

## NOTAT

Grund- og nærhedsnotat

Dato 7. juli 2017  
J. nr. 2017-3663

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer (eurovignetdirektivet, kapitel III om vejafgifter og brugsafgifter)

KOM(2017) 275 final.

Nyt notat

### 1. Resumé

*Europa-Kommissionen fremsatte den 31. maj 2017 forslag til ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer (eurovignetdirektivet).*

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

*De væsentligste ændringer i Kommissionens forslag omfatter en udvidelse af anvendelsesområdet til at omfatte busser, personbiler og varebiler, samt at der fastsættes en øvre grænse for den relative prisforskel mellem årsvignetter og vignetter med kortere gyldighedsperioder. Det foreslås desuden, at vignetter helt udfases, samt at visse undtagelser fra lette lastbiler falder bort. Der stilles desuden forslag til ændringer i rammerne for fastsættelse af afgiftssatser, så det bl.a. efter forslaget bliver muligt at lægge en afgift på trængsel oven i infrastrukturafgiften. Provenuet fra en afgift på trængsel foreslås øremærket tiltag, som reducerer trængsel.*

*Regeringen ser positivt på, at forslaget formentlig betyder, at trafik i andre EU-lande med dansk indregistrerede køretøjer opnår en øget beskyttelse mod vejafgifter og brugsafgifter, som ikke er begrundet ud fra kørslens omkostninger. Denne beskyttelse har særlig værdi for et land, som ligger i den geografiske udkant af Europa. Det er samtidig afgørende for regeringen, at forslaget ikke forhindrer, at de faste forbindelser (Storebæltsforbindelsen, Øresundsforbindelsen, mv.) som er etableret i henhold til statsgarantimodellen, kan anlægges og drives som hidtil.*



Regeringen kan dog ikke støtte forslaget om obligatorisk udfasning af brugsafgifter for tunge køretøjer, da det kan medføre højere administrative omkostninger, hvis Danmark for at fastholde sit skatteprovenu fra den eksisterende vejbenyttelsesafgift kan blive tvunget til at omlægge ordningen til en kilometerbaseret vejafgift. Regeringen er samtidig meget skeptisk over for forslaget om, at det skal være obligatorisk at lade lette lastbiler og busser omfatte af en eksisterende brugsafgift. Endelig kan regeringen ikke støtte forslag om obligatorisk øremærkning af afgiftsprovenu.

## 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 mellem de nationale politikker på området, og evalueringen konkluderede, at manglende harmonisering af såvel arten af afgifter (tidsbaserede vignetter, afstandsbaseerde 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 vejafgifter og brugsafgifter, som er et område, hvorpå artikel 91 TEUF finder anvendelse. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

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 II om afgifter på motorkøretøjer, KOM(2017) 276, samt om forslag til ændring af direktiv om inter-



operabilitet mellem elektroniske bompengesystemer (bompenge­direktivet), KOM(2017) 280.

Side 3/13

Forslaget er modtaget oversendt i dansk sprogversion den 7. juni 2017.

### **3. Formål og indhold**

Hovedformålet med de foreslåede ændringer i eurovignetdirektivet er, at de kan bidrage til at fremme anvendelsen af principperne om "forureneren betaler" og "brugeren betaler". De væsentligste ændringer i Kommissionens forslag omfatter:

#### *3.1 Anvendelsesområde*

Kommissionen foreslår, at direktivets anvendelsesområde udvides fra lastbiler til også at omfatte busser, personbiler og varebiler. De eksisterende muligheder for at undtage lastbiler under 12 ton fra afgiftsordninger foreslås samtidig fjernet.

Det foreslås endvidere, at direktivets anvendelsesområde udvides til at omfatte flere vej­kategorier. En række bestemmelser i direktivet foreslås således at skulle gælde for alle veje. Det vedrører bl.a. forholdsmæssighed af afgifterne.

#### *3.2 Vignetter*

For busser foreslås den øvre grænse for den relative prisforskel mellem årsvignetter og vignetter med kortere gyldighedsperioder fastsat som for lastbiler.

For personbiler og varebiler fastsættes den øvre grænse for den relative prisforskel mellem årsvignetter og vignetter med kortere gyldighedsperioder gennem en ændring af direktivet.

For lastbiler og busser foreslår Kommissionen, at anvendelsen af vignetordninger (brugsafgifter) udfases senest 31. december 2023. Kommissionen foreslår desuden, at vignetordninger for personbiler og varebiler ikke kan indføres efter forslagets ikrafttrædelse, samt at sådanne ordninger skal være udfaset senest den 31. december 2027.

#### *3.3 Afgiftssatser*

For lastbiler og busser foreslås fælles referenceværdier i eurocent pr. kilometer, for så vidt angår disse køretøjers bidrag til eksterne omkostninger til luftforurening og støj.

For lastbiler foreslås differentieringen af infrastrukturafgiften på baggrund af Euro-emissionsklasser erstattet af en differentiering på baggrund af en nyudviklet standard for lastbilers energieffektivitet. Det foreslås således, at differentiering efter EURO-emissionsklasser udfases senest den 31. december 2021.



For alle typer af køretøjer foreslås det, at det gøres obligatorisk at medtage eksterne omkostninger til luftforurening og støj i fastsættelse af afgiftssatsen, når det drejer sig om trafik i byer.

Det foreslås, at trængsel kan indgå i afgiftssatsen på en vejstrækning, når dette element indgår i afgiftssatsen for alle øvrige typer af køretøjer på strækningen.

### *3.4 Øremærkning*

Afgiftsprovenu fra trængselelementet i afgiftssatsen foreslås øremærket til at skabe løsninger på problemer med fremkommelighed på de pågældende vejstrækninger.

## **4. Europa-Parlamentets udtalelser**

Europa-Parlamentet skal i henhold til TEUF artikel 294 høres.

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 transportområdet. En tilpasning af de eksisterende regler kan dog kun gennemføres af Unionen selv.

Hvad angår udvidelsen af direktivets område til også at gælde busser, personbiler og varebiler, anfører Kommissionen, at alle klasser af køretøjer bidrager til vejtrafikkens negative konsekvenser for omgivelserne i EU og på globalt plan i form af CO<sub>2</sub>-emissioner, luftforurening og trængsel.

Medtagelsen af personbiler og varebiler vil bidrage til at forebygge risikoen for, at medlemsstater diskriminerer lejlighedsvis brugere eller udenlandsk registrerede køretøjer. Samtidig vil medtagelsen af busser kunne bidrage til at ligestille persontransport med godstransport, som tilfældet er på vej og jernbane.

Regeringen vurderer, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet, idet regeringen deler Kommissionens vurdering af, at indsatsen for at reducere eksternaliteter fra transportsektoren varetages mest hensigtsmæssigt ved en fælles europæisk tilgang.

## **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

Hvis forslaget vedtages, skal den eksisterende fælles Eurovignetteafgift i Danmark, Luxembourg, Nederlandene og Sverige for tunge godskøretøjer udfases senest i 2023. Det er uklart, hvorvidt afgiften forud herfor skal udvides til også at omfatte lette lastbiler mellem 3,5 ton og 12 ton samt busser. Det er også uklart, hvorvidt den eksisterende differentiering efter EURO-emissionsklasser vil skulle ophæves forud for udfasningen.

Hvis forslaget vedtages, skal der træffes beslutning om, hvorvidt implementering af direktivet i dansk ret skal ske gennem lov om afgift af vejbenyttelse, eller om det henset til det ændrede indhold i direktivet bør ske gennem enten en anden lovgivning.

### 7.2 Økonomiske konsekvenser

#### *Statsfinansielle konsekvenser*

Kommissionens forslag indskrænker principielt set den danske stats råderet til frit at fastlægge afgiftssatser for udenlandsk indregistrerede køretøjers anvendelse af vejnettet i Danmark. Da regeringen imidlertid ikke har planer om at forslå nye kørselsafgifter for danske eller udenlandske brugere af vejnettet, vil eventuelle statsfinansielle konsekvenser på nuværende tidspunkt hidrøre fra forslagets konsekvenser for eksisterende og allerede planlagte afgiftsordninger.

Direktivet har i Danmark konsekvenser for opkrævning af følgende afgifter (1) vejbenyttelsesafgiften (2) Storebæltsforbindelsen og Øresundsbron (3) Femern Bælt-forbindelsen og andre kommende anlæg efter den såkaldte statsgaranti-model.

Ad 1. Direktivet vil få statsfinansielle konsekvenser gennem forslaget om, at der skal ske en udfasning af vignetordninger, hvilket for lastbilernes vedkommende er foreslået til 31. januar 2023. Det vil medføre et provenutab for staten på i størrelsesorden [400-450] mio. kr. om året. Hvis et tilsvarende provenu efter 2023 skal opkræves gennem en kilometerbaseret vejafgift, vil der være ændrede administrative omkostninger forbundet med opkrævning af afgiften. De administrative omkostninger ved opkrævning af vejafgifter i 2024 er dog ikke vurderet nærmere, men baseret på Skatteministeriets afdækning i 2012 kan meromkostningen vise sig at blive betydelig og måske af en størrelsesorden, som ikke står i et rimeligt forhold til provenuets størrelse.

Det er ikke klart, hvorvidt afgiftspligt for lette lastbiler og busser samt en ophævelse af differentieringen af satserne efter EURO-emissionsnormer skal indføres forud for udfasningen af vejbenyttelsesafgiften. Det er heller ikke klart, hvad der i givet fald vil gælde om satser og satsstruktur. Sådanne ændringer vil kunne have betydning for provenuet fra vejbenyttelsesafgiften i en kortere pe-



riode. Det er dog på det foreliggende grundlag ikke muligt at opgøre mulige provenueffekter.

Ændringer i satsstrukturen, indføjelser af nye køretøjskategorier i afgiftssystemet samt en udfasning af afgiften vil have administrative økonomiske konsekvenser for SKAT. Størrelsesordenen heraf kan dog på det foreliggende grundlag ikke vurderes.

#### Ad 2. Storebæltsforbindelsen og Øresundsbron

De nærmere konsekvenser bør undersøges.

#### Ad 3. Femern Bælt-forbindelsen og andre kommende anlæg efter den såkaldte statsgarantimodel

De nærmere konsekvenser bør undersøges.

#### *Samfundsmæssige konsekvenser*

En udfasning af den eksisterende vejbenyttelsesafgift vil indebære et mistet provenu fra udenlandske køretøjer. Dette provenu udgør i dag med de eksisterende satser og satsstruktur i størrelsesordenen 150 mio. kr. pr. år.

#### *Erhvervsøkonomiske konsekvenser*

Direktivet pålægger ikke vejmyndigheder i EU-landene at indføre vejafgifter. Som sådan har en vedtagelse af direktivet ikke direkte erhvervsøkonomiske konsekvenser. En udfasning af vejbenyttelsesafgiften vil dog umiddelbart indebære en reduktion i erhvervenes omkostninger på i størrelsesordenen 250-300 mio. kr. pr. år.

I det omfang, direktivet opfylder formålet om at indføre intelligent opkrævning af vejafgifter, vil forslaget kunne medvirke til at reducere de administrative byrder for erhvervslivet og private brugere af veje med afgiftsordninger i Danmark og udlandet.

Med Kommissionens forslag vil trafik i andre EU-lande med dansk indregistrerede køretøjer opnå en bedre beskyttelse mod fiskalt begrundede vejafgifter og brugsafgifter. Direktivet beskytter dermed erhvervsliv og borgere mod afgifter, som ikke kan begrundes ud fra kørselens direkte eller indirekte omkostninger.

#### 7.3 Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet

I det omfang, direktivet opfylder formålet om bidrage til at indføre intelligent opkrævning af vejafgifter, vil de samfundsøkonomiske konsekvenser af trafikens bidrag til luftforurening, støj og klimaforandringer i højere grad blive afspejlet i adfærden i trafikken, hvilket alt andet lige vil resultere i et forøget beskyttelsesniveau for borgerne.



## 8. Høring

### DI Transport

DI Transport er generelt skeptisk over for forslaget, der på en række punkter vil øge beskatningen på mobilitet. DI Transport er dog positiv over for fælles regler, der sætter et effektivt loft over medlemsstaternes beskatning af udenlandske køretøjer.

Forslaget lægger op til at øge beskatningen på bustransport i Danmark og EU. Forslaget betyder bl.a. at Danmark bliver tvunget til at opkræve vejbenyttelsesafgifter for både rutebusser, fjernbusser og turistbusser, hvilket DI Transport ikke kan støtte, da det vil være et væsentligt tilbageskridt for den kollektive transport.

Det bemærkes, at det eksisterende direktiv 1999/62/EF er fremsat med henvisning til både Traktatens artikel 71(1), og Artikel 93 (I dag artikel 91 og 113). Det fremlagte ændringsforslag er derimod fremsat med henvisning til artikel 91, men i lyset af at medlemslandene tvinges til at omfatte busser i deres kørselsafgifter og vejbenyttelsesafgifter bør det afklares, om forslaget også bør hjemles i artikel 113, som kræver enstemmighed i Rådet.

Derudover er DI Transport skeptisk over at sænke vægtgrænsen for vejbenyttelsesafgifter fra 12 tons til 3,5 tons, da det vil øge beskatningen, og det bør være op til medlemsstaterne, om man vil øge afgifterne.

DI Transport er desuden modstander af Kommissionens forslag om, at medlemslandene tvinges til at afvikle tidsbaserede vejbenyttelsesafgifter. DI Transport mener, at det fortsat skal være op til den enkelte medlemsstat, om det vil indføre kørselsafgifter eller bibeholde vejbenyttelsesafgifter. Dette skal ikke mindst ses i lyset af, at de nuværende systemomkostninger til kørselsafgifter er uforholdsmæssigt store.

En stor del af de danske eksportvirksomheder vil blive påvirket, hvis forslaget medfører, at f.eks. Tyskland kan øge afgifterne på de lastbiler, der kører til og fra Danmark.

Forslaget bør derfor ikke øge muligheden for at forhøje de eksisterende afgifter, men til gengæld indeholde et klart loft over afgifterne. Det gælder bl.a. i forhold til referenceomkostninger for infrastrukturafgifter. DI Transport skal opfordre til, at der laves konsekvensberegninger på dette.

Tilsvarende kan DI Transport ikke støtte en tilføjelse af en trængselsafgift oven på de eksisterende kørselsafgifter. En eventuel trængselsafgift for lastbiler på motorvejene omkring Hamborg vil øge omkostningerne for det danske eksporterhverv, da de øgede omkostninger alt andet lige vil blive væltet over på kunderne. Afgifterne kan allerede i dag tage højde for trængsel, idet der er mulighed for at varierer afgifter efter tidspunkt på dagen, som f.eks. myldretid.



En eventuel trængselsafgift bør i givet fald opkræves alle køretøjer, der forårsager trængsel og ikke kun lastbiler. Tilsvarende bør den kun opkræves på de tidspunkter på døgnet, hvor der rent faktisk er trængsel, og ikke f.eks. om natten. Der bør heller ikke være muligt både at opkræve trængselsafgift på motorveje ind til byen og bompenge for at køre ind i bymidten.

For så vidt angår muligheden for at variere afgifterne efter CO<sub>2</sub>-udledning, så bør det ikke føre til højere afgifter, da lastbiler og den øvrige vejtransport allerede betaler for CO<sub>2</sub>-omkostninger gennem brændstofafgifterne.

DI Transport skal i den forbindelse påpege, at vejbenyttelsesafgifter er upræcise i forhold til beskatning af CO<sub>2</sub>, da det ikke afspejler den faktiske CO<sub>2</sub>-udledning og dermed ikke belønner f.eks. grøn kørsel. Forslaget for Kommissionen synes heller ikke at tilgodese kørsel med f.eks. højere iblanding af bæredygtige biobrændstoffer eller brug af biogas.

DI Transport er positive overfor at lade biler og varebiler omfatte af de fælles principper i forslaget, da det kan bidrage til, at medlemslandene ikke diskriminere mod udenlandske køretøjer. I den forbindelse mener DI Transport, at muligheden for at variere de månedlige, ugentlige vejbenyttelsesafgifter for personbiler i forslaget til ny artikel 7c, bør være en væsentlige lavere procent-sats af den årlige afgifter end forslaget, så der ikke diskrimineres mod lejlighedsvis brugere.

#### Dansk Kollektiv Trafik

Forslaget lægger op til at øge beskatningen på bustransport i Danmark og EU. Det gælder både rutebuskørsel og turistbuskørsel. Forslaget betyder bl.a. at Danmark bliver tvunget til at opkræve vejbenyttelsesafgifter for både rutebusser, fjernbusser og turistbusser. Der er i 2017 godt 13.000 indregistrerede turist- og rutebusser i Danmark. Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik kan ikke støtte, at forslaget vil pålægge erhvervet en så betydelig meromkostning, som sidste ende vil betyde en forringelse af den kollektive transport.

Det bemærkes, at det eksisterende direktiv 1999/62/EF er fremsat med henvisning til både Traktatens artikel 71(1), og Artikel 93 (I dag artikel 91 og 113). Det fremlagte ændringsforslag er derimod fremsat med henvisning til artikel 91, men i lyset af, at medlemslandene tvinges til at omfatte busser i deres kørselsafgifter og vejbenyttelsesafgifter bør det afklares, om forslaget også bør hjemles i artikel 113, som kræver enstemmighed i Rådet.

#### Trafikskaberne i Danmark

I fald der bliver lagt op til, at også rutekørsel omfattes af vejbenyttelses/kørselsafgift bemærkes, at kollektiv trafik via rutebiler er karakteriseret ved ikke at være grænseoverskridende, hvorfor pålæggelse af vejafgifter her alt andet lige ikke vil bidrage til et velfungerende indre marked. Derimod vil vejafgifter kunne bruges til at gøre det mere attraktivt at vælge kollektive transport,





hvis denne friholdes eller give incitament til at vælge fossilfri kollektiv transport, om der sker differentiering efter miljøbelastning

### Dansk Erhverv

Dansk Erhverv støtter principielt en fremtidig provenuneutral omlægning af afgifterne på privatbiler, der tager højde for, hvor og hvornår bilen kører samt bilens emissioner. En sådan ændring af afgifterne kræver dog et system, der er relativt billigt i drift, som har en meget lav fejlmargen, og som er internationalt koordineret. Erhvervstransporten skal undtages for kørselsafgifter, da den allerede er tilrettelagt ud fra størst mulig omkostningseffektivitet. Afgifter vil ikke virke adfærdsregulerende, idet godset under alle omstændigheder skal frem til kunderne. På den baggrund kan Dansk Erhverv ikke støtte Kommissionens forslag om at lade busser omfatte af reglerne.

Samtidig kan Dansk Erhverv dog støtte ideen om, at indtægter fra eventuelle trængselsafgifter anvendes til at mindske den bestående trængsel. Dansk Erhverv gør derimod ikke på foreliggende grundlag ind for, at der skal ske et skifte fra vej-benyttelsesafgifter til et system, der er baseret på antal kørte kilometre – road pricing – da teknologien efter vores opfattelse ikke er klar og administrationsomkostningerne er for høje.

Derudover vil en kilometerafgift som den foreslåede ramme både de danske og EU's andre yderområder uforholdsmæssigt hårdt.

Dansk Erhverv anerkender Kommissionens ønske om at mindske CO<sub>2</sub> udledningen, men gør samtidig opmærksom på, at dette ikke vil blive en nødvendig følge af at gå over til kilometerafgift.

Dansk Erhverv bifalder Kommissionens ønske om delvist, at forbinde de indkrævede afgifter med en øget investering i vejinfrastruktur, men må samtidig udtrykke skepsis overfor, hvorvidt disse penge vil blive direkte øremærkede, eller om de potentielt ender med at blive anvendt til andre projekter eller sektorer.

Dansk Erhverv ønsker, at det nuværende system med opkrævning af vejbenyttelsesafgifter fortsætter og opdateres, så det bliver mere tidssvarende, herunder at den opdateres til Euro 6.

Dansk Erhverv er meget positiv overfor, at støjafgifter kun anvendes i områder, hvor der reelt er støjproblemer, og går ud fra, at dette samtidigt betyder, at skulle støjproblemerne i et område blive løst, så vil støjafgiften også bortfalde.

Derudover er det positivt at se, at afgift for eksterne omkostninger ikke vil blive opkrævet for de køretøjer, der opfylder de strengeste EURO emissionsstandarder, men vi er uforstående overfor, at denne ordning bortfalder efter 4 år.



### Sund & Bælt Holding A/S

Sund & Bælt udtrykker generelt bekymring ved, at direktivet indeholder en bred vifte af uklarheder omkring direktivets bestemmelser. Det vanskeliggør i utilsigtet grad fortolkningen af direktivets bestemmelser og konsekvenser heraf. Dette forhold er kun skærpet ved det nye forslag, som indeholder en række udvidelser.

Selskabet bemærker, at direktivet i sin ultimative udstrækning er uhensigtsmæssig og unaturlig at anvende på de projekter i Danmark, der finansieres efter statsgarantimodellen. Det bør derfor fremgå eksplicit af direktivet, at denne type infrastruktur er undtaget; som minimum på de parametre, der er afgørende betydning for prisfastsætningen på de faste forbindelser.

Herudover opfordrer selskabet til, at der foretages en nærmere analyse af en række elementer i forslaget:

Navnlig bør rækkevidden af Direktivets krav til det maksimale niveau for infrastrukturafgifter (som ikke gælder for Storebæltsforbindelsen og Øresundsbron som følge af overgangsbestemmelsen), vurderes grundigt i forhold til fremtidige forbindelser, så det som minimum sikres, at tilsvarende undtagelser gælder for disse.

Herudover er der en central uklarhed i Direktivets bestemmelser om inddrivelse af infrastrukturomkostninger i forhold til, om hvorvidt direktivet fremover vil indeholde en grænse for, hvor meget der kan opkræves i afgift fra lette køretøjer, og hvorledes en sådan grænse i givet fald beregnes. Selskabet opfordrer til, at denne uklarhed bliver drøftet med Kommissionen, ligesom de økonomiske konsekvenser heraf i givet fald bør undersøges.

Selskabet opfordrer grundlæggende desuden til, at det grundigt undersøges med Kommissionen, om der med de nye bestemmelser skabes en situation, hvor muligheden for at etablere nye brugerfinansierede forbindelser vanskeliggøres i unødigt grad, hvilket ikke kan være hensigten med direktivet henset til, at de store brugerfinansierede projekter styrker mobiliteten i EU ved at lukke kritiske huller i TEN-T-nettet.

### Danske Speditører

Overordnet set mener Danske Speditører, at EU-vejpakken indeholder forslag, der giver begrundet håb om afbalancerede løsninger, som giver de danske speditors- og logistikvirksomheder gode muligheder for at planlægge og afvikle transporterne effektivt, sikkert og optimalt. Derfor vil vi hilse det med glæde, hvis ovenstående forslag til direktiv reelt kan bidrage til mere smidighed.

### ITD

ITD mener principielt, at vejskatter er et udtryk for en uheldig skat på mobilitet. Det er derfor væsentligt for ITD, at der udarbejdes fælles EU-regler, der



sikrer en høj grad af ensartethed. Vejskatter bør aldrig være så høje, at opkrævningen heraf får negativ betydning for erhvervslivets konkurrenceevne i EU, herunder ikke mindst i forhold til virksomheder i EU's randområder.

Kommissionen lægger med forslaget op til overordnede principper om, at "forureneren betaler" og "brugeren betaler". Disse to principper bakker ITD principielt op om. Vi er heller ikke negativt indstillede over for, at lastbiler, der forurener mere end andre, pålægges højere afgifter under kørsel sammenholdt med mere miljøvenlige køretøjer.

Desuden bakker vi op om et system, der prioriterer afgiftsopkrævning ved brugen af infrastrukturen frem for faste årlige afgifter. Vejskatter skal dog være fair fordelt på alle køretøjer – og dermed ikke kun omfatte lastbiler.

Afgiftsbetalinger i EU er i dag præget af forskellige nationale vejskatordninger. Det er derfor positivt, at Kommissionen opfordrer til at fjerne de forskellige nationale ordninger – alt med henblik på at skabe mere ensartede regler for vejafgifter i EU. EU bør sikre fair konkurrence, hvorfor transportvirksomheder bør behandles ens uanset nationalitet. Hertil bør selve afgiftsopkrævningen ske på den til enhver tid mest "smarte" måde, så den nyeste teknologi altid finder anvendelse.

ITD mener, at statslige indtægter fra vejskatter alt andet lige bør øremærkes til vedligehold og udbygning af vejinfrastrukturen. Afgiftsstørrelserne må derfor alt andet lige ikke være højere end, hvad der medgår af midler hertil. Det er i den sammenhæng vigtigt med et loft over afgifternes størrelse.

ITD beder i øvrigt om, at det undersøges, hvorvidt hjemlen vedrørende opkrævning af eurovignetter er omfattet af skatte- eller af transportlovgivningen. Dette spørgsmål kan få betydning for, hvilken beslutningsprocedure der kan anvendes i EU (enstemmig beslutning eller beslutning med kvalificeret flertal).

#### DTL

Generelt finder DTL, at dette forslag er meget ambitiøst. Det bygger på en række antagelser – som fx en kommende vedtagelse af CO<sub>2</sub>-standarder.

Et skifte fra den eksisterende vejbenyttelsesafgift til road pricing har været grundigt diskuteret i Danmark for nogle år siden, hvor den daværende regering netop valgte at droppe et sådant skifte, og det er der gode grunde til. For det første er en kilometerafgift en dyr måde at opkræve skat på. For det andet vil en kilometerafgift være et hårdt slag mod yderområderne i Danmark. Efter DTLs opfattelse er det tvivlsomt, hvilke miljømæssige gevinster, der vil være at hente ved at gå fra vejbenyttelsesafgift til road pricing.

DTL har stor sympati for, at Kommissionen i sit forslag søger at kunne skabe et link mellem de indkrævede afgifter (efter fradraget af opkrævningsomkostnin-



gerne) og øgede investeringer i vejinfrastrukturen. DTL må dog udtrykke meget stor skepsis over for, om det måtte blive realiseret.

DTL vil nærmere analysere konsekvenserne af forslagene til ændringer i bilagene, men finder umiddelbart, at stigningerne i referenceværdierne for eksterne omkostninger er markante. Fx lægges der op til, at store vogntogs trængselsomkostninger kan komme op på at betale ækvivalensfaktoren fra tabel 2 i bilag V på 2,9 gange det maksimale niveau for trængselsafgiften for lette køretøjer i Bilag VI på 198 cent. Dvs. 5,74 € svarende til 43 DKK pr. pr. km!

### DTU

Transport DTU ser de foreslåede ændringer som konstruktive og rigtige og et skridt i retning mod et afgiftssystem der er baseret på den aktuelle anvendelse af vejnettet. Det ses at være rigtigt fremover at anvende differentierede og normbaserede afgifter med afsæt i konkrete CO<sub>2</sub> emissioner samt øvrige eksterne belastninger, der er tæt på de samfundsmæssige marginalomkostninger baseret bl.a. på referenceværdier. Herunder at belønne/reducere afgifter for de mest energirigtige og rene køretøjer. Udviklingen i forbindelse med introduktionen af Euro 6 køretøjer understreger dette forhold.

At indføre trængselsafgifter efter de skitserede principper (de omkostninger køretøjet påfører andre trafikanter direkte og samfundet som helhed) og fastsætte størrelsen af disse til de marginale omkostninger ved trafikoverbelastning i en såkaldt tæt på kapacitet situation fremstår ligeledes som en god og operationel løsning. Det fremgår dog ikke hvordan beregningen af disse omkostninger vil blive gennemført herunder hvordan trængselsbelastningen for forskellige køretøjstyper vil blive estimeret.

At indtænke afgifter for andre typer køretøjer måske især varebiler og lastbiler med totalvægt under 12 tons virker ligeledes relevant. Specielt for varebiler (under 3.5 tons) skal dog indtænkes, at disse allerede i en vis udstrækning er belagt med registreringsafgift, hvilket kan have betydning for fastlæggelsen af afgiften.

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

Der er på nuværende tidspunkt ikke kendskab til andre landes holdninger til forslaget.

Luxembourg, Nederlandene og Sverige deltager i samarbejdet om den fælles vejbenyttelsesafgift for tunge godskøretøjer.

## **10. Regeringens foreløbige generelle holdning**

Regeringen ser positivt på, at forslaget formentlig betyder, at trafik i andre EU-lande med dansk indregistrerede køretøjer opnår en øget beskyttelse mod vejafgifter og brugsafgifter, som ikke er begrundet ud fra kørslens omkostninger.



Denne beskyttelse har særlig værdi for et land, som ligger i den geografiske udkant af Europa. Det er samtidig afgørende for regeringen, at forslaget ikke forhindrer, at de faste forbindelser (Storebæltsforbindelsen, Øresundsforbindelsen, mv.) som er etableret i henhold til statsgarantimodellen, kan anlægges og drives som hidtil.

Danmark vil forholde sig skeptisk til en udfasning af den eksisterende vignetordning for lastbiler, så længe der ikke er et teknisk gennemprøvet alternativ, hvor skatteprovenuet kan tilvejebringes med tilsvarende begrænsede administrative omkostninger. For Danmark er det afgørende, at det er et nationalt anliggende at afgøre, hvornår en eventuel udfasning hensigtsmæssigt kan finde sted. Danmark kan således ikke støtte forslag om obligatorisk udfasning. Det er endvidere et klart dansk fokus, at det forbliver national kompetence at beslutte, hvorledes provenuet fra kørselsafgifter skal anvendes.

Landene i Eurovignetten har tidligere understreget over for Kommissionen, at man bl.a. på grund af forøgede omkostninger til administration og kontrol ikke ønsker at udvide afgiftsbasen til også at omfatte de lette lastbiler mellem 3,5 ton og 12 ton. Det er således i dansk interesse, at muligheden for at undtage de mindre køretøjer fra afgiftsopkrævningen bibeholdes.

Danmark vil ligeledes forholde sig meget skeptisk til forslag om obligatorisk udvidelse af eksisterende ordninger til ligeledes at omfatte andre køretøjskategorier som busser. Regeringen har behov for at analysere Kommissionens forslag nærmere, førend der kan fastlægges detaljeret holdning hertil.

Regeringen vil endelig sikre en afklaring af, om forslaget også bør hjemles i artikel 113, som kræver enstemmighed i Rådet.

## **11. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget**

Sagen har været forelagt Folketingets Europaudvalg til orientering den 2. juni 2017 som en del af en samlet orientering om Europa-Kommissionen initiativer på vejtransportområdet (vejpakken). Der blev oversendt samlenotat om vejpakken den 24. maj 2017.