

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

KOM(92) 405 endelig udg.

Bruxelles, den 30. september 1992

Ændring af forslag til
RADETS DIREKTIV
om afgifter på visse tunge lastvogne
med henlik på dækning af transport-
infrastrukturomkostningerne

(forelagt af Kommissionen)

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN
om afgifter på visse tunge lastvogne
med henlik på dækning af transport-
infrastrukturomkostningerne

Indledning

1. Denne meddelelse tager sigte på for anden gang at ændre forslaget af 8. januar 1988 til Rådets direktiv om opkrævning af afgifter på tunge lastvogne med henblik på dækning af transportinfrastrukturomkostningerne⁽¹⁾, for første gang ændret ved forslaget af 8. februar 1991 til Rådets direktiv⁽²⁾. Den påtænkte foranstaltning begrundes bl.a. ved en henvisning til subsidiaritetsprincippet.
2. Sigtet med det oprindelige forslag var at gøre det muligt for Rådet at give de foranstaltninger, der er nødvendige for at fjerne konkurrencefordrejningen som følge af konstaterede forskelle i den måde, hvorpå der opkræves afgifter med henblik på dækning af infrastrukturomkostningerne, retskraft. Forslaget indeholdt navnlig bestemmelser om køretøjsafgifter og om (tidsmæssigt forskudt) indførelse af områdeprincippet (efter bestemmelser, der skal fastlægges på et senere tidspunkt). Dette princip betyder, at der opkræves afgifter hos transportvirksomhederne med henblik på dækning af infrastrukturomkostningerne på grundlag af den faktiske brug, disse virksomheder gør af vejinfrastrukturen.
3. I den første ændring (KOM(90) 540 endelig udg.) af dette forslag bevarede områdeprincippet som målsætning på længere sigt, og det blev derudover anbefalet at finde frem til en overgangsløsning. Denne omfattede følgende elementer:
 - fastlæggelse af en præcis struktur for køretøjsafgifterne (baseret på køretøjernes højeste tilladte bruttovægt samt akselantallet og akseltypen)

(1) KOM(87) 716 endelig udg.; EFT nr. C 79 af 26.3.1988, s. 8.

(2) KOM(90) 540 endelig udg.; EFT nr. C 75 af 20.3.1991, s. 1.

- fastsættelse af satserne for de nævnte afgifter med henblik på gradvis at sikre dækning (i tidsrummet fra den 1. januar 1992 til den 31. december 1999) af de gennemsnitlige faste omkostninger ved vejinfrastrukturen (idet de variable omkostninger skulle dækkes ved hjælp af punktafgifter på diesellole)
- modregning af vejafgifter erlagt af transportvirksomhederne i køretøjsafgifterne ved at gøre det muligt for medlemsstaterne at refundere en del af køretøjsafgifterne alt efter, hvor mange køretøjskilometer der er kørt på motorveje med motorvejsafgift i Fællesskabet.

Nærværende ændring af forslaget

4. De foreslåede ændringer i det dokument, der er vedlagt denne meddelelse, udgør en ajourføring af forslaget på baggrund af:

- drøftelserne gennem de seneste år i Rådets forskellige instanser, bl.a. Ad hoc-gruppen vedrørende Afskaffelse af de Fiskale Grænser, Rådets samling (transport) den 22.-23. juni 1992 og Rådets samling (økonomi og finans) den 29. juni 1992
- Europa-Parlamentets udtalelse af 15. maj 1992⁽¹⁾
- Domstolens dom af 19. maj 1992 i sag C-195/90 (Kommissionen/Tyskland) og
- det forhold, at det er absolut nødvendigt at finde politiske løsninger på de aktuelle presserende problemer.

Der er tale om en dobbelt målsætning, idet det dels er sigtet at garantere medlemsstaterne lige vilkår med hensyn til dækning af afholdte vejinfrastrukturudgifter ved direkte opkrævning af afgifter hos de faktiske brugere af disse infrastrukturer, dels at anvende ligebehandlingsprincippet på alle erhvervsdrivende i Fællesskabet ved at lade alle transportvirksomheder bidrage økonomisk til oprettelsen af den infrastruktur, de bruger, uafhængigt af deres nationalitet og i henhold til fælles regler.

(1) EFT nr. C 150 af 15.6.1992, s. 163.

Denne målsætning søges virkeliggjort ved indførelse af en overgangsordning som forberedelse til en endelig EF-ordning baseret på områdeprincippet for den skatte- og afgiftsmæssige behandling af vejtransport.

5. Ud over fastsættelse af en mindstesats for punktafgifterne på brændstof (245 ECU pr. 1000 liter dieselolie)⁽¹⁾ omfatter overgangsordningen:

- fastsættelse af mindsteafgiftssatser for køretøjer⁽²⁾ og
- indførelse af brugsafgifter for brug af visse motorvejsinfrastrukturer såsom vejafgifter.

Disse brugsafgifter knytter sig til den faktiske benyttelse af et motorvejssystem, således som Europa-Parlamentet anbefalede det i sin udtalelse af 15. maj 1992.

6. Der bør knyttes visse betingelser til indførelsen af brugsafgifter, således at det sikres, at de i Traktaten fastsatte principper såsom princippet om ikke-forskelsbehandling og princippet om fri bevægelighed overholdes.

Ved den generelle udformning bør der navnlig drages omsorg for,

- at disse afgifter pålægges brugerne uden nogen forskelsbehandling med hensyn til nationalitet eller etableringssted
- at der ikke finder nogen kontrol sted ved de indre grænser
- at disse afgifter modsvarer den faktiske anvendelse af infrastrukturen i den pågældende medlemsstat; de skal i dette øjemed stå i forhold til det tidsrum (et år, en måned, en uge eller en dag), i hvilket infrastrukturerne faktisk benyttes

(1) Der er skabt politisk enighed i Rådet om denne foranstaltning, hvis formelle vedtagelse er umiddelbart forestående.

(2) Da visse medlemsstater har overordentlig vanskeligt ved at acceptere den struktur for køretøjsafgiften, som Kommissionen tidligere har foreslået, gøres denne struktur nu fakultativ, indtil der i en senere fase foretages en mere omfattende harmonisering.

- at der foreligger betalingsmuligheder (-midler) i de øvrige medlemsstater, og
- at iværksættelsen og overholdelsen af samt kontrollen med den planlagte ordning ikke fører til overdrevne administrative formaliteter.

For brugsafgifternes vedkommende bør der skabes en forbindelse mellem brugsafgifternes størrelse og de udgifter til motorvejsinfrastruktur, som er forårsaget af de tunge lastvogne.

7. Bemærkninger vedrørende de ændrede artikler

Artikel 1, 3 og 4

Formålet med ændringerne er at medtage brugsafgifterne i teksten.

Artikel 5

I denne artikel præciseres, hvilke betingelser der skal gælde for vej- og brugsafgifterne (jf. punkt 6 ovenfor). Af hensyn til ordningens gennemsigtighed indeholder den tillige en forpligtelse for medlemsstaterne til at aflægge rapport til Kommissionen om de anvendte satser.

Artikel 8

Køretøjsafgifternes mindstesatser fastsættes nu til et mærkbart lavere niveau end det tidligere fastsatte for at muliggøre alle medlemsstaternes accept af det. Det er imidlertid planen, at disse satser skal vurderes på ny hvert andet år. Endelig medtages der en bestemmelse, som sikrer, at der tages hensyn til omregningskurserne for de enkelte nationale valutaer i forhold til ECU.

Artikel 9

Denne artikel indeholder et arbejdsprogram og en tidsplan til sikring af, at der med tiden indføres en endelig og harmoniseret ordning for opkrævning af afgifter på vejtransporten.

Artikel 10

Den mulighed for på visse betingelser at opnå refusion af køretøjsafgifter, som i forvejen forelå i medfør af denne artikel, udvides til også at gælde køretøjer, der benyttes som led i multimodal transport, og tilfælde, hvor der er erlagt brugsafgifter.

Ændring af forslag til
RADETS DIREKTIV
om afgifter på visse tunge lastvogne
med henblik på dækning af transport-
infrastrukturomkostningerne

I Kommissionens forslag af 8. januar 1988 (KOM(87) 716 endelig udg.) som ændret ved Kommissionens forslag af 8. februar 1991 (KOM(90) 540 endelig udg.) foretages følgende ændringer:

Kommissionens oprindelige forslag
som ændret ved forslaget af 8.
februar 1991

Ændring af forslaget i henhold til
EØF-Traktatens artikel 149, stk. 3

(Teksten skal betragtes som uændret,
hvis der ikke er anført nogen
bemærkninger i denne kolonne).

Forslag til Rådets direktiv om
opkrævning af afgifter på visse
tunge lastvogne med henblik på
dækning af transportinfrastruktur-
omkostningerne

RADET FOR DE EUROPÆISKE FÆLLES-
SKABER HAR -

under henvisning til Traktaten om
Oprettelse af Det Europæiske
Økonomiske Fællesskab, særlig
artikel 75 og 99,

under henvisning til forslag fra
Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra
Europa-Parlamentet,

under henvisning til udtalelse fra
Det Økonomiske og Sociale Udvalg, og

ud fra følgende betragtninger:

Behovene for udvikling af den fælles
transportpolitik og nødvendigheden af
at sikre det indre markeds enhed ved
at fjerne konkurrencefordrejning og
forskelsbehandling mellem fælles-
skabets transportvirksomheder på
grund af deres etableringssted inde-
bærer, at der fastsættes fælles
regler med henblik på at harmonisere
betingelserne for anvendelse af de
forskellige afgifter, der har direkte
indflydelse på vejtransport;

De nationale køretøjsafgifts-
ordninger for anvendelse eller
besiddelse af tunge lastvogne bør
gradvis tilpasses med hensyn til
afgiftsstrukturen samt de faktiske
afgiftsniveauer;

de nationale ordninger for opkræv-
ning af afgifter for anvendelse eller
besiddelse af tunge lastvogne bør
gradvis tilpasses sideløbende med
liberaliseringen af markederne, og
denne tilpasning skal både omfatte de
afgifter, der skal erlægges for
brugen af vejinfrastrukturen, og
køretøjsafgifternes faktiske niveau;

det er en forudsætning for at kunne fjerne fordrejning af konkurrencen mellem transportvirksomheder i forskellige af medlemsstaterne, at afgiftssystemerne – køretøjsafgifter, punktafgifter på brændstof eller brugsafgifter – harmoniseres, og at der indføres en retfærdig ordning for opkrævning af afgifter hos transportvirksomhederne med henblik på dækning af infrastrukturomkostningerne;

ved indførelsen af en retfærdig ordning for opkrævning af afgifter med henblik på dækning af infrastrukturafgifterne skal der i et vist omfang, som skal fastlægges nærmere, tages hensyn til:

- de direkte omkostninger ved bygning og vedligeholdelse af vejinfrastrukturen
- de eksterne omkostninger, der forårsages af brugen af denne infrastruktur, f.eks. miljømæssige omkostninger;

fordrejning af konkurrencen mellem transportvirksomheder i de forskellige stater og ubegrundede overførsler af omkostninger mellem disse bør straks formindskes, og det er derfor nødvendigt, før fasen med evaluering og opkrævning af afgifter med henblik på dækning af omkostningerne, at gennemføre en overgangsfase med harmonisering af afgifterne i deres nuværende form med visse foranstaltninger som forberedelse til den endelige fase;

denne harmoniseringsproces bør i videst mulig udstrækning ledsages af en udbygning af de opkrævningsordninger, der er bedst egnede til en områdebestemt frem for en national opkrævning af afgifter med henblik på dækning af infrastrukturomkostningerne, såsom punktafgifter på brændstof og afgifter på brugen af en given infrastruktur;

da punktafgifterne på brændstof på grund af deres egenart er særlig velegnede til gennemførelse af områdeprincippet, kan de i hvert fald foreløbigt anvendes som hovedinstrument for en ordning for opkrævning af afgifter med henblik på dækning af omkostningerne ved landevejstransport;

en harmonisering af afgiftsordningerne og fastlæggelse af den højst tilladte bruttovægt inden for kategorier, der klassificeres på grundlag af akseantal og akseltype, er nødvendig for gennemførelse af en ordning for fordeling af vejomkostningerne i hele Fællesskabet uden at skabe konkurrencefordrejninger; (udgår)

afgiftssatserne bør fastsættes på en sådan måde, at de afspejler de omkostninger, som disse køretøjer forårsager for vejinfrastrukturen; de opkrævede afgifter, navnlig de harmoniserede dieselolieafgifter, skal derfor mindst dække de variable omkostninger, der er forbundet med det pågældende køretøjs benyttelse af infrastrukturen, og der skal tages hensyn til de vejafgifter, der opkræves for benyttelse af visse vejinfrastrukturer i visse medlemsstater;

tilpasningen af de nationale afgiftsordninger bør i første omgang begrænses til kun at omfatte diesel-drevne erhvervskøretøjer over en vis vægtgrænse, der anvendes til gods-transport inden for Fællesskabet;

de forskellige afgiftssatser bør videst muligt afspejle de omkostninger, som køretøjerne forårsager, navnlig vejinfrastrukturomkostninger og de eksterne omkostninger, herunder de miljømæssige omkostninger;

tilpasningen af de nationale afgiftsordninger bør i første omgang begrænses til kun at omfatte erhvervskøretøjer over en vis vægtgrænse, der anvendes til gods-transport inden for Fællesskabet;

med henblik herpå bør der fastsættes mindstesatser for de køretøjsafgifter, der i øjeblikket anvendes i medlemsstaterne, eller som kunne træde i stedet for disse; hver medlemsstat kan tilpasse og eventuelt nedsætte satserne for køretøjsafgifter, når de fastlagte mindstesatser overholdes;

konkurrencefordrejning opstår bl.a. som følge af forskelle i de nationale afgiftsordninger og navnlig det forhold, at der i nogle medlemsstater opkræves vejafgift, medens andre ikke gør det; en sådan fordrejning kan ikke fjernes alene ved harmonisering af afgifterne, herunder punkt-afgifterne, men de kan, indtil der er indført afgiftsformer, der er teknisk og økonomisk mere velegnede, foreløbigt dæmpes ved at indføre brugsafgifter på anvendelse af motorveje, på betingelse af at sådanne afgifter ikke indebærer forskelsbehandling eller overdrevent omfattende formaliteter og ikke skaber hindringer ved de indre grænser; der bør ved fastsættelsen af brugsafgifternes størrelse tages hensyn til infrastrukturomkostningerne og de eksterne omkostninger, herunder de miljømæssige;

for at sikre, at brugsafgifter og vejafgifter anvendes i overensstemmelse med princippet om dækning af infrastrukturomkostningerne, bør der fastlægges visse regler for deres anvendelse;

en nøjagtig fordeling af vejinfrastrukturomkostningerne og de eksterne omkostninger bør ideelt set baseres på omkostningstal, der indsamles i hver af medlemsstaterne; da sådanne tal for tiden ikke foreligger generelt, bør der indføres en midlertidig ordning baseret på mindsteafgifter, som skal overholdes af alle medlemsstaterne;

en nøjagtig fordeling af vejinfrastrukturomkostningerne og de eksterne omkostninger bør ideelt set baseres på et princip, der skal fastlægges nærmere, og tal, der indsamles efter en ensartet metode i samtlige medlemsstater; da en sådan metode og sådanne tal for tiden ikke foreligger generelt, bør der indføres en foreløbig ordning baseret på mindsteafgifter, som skal overholdes af alle medlemsstaterne;

målsætningen på længere sigt er, at (uændret)
der i EF gennemføres en afgifts-
ordning, der bygger på område-
princippet;

der bør fastsættes en stram tidsplan for gennemførelsen af de forskellige
etaper;

der bør fastsættes en tidsplan for
tilpasningen af reglerne til udvik-
lingen og iværksættelsen af den
endelige fase af Fællesskabets
afgiftsordning;

det er nødvendigt for Kommissionen (uændret)
at forhandle aftaler med tredjelande
med henblik på at sikre, at Fælles-
skabets vejafgiftsordning fungerer
korrekt, at mindske forskellene i de
pågældende parter afgiftsordninger
og at sikre en uhindret afvikling af
vejtransporten -

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Medlemsstaterne tilpasser deres afgiftsordninger for anvendelse eller besiddelse af tunge lastvogne i overensstemmelse med nærværende direktiv.

Medlemsstaterne tilpasser deres forskellige former for afgiftsordninger for anvendelse eller besiddelse af tunge lastvogne i overensstemmelse med nærværende direktiv.

Dette direktiv gælder ikke for medlemsstaternes ikke-europæiske områder.

(uændret)

Det gælder heller ikke for De Kanariske Øer, Ceuta og Melilla, Azorerne og Madeira.

(uændret)

Artikel 2

1. I dette direktiv forstås ved "tunge lastvogne" lastbiler, påhængsvognstog og sættevognstog, der er indregistreret i en medlemsstat eller, hvis de ikke er indregistreret, tilhører virksomheder, der er etableret i en medlemsstat, eller personer, der er bosiddende i en medlemsstat, eller som anvendes i en medlemsstat af disse virksomheder eller personer, under forudsætning af, at:

- deres trækraft hidrører fra en dieselmotor
- de anvendes til godstransport ad landevej
- deres højeste tilladte bruttovægt er mindst 12 tons.

1. I dette direktiv forstås ved

- motorvej, en vej, som specielt er konstrueret og bygget til færdsel med motorkøretøjer, som ikke har tilkørsel fra tilgrænsende ejendomme, og som

- i) undtagen på særlige steder eller midlertidigt er udstyret med særskilte vognbaner i de to færdselsretninger adskilt fra hinanden enten med en midterrabat, der ikke er bestemt til færdsel, eller undtagelsesvis ved andre midler
- ii) ikke har vejkrydsning i niveau med nogen anden vej, nogen jernbane eller sporvognslinje eller fortov, og
- iii) er særlig afmærket som motorvej.

- vejafgift, opkrævet betaling for tilbagelæggelse af en strækning mellem to punkter på en af de i artikel 4, stk. 2, litra c), nævnte infrastrukturer, hvis størrelse, når der er tale om motorveje, afhænger af den tilbagelagte afstand
- brugsafgift, betaling, der giver ret til at benytte motorveje i et nærmere bestemt tidsrum
- tunge lastvogne, lastbiler, påhængsvogntog og sættevognstog, der er indregistreret i en medlemsstat eller, hvis de ikke er indregistreret, er godkendt til kørsel og tilhører virksomheder, der er etableret i en medlemsstat, eller personer, der er bosiddende i en medlemsstat, eller som anvendes i en medlemsstat af disse virksomheder eller personer, når:
 - de anvendes til godstransport ad landevej
 - deres højeste tilladte bruttovægt er mindst 12 tons.

2. Medlemsstaterne kan undtage (uændret)
køretøjer, der tilhører de
væbnede styrker og politiet, og
køretøjer, der tilhører, eller
som er registreret i, en offent-
lig, regional eller lokal myn-
digheds navn, fra bestemmelserne
i nærværende direktiv.

Artikel 3

1. Uanset bestemmelserne i artikel 1. Uden at bestemmelserne i artikel
5 gælder tilpasningen af de i 4 og 5 indskrænkes, gælder
artikel 1 anførte afgiftsord- tilpasningen af de i artikel 1
ninger for følgende afgifter: anførte afgiftsordninger for
følgende afgifter:

- Belgien: taxe de circulation (uændret)
sur les véhicules
automobiles/verkeers-
belasting op de
autovoertuigen
- Danmark: vægtafgift af motor-
køretøjer m.v.
- Tyskland: Kraftfahrzeugsteuer
- Grækenland: Τέλη κυκλοφορίας
- Spanien:
- a) impuesto sobre vehículos
de tracción mecánica
- b) impuesto sobre actividades
económicas

- Frankrig: (uændret)
 - a) taxe spéciale sur certains véhicules routiers
 - b) taxe différentielle sur les véhicules à moteur
 - Irland: vehicle excise duties
 - Italien:
 - a) tassa di circolazione sugli autoveicoli
 - b) addizionale dei 5% sulla tassa di circolazione
 - Luxembourg: taxe sur les véhicules automoteurs
 - Nederlandene: motorrijtuigenbelasting
 - Portugal:
 - a) imposto de camionagem
 - b) imposto de circulação
 - Det Forenede Kongerige: vehicle excise duties.
2. Hvis en medlemsstat erstatter en af de i stk. 1 nævnte afgifter med en anden af samme type, underretter den Kommissionen, der foretager det fornødne til tilpasning af nævnte stykke.

Artikel 4

- | | |
|---|--|
| <p>1. Medlemsstaterne undlader at
opkræve andre afgifter for
anvendelse eller besiddelse af
tunge lastvogne end dem, der er
omhandlet i artikel 3.</p> | <p>(uændret)</p> |
| <p>2. Bestemmelserne i stk. 1 er ikke
til hinder for, at medlemssta-
terne kan indføre eller bibe-
holde:</p> | |
| <p>a) mindre særlige afgifter som
f.eks. registreringsafgifter
på køretøjer, som opkræves i
visse medlemsstater, eller
afgifter på køretøjer eller
læs af særlig stor vægt eller
særlig store dimensioner</p> | <p>a) mindre særlige afgifter, som
opkræves ved registreringen
af køretøjet eller pålægges
køretøjer eller læs af særlig
stor vægt eller særlig store
dimensioner;</p> |
| <p>b) parkeringsafgifter og
afgifter for kørsel i byer;
afgifter for benyttelse af
broer, tunneler og bjergpas</p> | <p>b) parkeringsafgifter og særlige
afgifter for kørsel i byer.</p> |

c) afgifter (vejafgifter) for benyttelse af vejinfrastrukturer på de i artikel 5 anførte betingelser

c) afgifter for benyttelse af vejinfrastrukturer, dvs. vejafgifter eller brugsafgifter for benyttelse af motorveje, broer, tunneler og bjergpas, på de i artikel 5 anførte betingelser.

Artikel 5

1. Opkrævning af vejafgifter på tunge lastvogne er kun tilladt på følgende betingelser:

1. Opkrævning af vejafgifter på tunge lastvogne og afgifter på tunge lastvognes brug af vejinfrastrukturer er kun tilladt på følgende betingelser, idet de ikke må indføres sammen på én og samme vejstrækning:

- | | |
|--|--|
| <p>a) afgifterne opkræves uden direkte eller indirekte hensyntagen til nationalitet eller transportens afsendelses- eller bestemmelsessted</p> <p>b) afgifterne skal stå i rimeligt forhold til omkostningerne i forbindelse med bygningen, driften og benyttelsen af den pågældende infrastruktur</p> | <p>a) afgifterne opkræves uden direkte eller indirekte hensyntagen til nationalitet eller transportens afsendelses- eller bestemmelsessted</p> <p>b) afgifterne skal stå i rimeligt forhold til omkostningerne i forbindelse med bygningen, driften og benyttelsen af den pågældende infrastruktur</p> |
|--|--|

c) opkrævningen af afgifterne skal tilrettelægges på en sådan måde, at den sinker trafikstrømmen mindst muligt; med dette for øje tilpasser medlemsstaterne deres opkrævningsordninger, således at de er i overensstemmelse med den seneste og mest effektive teknologi.

c) afgifterne indføres, opkræves, og betalingen af dem kontrolleres, således at trafikstrømmen sinkes mindst muligt, således at enhver obligatorisk standsning eller kontrol ved Fællesskabets indre grænser undgås. Med dette for øje samarbejder medlemsstaterne indbyrdes for at tilpasse deres opkrævningsordninger, således at de er i overensstemmelse med den mest effektive teknologi for at indføre fælles ordninger til opkrævning af vejafgifter ved de indre grænser, og for brugsafgifternes vedkommende at åbne mulighed for at erlægge disse afgifter i de øvrige medlemsstater;

d) for brugsafgifternes vedkommende fastsættes disse i forhold til tidsrummet for anvendelsen af vejinfrastrukturerne. Dags-, uge- og månedstaksterne svarer til henholdsvis 1/260, 1/52 og 1/12 af den årlige brugsafgift. De kan forhøjes med et beskedent beløb for at tage højde for reelle administrationsomkostninger, men beløbet må dog ikke sættes så højt, at det virker afskrækkende.

2. For så vidt angår dette direktiv er vejafgifter kun tilladte på særlige motorveje eller motorvejsnet eller dele deraf.

2. Der kan opkræves vejafgifter og brugsafgifter på hele motorvejsnettet, på særlige motorveje eller på dele af motorveje eller motorvejsnet.

Ved "motorvej" forstås en vej, som specielt er konstrueret og bygget til færdsel med motorkøretøjer, som ikke har tilkørsel fra tilgrænsende ejendomme, og som

(udgår)

i) - undtagen på særlige steder eller midlertidigt - er udstyret med særskilte vognbaner i de to færdselsretninger adskilt fra hinanden enten med en midter-rabat, der ikke er bestemt til færdsel, eller undtagelsesvis ved andre midler

ii) ikke har vejkrydsninger i niveau med nogen vej, jernbane eller sporvognslinje eller fortovej, og

iii) er særlig afmærket som motorvej.

3. Medlemsstaterne aflægger hvert år rapport til Kommissionen om de satser, de fastsætter; denne rapport indeholder tillige tilstrækkeligt med oplysninger til, at det kan godtgøres, at de i stk. 1 og 2 fastsatte betingelser er opfyldt.

Artikel 6

(udgår)

1. Med henblik på afgiftsfastsættelsen inddeles tunge lastvogne i kategorier efter akselantal og akseltype.
2. Inden for hver kategori eller underkategori er grundlaget for afgiftsberegningen den højst tilladte bruttovægt for tunge lastvogne.

3. En differentiering af den højst tilladte bruttovægt gennemføres på grundlag af klassificeringen i bilag I.

Artikel 7

1. Procedurerne for pålægning og opkrævning af afgifter fastlægges af de enkelte medlemsstater.

Artikel 8

1. Tunge lastvogne er fritaget for de i artikel 3 omhandlede afgifter i andre medlemsstater end den medlemsstat, under hvis jurisdiktion de hører. Sådanne køretøjer er omfattet af disse afgifter i tilfælde af, at de udelukkende anvendes i den medlemsstat, under hvis jurisdiktion de hører.

Artikel 6

Procedurerne for opkrævning og inddrivelse af de i artikel 3 omhandlede afgifter fastlægges af medlemsstaterne.

Artikel 7

1. Tunge lastvogne er fritaget for de i artikel 3 omhandlede afgifter i andre medlemsstater end den medlemsstat, under hvis jurisdiktion de hører.

2. Med forbehold af bestemmelserne i artikel 8 i Rådets direktiv af 17. februar 1975 om indførelse af fælles regler for visse former for kombineret godstransport mellem medlemsstaterne⁽¹⁾, som ændret ved Rådets direktiv af 28. juli 1982⁽²⁾, må medlemsstaterne ikke undtage tunge lastvogne fra eller give dem nedslag i de afgifter, der er omhandlet i artikel 3, især ikke

2. Uden at bestemmelserne i artikel 10 og i artikel 8 i Rådets direktiv 75/130/EØF⁽¹⁾ indskrænkes, kan medlemsstaterne ikke undtage tunge lastvogne fra eller give dem nedslag i de afgifter, der er omhandlet i artikel 3, især ikke

a) med den begrundelse, at de befinder sig på en anden medlemsstats område, eller

(uændret)

b) under henvisning til visse kvantitative eller kvalitative egenskaber ved dem (f.eks. køretøjernes alder, antal køretøjer i en enkelt virksomhed osv.).

(uændret)

(1) EFT nr. L 48 af 22.2.1975, s. 31.

(1) EFT nr. L 48 af 22.2.1975, s. 31.

(2) EFT nr. L 247 af 23.8.1982, s. 6.

3. Medlemsstaterne kan ikke yde (uændret)
tilbagebetaling af afgifter på
køretøjer på grundlag af punkt-
afgifter på dieselolie, der
eventuelt er betalt for køre-
tøjer fra disse medlemsstater
for den periode, i hvilken de
befinder sig på andre medlems-
statsers område.
4. Medlemsstaterne kan imidlertid undtage de i artikel 2 omhand-
lede køretøjer fra at betale
afgift eller kan nedsætte denne
i forhold til den tid, disse
køretøjer befinder sig på
tredjelandes område, såfremt der
af de pågældende køretøjer af-
kræves afgifter på køretøjer i
lighed med de afgifter, der er
omhandlet i nærværende direktiv.
4. Medlemsstaterne kan undtage de i
artikel 2 omhandlede køretøjer
fra at betale afgift eller kan
nedsætte afgiften i forhold til
den tid, køretøjerne befinder sig
på tredjelandes område, hvis der
af de pågældende køretøjer af-
kræves afgift på køretøjer i
lighed med de afgifter, der er
omhandlet i artikel 3.

Artikel 8

I en overgangsperiode anvender medlemsstaterne mindstesatser for køretøjsafgiften beregnet i overensstemmelse med den i bilag II anførte metode. Disse træder i kraft den 1. januar 1992 og gælder indtil den 31. december 1994, hvorefter de satser, der fastsættes på grundlag af artikel 10, finder anvendelse.

1. Uden at dette berører de i artikel 3 omhandlede kategorier af afgifter, fastsætter medlemsstaterne satserne for disse afgifter på en sådan måde, at afgiftssatserne i hver af de i bilag I nævnte klasser eller underklasser af køretøjer ikke er mindre end de i nævnte bilag fastsatte mindstesatser.
2. Portugal og Grækenland bemyndiges til indtil den 31. december 1996 at anvende reducerede satser på mindst 50% af de i bilag I fastsatte satser.
3. Rådet undersøger hvert andet år og første gang senest den 31. december 1995 mindstesatserne på grundlag af en rapport fra Kommissionen med henblik på at sikre et effektivt fungerende indre marked og undgå fordrejning af konkurrencen. Rådet tilpasser på forslag af Kommissionen i påkommende tilfælde de nævnte mindstesatser.

4. Omregningen til de nationale valutaer af mindstesatserne for køretøjsafgifterne ajourføres, hvis den gennemsnitlige vekselkurs mellem en given national valuta og ECU i det foregående kalenderår har ændret sig med mere end 5%.

Artikel 10

1. Fra 1. januar 1995 anvender medlemsstaterne mindstesatser for køretøjsafgifter fastsat på grundlag af de følgende stykker. Rådet træffer afgørelse om disse satser senest den 31. december 1993 på grundlag af et forslag fremsat af Kommissionen senest den 1. marts 1993.

Artikel 9

1. Ud fra hensynet til det indre marked og den fælles transportpolitik træffer Rådet hurtigst muligt passende foranstaltninger til at indføre en harmoniseret afgiftsordning for vejtransport omfattende køretøjsafgifter, punktafgifter på brændstof og andre afgifter (brugsafgifter og vejafgifter) for anvendelse af visse vejinfrastrukturer under hensyntagen til infrastrukturuomkostningerne og de eksterne omkostninger, herunder de miljømæssige.

- | | |
|--|--|
| <p>2. For hver af de køretøjskategorier, der er nævnt i artikel 6, giver medlemsstaterne senest den 1. juni 1992 Kommissionen meddelelse om de hertil svarende vejinfrastrukturomkostninger efter retningslinjerne i bilag III.</p> | <p>2. I dette øjemed fremsender medlemsstaterne de nødvendige data, som uden overdrevent store omkostninger kan tilvejebringes hos de nationale forvaltninger, til Kommissionen; jf. bilag II.</p> |
| <p>3. På grundlag af de oplysninger om vejinfrastrukturomkostningerne, som medlemsstaterne fremsender i henhold til stk. 2, fastlægger Kommissionen de gennemsnitlige vejinfrastrukturomkostninger for hver af de respektive køretøjskategorier.</p> | <p>3. På grundlag af de i stk. 2 omhandlede oplysninger, de erfaringer, der er indhøstet i mellemtiden, og en vurdering af transportmarkedets funktionsmåde, forelægger Kommissionen inden den 1. januar 1998 Rådet en rapport ledsaget af forslag til virkeliggørelse af den i stk. 1 nævnte målsætning. Rådet træffer afgørelse om disse forslag og vedtager senest den 31. december 1998 et harmoniseret system, der træder i kraft senest den 30. juni 1999.</p> |
| <p>4. På grundlag af de oplysninger, som medlemsstaterne fremsender, beregner Kommissionen mindstesatserne for køretøjsafgiften</p> | <p>(udgår)</p> |

for hver af køretøjskategorierne under hensyntagen til omfanget af vejinfrastrukturomkostningerne beregnet i overensstemmelse med stk. 1 og 2 efter fradrag af det forventede afgiftsprovenu fra dieselafgiften for de forskellige køretøjskategorier i overensstemmelse med den metode, der er anført i bilag IV.

5. Satserne for køretøjsafgiften (udgår)
udtrykkes i ECU.
6. Medlemsstater, der ikke over- (udgår)
holder de frister, der er
fastsat for fremsendelse af
oplysninger, som omhandles i
stk. 1 og 2, medtages ikke i
beregningerne. Beregningen af
Fællesskabets vejinfrastruktur-
omkostninger og de heraf
følgende afgiftssatser foretages
udelukkende på grundlag af de
oplysninger, der fremsendes af
de øvrige medlemsstater.
7. Dersom mindst syv af medlems- (udgår)
staterne ikke er i stand til at
give Kommissionen passende data
om vejinfrastrukturomkostnin-

gerne efter retningslinjerne i bilag III, er Kommissionen beføjet til årligt at øge de i artikel 9 omhandlede satser med højst 10%.

8. Den i stk. 2 til 6 fastsatte (udgår)
procedure finder anvendelse
hvert år. Ved disse lejligheder
tager Kommissionen også hensyn
til behovet for gradvis at for-
øge dækningen af vejinfrastruk-
turomkostningerne, således at
mindst de samlede vejinfrastruk-
turomkostninger er dækket senest
den 31. december 1999.
9. Rådet træffer inden den (udgår)
31. december 1993 afgørelse om
et forslag fra Kommissionen om
den procedure, der skal følges
for gennemførelsen af stk. 8.

Artikel 11

1. Fra 1. januar 1992 kan de nationale myndigheder tilbagebetale erlagte køretøjsafgifter på grundlag af antallet af køretøjskilometer kørt på motorveje med motorvejsafgifter i Fællesskabet. Tilbagebetalingen finder sted på årsbasis ved anvendelse af følgende formel:

køretøjskilometer kørt på
motorveje med motorvejsafgift x
nominel årlig køretøjsafgift

100 000

Artikel 10

1. De nationale myndigheder kan tilbagebetale erlagte køretøjsafgifter på grundlag af:

- a) antallet af køretøjskilometer kørt på motorveje med motorvejsafgifter i Fællesskabet. Tilbagebetalingen finder sted på årsbasis ved anvendelse af følgende formel:

køretøjskilometer kørt på
motorveje med motorvejsafgift
x nominel årlig køretøjsafgift

100 000

og/eller

- b) antallet af dage, for hvilke der er erlagt brugsafgifter på motorvejene i Fællesskabet. Tilbagebetalingen finder sted på årsbasis ved anvendelse af følgende formel:

samlet tidsrum (antal dage),
for hvilket der er erlagt
brugsafgifter x årlig køre-
tøjsafgift

365

2. Inden for rammerne af et multimedalt transportsystem kan der for afstande tilbagelagt med jernbane, ad floder og over havet tilbagebetales køretøjsafgifter på de i stk. 1 fastsatte betingelser for strækninger, der tilbagelægges ad veje, der er omfattet af et vej- eller brugsafgiftssystem.

3. De i stk. 1 og 2 fastsatte tilbagebetalinger kan under ingen omstændigheder føre til, at der opkræves en afgift, som er mindre end de i artikel 8, stk. 1 og 2, omhandlede mindstesatser.

Artikel 12

Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv fra den 1. januar 1992. De underretter straks Kommissionen herom.

Når medlemsstaterne vedtager disse bestemmelser, henvises der deri til dette direktiv, eller de ledsages ved offentliggørelsen af en sådan henvisning. De nærmere regler for denne henvisning fastsættes af medlemsstaterne.

Artikel 11

Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 1. januar 1994. De underretter straks Kommissionen herom.

(uændret)

Artikel 13

Dette direktiv er rettet til med-
lemsstaterne.

Artikel 12

(uændret)

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Rådets vegne
Formand

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Rådets vegne
Formand

Bilag I

Mindstesatser for afgifter for tunge lastbiler

Underklasse tunge lastvogne (højst tilladte bruttovægt i tons)

<u>Lastvogn</u>		<u>Mindsteafgift</u>	<u>Mindsteafgift</u>
		(i ECU/år)	(i ECU/år)
<u>Flere end</u>	<u>Højst</u>	(nye satser)	(gamle satser)
2 aksler			
7,5	12	0	0
12	13	31	71
13	14	86	204
14	15	121	286
15	18	274	645
3 aksler			
15	17	54	127
17	19	111	262
19	21	144	339
21	23	222	523
23	25	345	814
25	26	345	814
4 aksler			
23	25	146	343
25	27	228	537
27	29	362	853
29	31	537	1267
31	32	537	1267

Note: Køretøjer, udstyret med drivaksel med pneumatisk ophæng eller tilsvarende system, betaler afgifter på grundlag af den takst, der gælder for den køretøjskategori, der befinder sig umiddelbart under den. F.eks. vil en lastvogn med 3 aksler og en højst tilladt bruttovægt på 23 tons skulle betale en afgift på 144 ECU i stedet for 222 ECU.

<u>Vogntog</u>		<u>Mindsteafgift</u> (i ECU/år)	<u>Mindsteafgift</u> (i ECU/år)
<u>Flere end</u>	<u>Højst</u>	(nye satser)	(gamle satser)
2 + 1 aksler			
12	14	0	0
14	16	0	0
16	18	14	32
18	20	32	76
20	22	75	175
22	23	97	229
23	25	175	414
25	28	307	723
2 + 2 aksler			
23	25	70	165
25	26	115	271
26	28	169	398
28	29	204	482
29	31	335	790
31	33	465	1097
33	36	706	1666
36	38	706	1666
2 + 3 aksler			
36	38	515	1216
38	40	700	1652
3 + 2 aksler			
36	38	454	1072
38	40	628	1481
40	44	929	2191
3 + 3 aksler			
36	38	225	532
38	40	336	791
40	44	535	1262

Note: Køretøjer, udstyret med drivaksel med pneumatisk ophæng eller tilsvarende system, betaler afgifter på grundlag af den takst, der gælder for den køretøjskategori, der befinder sig umiddelbart under den. F.eks. vil et vogntog med 3 aksler og en højst tilladt bruttovægt på 23 tons skulle betale en afgift på 75 ECU i stedet for 97 ECU.

Bilag II

Oplysninger, der kræves af hver medlemsstat
i henhold til artikel 5, stk. 3, og
artikel 9, stk. 2

For hver køretøjskategori, der er omhandlet i dette direktiv, giver medlemsstaterne Kommissionen oplysning om deres infrastrukturomkostninger. Disse oplysninger fremsendes inden den 30. juni hvert år og omfatter følgende data⁽¹⁾ vedrørende året før det år, i hvilket de fremsendes.

Den metode, der benyttes ved fordelingen af disse omkostninger på de nævnte køretøjskategorier, skal beskrives nøjagtigt for at gøre det muligt for Kommissionens tjenestegrene at sammenholde de forskellige oplysninger.

Krævede oplysninger:

1. Anlægsudgifter (beregnet på grundlag af de seneste 10 års gennemsnit)

- nybygning og udvidelse samt
- udskiftning og ombygning

for: - hele nettet
- den del af nettet, for hvilken der opkræves vejafgifter eller brugsafgifter

opdelt på køretøjskategorier.

2. Udgifter i forbindelse med benyttelse

- driftsudgifter (beregnet på grundlag af de seneste 3 års gennemsnit)
- generalomkostninger
- udgifter til politi

(1) udtrykt i national valuta.

- for: - hele nettet
- den del af nettet, hvor hvilken der opkræves vejafgifter eller
brugsafgifter

opdelt på køretøjskategorier.

3. Afgifterne på køretøjer svarende til hver af de i bilag I omhandlede køretøjskategorier.
4. Satserne for vejafgifter og brugsafgifter svarende til hver af de i bilag I omhandlede køretøjskategorier.
5. Længden af det net, for hvilket der opkræves vejafgifter eller brugsafgifter.
6. Antallet af køretøjer i hver af de i bilag I omhandlede kategorier, der kører inden for den pågældende medlemsstat (nationale og udenlandske køretøjer) samt antallet af køretøjskilometer tilbagelagt af disse køretøjer (i alt på motorveje med vejafgift).
7. Det samlede afgiftsprovenu af:
 - punktafgifter på dieselolie
 - køretøjsafgifter
 - vejafgifter og/eller brugsafgifter på de i dette direktiv omhandlede køretøjer.
8. De eksterne omkostninger, herunder de miljømæssige omkostninger i den form, hvori den pågældende medlemsstat beregner dem.

KONSEKVENSANALYSEFORMULAR

FORSLAGETS KONSEKVENSER FOR ERHVERVSLIVET

herunder især små og mellemstore

virksomheder (SMV)

Forslagets titel: Ændring af forslaget til Rådets direktiv om opkrævning af afgifter på tunge lastvogne med henblik på dækning af transportinfrastrukturomkostningerne

Dokumentets referencenummer:

Forslaget

- 1. Hvorfor er fællesskabslovgivning – under hensyntagen til subsidiaritetsprincippet – nødvendig inden for dette område, og hvad er dens hovedformål?**

Fællesskabslovgivning på dette område er nødvendig for at sikre enheden på transportmarkedet og mindske konkurrencefordrejninger af skatte- og afgiftsmæssig art blandt transportvirksomheder.

Hovedformålet er at indføre en overgangsordning som forberedelse til en endelig EF-skatte- og afgiftsordning baseret på områdeprincippet, der bl.a. omfatter:

- fastsættelse af mindsteafgiftssatser for tunge lastvogne,
- mulighed for medlemsstater for at indføre brugsafgifter til at dække motorvejsinfrastrukturomkostninger. Disse brugsafgifter svarer til de motorvejsafgifter, der i øjeblikket anvendes af adskillige medlemsstater, og deres niveauer skal beregnes efter en foreslået metode; og
- mulighed for medlemsstaterne for at refundere en del af køretøjsafgifterne til transportvirksomhederne på grundlag af deres brug af motorveje, for hvilke der opkræves vej- eller brugsafgifter.

Konsekvenserne for erhvervslivet

2. Hvem berøres af forslaget?

- hvilke erhvervssektorer
- hvilke virksomhedsstørrelser (hvor stor en andel udgøres af små og mellemstore virksomheder)
- findes disse virksomheder i særlige geografiske områder af EF.

Fastsættelsen af mindsteafgiftssatser for køretøjer vil berøre internationale virksomheder, der anvender køretøjer med en bruttovægt på over 12 tons. Da de satser, der foreslås, ligger over dem, der anvendes i de fleste medlemsstater, er det kun virksomheder i de sydlige medlemsstater, der virkelig vil blive berørt. I henhold til en særlig bestemmelse (artikel 9, stk. 2) kan 2 af disse medlemsstater (Portugal og Grækenland) i de første 3 år efter direktivets ikrafttræden anvende nedsatte satser.

Indførelsen af brugsafgifter vil berøre internationale transportvirksomheder med køretøjer med 3 eller flere aksler.

Medlemsstaternes frivillige refusion af køretøjsafgifter gælder for alle transportvirksomheder i det omfang, de har betalt afgifter eller brugsafgifter.

Generelt vil alle størrelser af virksomheder med køretøjer med en bruttovægt på over 12 tons blive omfattet af foranstaltningerne i forslaget.

3. Hvad skal virksomhederne gøre for at efterleve forslaget?

Der er ingen yderligere forpligtelser for virksomhederne for så vidt angår anvendelsen af mindsteafgifter for køretøjer.

For så vidt angår indførelsen af brugsafgifter på motorveje skal transportvirksomhederne vurdere deres transportbehov for at betale og få bevis for betaling af de tilsvarende afgifter til den mest fordelagtige sats, dvs. årligt, månedligt, ugentligt eller dagligt.

4. Hvilke økonomiske konsekvenser antages forslaget at få?

- for beskæftigelsen
- for investeringen og etableringen af nye virksomheder
- for virksomhedernes konkurrencedygtighed

Anvendelsen af dette direktiv kan tænkes at føre til en stigning i transportomkostningerne navnlig i landene i Fællesskabets yderområder.

På den anden side indføres der med bestemmelserne i dette direktiv øget gennemsigtighed i forbindelse med fastsættelsen af afgiftsniveauerne (brugsafgiften i dette tilfælde), der skulle hænge direkte sammen med omkostningerne ved den infrastruktur, der bruges. Virksomhederne hilser dette velkomment, fordi de betragter det som et skridt i den rigtige retning. Øgede transportomkostninger vil navnlig for de svagere og mindre virksomheder i landene i Fællesskabets yderområde få en skadelig virkning for deres konkurrenceevne.

Generelt forventes det faktum, at direktivet vil føre til en anvendelse af områdeprincippet på en øget del af skatte- og afgiftsbyrderne, at bidrage til, at der rettes op på nuværende uligheder i konkurrencevilkårene for transportvirksomheder i Fællesskabet.

Endvidere hænger spørgsmålet om skatte- og afgiftsharmonisering direkte sammen med andre vigtige elementer i liberaliseringen af markedet (såsom cabotage), der har erhvervets store interesse, fordi de kan tænkes at øge forretningsmulighederne i det indre marked.

5. Indeholder forslaget bestemmelser, som tager højde for små og mellemstore virksomheders særlige situation (gælder der andre eller lempeligere krav osv.)?

Forslaget indeholder ikke nogen særlige bestemmelser for små og mellemstore virksomheder. Portugal og Grækenland får dog (jf. s. 2 ovenfor) en 3-års overgangsperiode for anvendelsen af mindsteafgiftssatserne for køretøjer, idet der dér er en forholdsvis større del af virksomhederne, der falder ind under kategorien små og mellemstore virksomheder.

Høring

6. Angiv de organisationer, der er blevet hørt om forslaget, og disses synspunkter i hovedtræk.

De organisationer, der er blevet hørt, omfatter:

- Transportarbejdernes sammenslutningen i EF
- IRU
- CLECAT
- UNICE og
- EUROCHAMBRES

For så vidt angår indførelsen af brugsafgiften, der er det nye element i anden ændring af det oprindelige forslag, stiller erhvervsorganisationerne sig generelt negativt, fordi de frygter, at transportomkostningerne vil stige – og at den frie bevægelighed vil blive hæmmet. Brugsafgifterne vil dog blive mere acceptable, hvis man med indførelsen heraf kan komme ud af dødvandet på andre vigtige områder inden for erhvervet (såsom cabotage).

ISSN 0254-1459

KOM(92) 405 endelig udg.

DOKUMENTER

DA

07

Katalognummer : CB-CO-92-465-DA-C

ISBN 92-77-48581-7

Kontoret for De Europæiske Fællesskabers Officielle Publikationer
L-2985 Luxembourg