

## SAMLENOTAT

Dato 2. maj 2018  
J. nr. 2018-1638

## Indhold

Dagsordenspunkt 3 (a): Forslag til forordning om sikring af konkurrencen inden for lufttransport og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 868/2004 .....	2
Dagsordenspunkt 3 (b): Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2006/1/EF om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej (udlejningsdirektivet) .....	16
Dagsordenspunkt 3 (c): Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer og fremme af udveksling på tværs af landegrænser af oplysninger om manglende betaling af vejafgifter i Unionen (EETS-direktivet om interoperabilitet mellem bompengtjenester) .....	30



### **Dagsordenspunkt 3 (a): Forslag til forordning om sikring af konkurrencen inden for lufttransport og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 868/2004**

KOM (2017) 289 final

*Sagen forventes sat på dagsordenen for et kommende rådsmøde med henblik på vedtagelse / generel indstilling*

*Revideret notat. Nye afsnit er markeret med en streg i marginen. Hvis alene få ord/sætninger er ændret, er disse tillige markeret med fed skrift.*

#### **1. Resumé**

*Europa-Kommissionen fremsatte den 8. juni 2017 forslag til en revision af forordning 868/2004 om sikring af konkurrencen inden for lufttransport.*

*Med forslaget vil Europa-Kommissionen styrke EU-luftfartsselskabers mulighed for at kunne konkurrere med tredjelandes luftfartsselskaber på grundlag af åben og loyal konkurrence.*

*Forordningsforslaget skal sikre en effektiv og ligelig beskyttelse af EU-luftfartsselskaber mod overtrædelse af gældende internationale forpligtelser og mod skade eller trussel om skade på et eller flere EU-luftfartsselskaber forårsaget af praksisser indført af tredjelande eller enheder i tredjelande.*

*Sammen med lufttransportaftaler eller aftaler om luftfartsydelse med tredjelande er hensigten med forslaget at kunne fastsætte nødvendige betingelser, som fremmer transportforbindelser på et højt niveau og sikrer loyal konkurrence med tredjelandes luftfartsselskaber.*

*Forslaget angår udformningen af Europa-Kommissionens beføjelser til at foretage undersøgelse og om nødvendigt træffe foranstaltninger for effektivt at sikre et åbent og konkurrencedygtigt marked i tilfælde af, at transportforbindelserne og konkurrencen i Unionen udsættes for risici.*

*Regeringen er enig i Europa-Kommissionens målsætning om at sikre en effektiv og ligelig beskyttelse for EU-luftfartsselskaber og sikre, at EU-luftfartsselskaber kan konkurrere med tredjelandes luftfartsselskaber på grundlag af åben og loyal konkurrence for derved bl.a. at opretholde betingelser, som fremmer transportforbindelser på et højt niveau i Unionen.*

***Det er samtidig regeringens opfattelse, at hensynet til lige konkurrenceforhold ikke må forringe privatpersoners og erhvervsrejsendes mulighed for let at flyve til og fra Danmark. Samtidig bør med-***



lemsstaterne have mest mulig indflydelse på beslutninger om iværksættelse af foranstaltninger.

Det er desuden regeringens opfattelse, at skulle det blive nødvendigt at vedtage foranstaltninger, forudsættes det, at sagen er fuldt oplyst, og at foranstaltningerne er proportionale.

Der blev oversendt grund- og nærhedsnotat til Folketingets Europaudvalg den 6. juli 2017. Der er forud for TTE-rådsmødet den 5. december 2017 oversendt samlenotat den 24. november 2017.

## 2. Baggrund

Europa-Kommissionen har den 8. juni 2017 ved KOM(2017) 289 fremsat forslag til en forordning om sikring af konkurrencen inden for lufttransport og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 868/2004.

Forslaget er sendt til Rådet den 9. juni 2017 i dansk sprogversion.

Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 100, stk. 2, og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294.

Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

## 3. Formål og indhold

### Formål

Formålet med forordningen er at sikre en effektiv og ligelig beskyttelse af EU-luftfartsselskaber baseret på ensartede kriterier og procedurer mod overtrædelse af gældende internationale forpligtelser og mod skade eller trussel om skade på et eller flere EU-luftfartsselskaber forårsaget af praksisser, som påvirker konkurrencen, og som er indført af tredjelande eller enheder i tredjelande, jf. betragtning 23.

I betragtning 2 anføres, at EU-luftfartsselskaber bør kunne konkurrere med tredjelandes luftfartsselskaber på grundlag af åben og loyal konkurrence blandt alle luftfartsselskaber. **Det vil bidrage til at opretholde betingelser, som fremmer transportforbindelser i Unionen.**

Det er hensigten med initiativet at sikre loyal konkurrence i luftfarten og dermed styrke denne sektors bidrag til opfyldelsen af Europa-Kommissionens prioriterede mål om at støtte jobskabelse og bæredygtig vækst. Videre anfører Kommissionen, at initiativet bidrager til at styrke EU's globale position, herunder det strategiske mål om udbygning af frihandel, uden at der gives køb på europæiske standarder. Det er navnlig i overensstemmelse med Kommissio-



nens fremgangsmåde ved forhandlingerne om lufttransportaftaler eller aftaler om luftfartsydelse med tredjelande, idet det fremmer loyal konkurrence og høje beskyttelsesniveauer på det arbejdsmarkedsmæssige og sociale område, jf. s. 4-5.

### Hensyn

Loyal konkurrence anerkendes navnlig af konventionen angående international civil luftfart (Chicago-konventionen), hvis præambel indeholder en anerkendelse af behovet for, at internationale lufttransportydelse skal bygge på "*lige vilkår*".

Chicagokonventionen angiver endvidere, at Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) bør have som målsætning at fremme udviklingen af internationale luftfartsydelse for derigennem at "*sikre, ... at enhver af de kontraherende stater får rimelig mulighed for at drive internationale luftruter*" og "*undgår forskelsbehandling de kontraherende stater imellem*", jf. betragtning 3.

Princippet om loyal konkurrence er veletableret i Unionen, hvor markedsforvridende praksisser er underlagt gældende EU-ret, som garanterer lige muligheder og loyale konkurrencevilkår for alle luftfartsselskaber, europæiske såvel som fra tredjelande, der beflyver Unionen, jf. betragtning 4.

Loyal konkurrence er dog endnu ikke blevet defineret ved hjælp af særlige multilaterale regler, hverken inden for rammerne af ICAO-aftaler eller Verdenshandelsorganisationens aftaler (WTO-aftaler), jf. betragtning 5.

EU's regler sikrer, at alle europæiske og ikke-europæiske luftfartsselskaber tildeles samme rettigheder og samme muligheder for adgang til lufttransportrelaterede tjenester. Det kan dog være tilfældet i visse tredjelande, hvor diskriminerende praksis og statsstøtte kan give anledning til illoyale konkurrencefordele for luftfartsselskaber fra disse tredjelande, jf. forslaget s. 2.

Kommissionen anfører samtidig, at EU-luftfartsselskaberne selv er ansvarlige for deres konkurrenceevne, og de må løbende tilpasse deres produkter og forretningsmodeller til de gældende markedsvilkår, idet det bemærkes, at konkurrencen, såvel inden for som uden for EU, bygger på åbenhed, gensidighed og rimelighed, og at den ikke forvrides af illoyale praksisser, jf. s. 2-3.

### Begrundelse for forslaget

Kommissionen begrundet forslaget med, at illoyale praksisser på længere sigt kan føre til en situation, hvor en virksomhed opnår en dominerende eller endog monopollignende stilling på luftfartsmarkedet, hvilket indebærer færre valg-



muligheder, færre transportforbindelser og højere priser for EU-borgerne, jf. s. 4.

Loyal konkurrence blandt luftfartsselskaber bør fortrinsvis tages op inden for rammerne af lufttransportaftaler eller aftaler om luftfartsydelse med tredjelande. Indsatsen bør derfor styrkes for at få inddraget klausuler om loyal konkurrence i eksisterende og fremtidige lufttransportaftaler eller aftaler om luftfartsydelse med tredjelande, jf. betragtning 7.

Forordning (EF) nr. 868/2004 har vist sig ikke at være tilstrækkeligt effektiv i forhold til at realisere den bagvedliggende målsætning om at fremme loyal konkurrence. Det skyldes navnlig visse af reglerne i forordningen, som bl.a. vedrører definitionen af de pågældende praksisser, fraværet af en særlig intern EU-procedure vedrørende forpligtelser i lufttransportaftaler eller aftaler om luftfartsydelse, hvori Unionen er part, med det formål at sikre loyal konkurrence, jf. betragtning 8.

Endelig er reglerne for at iværksætte en undersøgelse forholdsvis restriktive. Der er indført en egentlig klageadgang til Kommissionen for "Fællesskabets luftfartsindustri", der defineres som "*alle de EF-luftfartsselskaber, der leverer lignende luftfartsydelse, eller de af luftfartsselskaberne, hvis samlede andel udgør størstedelen af det samlede fællesskabsudbud af sådanne luftfartsydelse*". Hverken medlemsstaterne eller individuelle luftfartsselskaber indrømmes en selvstændig rolle som klager, jf. s. 3.

#### Undersøgelse og iværksættelse af sagsforløb

Kommissionen anfører, at Unionen bør kunne gribe effektivt ind for at sikre et åbent og konkurrencedygtigt marked i tilfælde af, at transportforbindelserne og konkurrencen i Unionen udsættes for risici, jf. s. 3.

Videre bemærkes det, at en effektiv, forholdsmæssig og afskrækkende lovgivning fortsat er nødvendig med henblik på at opretholde betingelser, som fremmer transportforbindelser på et højt niveau og sikrer loyal konkurrence med tredjelandes luftfartsselskaber.

På den baggrund anføres det i betragtning 9, at Kommissionen bør gives beføjelse til at foretage en undersøgelse og om nødvendigt træffe foranstaltninger. Sådanne foranstaltninger bør kunne anvendes, enten når relevante forpligtelser overtrædes i en aftale, som Unionen er part i, eller når praksisser påvirker konkurrenceklausuler eller truer med at påføre EU-luftfartsselskaber skade.

Forslaget fastsætter, jf. artikel 3, at en undersøgelse skal kunne iværksættes

1. på Europa-Kommissionens eget initiativ,



2. efter afgivelse af klage fra medlemsstat eller
3. efter klage fra et EU-luftfartsselskab.

Side 6/42

Undersøgelsen iværksættes, hvis der findes umiddelbare beviser for, at:

- a) gældende internationale forpligtelser er overtrådt, eller
- b) alle følgende omstændigheder gør sig gældende:
  - i. En praksis, som påvirker konkurrencen, benyttes af et tredjeland eller en enhed i et tredjeland
  - ii. Der er tale om en skade eller trussel om skade på et eller flere EU-luftfartsselskaber
  - iii. Der er en årsagssammenhæng mellem den angivelige praksis og den angivelige skade eller trussel om skade

#### Overtrædelse af forpligtelser

Forslaget indeholder en nærmere beskrivelse af, hvad resultatet af en undersøgelse kan være, herunder at der bør vedtages såkaldte afhjælpende foranstaltninger, **hvis der er belæg for konkurrenceforvridende praksis. I formandskabets kompromisforslag er der taget udgangspunkt i, at Europa-Kommissionen og Rådet deler kompetencen i forhold til at vedtage afhjælpende foranstaltninger på baggrund af Europa-Kommissionens undersøgelser.**

Det fremgår af forslaget, at afhjælpende foranstaltninger ikke må gå videre end, hvad der er nødvendigt for at afhjælpe skaden eller truslen om skade, ligesom det fremgår, at foranstaltningerne kan begrænses "til et nærmere bestemt geografisk område".

Foranstaltningerne skal i henhold til forslaget pålægges det eller de luftfartsselskaber, der drager fordel af den praksis, der påvirker konkurrencen. **Europa-Kommissionen lægger op til, at** foranstaltningerne enten kan bestå af finansielle forpligtelser eller "enhver foranstaltning med en tilsvarende eller lavere værdi". Endvidere gælder, at foranstaltningerne ikke må pålægge EU eller en eller flere medlemsstater at overtræde indgåede luftfartsaftaler eller handelsaftaler.

Er gældende internationale forpligtelser overtrådt, vil eventuelle afhjælpende foranstaltninger skulle baseres på den retsakt, der indeholder sådanne forpligtelser, eller på folkeretlige regler og principper. For at opretholde disse retsakt-



ters integritet bør sådanne foranstaltninger kun vedtages efter afslutning af de procedurer, som er fastsat deri, jf. betragtning 16.

Side 7/42

Afhjælpende foranstaltninger angående praksisser, der påvirker konkurrencen, tilsigter at udligne den skade, der er opstået eller truer med at opstå som følge af disse praksisser. De bør derfor tage form af finansielle forpligtelser eller andre foranstaltninger, som, idet de repræsenterer en kvantificerbar pengeydelse, er i stand til at skabe den samme virkning. Dette kan **med udgangspunkt i Europa-Kommissionens forslag** omfatte foranstaltninger i form af suspension af indrømmelser, af skyldige ydelser eller af tredjelandets luftfartsselskabs øvrige rettigheder, forudsat at dette ikke fører til en overtrædelse af en lufttransportaftale eller en aftale om luftfartsydelser, som er indgået med det berørte tredjeland. Af hensyn til overholdelsen af proportionalitetsprincippet bør alle former for foranstaltninger begrænses til, hvad der er nødvendigt for at udligne den påviste skade eller trussel om skade, jf. betragtning 19.

I Europa-Kommissionens konsekvensanalyse af forslaget anføres, at EU's luftfartsselskabers konkurrenceevne generelt er under pres.

Europa-Kommissionen angiver, at det skyldes

- fremkomsten af meget konkurrencedygtige luftfartsselskaber i Asien og Mellemøsten, der blandt andet kan udnytte deres geografiske placering. I Mellemøsten og Asien etableres således internationale hub's (samlingspunkter), der forbinder destinationer i Europa og USA med destinationer i Asien og Oceanien. Hertil kommer etableringen af nye og store lufthavne i visse af de lande.
- høje omkostninger i EU som følge af reguleringspåførte omkostninger i form af blandt andet udgifter til løn, sociale goder og ordninger, udgifter knyttet til arbejdsforholdene for de ansatte, forbrugerbeskyttelse og udgifter som følge af miljørelaterede bestemmelser.
- europæiske luftfartsselskaber, der operer long haul-trafik, er hårdt presset af lavprisselskaberne på deres europæiske rutenetværk med deraf følgende konsekvenser for indtjeningsgrundlaget.

Endelig skal det nævnes, at det af konsekvensanalysen fremgår, at såvel forordning 95/93 om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne som Rådets direktiv 96/67 om adgang til ground handling-markedet i Fællesskabets lufthavne allerede indeholder bestemmelser, der gør det muligt at træffe imødegående foranstaltninger, hvis tredjelands gaver deres egne luftfartsselskaber en præferencebehandling sammenlignet med EU's selskaber.



#### 4. Europa-Parlamentets udtalelser

Side 8/42

Der foreligger endnu ikke en **endelig** udtalelse fra Europa-Parlamentet.

Sagen er behandlet i Europa-Parlamentets transportudvalg (TRAN), som har vedtaget betækningsudkast af 28. marts 2018 til senere afstemning på plenarforsamlingen.

Af betækningsudkastet kan læses, at der tegner sig to grupper i Europa-Parlamentet, som er meget lig den gruppedannelse, der forekommer i Rådets arbejdsgruppe:

På den ene side er der tilhængerne af, at forordningen skal fungere som et effektivt redskab til at dæmme op for uretmæssige konkurrenceforhold. På den anden side er der en gruppe, som samtidig er bekymret for, at forordningen vil have negative konsekvenser for flypassagerer og for tilgængeligheden. Hvordan vægtingen af grupperingerne er vides på nuværende tidspunkt ikke.

I betækningsudkastet fremgår det bl.a., at Europa-Parlamentet ønsker at give Europa-Kommissionen mulighed for at pålægge et selskab fra et tredjeland midlertidige, afhjælpende foranstaltninger samtidig med, at Europa-Kommissionen igangsætter en undersøgelse af selskabet, og altså før forholdet er undersøgt og undersøgelsens resultat giver grundlag for vedtagelse af endelige sanktioner. Hvis dette ændringsforslag vedtages af Europa-Parlamentet, vil det med stor sandsynlighed give anledning til uenighed i de senere forhandlinger med Rådet, som må forventes bredt set ikke at ville acceptere en så vidtgående sanktionsmulighed.

Det bemærkes endvidere, at Europa-Parlamentet endnu ikke har forholdt sig til, om sanktioner skal vedtages ved Rådsbeslutning i stedet for af Europa-Kommissionen som delegeret retsakt efter rådgivningsproceduren. Dette er et forhold, der har været debatteret i Rådets transportarbejdsgruppe.

#### 5. Nærhedsprincippet

Europa-Kommissionen anfører, at det valgte retsgrundlag, TEUF Artikel 100, stk. 2, åbner mulighed for at vedtage alle nødvendige bestemmelser for lufttransport.

Kommissionen anfører desuden, at foreneligheden med nærhedsprincippet blev anerkendt i 26. betragtning i forordning (EF) nr. 868/2004 for denne forordnings vedkommende, og konkluderer i forslagens betragtning 23, at Unionen kan vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union, da målet for forordningsforslaget (en effektiv og ligelig beskyttelse for alle EU-luftfartsselskaber baseret på ensartede kriterier og procedurer mod overtrædelse af gældende internationale





forpligtelser og mod skade eller trussel om skade på et eller flere EU-luftfartsselskaber forårsaget af praksisser, som påvirker konkurrencen, og som er indført af tredjelande eller enheder i tredjelande) ikke i tilstrækkelig kan grad opfyldes af medlemsstaterne, men bedre kan nås på EU-plan.

Det nye element i forslaget, overtrædelse af gældende internationale forpligtelser, defineres i forslaget som aftaler, hvor EU er part, hvilket gør, at de retligheder og pligter, som er en følge af sådanne aftaler, ikke kan udøves særskilt af individuelle medlemsstater.

Kommissionen anfører, at de tilstræbte mål ikke kan opfyldes uden fælles foranstaltninger på EU-niveau.

Regeringen er enig heri og vurderer, at nærhedsprincippet er overholdt.

## **6. Gældende dansk ret**

Området er i dag allerede reguleret på Unionsniveau, og der findes ikke danske retsregler på området.

## **7. Konsekvenser**

### Lovgivningsmæssige konsekvenser

Der skønnes ikke at være behov for dansk lovgivning som følge af en eventuel vedtagelse af dette forslag.

### Økonomiske konsekvenser

#### *1.1.1 Statsfinansielle konsekvenser*

Forslaget skønnes ikke at have statsfinansielle konsekvenser

#### *1.1.2 Samfundsøkonomiske konsekvenser*

På den ene side kan der henvises til Europa-Kommissionens begrundelse for forslaget om, at illoyale praksisser på længere sigt kan føre til en situation, hvor virksomheder opnår dominerende eller monopollignende stillinger på luftfartsmarkedet, hvilket indebærer færre valgmuligheder, færre transportforbindelser og højere priser for EU-borgerne. På den anden side, som anført af Europa-Kommissionen, kan vedtagelsen af afhjælpende foranstaltninger føre til gengældelsesforanstaltninger over for EU's erhvervsliv.

### Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Det vurderes, at forslaget vil medføre administrative konsekvenser for erhvervslivet, herunder indgivelse af skriftlig klage til Kommissionen, jf. artikel 3, indhentning af oplysninger fra danske luftfartsselskaber, jf. artikel 4, og oplys-



ning om fortrolige oplysninger, ikke-fortrolige sammendrag eller særskilte erklæringer, jf. artikel 6.

Idet det ikke er muligt på forhånd at estimere i hvor høj grad danske luftfartselskaber vil benytte klagemuligheden i artikel 3, i hvilket omfang Kommissionen vil benytte artikel 4 eller hvor mange danske luftfartsselskaber, som vil være omfattet af artikel 6, er det ikke muligt at kvantificere de administrative konsekvenser nærmere.

Skulle forordningen medføre, at luftfartsselskaber fra tredjelande bliver pålagt foranstaltninger, der giver danske luftfartsselskaber bedre konkurrencemuligheder, vil det medføre positive økonomiske konsekvenser for danske luftfartsselskaber. Omvendt vil foranstaltninger, der pålægges luftfartsselskaber fra tredjelande, alt andet lige på kort sigt formentlig medføre højere billetpriser, hvilket vil give danske erhvervsvirksomheder højere transportomkostninger.

## **8. Høring**

Forslaget er i perioden mandag den 19. juni til og med mandag den 26. juni 2017 sendt i høring i EU-specialudvalget for Transport, Bygning og Bolig.

Følgende svar er modtaget:

### Brancheforeningen Dansk Luftfart og DI Transport

”Brancheforeningen Dansk Luftfart og DI Transport er blevet anmodet om bemærkninger til ovennævnte forslag til sikring af konkurrencen inden for lufttransport, herunder ophævelse af gældende forordning 868/2004.

Det er vigtigt for europæisk og dermed dansk luftfart, at den internationale konkurrence finder sted på lige vilkår. Det er herunder centralt, at tredjelandselskaber i konkurrencen med EU-selskaber på sidstnævntes hjemmebane, skal leve op til de krav, som EU stiller til EU-selskaber.

Vi kan i forlængelse heraf tilslutte os Kommissionens vurdering af, at forordning 868/2004 har været uden effekt, hvorfor der er behov for et nyt og mere effektivt instrument. Vi anbefaler derfor, at Danmark i de videre forhandlinger støtter op om Kommissionens forslag til etablering af en ny forordning, der som beskrevet i løsningsmulighed D, inddrager nye mekanismer i indsatsen. Forslaget tager inspiration fra handelshindringsforordningen, og sigter på at øge indsatsen på internationalt plan (ICAO, WTO), herunder gennem klausuler om loyal konkurrence i lufttransportaftaler med tredjelande. Hvad angår håndteringen af praksisser, der påvirker konkurrencen (forskelsbehandling og støtte), skal vi pege på muligheden for, at man i de videre forhandlingerne søger inspiration i statsstøttekapitlerne i EU's handelsaftaler.



Det fremgår dog af forslaget, at eksisterende lufttransportaftaler som regel ikke indeholder klausuler om loyal konkurrence og tilhørende mekanismer i forbindelse med overtrædelse og skade. Vi formoder således, at der med indførelse af de foreslåede instrumenter i en ny forordning, efterfølgende vil være påkrævet med genforhandling af gældende aftaler. Vi forudsætter i den forbindelse, at Kommissionen gives mandat til disse forløb. Dog fremgår omfang, praktik og tidsforløb af disse genforhandlinger ikke af forslaget, hvilket bør klarlægges.

Det synes ikke præcist at fremgå af forslaget, hvilke typer af tredjeland-flyvninger, forslaget omfatter. Vi forudsætter, at forslaget implicit også omfatter flyvninger under 5. frihedsrettigheder, hvilket naturligvis er centralt for europæiske selskaber.

Med baggrund i betragtning 19, beskriver artikel 13 ”afhjælpende foranstaltninger” i tilfælde af skade eller trussel. Arten af afhjælpende foranstaltninger i forhold til tredjelands luftfartsselskaber, der drager fordel af en given praksis, beskrives i stk. 2. Vi finder det uklart, om der med de beskrevne ”afhjælpsninger” i praksis tænkes på såkaldte ”matching clauses”, der anvendes i forbindelse med statsstøtte på forsknings- og udviklingsområdet. I givet fald skal vi opfordre til, at anvendelsen af ”matching clauses” kun finder sted efter meget nøje overvejelser, fordi de grundlæggende lægger op til at støtte mødes med støtte, frem for at tilsikre, at konkurrence finder sted på markedets vilkår.

Vi står naturligvis til rådighed for den videre proces, herunder uddybning af ovennævnte bemærkninger.”

#### Erhvervsflyvningens Sammenslutning

”Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES) takker for muligheden for at deltage i denne høring.

ES kan tilslutte sig den af Kommissionen i konsekventanalysen valgte løsning D ”Forordning (EF) nr. 868/2004 erstattes af et nyt og mere effektivt EU-retsinstrument kombineret med en styrket international indsats på globalt plan og inddragelse af udvidede klausuler om loyal konkurrence i ASA (den foretrukne løsning)”.

ES noterer sig, at der ikke forventes overordnede direkte virkninger for de små og mellemstore virksomheder (SMV), men gavnlige virkninger for EU-luftfartsselskabers konkurrenceevne. Det har sikkert sin årsag i, at forordningen omhandler ”Air Carriers”, altså større luftfartsselskaber.

Det kan imidlertid ikke udelukkes, at tilsvarende problemer findes for den ikke-rutemæssige luftfart, herunder charter og taxify. Denne anden form for kommerciel luftfart bør tilsvarende sikres loyal konkurrence.”



*(Københavns Lufthavne, Kastrup, har fremsendt et supplerende høringssvar den 16. februar 2018)*

”CPH har i relation til Kommissionens forslag af 8. juni 2017 til en ny forordning om sikring af konkurrencen inden for lufttransport og om ophævelse af forordning nr. 868/2004 følgende bemærkninger:

CPH kan generelt støtte en revision af forordningen, som aldrig har været anvendt.

Det er almindeligt kendt, at der i 3. lande ydes støtte til nationale luftfartsselskaber, som kan medføre en konkurrencefordel i forhold til EU-luftfartsselskaber, som ikke nyder samme støtte. Nogle lande har en erhvervs-politik, der i høj grad støtter luftfartssektoren gennem lave skatter og afgifter, mens andre lande, herunder USA, har indført fx konkursregler, der kan støtte luftfartsselskaber i finansielle problemer. Alle sådanne regler vil give et luftfartsselskab hjemmehørende eller med stor trafik fra det pågældende 3. land en konkurrencefordel i forhold til EU-luftfartsselskaber.

Derfor er det efter CPH's opfattelse vigtigt, at man i forbindelse med afgørelse af, hvorvidt der er tale om unfair konkurrence, anvender en balanceret helhedsvurdering, hvor hensynet til legitim erhvervs politik, forbruger- og erhvervsinteresser, tilgængelighed og retssikkerhed også medinddrages. Forordningen må ikke blive et værktøj, som EU-luftfartsselskaber bruger til at stække dygtige konkurrenter fra 3. lande, idet dette risikerer at skade tilgængeligheden til EU og Danmark og medføre forhøjede billetpriser til skade for både erhvervslivet og forbrugerne,

Det er derfor afgørende, at den nye forordning er forholdsvis klar og afgrænset i relation til, hvornår Kommissionens kan iværksætte en procedure, som beskrevet i forordningen, ligesom basale retssikkerhedsmæssige garantier bør iagttages.

Definitionen af ”interested parties” skal således være pragmatisk, sammenhængende og fleksibel, og disse parter bør få lejlighed til en grundig konsultation med henblik på at sikre en repræsentation af alle relevante interesser.

Det kan endvidere nævnes, at artikel 13, stk. 2 i udkastet til forordning om afhjælpningsforanstaltninger synes uklar og efter ordlyden måske kan anvendes til vidtgående foranstaltninger, såsom suspension/fratagelse af slots og andre rettigheder. Det bør efter CPH's opfattelse tydeliggøres, hvilke foranstaltninger, der kan bringes i anvendelse efter forordningen.



For så vidt angår hensynet til retssikkerheden, skal det bemærkes, at der bør stilles nøje krav til, hvornår beviset for unfair konkurrence fremskaffes, til bevissets styrke og til ansvaret for beviset.

Endvidere bør forordningens primære sigte efter CPH's opfattelse være på de mere åbenlyse former for diskrimination, hvor EU-luftfartsselskaber i 3. lande ikke får adgang de samme muligheder for at drive virksomhed, som de nationale virksomheder. Forordningen bør naturligvis også være i overensstemmelse med relevante ICAO principper, og der bør ikke pålægges 3. landes luftfartsselskaber mere restriktive krav til, hvornår der er tale om statsstøtte, end der stilles til EU-luftfartsselskaber.

Endeligt skal CPH opfordre til, at det tydeligt fremgår af forordningen, at tvister om unfair konkurrence som udgangspunkt skal håndteres på myndighedsplan i bilaterale luftfartsaftaler med 3. lande, således at den i forordningen beskrevne procedure sker som en sidste udvej, hvor de nationale muligheder er udtømte. Det vil ikke være i Danmarks og CPH's interesse, at forordningen bruges til at begrænse trafikken fra 3. lande til Danmark med henblik på at beskytte bestemte store luftfartsselskaber fra andre EU-lande fra konkurrence fra 3. landes luftfartsselskaber.”

## 9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Forslaget, og den til forslaget udarbejdede konsekvensanalyse, har været behandlet i Rådets arbejdsgruppe for luftfart, og en første gennemgang af forslaget er nu afsluttet.

Drøftelserne viser, at der er tre grupper af medlemsstater:

Den første gruppe er positivt **indstillet** over for forslaget og **ønsker et effektivt redskab til at modarbejde unfair konkurrence og ulige praksisser**.

Heroverfor står en gruppe, der finder, at forslaget vil kunne føre til, at der vedtages foranstaltninger, der vil få meget negative konsekvenser for forbrugerne i form af dårligere forbindelser fra disse **medlemsstater** til tredjelande samt forhøjede billetpriser. Hertil kommer en generel usikkerhed for, at vedtagelsen af forslaget vil kunne føre til, at luftfartsselskaber fra tredjelande vil blive afskrækket fra at beflyve navnlig mindre **medlemsstaters** lufthavne, hvilket også vil medføre negative konsekvenser for de europæiske forbrugere.

En tredje gruppe af **medlemsstater**, herunder Danmark, har givet udtryk for **en balanceret tilgang, hvor der på den ene side er udtrykt** forståelse for behovet for at kunne gennemføre undersøgelser af mulige illoyale praksisser fra tredjelande eller tredjelandes selskaber, **og på den anden side er der udtrykt** bekymring for de konsekvenser, som vedtagelsen af kompenserende



foranstaltninger kan have **for tilgængeligheden** for de europæiske forbrugere og europæisk erhvervsliv, f.eks. i form af dårligere flyforbindelser og højere billetpriser.

Det **bulgarske** formandskab har fremlagt **flere** kompromisforslag, der **har været** behandlet ved møder i arbejdsgruppen. **Det har været vanskeligt for formandskabet at** bygge bro mellem dem, der er meget positive over for forslaget, og den kritik, som er fremført i forhold til **negative** konsekvenser for forbrugerne **og tilgængeligheden**.

Formandskabet har søgt at imødekomme de tre grupper med en uddybning af *unionsinteressen*, hvor der nu lægges vægt på proportionalitet og hensynet til både konkurrenceforhold og tilgængelighed.

Derudover tilstræber formandskabets i sit kompromisforslag en balance mellem de tre grupperinger i form af, at:

1. kompetencen til at vedtage kompenserende foranstaltninger deles, således at Europa-Kommissionen træffer beslutning om finansielle sanktioner (eksempelvis som en afgift, der modsvarer den statsstøtte, som selskabet modtager), mens Rådet træffer beslutning om operationelle sanktioner (eksempelvis tildeling af SLOTS – dvs. ankomst- og afgangstider o.l.).
2. begrebet ”trussel om skade” tages ud af forslaget, således at en undersøgelse af tredjelandsluftfartsselskaber kun kan iværksættes, når unfair konkurrence har forvoldt skade, og dermed ikke alene på baggrund af, at luftfartsselskabets praksis udgør en trussel om, at en skade vil komme til at finde sted.
3. Europa-Kommissionens undersøgelse af unfair praksis kun kan suspenderes, hvis alle berørte medlemsstater er enige om, at et givent forhold indledningsvist skal håndteres under bilaterale procedurer.

## 10. Regeringens generelle holdning

Regeringen ønsker at sikre danske virksomheder, herunder danske luftfartsselskaber, gode og lige internationale konkurrenceforhold.

**Således er regeringen på den ene side** enig i målsætningen om at sikre en effektiv og ligelig beskyttelse af EU-luftfartsselskaber og sikre, at EU-luftfartsselskaber kan konkurrere med tredjelandes luftfartsselskaber på grundlag af åben og loyal konkurrence for derved bl.a. at opretholde betingelser, som fremmer transportforbindelser på et højt niveau i Unionen. **Samtidig bør det sikres, at forordningen bliver et effektivt redskab, som kan**



## **afholde tredjelandes selskaber fra at indføre tiltag, der modvirker åben og loyal konkurrence.**

**På den anden side** er regeringen ikke **fuldt ud** overbevist om den positive merværdi af det foreliggende forslag. Især er regeringen bekymret for de negative konsekvenser en vedtagelse af eventuelle kompenserende foranstaltninger kan få for forbrugerne og erhvervslivet i form af ringere service og højere billetpriser.

Det er således regeringens opfattelse, at eventuelle foranstaltninger ikke må få negative konsekvenser for tilgængeligheden til og fra Danmark, og at **medlemsstaterne** bør have mest mulig indflydelse på beslutninger om iværksættelsen af foranstaltninger.

I den forbindelse er det regeringens opfattelse, at det skal sikres, at foranstaltninger over for et luftfartsselskab fra et tredjeland skal være proportionale og må ikke have karakter af straf.

For at sikre proportionalitet er det regeringens holdning, at medlemsstaterne bør have mest mulig indflydelse på beslutninger om iværksættelse af foranstaltninger, hvorfor regeringen støtter, at det bør være Rådet, som får mandat til at indføre sanktioner. Regeringen kan dog godt støtte det foreliggende kompromis om delt kompetence, hvor Europa-Kommissionen tildeles kompetence til at træffe afgørelse om finansielle foranstaltninger, mens Rådet tildeles kompetence til at træffe afgørelse om operationelle foranstaltninger.

For så vidt angår konkurrenceforhold mellem EU-luftfartsselskaber og luftfartsselskaber fra tredjelande er det i øvrigt regeringens generelle opfattelse, at dette bedst sikres gennem bilaterale luftfartsaftaler mellem EU og de pågældende tredjelande. I sådanne aftaler vil det være muligt nærmere at fastlægge regler, der sikrer fair og lige konkurrence mellem luftfartsselskaber fra EU og luftfartsselskaber fra de pågældende tredjelande.

### **11. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg**

Forslaget har senest været forelagt for Folketingets Europaudvalg til orientering den 1. december 2017. Der blev oversendt samlenotat den 24. november 2017.

Sagen har **desuden** været forelagt til orientering i Folketingets Europaudvalg, den 1. juni 2017.

Der blev oversendt grund- og nærhedsnotat til Folketingets Europaudvalg den 6. juli 2017.



### **Dagsordenspunkt 3 (b): Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2006/1/EF om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej (udlejningsdirektivet)**

KOM (2017) 282 final

#### *Tidlig forelæggelse*

*Revideret notat. Nye afsnit er markeret med en streg i marginen. Hvis alene få ord/sætninger er ændret, er disse tillige markeret med fed skrift.*

#### **1. Resumé**

*Europa-Kommissionen fremsatte den 31. maj 2017 et forslag til ændring af direktiv nr. 2006/1/EF om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad vej. Forslaget er en del af den såkaldte vejpakke.*

*Det overordnede mål med ændringsdirektivet er at skabe et ensartet regelsæt for brug af lejede køretøjer til godstransport samt at skabe lige vilkår for godskørsel på landevejene i EU.*

*Med forslaget **udvides** virksomheder mulighed for at anvende udlejningskøretøjer fra EU overalt inden for EU. Virksomhederne får således mulighed for at anvende udlejningskøretøjer indregistreret i et andet medlemsland end det medlemsland, hvor virksomheden er etableret.*

*Medlemsstaterne kan imidlertid begrænse både udenlandske og nationale transportvirksomheders brug af det lejede køretøj, hvis køretøjet er indregistreret i et andet EU land end det, hvor virksomheden er etableret. Medlemsstaterne kan dog først begrænse brugen efter en periode på 4 måneder i et givet kalenderår.*

*Forslaget indebærer endvidere, at medlemsstaternes mulighed for at begrænse egne virksomheders brug af udlejningskøretøjer, som udfører firmakørsel med køretøjer over 6 tons, udgår.*

*Det vurderes, at forslaget vil medføre statsfinansielle konsekvenser i form af et reduceret provenu fra bil- og transportrelaterede afgifter i Danmark som følge af udflagning af dele af bestanden af **dansk indregistrerede** køretøjer.*





Det vurderes, at forslaget muligvis kan have positive erhvervsøkonomiske konsekvenser i form af omkostningsbesparelser for de danske transportvirksomheder.

Danmark støtter, at der skabes et ensartet og klart regelsæt for brug af udlejningskøretøjer i EU, der sikrer transportvirksomheder lige adgang til markedet for udlejningskøretøjer, idet man fra dansk side i forhandlingerne har arbejdet for, at minimumsperioden for brug af lejede køretøjer forkortes, og at forslagets anvendelsesområde fsva. køretøjernes størrelse begrænses.

Formandskabets kompromisforslag imødekommer på centrale punkter danske bekymringer mht. risikoen for udflagning af dansk indregistrerede køretøjer med deraf følgende mindre provenu.

## 2. Baggrund

Europa-Kommissionen (herefter benævnt ”Kommissionen”) har ved KOM-nr. 282 af 31. maj 2017 fremsendt forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2006/1/EF om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej.

Forslaget er oversendt til Rådet den 7. juni 2017 i dansk sprogversion. Det er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 91, stk. 1, litra a og b, og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Forslaget er en del af den såkaldte vejpakke af initiativer på vejtransportområdet, som Kommissionen har lanceret første del af den 31. maj 2017.

Vejpakken er ledsaget af Kommissionens meddelelse ”*Et mobilt Europa*”, der redegør for Kommissionens ambition om, at EU skal være førende inden for ren, konkurrencedygtig og sammenbundet mobilitet.

Forslaget indgår i Kommissionens REFIT-program.

## 3. Formål og indhold

Det gældende direktiv fastsætter et mindstemål for åbning af markedet for anvendelse af lejede køretøjer på det indre marked. Den hidtidige regulering **indebærer, at medlemsstater skal tillade, at virksomheder, der er etableret i en anden medlemsstat**, i trafik mellem medlemsstaterne kan anvende **udlejningskøretøjer. Forpligtelsen til at tillade denne brug forudsætter, at virksomheden opfylder en række kriterier**, f.eks. at udlejningskøretøjet er indregistreret **eller taget i brug i overensstemmelse med lovgivningen** i samme medlemsstat, som virksomheden, der lejer køretøjet, er etableret.



Det overordnede formål med ændringen af direktivet er at skabe et ensartet og klart regelsæt for brug af lejede køretøjer i EU og derigennem sikre virksomheder lige adgang til markedet for udlejningskøretøjer. Forslaget skal skabe lige vilkår for godskørsel på vejene i EU og gøre det muligt for transportvirksomhederne at udføre deres transportaktiviteter på den mest effektive måde. Efter-som udlejningskøretøjer **ifølge Kommissionen** normalt er nyere, mere sikre og mindre forurenende, reducerer forslaget desuden de negative miljømæssige påvirkninger fra transporten.

Der er gennemført en evaluering af udlejningsdirektivet i perioden 2015-2016, en ekstern undersøgelse, målrettede interviews i 2015 og en offentlig høring i 2016. Disse undersøgelser og høringer viste, at direktivet kunne være mere effektivt med hensyn til realiseringen af direktivets formål, hvis det ikke gav medlemsstaterne mulighed for at begrænse brugen af lejede lastvogne til gods-transport i visse markedssegmenter og under visse betingelser, fx på betingelse af, at det lejede køretøj er indregistreret i det land, hvor virksomheden er etableret.

Kommissionen foreslår på denne baggrund at give alle virksomheder i EU mulighed for at anvende udlejningskøretøjer fra EU overalt inden for EU.

Forslaget indebærer, at anvendelsesområdet udvides fra alene at gælde for international trafik mellem medlemsstaterne til også at finde anvendelse for national kørsel og cabotagekørsel.

Forslaget indebærer endvidere, at virksomheder får mulighed for at anvende udlejningskøretøjer, der er indregistreret i andre medlemslande.

Endvidere foreslås det, at medlemsstaterne - inden for deres respektive område - kan begrænse både udenlandske og nationale transportvirksomheders brug af et udlejningskøretøj, når køretøjet er indregistreret eller taget i brug i overensstemmelse med lovgivningen i en anden medlemsstat, end den medlemsstat, hvor transportvirksomheden, som lejer køretøjet, er etableret. Det vil sige, at Danmark får ret til at begrænse udenlandske virksomheders brug af et udlejningskøretøj med danske nummerplader i Danmark samt danske virksomheders brug af et udlejningskøretøj med udenlandske nummerplader i Danmark.

**Ifølge Kommissionens forslag kan** medlemsstaterne dog først begrænse brugen efter en periode på 4 måneder i et givet kalenderår. Minimumsperioden skal sætte virksomhederne i stand til at imødegå midlertidige eller sæsonbestemte spidsbelastninger og/eller udskifte defekte eller beskadigede køretøjer. Begrænsningen **for egne virksomheder** anføres at være nødvendig for at undgå eventuelle forvridninger på grund af de betydelige indbyrdes forskelle **mellem medlemsstaterne** med hensyn til beskatning af motorkøretøjer.



Med hensyn til medlemsstaternes mulighed for – inden for deres respektive område - at begrænse egne virksomheders brug af udlejningskøretøjer, der er indregistreret i et andet medlemsland, bemærkes, at formandskabet har fremsat et kompromisforslag, som indebærer, at den periode, som medlemsstaterne som minimum skal tillade, reduceres fra 4 måneder til én måned inden for et kalenderår. Formandskabet foreslår endvidere, at medlemsstaterne kan begrænse antallet af udlejningskøretøjer til 25 pct. af en virksomheds samlede flåde. Begrænsningen skal gælde inden for et kalenderår og for køretøjer, som transportvirksomheder må leje fra andre medlemslande.

Med hensyn til medlemsstaternes mulighed for – inden for deres respektive område – at begrænse udenlandske virksomheders brug af udlejningskøretøjer, der er indregistreret i et andet medlemsland, bemærkes, at formandskabets kompromisforslag indebærer, at Kommissionens oprindelige forslag om, at medlemsstaterne kan begrænse brugen af disse køretøjer til minimum 4 måneder, slettes. Det betyder fx, at Danmark ikke kan begrænse udenlandske virksomheders brug af udlejningskøretøjer i Danmark.

For at sikre ensartede regler uanset udlejningskøretøjernes størrelse foreslås medlemsstaternes hidtidige mulighed for at begrænse brugen af udlejningskøretøjer for egne virksomheder, som udfører firmakørsel med køretøjer over 6 tons, afskaffet.

Endelig foreslås det, at gennemførelsen og virkningerne af ændringsdirektivet skal vurderes i en rapport udarbejdet af Kommissionen, som skal vedrøre anvendelsen af køretøjer lejet i en anden medlemsstat end den medlemsstat, hvor virksomheden, der lejer køretøjet, er etableret.

I forbindelse med ændringsdirektivet bemærkes det, at Kommissionen som en del af vejpakken foreslår, at der i forordning nr. 1071/2009/EF (adgang til vejtransporterhvervet) vedtages en regel om, at medlemsstaterne er forpligtet til at oplyse nummerpladen på alle køretøjer, der er til rådighed for en transportvirksomhed i deres respektive nationale elektroniske registre. Denne regel kan være til stor hjælp for kontrollen med efterlevelsen af enhver tidsmæssig begrænsning for brug af udlejningskøretøjer.

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

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

Der foreligger endnu ikke en udtalelse. Forslaget er henvist til Transport og Turisme-udvalget (TRAN). Cláudia Monteiro De Aguiar fra Det Europæiske Folkepartis Gruppe (EPP) er udpeget som rapporteur på forslaget.

Europa-Parlamentet har den 23. februar 2018 afgivet udkast til betænkning.



Afstemning af ændringsforslaget er foreløbigt fastsat til den 24. maj 2018.

Side 20/42

Ved møde af 20. marts 2018 i Europa-Parlamentets Transportudvalg udtalte Cláudia Monteiro De Aguiar, at en yderligere åbning af markedet for udlejningskøretøjer bør understøttes, dog således at en tidsperiode samtidig garanteres.

Europa-Parlamentet har endvidere fokus på, at reglerne skal kunne håndhæves effektivt, og at forslaget kan have en positiv effekt på miljøet.

## **5. Nærhedsprincippet**

Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 91, stk. 1, litra a og b. Kommissionen anfører, at medlemsstaterne ikke uden en indsats fra EU vil sørge for de lige vilkår, der er nødvendige for det indre markeds funktion. Direktivets nugældende regler, som giver medlemsstaterne mulighed for at begrænse brugen af udlejningskøretøjer under visse betingelser, kræver en ændring af direktivet, som alene kan finde sted og løses på EU-niveau. Der er derfor behov for lovgivningsmæssige foranstaltninger i EU for at sikre en ensartet retslig ramme i det stadig mere integrerede indre marked for levering af tjenesteydelser inden for vejtransport.

Regeringen vurderer, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet, idet regeringen deler Kommissionens vurdering af, at indsatsen kræver en fælleseuropæisk tilgang.

## **6. Gældende dansk ret**

Udlejningsdirektivet af 18. januar 2006 ses ikke at være gennemført inden for det erhvervstransportretlige og skatteretlige område i Danmark. Det vurderes dog, at de gældende danske regler på det skatteretlige område er i fuld overensstemmelse med det nuværende direktiv. Det vurderes endvidere, at de gældende danske regler på det erhvervstransportretlige område er i overensstemmelse med det nuværende direktiv. I praksis efterledes reglerne i direktivet, selvom reglerne ikke er implementeret i lovgivningen (reglerne om at kræve den fornødne dokumentation i form af lejekontrakt mv.). De fornødne foranstaltninger til at implementere direktivets regler igangsættes.

## **7. Konsekvenser**

### Lovgivningsmæssige konsekvenser

Uanset, om forslaget vedtages eller ej, kræves det, at udlejningsdirektivet implementeres i dansk ret. Endvidere vil der være behov for ændring af lovbeholdning nr. 1051 af 12. november 2012 om godskørsel, bekendtgørelse nr.



1373 af 26. november 2015 om godskørsel og bekendtgørelse nr. 1315 af 9. december 2014 om registrering af køretøjer.

Side 21/42

## Økonomiske konsekvenser

### *Statsfinansielle konsekvenser*

Det forventes, at **Kommissionens oprindelige** forslag vil medføre et **mindre** provenu i Danmark fra registreringsafgift og løbende afgifter (vægt- og udligningsafgift) af motorkøretøjer samt fra vejbenyttelsesafgift fra tunge godskøretøjer. Det skyldes, at danske virksomheder og personer må forventes at lease og leje køretøjer i de medlemsstater, hvor det er mest favorabelt (dvs. danske virksomheder "udflager" køretøjer), uden at foretage omregistrering af køretøjerne til danske nummerplader.

For mindre lastbiler med totalvægt fra 4 til 12 ton betales løbende vægt- og udligningsafgift. For disse biler kan afgiften reduceres ved udflagning af bilerne til lande, der har lavere løbende afgifter.

For de større lastbiler med totalvægt på 12 ton og derover betales såvel vægtafgift som afgift for benyttelse af det afgiftspligtige vejnet i Eurovignettelandene (Danmark, Luxembourg, Nederlandene og Sverige). For disse biler betales vægtafgiften efter satser, der svarer til minimumssatserne i Eurovignettedirektivet (1999/62/EF). For så vidt angår vægtafgiften, er der således ikke umiddelbart afgiftsincitament til at udflage større lastbiler. Der kan imidlertid være incitament til at udflage køretøjer, der alene anvendes til eksportkørsel uden for kredsen af Eurovignettelande. Herved kan vognmændene slippe for vejbenyttelsesafgiften, der for danske køretøjer betales én gang årligt sammen med vægtafgiften. Hvis der lejlighedsvist er behov for at anvende udenlandsk registrerede biler på det danske afgiftspligtige vejnet, kan der købes dags-, uge- eller månedsvignetter.

Der betales desuden motoransvarsforsikringsafgift af registreringspligtige motorkøretøjer, idet dog lastbiler godkendt til godskørsel for fremmed regning er undtaget for afgiftspligt. Forslaget forventes derfor alene at have potentielle provenueffekter fra motoransvarsforsikringsafgiften ved udflagning af biler, der kører gods for egen regning.

Provenuet for vægtafgift for lastbiler udgør ca. 85 mio. kr. årligt, hvoraf 30-35 mio. kr. hidrører fra lastbiler under 12 ton. Fra vejbenyttelsesafgiften er der desuden et provenu på i størrelsesordenen 250-300 mio. kr. årligt fra danske lastbiler. Hvis det antages, at alle lastbiler op til 12 ton udflages samt, at der udflages et antal større lastbiler svarende til 5 pct. af provenuet fra vægtafgift og vejbenyttelsesafgift for disse biler, vil mindreprovenuet fra vægt- og udligningsafgiften samt fra vejbenyttelsesafgiften potentielt udgøre i størrelsesordenen 50 mio. kr. Hertil kommer et yderligere mindreprovenu fra motoransvars-



forsikringsafgiften på lastbiler, der kører gods for egen regning. Det er under alle omstændigheder vanskeligt at forudse omfanget af udflagning, og mindreprovenuet kan derfor vise sig at blive enten mindre eller større end de anførte 50 mio. kr.

**Kommissionens** forslag omfatter umiddelbart alle typer af biler til gods-transport, **herunder varebiler**. Varebilerne betaler såvel registreringsafgift som løbende ejer-, vægt- og udligningsafgift og motoransvarsforsikringsafgift. Desuden betales tillæg ved hel eller delvis privat benyttelse af bilen. Der er i dag indregistreret knap 400.000 varebiler ud af den samlede bestand af biler på ca. 2,5 mio. køretøjer. Varebilerne spænder vidt fra små biler, der i visse tilfælde udelukkende anvendes til privat persontransport og til større kassebiler, der typisk anvendes til godstransport og i håndværksfagene. For alle disse biltyper og anvendelser vil der være incitament til at udflage bilerne med henblik på at spare registreringsafgift og løbende afgifter i Danmark, **hvilket vil kunne medføre et yderligere betydeligt mindreprovenu**. Muligheden for udflagning vil desuden skabe yderligere incitament til at anvende varebiler fremfor personbiler til privat persontransport.

Det bemærkes, at formandskabets seneste kompromisforslag, som bl.a. indebærer, at medlemsstaterne kan begrænse egne virksomheders brug i Danmark af udlejningskøretøjer med udenlandske nummerplader til én måned inden for et kalenderår (fremfor 4 måneder, som foreslået af Kommissionen), i væsentlig omfang forventes at kunne imødegå de ovennævnte incitamenter til udflagning af køretøjer og dermed begrænse de provenumæssige konsekvenser væsentligt. Det vurderes på den baggrund, at en vedtagelse af forslaget i den form, der foreslået fra formandskabets side, ikke, eller kun i meget begrænset omfang, vil føre til et mindre provenu.

I det omfang, udenlandske virksomheder benytter sig af muligheden for at leje dansk indregistrerede køretøjer, vil det have en positiv statsfinansiell konsekvens (dvs. udenlandske virksomheder "flager ind" i Danmark). Den umiddelbare forventning er dog, at dansk indregistrerede udlejningskøretøjer ikke er konkurrencedygtige på prisen for at leje eller lease køretøjet, bl.a. på grund af afgiftsforskelle ift. andre EU-lande. Derfor forventes som nævnt samlet set et reduceret provenu som følge af forslaget.

Kommissionen har vurderet, at transportvirksomhedernes og virksomhedernes øgede produktivitet i forbindelse med brugen af udlejningskøretøjer kan føre til ekstra indtægter for de nationale myndigheder i form af merprovenu fra selskabsbeskatningen. Hvis produktivitetsgevinster og lavere omkostninger overvælttes i transportpriserne og videre i varepriserne, må merprovet herfra forventes at blive begrænset. Hvis produktivitetsgevinsterne omvendt indebærer, at lønningerne i den private sektor stiger, vil det som følge af reguleringsmekanismer i forhold til lønstigningstakten i den private sektor i Danmark indebære højere offentlige udgifter til offentlige lønninger og overførselsindkomster.



Samlet set vurderes det, at en højere produktivitet i den private sektor er omtrent neutralt for de offentlige finanser i Danmark.

Det vurderes, at forslaget kan medføre mindre administrative omkostninger for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen grundet tilsyn med, at transportvirksomheder med tilladelser til godskørsel for fremmed regning overholder tidsbegrænsningen ved anvendelsen af et køretøj lejet i en anden medlemsstat end Danmark.

Det vurderes endvidere, at forslaget kan medføre øgede håndhævelsesomkostninger for politiet. Det skyldes, at der skal bruges mere tid på at udvælge de køretøjer, der skal kontrolleres, og at selve kontrollen også må formodes at ville tage længere tid. Politiet vil fx skulle kontrollere overholdelsen af tidsbegrænsningen, herunder kontrollen af de påkrævede dokumenter (lejekontrakt og evt. ansættelseskontrakt eller lønseddel) samt kontrollen med cabotagekørsel udført med dansk indregistrerede køretøjer lejet af udenlandske virksomheder (se afsnit nedenfor om kontrol i Danmark med danske og udenlandske lejede køretøjer).

På det foreliggende grundlag estimerer Rigspolitiet, at forslaget vil medføre en øget årlig udgift i politiet på ca. 10 mio. kr., svarende til ca. 15 årsværk. Dertil kan forslaget medføre øgede omkostninger i anklagemyndigheden. Det bemærkes for begge myndigheder, at udgifterne kan variere afhængig af det øgede antal kontrollerede køretøjer.

#### *Samfundsøkonomiske konsekvenser*

Det er ikke på det foreliggende grundlag muligt at vurdere de samfundsøkonomiske konsekvenser. Forslaget forventes dog ikke at have væsentlige konsekvenser for samfundsøkonomien.

#### *Erhvervsøkonomiske konsekvenser*

Det vurderes, at forslaget vil kunne medføre omkostningsbesparelser for de danske transportvirksomheder, der benytter muligheden for at anvende udlejningskøretøjer, som er indregistreret eller taget i brug i overensstemmelse med lovgivningen i de EU-medlemsstater, hvor det er mest favorabelt.

Kommissionen vurderer, at forslaget bør medføre en besparelse i driftsomkostningerne på omkring 2 pct. for de virksomheder, som skifter fra ejede køretøjer til udlejningskøretøjer. Det bemærkes hertil, at ca. 75 pct. af lastbilerne, som anvendes af danske transportvirksomheder, allerede i dag er leasede.

Særligt transportvirksomheder, som udfører godskørsel med varebiler og lastbiler med en tilladt totalvægt på ikke over 4.000 kg, vurderes at kunne opnå omkostningsbesparelser. Det skyldes, at disse køretøjer er undergivet registreringsafgifter i Danmark. Virksomhederne vil således ved brug af udlejningskøretøjer fra udlandet, udover en eventuel besparelse i form af lavere udgifter til



leasing, endvidere kunne opnå en skattemæssig fordel ved lavere eller ingen registreringsafgifter i udlandet.

Anvendelse af udlejningskøretøjer kan derudover øge transportvirksomhedernes driftsmæssige fleksibilitet ved midlertidige eller sæsonbestemte transportopgaver, som kræver motorkøretøjer i en kort periode. Det kan således bidrage til en forøgelse af de pågældende virksomheders produktivitet og konkurrenceevne.

Endvidere kan forslaget medføre administrative omkostningsbesparelser for transportvirksomhederne ved anvendelsen af køretøjer lejet i en anden medlemsstat som følge af, at der ikke skal ske afmelding og omregistrering af udlejningskøretøjet.

I det omfang, det er attraktivt for udenlandske virksomheder at benytte sig af muligheden for at leje dansk indregistrerede køretøjer, kan forslaget have en positiv effekt for udlejningsbranchen, der får adgang til et større markedgrundlag. Den umiddelbare forventning er dog, at dansk indregistrerede udlejningskøretøjer ikke er konkurrencedygtige på grund af afgiftsforskelle ift. andre EU-lande.

Desuden kan forslaget medføre et større konkurrencemæssigt pres for de danske udlejningsvirksomheder, hvis danske transportvirksomheder i stedet lejer køretøjer fra udenlandske udlejningsvirksomheder, hvilket kan have en negativ effekt for den danske udlejningsbranche.

#### Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet

##### *Kontrol i Danmark med danske og udenlandske lejede køretøjer*

Det vurderes, at muligheden for at leje et køretøj i en anden medlemsstat vil have konsekvenser for kontrollen i Danmark med både *i)* dansk indregistrerede køretøjer lejet af udenlandske virksomheder, og *ii)* udenlandsk indregistrerede køretøjer lejet af danske virksomheder. Det gælder særligt politiets kontrol med cabotagekørsel.

Forslaget indebærer, at politiet skal bruge mere tid på at udvælge de køretøjer, der skal kontrolleres, og derudover vil selve kontrollen også tage længere tid.

Politiet vil ikke på baggrund af nummerpladerne kunne tyde, om kørslen i Danmark foretages af en dansk eller udenlandsk virksomhed, hvilket kan gøre deres kontrol mere besværlig.

Politiets udfordringer bliver, at vognmandsvirksomheder fra andre medlemsstater kan leje køretøjer i Danmark og dermed ville kunne udføre cabotagekørsel i Danmark med køretøjer med danske nummerplader, hvilket gør cabotagekørsel vanskeligere at spotte.





Samtidig vil danske vognmandsvirksomheder, der kører i Danmark med køretøjer på udenlandske nummerplader lejet i en anden EU-medlemsstat, kunne opleve at blive stoppet i politiets cabotagekontrol, men hvor der ikke vil være tale om cabotagekørsel.

### *Miljø*

Det vurderes, at forslaget vil have mindre positive miljømæssige konsekvenser i Danmark grundet lavere emissioner pga. højere brændstofeffektivitet, idet udlejningskøretøjer ofte er nyere og mindre forurenende.

En vedtagelse af forslaget skønnes ikke at berøre beskyttelsesniveauet i Danmark.

## **8. Høring**

Kommissionens forslag blev sendt i høring i EU-specialudvalg for Transport, Bygning og Bolig den 7. juni 2017 med frist for høringssvar den 16. juni 2017. Der er modtaget høringssvar fra DTL, ITD, Dansk Industri og Dansk Erhverv.

### DTL

Det er oplagt, at det er nyttigt at have en vis fleksibilitet til nødsituationer, det vil sige muligheden for at leje en erstatningsbil i udlandet, hvis eget køretøj bryder sammen, men DTL er bekymrede for andre konsekvenser af en yderligere åbning for brug af lejede køretøjer:

For det første er der allerede store problemer med postkassevirksomheder, og en tvungen liberalisering for lejede køretøjer fra andre lande kan skabe en situation, hvor der er endnu mindre mulighed for lovregulering, hvor der ikke er sammenfald mellem land/registreringsland for transportvirksomheden, køretøjet, føreren og transportaktiviteten.

For det andet bør man – i stedet for at indføre separate regler for lejede lastbiler – søge en harmonisering af reglerne for nationale køretøjsregistreringer. I sidste ende må det være et spørgsmål om, i hvor lang tid skattemyndighederne accepterer brug af køretøjer uden registrering.

I Danmark er det i dag ikke tilladt for en dansk vognmandsvirksomhed at benytte et udlejningskøretøj fra et andet EU-land, og som udgangspunkt skal virksomheden være registreret som ejer/bruger af køretøjet (fx ved leasing). Det er kun muligt at korttidsleje en lastbil til godskørsel for fremmed regning i max 8 uger, og det er et krav, at der skal være en særlig årsag til leje af lastbilen, fx et havari af den lastbil, som erstattes.

Hvis det muliggøres i Danmark at korttidsleje lastbiler i et andet EU-land, vil dette formentligt gøre adgangen til erhvervet lettere, hvilket alt andet lige kan medføre mere ulige konkurrence og social dumping.



Desuden er der af kontrolmæssige hensyn i Danmark et krav om virksomhedens navn på siden af lastbilen og cvr.nr for varebiler op til 4 tons.

DTL hilser det velkomment, at Kommissionen giver mulighed for begrænsning til 4 måneders leje, og vi skal henvise til den indledende betragtning nr. 5:

*”Niveauet for vejtransportafgifter varierer fortsat betydeligt inden for EU. Derfor er det for at undgå skattemæssige forvridninger stadig berettiget at have visse begrænsninger, som også indirekte kan påvirke den frie levering af tjenesteydelser inden for billeje. Medlemsstaterne bør derfor have mulighed for at begrænse den tidsperiode, hvori et køretøj, der er lejet i en anden medlemsstat end den, hvor den lejende virksomhed er etableret, kan anvendes inden for deres respektive områder.”*

DTL skal konkludere, at vi er bekymret for, at problemerne med især postkas-sevirksomheder vil opveje eventuelle fordele ved forbedret fleksibilitet og mulighed for billeje, og DTL vil som udgangspunkt fraråde liberaliseringen af udlejningsområdet for lastbiler, medmindre risikoen for ulige konkurrence og social dumping hindres med initiativer fra øvrige del af Kommissionens mobilitetspakke.

### ITD

ITD kvitterer for fremsendte forslag og muligheden for at afgive bemærkninger hertil. Med baggrund i den meget korte høringsfrist tager vi forbehold for eventuelle yderligere bemærkninger efter uddybende granskning af forslaget. ITD har følgende bemærkninger til forslaget:

#### *Overordnede generelle bemærkninger*

ITD støtter forslagets overordnede mål om mere ensartede regler for brug af udlejningskøretøjer og en mere fleksibel adgang til brug af køretøjer lejet uden fører.

Brugen af lejede køretøjer kan være nødvendig i forbindelse med sæsonud-sving, ved ekstra opgaver eller i forbindelse med havari eller defekter på egne køretøjer.

ITD er også positive over for fjernelse af begrænsninger omkring anvendelsen af udlejningskøretøjer i forbindelse med firmakørsel og anden kørsel for egen regning.

ITD lægger særligt vægt på, at det ved anvendelse af lejede køretøjer til gods-transport for fremmed regning forudsættes, at kørslen sker på baggrund af en godskørselstilladelse i det land, hvor transportvirksomheden er etableret.



ITD står naturligtvis til disposition for uddybende eller eventuel yderligere dialog hvis ønsket.

Side 27/42

### Dansk Industri

DI Transport kan støtte det overordnede formål med direktivforslaget i form af mere ensartede regler for brug af udlejningskøretøjer og en mere fleksibel adgang til brug af køretøjer lejet uden fører.

Brugen af lejede køretøjer kan være nødvendigt ved ekstra opgaver, eller når egne køretøjer er på værksted mv.

DI Transport kan støtte at fjerne muligheden for at begrænse anvendelsen af udlejningskøretøjer for operatører, der arbejder for egen regning.

For så vidt angår forslag til ændring af artikel 2 om anvendelse af udlejningskøretøjer anvendt til godkørsel for fremmed regning, så er DI Transport umiddelbart positive over for at tillade brugen i fire måneder inden for et kalenderår.

Det forudsættes, at kørslen sker på baggrund af en godskørselstilladelse i det land, hvor transportvirksomheder, der lejer et køretøj, er etableret. DI Transport bemærker, at køretøjer, der er til rådighed for en tilladelsesindehaver skal opføres i de nationale registre, jf. forslag til ændring af forordning 1071/2009 (KOM(2017) 281).

På den baggrund er det DI Transports vurdering, at det fortsat vil det være muligt for politiet at håndhæve f.eks. cabotagereglerne.

### Dansk Erhverv

Vi støtter, at det skal være muligt at løse situationer, hvor det for eksempel på grund af nedbrud af en lastbil er nødvendigt at fremskaffe en ny hurtigt. Dette gælder både i national - som international trafik.

Så længe de nationale afgifter og generelle udgiftsniveauer ikke er harmoniserede, vil der dog være forskel på udlejningspriserne også på lastbiler. Da lastbiler er et mobilt produkt, kan forslaget derfor medføre afgiftsmæssig spekulation i leje af lastbiler i ét EU-land til brug i andre EU-lande.

I det omfang dette bliver konsekvensen, er Dansk Erhverv skeptisk over for forslaget.

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

Danmark er i januar 2017 indgået i "Vejtransportalliancen", som udgør et samarbejde mellem ti ligesindede lande (AT, BE, DK, DE, FR, IT, LU, SE, NO og CH) om fremtidens europæiske vejtransportpolitik, herunder Kommissionens vejpakke.



Forslaget er blevet **forhandlet** i rådsarbejdsgruppen for landtransport. Generelt tegner der sig et billede af, at der er uenighed blandt medlemslandene om **omfanget af** åbningen af markedet for udlejningskøretøjer, idet flere lande er skeptiske over for de provenumæssige konsekvenser, **som Kommissionens oprindelige** forslag vil medføre.

Det estiske formandskab afgav den 9. november 2017 en fremskridtsrapport **om udlejningsdirektivet.**

Den. 1. januar 2018 indtrådte det bulgarske formandskab, som på baggrund af forhandlingerne i rådsarbejdsgruppen har stillet flere kompromisforslag.

Formandskabet **foreslår** at slette Kommissionens forslag om at tilføje en ny bestemmelse, der gør det muligt for medlemsstaterne at tidsbegrænse udenlandske virksomheders brug af udlejningskøretøjer i medlemsstaten, når køretøjet *ikke* er indregistreret i den medlemsstat, hvor virksomheden, der lejer køretøjet, er etableret.

Der er **fortsat** relativ stor skepsis fra nogle medlemslande omkring at slette **denne del af** Kommissionens forslag. De argumenterer for, at der dermed åbnes op for en (ubegrænset) mulighed for, at udenlandske transportvirksomheder bruger udlejningskøretøjer i det medlemsland, hvor køretøjet er indregistreret, hvilket besværliggør eksempelvis cabotagekontrollen med disse køretøjer. **Omvendt er der et flertal af medlemslande, der støtter sletningen af forslaget om muligheden for tidsbegrænsning, ligesom Kommissionen også støtter formandskabets forslag i stedet for Kommissionens eget forslag.**

For at imødekomme bekymringen for udflagning af køretøjer foreslår formandskabet at reducere den tilladte minimumsperiode fra fire måneder til **én måned inden for** et kalenderår. **Der er bred opbakning til forslaget blandt medlemsstaterne.**

Denne **foreslåede** begrænsning gælder imidlertid kun medlemsstatens mulighed for at begrænse *nationale* virksomheders brug af udlejningskøretøjer. Forslaget gælder således ikke *udenlandske* virksomheders kørsel i for eksempel Danmark på *danske* nummerplader.

Formandskabet foreslår desuden at tillade medlemsstaterne at begrænse antallet af udlejningskøretøjer til 25 pct. af en virksomheds samlede flåde. Begrænsningen skal gælde inden for et kalenderår og for køretøjer, som transportvirksomheder må leje fra andre medlemslande. Hvis en virksomheds flåde af køretøjer er **flere end et og** mindre end fire, skal virksomheden have ret til at bruge et enkelt udlejningskøretøj. **Der er ligeledes stor tilslutning blandt medlemsstaterne til dette forslag.**



## 10. Regeringens generelle holdning

Regeringen er generelt positivt indstillet over for forslaget intention om at skabe et ensartet og klart regelsæt i EU, men er skeptisk over for forslaget indhold grundet muligt tab af provenu og vanskeligere håndhævelse af cabotagekørsel.

Regeringen har derfor i forhandlingerne arbejdet for, at Kommissionens initiativer udmøntes i enkle og klare regler, som det er muligt at håndhæve i medlemsstaterne samt at sikre statens provenu fra bilafgifter.

For at begrænse mindreprovenuet ved forslaget vil det blandt andet være af væsentlig betydning at begrænse incitamenterne til løbende anvendelse af korte leje- eller leasingkontrakter for udenlandske godskøretøjer til erstatning for dansk indregistrerede godskøretøjer, samt at sikre en afgrænsning af forslaget anvendelsesområde for køretøjernes størrelse, da det kan begrænse udflagningen.

Regeringen er på denne baggrund positiv overfor formandskabets forslag om at reducere minimumsperioden for indenlandske virksomheders brug af udenlandske udlejningskøretøjer i Danmark til én måned inden for et år, samt muligheden for at begrænse brugen af udlejningskøretøjer til 25 pct. af en virksomheds køretøjsflåde. Disse tiltag vil i meget væsentlig grad kunne begrænse de statsfinansielle konsekvenser ved forslaget, også selvom der ikke indføres begrænsninger i anvendelsesområdet med hensyn til køretøjernes størrelse.

Regeringen har i forhandlingerne argumenteret for at beholde Kommissionens forslag om at medlemsstaterne kan tidsbegrænse udenlandske virksomheders brug af udlejningskøretøjer i medlemsstaten, når køretøjet *ikke* er indregistreret i den medlemsstat, hvor virksomheden, der lejer køretøjet, er etableret. Der har dog ikke i forhandlingerne kunne samles opbakning hertil.

## 11. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg

Forslaget har senest været forelagt for Folketingets Europaudvalg til orientering den 1. december 2017. Der blev oversendt samlenotat den 24. november 2017.

Sagen har desuden 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.

Der blev oversendt grund- og nærhedsnotat den 6. juli 2017.



## Dagsordenspunkt 3 (c): Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer og fremme af udveksling på tværs af landegrænser af oplysninger om manglende betaling af vejafgifter i Unionen (EETS-direktivet om interoperabilitet mellem bompengesystemer)

KOM (2017) 280 final

Tidlig forelæggelse.

Revideret notat. Nye afsnit er markeret med en streg i marginen. Hvis alene få ord/sætninger er ændret, er disse tillige markeret med fed skrift.

### 1. Resumé

Europa-Kommissionens forslag er en omarbejdning af en eksisterende retsakt.

Formålet med forslaget er at nedbringe hindringerne for udbredelse af interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer og fremme udveksling af oplysninger om manglende betaling af vejafgifter på tværs af landegrænser i EU.

Regeringen ser positivt på forslagens ambition om at forbedre og forenkle EU's regler for de afgiftsordninger, som kan medvirke til at nedbringe trafikens belastning af omgivelserne.

Da forslaget indebærer, at der skal gennemføres IT-systemmæssige ændringer hos SKAT, som er nødvendige for at give andre landes myndigheder adgang til oplysninger fra køretøjsregisteret, vil det derigennem få statsfinansielle konsekvenser.

Det bulgarske formandskab har præsenteret tre kompromisforslag. Regeringen finder, at det seneste kompromisforslag imødekommer danske interesser på alle væsentlige punkter.

### 2. Baggrund

Der tages udgangspunkt i det af Kommissionen fremsatte direktivforslag KOM(2017)280 final af 31. maj 2017 om Europa-Parlamentets og Rådets Direktiv om interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer og fremme af udvekslingen på tværs af landegrænser af oplysninger om manglende betaling af vejafgifter i Unionen (omarbejdning).



Forhandlingerne i Rådet pågår. Det seneste kompromisforslag fra det bulgarske formandskab er dateret 27. april 2018. Under punkt 9, og hvor det i øvrigt er relevant, anføres den aktuelle forhandlingssituation. Substansmæssigt adskiller det seneste kompromisforslag sig fra Kommissionens forslag på følgende punkter:

- Det indeholder en øget detaljeringsgrad i beskrivelsen af medlemsstaternes ansvar med hensyn til implementeringen af interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer.
- Det præciserer og fastfryser, hvilke tekniske løsninger der bliver omfattet af interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer
- Det præciserer, hvilke aktører der kan få adgang til udveksling af oplysninger om manglende betaling af vejafgifter på tværs af landegrænser i EU.

Retsgrundlaget for **Kommissionens** forslag er i lighed med det nugældende direktiv (2004/52/EF) artikel 91 i traktaten (TEUF) og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure.

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, og om forslag til ændringer af bestemmelser i eurovignetdirektivets kapitel II om afgifter på motorkøretøjer, KOM(2017) 276.

Forslaget er oversendt i dansk sprogversion den 12. juni 2017.

### 3. Formål og indhold

I 2004 vedtog Det Europæiske Råd og Europa-Parlamentet EETS-direktivet<sup>1</sup>. Målet hermed var at øge interoperabilitet mellem forskellige elektroniske vejafgiftssystemer i EU ud fra devisen ”én kontrakt, én betalingsboks, én faktura”. Det vil sige, at f.eks. en dansk vognmand blot skal indgå aftale med en såkaldt EETS-udbyder, som med én enkelt betalingsboks i bilen skulle gøre det muligt at køre gennem alle omfattede elektroniske betalingsanlæg i EU og efterfølgende kun modtage én faktura. Denne service er samlet set benævnt EETS.

EETS-direktivet blev i 2009 fulgt op af en kommissionsbeslutning<sup>2</sup>, som præciserede krav og roller til de forskellige aktører samt en række tekniske krav, som skulle få interoperabilitet til at blive en realitet.

<sup>1</sup> Europa-parlamentets og Rådets direktiv 2004/52/EF af 29. april 2004 om interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer i Fællesskabet.

<sup>2</sup> Kommissionens beslutning 2009/750/EF af 6. oktober 2009 om definitionen af den europæiske bompengtjeneste og de tilhørende tekniske løsninger.



Det nye forslag fra Kommissionen er en omarbejdning af det eksisterende direktiv fra 2004. Formålet med forslaget er at tage højde for mangler i den eksisterende lovgivning og effektivisere målopfyldelsen. Endvidere er sigtet blandt andet, at direktivet mere præcist skal afspejle de forskellige kategorier af EETS-markedsaktørers roller, som for indeværende alene er fastlagt i kommissionsbeslutningen fra 2009.

Som begrundelse angiver Kommissionen, at målsætningerne i den eksisterende lovgivning i vid udstrækning endnu ikke er opfyldt. Blandt andet henvises til, at de nationale markeder for elektroniske bompengetjenester domineres af lokale monopoler, og EETS-udbydere støder på hindringer, når de forsøger at trænge ind på nye markeder. Dette har den konsekvens, at trafikanterne fortsat har behov for mange forskellige betalingsbokse, skal forholde sig til flere kontrakter og faktureringsordninger for at betale vejafgifter i EU-landene. Dette udmønter sig i betydelige omkostninger og byrder, specielt for transporterhvervet.

Kommissionen angiver endvidere, at interoperabilitet på tværs af landegrænserne er opnået delvist, men at det i mange medlemsstater fortsat kun er nationale betalingsbokse, som kan benyttes til betaling af vejafgifter. Dette skyldes, at EETS-udbydere møder betydelige hindringer til deres adgang til markedet eksempelvis i form af:

- Forskelsbehandling fra myndighedernes side (bl.a. beskyttelse af etablerede virksomheder)
- Langvarige og skiftende godkendelsesprocedurer
- Specifikke tekniske forhold i lokale systemer, som ikke er i overensstemmelse med de etablerede standarder.

Derudover har den eksisterende lovgivning **gennem den efterfølgende Kommissionsbeslutning** pålagt kommende EETS-udbydere en forpligtelse til at udbyde tjenester i alle medlemsstater indenfor 24 måneder efter deres officielle registrering som EETS-udbyder. EETS-udbyderne er desuden forpligtet til at betjene lette køretøjer med satellitbaserede betalingsbokse, selvom ingen lande i EU endnu anvender satellitbaserede data til opkrævning af vejafgifter.

En anden udfordring for både infrastrukturforvaltere og EETS-udbydere er problemer med manglende betaling af afgifter fra køretøjer registreret i udlandet. Der findes p.t. ingen effektiv løsning på EU-plan til at udveksle oplysninger om trafikanter, der ikke efterlever reglerne. Dette fører til lavere afgiftsprovener og frustrationer blandt lovlidende trafikanter. Samtidig bremser problemet med udenlandske køretøjer den teknologiske udvikling fra traditionelle til moderne betalingsløsninger, hvor bilisterne ikke skal stoppe op for at betale.

Lykkes det at forbedre rammebetingelserne på markedet for elektronisk opkrævning af vejafgifter, vil forslaget ifølge Kommissionen medvirke til at forbedre det indre marked og det digitale indre marked. En mere udbredt





anvendelse af elektroniske bompengebetaling vil desuden være i overensstemmelse med og understøtte "brugeren betaler"- og "forureneren betaler"-princippet og dermed bidrage til at opfylde målene i EU's energiunion.

Endelig indeholder kommissionens forslag et bud på relevante retsregler for udveksling af data om køretøjsregistrering med henblik på håndhævelse Dette vil bidrage til at opfylde EUs mål om retfærdighed og grundlæggende rettigheder. På et mere operationelt niveau hænger de relevante bestemmelser sammen med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) om fremme af grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser.<sup>3</sup> De relevante bestemmelser respekterer også den gældende lovgivning om beskyttelse af personoplysninger.

For at fremme implementeringen er store dele af Kommissionsbeslutningen (2009/750/EF) samt ændringer hertil som resultat af forhandlinger i arbejdsgruppen ETC ('Toll Committee') i de seneste kompromisforslag flyttet ind som en udvidet artikel 4. Se nærmere herom i pkt 9.

I det følgende redegøres for de foreslåede ændringer til direktivet enkeltvis:

#### *Artikel 1: Genstand og anvendelsesområde*

a) Ud over at sikre interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer tilføjes et nyt mål: at lette udveksling af oplysninger på tværs af landegrænser om manglende betaling af vejafgifter i Unionen.

b) En ændring i direktivets tekst for at give medlemsstaterne mulighed for at udveksle oplysninger om personer, der ikke betaler vejafgifter i tilfælde, hvor bompengesystemer ikke stiller krav om installation af køretøjsudstyr (**fx Eurovignetten**). Denne ændring er **endvidere** nødvendig for eksempelvis at muliggøre håndhævelse på tværs af landegrænser af bompengesystemer i byer (herunder trængselsafgiftssystemer) og andre systemer ved hjælp af automatisk nummerpladegenkendelsesteknologi med henblik på elektroniske bompengetransaktioner.

c) Der tydeliggøres i teksten for at bekræfte, at EETS udbydes af EETS-udbydere og ikke af bompengeopkrævere.

#### *Artikel 2: Definitioner*

Der tilføjes en artikel med definitioner for at præcisere begreber, som anvendes i direktivet.

#### *Artikel 3: Teknologiske løsninger*

<sup>3</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/413 af 11. marts 2015 om fremme af grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser.



a) Stk. 1 præciserer, at bestemmelserne heri alene gælder for bompengesystemer, som stiller krav om installation eller brug af køretøjsudstyr. "Brug" tilføjes for at bekræfte, at bærbare anordninger, der bruges til elektroniske bompengetransaktioner, skal betragtes som køretøjsudstyr i dette direktivs forstand. I stk. 1 gøres der rede for de teknologiske løsninger, som kan anvendes til nye og eksisterende elektroniske bompengesystemer.

Listen i stk. 1 over teknologier, som kan bruges til elektroniske bompengetransaktioner, er desuden flyttet til bilag IV. Kommissionen bemyndiges til at ændre listen ved delegerede retsakter, hvis en teknologi bliver utidssvarende, eller hvis en ny teknologi, som er afprøvet i pilotforsøg efter artikel 20 i direktiv 2009/750/EF, bør føjes til listen.

Det bemærkes, at formandskabets kompromisforslag indebærer, at listen over teknologier, jf. pkt. 9, flyttes tilbage i direktivteksten, hvilket betyder, at listen alene kan ændres/opdateres ved en ændring af direktivet.

b) Det tidligere stk. 2 udgår, eftersom det gentager andre bestemmelser i direktivet.

I det nye stk. 2 fastsættes det, at køretøjsudstyr, der bruger satellitbaseret positionsbestemmelse, skal være kompatibelt med de positionsbestemmelsestjenester, som udbydes via Galileos og den europæiske geostationære navigationsoverlaytjenestes (EGNOS) systemer, og må være kompatibelt med andre satellitnavigationssystemer.

c) I stk. 3 præciseres det, at EETS-køretøjsudstyr må kobles til andre anordninger, der er installeret eller befinder sig i køretøjet, f.eks. satellitbaserede navigationssystemer eller smartphones. Det præciseres endvidere, at kommunikation mellem køretøjsudstyr og sådanne øvrige anordninger må bruge teknologier, som ikke er anført i bilag IV (for eksempel Bluetooth).

I stk. 3 udgår "... og i alle typer køretøjer i overensstemmelse med den tidsplan, der er nævnt i artikel 3, stk. 4" af to årsager:

- EETS-udbydere bør ikke pålægges at udbyde EETS til alle køretøjer, men bør kunne vælge at udbyde sin tjeneste alene til tunge køretøjer eller til lette køretøjer, og
- som nævnt i stk. 4 kan køretøjsudstyr i lette køretøjer alene være egnet til brug med 5,8 GHz-mikrobølgeteknologi og derved uegnet i visse bompengepkrævningssystemer for tunge godskøretøjer, som kræver udstyr, der egner sig til brug i forbindelse med alle tre tilladte teknologier.

d) I et nyt stk. 4 præciseres det, at køretøjsudstyr kan integreres med andre anordninger og tjene andre formål end bompengebetaling. I det nye stk. 4 tilføjes en undtagelse, således at EETS-udbydere, som betjener lette køretøjer, får mulighed for at tilbyde deres kunder køretøjsudstyr, der alene egner sig til brug



med 5,8 GHz-mikrobølgeteknologi. Denne undtagelse gælder indtil den 31. december 2027.

Side 35/42

e) Det tidligere stk. 3 udgår, da det henviser til forældede krav.

#### *Artikel 4: Beskrivelse af den europæiske elektroniske bompengetjeneste*

Artikel 4 udgår grundet følgende årsager:

Stk. 1 udgår, da bestemmelsen er blevet overflødig.

Stk. 2 og 3 er flyttet til andre artikler.

Stk. 3 udgår, fordi medlemsstaterne ikke har indflydelse på den dato, fra hvilken EETS-udbydere skal tilbyde EETS.

#### *Artikel 5: Beskrivelse af den europæiske elektroniske bompengetjeneste*

I stk. 1 henvises til "Bilag I" snarere end "bilaget", fordi der tilføjes nye bilag, og alle bilag derfor skal nummereres.

Tidligere stk. 2, 4 og 5 erstattes af nye bestemmelser i artikel 11 for at tilpasse forskriftsproceduren med kontrol til proceduren for delegation af beføjelser, jf. artikel 290, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF).

Et nyt stk. 5 indeholder en specifik bestemmelse for at sikre, at når europæiske standardiseringsorganer tager EETS-relevante standarder op til revision, vil interoperabilitetskomponenternes vedvarende overensstemmelse blive fastholdt med egnede overgangsordninger.

I et nyt stk. 5 erstattes henvisningen til artikel 2, stk. 1, desuden af en henvisning til bilag IV, og de relevante bestemmelser overføres til dette.

#### *Artikel 6, 7, 8, 9 og 10 samt bilag II og III*

I disse fem artikler og to bilag fastsættes en procedure for udveksling af oplysninger på tværs af landegrænser om trafikanter, der ikke betaler bompeng. De hidrører fra en tilpasning af bestemmelserne i direktiv (EU) 2015/413 til bompengebetaling. Den Europæiske Tilsynsførende for Databeskyttelse (EDPS) blev hørt om udkastet til lovtæst og gjorde ikke indsigelse mod dette.

Følgende bestemmelser i direktiv 2004/52/EF ændres ikke ved det foreslåede initiativ:



Artikel 16 (tidligere artikel 8), hvori det præciseres, hvem direktivet er rettet til, og Bilag I (tidligere Bilag), hvori det specificeres, hvilke elementer der er påkrævet for at etablere og ibrugtage EETS.

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

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

Europa-Parlamentets holdning foreligger endnu ikke endeligt. Forslaget er senest behandlet i udvalget for Transport og Turisme (TRAN) d. 20. marts 2018. Generelt var der her opbakning til betænkningen, og drøftelserne var relativt korte. Der var ligeledes bred støtte til formålet om at styrke håndhævelse på tværs af grænser mht. manglende betalte afgifter.

Massimiliano Salini (EPP) er ordfører på forslaget. Hans udkast til betænkning (dok. Nr. 2017/0128(COD)) blev præsenteret på udvalgets møde den 22. januar 2018. Heri er han i store træk enig i Kommissionens vurderinger og tilgang til præciseringer af direktivet. Der foreslås enkelte yderligere præciseringer, fx af definitionen af "lette køretøjer". Ordføreren anser – i lighed med en række lande i Rådet – listen over teknologier, artikel 3, stk. 1, for at være for vigtig til, at denne kan flyttes til et bilag (som Kommissionen kan ændre vha. delegerede retsakter). Den foreslås derfor bibeholdt i direktivet. På udvalgets møde den 22. januar 2018 støttede de fleste skyggeordførere ordførerens forslag med få bemærkninger. Efter planen sker der afstemning om ændringsforslag den 24. maj 2018 og herefter forelægges den endelige betænkning som behandles på Parlamentets plenarforsamling i juli 2018.

#### **5. Nærhedsprincippet**

Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 91, stk. 1, litra a og b.

Kommissionen har vurderet, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

Det er Kommissionens opfattelse, at nationale tiltag ikke i tilstrækkelig grad kan sikre en indbyrdes tilnærmelse og den nødvendige interoperabilitet mellem de mange forskellige bompengesystemer i medlemsstaterne. Kommissionen fremhæver, at en utilfredsstillende tilrettelæggelse af markedet for elektronisk opkrævning af vejafgifter i medlemsstat A vil have en negativ indflydelse på trafikanter, der er registreret i medlemsstat B, og omvendt. De enkelte medlemsstater har intet incitament til at ændre situationen, medmindre EU-borgernes og virksomhedernes interesser tages i betragtning. Dette kan alene opnås med en indsats på EU-niveau.



Det samme gælder for håndhævelsen af betalinger på tværs af landegrænserne, hvor den rent mellemstatslige tilgang ifølge Kommissionen har vist sine begrænsninger. Der er således kun underskrevet få bilaterale aftaler mellem medlemsstaterne om udveksling af oplysninger. Det er alene EU, som kan iværksætte et effektivt system, hvormed oplysninger om trafikanter, der ikke betaler bompeng, udveksles på tværs af alle medlemsstater og Kommissionen vurderer derfor, at nærhedsprincippet er overholdt.

Regeringen er enig med Kommissionen i, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet. Regeringen kan i den forbindelse tilslutte sig betragtningerne i forslaget.

## 6. Gældende dansk ret

Det gældende EETS-direktiv 2004/52/EF og den efterfølgende Kommissionsbeslutning 2009/750/EF er implementeret i dansk lovgivning via følgende retsakter:

- Bekendtgørelse nr. 725 af 3. juli 2008 om interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer i Fællesskabet
- Bekendtgørelse nr. 1216 af 26. oktober 2010 om ændring af Bekendtgørelse om interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer i Fællesskabet.

For så vidt angår den danske lovgivning vedr. grænseoverskridende udveksling af nummerpladeoplysninger, er der pr. 1. 1. 2016 indført en hjemmel i § 17, stk. 3, i lovebekendtgørelse nr. 720 af 30. maj 2017 om registrering af køretøjer, for SKAT til at udlevere oplysninger fra køretøjsregistreret til udenlandske myndigheder om identiteten af et køretøjs ejer eller bruger til brug for behandling af en konkret sag.

## 7. Konsekvenser

### Lovgivningsmæssige konsekvenser

En vedtagelse af forslaget vil medføre behov for lovgivningsmæssige tilpasninger i den gældende danske bekendtgørelse om EETS. **Såfremt formandskabets seneste kompromisforslag, jf. pkt. 9, vedtages i sin nuværende form, vurderes omfanget af tilpasninger at blive mere omfattende end som følge af Kommissionens oprindelige forslag.**

En vedtagelse af forslaget **medfører endvidere** behov for lovgivningsmæssige ændringer med hensyn til at sikre udenlandske myndigheders søgning i køretøjsregisteret til brug for udveksling af oplysninger om manglende betaling af vejafgifter, i det omfang bestemmelsen i § 17, stk. 3, i lovebekendtgørelse nr. 720 af 30. maj 2017 om registrering af køretøjer ikke kan anvendes. Det fremgår ikke nærmere af forarbejderne til denne bestemmelse – L36a af 11. november 2015 – hvilke muligheder danske myndigheder har for at forespørge i uden-



landske køretøjsregistre, samt om betalinger for udnyttelse af vejarealer i Danmark kan inddrives i udlandet.

Det vurderes, at særligt bestemmelserne i Artikel 5 kan få konsekvenser for SKAT. I denne artikel pålægges det medlemsstaterne at give andre medlemsstaters nationale kontaktpunkter adgang til at foretage en automatiseret søgning i medlemsstatens køretøjsregister. Det vurderes, at artiklens pkt. 3 i realiteten bestemmer, at den automatiserede adgang skal ske via EUCARIS platformen (i pkt. 3 henvises til artikel 15 i rådets afgørelse 2008/616/RIA, hvor det fremgår at EUCARIS skal anvendes). Det er tidligere vurderet, at en opkobling til EUCARIS vil kræve en lovændring.

I artikel 12 fastsættes en tidsfrist på 18 måneder for medlemsstaternes gennemførelse af direktivets bestemmelser i de nationale love. Det bemærkes hertil, at i relation til en teknisk implementering af en opkobling til EUCARIS, vurderes en sådan tidsfrist for realistisk. Det bemærkes, at dette ikke er en vurdering af tidsfrister for implementering af ændringer til love og regler.

Da der er tale om personoplysninger, vil behandlingen af disse oplysninger være omfattet af persondatalovens regler (og af databeskyttelsesforordningen, forordning (EU) 2016/679).

Det fremgår af forslaget, at det har været til høring hos Den Europæiske Tilsynsførende for Databeskyttelse (EDPS) i to faser: For det første blev EDPS hørt om principperne for det planlagte system til udveksling af oplysninger, og for det andet blev EDPS hørt om den konkrete lovgivningstekst. EDPS havde ikke yderligere bemærkninger.

Endvidere fremgår det af forslaget, at behandling af personoplysninger foregår i overensstemmelse med EU-reglerne for beskyttelse af fysiske personers grundlæggende rettigheder og frihedsrettigheder, herunder privatlivets fred, og navnlig at bestemmelserne i forordning (EU) 2016/679, direktiv (EU) 2016/680 og direktiv 2002/58/EF overholdes.

#### Økonomiske konsekvenser

Forslaget vurderes at have *statsfinansielle* konsekvenser. Det gælder hovedsageligt for gennemførelsen af de systemmæssige ændringer/udvidelser, som er nødvendige for at give andre landes myndigheder adgang til køretøjsregisteret om ejere/brugere af køretøjer til brug for også at omfatte udveksling af oplysninger om manglende betaling af vejafgifter.

Der forventes engangsudgifter til etablering af integration/opkobling mellem Køretøjsregistret og EUCARIS samt i en vis grad forøgede driftsudgifter til drift og vedligehold af denne integration. Det vurderes med meget stor usikkerhed, at en opkobling til EUCARIS vil koste 0,4-1,5 mio. kr. i engangsomkostninger afhængig af, hvilke konkrete krav der vil blive stillet i forbindelse med en sådan



opkobling. Til grundlag for vurderingen ligger tidligere erfaringer med DMR systemtilretninger. Det vurderes med meget stor usikkerhed, at driftsomkostningerne vil blive forøget i størrelsesordenen 0,1-0,4 mio. kr. årligt.

Udover systemmæssige udgifter må der også forventes en øget indsats til administration af det reviderede direktiv. Dette følger af, at artikel 4a i det nuværende kompromisforslag pålægger medlemsstaterne yderligere opgaver med at sikre direktivets efterlevelse - både for EETS-udbydere og for infrastrukturere. Dette er en udvidelse af Vejdirektoratets nuværende arbejde med EETS-direktivet skønnet til ca. 1/2 årsværk yderligere.

Evt. statsfinansielle konsekvenser afholdes, jf. budgetvejledningens retningslinjer, indenfor ressortministeriets egne rammer.

Med hensyn til de *samfundsøkonomiske* og *erhvervsøkonomiske* konsekvenser vil forslaget kunne medføre lavere udgifter til administration i forbindelse med driften af vejafgiftsordninger, som vil komme trafikanter, vejinfrastrukturforvalterne og EETS-udbydere til gode. Den største besparelse ventes at tilfalde transporterhvervet.

Samtidig får vejinfrastrukturforvaltere bedre muligheder for at håndhæve afgiftsordninger på tværs af landegrænserne. Vejafgiftsforvalterne må dog samtidig imødesee omkostninger til tilpasning af deres systemer til nye krav.

## 8. Høring

Forslaget har været sendt i høring i EU-Specialudvalget for Transport, Bygning og Bolig den 9. juni 2017 med frist for at afgive høringssvar den 21. juni 2017.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har modtaget i alt seks høringssvar fra henholdsvis Dansk Erhverv, Danske Speditører, DI Transport, DTL, ITD og Sund & Bælt. Hovedindholdet af høringssvarene fremgår af nedenstående. **Det bemærkes, at høringssvarene forholder sig til Kommissionens oprindelige forslag.**

### Vedr. det overordnede formål

Overordnet set støtter alle høringssvarer hovedpunkterne eller dele heraf i Kommissionens forslag. Det gælder specielt målet om at fremme interoperabiliteten af elektroniske bompengesystemer og en bedre brugeroplevelse i form af blandt andet behov for færre betalingsbokse, hvilket vil medvirke til at fjerne hindringer for adgang til markedet.

### Vedr. lempelser af krav til EETS-udbydere

Danske Erhverv, DTL og Sund & Bælt anser alle det som positivt, at Kommissionen ønsker at mindske kravene til EETS-udbydere hovedsageligt ved at fjerne de nuværende krav om, at udbydere skal tilbyde EETS-tjenesten dæk-



kende hele EU inden for 24 måneder og ved at fjerne kravet om, at EETS skal tilbydes både tunge og lette køretøjer (og at betalingsbokse dermed skal være kompatible med afgiftssystemer baseret på DSRC og GNNS samtidigt).

*DTL* noterer sig ligeledes, at Kommissionen vil skærpe kravene til bompengedokumentation og medlemsstater i deres forhold til udbydere af interoperabilitet, hvilket skulle gøre det lettere at få etableret interoperable udbud.

#### *Vedr. øgede muligheder for tilpasning til nye teknologiske muligheder*

*DTL* og *Sund & Bælt* noterer sig, at Kommissionens forslag lægger op til at gøre mulighederne for afgiftsopkrævning via nye teknologier, fx via link til smartphones, mere smidige i forhold til direktivets nuværende bestemmelser. *DTL* bemærker blandt andet, at dette også omfatter systemer, der ikke kræver installation af elektronisk udstyr.

#### *Vedr. styrkede muligheder for udveksling af oplysninger på tværs af landegrænserne om manglende betaling af vejafgifter*

*Dansk Erhverv*, *DTL*, *ITD* og *Sund & Bælt* ser alle positivt på, at Kommissionen foreslår at styrke retsgrundlaget og mulighederne for udveksling af registreringsoplysninger på tværs af landegrænserne for så vidt angår manglende betaling af vejafgifter.

*Sund & Bælt* fremhæver det som særligt positivt, at Kommissionen adresserer vanskelighederne ved at håndhæve bompengebetalinger fra ejere af køretøjer, som er registreret i en anden medlemsstat. Selskabet imødekommer derfor Kommissionens forslag om at indføre en procedure, der skal lette udvekslingen af oplysninger på tværs af landegrænser, hvilket skal medvirke til at identificere ejeren af køretøjet på grundlag af nummerpladen. Selskabet finder det også positivt, at direktivet adresserer forhold i relation til persondataforordningen.

*Sund & Bælt* skal dog i den sammenhæng bemærke, at der ligeledes er behov for at styrke mulighederne for at inddrive betalingerne på tværs af landegrænserne, såfremt Kommissionens målsætning skal nås. Selvom det således er positivt, at Kommissionen letter adgangen til oplysninger, bør der efter selskabets opfattelse tillige indføres regler, der styrker medlemsstaternes håndhævelsesmuligheder på tværs af landegrænserne, i tilfælde af manglende betalinger.

*Dansk Erhverv* bemærker, at det er vigtigt, at overførslen af data udelukkende skal omhandle den fornødne mængde data, der gør nationale myndigheder i stand til at konstatere den manglende betaling, samt identificere den individuelle virksomhed, der ikke har betalt afgiften. Det indsamlede data skal derimod ikke anvendes til reelle registre over de enkelte virksomheders færden, køremønstre eller lignende. Der skal derfor skabes betryggende rammer for indsamling, anvendelse og efterfølgende destruktion af disse data.

#### *Øvrige bemærkninger*





Høringsparterne peger på et par andre problemstillinger, jf. nedenfor:

Side 41/42

*Sund & Bælt* anser det for vigtigt, at medlemsstater, som måtte ønske at indføre obligatorisk betalingsboks til et evt. nationalt kørselssystem, kan stille krav om, at køretøjer fra andre medlemsstater er udstyret med en EETS betalingsboks, inden de må køre i det pågældende land.

*DI Transport* bemærker, at problemet med de nuværende opkrævningssystemer understreger, at det vil være et problem at pålægge medlemslandene at afvikle tidsbaserede vejbenyttelsesafgifter, når de elektroniske opkrævningssystemer ikke fungerer godt nok i EU (dette er en del af Kommissionens forslag til ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter for benyttelse af infrastrukturen, som fremlægges sideløbende for ændringsforslaget til EETS-direktivet).

*ITD* bemærker, at der snarest muligt bør indføres EU-lovgivning, hvorefter EU-medlemslande tillader transportvirksomheder at afregne bompunge med et enkelte digitalt/elektronisk betalingssystem, som gælder i alle EU-lande.

Et par af høringssparterne noterer sig med baggrund i den korte høringsfrist, at der kan blive behov for at indsende supplerende bemærkninger efter en nøjere granskning af forslaget. Det gælder *Danske speditører*, *DTL* samt *Sund & Bælt*.

## 9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

**Blandt medlemslandene har der generelt været opbakning til de overordnede ændringer og intentionen bag revisionen af direktivet.**

Det bulgarske formandskab har adresseret medlemsstaternes bemærkninger gennem indtil videre tre kompromisforslag, hvor det seneste er dateret 27. april 2018. Heri foreslås ændringer i forhold til Kommissionens oprindelige forslag, afledt af følgende hovedproblemstillinger:

- Hvorvidt listen over tilladte teknologier i artikel 3 stk. 1 bør findes i selve direktivet eller i et bilag, som Kommissionen kan ændre via delegerede retsakter. Status er, at et flertal af medlemsstater er imod Kommissionens forslag om at flytte listen til bilag 4. I kompromisforslaget fremgår listen derfor af direktivet.
- Præcisering af direktivets anvendelsesområde, artikel 1 stk. 2, med hensyn til tekniske løsninger baseret på nummerpladegenkendelse (ANPR) og periodebaserede vejafgifter. Status er, at ANPR-løsninger bliver omfattet af teknisk interoperabilitet, mens periodebaserede løsninger holdes uden for denne del af direktivets anvendelsesområde. Informationsudveksling om manglende betaling af vejafgifter vil derimod uanset teknisk løsning blive en mulighed for bompungeordninger og periodebaserede vejafgifter.



- Balancen mellem væsentlige elementer, som bør være i direktivet, og ikke-væsentlige elementer, som kan fremgå af EETS-beslutningen. Status er, at formandskabets kompromisforslag flytter balancen i retning af, at flere elementer betragtes som væsentlige og derfor kommer til at fremgå af direktivet.
- Tidsfrist for implementering i national lovgivning. Status er, at fristen udvides fra 18 til 30 måneder.

## 10. Regeringens generelle holdning

Regeringen ser positivt på forslaget ambition om at forbedre og forenkle EU's regler for de afgiftsordninger, som kan medvirke til at nedbringe trafikens belastning af omgivelserne. Regeringen støtter målsætningen om at forbedre mulighederne for interoperabilitet mellem de forskellige vejafgiftsordninger i EU, herunder at gøre krav og rettigheder for EETS-udbydere mere klare. Regeringen finder, at der er behov for at styrke mulighederne for at inddrive betalinger af vejafgift på tværs af landegrænserne og støtter herunder forslaget om at gøre det lettere at udveksle oplysninger om manglende betaling af vejafgifter på tværs af medlemsstaterne.

**Regeringen gør** opmærksom på, at Kommissionens forslag pt. hovedsageligt har betydning for Sund & Bælts (herunder Brobizz A/S) forretningsområder, samt for SKAT's arbejder i forbindelse med køretøjsregistreret. På længere sigt kan forslaget navnlig mht. håndhævelsesmulighederne overfor udenlandske trafikanter potentielt få **positiv** betydning for den selvstændige offentlige virksomhed Fjordforbindelsen Frederikssund **og for danske periodebaserede vejafgiftsordninger.**

Regeringen finder, at formandskabets seneste kompromisforslag imødekommer danske interesser på alle væsentlige punkter.

## 11. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg

Forslaget har senest været forelagt Folketingets Europaudvalg til orientering den 1. december 2017. Der blev oversendt samlenotat den 24. november 2017.

Sagen har **desuden** 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.

Der blev oversendt grund- og nærhedsnotat den 6. juli 2017.