



SKATTEMINISTERIET

Notat

J.nr. 2012-521-0024

## **Notat om Meddelelse fra Kommissionen om anvendelse af nationale infrastrukturafgifter, som pålægges lette private køretøjer**

COM(2012) 199 final

### **Baggrund og indhold**

EU Kommissionen har den 14. maj 2012 udsendt en meddelelse om anvendelse af nationale infrastrukturafgifter, som pålægges lette private køretøjer.

Meddelelsen er en del af en større vejafgiftsstrategi, som er skitseret i Kommissionens hvidbog om transport<sup>1</sup>. I hvidbogen skitseres Kommissionens planer om at foreslå obligatoriske foranstaltninger, som kan internalisere hovedparten af de eksterne transportomkostninger ved støj, lokal forurening og trafiktæthed i 2020-perspektiv. Der lægges op til en omstrukturering af vejafgifterne i to faser. I den første fase frem til 2016 er det hensigten gradvist at indføre en obligatorisk infrastrukturafgift for tunge godskøretøjer. I den anden fase fra 2016 til 2020 er der i hvidbogen lagt op til en fuldstændig og obligatorisk internalisering af eksterne omkostninger for tunge godskøretøjer, udover den obligatoriske dækning af infrastrukturomkostninger (slid), med mulighed for at udvide til alle køretøjer.

Som det fremgår af meddelelsen, side 3, har meddelelsen ”som mål at anskueliggøre Kommissionens opfattelse af, hvordan traktatens generelle principper om ligebehandling og proportionalitet kan overføres på et vignetsystem for lette private køretøjer. Meddelelsen indeholder ligeledes retningslinjer for håndteringen af et sådant vignetsystem.” Det fremgår desuden, at meddelelsen ikke fastsætter nye lovbestemmelser.

---

<sup>1</sup> Hvidbog – En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem, KOM(2011) 144.

Der eksisterer ikke EU-lovgivning på området, og det fremgår af meddelelsen, at Kommissionen – i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet – ikke overvejer at fremlægge lovforslag på området. Kommissionen mener imidlertid med baggrund i talrige modtagne klager, at vignetsystemer for lette private køretøjer kan skabe praktiske problemer, hvis de ikke bliver tilrettelagt ordentligt. På den baggrund ønsker Kommissionen at fastslå og tydeliggøre den gældende EU-lovgivning. Formålet med meddelelsen er således ”at hjælpe de medlemsstater, der ønsker at indføre et nyt vignetsystem for lette privat køretøjer eller videreudvikle eksisterende systemer i overensstemmelse med EU-principperne.”

For så vidt angår EU-traktatens principper henviser meddelelsen til traktatens artikel 18 ifølge hvilken, det er forbudt at forskelsbehandle EU-borgere på grundlag af nationalitet. I forlængelse heraf anføres det, at et vignetsystem i en medlemsstat ”er til skade for borgere fra andre medlemsstater, hvis det straffer ikke-bosiddende trafikanter, som kun bruger vejnettet lejlighedsvis, ved ikke at have afgifter for kortvarig brug af eller transit via vejinfrastrukturen.” Vignetsystemerne skal således opfylde proportionalitetskriterierne. Kommissionen mener på baggrund af Domstolens retspraksis samt to konkrete sager (Østrig og Slovenien), at et vignetsystem som minimum bør indeholde en ugevignet, en månedsvignet og en årsvignet.

Kommissionen foreslår endvidere retningslinjer for følgende punkter, der betragtes som relevante for en ikke-diskriminerende anvendelse af vignetsystemerne:

- Adgang til vignetter til rimelige priser
- Let adgang til information
- Opkrævning og betaling af afgifter
- Passende håndhævelse

For så vidt angår adgang til vignetter til rimelige priser, mener Kommissionen, at der bør tages udgangspunkt i en beregnet pris pr. dag, idet det dog erkendes, at en vis forskel i dagsprisen mellem vignetter for kortere og længere perioder kan forsvares på grund af de administrative omkostninger samt det forhold, at lejlighedsvis brugere måske anvender vejnettet mere intensivt i kortere perioder set i forhold til faste brugere, der typisk anvender vejnettet ofte men til relativt korte ture.

Kommissionen foreslår information om vignetsystemerne i bl.a. turistbrochurer, på let tilgængelige hjemmesider samt ved skiltning. For så vidt angår opkrævning og betaling af vignet-klistermærker peges på salg via detailforretninger og kiosker samt ved grænseovergange. Ved anvendelse af elektroniske vignetsy-

stemer kan der gives mulighed for køb af vignet via mobiltelefon eller via internettet.

Kommissionen peger på, at medlemsstaterne har enekompetence til at håndhæve reglerne for vignetsystemerne. Reglerne må dog ikke forskelsbehandle og det tilrådes, at straffene står i forhold til andre trafikforseelser og med rimelighed afspejler overtrædelsen.

Kommissionen tilråder ”en gennemsigtig anvendelse af indtægterne, som ideelt set bør bruges på de veje, der bliver ordentligt vedligeholdt, for at give brugerne et minimum af service for deres penge.”

Kommissionen vil desuden ”på baggrund af erfaringerne, overveje tiltag, som yderligere vil klarlægge vejafgiftsreglerne for lette private køretøjer.”

### **Betydning for dansk lovgivning eller planlagt lovgivning**

Meddelelsen har ikke i sig selv betydning for dansk lovgivning eller planlagt lovgivning. Danmark deltager sammen med Belgien, Luxembourg, Nederlandene og Sverige i Eurovignetten for tunge godskøretøjer. Kommissionen ser gerne vignetter, der har gyldighed i flere medlemsstater, og Eurovignetten, der har gyldighed i alle fem lande i samarbejdet, fremhæves som et godt eksempel på en sådan løsning.

I Danmark planlægges Eurovignetten erstattet af en kilometerbaseret afgift i første halvår 2015. Af kommissoriet for Trængselskommissionen for hovedstadsområdet fremgår det, at kommissionen skal belyse mulighederne for roadpricing på landsplan. Der er ikke herudover aktuelle planer i Danmark om nye eller ændrede vejafgifter.

Det skal bemærkes, at Kommissionens betragtninger om gennemsigtig anvendelse af indtægterne ikke anses som en bindende øremærkning af provenuer fra vignetafgifter. I forbindelse med vedtagelsen sidste år af Europa-Parlamentets og Rådets Direktiv 2011/76/EU om ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer (Eurovignettedirektivet) tilkendegav Kommissionen i en særskilt erklæring, at bestemmelserne i direktivets artikel 9 (2) om anvendelse af provenuet ikke er udtryk for, at medlemsstaterne pålægges bindende øremærkning. Tilsvarende vurderes at gøre sig gældende i forhold til betragtningerne i meddelelsen om anvendelse af indtægterne.