



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 23.7.2003
KOM(2003) 448 endelig

2003/0175 (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**

(forelagt af Kommissionen)

BEGRUNDELSE

I INDLEDNING

Hvidbogen om den europæiske transportpolitik frem til 2010¹ gjorde det klart, at en af de vigtigste årsager til, at der er opstået skævheder i transportsystemet, er, at der i forbindelse med de forskellige transportmåder ikke altid og alle steder betales de omkostninger, som de medfører. I forbindelse med vedtagelsen den 12. februar 2003 af rapporten om konklusionerne af hvidbogen bekræftede Europa-Parlamentet, at der var behov for et afgiftssystem for brug af infrastruktur.

For jernbanesektoren indgår der allerede et afgiftssystem for brug af infrastrukturen i den første jernbanepakke. Kommissionen forbeholder sig ret til senere at fremsætte forslag til sektorbestemte direktiver om afgiftssystemer for brug af infrastruktur for at dække luftfarts-, flod- og søtransportsektorerne. I nærværende tilfælde drejer det sig om et sektorbestemt direktiv, der vedrører vejtransporten. Det er i øvrigt, hvad Det Europæiske Råd i København den 12. og 13. december 2002 og Det Europæiske Råd i Bruxelles den 20. og 21. marts 2003 anmodede om, idet de bekræftede opfordringen til Kommissionen om at forelægge et forslag til et "nyt Eurovignet-direktiv" senest inden udgangen af det første halvår af 2003.

Dette forslag udgør derfor en ændring af direktiv 1999/62/EF, det såkaldte "Eurovignet"-direktiv. Denne ændring er så meget mere presserende, som de fleste af medlemsstaterne er i færd med at undersøge, hvilke reformer der måtte være nødvendige med henblik på at integrere omkostningerne for samfundet i de priser, som brugerne af infrastruktur skal betale. En række af dem påtænker eller er allerede begyndt at indføre nye systemer for vejafgifter, hvis størrelse afhænger af den tilbagelagte afstand.

Disse forsøg på at omlægge vejafgiftssystemerne har den fordel, at de indebærer bestræbelser på at internalisere visse eksterne omkostninger med tilknytning til transporten. Fri bevægelighed, opbygning af infrastruktur, forbedring af sikkerheden på vejene, alt dette koster noget, som før eller senere bliver overvæltet på skatteborgerne, uden at de har kendskab til disse omkostninger. Borgerne, som på samme tid er direkte eller indirekte brugere af transport og skatteborgere har ret til at vide, hvad de betaler for, og hvorfor. Indførelse af et afgiftssystem for brug af infrastruktur vil bidrage til at gøre dem bevidste herom. Denne metode vil desuden gøre økonomien som helhed mere konkurrencedygtig, ved at der gøres bedre brug af transport.

Sådanne isolerede initiativer fører dog til mange forskelligartede regler, der øger den opsplitning, der allerede gør sig gældende i EU, for så vidt angår beskatning og afgifter på transportområdet. Denne situation er årsag til ulige behandling af de operatører på de forskellige transportnet og derved til konkurrenceforvridning. Den er til hinder for investorer og til skade for operatørernes kommercielle strategier, fordi de har svært ved at foregribe afgiftspolitikkerne og tilpasse deres strategier herefter.

Inden for vejtransportsektoren fastsætter direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer² allerede visse regler for, hvordan

¹ KOM(2001) 370 af 12.9.2001

² EFT L 187 af 20.7.1999, s.42

brugsafgifter ("Eurovignetten") og vejafgifter må anvendes. Disse regler bør dog suppleres, da det for at sikre fair konkurrence mellem operatørerne er nødvendigt at foretage en indbyrdes tilnærmelse omkring fælles principper af de nationale systemer for vejafgifter og brugsafgifter med tilknytning til benyttelse af infrastruktur.

Sådan afgangssystemer vil have bedre chancer for at vinde forståelse og blive accepteret af brugerne, hvis de modsvares af en forbedret servicekvalitet fra infrastrukturforvalternes side. I visse tilfælde bør de som led i knydsfinansiering kunne bidrage til finansiering af alternativ infrastruktur til veje, som det allerede sker i Schweiz. Om systemet bliver accepteret af brugerne og den offentlige mening vil i høj grad afhænge af, hvad indtægterne bruges til og hvor synlige de finansieringsstrømme, der bliver aktiveret via de metoder, der lægges til grund for afgiftssystemerne. Hvis borgerne fornemmer, at indtægterne benyttes som grundlag for investeringer i transportinfrastrukturen, hvor de i øvrigt stammer fra, vil systemet forekomme legitimt, og altså blive accepteret. I modsat fald vil afgifterne blive et yderligere beskatningsredskab uden andet specifikt formål end at øge statens indtægter. I denne sammenhæng, der vedrører afgifternes acceptabilitet, er det uomgængeligt nødvendigt at fællesskabsrammebestemmelserne tjener til at undgå enhver forskelsbehandling mellem de lande, der har en central beliggenhed, og de lande, som ligger i udkanten af EU.

Det var først i middelalderen, at ejerne af strategiske passager opnåede "brugsafgifter" uden at levere nogen merværdi eller anden modydelse.

Afgifter for benyttelse af infrastruktur kan ikke være det eneste middel til at fjerne alle skævheder på transportmarkedet. Men de kan være en nødvendig ramme med henblik på at tilbyde transportvirksomhederne en mulighed for at træffe et rationelt valg, hvor der tages hensyn til samtlige parametre, der ligger til grund for omkostningerne inden for hver transportmåde. De repræsenterer en af løsningerne på det problem, der er med at finansiere store transportinfrastrukturer, fordi de sammen med andre instrumenter udgør en stabil og forudseelig ramme.

Det er ikke så meget afgiftsbeløbenes størrelse, men mere deres struktur, og hvordan de anvendes og fordeles på brugerne, der bør ændres. Uden at øge de samlede belastninger af skat og afgifter inden for vejtransportsektoren indebærer afgifter for brug af infrastruktur mulighed for en større differentiering efter køretøjstype, tidspunkt og sted, og altså en mere nuanceret kontering af omkostningerne ud fra de forskellige situationer.

II. DE VÆSENTLIGSTE ÆNDRINGER AF DIREKTIV 1999/62/EF

1. Vejafgifter, der bedre afspejler transportomkostningerne

Differentierede afgifter for benyttelse af vejinfrastruktur kan ikke alene løse alle problemer med tilknytning vejtransportsektoren. Der findes forskellige instrumenter til at nedbringe omkostningerne inden for transportsektoren: forskrifter, brugsafgifter, brændstofsafgifter, køretøjsafgifter. Afgifter for benyttelse af infrastruktur er altså et redskab blandt flere andre. De kan f. eks. ikke erstatte forskrifter for emissionsnormer, støj og fartbegrænsning. Hvert problem skal altså løses ved hjælp af et relevant instrument. Desuden består der usikkerhed med hensyn til beregningen af omkostningerne ved visse indvirkninger af transporten.

Derfor bør et afgiftssystem for vejbenyttelse afspejle følgende omkostninger (artikel 7, stk. 9):

a. Omkostninger til anlæg, drift, vedligeholdelse og udbygning af vejnettet

Denne kategori af omkostninger, som i forvejen er omfattet af direktivet, indbefatter er omkostninger for slidskader på infrastruktur samt investeringsomkostninger (anlægsudgifter, herunder i givet fald renter på den investerede kapital). Omkostningerne til skader indbefatter strukturelle vedligeholdelser, der foretages lejlighedsvis, f. eks. fornyelse af slidlag, og regelmæssige vedligeholdelser, der foretages en gang om året, så som kørebaneafmærkninger, vintertjeneste.

Direktivforslaget begrænser indregningen af anlægsomkostningerne til kun at omfatte ny infrastruktur, dvs. infrastrukturarbejder, der vil blive udført i fremtiden, eller som lige er blevet udført. Der er nemlig grund til at undgå, at omkostninger med tilknytning til anlæg af infrastruktur, som allerede er dækket, indbefattes i afgifterne. For så vidt angår indregning af anlægsomkostninger, er der fastsat en særlig bestemmelse for ikke at skade rettigheder som led de koncessionsaftaler, der er i kraft på det tidspunkt, hvor dette direktivforslag træder i kraft.

Blandt investeringsomkostninger figurerer bl.a. infrastrukturuomkostninger til reducere af støjgener, f.eks. støjskærme langs vejene.

De strukturelle vedligeholdelsesomkostninger står i forhold til de skader, trafikken medfører på infrastrukturen. Disse skader afhænger af akseltrykket. Ifølge en anerkendt lov svarer disse skader til akseltrykket i fjerde potens. Altså ved en fordobling af vægten multipliceres skaden med seksten. Omkostningerne til regelmæssig vedligeholdelse, der dog ikke afhænger af køretøjernes vægt, afspejler den samlede trafiks intensitet, men og også dens sammensætning.

Fordi der er betydelig forskel på de skader, der kan henføres til akseltrykkets størrelse, fastlægger direktivet en opdeling på 4 klasser af køretøjer, for at vejafgifterne bedre kan differentieres i forhold til de skader, de forårsager (efter tilladt totalvægt, antal af aksler og affjedringstype).

b. De udækkede omkostninger ved ulykker

Trafikulykker udgør en af de mest synlige skadevirkninger. Hvert år dræbes 40 000 og over 1,7 millioner bliver alvorligt kvæstet ved ulykker, fortrinsvis på vejene. Disse trafikofre udgør en udgift for samfundet, der løber op i mange milliarder EUR og fører til menneskelige omkostninger, der ikke kan sættes tal på.

Forsikringspræmierne dækker nok en del af ulykkesomkostningerne, idet de materielle skader og en del af lægeudgifterne i de fleste tilfælde bliver refunderet. Vejafgifterne bør omfatte de omkostninger, der ikke er dækket af forsikringerne, hvoraf en del bæres af de sociale sikringsordninger eller af samfundet i bredeste forstand.

Rettere sagt bør de reelle omkostninger for hele samfundet indregnes heri. Disse omfatter udgifterne til reparationer eller erstatning af køretøjer, som i stort omfang dækkes af forsikringsordningerne, men også de administrative omkostninger for de offentlige tjenester, der mobiliseres i forbindelse med uheld, lægeudgifterne samt tab af menneskelig kapital (aktualiserede tab af det produktive potentiale) og omkostninger til fysiske skader. For at undgå indregning af de omkostninger, der allerede er internaliseret gennem forsikringerne, bør forsikringspræmierne - dvs. brugernes bidrag til forsikringsselskaberne - trækkes fra.

c. Omkostningsoverslag

Det er i reglen ret nemt at måle udgifterne til anlæg, drift og vedligeholdelse af infrastruktur. De kan udledes af nationalregnskaberne eller infrastrukturforvalternes regnskaber. Hvad angår ulykkesomkostninger, for hvilke der ikke findes opgørelser i penge, fordi der ikke er

noget marked, kan pengeværdierne udledes ud fra objektive undersøgelser. Forskellige tidligere eller løbende undersøgelser benytter metoder, som gør det muligt at opgøre eksternaliteterne i pengeværdier.

For at sikre en sammenhængende og harmoniseret anvendelse af vejafgiftssystemerne indeholder direktivet et bilag med en fælles metode til beregning af forskellige omkostningslementer. For de tilfælde, hvor der ikke findes værdier for ulykkesomkostninger, foreslås nogle gennemsnitsværdier. Medlemsstaterne kan benytte disse værdier, hvis de ikke er i stand til at foretage en tilstrækkelig korrekt evaluering af ulykkesomkostningerne. Det er klart, at tallene afspejler valget af en forenklet metode, og at de kan ændres, bl. a. som følge af, at der foreligger mere præcise data på lokalt eller regionalt plan. En regelmæssig ajourføring heraf vil være et vigtigt element i en mekanisme til overvågning af omkostningerne ved transporten.

2. Bedre differentieret tarifsystem for brug af infrastruktur

I direktiv 1999/62 er der kun etableret en lille eller slet ingen relation til slidskader på infrastrukturen, til overbelastning eller til ulykkesrisici. Vejafgifter frembyder mulighed for at etablere denne relation gennem en større differentiering efter køretøjstype, tidspunkt og sted, og altså en mere nuanceret indregning af omkostningerne ud fra de forskellige situationer.

For at etablere denne relation åbner direktivet mulighed for, at medlemsstaterne kan lade vejafgifterne afhænge af forskellige faktorer:

- Den tilbagelagte afstand
- Stedet: ulykkesprocenterne er forskellige i byområder og landdistrikter og afhænger af befolkningstætheden. Desuden øger det barskere vintervejr i visse områder omkostningerne til vedligeholdelse af kørebanerne.
- Infrastrukturtype og hastighed: udgifterne til vedligeholdelse er meget forskellige for en motorvej og en hovedvej. Infrastrukturtypen er desuden afgørende for, med hvilken fart køretøjerne kører, hvilket især har indflydelse på de ulykker, der sker.
- Køretøjets karakteristika: lastbilernes akseltryk og affjedringstype har stor betydning for reparation og vedligeholdelse af infrastrukturen. Køretøjernes motortype, energikilde og emissionsnormer (EURO-normer) er afgørende for luftforureningsniveauet. Det bør bemærkes, at direktiv 1999/62/EF i forvejen benytter køretøjernes EURO-normer som en faktor, der kan lægges til grund for at differentiere vejafgiftsniveauet. Endelig, jo større køretøjerne er, jo større er deres bidrag til trængslen på vejene.
- Tidspunktet og overbelastningsniveauet: i visse regioner og på visse strækninger er der i løbet af 1990'erne dukket trængselsfænomener op, hvis vedvarende karakter nu truer den økonomiske konkurrenceevne. Ifølge den seneste undersøgelse på området udgør de eksterne omkostninger ved overbelastning ca. 0,5 % af Fællesskabets bruttonationalprodukt (BNP) og kan nå op på 1 % i 2010, svarende til ca. 80 mia. EUR.

Overbelastningsniveauet varierer mellem de stille timer og myldretiden og perioder med normal trafik og perioder med stor ferietrafik. Disse forskellige overbelastningsniveauer bliver igen årsag til forskellige forureningsniveauer.

Hvad angår en differentiering efter den pågældende rute på vejnettet for bl.a. at tage hensyn til overbelastningsniveauet, vil den i første omgang være fakultativ. Direktivforslaget fastsætter, at fra juli 2008 vil medlemsstaterne være forpligtet til at lade vejafgifterne afhænge af ruten på nettet.

I praksis opkræves disse afgifter af infrastrukturforvalteren, inden der gives adgang til den pågældende del af vejnettet. Dette system, som i dag i de fleste tilfælde er konkretiseret ved betalingsstationer, gør det muligt rent praktisk at differentiere tarifferne efter køretøjernes karakteristika, endog at afpasse dem efter tidsintervaller, hvilket er et første skridt i retning mod en afspejling af transportens eksterne omkostninger

Om nogle år vil den generelle udbredelse af satellitbaserede positionsbestemmelssystemer gøre det muligt for medlemsstaterne at indføre afgiftstariftabeller, der er tilstrækkelig præcise til, at transportpriserne kan differentieres efter tid og sted og derved bedre afspejle omkostningerne på brugsstedet. Iværksættelsen af det europæiske Galileo-system om nogle år vil bidrage hertil.

3. De berørte vejnet og brugere

Fællesskabsrammebestemmelserne for tarifsystemer for brug af infrastruktur bør omfatte de vejnet og brugere, der er direkte berørt af det indre marked. Derfor er den koncentreret om lastbiler på over 3,5 tons og de vigtigste ruter.

a. Køretøjer på over 3,5 tons beregnet til godstransport

Eurovignet-direktivet finder anvendelse på køretøjer, som udelukkende er beregnet til vejgodstransport, og hvis højst tilladte bruttovægt er mindst 12 tons. Efter direktivforslaget kommer fællesskabsrammebestemmelserne for tarifsystemer for infrastrukturbenyttelsesafgifter til at gælde for køretøjer beregnet til godstransport på over 3,5 tons. Selv om lastbiler i lavere vægtklasse transporterer mindre gods end tunge godskøretøjer, forårsager de slid på infrastrukturen og bidrager - i samme omfang som tunge godskøretøjer - direkte til forøgelsen af overbelastningen af vejnettet og af antallet af ulykker.

Det er vigtigt at lægge mærke til, at anvendelsesområdet for direktivforslaget er i overensstemmelse med fællesskabslovgivningen om vejtransport, der generelt tager sigte på lastbiler på over 3,5 tons. Som eksempel kan nævnes Rådets forordning (EØF) nr. 881/92 af 26. marts 1992 om adgang til markedet for vejgodstransport i Fællesskabet, direktiv 98/76/EØF om adgang til godstransporterhvervet, forordning 3820/85 og 3821/85 vedrørende køretid og hviletid samt direktiv 2002/15/EF om arbejdstid.

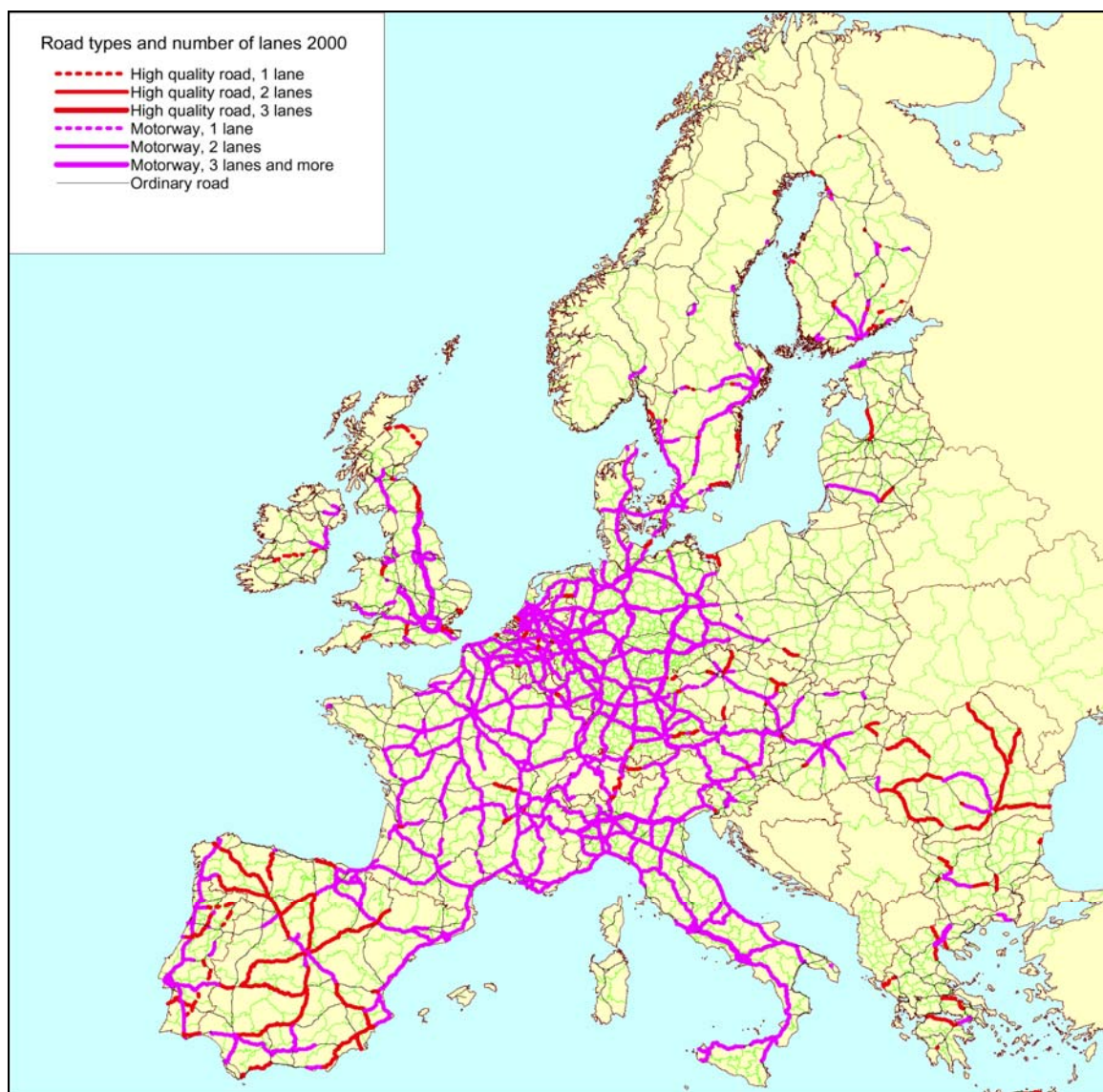
Køretøjer, der ikke opfylder denne betingelse, henhører ikke under direktivets anvendelsesområde. På grund af deres lave vægt kører de nemlig i meget begrænset omfang på de lange strækninger inden for Fællesskabet.

For privatbilernes vedkommende er problematikken også en anden. De hermed forbundne overbelastningsomkostninger er betydelige, især i byområderne. Biltrafikken er og bliver dog for en stor del national trafik, undtagen for så vidt angår den sæsonbetingede turisttrafik. Kommissionen ønsker at overlade det til medlemsstaterne og byerne at tage ansvaret for at udvikle deres egne løsningsmodeller for denne kategori af brugere. Hvis de lokale myndigheder under streng overholdelse af nærhedsprincippet ønsker at pålægge privatbiler infrastrukturbenyttelsesafgifter, kan de naturligvis i de store linjer lade sig inspirere af dette direktiv.

b. De vigtigste trafikårer

Det drejer sig i princippet om de transeuropæiske transportnet (TEN-T) som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets beslutning Nr. 1692/96/EF af 23. juli 1996 om Fællesskabets

retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet³. Dette net består for øjeblikket af 60 000 km motorveje og landeveje af høj standard inden for EU's område (jf. nedenstående kort over det transeuropæiske transportnet i 2001).



Hvis man nøjes med at lade et sådant afgiftssystem omfatte TEN-T-nettet, kan der ske det, at trafikken ledes over på de parallelt løbende landeveje eller andre ruter med stor trafiktæthed i byområder, hvilket kan få alvorlige følger med hensyn til trafikregulering og overbelastning, og endog i form af ulykker og miljømæssige problemer. Som eksempler kan nævnes N 7, der løber parallelt med motorvej A7 mellem Lyon og Marseille, N 10, som løber parallelt med A10 mellem Bordeaux og Paris eller N II, der løber parallelt med motorvej A 7 mellem Figueras og Barcelona. Derfor foreslås det, at medlemsstaterne i visse tilfælde, hvor en landevej eller hovedvej løber nogle få kilometer fra en motorvej, kan udvide

³

EFT L 228 af 9.9.1996, s. 1.

anvendelsesområdet for fællesskabsrammebestemmelserne til også at omfatte disse parallelle ruter. Hvor vidt sådanne foranstaltninger står i et rimeligt forhold til målet vil blive vurderet af Kommissionen i hvert enkelt tilfælde.

Denne definition af nettet, der er omfattet af fællesskabsrammebestemmelserne er ikke til hinder for, at medlemsstaterne i overensstemmelse med nærhedsprincippet kan planlægge at anvende et afgiftssystem for infrastrukturbenyttelse på de veje, der ikke indgår som en del af hovedfærdselsårerne. Denne mulighed kunne bl. a. gøre det muligt for de kandidatlande, hvis hovedtrafiknet endnu er begrænset, at indføre brugsafgifter på andre veje for at opnå midler til at forbedre hele deres vejnet.

4. Anvendelse af indtægterne fra afgifterne

Direktivforslaget er baseret på et generelt princip, der går ud på, at indtægterne fra vejafgifterne og brugsafgifterne bør anvendes til vedligeholdelse af den vejinfrastruktur, hvor vejafgifterne finder anvendelse, og til gavn for transportsektoren som helhed, idet der drages omsorg for at sikre en afbalanceret udvikling af transportnettene. Staterne må derfor ingenlunde anvende disse indtægter som led i deres almindelige udgifter, f. eks. på sundheds- eller uddannelsesområdet. Kommissionen og medlemsstaterne samt den uafhængige myndighed, som medlemsstaterne bør udpege til at føre tilsyn med infrastrukturen, skal drage omsorg for, at dette princip overholdes strengt.

Spørgsmålet vedrørende korrekt anvendelse af indtægterne er særdeles vigtigt, fordi direktivforslaget fastsætter, at medlemsstaterne har mulighed for at anvende forhøjede vejafgifter for de veje, der fører igennem særligt følsomme områder, bl.a.. bjergområder (Alperne og Pyrenæerne); i forslaget fastsættes der mulighed for at indføre en forhøjelse for brug af disse infrastrukturer, forudsat at indtægterne herfra anvendes til forbedring af den eksisterende transport og til udvikling af alternative transportmåder inden for den samme korridor eller i det samme område (f. eks. til anlæg af en jernbanelinje mellem Lyon og Torino). I modsætning til systemet med "økopoints", der anvendes for gennemkørsel af hele Østrigs område, vil disse forhøjede afgifter være klart målrettede for at forbedre transportnettene - veje og andre - inden for et bestemt område.

Hvidbogen om den europæiske transportpolitik frem til 2010 gjorde det klart, hvilke bestræbelser der stadig bør gøres for at aflaste hovedfærdselsårerne og etablere de strækninger, der er nødvendige for at opnå et fuldt udbygget netværk af de transeuropæiske transportnet. Afgifterne kunne således få en multiplikatoreffekt for finansieringen af nye strækninger inden for en korridor eller til udbygning af multimodal transport i særligt følsomme områder.

III. HVAD ER FORDELENE VED ET AFGIFTSSYSTEM?

1. Et mere funktionsdygtigt marked

Direktivforslaget vil i væsentlig grad bidrage til at opnå bedre effektivitet og større produktivitet inden for vejtransportsektoren. Fællesskabsrammebestemmelserne for brugsafgifter for vejtransport vil ikke blot bevirke, at brugerne kommer til at betale en mere retfærdig pris, fordi afgifterne differentieres efter de lokale forhold, men den vil også bidrage til opnåelse af fair konkurrencevilkår mellem operatørerne i EU. Disse rammebestemmelser for redelig konkurrence vil styrke integrationen på det indre marked og derved den europæiske økonomis konkurrenceevne ved at undgå en opsplitning af Fællesskabets område.

De udgør også en robust og forudseelig ramme om afgiftssystemerne, hvilket gør det muligt for operatørerne at pladsere sig og bedre tilrettelægge deres udviklingsstrategi inden for det store marked.

Som allerede nævnt i hvidbogen om den europæiske transportpolitik frem til 2010 kan afgifter for benyttelse af infrastruktur erstatte de systemer til begrænsning af gennemkørselsretten, der er indført i de følsomme områder. Det er nemlig, fordi der ikke fandtes et effektivt afgiftssystem for tunge godskøretøjer i Europa, at der blev indført et økopoint-system til fordeling af gennemkørselsrettigheder inden for Østrigs område som en midlertidig løsning for at begrænse den tunge trafiks virkninger i Alpeområdet.

2. En mere rationel infrastrukturudnyttelse

Hvis afgifterne differentieres efter områder og disses territoriale karakteristika, vil det tilskynde brugerne til at benytte mindre overbelastede vejnet samt renere og sikrere transportmidler, når der findes alternativer. Hvis der opnås mindre overbelastning og luftforurening ved brug af tunge godskøretøjer, der er udstyret med teknologi, der fører til nedbringelse af deres emissionsniveau og færre ulykker, vil de omkostninger, der for øjeblikket er forbundet med transport, også blive reduceret, hvilket til gengæld vil tilføre den europæiske økonomi en bedre konkurrenceevne og øge livskvaliteten.

3. En gevinst for den europæiske økonomi

Afgiftssystemet vil føre til besparelser på mange milliarder euro om året i form af mindre tid, der går tabt i trafikken, færre ulykker og et bedre miljø. Det udgør nemlig en tilskyndelse til at udskifte forurenende køretøjer med køretøjer, som frembyder en mere effektiv og en renere teknologi. De andre transportpolitiske foranstaltninger, så som strengere forureningsnormer, vil fremme denne positive udvikling.

Man kan også nævne, at systemet vil bidrage til at nedbringe den samlede tilbagelagte afstand ved at anspore transportvirksomhederne til at udnytte lasteevnen bedst muligt og befragterne til at tilpasse deres logistikkæder.

4. En støtte til finansiering af ny infrastruktur

Hvidbogen om den europæiske transportpolitik frem til 2010 gjorde det klart, hvilke bestræbelser der stadig må gøres for at fjerne flaskehalse fra hovedfærdselsåre og etablere de strækninger, der er nødvendige for at opnå et fuldt udbygget netværk af de transeuropæiske transportnet. Udgifterne til at etablere de manglende infrastrukturer på dette transeuropæiske net, hvis linjeføringer Europa-Parlamentet og Rådet traf beslutning om i 1996, anslås i dag til mindst 600 mia. EUR. hvoraf 100 mia. EUR i de kommende medlemsstater. Hidtil har man ikke fundet nogen løsning med henblik på at opfylde disse behov, som går langt ud over, hvad de nationale budgetter og fællesskabsbudgettet kan klare. Indtil nu har udgifterne til transportinfrastruktur været afholdt over de offentlige budgetter. I dag er denne mulighed blevet utænkelig og urealistisk i betragtning af de store investeringer, der vil blive nødvendige i det udvidede EU, og de budgetmæssige begrænsninger, der gør sig gældende for tiden.

Anvendelse af differentierede afgifter på brug af infrastruktur vil gøre det muligt at opnå et indtægtsoverskud i forhold til, hvad der er tilfældet i dag. Disse finansielle overskud kunne give en manøvremargin på de offentlige budgetter til at finansiere nye investeringer på transportområdet og derved øge nettets kapacitet.

Man bør også nævne den mulighed, som medlemsstaterne har for at anvende forhøjede vejafgifter (25 % over de gennemsnitlige vejafgifter) i de særligt følsomme områder, med det

formål at dække krydsfinansieringer til anden transportinfrastruktur af stor europæisk interesse inden for samme korridor eller samme transportområde. Dette indtægtsoverskud vil kombineret med en koncentration af midlerne fra samtlige infrastrukturafgifter omkring etablering af bestemte færdselsårer eller strækninger bidrage reelt til færdiggørelsen af det transeuropæiske net.

Andre instrumenter vil bidrage til at nå dette mål, især dem, der er fastlagt i meddelelsen fra Kommissionen af 23. april 2003 "*Udvikling af det transeuropæiske transportnet*", der bl. a. tager sigte at fremme partnerskaber mellem den offentlige og den private sektor og at udbrede automatiske bompengesystemer i Fællesskabet og sikre deres indbyrdes kompatibilitet⁴

5. Et mere gennemskueligt og mindre diskriminerende system

Ved at gennemføre en reform af betingelserne for opkrævning af vej- og brugsafgifter, vil der blive opnået bedre gennemskuelighed med hensyn til fastsættelsen af den pris, som brugeren skal betale. Der bør være tale om et klart økonomisk signal over for brugerne. Disse skal have adgang til oplysninger om afgiftstarifferne, så de bedst muligt kan træffe deres valg mellem de billigste ruter og transportmåder. Bedre viden om omkostningsniveauerne for trafikken og om, hvordan disse omkostninger afspejles i afgiftssystemet, vil gøre brugerne ansvarsbevidste over for de dermed forbundne omkostninger.

Overvågning af transportomkostningerne og agtpågivenhed med hensyn til regulering af afgifterne vil desuden sikre, at det indre marked fungerer tilfredsstillende, og at forskelsbehandling undgås på området. Det bør på en gennemskuelig måde sikres, at afgiftssystemet bliver retfærdigt og anvendes uden forskelsbehandling.

IV. KONKRETE MIDLER TIL AT SIKRE IVÆRKSÆTTELSEN

1. Kompensation for den årlige afgift på køretøjer

Hovedformålet med at indføre et afgiftssystem for brug af infrastruktur er ikke at skabe nye indtægter, men at tilrettelægge fornuftige økonomiske incitamenter for transportaktiviteter ved hjælp af en prisstruktur, hvor der tages bedre hensyn til de eksterne omkostninger og infrastrukturuomkostningerne. Afgiftssystemet tager også sigte på at lette investeringer i vejtransportsektoren og i de øvrige transportmåder, når det viser sig nødvendigt.

Det bør i første række bemærkes, at dette direktivforslag, for så vidt angår beregningsgrundlaget for vejafgifterne, er baseret på de samlede infrastrukturuomkostninger (anlæg- drifts- og vedligeholdelsesudgifter). Forslaget medtager under dette beregningsgrundlag ulykkesomkostningerne, samtidig med at det tillader, at disse vejafgifter differentieres ud fra visse eksterne miljø- og overbelastningsomkostninger.

For at opveje den belastning, som indførelsen af et nyt infrastrukturafgiftssystem medfører, giver direktivforslaget medlemsstaterne mulighed for at kompensere for indførelsen af vejafgifter og/eller brugsafgifter ved navnlig at nedsætte den årlige afgift på køretøjer (de ved direktiv 1999/62/EF harmoniserede køretøjsafgifter). Den årlige afgift på køretøjer er baseret på ejerskabet og ikke på brugen af køretøjet. Den beregnes som et fast beløb, der betales én gang om året. Afgiftssystemet for infrastrukturbenyttelse kan helt eller delvis erstatte disse afgifter med nye regler, der er mere retfærdige, fordi der indføres afgifter som mere nøjagtigt afspejler de omkostninger, der er forbundet med brug af infrastrukturen. Disse afgifter vil fremover blive beregnet på grundlag af den tilbagelagte afstand, afpasset efter køretøjernes

⁴ KOM(2003) 132 endelig.

miljøvirkninger (EURO-normerne, som i forvejen er fastsat i det eksisterende direktiv) og akseltryk, vejnettets overbeslastnings- og ulykkesniveau.

Hvad angår de følger, som indførelsen af et sådant system kan få for vejtransportsektoren, kan Kommissionen undersøge vilkårene for iværksættelse af regler, der gør det muligt at harmonisere visse kontraktmæssige bestemmelser med henblik på at beskytte transportvirksomhederne over for befragterne. Denne mulighed, som er omhandlet i Kommissionens hvidbog om transportpolitikken frem til 2010, kunne give transportvirksomhederne mulighed for i givet fald at revidere deres priser i tilfælde af en betydelig stigning i deres omkostninger, der kan føres tilbage til indførelsen af afgiftssystemer for benyttelse af infrastruktur i medlemsstaterne.

2. De tekniske indretninger til opkrævning af infrastrukturafgifter

De mest udbredt systemer til vejafgiftsopkrævning kræver, at køretøjerne standser ved betalingsstationerne, hvilket medfører gener for brugeren, ja, endog lange ventetider. I direktivet fastsættes det, at medlemsstaterne skal træffe de nødvendige foranstaltninger, således at opkrævningen af afgifterne er til mindst muligt hinder for trafikafviklingen, og at al obligatorisk kontrol ved Fællesskabets indre grænser udgås.

Ved indførelsen af et nyt afgiftssystem for benyttelse af infrastruktur bør der drages mest mulig fordel af ny teknologi. Ved hjælp af denne er det allerede muligt at indføre systemer, der kan udføre automatiske økonomiske transaktioner, registrere kilometerafstande, køretøjers tekniske karakteristika og lokalisering af en strækning takket være satellitbaserede radionavigationssystemer. Disse systemer giver således mulighed for en afgiftspolitik, der indebærer en større differentiering for tid og sted med betydelig mindre omkostninger end med de traditionelle systemer.

Udvikling af elektroniske systemer til opkrævning af afgifter, hvor der benyttes forskellige teknologier, kan dog skabe nye kunstige barrierer i et forenet Europa og medføre uacceptable vanskeligheder for køretøjernes førere. For at undgå en sådan uønsket situation er det af største vigtighed, at systemerne bliver indbyrdes kompatible i europæisk skala. Med dette formål vedtog Kommissionen den 23. april 2003 et forslag til direktiv om oprettelsen af en europæisk bompengetjeneste, der vil medvirke til at skabe bedre vilkår for en rationel udnyttelse af de transeuropæiske transportnet. Forslaget tager sigte på at indføre en europæisk bompengetjeneste for at sikre kompatibilitet mellem betalingssystemerne på det indre marked. Systemet skal gøre det muligt at mindske trængslen, forbedre trafikstrømmene og begrænse transaktioner i rede penge ved betalingsstationerne. Brugere får nemlig mulighed for at tegne abonnement, der omfatter samtlige driftsvirksomheder på de forskellige dele af nettet. Efter forslaget forventes driftsvirksomhederne for opkrævningssystemerne at være i stand til at garantere denne tjenesteydelse fra den 1. januar 2005 for alle køretøjer på over 3,5 tons.

De nyeste systemer, som er ved at blive installeret, kræver ikke, at der bremses op ved overskridelsen af betalingsstationerne. Disse systemer er baseret på teknologi til mikrobølgekommunikation over kort distance, der kræver, at køretøjerne er forsynet med anlæg, der kommunikerer med stationer udenfor, der kan identificere køretøjerne og foretage de finansielle transaktioner. Dette forsøg har åbnet vejen for udvikling af systemer, der hovedsagelig er baseret på at kommunikationen ikke sker via stationer på landjorden, men via et satellitsystem (GPS i dag og fremover Galileo), som gør det muligt at positionsbestemme køretøjet løbende, udlede de tilbagelagte strækninger og beregne den skyldige afgift, mens betalingen sikres via mobiltelefoni (GSM).

3. En uafhængig infrastrukturtilsynsmyndighed

Samtidig med at der indføres et tarifsystem for vejinfrastrukturafgifter bør der i hver medlemsstat oprettes en uafhængig infrastrukturtilsynsmyndighed, som først og fremmest skal have til opgave:

- at kontrollere, hvordan de nationale tarifsystemer fungerer for at sikre gennemskelighed og ikke-forskelsbehandling af operatørerne,
- at påse, at de finansielle ressourcer fra vejafgifter og brugsafgifterne i overensstemmelse med direktivforslaget geninvesteres i transportnettene. Det bør undgås, at disse overskud omdirigeres til andre investeringer, der ikke er til gavn for transportsektoren.

Direktivforslaget overlader det nemlig ikke til tilfældet, hvordan de finansielle midler anvendes. Det fastsætter, at disse indtægter skal anvendes til vedligeholdelse af vejnettet og til bæredygtige projekter inden for transportsektoren

- at fremme synergier mellem de kilder til midler, der er beregnet til transportinfrastruktur.

Kort sagt skal denne myndighed sikre, at beregningerne af de vejafgifter, der opkræves på det transeuropæiske net og de "konkurrerende" ruter, samt at anvendelsen af vejafgifterne og brugsafgifterne er i overensstemmelse med bestemmelserne i fællesskabsdirektivet. Den skal være uafhængig, således at den uden forskelsbehandling og i fuld åbenhed kan varetage såvel den offentlige sektors som den private sektors interesser. Det er nemlig sidstnævnte, der i mange tilfælde står for driften af veje eller visse veje på det net, hvor der opkræves afgifter.

Hver medlemsstat kan ud fra dens behov oprette denne struktur og tilpasse den efter det nationale vejnets særlige træk.

V. ELEMENTER TIL ANALYSE AF FORSLAGET VIRKNING

Vejtransport medfører eksterne omkostninger, der varierer kraftigt efter stedet på trækningen og tidspunktet, infrastrukturtypen og køretøjets karakteristika. RECORDIT-projektet⁵ undersøgte omkostningerne ved de forskellige transportmåder i EU og evaluerede virkningerne af en afgiftsordning for tunge godskøretøjer. RECORDIT opdelte omkostningerne efter stedet og befolkningstætheden.

Et tarifsystem for vejtransporten for tunge godskøretøjer baseret på de eksterne omkostninger blev desuden undersøgt ud fra SCENES-modellen⁶ for år 2020. I modellen foretages en sammenligning mellem et basisscenario og et alternativt scenario med anvendelse af afgiftstariffer.

Nærværende direktivforslag vil medvirke til, at der opnås en reduktion af vejtransportens uønskede eksterne virkninger. Differentierede vejafgifter vil anspore til anvendelse af mindre forurenende køretøjer, kanalerne til forsendelse af varer vil blive udnyttet bedst muligt, de mest miljøvenlige veje vil frembyde en konkurrencefordel, brugerne vil blive tilskyndet til at ændre deres adfærd for at tage hensyn til de reelle transportomkostninger.

⁵ RECORDIT (Real Cost reduction of door-to-door intermodal transport) er et projekt, der blev finansieret under det femte rammeprogram for forskning og udvikling. Projektrapporterne findes på netstedet: www.recordit.org

⁶ SCENES Scenarios for European transport, projekt finansieret under det 4. rammeprogram for forskning under forskningsområdet transport. Yderligere detaljer findes i slutrapporte på netstedet http://europa.eu.int/comm/transport/extra/final_reports/strategic/SCENES.pdf

De forskellige transportnets kapacitet vil derfor blive udnyttet mere rationelt og effektivt, så flaskehalsene - og dermed tidsspildet - reduceres. På langt sigt vil operatørerne blive tilskyndet til at omorganisere deres logistikkæde og endog tilpasse deres valg af transportmåde ud fra klare økonomiske signaler, hvilket ud over fordelene for transportsektoren også får gavnlige virkninger for miljøet.

Desuden kan der takket være et infrastrukturafgiftssystem forventes overskudsindtægter i områder med overbelastning og stor befolkningstæthed. Dette overskud vil blive brugt til at øge effektiviteten i transportsektoren som helhed.

Blandt indvirkningerne af det nye tarifsysteem, der foreslås, kan især nævnes:

- **Ruteændring for tunge godskøretøjer**

Da der kan blive tale om højere afgiftssatser for trafikken gennem de følsomme områder, vil vejgodstransporten have en tendens til at fjerne sig fra disse områder og mere søge over på de ruter mellem byerne, hvor forureningsomkostningerne er mindst. Når det synes umuligt at undgå passage gennem bjergområder, vil alternative transportmåder, især kombineret bane-vej-transport drage fordel af den korrigerende virkning af direktivet om vejafgifter.

- **Ændring af vognparken af tunge køretøjer**

Afgifterne pr. tons for små/mellemstore lastbiler, der kører på det transeuropæiske net, vil være højere pr. tons end for de tunge godskøretøjer. Små/mellemstore lastbiler transporterer færre tons varer, end de tunge godskøretøjer gør for at amortisere afgiften. Selv om lastbiler i lavere vægtklasse transporterer mindre gods end tunge godskøretøjer, forårsager de slid på infrastrukturen og bidrager - i samme omfang som tunge godskøretøjer - direkte til forøgelsen af overbelastningen af det transeuropæiske vejnet og af antallet af ulykker. Det nye tarifsysteem bør altså i et vist omfang tilskynde til brug af tungere køretøjer og dermed til den bedst mulige udnyttelse af vejgodstransporten.

Eksemplet fra Schweiz har vist en stor indvirkning, hvad angår omlægning af vognparken. Efter indførelsen af kilometerafgift er salget af køretøjer på over 3,5 tons steget 45 % med en stor stigning for lastbiler på over 26 tons. Da afgiften finder anvendelse på hele vejnettet i Schweiz, vil virkningen på lastbilflåden af en politik, der er begrænset til det transeuropæiske vejnet, være mere begrænset, selv om den vil forblive væsentlig, for så vidt som dette net skriver sig for 50 % af trafikken i tonskilometer.

Desuden burde en tarifordning for brug af vejinfrastruktur føre til andre positive ændringer, f. eks. fremskridt med hensyn til køretøjernes teknologi, i vejtransportvirksomhedernes driftsmåde og i styringen af godslogistikken. Differentieringen af vejafgifterne vil kunne have en positiv indvirkning på lastbilflåden. F. eks. viser de skøn der er foretaget i forbindelse med indførelsen af det nye tarifsysteem i Tyskland, at der frem til 2010 vil ske en drastisk nedgang i køretøjer af EURO III-klassen over for køretøjer af EURO V-klassen, der vil udgøre over 50 % til den tid.

VI. KONKLUSION

Transportbrugerne har ret til at vide, hvad de betaler for, og hvad betalingen går til. Derfor bør der tilskyndes til systemer, hvor omkostningerne ved brug af infrastrukturen afspejles i den pris, brugerne betaler for transporten, uden at det går ud over adgangen til sammenhængende ydelser af høj kvalitet i hele EU-området.

Flere og flere medlemsstater tager initiativ til at indføre et tarifsystem, hvor brugerne skal betale omkostningerne ved deres brug af vejnettet. For at modvirke sådanne isolerede initiativer fra medlemsstaternes side og på grund af vejtransportens betydning for den europæiske økonomi bør de eksisterende fællesskabsrammebestemmelser for infrastrukturbenyttelsesafgifter styrkes. Disse nationale initiativer vil nemlig kunne skabe nye konkurrenceforvridninger og dermed hindre det indre marked i at fungere ordentligt.

Efter gentagne opfordringer fra medlemsstaterne, Det Europæiske Råd og Europa-Parlamentet forelægger Kommissionen derfor et forslag til ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer. Denne fællesskabsramme udgør et vigtigt supplement til det indre marked ved at sikre en bæredygtig fri bevægelighed.

Denne reform vil i væsentlig grad bidrage til bedre effektivitet og større produktivitet inden for vejtransportsektoren. Indtægterne fra afgifterne vil gøre det muligt at finansiere de projekter til det transeuropæiske net, som for tiden langt overstiger, hvad de nationale budgetter og fællesskabsbudgettet kan klare. På langt sigt vil transportvirksomhederne og befragterne blive ansporet til at omorganisere deres logistikkæder.

Direktivforslaget udgør rammebestemmelser, som i overensstemmelse med nærhedsprincippet giver medlemsstaterne mulighed for at tilrettelægge fornuftige økonomiske incitamenter for transportaktiviteter ved hjælp af en prisstruktur, der bedre afspejler transportens samfundsmæssige omkostninger.

En gradvis gennemførelse af differentierede afgifter på erhvervsmæssig transport kan desuden tjene som skoleeksempel og anspore medlemsstaterne til, hvis de ønsker det, at indføre opkrævning af tilsvarende afgifter for privatbiler, især i byområderne.

VII SAMMENFATNING AF ÆNDRINGERNE AF DIREKTIV 1999/62/EF

Direktivforslagets artikel 1

- I **nr. 1)** ændres artikel 2 i direktiv 1999/62/EF, der omfatter definitioner af de udtryk, der er anvendt i direktivet. Blandt de nye definitioner findes det vejnet, som vejafgifterne finder anvendelse på (nye litra a) og aa), der erstatter begrebet motorvej i direktiv 1999/62/EF), begrebet anlægsomkostninger (hvilket ikke er defineret i direktiv 1999/62/EF), begrebet køretøj (direktivet finder fremover anvendelse på lastbiler på over 3,5 tons). Endelig henviser artikel 2 af klarhedshensyn til et bilag over hele den aktuelle nomenklatur for køretøjer vedrørende EURO-emissioner.
- I **nr. 2)** tilpasses direktiv 1999/62/EF af hensyn til sammenhængen i teksten, således at der tages hensyn til direktivforslagets nye mulighed for at nedsætte afgifterne på køretøjer i overensstemmelse med artikel 7b.
- I **nr. 3)** ændres og indsættes der flere bestemmelser i artikel 7 i direktiv 1999/62/EF.
 - Stk. 2 vedrørende det motorvejsnet, på hvilket der opkræves vejafgifter, erstattes. Metoden, der var baseret på begrebet "motorvej" udskiftes med en metode, der er anvendt i andre fællesskabsretsakter, som omhandler det transeuropæiske vejnet samt de konkurrerende ruter. Dette begreb konkurrerende ruter til det transeuropæiske net udgør en løsning på medlemsstaternes aktuelle bekymringer, idet de oplever, at trafikken omledes til de færdselsårer, der ikke er pålagt vejafgifter.

- Stk. 4 vedrørende kravet om, at infrastrukturafgifterne skal opkræves uden forskelsbehandling, er blevet erstattet med en mere udførlig affattelse.
- Stk. 5a tager sigte på at tilpasse direktiv 1999/62/EF til de tekniske fremskridt inden for opkrævning af vejafgifter, nemlig elektroniske opkrævningssystemer. Det drejer sig om at sikre, at disse systemer tages i brug på en måde, der ikke er mindre fordelagtig for vejtransportsektoren og ikke er til hinder for transportens frie bevægelighed.
- Stk. 9 omhandler beregningsgrundlaget for vægtede gennemsnitsvejafgifter. Ordlyden i direktiv 1999/62/EF erstattes med den nye metode i nærværende forslag (samlede infrastrukturuomkostninger og omkostninger ved ulykker).
- Stk. 10 i direktiv 1999/62/EF erstattes med den nye metode for, hvordan de vægtede gennemsnitsvejafgifter differentieres. Medlemsstaterne kan fremover fastsætte vejafgifterne efter de forskellige typer køretøjer, tidspunktet på dagen og overbelastningsniveauet samt strækningen på vejnettet. Direktivforslaget fastsætter desuden, at vejafgifter, der kan variere efter strækningen på vejnettet, vil blive obligatorisk fra juli 2008.
- Det nye stk. 11 indeholder mulighed for at anvende forhøjede vejafgifter i særligt følsomme områder, især i bjergområder. Denne bestemmelse er en væsentlig nyskabelse i direktivforslaget, der har til formål at bidrage til etablering af transportnet (veje eller andre) i disse følsomme områder. Disse forhøjelser vil blive iværksat under streng kontrol fra Kommissionen.
- Det nye stk. 12 omfatter en praktisk gennemførelsesforanstaltning, som medlemsstaterne kan gøre brug i forbindelse med opkrævning af vejafgifter. Den afspejler den nye metode med henblik på en større differentiering af vejafgifterne.
- **Nr. 4)** indsætter en ny artikel 7a og 7b i direktiv 1999/62/EF. Artikel 7b angiver beregningsprincipperne for vejafgifter efter en fælles metode. Denne metode er yderligere præciseret i et nyt bilag III til direktiv 1999/62/EF. Efter artikel 7b kan de medlemsstater, der indfører infrastrukturafgifter, yde en kompensation for disse afgifter. Denne kompensation finder anvendelse på afgifter på køretøjer uden dog at udelukke andre kompensationsformer.
- **Nr. 5)** indsætter en ny artikel 8a og 8b i direktiv 1999/62/EF. Artikel 8a påbyder medlemsstaterne at oprette en uafhængig myndighed til at føre tilsyn med infrastrukturen. Dette er en nødvendig foranstaltning for at sikre, at de nye rammebestemmelser, der indføres ved direktivet, kan iværksættes tilfredsstillende. Artikel 8b præciserer, på hvilke betingelser der kan indrømmes fradrag i og nedsættelser af vejafgifter.
- **Nr. 6)** ændrer bestemmelsen om anvendelsen af indtægterne fra infrastrukturbenyttelsesafgifter, der er fastsat i artikel 9 i direktiv 1999/62/EF. Medlemsstaterne er nemlig ifølge direktiv 1999/62/EF frit stillet og kan anvende disse indtægter til alle typer udgifter, men efter den nye metode skal indtægterne anvendes til transportsektoren, dog således at transportnettene udvikles på en afbalanceret måde.
- **Nr. 7)** indsætter en ny artikel 9a, 9b og 9c i direktiv 1999/62/EF. Artikel 9a pålægger medlemsstaterne at indføre passende kontrolforanstaltninger og en sanktionsordning. Dette vil sikre en tilfredsstillende anvendelse af direktivet. Artikel 9b tager sigte på ajourføring af direktivets tekniske bilag og især den nye metode til beregning af vejafgifter. Endelig

indføres der ved artikel 9c en udvalgsprocedure og en procedure for forudgående undersøgelse og forhandling med Kommissionen. Denne bestemmelse udgør den praktiske gennemførelse af de nye beføjelser, der tillægges Kommissionen på området for infrastrukturbenyttelsesafgifter (definition af det net, som direktivet omfatter, kontrol med parametre til beregning af vejafgifter osv.).

- Ved **nr. 8)** ændres artikel 11 i direktiv 1999/62/EF. Det fastsættes, at Kommissionen inden 1. juli 2008 aflægger rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen og virkningerne af direktivet.
- **Nr. 9)** tager sigte på en ajourføring af de brugsafgifter, der er fastsat i bilag II til direktiv 1999/62/EF. De brugsafgifter, der blev fastlagt i 1999 er blevet tilpasset ved hjælp af en korrektionsfaktor, der er beregnet på grundlag af inflationen i EU i 2000 (1.9%), 2001 (2.2%), 2002 (2.1%).
- Ved **nr. 10)** indsættes et bilag 0, der angiver de forskellige EURO-normer, der finder anvendelse på køretøjer (se også nr. 1) ovenfor).
- Ved **nr. 11)** indsættes et nyt bilag III, der angiver metoden for beregning af vejafgifter (se også nr. 4) ovenfor).

Direktivforslagets artikel 2

Den omhandler medlemsstaternes ikraftsættelse af love og administrative bestemmelser for at efterkomme direktivet.

Direktivforslagets artikel 3

Ikrafttrædelse af direktivet

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 Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/62/CE af 17. juni 1999 om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer⁷, særlig artikel 7,

under henvisning til forslag fra Kommissionen⁸,

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

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget¹⁰,

i henhold til fremgangsmåden i traktatens artikel 251¹¹, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) For at fjerne konkurrencefordrejninger mellem medlemsstaternes transportvirksomheder, for at sikre et funktionsdygtigt indre marked, og for at øge konkurrencen er det nødvendigt, at der indføres retfærdige ordninger, der bevirker, at transportvirksomhederne betaler for de omkostninger, som deres brug af instrukturen forårsager. En vis grad af harmonisering er allerede opnået med vedtagelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/62/EF.
- (2) Et mere retfærdigt tarifafgiftssystem for brug af vejinfrastruktur er af væsentlig betydning for at sikre bæredygtige transportvilkår i Fællesskabet. Målet om den bedst mulige udnyttelse af det eksisterende vejnet og en mærkbar reduktion af de heraf følgende negative virkninger bør, om muligt, nås uden yderligere belastning for operatørerne for at sikre en holdbar økonomisk vækst og et funktionsdygtigt indre marked.

⁷ EFT L 187 af 20.7.1999, s. 42.

⁸ EUT C [...] af [...], s. [...].

⁹ EUT C [...] af [...], s. [...].

¹⁰ EUT C [...] af [...], s. [...].

¹¹ EUT C [...] af [...], s. [...].

- (3) I hvidbogen "Den europæiske transportpolitik frem til 2010 - De svære valg" anførte Kommissionen, at den ville fremlægge et direktiv med henblik på opkrævning af afgifter for brug af vejinfrastruktur. I forbindelse med vedtagelsen den 12. februar 2003 af rapporten om konklusionerne af hvidbogen bekræftede Europa-Parlamentet, at der var behov for afgifter for brug af infrastruktur. På Det Europæiske Råds møde i København i december 2002 og i Bruxelles i marts 2003 hilste desuden Kommissionens hensigt om at fremsætte et nyt "Eurovignet"-direktiv velkommen.
- (4) Med henblik på fastsættelse af vejafgifter tages der i direktiv 1999/62/EF hensyn til omkostningerne ved anlæg, drift, vedligeholdelse og udvikling af infrastrukturen. For at undgå at de anlægsomkostninger, der allerede er blevet dækket, indregnes i afgifterne, bør disse omkostninger begrænses til kun at omfatte ny infrastruktur, dvs. infrastrukturarbejder, der vil blive udført i fremtiden, og som lige er blevet udført. For så vidt angår indregning af anlægsomkostninger, er der fastsat en særlig bestemmelse for ikke at skade rettigheder, der er indrømmet som led i de koncessionsaftaler, der er i kraft på det tidspunkt, hvor dette direktivforslag træder i kraft.
- (5) Når medlemsstaterne beslutter at indføre vejafgifter, bør der også tages hensyn til de omkostninger ved trafikulykker, som ikke dækkes af forsikringer, men afholdes af samfundet.
- (6) Den internationale vejtransport er koncentreret på det transeuropæiske vejtransportnet. Desuden er gennemførelsen af det indre marked af afgørende betydning for den erhvervsmæssige transport. Derfor bør fællesskabsrammebestemmelserne omfatte erhvervsmæssig transport på det transeuropæiske vejnet som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets beslutning Nr. 1692/96/EF af 23. juli 1996 om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet¹². For at undgå omledning af trafikken, der kan få alvorlige følger for trafiksikkerheden og være til hinder for den bedst mulige udnyttelse af transportnettet, bør medlemsstaterne kunne anvende vejafgifter på en hvilken som helst vej, der direkte konkurrerer med det transeuropæiske net (hovedvejsnet). I overensstemmelse med nærhedsprincippet kan medlemsstaterne frit vælge, om de under overholdelse af traktatens regler vil anvende vejafgifter og/eller brugsafgifter på andre veje end på hovedvejsnettet.
- (7) Det, at brugeren kan træffe beslutninger, der har indflydelse på den vejafgift, der skal betales, ved at vælge mindre forurenende køretøjer, mindre miljømæssigt følsomme strækninger, mindre overbelastede perioder og ruter samt sikrere køretøjer, udgør et væsentligt element i et vejafgiftssystem. Derfor bør medlemsstaterne kunne differentiere vejafgifterne efter køretøjets type, dvs. dets emissionsklasse (EURO-klasserne), og graden af slidskader, som det forårsager på vejene, stedet, tidspunktet samt overbelastningsniveauet. Denne differentiering af afgiftsniveauet skal stå i rimeligt forhold til det forfulgte mål.
- (8) Den økonomiske belastning af vejtransportsektoren bør så vidt muligt ikke øges, men fordeles anderledes, ved at et system med faste afgifter erstattes med et system, der indebærer brugsrelaterede afgifter. Når medlemsstaterne indfører vejafgifter og/eller brugsafgifter, bør de derfor bl.a. kunne nedsætte satserne for de årlige afgifter på

¹² EFT L 228 af 9.9.1996, s. 1. Beslutning ændret ved beslutning nr. 1346/2001/EC (EFT L 185 af 6.7.2001, s. 1)

køretøjer, i givet fald til under de minimumssatser, der er fastsat i bilag I i direktiv 1999/62/EF.

- (9) For så vidt angår finansieringen af infrastruktur, bør bestræbelserne på at nedbringe overbelastningen og færdiggøre infrastrukturarbejderne på det transeuropæiske net øges. For at sikre udviklingen af transportnettet i sin helhed bør indtægterne fra afgifterne følgelig anvendes til vedligeholdelse af vejinfrastrukturen og til gavn for transportsektoren, således at de bidrager til en harmonisk udvikling af alle infrastrukturene.
- (10) De særligt følsomme områder, især bjergområder som Alperne og Pyrenæerne, bør gøres til genstand for særlig opmærksomhed. Lanceringen af nye store infrastrukturprojekter er ofte strandet på manglende, usædvanligt store, men nødvendige finansieringsmidler. I de særligt følsomme områder bør brugerne derfor betale et yderligere beløb, der skal tjene til finansiering af væsentlige projekter af meget høj europæisk værdi - i givet fald henhørende under en anden transportmåde - i samme korridor og område, og hvis niveau ikke må stå i et urimeligt forhold hertil, for dog at sikre transportens frie bevægelighed. Dette beløb skal stå i forhold til projektets finansieringsbehov. Det skal også stå i forhold til basisværdien af vejafgifterne for ikke at føre til kunstigt forhøjede afgifter i en korridor, hvilket kunne bevirke omlædning af trafikken til andre korridorer med lokale overbelastningsproblemer og en ineffektiv udnyttelse af vejnettene til følge.
- (11) Afgifterne må hverken indebære forskelsbehandling, opfyldelse af for store formaliteter eller skabe hindringer ved de indre grænser. Med henblik herpå bør der træffes relevante foranstaltninger for at muliggøre betaling på ethvert tidspunkt ved hjælp af forskellige betalingsmidler og for at sikre, at den elektroniske betalingsanordning (der forefindes i køretøjet) er lige tilgængelig for en lejlighedsvis bruger som for den sædvanlige bruger.
- (12) For at sikre en sammenhængende og harmoniseret anvendelse af afgiftssystemet for brug af infrastruktur, bør medlemsstaterne ved fastlæggelsen af vejafgiftsniveauerne benytte en fælles metode under hensyntagen til de forskellige omkostninger, der skal dækkes. Som led i denne metode bør der også fastsættes, hvilke skøn over ulykkesomkostninger der bør anvendes, hvis en medlemsstat ikke har foretaget en evaluering, der på en mere rimelig måde afspejler de lokale eller regionale vilkår. Medlemsstaterne meddeler desuden med henblik på Kommissionens godkendelse de enhedsværdier og andre parametre, som de påtænker at anvende ved beregning af vejafgifternes forskellige omkostningselementer.
- (13) For at sikre en korrekt anvendelse af direktivets krav bør medlemsstaterne udpege en uafhængig myndighed til at føre tilsyn med vejinfrastrukturen. Dette organ udgør et centralt element, for at der gennem en relevant kontrol kan sikres en afbalanceret anvendelse af de disponible midler. Som led heri bør der drages omsorg for at fremme enkle og klare regler for, hvordan der kan opnås synergier mellem de konkurrerende transportmåders infrastruktur inden for samme korridor.
- (14) Der er stadig behov for andre tekniske fremskridt med henblik på at få udviklet tarifsystemet for opkrævning af afgifter for brug af infrastruktur. Der bør indføres en procedure, således at Kommissionen kan tilpasse kravene i direktiv 1999/62/EF efter de tekniske fremskridt og rådføre sig med medlemsstaterne til dette formål. De nødvendige gennemførelsesforanstaltninger for dette direktiv bør vedtages i medfør af

Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen¹³.

- (15) Målene for dette direktiv, som består i harmonisering af betingelserne for opkrævning af vejafgifter for brug af infrastruktur, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan på grund af den europæiske dimension og af hensyn til det indre marked derfor 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) Artikel 2 ændres således:

- a) Litra a) affattes således:

"a) "det transeuropæiske vejnet": det vejnet, der er fastlagt i afsnit 2 i bilag I til Europa-Parlamentets og Rådets beslutning 1692/96/EF¹⁴ og illustreret med kort. Kortene refererer til de tilsvarende afsnit i den dispositive tekst og/eller bilag II til den nævnte beslutning."

- b) Der indsættes som litra a) og a) b):

"a a) "hovedvejsnet": det transeuropæiske vejnet og alle andre veje, som trafikken på det transeuropæiske vejnet kan ledes over på, og som direkte konkurrerer med dele af dette net; det omfatter også de tilsvarende gennemfartsveje i byområder

a b) "anlægsomkostninger": omkostninger med tilknytning til anlæggelsen, herunder i givet fald omkostninger til forrentning af den investerede kapital, til ny infrastruktur eller infrastruktur, der ikke er blevet færdiggjort før den.....[15 år før dette direktivs ikrafttræden]"

- c) I litra b) ændres sætningsleddet "idet beløbets størrelse afhænger af den tilbagelagte afstand og køretøjsklassen" til "idet beløbets størrelse afhænger af den tilbagelagte afstand og de tilsvarende omkostninger pr. kilometer"

- d) Litra d) og e) affattes således:

"d) "køretøj": et motorkøretøj eller en kombination af sammenkoblede køretøjer, som udelukkende er beregnet til vejgodstransport, og hvis højst tilladte bruttovægt er på over 3,5 tons

e) "EURO 0"-, "EURO I"-, "EURO II"-, "EURO III"-, "EURO IV"- og "EURO V"-køretøj: et køretøj, der opfylder emissionsgrænserne som anført i bilag 0 til dette direktiv."

- e) Litra f) udgår.

¹³ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

¹⁴ EFT L 228, 9.9.1996, s. 1.

2) Artikel 6 ændres således:

- a) I stk. 2 ændres sætningsleddet "Medlemsstaterne kan anvende reducerede satser eller undtagelser for" til "Med forbehold af artikel 7b, kan medlemsstaterne anvende reducerede satser eller undtagelser for:"
- b) I stk. 4 ændres sætningsleddet "jf. dog stk. 1, andet afsnit, stk. 2 og 3" til "jf. dog stk. 2 og 3, artikel 7b"

3) Artikel 7 ændres således:

a) Stk. 1 og 2 affattes således:

"1. Medlemsstaterne kan bibeholde eller indføre vejafgifter og/eller brugsafgifter, såfremt betingelserne i stk. 2-12 overholdes.

2. Vejafgifter og brugsafgifter finder anvendelse på de definerede køretøjer og det transeuropæiske vejnet. Medlemsstaterne kan udvide vejafgifter og brugsafgifter til også at omfatte andre veje på hovedvejsnettet. Udvidelsen til at omfatte disse andre veje forudsætter anvendelse af proceduren i artikel 9c, stk. 5, jf. dog stk. 6.

Dette direktiv er ikke til hinder for medlemsstaternes ret til under overholdelse af traktatens regler at anvende vejafgifter og/eller brugsafgifter på andre veje end på hovedvejsnettet."

b) Stk. 4 affattes således:

"4. Vejafgifter og brugsafgifter skal opkræves uden direkte eller indirekte forskelsbehandling bl.a. begrundet i transportvirksomhedernes nationalitet, i køretøjernes registreringsland eller -sted, i transportens afsendelses- eller bestemmelsessted."

c) Der indsættes som stk. 5a:

"5a De medlemsstaterne anvender elektroniske vejafgifts- og/eller brugsafgiftssystemer stiller som led i fornuftige administrative og økonomiske ordninger det relevante udstyr til installation i køretøjer (on-board units "OBU") til rådighed for alle køretøjer. Disse ordninger må ikke stille lejlighedsvis brugere af vejnettet ringere, hverken finansielt eller på anden måde, f. eks. på grund af yderligere administrative byrder eller krav om andet yderligere udstyr.

d) Stk. 7, andet afsnit, affattes således:

"Fra den *[datoen for dette direktivs ikrafttræden]* tages maksimumssatserne op til revision hvert andet år. Hvis det er nødvendigt, tilpasser Kommissionen satserne efter proceduren i artikel 9c, stk. 2."

e) Stk. 7, tredje afsnit, udgår.

f) Stk. 9 affattes således:

"9. De vægtede gennemsnitlige vejafgifter bør stå i forhold til omkostningerne ved anlæg, drift, vedligeholdelse og udvikling af det pågældende infrastrukturnet, herunder infrastrukturomkostninger, hvis formål er at mindske støjgener, og infrastrukturforvalterens faktiske betalinger for objektive miljøbelastninger, som f.eks. jordforurening, samt direkte og indirekte ulykkesomkostninger, der ikke afholdes ved hjælp af et forsikringssystem, og derfor må bæres af samfundet.

For så vidt angår indregning af anlægsomkostningerne, beregnes de vægtede gennemsnitlige vejafgifter således, at det ikke er til skade for de rettigheder, som er

indrømmet som led koncessionsaftaler, der er i kraft den[datoen for dette direktivs ikrafttræden]."

g) Stk. 10 således affattes:

"10. Uden at anvendelsen af stk. 9 herved indskrænkes, kan medlemsstaterne differentiere satserne, således at den opkrævede vejafgift afhænger af:

- a) de forskellige køretøjstyper, efter deres klasse for skader på vejene i overensstemmelse med bilag II samt deres EURO-emissionsklasse i overensstemmelse med bilag 0
- b) tidspunktet på dagen og overbelastningsniveauet på den pågældende strækning, forudsat at ingen vejafgift ligger mere end 100 % over den vejafgift, der opkræves i den billigste dagperiode
- c) den pågældende strækning på vejnettet efter områdets miljømæssige følsomhed, befolkningstætheden eller ulykkesrisikoen.

Eventuel differentiering af de vejafgifter, der opkræves på grundlag af de forskellige typer køretøjer, tidspunktet på dagen og overbelastningsniveauet samt den pågældende strækning på vejnettet, skal stå i forhold til det forfulgte mål.

Senest den 1. juli 2008 skal medlemsstaterne differentiere vejafgiftssatserne efter den pågældende strækning på vejnettet som fastsat i litra c)."

h) Der indsættes som stk. 11 og 12:

"11. For usædvanlig infrastruktur i særligt følsomme områder, især i bjergområder, kan der efter høring af Kommissionen efter proceduren i artikel 9c, stk. 5, anvendes en forhøjelse af vejafgifterne for at dække krydsfinansiering af investeringsomkostninger til anden transportinfrastruktur af stor europæisk interesse i samme korridor eller transportområde. Forhøjelsen kan ikke overstige 25 % af vejafgifterne. Anvendelsen af denne bestemmelse forudsætter fremlæggelse af finansierungsplaner for den pågældende infrastruktur og en cost-benefit-analyse for det nye infrastrukturprojekt. Hvis der er tale om nye grænseoverskridende projekter, forudsætter anvendelsen af denne bestemmelse, at de berørte medlemsstater giver deres samtykke.

Hvis Kommissionen finder, at den pågældende forhøjelse ikke opfylder betingelserne i dette stykke anmoder den om udtalelse fra det i artikel 9c, stk. 1, nævnte udvalg. Den kan efter proceduren i artikel 9c, stk. 2, forkaste de omkostningsplaner, som er fremlagt af den pågældende medlemsstat.

Når Kommissionen underretter den pågældende medlemsstat om, at den agter at anmode om udtalelse fra udvalget, suspenderes den frist på 30 dage, der er nævnt i artikel 2 i Rådets afgørelse, som der henvises til i artikel 9c, stk. 5.

12. Medlemsstaterne påser, at det er nemt at finde ud af, hvilke emissionsklasser og hvilke klasser for slidskader på vejene der gælder for køretøjer registreret på deres område.

Hvis en fører i forbindelse med en kontrol ikke kan fremvise de nødvendige dokumenter, kan medlemsstaterne anvende de vejafgifter, der gælder for klassen af de mest forurenende og mest vejbeskadigende køretøjer, dvs. EURO 0-køretøjer og køretøjer henhørende under klasse III for vejsbeskadigelse."

4) Der indsættes som artikel 7a og 7b:

"Artikel 7a

1. Medlemsstaterne fastsætter vejafgiftsniveauerne under hensyntagen til de forskellige omkostninger, som skal dækkes, efter den fælles metode, der er fastlagt i bilag III. De i punkt 2 i bilaget anførte skøn over ulykkesomkostninger anvendes, hvis en medlemsstat ikke har foretaget en evaluering, der på en mere rimelig måde afspejler de lokale eller regionale vilkår.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen de enhedsværdier og andre nødvendige parametre, som de anvender ved beregning af vejafgifternes forskellige omkostningselementer. Efter udtalelse fra det i artikel 9c, stk. 1, nævnte udvalg godkender Kommissionen disse værdier og parametre efter proceduren i artikel 9c, stk. 2.

Artikel 7b

1. Med forbehold af traktatens artikel 87 og 88 og andre bestemmelser i fællesskabslovgivningen, kan medlemsstaterne, når de indfører et system for vejafgifter og/eller afgifter for brug af infrastruktur, yde en kompensation for disse afgifter, bl. a. i form af en nedsættelse af de satser, der skal anvende for afgifter på køretøjer, i givet fald til et niveau, der ligger under de minimumssatser, der er fastsat i bilag I.

2. Kompensationsniveauet bør stå i forhold til niveauet for de vejafgifter og/eller brugsafgifter, der betales. Medlemsstaterne kan dog fastsætte et gennemsnit baseret på den kompensation, der indrømmes for de forskellige klasser af køretøjer, der er nævnt i bilaget.

3. Medlemsstaterne opstiller et fælles program for vejafgifts- og/eller brugsafgiftssystemet og kompensationsordningen. Alle kompensationsordningerne skal iværksættes i løbet af det år, der følger efter indførelsen af det nye system for vejafgifter og/eller brugsafgifter."

5) Der indsættes som artikel 8a og 8b:

"Artikel 8a

1. Hver medlemsstat sørger for at udpege en uafhængig myndighed til at føre tilsyn med infrastrukturen.

2. Den uafhængige infrastrukturtilsynsmyndighed kontrollerer, hvordan systemet for vejafgifter og brugsafgifter fungerer, således at der sikres gennemskuelse og ikke-forskelsbehandling af operatørerne.

3. Uden at det er til skade for de private koncessionshaveres autonomi, undersøger den uafhængige infrastrukturtilsynsmyndighed, at de indtægter, der stammer fra vejafgifter og afgifter for brug af transportinfrastruktur, anvendes til bæredygtige projekter inden for transportsektoren.

4. Den uafhængige infrastrukturtilsynsmyndighed fremmer synergier i finansieringen gennem en samordning af de forskellige finansieringsindtægter fra transportinfrastrukturen.

5. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om udpegelsen af den uafhængige infrastrukturtilsynsmyndighed og om dens ansvarsområder

Artikel 8b

De eventuelle fradrag i eller nedsættelser af vejafgifterne begrænses til de faktiske besparelser, som infrastrukturoperatøren opnår i de administrative omkostninger. Ved

fastsættelse af fradragsniveauet kan der ikke tages hensyn til besparelserne i de omkostninger, der allerede er omfattet af de opkrævede vejafgifter."

6) Artikel 9 ændres således:

a) Stk. 1, litra c), affattes således:

"c) afgifter på forsikringer."

b) Stk. 2 affattes således:

"2. Indtægterne fra vejafgifter og/eller brugsafgifter bør anvendes til vedligeholdelse af den berørte infrastruktur og til gavn for transportsektoren som helhed, idet der drages omsorg for at sikre en afbalanceret udvikling af transportnettene, jf. dog artikel 7, stk. 11."

7) Der indsættes som artikel 9a, 9b og 9c:

"Artikel 9a

Medlemsstaterne indfører de relevante kontrolforanstaltninger og fastlægger den sanktionsordning, der skal gælde for overtrædelser af de nationale bestemmelser, der træffes i henhold til dette direktiv; de træffer de nødvendige foranstaltninger til iværksættelsen heraf. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelserne og have en afskrækkende virkning.

Artikel 9b

Kommissionen ajourfører bilagene i overensstemmelse med de tekniske fremskridt eller prisstigningerne efter proceduren i artikel 9c, stk. 3.

Artikel 9c

1. Kommissionen bistås af det udvalg, der er nedsat ved artikel 9 i forordning 1108/70/EF¹⁵.
2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 3 og 7 i afgørelse 1999/468/EF i overensstemmelse med samme afgørelses artikel 8.
3. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF i overensstemmelse med samme afgørelses artikel 8.

Fristen i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til 3 måneder.

4. Udvalget vedtager selv sin forretningsorden.
5. Når der henvises til dette stykke, anvendes Rådets beslutning af 21. marts 1962 om indførelse af en fremgangsmåde til forudgående undersøgelse og forhandling om visse administrativt eller ved lov fastsatte bestemmelser, som medlemsstaterne påtænker at udstede på transportområdet¹⁶.

8) Artikel 11 affattes således:

"Artikel 11

¹⁵ EFT L 130 af 15.6.1970, s. 4.

¹⁶ EFT L 23 af 3.4.1962, s. 720. Beslutning ændret ved Rådets beslutning 73/402/EF af 22. november 1973 (EF L 347 af 17.12.1973, s. 48).

Senest den 1. juli 2008 aflægges Kommissionen rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen og virkningerne af dette direktiv på baggrund af den teknologiske udvikling og udviklingen i trafikbelastningen

Medlemsstaterne meddeler Kommissionen de nødvendige oplysninger senest tolv måneder før denne dato."

9) Tabellen i bilag II vedrørende beløbet for den årlige sats ændres således:

"Årlig sats

	højst 3 aksler	mindst 4 aksler
EURO 0	1 020	1 648
EURO I	904	1 488
EURO II og renere	797	1 329

10) Bilag I i nærværende direktiv indsættes som bilag 0.

11) Bilag II i nærværende direktiv indsættes som bilag III.

Artikel 2

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 1. juli 2005. De meddeler straks Kommissionen teksten til disse bestemmelser og en sammenligningstabel over disse bestemmelser i forhold til nærværende direktiv.

Når medlemsstaterne vedtager disse bestemmelser, skal disse indeholde en henvisning til dette direktiv, eller de skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste bestemmelser i intern ret, som de vedtager inden for det af dette direktiv omfattede område.

Artikel 3

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

Artikel 4

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den. [...]

*På Europa-Parlamentets vegne
Formand*

*På Rådets vegne
Formand*

BILAG I

"BILAG 0"

EMISSIONSGRÆNSER

1. "EURO 0"-køretøj

Carbonmonoxidmasse (CO) g/kWh	Carbonhydridmasse (CH) g/kWh	Nitrogenoxidmasse (NOx) g/kWh
12,3	2,6	15,8

2. "EURO I"/"EURO II"-køretøjer

	Carbonmonoxidmasse (CO) g/kWh	Carbonhydridmasse (CH) g/kWh	Nitrogenoxidmasse (NOx) g/kWh	Partikelmasse (PT) g/kWh
"EURO I"-køretøj	4,9	1,23	9,0	0,4 ⁽¹⁾
"EURO II"-køretøj	4,0	1,1	7,0	0,15

(1) Der anvendes en koefficient på 1,7 på grænseværdien for partikelemissioner fra motorer med en effekt på mindre end eller lig med 85 kW.

3. "EURO III"/"EURO IV"/"EURO V"-køretøj

Den specifikke masse af carbonmonoxid, af de samlede carbonhydrider, af nitrogenoxider og af partikler som bestemt ved ESC-testen samt af udstødningens røgtæthed som bestemt ved ELR-testen må ikke overstige følgende værdier⁽¹⁾:

	Carbonmonoxidmasse (CO) g/kWh	Carbonhydridmasse (CH) g/kWh	Nitrogenoxidmasse (NOx) g/kWh	Partikelmasse (PT) g/kWh	Røg.. m ⁻¹
"EURO III"-køretøj	2,1	0,66	5,0	0,10 ⁽²⁾	0,8

"EURO IV"-køretøj	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
"EURO V"-køretøj	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5

(1) En "testcyklus", består i en sekvens af testpunkter, der hver er karakteriseret ved en bestemt hastighed og et bestemt drejningsmoment, som motoren skal overholde henholdsvis i stationær funktionsmåde (ESC-test) og i ikke-stationær funktionsmåde (ETC- og ELR-test)

(2) 0,13 for motorer med et slagvolumen på under 0,7 dm³ pr. cylinder og et omdrejningstal ved største effekt på over 3 000 min⁻¹;

For dieselmotorer, der supplerende afprøves med en ETC-test, og især for gasmotorer, må de specifikke masser af carbonmonoxid, carbonhydrider bortset fra methan, methan (hvis relevant), nitrogenoxider og partikler (hvis relevant) ikke overstige følgende grænseværdier:

	Carbonmonoxid-masse (CO) g/kWh	Carbonmonoxid-masse (NMHC) g/kWh	Methanmasse (CH ₄) ⁽¹⁾ g/kWh	Nitrogenoxid-masse (NOx) g/kWh	Partikelmasse (PT) g/kWh
"EURO III"-køretøj	5,45	0,78	1,6	5,0	0,16 ⁽³⁾
"EURO IV"-køretøj	4,0	0,55	1,1	3,5	0,03
"EURO V"-køretøj	4,0	0,55	1,1	2,0	0,03

(1) For motorer, der udelukkende anvender naturgas.

(2) Finder ikke anvendelse på motorer, der anvender gas.

(3) 0,21 for motorer med et slagvolumen på under 0,75 dm³ pr. cylinder og et omdrejningstal ved største effekt på over 3 000 min⁻¹

BILAG II

"BILAG III"

BEREGNING AF OMKOSTNINGER

I dette bilag fastlægges beregningsmetoden for vejafgifternes forskellige elementer. De omkostningsskøn og data, der er benyttet under punkt 2, er vejledende. De bør dog anvendes, hvis en medlemsstat ikke har foretaget en evaluering, der på en mere rimelig måde afspejler de lokale eller regionale vilkår.

1. Infrastrukturomkostninger

1.1. Omkostninger til investeringer i infrastruktur

Omkostningerne til investeringer i infrastruktur, beregnet som anlægsomkostninger til den pågældende infrastruktur og udtrykt i form af et årligt beløb (herunder en rimelig rentesats for den investerede kapital) i løbet af infrastrukturens forudfastsatte livscyklus, konteres i forhold til antallet af køretøjer/årligt tilbagelagte kilometre for hver køretøjsklasse.

Enhedsomkostning for investeringerne (euro/køretøj.km)=

Årlig afskrivning for investeringen og renter for den investerede kapital

*** andel erhvervsmæssig trafik**

/ tilbagelagte kilometre pr. erhvervskøretøj

1.2. Omkostninger for slidskader på infrastruktur

Omkostningerne for slidskader på infrastruktur, beregnet som gennemsnittet (over højst fem år) af de årlige vedligeholdelses- og driftsudgifter til den pågældende infrastruktur skal konteres i forhold til de årlige køretøjkilometer for hver køretøjsklasse, vægtet efter en ækvivalensfaktor. Denne faktor, som er anført i punkt 1.3 i dette bilag, udtrykker den indflydelse, som hver køretøjsklasse har på vedligeholdelses- og driftsomkostningerne til den pågældende infrastruktur. Denne faktor er defineret på basis af køretøjernes vægt, affjedringssystem og antal aksler.

Enhedsomkostninger for infrastruktur (euro/køretøj.km)=

Udgifter til vedligeholdelse og drift i årlige rater

*** andel trafik pr. køretøjsklasse vægtet efter ækvivalenskoefficienterne**

/ tilbagelagte kilometre pr. køretøjsklasse

1.3. Køretøjsklasser og ækvivalensfaktorer

I følgende tabel fastlægges ækvivalensfaktorerne

Køretøjsklasse	Ækvivalenskoefficienter	
	Strukturel vedligeholdelse ¹⁷	Regelmæssig vedligeholdelse
< 3,5t	0,0001	1
Mellem 3,5 t og 7,5 t, klasse 0	1,46	3
>7.5 t, klasse I	2,86	3
>7.5 t, klasse II	5,06	3
>7.5 t, klasse III	8,35	3

Ved **strukturel vedligeholdelse** forstås vedligeholdelse, der foretages lejlighedsvis, så som fornyelse af slidlag, forstærkning af konstruktioner eller bærelag. Disse vedligeholdelsesomkostninger står i forhold til de skader, trafikken medfører på infrastrukturen. Disse skader varierer efter akseltrykket. Ifølge en anerkendt lov svarer disse skader til akseltrykket i fjerde potens. Ved en fordobling af vægten multipliceres skaden følgelig med seksten.

Ved **regelmæssig vedligeholdelse** forstås vedligeholdelse, der foretages én gang om året, så som kørebaneafmærkning, oprensning af grøfter, vintertjeneste osv. Omkostningerne til regelmæssig vedligeholdelse, der dog ikke afhænger af køretøjernes vægt, afspejler den samlede trafiks intensitet, men også dens sammensætning.

Hvis infrastrukturforvalterens regnskaber ikke gør det muligt at skelne de strukturelle udgifter fra de øvrige udgifter, ansættes disse skønsmæssigt til at udgøre 20 % af de samlede udgifter.

Køretøjsklasserne er defineret i nedenstående tabel.

Køretøjerne klassificeres i underklasserne 0, I, II og III, alt efter hvilke slidskader de forårsager på vejbelægningen og i stigende orden (klasse III er altså den kategori, der forårsager størst skade på vejinfrastrukturen). Skaderne øges eksponentielt med akseltrykket.

Alle motorkøretøjer og kombinationer af køretøjer, hvis højst tilladte bruttovægt er under 7,5 tons, tilhører klasse 0.

¹⁷ Køretøjsklasserne svarer til akseltryk på henholdsvis 0,5 ; 5,5 ; 6,5 ; 7,5 og 8,5 tons.

Motorkøretøjer

Drivaksel forsynet med luftaffjedring eller tilsvarende anerkendt affjedring ¹⁸		Andre former for affjedring af drivaksel		Skadesklasse	
Antal aksler og højst tilladte bruttovægt (tons)		Antal aksler og højst tilladte bruttovægt (tons)			
Mindst	Mindre end	Mindst	Mindre end		
2 aksler					
7,5	12	7,5	12	I	
12	13	12	13		
13	14	13	14		
14	15	14	15		
15	18	15	18		
3 aksler					
15	17	15	17		
17	19	17	19		
19	21	19	21		
21	23	21	23		
23	25	23	25	II.	
25	26	25	26		
4 aksler					
23	25	23	25	I	
25	27	25	27		
27	29	27	29		
29	31	29	31	II.	
31	32	31	32		

¹⁸

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

Kombinationer af køretøjer (vogntog)

Drivaksel forsynet med luftaffjedring eller tilsvarende anerkendt affjedring		Andre former for affjedring af drivaksel		Skadesklasse
Antal aksler og højst tilladte bruttovægt (tons) (tons)		Antal aksler og højst tilladte bruttovægt (tons) (tons)		
Mindst	Mindre end	Mindst	Mindre end	
2 + 1 aksler				
7,5	12	7.5	12	I
12	14	12	14	
14	16	14	16	
16	18	16	18	
18	20	18	20	
20	22	20	22	
22	23	22	23	
23	25	23	25	
25	28	25	28	
2 + 2 aksler				
23	25	23	25	
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	II.
31	33	31	33	III
33	36	33	36	
36	38	36	38	

2 + 3 aksler				II.
36 38	38 40	36 38	38 40	
		38	40	III
3 + 2 aksler				II.
36 38	38 40	36 38	38 40	
		38	40	III
40	44	40	44	
3 + 3 aksler				
36 38	38 40	36 38	38 40	I
		38	40	II.
40	44	40	44	

2. Ulykkesomkostninger

Enhedsomkostningerne pr ulykkestype justeres i forhold til den pågældende risikotype og køretøjstype. Derefter fratrækkes forsikringspræmien pr. køretøjstype. Det endelige afgiftselement bør udtrykkes i euro pr. tilbagelagt kilometer. Der bør foretages en differentiering mellem motorveje, veje i byområder og andre veje uden for byområderne.

Følgende formel afspejler på en forenklet måde, hvordan de ulykkesomkostninger, der ikke dækkes af forsikringer, kan bogføres.

Eksterne enhedsomkostninger for ulykker pr. infrastrukturtype (euro/køretøj.km)=

(summen af omkostninger for alle typer ulykker efter ulykkestype

*** antal ulykker pr. type, hvor et tungt godskøretøj er impliceret -
forsikringspræmier)**

/ køretøj.km

Anslåede værdier for omkostninger pr. ulykkestype:

Ulykkesrisiko	
Dødelige følger	1 million EUR pr. tilfælde
Alvorlige kvæstelser	135 000 EUR pr. tilfælde
Lettere kvæstelser	15.000 EUR pr. tilfælde