsomkostninger": ekstraomkostninger i form af spildtid, uforudsigelig rejsetid, øget brændstofforbrug og højere vedligeholdelsomkostninger, som pålægges andre køretøjer, når infrastrukturen er ved at nå mætning
- bf) "vægtet gennemsnitlig infrastrukturafgift": det samlede provenu af en infrastrukturafgift i løbet af en given periode divideret med de tilbagelagte køretøjskilometer på de afgiftsbelagte vejstrækninger i samme periode
- bg) "vægtet gennemsnitlig afgift for eksterne omkostninger": det samlede provenu af en afgift for eksterne omkostninger i løbet af en given periode divideret med de tilbagelagte køretøjskilometer på de afgiftsbelagte vejstrækninger i samme periode."

2. I stedet for artikel 7, 7a og 7b indsættes følgende:

“Artikel 7

1. Medlemsstaterne kan bibeholde eller indføre vejafgifter og/eller brugsafgifter på deres vejnet eller dele deraf, hvis betingelserne i stk. 2, 3 og 4 og i artikel 7a-7j overholdes.
2. Medlemsstaterne lægger ikke på deres område både vejafgifter og brugsafgifter på en og samme køretøjsklasse. I medlemsstater, hvor brug af vejnettet er afgiftsbelagt, kan der dog også lægges afgift på afbenyttelse af broer, tunneller og bjergpas.
3. Vejafgifter og brugsafgifter skal opkræves uden direkte eller indirekte forskelsbehandling begrundet i transportvirksomhedernes nationalitet eller etableringsland, køretøjernes registreringsland eller transportens afsendelses- eller bestemmelsessted.
4. Medlemsstaterne kan indføre reducerede vej- eller brugsafgifter eller undtagelser fra pligten til at betale vej- eller brugsafgift for køretøjer, der er undtaget fra kravet om, at der skal installeres og anvendes kontrolapparater i henhold til Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport¹⁸, og i de tilfælde, der er omfattet af nærværende direktivs artikel 6, stk. 2, litra a) og b), på de deri fastsatte betingelser.
5. I en overgangsperiode indtil den 31. december 2011 kan en medlemsstat vælge kun at lægge vejafgifter og/eller brugsafgifter på køretøjer, der har en tilladt totalvægt på 12 ton og derover. Fra den 1. januar 2012 lægges der vejafgifter og/eller brugsafgifter på alle køretøjer som omhandlet i artikel 2, litra d), medmindre en medlemsstat skønner, at en udvidelse til køretøjer på mindre end 12 ton vil
 - a) medføre betydelige negative konsekvenser for en smidig trafikafvikling, miljøet, støjniveauet, trængslen eller folkesundheden, eller
 - b) medføre administrationsomkostninger på mere end 30 % af merprovenuet som følge af udvidelsen.

Artikel 7a

1. Brugsafgifter skal afspejle længden af det tidsrum, hvori den pågældende infrastruktur benyttes, og skal kunne betales for et døgn, en uge, en måned og et år. Årsafgiften skal være mindst 80 gange afgiften for et døgn, månedsafgiften mindst 13 gange afgiften for et døgn og ugeafgiften mindst fem gang afgiften for et døgn.

En medlemsstat kan for køretøjer, der er registreret i samme stat, forlange betaling af årsafgift.

2. Brugsafgifter, inklusive administrative udgifter, fastsættes af de pågældende medlemsstater til en sats, der ikke er højere end maksimumssatserne i bilag II for de forskellige køretøjsklasser.

¹⁸ EFT L 370 af 31.12.1985, s. 8. Senest ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 432/2004 (EUT L 71 af 10.3.2004, s. 3).

Artikel 7b

1. Infrastrukturafgifter skal bygge på princippet om, at kun infrastrukturuomkostninger skal dækkes. De vægtede gennemsnitlige infrastrukturafgifter skal stå i forhold til anlægsudgifterne og omkostningerne til drift, vedligeholdelse og udbygning af det pågældende infrastrukturnet. De vægtede gennemsnitlige infrastrukturafgifter kan også omfatte kapitalafkast eller fortjenstmargen baseret på markedsvilkår.
2. Afgifter for eksterne omkostninger skal stå i forhold til omkostningerne ved luftforurening fra trafikken, trafikstøj eller begge. På vejstrækninger med trængsel kan der i de eksterne omkostninger også indgå trængselsomkostninger i de perioder, hvor der normalt er trængsel på de pågældende vejstrækninger.
3. De omkostninger, der medregnes, skal vedrøre det net eller en del af det net, for hvilket vejafgifterne opkræves, og de køretøjer, der er pålagt vejafgift.

Artikel 7c

1. Afgiften for eksterne omkostninger tilpasses efter vejtype og EURO-emissionsklasse samt tidsrum, hvis der i afgiften indgår trængselsomkostninger og/eller omkostninger ved trafikstøj.
2. For hver kombination af køretøjsklasse, vejtype og tidsrum fastsættes afgiftsbeløbet for eksterne omkostninger i overensstemmelse med de i bilag IIIa anførte minimumskrav, formler og øvre grænser for indregning af eksterne omkostninger.
3. Afgiftsbeløbet for eksterne omkostninger fastsættes af en myndighed, som medlemsstaten udpeger dertil. Myndigheden skal være juridisk og økonomisk uafhængig af den organisation, der administrerer eller opkræver hele afgiften eller en del af den. Hvis sidstnævnte organisation er under medlemsstatens kontrol, kan myndigheden dog være en statslig administrativ enhed.

Artikel 7d

1. Medlemsstaterne beregner infrastrukturafgiften ved en metode, der bygger på de grundlæggende principper i bilag III.
2. For koncessionsvejafgifter skal det maksimale niveau for infrastrukturafgiften svare til eller ligge under det niveau, der ville være resultatet, hvis der var anvendt en metode baseret på de grundlæggende beregningsprincipper i bilag III. Vurderingen af, om afgifterne er på et hertil svarende niveau, foretages på grundlag af en referenceperiode af en rimelig længde, der er afpasset efter koncessionskontraktens art.
3. Forpligtelserne i henhold til stk. 1 og 2 gælder ikke for vejafgiftsordninger, der allerede var indført den 10. juni 2008, eller for hvilke der inden den 10. juni 2008 ifølge en udbudsprocedure var modtaget bud eller svar på opfordringer til at forhandle ved udbud med forhandling, så længe disse ordninger fortsat er gældende, og forudsat at de ikke ændres væsentligt.

Artikel 7e

1. Der kan for usædvanlig infrastruktur i bjergområder efter underretning af Kommissionen opkræves en forhøjet infrastrukturafgift for specifikke vejstrækninger, hvor der lejlighedsvis er trængsel, eller hvor vejtrafikken forårsager væsentlige miljøskader, hvis:

- a) provenuet fra forhøjelsen investeres i finansiering af anlæg af prioriterede projekter af europæisk interesse, jf. bilag III til beslutning 1692/96/EF, som direkte bidrager til at mindske trængslen eller miljøskaderne, og som befinder sig i samme korridor som den vejstrækning, forhøjelsen vedrører
- b) forhøjelsen er højst 15 % af den vægtede gennemsnitlige infrastrukturafgift, beregnet i overensstemmelse med artikel 7b, stk. 1, og artikel 7d, medmindre provenuet fra forhøjelsen investeres i grænseoverskridende afsnit af prioriterede projekter af europæisk interesse vedrørende infrastruktur i bjergområder, i hvilket tilfælde forhøjelsen højst må være 25 %
- c) forhøjelsen ikke fører til uretfærdig behandling af erhvervsmæssig trafik i forhold til andre trafikanter
- d) Kommissionen inden forhøjelsen træder i kraft får forelagt en beskrivelse af, nøjagtigt hvor forhøjelsen gælder, og bevis for, at der er truffet beslutning om finansiering af de i litra a) omhandlede anlægsarbejder, og
- e) den periode, hvor forhøjelsen skal gælde, defineres og begrænses på forhånd og, for så vidt angår det forventede merprovenu, er i overensstemmelse med de finansieringsplaner og cost-benefit-analyser, der er fremlagt for de projekter, som provenuet fra forhøjelsen skal medfinansiere.

Bestemmelsen i første afsnit anvendes kun på nye grænseoverskridende projekter, hvis de berørte medlemsstater giver deres samtykke hertil.

2. Der kan også efter underretning af Kommissionen foretages en forhøjelse på et vejafsnit, som er en alternativ rute til den vejstrækning, hvor afgiften er forhøjet som omhandlet i stk. 1, hvis:

- forhøjelse på én vej vil føre til, at en betydelig andel af trafikken flytter over på den alternative rute
- forudsætningerne i stk. 1, litra a)-e), er opfyldt.

3. Infrastrukturafgifter, der er differentieret i overensstemmelse med artikel 7f, kan forhøjes.

4. Når Kommissionen modtager de krævede oplysninger fra en medlemsstat, der agter at pålægge en forhøjet afgift, skal den stille disse oplysninger til rådighed for medlemmerne af det i artikel 9c omhandlede udvalg. Hvis Kommissionen finder, at den planlagte forhøjelse ikke opfylder betingelserne i stk. 1, eller hvis den finder, at den planlagte forhøjelse vil påvirke et randområdes økonomiske udvikling i stærkt negativ retning, kan den efter høringsproceduren i artikel 9c, stk. 2, forkaste de afgiftsplaner, der er fremlagt af den pågældende medlemsstat, eller forlange dem ændret.

5. På vejstrækninger, der opfylder kriterierne for forhøjelse i stk. 1, kan en medlemsstat kun pålægge en afgift for eksterne omkostninger, hvis der også er sket en forhøjelse.

6. Forhøjelsen trækkes fra det afgiftsbeløb for eksterne omkostninger, der beregnes efter artikel 7c.

Artikel 7f

1. Vejafgifter, der kun består af en infrastrukturafgift, differentieres over EURO-emissionsklasserne på en sådan måde, at ingen vejafgift er mere end 100 % højere end den vejafgift, der pålægges et tilsvarende køretøj, der opfylder de strengeste emissionskrav.

2. Hvis en fører i forbindelse med en kontrol ikke kan fremvise de køretøjsdokumenter, der er nødvendige for at konstatere, hvilken EURO-emissionsklasse køretøjet tilhører, kan medlemsstaterne pålægge den højeste af de gældende vejafgifter.

3. Vejafgifter, der kun består af en infrastrukturafgift, kan også differentieres med det formål at mindske trængsel og infrastrukturslid, optimere udnyttelsen af den pågældende infrastruktur eller forbedre færdselssikkerheden, hvis:

- a) differentieringen er gennemsigtig, bredt offentliggjort og gældende for alle brugere på samme vilkår
- b) differentieringen sker på grundlag af, hvilket tidspunkt på dagen, hvilken dag eller hvilken årstid der er tale om
- c) ingen vejafgift er mere end 100 % højere end den vejafgift, der gælder for det billigste tidspunkt på dagen, den billigste dag eller den billigste årstid.

4. Differentieringen i stk. 1 og 3 må ikke være udformet med henblik på at tilvejebringe ekstra vejafgiftsprovenu, og der skal kompenseres for en eventuel utilsigtet provenustigning ved ændringer i differentieringens struktur senest to år efter afslutningen af det regnskabsår, i hvilket det ekstra provenu er fremkommet.

5. Hvis der i en vejafgift indgår en afgift for eksterne omkostninger, anvendes stk. 1 og 3 ikke på den del af vejafgiften, som udgøres af infrastrukturafgift.

Artikel 7g

1. Senest seks måneder inden en medlemsstat iværksætter en ny infrastrukturafgiftsordning, sender den Kommissionen følgende:

a) For vejafgiftsordninger, der ikke involverer koncessionsvejafgifter:

- de enhedsværdier og andre parametre, der anvendes ved beregning af de forskellige infrastrukturuomkostningsselementer, og
- klare oplysninger om, hvilke køretøjstyper der er omfattet af vejafgiftsordningen, om den geografiske udstrækning af det net eller den del af

nettets, der anvendes ved hver omkostningsberegning, og om, hvor stor en procentdel af omkostningerne der søges dækket.

b) For vejafgiftsordninger, der involverer koncessionsvejafgifter:

- koncessionskontrakterne eller væsentlige ændringer af sådanne kontrakter
- det grundscenarie, som koncessionsgiveren har baseret bekendtgørelsen om koncession på, jf. bilag VII B til direktiv 2004/18/EF; i grundscenariet skal indgå de skønnede omkostninger som defineret i artikel 7b, stk. 1, i forbindelse med koncessionen, den forventede trafik opgjort på køretøjstyper, de påtænkte vejafgiftsniveauer og den geografiske udstrækning af det net, der er omfattet af koncessionskontrakten.

2. Senest seks måneder efter at have modtaget de i stk. 1 omhandlede oplysninger afgiver Kommissionen udtalelse om, om forpligtelserne i artikel 7d er opfyldt. Kommissionens udtalelser stilles til rådighed for det i artikel 9c omhandlede udvalg.

3. Senest seks måneder inden en medlemsstat iværksætter en ny ordning for afgifter for eksterne omkostninger, sender den Kommissionen følgende:

- nøjagtige oplysninger om, hvilke vejafsnit der pålægges afgift for eksterne omkostninger, og hvordan afgiften for eksterne omkostninger differentieres efter køretøjsklasser, vejtyper og tidspunkter
- den forventede vægtede gennemsnitlige afgift for eksterne omkostninger og det forventede samlede provenu
- navnet på den myndighed, der udpeges i overensstemmelse med artikel 7c, stk. 3, til at fastsætte afgiften, og dens repræsentant
- de parametre, data og oplysninger, der er nødvendige for at vise, hvordan beregningsmetoden i bilag IIIa bliver anvendt.

4. Senest seks måneder efter at have modtaget de i stk. 3 omhandlede oplysninger kan Kommissionen beslutte at bede den pågældende medlemsstat om at ændre den foreslåede afgift for eksterne omkostninger, hvis den finder, at bestemmelserne i artikel 7b, artikel 7c, artikel 7i eller artikel 9, stk. 2, ikke er overholdt. Kommissionens beslutning stilles til rådighed for det i artikel 9c omhandlede udvalg.

Artikel 7h

1. Medlemsstaterne må ikke indrømme nogen brugere rabatter eller nedsættelser af en vejafgift, for så vidt angår det afgiftselement, der vedrører eksterne omkostninger.

2. Medlemsstaterne kan indføre rabatter eller nedsættelser under forudsætning af, at:

- den deraf følgende afgiftsstruktur er proportional, bredt offentliggjort og gældende for alle brugere på lige vilkår og ikke medfører, at andre brugere pålægges yderligere udgifter i form af højere vejafgifter

- at sådanne rabatter og nedsættelser medfører faktiske besparelser i administrative omkostninger og højst er på 13 % af den infrastrukturafgift, der betales af tilsvarende køretøjer, som ikke er berettigede til rabat eller nedsættelse.

3. Med forbehold af betingelserne i artikel 7f, stk. 4, kan vejafgifterne i undtagelsestilfælde ved specifikke projekter af væsentlig europæisk interesse også differentieres på andre måder for at sikre sådanne projekters kommercielle levedygtighed, når de er udsat for direkte konkurrence fra andre former for køretøjstransport. Den deraf følgende afgiftsstruktur skal være lineær og proportional, bredt offentliggjort og gældende for alle brugere på lige vilkår og må ikke medføre, at der væltes yderligere omkostninger over på andre brugere i form af højere vejafgifter. Inden den pågældende afgiftsstruktur indføres, kontrollerer Kommissionen, om disse betingelser er overholdt.

Artikel 7i

1. Vejafgifter og brugsafgifter pålægges og opkræves, og betalingen af dem kontrolleres, på en sådan måde, at trafikafviklingen hindres mindst muligt, og således at enhver obligatorisk kontrol ved Fællesskabets indre grænser undgås. Med henblik herpå samarbejder medlemsstaterne om at fastlægge metoder til at give transportvirksomhederne mulighed for at erlægge brugsafgifterne døgnet rundt, i det mindste på alle større salgssteder, med anvendelse af alle normale betalingsmidler i og uden for de medlemsstater, hvor de pålægges. Medlemsstaterne stiller tilstrækkelige faciliteter til rådighed på de steder, hvor vejafgifter og brugsafgifter betales, således at normale færdselssikkerhedsstandarder opretholdes.

2. Ordningerne for opkrævning af vejafgifter og/eller brugsafgifter må ikke uberettiget stille lejlighedsvis brugere af vejnettet ringere, hverken finansielt eller på anden måde. Hvis en medlemsstat opkræver vejafgifter og/eller brugsafgifter udelukkende ved hjælp af systemer, der kræver udstyr til installation i køretøjet (on-board units), sørger den for, at alle brugere kan erhverve de nødvendige on-board units, der opfylder kravene i direktiv 2004/52/EF, på rimelige administrative og økonomiske vilkår.

3. Hvis en medlemsstat pålægger et køretøj en afgift for eksterne omkostninger, skal afgiftsbeløbet fremgå af et dokument, som udleveres til transportvirksomheden.

4. Afgifter for eksterne omkostninger pålægges og opkræves ved hjælp af et elektronisk system, som opfylder kravene i artikel 2, stk. 1, i direktiv 2004/52/EF, og som efterfølgende kan udvides til andre vejstrækninger uden behov for bomme, som kræver væsentlige yderligere investeringer i faststående udstyr.

5. I en overgangsperiode indtil den 31. december 2013 kan en afgift for eksterne omkostninger dog pålægges og opkræves via en eksisterende vejafgiftsordning. I så fald underretter den pågældende medlemsstat Kommissionen om sin plan for senest den 31. december 2013 at gå over til et system, der opfylder kravene i stk. 4.

Artikel 7j

Dette direktiv forhindrer ikke medlemsstater, der indfører en ordning med vejafgifter og/eller brugsafgifter på infrastruktur, under overholdelse af traktatens artikel 87 og 88 at fastsætte passende kompensation for disse afgifter.

3. Der indsættes følgende som artikel 8c:

"Artikel 8c

1. To eller flere medlemsstater kan samarbejde om at indføre en fælles vejafgiftsordning for deres samlede område. I så fald inddrager medlemsstaterne Kommissionen snævert i et sådant samarbejde og i ordningens senere drift og eventuelle ændringer deraf.

2. Den fælles vejafgiftsordning skal opfylde bestemmelserne i artikel 7-7j og være åben for andre medlemsstaters deltagelse."

4. Artikel 9, stk. 1a, affattes således:

"Dette direktiv berører ikke medlemsstaternes mulighed for ikke-diskriminerende anvendelse af regulerende afgifter med specifikt sigte på at mindske trængsel eller miljøvirkninger, herunder luftforurening, på veje i byområder."

5. Artikel 9, stk. 2, affattes således:

"Medlemsstater, som pålægger en afgift for eksterne omkostninger, sikrer, at afgiftsprovenuet øremærkes til foranstaltninger, der tager sigte på at lette effektiv prissætning, mindske forurening fra vejtrafik ved kilden og afbøde dens virkninger, forbedre køretøjernes CO₂- og energieffektivitet og udbygge alternativ infrastruktur til transportbrugerne.

Medlemsstater, der pålægger en infrastrukturafgift, bestemmer, hvordan afgiftsprovenuet skal anvendes. For at sikre udviklingen af transportnettet som helhed bør afgiftsprovenuet komme transportsektoren til gode og anvendes på en sådan måde, at det samlede transportsystem kommer til at fungere optimalt."

6. Artikel 9b affattes således:

"Artikel 9b

Kommissionen fremmer dialog og udveksling af teknisk knowhow mellem medlemsstaterne i forbindelse med gennemførelsen af dette direktiv og særlig bilagene. Kommissionen tilpasser bilag 0, III, IIIa og IV på baggrund af den videnskabelige og tekniske udvikling og bilag I og II på baggrund af inflationen. Foranstaltninger til ændring af ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 9c, stk. 3."

7. Artikel 9c affattes således:

"Artikel 9c

1. Kommissionen bistås af et udvalg.

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 3 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

3. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5a, stk. 1-4, og artikel 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8."

8. Artikel 11 affattes således:

“Artikel 11

1. Medlemsstater, der pålægger en afgift for eksterne omkostninger og/eller en infrastrukturafgift, udarbejder hvert fjerde år, første gang den 31. december 2012, en rapport om de vejafgifter, der pålægges på deres område, og sender den til Kommissionen. Rapporten skal indeholde oplysninger om:

- den vægtede gennemsnitlige afgift for eksterne omkostninger og de specifikke afgiftsbeløb for alle kombinationer af køretøjsklasse, vejtype og tidspunkt
- det samlede provenu fra afgifter for eksterne omkostninger og oplysning om anvendelsen af provenuet
- den vægtede gennemsnitlige infrastrukturafgift og det samlede provenu fra infrastrukturafgiften.

2. Senest den 31. december 2013 aflægger Kommissionen rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen og virkningerne af dette direktiv, særlig hvad angår, om bestemmelserne om dækning af trængsels- og trafikforureningsomkostninger har virket, og om køretøjer over 3,5 ton, men under 12 ton, skal omfattes. I rapporten skal der desuden gives en vurdering af:

- om det er relevant at indregne andre eksterne omkostninger i beregningen af vejafgifter, særlig omkostningerne ved CO₂-emissioner, hvis definitionen af et fælles klimaændringsrelateret brændstofbeskatningselement ikke har ført til et tilfredsstillende resultat, ulykkesomkostningerne og omkostningerne ved tab af biodiversitet
- om det er relevant at udvide direktivets anvendelsesområde til også at omfatte andre køretøjsklasser
- om det er muligt at indføre en anden køretøjsklassificering med henblik på afgiftsdifferentiering på grundlag af den gennemsnitlige indvirkning på miljø, trængsel og infrastruktur og deres CO₂- og energieffektivitet, samt om det er praktisk og økonomisk muligt at pålægge og opkræve vejafgifter
- om det er teknisk og økonomisk muligt at indføre afstandsbaserede mindsteafgifter på hovedfærdselsårer mellem byer. I rapporten skal der gøres rede for, hvilke vejstrækningstyper der kan belægges med afgift, hvordan sådanne afgifter kan pålægges og opkræves omkostningseffektivt, og hvilken fælles enkel metode der kan benyttes til fastsættelse af mindstesatsen."

9. I bilag III ændres udtrykket "vægtede gennemsnitlige vejafgifter" til "vægtede gennemsnitlige infrastrukturafgifter".

10. Bilaget til dette direktiv indsættes efter bilag III.

Artikel 2

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 31. december 2010. De tilsender straks Kommissionen disse bestemmelser med en sammenligningstabel, som viser sammenhængen mellem de pågældende bestemmelser og dette direktiv.

2. Bestemmelserne skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

3. Medlemsstaterne tilsender Kommissionen de vigtigste nationale bestemmelser, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 3

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

Artikel 4

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

BILAG IIIA

MINIMUMSKRAV VED PÅLÆGNING AF AFGIFT FOR EKSTERNE OMKOSTNINGER OG ØVRE GRÆNSER FOR ELEMENTER VEDRØRENDE EKSTERNE OMKOSTNINGER

I dette bilag fastsættes de minimumskrav, der stilles ved pålægning af afgifter for eksterne omkostninger, og de øvre grænser for de omkostningselementer, der kan indgå i fastsættelse af beløbet.

1. DE RELEVANTE DELE AF VEJNETTET

Medlemsstaterne skal oplyse, nøjagtig hvilken eller hvilke dele af vejnettet der er pålagt en afgift for eksterne omkostninger.

Vælger en medlemsstat at lægge en afgift for eksterne omkostninger på kun en del af vejnettet, skal den eller de pågældende dele udpeges på grundlag af en vurdering, der viser:

- at der ved køretøjernes brug forårsages miljøskader og trængsel af større omfang på de veje, som er pålagt afgift for eksterne omkostninger, end gennemsnitligt på de øvrige dele af vejnettet (som ikke er pålagt afgift for eksterne omkostninger), eller
- at en afgift for eksterne omkostninger på de øvrige dele af vejnettet kunne få en negativ indflydelse på miljø, trængsel eller færdselssikkerhed, eller at omkostningerne ved at pålægge og opkræve en afgift for eksterne omkostninger på dem ville medføre uforholdsmæssigt høje omkostninger.

2. RELEVANTE KØRETØJER, VEJE OG TIDSPUNKTER

Medlemsstaterne skal meddele Kommissionen, hvilken klassificering af køretøjerne der lægges til grund for differentiering af vejafgiften. Den skal også give Kommissionen meddelelse om, hvilke veje der er pålagt en høj afgift for eksterne omkostninger (i det følgende benævnt "veje i forstæder"), og hvilke veje der er pålagt en lav afgift for eksterne omkostninger (i det følgende benævnt "øvrige veje mellem byer").

Medlemsstaterne skal ligeledes give Kommissionen meddelelse om de nøjagtige tidspunkter, der afgrænser natperioden og de forskellige døgn-, uge- og årstidsbestemte spidsbelastningsperioder, hvor større trængsels- og støjgener eventuelt afspejles i en højere afgift for eksterne omkostninger.

Vejenes klassificering og periodernes placering skal bygge på objektive kriterier, der hænger sammen med, i hvilken grad vejene og deres nærmeste omgivelser er udsat for trængsel og forurening, f.eks. befolkningstæthed, det årlige antal forureningsspidsværdier, som er målt ifølge direktiv 96/62/EF, den gennemsnitlige trafikmængde pr. døgn og pr. time samt fremkommeligheden (den procentdel af døgnnet eller året, hvor vejudnyttelsen er nær ved eller over mætning, og den gennemsnitlige ventetid/kørlængde). De anvendte kriterier anføres i meddelelsen.

3. AFGIFTSBELØB

Den uafhængige myndighed fastsætter ét bestemt beløb for hver kombination af køretøjsklasse, vejtype og periode. Den deraf følgende afgiftsstruktur skal være gennemsigtig, bredt offentliggjort og gældende for alle brugere på lige vilkår.

Ved fastsættelsen af afgifterne skal den uafhængige myndighed følge princippet om effektiv prissætning, dvs. en pris, der er tæt på den samfundsmæssige marginalomkostning ved brug af det pågældende køretøj. Afgiften skal fastsættes så tæt som muligt på de eksterne omkostninger, der kan tilskrives de pågældende vejbruger kategorier.

Afgiften fastsættes, efter at også risikoen for, at trafikken flytter til en anden rute, eventuelle negative følger for færdselssikkerhed, miljø og trængsel og løsninger, der kan mindske disse risici, er taget i betragtning.

Den uafhængige myndighed skal overvåge, i hvor høj grad afgiftsordningen reducerer miljøskader fra vejtransport og mindsker trængslen på de steder, hvor den gælder. Den skal regelmæssigt justere afgiftsstrukturen og afgiftsbeløbene for de enkelte køretøjsklasser, vejtyper og perioder efter ændringer i transportbehovet.

4. ELEMENTER VEDRØRENDE EKSTERNE OMKOSTNINGER

4.1. Omkostninger ved luftforurening fra trafikken

Når en medlemsstat vælger helt eller delvis at indregne omkostningerne ved luftforurening fra trafikken i afgiften for eksterne omkostninger, skal den uafhængige myndighed beregne omkostningen ved luftforurening fra trafikken efter nedenstående formel eller benytte de faste værdier i tabel 1, hvis disse er lavere:

$$PCV_{ij} = \sum_k EF_{ik} \times PC_{jk}, \text{ hvor:}$$

- PCV_{ij} er omkostningen ved luftforurening fra køretøjsklasse i på vejtype j (EUR pr. køretøjskilometer)
- EF_{ik} er emissionsfaktoren for forurenende stof k og køretøjsklasse i (gram pr. kilometer)
- PC_{jk} omkostningen ved forurenende stof k på vejtype j (EUR pr. gram).

Der tages kun hensyn til partikelemissionen og emissionen af ozonprækursorer såsom nitrogenoxid og flygtige organiske forbindelser. Som emissionsfaktorer gælder de samme faktorer, som medlemsstaterne benytter til at udarbejde de nationale emissionsopgørelser i henhold til direktiv 2001/81/EF om nationale emissionslofter (hvilket kræver brug af *EMEP/CORINAIR Emission Inventory Guidebook*¹⁹). Omkostningen ved de enkelte forurenende stoffer tages fra tabel 13 i "Handbook on estimation of external cost in the transport sector"²⁰.

Tabel 1: Omkostninger ved luftforurening fra køretøjer (PCV)

Cent pr. køretøjskilometer	Veje i forstæder	Øvrige veje mellem byer
----------------------------	------------------	-------------------------

¹⁹ Det Europæiske Miljøagenturs metode <http://reports.eea.europa.eu/EMEPCORINAIR5/>.

²⁰ http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index_en.htm.

EURO 0	16	13
EURO I	11	8
EURO II	9	8
EURO III	7	6
EURO IV	4	4
EURO V og mindre forurenende	3	2

Beløb i cent, 2000.

Værdierne i tabel 1 er aritmetiske gennemsnit af værdierne i tabel 15 i "Handbook on the estimation of external cost in the transport sector"²¹ for køretøjer i fire forskellige vægtklasser. Medlemsstaterne kan anvende en korrektionsfaktor på værdierne i tabel 1, som afspejler køretøjsparkens faktiske sammensætning med hensyn til køretøjernes størrelse. Værdierne i tabel 1 kan multipliceres med en faktor på op til 2 i bjergområder, for så vidt som vejenes stigning, højde over havet og/eller temperaturinversion berettiger hertil.

Den uafhængige myndighed kan benytte data fra måling af luftforureningen og den lokale værdi for omkostningen ved de forurenende stoffer i forbindelse med alternative metoder, forudsat at det ikke fører til resultater, der er højere end dem, der ville være opnået ved hjælp af ovenstående formler, eller højere end ovenstående faste værdier for nogen af køretøjsklasserne.

Alle parametre, data og øvrige oplysninger, der er nødvendige for at forstå, hvordan omkostningerne ved luftforurening er beregnet, skal offentliggøres.

4.2 Omkostninger ved trafikstøj

Når en medlemsstat vælger helt eller delvis at indregne omkostningerne ved trafikstøj i afgiften for eksterne omkostninger, skal den uafhængige myndighed beregne omkostningen ved trafikstøj efter nedenstående formel eller benytte de faste værdier i tabel 2, hvis disse er lavere:

$$NCV_{ij} (dag) = \sum_k NC_{jk} \times POP_k / ADT$$

$$NCV_{ij} (nat) = n \times NCV_{ij} (dag), \text{ hvor}$$

- NCV_{ij} er støjomkostningen for køretøjsklasse i på vejtype j (EUR pr. køretøjskilometer)
- NC_{jk} er støjomkostningen pr. person, der på vejtype j udsættes for støjniveauet k (EUR pr. person)
- POP_k er den population, der dagligt udsættes for støjniveau k , pr. kilometer (personer pr. kilometer)
- ADT er gennemsnitstrafikken pr. døgn (køretøjer)
- n er natkorrektionsfaktoren.

²¹ Idem.

Den population, der udsættes for støjniveau k, aflæses på de strategiske støjkort, der er udarbejdet i medfør af artikel 7 i direktiv 2002/49/EF om vurdering og styring af ekstern støj.

Omkostningen pr. person, der udsættes for støjniveau k, tages fra tabel 20 i "Handbook on estimation of external cost in the transport sector"²².

Ved beregning af gennemsnitstrafikken pr. døgn benyttes en vægtningsfaktor på højst 4 mellem lastbiler og personbiler.

Tabel 2: Omkostninger ved støj fra køretøjer (NCV)

Cent pr. køretøjskilometer	Dag	Nat
Veje i forstæder	1,1	2
Øvrige veje mellem byer	0,13	0,23

Beløb i cent, 2000.

Kilde: Handbook on the estimation of external cost in the transport sector, tabel 22²³

Værdierne i tabel 2 kan multipliceres med en faktor på op til 5 i bjergområder, for så vidt som vejenes stigning, højde over havet, temperaturinversion og/eller refleksion fra dalsiderne berettiger hertil.

Alle parametre, data og øvrige oplysninger, der er nødvendige for at forstå, hvordan støjomkostningerne er beregnet, skal offentliggøres.

4.3 Trængselsomkostninger

På veje med trængsel kan en medlemsstat vælge delt eller delvis at indregne trængselsomkostningerne i de eksterne omkostninger, forudsat at medlemsstaten kan påvise, at de trængselsomkostninger, et køretøj påfører andre brugere, er større end de omkostninger til udvikling af infrastrukturen, der allerede er pålagt det pågældende køretøj. I så fald skal den uafhængige myndighed beregne trængselsomkostningen for de forskellige perioder efter nedenstående formel eller benytte de faste værdier i tabel 3, hvis disse er lavere.

$$CCV = MEC(Q_0) - IDC$$

$$MEC(Q) = \frac{VOT \times Q}{v(Q)^2} \times \frac{(v(Q) - v(Q - \Delta Q))}{\Delta Q}, \text{ hvor}$$

- CCV er trængselsafgiften (EUR pr. køretøjskilometer)
- IDC er den omkostning til udvikling af infrastrukturen, der allerede er pålagt (EUR pr. køretøjskilometer)
- Q_0 er den optimale trafiktæthed (køretøjer pr. time)

²² Idem.
²³ Idem.

- $MEC(Q)$ er den marginale eksterne trængselsomkostning (EUR pr. køretøjskilometer)
- VOT er tidsværdien (EUR pr. køretøjstime)
- ADT er gennemsnitstrafikken pr. time (køretøjer)
- ΔQ er en lille ændring i trafikmængden pr. time
- $v(Q)$ er trafikens gennemsnitsfart (kilometer pr. time).

Ved beregning af gennemsnitstrafikken pr. time benyttes en ækvivalensfaktor på højst 3 mellem lastbiler og personbiler.

Den optimale trafiktæthed beregnes ved en iterativ forøgelse af omkostningerne, indtil der er ligevægt mellem trafikmængden pr. time og den marginale eksterne trængselsomkostning. Alternativt sættes forholdet mellem trængselsafgiften (CCV) og den marginale eksterne trængselsomkostning (MEC) til 0,5.

Trafikmængden som funktion af hastigheden skal baseres på standardkonstruktionskurver.

Tidsværdien skal baseres på de seneste undersøgelser af betalingsvilligheden.

Tabel 3: Trængselsomkostninger for køretøjer (CCV)

Cent pr. køretøjskilometer	Periode A	Periode B	Periode C
Veje i forstæder	0	20	65
Øvrige veje mellem byer	0	2	7

Beløb i cent, 2000.

Kilde: Skønnet efter "Handbook on the estimation of external cost in the transport sector", tabel 7²⁴

Periode A er en periode med lav belastning og jævn trafikafvikling

Periode B er en periode med spidsbelastning eller nær spidsbelastning med ujævn trafikafvikling

Periode C er en periode med ekstrem belastning og forceret eller sammenbrudt trafikafvikling

Alle parametre, data og øvrige oplysninger, der er nødvendige for at forstå, hvordan trængselsomkostningerne er beregnet, skal offentliggøres.

²⁴ Idem.