



## Grundnotat til Folketingets Europaudvalg

### Om Kommissionsforslag om indeksering af minimumsafgiftssatserne for vægtafgiften og maksimumsafgiftssatserne for vejbenyttelsesafgiften under direktiv 1999/62/EF (komité-sag)

#### *Resumé af forslaget*

*Kommissionen har indenfor en forskriftskomiteprocedure, der er hjemlet i "eurovignettedirektivet" fremlagt et forslag om at ændre bilag I og II i direktivet, således, at minimumssatserne for vægtafgiften og maksimumssatserne for brugsafgiften for tunge køretøjer forhøjes med 21,2 pct. henholdsvis 8,3 pct. for at tage højde for prisstigninger siden 1999 henholdsvis 2006. Der skal i forskriftskomiteproceduren stemmes om forslaget, hvor der kræves et kvalificeret flertal for forslagens vedtagelse.*

#### **1. Baggrund**

Det fremgår af artikel 9b i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/62/EF af 17. juni 1999 om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer, at Kommissionen ajourfører og opdaterer bilag I og II i direktivet set i lyset af inflationen. Bilag I og II angiver minimumssatserne for vægtafgiften og maksimumssatserne for brugsafgiften for tunge køretøjer.

Kommissionen har fremlagt et forslag om at ændre bilag I og II i direktivet, således, at minimumssatserne for vægtafgiften og maksimumssatserne for brugsafgiften for tunge køretøjer forhøjes med 21,2 pct. henholdsvis 8,3 pct. for at tage højde for prisstigninger siden 1999 henholdsvis 2006.

Forslaget behandles i en forskriftskomiteprocedure i Komitéen, som er nedsat i medfør af artikel 9c i direktivet 1999/62. Hvis der er kvalificeret flertal for forslaget, udsteder Kommissionen beslutningen. Opnås der ikke kvalificeret flertal, forelægger Kommissionen sagen for Rådet og underretter samtidig Europa-Parlamentet. Rådet kan med kvalificeret flertal vedtage forslaget uændret eller udtale sig imod det. Hvis der er et kvalificeret flertal imod forslaget, skal Kommissionen behandle sagen på ny. Handler Rådet ikke inden en frist på højst tre måneder, kan Kommissionen udstede beslutningen.

Forslaget forventes sat til afstemning på mødet i Komitéen den 29. juni 2010.

## **2. Oplæggets formål og indhold**

Kommissionen har indkaldt til det 3. møde i en forskriftskomiteé, der overvåger implementeringen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/62/EF af 17. juni 1999 om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer (eurovignettedirektivet). Baggrunden for indkaldelsen i forskriftskomiteéen er, at Kommissionen i henhold til artikel 9b i direktivet løbende skal opdatere direktivets bilag I og II, der vedrører henholdsvis minimumsafgiftssatserne for motorkøretøjer og maksimumssatserne for brugsafgifter i forhold til inflationen. Forskriftskomiteéen er nedsat i overensstemmelse med artikel 9c i direktivet.

I et memorandum udsendt til mødet angiver Kommissionen, at den anvender det såkaldte "EU-Wide Harmonised Index of Consumer Prices (HICP)" til at måle inflationen. Baseret på dette indeks for 1999-2009, angives det, at en kumulativ inflationsrate på 21,2 pct. bør anvendes til at beregne de nye satser minimumsafgiftssatser for motorkøretøjer (vægtafgifter). For så vidt angår beregningen af maksimumssatserne for brugsafgifter angives det, at der bør anvendes en kumulativ inflationsrate på 8,3 pct. for 2006-2009.

I overensstemmelse hermed har Kommissionen fremlagt et udkast til et direktivforslag, der forhøjer minimumssatserne for vægtafgiften i direktivets bilag I med 21,2 pct. og maksimumssatserne for brugsafgiften i direktivets bilag II med 8,3 pct.

## **3. Europa-Parlamentets udtalelser**

Europa-Parlamentet skal ikke høres over Kommissionens forslag, forud for komitéens stillingtagen.

## **4. Nærhedsprincippet**

Fastsættelsen af minimumsafgiftssatser og maksimumsafgiftssatser for tunge motorkøretøjer henhører under Fællesskabets kompetence. Forslaget er derfor ikke i strid med nærhedsprincippet.

## **5. Gældende dansk ret**

Den gældende danske lovgivning er baseret på Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/62/EF af 17. juni 1999 om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer.

De nuværende satser for brugsafgiften for tunge motorkøretøjer er hjemlet i lov om afgift af vejbenyttelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 11 af 8. januar 2006.

Satserne for brugsafgiften tager afsæt i *Aftalen om opkrævning af afgifter for tunge erhvervs-motorkøretøjers benyttelse af visse veje* ("eurovignettesamarbejdet"). Danmark deltager sammen med Belgien, Nederlandene, Luxembourg og Sverige i dette samarbejde. I forbindelse med den seneste ændring af direktivet i 2006, jf. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/98/EF af 17. maj 2006 om ændring af direktiv 1999/62 blev maksimumsafgiftssatserne for brugsafgiften for tunge motorkøretøjer ændret. Blandt landene i Eurovignette-samarbejdet

har det været drøftet at gå op på maksimumsafgiftssatserne, men dette er endnu ikke besluttet, bl.a. da Belgien indtil videre har været imod.

Vægtafgiften for tunge motorkøretøjer er hjemlet i § 4a i lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v. Satserne i vægtafgiftslovens § 4a svarer til minimumsafgiftssatserne i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/62/EF af 17. juni 1999 om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer omregnet til danske kroner. Dog er der for visse vogntogskombinationer, der ikke er omfattet af direktivets anvendelsesområde, fastsat selvstændige danske satser, der imidlertid er i overensstemmelse med direktivets minimumsafgiftssatser.

## **6. Konsekvenser**

### *Lovmæssige konsekvenser*

Forslaget om at ændre i maksimumssatserne for brugsafgiften i direktivets II, således at der tages højde for en kumulativ inflationsrate på 8,3 pct. baseret på perioden 2006-2009 har ikke lovgivningsmæssige konsekvenser for den gældende vejbenyttelsesafgift, idet det indenfor eurovignettesamarbejdet endnu ikke er blevet endeligt besluttet, at landene skal gå op på maksimumsafgiftssatserne. Der er tale om maksimumsafgiftssatser, som landene frivilligt kan vælge, og Kommissionens forslag har således ikke nogen umiddelbar betydning.

Forslaget om at ændre i minimumsafgiftssatserne for vægtafgiften for tunge motorkøretøjer vil have den lovgivningsmæssige konsekvens, at afgiftssatserne i vægtafgiftslovens § 4a skal ændres i overensstemmelse med Kommissionens forslag.

### *Statsfinansielle konsekvenser*

Forslaget om at ændre i maksimumssatserne for brugsafgiften med 8,3 pct. har ikke statsfinansielle konsekvenser for den gældende vejbenyttelsesafgift, idet det indenfor eurovignettesamarbejdet endnu ikke er blevet endeligt besluttet, at landene skal gå op på maksimumsafgiftssatserne. Der er tale om maksimumsafgiftssatser, som landene frivilligt kan vælge, og Kommissionens forslag har således ikke nogen umiddelbar betydning.

Provenuet fra lastbiler, der er omfattet af vejbenyttelsesafgiften og som betaler vægtafgift efter minimumssatserne udgør 145 mio. kr. i 2009, og en forhøjelse på 21,2 pct. vil derfor med udgangspunkt i det nuværende provenu resultere i en forhøjelse af provenuet på godt 30 mio. kr. årligt.

En forhøjelse af satserne betyder eksempelvis, at vægtafgiften for en typisk toakslet lastbil uden vejvenlig affjedring med en totalvægt på 17.000 kg, der i dag udgør 809 kr. årligt, vil stige med 172 kr. til 981 kr. årligt. Et sættevognstog med en 2-akslet sættevognstrækker og en 2-akslet sættevogn med en totalvægt på over 33.000 kg og med vejvenlig affjedring, der i dag betaler 3.480 kr. årligt i afgift, vil ifølge forslaget få en forhøjelse på 738 kr. til 4.218 kr. årligt.

### *Administrative konsekvenser for erhvervslivet*

Forslaget om at ændre i maksimumssatserne for brugsafgiften i direktivets II, således at der tages højde for en kumulativ inflationsrate på 8,3 pct. baseret på perioden 2006-2009 har ikke administrative konsekvenser for den gældende vejbenyttelsesafgift, idet det indenfor eurovignettesamarbejdet endnu ikke er blevet endeligt besluttet, at landene skal gå op på maksimumsafgiftssatserne. Der er tale om maksimumsafgiftssatser, som landene frivilligt kan vælge, og Kommissionens forslag har således ikke nogen umiddelbar betydning.

Forslaget om at ændre i minimumsafgiftssatserne for vægtafgiften for tunge motorkøretøjer skønnes ikke at have nævneværdige administrative konsekvenser for erhvervslivet.

## **7. Høring**

Kommissionens forslag er blevet sendt i høring i Specialudvalget for skatter og afgifter. Der er ikke kommet bemærkninger fra udvalget.

## **8. Regeringens foreløbige generelle holdning**

Regeringen finder, at det er velbegrunderet at indekser vægtsafgiftssatserne i overensstemmelse med inflationen, da der er tale om en samlet set begrænset forhøjelse, der er baseret på et internationalt aftalegrundlag, og som ikke påvirker konkurrenceforholdene indbyrdes blandt vognmændene i EU-landene.

På grund af den meget korte tid til undersøgelse af forslaget og inddragelse af de berørte brancher agter regeringen imidlertid på nuværende tidspunkt at stemme imod forslaget.

## **9. Generelle forventninger til andre landes holdninger**

Det er på nuværende tidspunkt ikke fuldt overblik over, hvorledes de øvrige lande stiller sig til Kommissionens forslag.

Der er imidlertid modtaget foreløbige meldinger fra enkelte lande, som giver udtryk for, at man ikke er positivt stemt overfor Kommissionens forslag. Landene ser sig i stand til at få fastlagt en endelig position til Kommissionens forslag indenfor de to uger, som landene har fået fra modtagelsen af forslagene, til der skal stemmes om dem.

Et enkelt land har særligt påpeget, at det set i lyset af den nuværende generelle finansielle krise, der også har ramt transporterhvervene, ikke er det rette tidspunkt at fremlægge et forslag som Kommissionens, ligesom det på baggrund af de høje brændstofpriser ej heller virker særlige fremmende for dette erhvervs økonomiske situation med forhøjede afgifter.

Det er forventningen, at en række lande vil stemme nej til forslaget på grund af tidspres. Det er derfor på nuværende tidspunkt usikkert, om der vil kunne opnås kvalificeret flertal for forslaget.

## **9. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg**

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.