



COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES

Brussels, 7.9.2005
COM(2005) 423 final

2003/0175 (COD)

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET

i henhold til EF-traktatens artikel 251, stk. 2, andet afsnit

vedrørende

Rådets fælles holdning med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer

DA

DA

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET

i henhold til EF-traktatens artikel 251, stk. 2, andet afsnit

vedrørende

Rådets fælles holdning med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer

1. BAGGRUND

Tidspunkt for forslagens forelæggelse for Europa-Parlamentet og Rådet [dokument KOM(2003) 448 endelig – C5–0351/2003 - 2003/0175(COD)]:	28. juli 2003
Tidspunkt for Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse:	3. juni 2004
Tidspunkt for Europa-Parlamentets udtalelse ved førstebehandlingen:	20. april 2004
Tidspunkt for den fælles holdnings vedtagelse:	6. september 2005

2. FORMÅLET MED KOMMISSIONENS FORSLAG

I overensstemmelse med hvidbogen om den europæiske transportpolitik frem til 2010¹ foreslog Kommissionen efter anmodning fra Det Europæiske Råd i december 2002 og marts 2003 en ændret version af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer. Dette forslag er i overensstemmelse med Kommissionens politik for afgifter på transportinfrastruktur, der går ud på at udvikle en harmoniseret EU-holdning til afgifter på alle former for transport. Grundlaget for transportafgifter bør være de omkostninger, transporten til stadighed påfører brugerne, skatteyderne og samfundet som sådant.

Direktiv 1999/62/EF er det nuværende grundlag for afgifter på tunge godskøretøjer. Da medlemsstaterne imidlertid i stigende grad går bort fra disse afgiftsordninger (vignetter) til fordel for vejafgifter, er der behov for at ajourføre direktivet og udbygge og klarlægge grundlaget for vejafgifterne for at sikre, at den nuværende brogede blanding af afgiftsordninger udvikler sig på en gennemsigtig og harmoniseret måde. Desuden er der brug for at justere grundlaget for vejafgifterne for at øge mulighederne for at skaffe midler til investering i ny transportinfrastruktur.

Kommissionens forslag til ajourføring af direktiv 1999/62/EF tilsigter disse mål. For at forbedre og harmonisere grundlaget for afgiftsopkrævning:

¹ KOM (2001) 370 af 12.9.2001

- fastsætter det, at afgiftsordningernes omkostningsgrundlag skal omfatte omkostningerne i forbindelse med anlæggelse, drift, vedligeholdelse og udbygning af vejnettet samt udækkede omkostninger i forbindelse med ulykker;
- forbedrer det mulighederne for at differentiere afgifterne og indfører en metode, hvorefter der kan foretages en gennemsigtig omkostningsvurdering;
- udvider det direktivets anvendelsesområde til at omfatte flere erhvervskøretøjer (fra 3,5 t) og flere veje (det transeuropæiske vejnet og alternative ruter).

For at medvirke til at opfylde transportinfrastrukturens finansieringsbehov:

- sammenkæder det afgifterne med omkostningerne ved vedligeholdelse og udbygning af infrastrukturen;
- kræver det, at indtægterne skal bruges til vedligeholdelse og udbygning af transportinfrastrukturen;
- tillader det afgiftsforhøjelser, når indtægterne skal bruges til alternative infrastrukturinvesteringer i den samme TEN-korridor.

3. BEMÆRKNINGER TIL DEN FÆLLES HOLDNING

Rådet har foretaget visse ændringer af Kommissionens forslag, som kan accepteres, da de sikrer, at formålene opfyldes:

- Definitionen på anlægsomkostninger er blevet ændret og udvidet for at angive, hvilke finansieringsomkostninger der kan tages i betragtning, og for at sikre, at omkostningsperioden ikke er længere end den pågældende infrastrukturens levetid.
- Den tilladte afgiftsdifferentiering er blevet ændret for at forbedre gennemsigtheden og for at forhindre forskelsbehandling.
- Betingelserne for at lægge forhøjelser på afgifterne er blevet strammet for at forbedre gennemsigtheden og begrænse de fleste forhøjelser til et maksimum på 15 % i stedet for 25 %. En maksimal forhøjelse på 25 % må kun benyttes på veje i samme korridor som grænseoverskridende afsnit af prioriterede projekter, der er af europæisk interesse og gælder i bjergområder.
- Nye afgiftsordninger skal underkastes Kommissionens kontrol efter de grundlæggende principper i bilag III. Det kan ske direkte, når afgiftsordningerne ikke omfattes af koncessionskontrakter, og afgifterne beregnes efter de grundlæggende principper, idet medlemsstaterne oplyser de værdier og parametre, kontrollen kræver. For afgifter, der omfattes af koncessionskontrakt vil kontrollen derimod ske indirekte. Medlemsstaterne må give alle oplysninger, som er nødvendige for at godtgøre, at afgiftsniveauet ikke overskrider det, der er blevet beregnet efter de grundlæggende principper.

I spørgsmålet om inddragelse af eksterne omkostninger og afgifternes dækningsområde, hvor Rådet også foretog ændring af Kommissionens oprindelige forslag, har Kommissionen fremsat en erklæring, hvori den:

- forpligter sig til at uddybe sin analyse af den gradvise internalisering af de eksterne omkostninger, når den foretager sin midtvejsvurdering af hvidbogen om transport i slutningen af 2005, ikke mindst på baggrund af Parlamentets andenbehandling;
- påpeger, at medlemsstaterne skal udøve deres ret til at undtage visse dele af vejnettet uden forskelsbehandling og i overensstemmelse med traktaten. I denne forbindelse erklærede Kommissionen, at den vil tage hensyn til objektive kriterier som behovet for at forbedre adgangen til isolerede regioner og trafikbelastnings- og forureningsgraden.

Efter at have fremsat disse erklæringer hilser Kommissionen den fælles holdning velkommen som et vanskeligt opnået kompromis.

Af de 42 ændringsforslag, som Parlamentet vedtog den 20. april 2004, blev 9 accepteret af Kommissionen og medtaget i den fælles holdning. 23 blev accepteret af Kommissionen, men ikke af Rådet. 6 blev ikke accepteret af Kommissionen, men medtaget i den fælles holdning, og 4 blev hverken accepteret af Kommissionen eller Rådet.

4. KOMMISSIONENS UDFØRLIGE BEMÆRKNINGER TIL EUROPA— PARLAMENTETS ÆNDRINGSFORSLAG VED FØRSTEBEHANDLINGEN

4.1. Ændringsforslag, som Kommissionen har accepteret, og som helt eller delvis er medtaget i den fælles holdning

Ændringsforslag 21: det princip, at kun den ikke-afskrevne del af omkostningerne skal tages i betragtning, er medtaget i definitionen på anlægsomkostninger.

Ændringsforslag 22: en definition på vægtet gennemsnitlig vejafgift er medtaget, selv om den adskiller sig fra Parlamentets for teknisk set at kunne være mere præcis.

Ændringsforslag 24: en definition på koncession er medtaget, selv om den adskiller sig fra Parlamentets for at kunne være mere præcis (den henviser til definitionen i direktiv 2004/18/EF).

Ændringsforslag 10 og 34: Som foreslået af Parlamentet har Rådet udeladt enhver henvisning til ulykkesomkostninger.

Ændringsforslag 18 og 38: Rådet forkastede også planen om at oprette en uafhængig infrastrukturmyndighed.

Ændringsforslag 39: Forslaget om at føje afgifter på forsikringer til listen over afgifter, der ikke berøres af direktivet, blev accepteret.

Ændringsforslag 43: Tabellen i bilag II er blevet ændret, så de seneste EURO-emissionsklasser er medtaget. De højere værdier for ældre køretøjer er imidlertid ikke bibeholdt.

4.2. Ændringsforslag, som Kommissionen har accepteret, men som ikke er medtaget i den fælles holdning

Ændringsforslag 1, 3, 4, 5, 6, 7 og 8: Rækkefølgen af de betragtninger, der gør rede for den generelle tankegang bag direktivet, herunder de forskellige politiske prioriteringer bag forslaget og Rådets relevante konklusioner osv., er ikke blevet ændret af Rådet.

Ændringsforslag 2 og 25: Rådet har udeladt enhver henvisning til eksterne omkostninger, heriblandt denne betragtning og definition. Dette blev accepteret af Kommissionen for at opnå en kompromistekst, jævnfør Kommissionens erklæring i bilaget.

Ændringsforslag 12: Afgiftsvariationernes indtægtsneutralitet bevares i selve teksten, om end ikke i betragtningen.

Ændringsforslag 13: Kommissionens forslag om at tillade kompensation ved at nedsætte andre transportafgifter til under EU's minimumssatser blev ikke accepteret af Rådet.

Ændringsforslag 20: Definitionen på "hovedvejsnet" er blevet overflødig, da Rådet har udeladt hele henvisningen til hovedvejsnettet i artikel 1, stk. 3.

Ændringsforslag 14 og 26: Muligheden for at fritage humanitære organisationers køretøjer for vejafgifter blev ikke accepteret, da kun klart genkendelige og identificerbare køretøjer kan få fritagelse efter denne artikel. Desuden er der ikke brug for en betragtning (betragtning 14) for hver enkelt brugerkategori, som fritages.

Ændringsforslag 11 og 27: Det tilkommer ikke et direktiv fra Rådet og Parlamentet at pålægge medlemsstaterne at høre de regionale og lokale myndigheder: det er et subsidiaritetsforhold, som varierer efter de enkelte medlemsstaters administrative struktur.

Ændringsforslag 28: Grundlaget for fastsættelse af vejafgifterne er blevet begrænset til infrastrukturomkostninger, og de eksterne omkostninger er blevet udeladt af Rådet.

Ændringsforslag 29: Den differentiering af vejafgifterne, Parlamentet foreslår, blev anset for utilstrækkelig. Differentieringen i den fælles holdning giver sikkerhed og klarhed og større mulighed for at variere afgifterne, så de afspejler miljø- og trafikbelastningskriterier. Endvidere er kriterierne PM₁₀ og NO_x ikke medtaget, da de stort set afspejles i euro-emissionsklasserne og er vanskelige at kontrollere særskilt. Dog ville sådanne miljøkriterier, hvis de var anvendelige, være acceptable *inden* for euro-emissionsklassekriterierne.

Ændringsforslag 16 og 30: At tillade forhøjelse af vejafgifterne i byområder ville være i overensstemmelse med forhøjelsesmulighedens hensigt, men Rådet har forkastet dette ændringsforslag.

Ændringsforslag 32: At pålægge medlemsstaterne at anvende de højeste vejafgifter på køretøjer, der ikke kan godtgøre deres euro-emissionsklasse, blev afvist af Rådet.

Ændringsforslag 36: De artikler, der drejer sig om kompensationsordningen (nedsættelse af køretøjsafgifter osv.), er blevet udeladt af Rådet.

Ændringsforslag 42: Rådet har forkastet forslaget om, at Kommissionen skulle aflægge rapport om direktivets indvirkning på antallet af trafikulykker og dets konsekvenser for miljøet.

4.3. Ændringer, som er blevet forkastet af Kommissionen, men er medtaget i den fælles holdning

Ændringsforslag 9, 19, 33 og 52: Koncessionsordninger kan ikke udelukkes fra direktivets anvendelsesområde, da det ville gøre direktivet ineffektivt. Rådet har imidlertid indført en

særskilt håndhævelsesstruktur for koncessionsordninger, så der tages hensyn til koncessionernes art, og Kommissionens håndhævelsesret bevares.

Ændringsforslag 46 og 48: Indtægtsfordelingen er gjort frivillig i overensstemmelse med Parlamentets tekst.

4.4. Ændringsforslag, som er blevet forkastet af Kommissionen, og som ikke er medtaget i den fælles holdning

Ændringsforslag 17, 41 og 50: Kommissionen bør ikke af et direktiv forpligtes til at udarbejde et sådant arbejdsprogram (selv om overvejelse af en fremtidig internalisering af de eksterne omkostninger planlægges i hvidbogen). Desuden ønsker Rådet ingen henvisning til udarbejdelse af beregningsmetoder for eksterne omkostninger.

Ændringsforslag 37: Kompensationsplanerne for de bestemte nationale vejafgiftsordninger hører under medlemsstaternes ansvar og behøver ikke at behandles inden for et direktivs rammer.

(13 ændringsforslag, som ikke er medtaget her (15, 19, 35, 40, 44, 45, 47, 49, 51, 53-56), blev forkastet på Parlamentets plenarforsamling. Ændringsforslag 23 og 31 er ikke relevante for den engelske version)

5. KONKLUSION

Kommissionen hilser Rådets fælles holdning velkommen.

Som Kommissionen meddelte i sin erklæring på Rådets møde den 25. april 2005, vil den

- uddybe sin analyse af den gradvise internalisering af de eksterne omkostninger, når den foretager sin midtvejsvurdering af hvidbogen om transport i slutningen af 2005, ikke mindst på baggrund af Parlamentets andenbehandling;
- påpeger den, at den ret til at undtage bestemte dele af vejnettet, som den fælles holdning giver medlemsstaterne, skal udøves uden forskelsbehandling og i overensstemmelse med traktaten. I denne forbindelse vil Kommissionen tage hensyn til særlige kriterier som behovet for at forbedre isolerede regioners tilgængelighed og trafikbelastnings- og forureningsgraden.

Bilag: Kommissionens erklæring på Rådets møde den 21. april 2005

INTERNALISERING AF EKSTERNE OMKOSTNINGER OG GEOGRAFISK DÆKNING

Erklæring fra Kommissionen

I forbindelse med den midtvejsvurdering af hvidbogen om transport, som skal finde sted i slutningen af 2005, vil Kommissionen uddybe sin analyse af følgerne af en gradvis internalisering af de eksterne transportomkostninger, ikke mindst på baggrund af Europa-Parlamentets andenbehandling af forslaget til "eurovignet-direktivet".

Kommissionen påpeger, at medlemsstaternes mulighed for at undtage bestemte dele af vejnettet skal udøves uden forskelsbehandling og i overensstemmelse med traktaten. I denne sammenhæng vil Kommissionen især tage hensyn til objektive kriterier som behovet for at forbedre isolerede regioners tilgængelighed og trafikbelastnings- og forureningsgraden.