

NOTAT

Grund- og nærhedsnotat

Dato 6. juli 2017
J. nr. 2017-3662

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer for så vidt angår visse bestemmelser om afgifter for køretøjer (eurovignetdirektivet, kapitel II om vægtafgift).

KOM(2017) 276 final

Nyt notat

1. Resumé

Europa-Kommissionen fremsatte den 31. maj 2017 et forslag til ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer, for så vidt angår visse bestemmelser om afgifter for køretøjer.

Kommissionen foreslår, at den årlige minimumsafgift på tunge godskøretøjer (vægtafgift), som er del af eurovignetdirektivet, bortfalder. Afviklingen af minimumsafgiften foreslås indfaset over en periode på 5 år.

Hovedformålet med de foreslåede ændringer i eurovignetdirektivet er at bidrage til at fremme anvendelsen af principperne om "forureneren betaler" og "brugeren betaler".

Forslaget bidrager endvidere til programmet for målrettet og effektiv regulering (REFIT) ved at lette den administrative byrde forbundet med den nuværende minimumsafgift.

Forslaget løser en binding på Danmarks muligheder for at føre skatte- og afgiftspolitik, hvilket regeringen principielt anser for positivt. Der er ikke truffet beslutning om, hvorvidt regeringen ønsker at udnytte de muligheder for at sænke de erhvervsrettede afgifter, som bliver muliggjort, hvis Kommissionens forslag bliver vedtaget.

Hvis de gældende afgiftssatser ikke sænkes i Danmark, kan forslaget resultere i udflagning af lastbiler fra Danmark til lavafgiftslande. Herved mistes provenu fra såvel vægt- som vejbenyttelsesafgiften. Regeringens foreløbige generelle holdning tager udgangspunkt i hensynet dels til det danske vognmands-erhverv dels til at sikre afgiftsprovenu fra godskørsel.



2. Baggrund

Kommissionen fremsatte den 31. maj 2017 meddelelse om "Et mobilt Europa". Kommissionen ser intelligent opkrævning af vejafgifter som et element i den satte dagsorden og foreslår i den forbindelse en række ændringer i eurovignetdirektivet.

Eurovignetdirektivet fastsætter lovrammen for at opkræve afgifter på lastbiler og lastbiltrafik. Udgangspunktet for direktivet var oprindeligt at fjerne konkurrenceforvridning mellem transportvirksomheder ved hjælp af en trinvis harmonisering af afgifterne på køretøjerne og indførelse af retfærdige ordninger for opkrævning af infrastrukturafgifter.

Eurovignetdirektivets formål blev udbygget i 2011. Det skal herefter ud over sit oprindelige formål understøtte medlemsstaternes anvendelse af principperne om "forureneren betaler" og "brugeren betaler" og derved bidrage til fremkommelighed på vejnettet, reduktion af vejtrafikkens bidrag til klimaforandringer, luftforurening, støj mv.

Kommissionen har opgjort, at vejafgifter eller tidsbaserede afgifter for brug af vejnettet anvendes i 24 medlemsstater. I evalueringen af eurovignetdirektivet i 2013 fandt Kommissionen, at der er store forskelle i de nationale politikker på området. Evalueringen konkluderede, at manglende harmonisering af såvel arten af afgifter (tidsbaserede vignetter, afstandsbaseede vejafgifter, differentiering eller ej) og typen af opkrævningsteknologier, der anvendes, fører til ekstra administrative byrder for brugerne såvel som for offentlige myndigheder.

Retsgrundlaget for direktiv 1999/62/EF er EF-traktatens artikel 71 og 93 (nu artikel 91 og 113). De bestemmelser i direktivet, som berøres af dette forslag, vedrører afgifter på tunge godskøretøjer, som er et område, der er omfattet af artikel 113 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

Nærværende forslag om intelligent opkrævning af vejafgifter understøttes af yderligere to forslag i Kommissionens meddelelse *Et mobilt Europa*. Det drejer sig om forslag til ændringer af bestemmelser i eurovignetdirektivets kapitel III om vejafgifter og afgifter for brug af vejnettet, KOM(2017) 275, samt forslag til ændring af direktiv om interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer (bompengedirektivet), KOM(2017) 280.

Forslaget er modtaget oversendt i dansk sprogversion den 28. juni 2017.

3. Formål og indhold

Hovedformålet med den foreslåede ændring i eurovignetdirektivet er, at den kan bidrage til at fremme anvendelsen af principperne om "forureneren betaler" og "brugeren betaler". Forslaget bidrager endvidere til programmet for målrettet og effektiv regulering (REFIT) ved at lette den administrative byrde forbundet med den nuværende minimumsafgift.



Kommissionen foreslår, at den årlige minimumsafgift på tunge godskøretøjer, som er del af eurovignetdirektivet, bortfalder. Afviklingen af minimumsafgiften foreslås indfaset over en periode på 5 år.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet er i henhold til den almindelige lovgivningsprocedure (TEUF artikel 294) medlovgiver.

Der foreligger endnu ikke en udtalelse, og tidspunktet for Europa-Parlamentets behandling kendes endnu ikke.

5. Nærhedsprincippet

Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 4, stk. 2, litra g, hvoraf fremgår, at EU og medlemsstaterne har delt kompetence til at regulere på transportområdet. Den gradvise sænkning af de nuværende minimumssatser, der er fastsat af unionen, kan dog kun gennemføres af Unionen.

Uden indgriben på EU-plan vil medlemsstaterne fortsat være forpligtet til at anvende den laveste køretøjsafgift, selvom de har indført eller påtænker at indføre et mere egnet instrument til at dække de infrastrukturomkostninger, som er direkte knyttet til benyttelse af infrastrukturen. Denne forpligtelse vil forhindre dem i at kompensere godstransportsektoren i samme forhold via afgiftslempelser for køretøjer, hvis omkostningerne ved indførelse af sådanne instrumenter for tunge godskøretøjer skulle vise sig at stige.

Regeringen vurderer på den baggrund, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

6. Gældende dansk ret

Direktiv 1999/62/EF er implementeret i dansk ret gennem lov om afgift af vejbenyttelse jf. LBK nr. 896 af 15/08/2011.

7. Konsekvenser

7.1 Lovgivningsmæssige konsekvenser

Da der i lov om afgift af vejbenyttelse henvises til direktivet forstået som det oprindelige direktiv inklusive alle senere ændringer, er der principielt ikke noget behov for at ændre de gældende danske regler, såfremt forslaget bliver vedtaget.

7.2 Økonomiske konsekvenser

Statsfinansielle konsekvenser

Afviklingen af minimumssatsen for vægtafgiften for lastbiler har umiddelbart



ingen direkte statsfinansielle konsekvenser, da Danmark ikke bliver forpligtet til at ændre de nuværende afgiftssatser.

Erhvervets incitamenter til at lade lastbiler indregistrere i andre lande vil dog blive forøget, hvis andre lande træffer beslutning om at reducere den årlige afgift, jf. formålet med forslaget. Statens samlede provenu fra vægtafgift for lastbiler udgjorde i 2016 ca. 85 mio. kr. Hertil kommer et provenu fra danske køretøjer fra vejbenyttelsesafgiften på ca. 270 mio. kr. i 2016.

En ændring af satserne vil have administrative økonomiske konsekvenser for SKAT. Størrelsesordenen heraf kan dog på det foreliggende grundlag ikke vurderes.

Samfundsmæssige konsekvenser

Forslaget vurderes at have ingen eller minimale samfundsmæssige konsekvenser.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

I det tilfælde, at andre EU-lande træffer politisk beslutning om at sænke de årlige afgifter for lastbiler, vil transportvirksomheder i disse lande opnå en konkurrencefordel i forhold til de transportvirksomheder, der har lastbiler indregistreret i f.eks. Danmark.

7.3 Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet

Forslaget har ingen eller helt minimale konsekvenser for beskyttelsesniveauet.

8. Høring

Forslaget er sendt i høring i EU Specialudvalget for Transport og Byggeri. Følgende høringssvar er modtaget:

Dansk Erhverv

Dansk Erhverv bifalder, at opkrævning af kilometerafgift kombineres med en gradvis udfasning af vægtafgift for lastbiler, men må samtidig pointere, at der kun vil blive tale om en meget lille kompensation for de beløb, som vil blive opkrævet igennem kilometerafgiften, eksterne omkostninger samt de trængselsomkostninger, som Kommissionen lægger op til i sit forslag.

DTL

DTL ser med sympati på, at der lægges op til mulighed for udfasning af vægtafgiften på lastbiler, som kompensation for en eventuel indførelse af kilometerafgifter. Der vil dog i DTL's optik være tale om en meget lille kompensation i forhold til de beløbsstørrelser for kilometerafgifter herunder tillæggene beregnet ud fra referenceværdi for eksterne omkostninger og trængselsomkostning, som Kommissionen i sit forslag lægger op til.



Danske Speditører

Danske Speditører hilse det med glæde, hvis forslag til direktiv reelt kan bidrage til mere smidighed.

De Danske Bilimportører

De Danske Bilimportører ingen særlige bemærkninger. Vi hæfter os således ved, at dette i korthed går ud på, at give medlemsstaterne mere råderum til at sænke minimumssatserne i direktivet i form af de årlige køretøjsafgifter.

9. Generelle forventninger til andre landes holdning

Der er ikke kendskab til andre landes holdninger til forslaget.

10. Regeringens foreløbige generelle holdning

Sigtet med forslaget er at gøre det muligt for medlemsstaterne at omlægge afgifterne på transporterhvervet i retning fra faste årlige afgifter til variable afgifter. Forslaget løser dermed en binding på Danmarks muligheder for at føre skatte- og afgiftspolitik, hvilket regeringen principielt ser som et fremskridt.

Der er ikke truffet beslutning om, hvorvidt regeringen ønsker at udnytte de muligheder for at sænke de erhvervsrettede afgifter, som bliver muliggjort, hvis Kommissionens forslag bliver vedtaget.

Hvis de gældende afgiftssatser ikke sænkes i Danmark, kan forslaget resultere i udflagning af lastbiler fra Danmark til lavafgiftslande. Herved mistes provenu fra såvel vægt- som vejbenyttelsesafgiften.

Regeringens foreløbige generelle holdning tager udgangspunkt i hensynet dels til det danske vognmandserhverv, dels til at sikre afgiftsprovener fra godskørsel.

Regeringen har planer om at forøge visse af satserne i vejbenyttelsesafgiften men har ikke aktuelt planer om at indføre nye variable afgifter for transporterhvervet.

11. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Sagen har ikke tidligere været forelagt for Folketingets Europaudvalg.