I

(Meddelelser)

RÅDET

FÆLLES HOLDNING (EF) Nr. 33/2005

fastlagt af Rådet den 6. september 2005

med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/.../EF om ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer

(2005/C 275 E/01)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 71, stk. 1,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/62/EF af 17. juni 1999 om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer [1], særlig artikel 7,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg [2],

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget [3],

efter proceduren i traktatens artikel 251 [4], og

ud fra følgende betragtninger:

(1) For at fjerne konkurrencefordrejninger mellem medlemsstaternes transportvirksomheder, for at sikre et funktionsdygtigt indre marked og for at øge konkurrencen er det nødvendigt, at der indføres retfærdige ordninger, der bevirker, at transportvirksomhederne betaler for de omkostninger, som deres brug af infrastrukturen forårsager. En vis grad af harmonisering er allerede opnået med direktiv 1999/62/EF.

(2) Et mere retfærdigt tarifafgiftssystem for brug af vejinfrastruktur er af væsentlig betydning for at fremme bæredygtige transportvilkår i Fællesskabet. Målet om den bedst mulige udnyttelse af det eksisterende vejnet og en mærkbar reduktion af de heraf følgende negative virkninger bør nås uden yderligere belastning for operatørerne for at sikre en holdbar økonomisk vækst og et funktionsdygtigt indre marked.

(3) I hvidbogen »Den europæiske transportpolitik frem til 2010 — De svære valg« anførte Kommissionen, at den ville fremlægge et direktiv med henblik på opkrævning af afgifter for brug af vejinfrastruktur. I forbindelse med vedtagelsen den 12. februar 2003 af rapporten om konklusionerne af hvidbogen bekræftede Europa-Parlamentet, at der var behov for afgifter for brug af infrastruktur. Efter mødet i Det Europæiske Råd den 15. juni 2001 i Göteborg, hvor der blev lagt særlig vægt på spørgsmålet om bæredygtige transportformer, hilste Det Europæiske Råd i København den 12. og 13. december 2002 og i Bruxelles den 20. og 21. marts 2003 desuden Kommissionens hensigt om at fremsætte et nyt »Eurovignet«-direktiv velkommen.

(4) Med henblik på fastsættelse af vejafgifter tages der i direktiv 1999/62/EF hensyn til omkostningerne ved anlæg, drift, vedligeholdelse og udvikling af infrastrukturen. Der skal være en særlig bestemmelse for at sikre klarhed med hensyn til de anlægsomkostninger, der kan tages i betragtning.

---

[1] EFT L 187 af 20.7.1999, s. 42. Ændret ved tiltrædelsesakten af 2003.
[2] EUT C 241 af 28.9.2004, s. 58
[3] EUT C 109 af 30.4.2004, s. 14.
[4] Europa-Parlamentets udtalelse af 20.4.2004 (EUT C 104 E af 30.4.2004, s. 372), Rådets fælles holdning af 6.9.2005 og Europa-Parlamentets holdning af ... (endnu ikke offentliggjort i EUT).

(5) Den internationale vejtransport er koncentreret på det transeuropæiske vejtransportnet. Desuden er det indre markeds tilfredsstillende funktion af afgørende betydning for den erhvervsmæssige transport. Derfor bør fællesskabsrammebestemmelserne omfatte erhvervsmæssig transport på det transeuropæiske vejnet som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 1692/96/EF af 23. juli 1996 om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet [1]. Medlemsstaterne bør i overensstemmelse med nærhedsprincippet frit vælge, om de under overholdelse af traktaten vil anvende vejafgifter og/eller brugsafgifter på andre veje end på det transeuropæiske vejnet.

(6) Af hensyn til omkostningseffektiviteten i gennemførelsen af vejafgiftsordninger skal hele den infrastruktur, som en afgift vedrører, ikke nødvendigvis være underlagt adgangsrestriktioner, der styrer de opkrævede afgifter. Medlemsstaterne kan vælge at gennemføre dette direktiv ved kun at opkræve vejafgifter på et bestemt punkt i den infrastruktur, som afgiften vedrører.

(7) Vejafgifter bør bygge på princippet om, at kun infrastrukturomkostninger skal dækkes. Såfremt sådanne omkostninger er medfinansieret over Den Europæiske Unions almindelige budget, bør det bidrag, der kommer fra fællesskabsmidlerne, ikke inddrives gennem vejafgifter, medmindre der forekommer særlige bestemmelser i de relevante fællesskabsinstrumenter, der tager hensyn til fremtidige indtægter fra vejafgifter i forbindelse med fastsættelse af størrelsen af fællesskabsmedfinansieringen.

(8) Det, at brugeren kan træffe beslutninger, der har indflydelse på den vejafgift, der skal betales, ved at vælge mindre forurenende køretøjer og mindre overbelastede perioder og ruter udgør et væsentligt element i et vejafgiftssystem. Derfor bør medlemsstaterne kunne differentiere vejafgifterne efter køretøjets type, dvs. dets emissionsklasse (EURO-klasserne), og graden af slidskader, som det forårsager på vejene, stedet, tidspunktet samt overbelastningsniveauet. Denne differentiering af afgiftsniveauet bør stå i rimeligt forhold til det forfulgte mål.

(9) Aspekter af kommerciel prisfastsættelse vedrørende brug af vejinfrastruktur, der ikke er omfattet af bestemmelserne i dette direktiv, bør overholde reglerne i traktaten.

(10) Dette direktiv berører ikke muligheden for, at medlemsstater, der indfører et system for vejafgifter og/eller afgifter for brug af infrastruktur, kan fastsætte passende kompensation for disse afgifter med forbehold af traktatens artikel 87 og 88. Denne kompensation må ikke medføre konkurrenceforvridning på det indre marked og skal være omfattet af relevante bestemmelser i EF-retten, navnlig de minimumsafgiftssatser for køretøjer, der er angivet i bilag I til direktiv 1999/62/EF og bestemmelserne i Rådets direktiv 2003/96/EF af 27. oktober 2003 om omstrukturering af EF-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet [2].

(11) Hvis medlemsstaterne opkræver vej- eller brugsafgifter for benyttelse af veje i det transeuropæiske vejnet, bør de afgiftsbelagte veje prioriteres i medlemsstaternes tidsplaner for vedligeholdelse.

(12) Bjergområder som Alperne og Pyrenæerne, bør gøres til genstand for særlig opmærksomhed. Lanceringen af nye store infrastrukturprojekter er ofte strandet på, at de nødvendige betydelige finansieringsmidler ikke kunne tilvejebringes. I sådanne områder kan brugerne derfor blive afkrævet et yderligere beløb, der skal tjene til finansiering af væsentlige projekter af meget høj europæisk værdi — i givet fald henhørende under en anden transportmåde — i samme korridor. Dette beløb bør stå i forhold til projektets finansieringsbehov. Det skal også stå i forhold til basisniveauet for vejafgifterne for ikke at føre til kunstigt forhøjede afgifter i en korridor, hvilket kunne bevirke omledning af trafikken til andre korridorer med lokale overbelastningsproblemer og en ineffektiv udnyttelse af vejnettene til følge.

(13) Afgifterne bør ikke indebære forskelsbehandling, og opkrævningen af dem bør ikke indebære opfyldelse af for store formaliteter eller skabe hindringer ved de indre grænser. Med henblik herpå bør der træffes relevante foranstaltninger for at lette lejlighedsvise brugeres betaling, navnlig hvor afgifterne og/eller brugerbetaling udelukkende opkræves ved hjælp af et system, der kræver anvendelse af en elektronisk betalingsanordning (on-board unit).

(14) For at sikre en sammenhængende og harmoniseret anvendelse af afgiftssystemerne for brug af infrastruktur bør omkostningerne ved nye vejafgiftsordninger beregnes efter en række grundlæggende principper eller fastsættes på et niveau, der ikke ligger over det niveau, der ville være resultatet af disse princippers anvendelse. Disse krav bør ikke gælde for eksisterende ordninger, medmindre de i fremtiden ændres væsentligt. Sådanne væsentlige ændringer kan omfatte større ændringer i vejafgiftsordningens oprindelige vilkår og betingelser

[1] EFT L 228 af 9.9.1996, s. 1. Senest ændret ved beslutning nr. 884/2004/EF (EUT L 167 af 30.4.2004, s. 1).

[2] EUT l 283 af 31.10.2003, s. 51. Senest ændret ved direktiv 2004/75/EF (EUT L 157 af 30.4.2004, s. 100).

gennem ændringer i en aftale med vejafgiftsordningens operatør, men vil ikke omfatte ændringer, der er omhandlet i den oprindelige ordning. Ved koncessionsaftaler kan der gennemføres væsentlige ændringer efter en udbudsprocedure. Med henblik på at opnå gennemsigtighed uden at skabe hindringer for markedsøkonomien og offentlig-private partnerskaber bør medlemsstaterne desuden meddele Kommissionen, således at den kan afgive en udtalelse, de enhedsværdier og andre parametre, som de påtænker at anvende ved beregning af vejafgifternes forskellige omkostningselementer eller, ved koncessionsaftaler, den relevante kontrakt og den oprindelige sag. Udtalelser vedtaget af Kommissionen forud for indførelsen af nye vejafgiftsordninger i medlemsstaterne berører på ingen måde Kommissionens forpligtelse i henhold til traktaten til at drage omsorg for gennemførelsen af fællesskabsretten.

(15) Der er stadig behov for andre tekniske fremskridt med henblik på at få udviklet tarifsystemet for opkrævning af afgifter for brug af infrastruktur. Der bør indføres en procedure, således at Kommissionen kan tilpasse kravene i direktiv 1999/62/EF efter de tekniske fremskridt og rådføre sig med medlemsstaterne til dette formål.

(16) De nødvendige gennemførelsesforanstaltninger for dette direktiv bør vedtages i medfør af Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen ([1]).

(17) Målene for dette direktiv, som består i harmonisering af betingelserne for opkrævning af vejafgifter for brug af infrastruktur, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan på grund af den europæiske dimension og af hensyn til det indre transportmarked derfor bedre gennemføres på fællesskabsplan; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

(18) Direktiv 1999/62/EF bør ændres i overensstemmelse hermed —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Direktiv 1999/62/EF ændres således:

1) Artikel 2 ændres således:

a) Litra a) affattes således:

»a) »det transeuropæiske vejnet«: det vejnet, der er fastlagt i afsnit 2 i bilag I til Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 1692/96/EF af 23. juli 1996 om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet (*) og illustreret med kort. Kortene refererer til de tilsvarende afsnit i den dispositive tekst og/eller bilag II i nævnte beslutning.

(*) EFT L 228 af 9.9.1996, s. 1. Senest ændret ved beslutning nr. 884/2004/EF (EUT L 167 af 30.4.2004, s. 1).«

b) Følgende litraer indsættes:

»aa) »anlægsomkostninger«: omkostninger i forbindelse med anlæggelsen, herunder eventuelle finansieringsomkostninger, til:

— ny infrastruktur eller forbedringer af ny infrastruktur (herunder omfattende strukturreparationer), eller

— infrastruktur eller forbedringer af infrastruktur (herunder omfattende strukturreparationer), der er blevet færdiggjort senest 30 år før den … (*), for så vidt der allerede er indført vejafgiftsordninger, den … (*), eller som er blevet færdiggjort senest 30 år inden indførelsen af nye vejafgiftsordninger, der måtte blive indført efter den … (*). Omkostninger til infrastruktur eller forbedringer af infrastruktur, der afsluttes inden disse tidsfrister, kan også betragtes som anlægsomkostninger, såfremt:

i) en medlemsstat har indført en vejafgiftsordning, hvorefter disse omkostninger dækkes gennem en kontrakt med en vejafgiftsforvalter eller andre retsakter med tilsvarende virkning, som træder i kraft inden den … (*), eller

ii) en medlemsstat kan påvise, at der ved anlæg af den pågældende infrastruktur var beregnet en livscyklus på mere end 30 år.

([1]) EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

(*) 24 måneder efter direktivets ikrafttræden.

Under alle omstændigheder må den andel af anlægsomkostningerne, der medregnes, ikke overstige den del af den på indeværende tidspunkt beregnede livscyklus for infrastrukturkomponenterne, der fortsætter efter den … (*) eller efter den dato, hvor de nye vejafgiftsordninger indføres, hvis denne dato ligger senere.

Omkostninger til infrastruktur eller forbedringer af infrastruktur kan omfatte alle former for specifikke infrastrukturudgifter, hvis formål er at mindske støjgener eller forbedre vejsikkerheden, og faktiske betalinger afholdt af infrastrukturforvalteren svarende til objektive miljøtiltag, som f.eks. beskyttelse mod jordforurening

ab) »finansieringsomkostninger«: renter på lån og/eller udbytte af aktionærers finansiering af egenkapital

ac) »omfattende strukturreparationer«: strukturreparationer bortset fra reparationer, der ikke længere er til fordel for trafikanterne, f.eks. hvis reparationsarbejdet er blevet erstattet af et nyt slidlag eller andre anlægsarbejder«.

c) Litra b) affattes således:

»b) »vejafgift«: betaling af et bestemt beløb for et køretøjs tilbagelæggelse af en given strækning på en af de i artikel 7, stk. 1, nævnte infrastrukturer, idet beløbets størrelse afhænger af den tilbagelagte afstand og køretøjstypen«.

d) Følgende litra indsættes:

»ba) »vægtet, gennemsnitlig vejafgift«: den samlede indtægt fra vejafgifter i en given periode, divideret med det antal vognkilometer, der i samme periode er tilbagelagt på et givet net, der er omfattet af vejafgift, idet både indtægten og antallet af vognkilometer beregnes for de køretøjer, der skal betales vejafgift for«.

e) Litra c), d), e) og f) affattes således:

»c) »brugsafgift«: betaling af et bestemt beløb, der giver et køretøj ret til at benytte de i artikel 7, stk. 1, nævnte infrastrukturer i et nærmere bestemt tidsrum

d) »køretøj«: et motorkøretøj eller en kombination af sammenkoblede køretøjer, som udelukkende er beregnet til eller benyttes til vejgodstransport, og hvis højeste tilladte totalvægt er på over 3,5 tons

e) »EURO 0«-, »EURO I«-, »EURO II«-, »EURO III«-, »EURO IV«-, »EURO V«- og »EEV«-køretøj: et køretøj, der opfylder emissionsgrænserne som anført i bilag 0

f) »køretøjstype«: et køretøj kategoriseret efter antal aksler, dets dimensioner eller vægt eller anden køretøjsklassifikation, som afspejler slidskader på vejene, f.eks. det klassifikationssystem for vejskader, der fremgår af bilag IV, såfremt det anvendte klassifikationssystem er baseret på køretøjskarakteristika, som enten findes i den køretøjsdokumentation, der anvendes i samtlige medlemsstater, eller er umiddelbart synlige«.

f) Følgende litraer tilføjes:

»g) »koncessionsaftale«: en »koncessionskontrakt om offentlige bygge- og anlægsarbejder« eller en »koncessionskontrakt om tjenesteydelser« som defineret i artikel 1 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/18/EF af 31. marts 2004 om samordning af fremgangsmåderne ved indgåelse af offentlige vareindkøbskontrakter, offentlige tjenesteydelseskontrakter og offentlige bygge- og anlægskontrakter (*)

h) »koncessionsvejafgift«: en vejafgift, jf. definitionen i litra b), der opkræves af en koncessionshaver i henhold til en koncessionskontrakt.

(*) EUT L 134 af 30.4.2004, s. 114. Senest ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 1874/2004 (EFT L 326 af 29.10.2004, s. 17).«

2) Artikel 7 ændres således:

a) Stk. 1, 2, 3 og 4 affattes således:

»1. Medlemsstaterne må kun på betingelserne i stk. 2-12 bibeholde eller indføre vejafgifter og/eller brugsafgifter på det transeuropæiske vejnet eller en del af dette vejnet. Dette berører ikke medlemsstaternes ret til under overholdelse af traktaten at anvende vejafgifter og/eller brugsafgifter på veje, der ikke indgår i det transeuropæiske vejnet, eller på andre typer motorkøretøjer, der ikke er omfattet af definitionen af »køretøj« i det transeuropæiske vejnet.

2. En medlemsstat kan vælge at bibeholde eller indføre vejafgifter og/eller brugsafgifter, der kun gælder for køretøjer med en højest tilladt totalvægt på mindst 12 tons. Vælger en medlemsstat at anvende vejafgifter og/eller brugsafgifter for køretøjer under denne vægtgrænse, finder bestemmelserne i dette direktiv anvendelse.

(*) 24 måneder efter direktivets ikrafttræden.

3. En given køretøjskategori må ikke samtidig pålægges både vejafgifter og brugsafgifter for benyttelse af en enkelt vejstrækning. Medlemsstaterne kan dog også pålægge vejafgifter for vejnet, hvor der opkræves brugsafgifter for benyttelse af broer og tunneller samt bjergpas.

4. Vejafgifter og brugsafgifter skal opkræves uden direkte eller indirekte forskelsbehandling begrundet i transportvirksomhedernes nationalitet, etableringsland eller -sted eller køretøjernes registreringsland eller -sted, eller transportens afsendelses- eller bestemmelsessted.«

b) Følgende stykker indsættes:

»4a. Medlemsstaterne kan indføre reducerede vej- eller brugsafgifter eller undtagelser fra pligten til at betale vej- eller brugsafgift for køretøjer, der er undtaget fra kravet om, at der skal installeres og anvendes kontrolapparater i henhold til Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport (*), og i de tilfælde, der er omfattet af nærværende direktivs artikel 6, stk. 2, litra a) og b), på de deri fastsatte betingelser.

4b. Da afgiftsstrukturer, der involverer rabat eller nedsættelse af vejafgifter for hyppige brugere, kan medføre faktiske besparelser i de administrative omkostninger for infrastrukturforvalteren, kan medlemsstaterne indføre sådanne rabatter eller nedsættelser under forudsætning af, at

— de overholder vilkårene i stk. 10, litra a)

— de overholder traktaten, navnlig artikel 12, 49, 86 og 87

— de ikke fordrejer konkurrencen på det indre marked

— den deraf følgende afgiftsstruktur er lineær og proportionel, tilgængelig for alle brugere på lige vilkår og ikke medfører, at andre brugere pålægges yderligere udgifter i form af højere vejafgifter.

Under alle omstændigheder må sådanne rabatter eller nedsættelser ikke overskride 13 % af den vejafgift, der betales af tilsvarende køretøjer, som ikke er berettigede til rabatten eller nedsættelsen.

4c. Alle rabat- eller nedsættelsesordninger skal meddeles til Kommissionen, der kontrollerer, om vilkårene i stk. 4a og 4b er overholdt, og som skal godkende dem i henhold til proceduren i artikel 9c, stk. 2.

(*) EFT L 370 af 31.12.1985, s. 8. Senest ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 432/2004 (EUT L 71 af 10.3.2004, s. 3).«

c) Stk. 6 affattes således:

»6. Ordningerne for opkrævning af vejafgifter og/eller brugsafgifter må ikke, uberettiget, stille lejlighedsvise brugere af vejnettet ringere, hverken finansielt eller på anden måde. Hvis en medlemsstat opkræver vejafgifter og/eller brugsafgifter udelukkende ved hjælp af systemer, der kræver udstyr til installation i køretøjet (on-board units), skal den stille de relevante on-board units til rådighed som led i rimelige administrative og økonomiske ordninger.«

d) Stk. 7, andet og tredje afsnit, udgår.

e) Stk. 9 og 10 affattes således:

»9. Vejafgifter skal bygge på princippet om, at kun infrastrukturomkostninger skal dækkes. Specielt skal de vægtede, gennemsnitlige vejafgifter stå i forhold til anlægsudgifterne og omkostningerne til drift, vedligeholdelse og udvikling af det pågældende infrastrukturnet. De vægtede gennemsnitlige vejafgifter kan også omfatte kapitalindkomst eller fortjenstmargen baseret på markedsvilkår.

10. a) Uden at dette berører de vægtede gennemsnitlige vejafgifter i stk. 9, kan medlemsstaterne differentiere vejafgiftssatserne med henblik på at bekæmpe miljøskader, reducere trafikbelastningen, mindske skader på infrastrukturer, optimere anvendelsen af den pågældende infrastruktur eller fremme vejsikkerheden, såfremt en sådan differentiering:

— står i forhold til det forfulgte mål

— er gennemsigtig og ikke-diskriminerende i forhold til transportvirksomhedernes nationalitet, etableringsland eller -sted eller køretøjernes registreringsland eller -sted, samt transportens afsendelses- eller bestemmelsessted

— ikke er udformet med henblik på at tilvejebringe ekstra vejafgiftsindtægter, idet en eventuel utilsigtet forhøjelse af indtægterne (der fører til vægtede gennemsnitlige vejafgifter, der er i strid med stk. 9) skal opvejes af ændringer i differentieringens struktur, som skal gennemføres senest to år efter afslutningen af det regnskabsår, i hvilket den ekstra indtægt er opstået

— overholder de maksimale fleksibilitetstærskler, der er omhandlet i litra b).

b) Med forbehold af betingelserne i litra a) kan vejafgiftssatserne varieres i forhold til

— EURO-emissionsklasse som fastsat i bilag 0, forudsat at ingen vejafgift udgør mere end 100 % mere end den vejafgift, der opkræves for tilsvarende køretøjer, som opfylder de strengeste emissionsstandarder, og/eller

— tidspunktet på dagen, dagen eller årstiden, forudsat at

i) der ikke opkræves en vejafgift på mere end 100 % mere end den vejafgift, der opkræves for det billigste tidspunkt på dagen, den billigste dag eller årstid, eller

ii) prisen for det dyreste tidspunkt på dagen, den dyreste dag eller årstid ligger højst 50 % over det vejafgiftsniveau, som ellers ville gælde for det pågældende køretøj, hvis satsen for det billigste tidspunkt er nul.

c) Med forbehold af betingelserne i litra a) kan vejafgifterne i undtagelsestilfælde ved specifikke projekter af væsentlig europæisk interesse også differentieres på andre måder for at sikre sådanne projekters kommercielle levedygtighed, når de er udsat for direkte konkurrence fra andre transportformer for køretøjer. Den deraf følgende afgiftsstruktur skal være lineær og proportionel, og skal offentliggøres samt være tilgængelig for alle brugere på lige vilkår og må ikke medføre, at der væltes yderligere udgifter over på andre brugere i form af højere vejafgifter. Inden den pågældende afgiftsstruktur gennemføres, kontrollerer Kommissionen, om vilkårene i dette litra er overholdt.«

f) Følgende stykker tilføjes:

»11. For usædvanlig infrastruktur i bjergområder kan der efter underretning af Kommissionen anvendes en forhøjelse af vejafgifterne for specifikke vejafsnit:

a) hvor der forekommer akut trafikbelastning, der påvirker køretøjernes frie bevægelighed, eller

b) hvis anvendelse til trafik forårsager væsentlige miljøskader

såfremt:

— provenuet fra forhøjelsen investeres i prioriterede projekter af europæisk interesse, jf. bilag III til beslutning nr. 884/2004/EF, som direkte bidrager til at lette den pågældende trafikbelastning eller miljøskade, og som befinder sig i samme korridor som det vejafsnit, hvor der har fundet en forhøjelse sted

— forhøjelsen, der kan lægges på vejafgifter, der er differentieret i overensstemmelse med stk. 10, ikke overstiger 15 % af den vægtede, gennemsnitlige vejafgift, beregnet i overensstemmelse med stk. 9, undtagen hvor provenuet fra forhøjelsen investeres i grænseoverskridende afsnit af prioriterede projekter af europæisk interesse med infrastruktur i bjergområder; forhøjelsen må i så fald ikke overstige 25 %

— anvendelsen af forhøjelsen ikke fører til uretfærdig behandling af erhvervsmæssig trafik i forhold til andre trafikanter

— finansieringsplanerne for infrastruktur, hvor der finder forhøjelse sted, samt en cost-benefit-analyse for det nye infrastrukturprojekt forelægges for Kommissionen, inden forhøjelsen træder i kraft

— den periode, hvor forhøjelsen skal gælde, defineres og begrænses på forhånd og er, for så vidt angår den forventede indtægtsstigning, i overensstemmelse med de fremlagte finansieringsplaner og cost-benefit-analyser.

Denne bestemmelse må kun anvendes på nye grænseoverskridende projekter, hvis de berørte medlemsstater giver deres samtykke hertil.

Når Kommissionen modtager finansieringsplanerne fra en medlemsstat, der agter at anvende en forhøjelse, skal den stille disse oplysninger til rådighed for medlemmerne af det i artikel 9c, stk. 1, omhandlede udvalg. Hvis Kommissionen finder, at den pågældende forhøjelse ikke opfylder betingelserne i dette stykke, eller hvis den finder, at den planlagte forhøjelse vil påvirke et randområdes økonomiske udvikling i stærkt negativ retning, kan den efter proceduren i artikel 9c, stk. 2, forkaste de afgiftsplaner, der er fremlagt af den pågældende medlemsstat, eller forlange dem ændret.

12. Hvis en fører i forbindelse med en kontrol ikke kan fremvise de køretøjsdokumenter, der er nødvendige for at fremlægge de oplysninger, der er omhandlet i stk. 10, litra b), første led, og dokumentere køretøjstypen, kan medlemsstaterne anvende den højeste vejafgift, der finder anvendelse på den pågældende køretøjsklasse.«

3) Følgende artikel indsættes:

»*Artikel 7a*

1. Ved fastlæggelse af niveauerne for de vægtede, gennemsnitlige vejafgifter, der skal opkræves for det pågældende infrastrukturnet eller en klart defineret del af et sådant net, tager medlemsstaterne hensyn til de forskellige omkostninger, der er omhandlet i artikel 7, stk. 9. De omkostninger, der medregnes, skal vedrøre det net eller en del af det net, for hvilket vejafgifterne opkræves, og de køretøjer, der er pålagt vejafgift. Medlemsstaterne kan vælge ikke at lade disse omkostninger dække gennem vejafgiftsprovenuet eller kun at dække en del af omkostningerne.

2. Vejafgifter fastsættes i henhold til artikel 7 og stk. 1 i nærværende artikel.

3. For nye vejafgiftsordninger, undtagen dem, der involverer koncessionsvejafgifter, som medlemsstaterne indfører efter den … (*), beregner medlemsstaterne omkostningerne under anvendelse af en metode, der er baseret på de grundlæggende beregningsprincipper i bilag III.

For nye koncessionsvejafgifter, der indføres efter den … (*), skal det maksimale vejafgiftsniveau svare til eller ligge under det niveau, der ville være resultatet, hvis der var anvendt en metode baseret på de grundlæggende beregningsprincipper i bilag III. Vurderingen af, om afgifterne er på et hertil svarende niveau, skal foretages på grundlag af en referenceperiode af en rimelig længde, der er afpasset efter koncessionskontraktens art.

Vejafgiftsordninger, der allerede er indført den … (*), eller for hvilke der inden den … (*) ifølge en udbudsprocedure er modtaget bud eller svar på opfordringer til at forhandle ved udbud med forhandling, underlægges ikke forpligtelserne i dette stykke, så længe disse ordninger fortsat er gældende, og forudsat de ikke ændres væsentligt.

4. Medlemsstaterne forelægger mindst fire måneder før indførelsen af en ny vejafgiftsordning følgende for Kommissionen:

a) For vejafgiftsordninger, bortset fra ordninger der involverer koncessionsvejafgifter:

— de enhedsværdier og andre parametre, som de anvender ved beregning af de forskellige omkostningselementer, og

— klare oplysninger om de køretøjstyper, der er omfattet af vejafgiftsordningen, og den geografiske udstrækning af nettet eller den del af nettet, der anvendes ved hver omkostningsberegning, samt om, hvor stor en procentdel af omkostningerne de søger dækket.

b) For vejafgiftsordninger, der involverer koncessionsvejafgifter:

— koncessionskontrakterne eller væsentlige ændringer af sådanne kontrakter

— den oprindelige sag, som koncessionsgiveren har baseret bekendtgørelsen om koncession på, jf. bilag VII B til direktiv 2004/18/EF; i denne oprindelige sag skal indgå de skønnede omkostninger som defineret i artikel 7, stk. 9, i forbindelse med koncessionen, den forventede trafik opgjort for de enkelte køretøjstyper, de påtænkte vejafgiftsniveauer og den geografiske udstrækning af det net, der er omfattet af koncessionskontrakten.

5. I de tilfælde, som er underlagt forpligtelserne i stk. 3, skal Kommissionen senest fire måneder efter at have modtaget de i stk. 4 omhandlede oplysninger afgive udtalelse om, hvorvidt disse forpligtelser ser ud til at være opfyldt.

Kommissionens udtalelser stilles til rådighed for det i artikel 9c, stk. 1, omhandlede udvalg.

6. Såfremt en medlemsstat ønsker at anvende bestemmelserne i artikel 7, stk. 11, på vejafgiftsordninger, der allerede er indført inden den … (*), skal den pågældende medlemsstat forelægge dokumentation for, at den vægtede gennemsnitsafgift for den pågældende infrastruktur er i overensstemmelse med artikel 2, litra aa), og artikel 7, stk. 9 og 10.«

4) Artikel 8, stk. 2, litra b), affattes således:

»b) betaling af den fælles brugsafgift skal give adgang til nettet som defineret af de deltagende medlemsstater i henhold til artikel 7, stk. 1«.

5) Følgende artikel indsættes:

»*Artikel 8a*

Hver medlemsstat kontrollerer systemet for vejafgifter og/eller brugsafgifter for at sikre, at det fungerer på gennemsigtig og ikke-diskriminerende vis.«

6) Artikel 9 ændres således:

a) I stk. 1 tilføjes følgende litra:

»d) afgifter på forsikringer.«

b) Stk. 2 affattes således:

»2. I overensstemmelse med nærhedsprincippet er det medlemsstaterne, der bestemmer, hvordan indtægterne fra de afgifter, der opkræves for brug af vejinfrastrukturen, skal anvendes. For at sikre udviklingen af transportnettet som helhed bør indtægterne fra afgifterne komme transportsektoren til gode og anvendes på en sådan måde, at det samlede transportsystem kommer til at fungere optimalt.«

(*) 24 måneder efter direktivets ikrafttræden.

7) Følgende artikler indsættes:

»*Artikel 9a*

Medlemsstaterne indfører relevante kontrolforanstaltninger og fastlægger den sanktionsordning, der skal gælde for overtrædelse af de nationale bestemmelser, der vedtages til gennemførelse af dette direktiv. De træffer de nødvendige foranstaltninger til iværksættelsen heraf. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have en afskrækkende virkning.

Artikel 9b

Kommissionen fremmer dialog og udveksling af teknisk knowhow mellem medlemsstaterne i forbindelse med gennemførelsen af dette direktiv og navnlig bilag III. Kommissionen ajourfører og tydeliggør bilag 0, III og IV i lyset af de tekniske fremskridt og bilag I og II i lyset af inflationen, efter proceduren i artikel 9c, stk. 3.

Artikel 9c

1. Kommissionen bistås af et udvalg.

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 3 og 7 i Rådets afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

3. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 og 7 i Rådets afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

Perioden i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til tre måneder.

4. Udvalget vedtager selv sin forretningsorden.«

8) Artikel 11 affattes således:

»*Artikel 11*

Senest den … (*) aflægger Kommissionen rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen og virkningerne af dette direktiv på baggrund af den teknologiske udvikling og udviklingen i trafiktætheden og foretager samtidig en vurdering af direktivets følger for det indre marked, herunder for områder, indlandsområder og randområder i Fællesskabet, investeringsniveauet i sektoren samt dets bidrag til at nå målet om en bæredygtig transportpolitik.

Rapporten ledsages eventuelt af forslag til Europa-Parlamentet og Rådet med henblik på yderligere revision af direktivet.

Medlemsstaterne meddeler Kommissionen de nødvendige oplysninger senest den … (**).«

9) Tabellen i bilag II vedrørende de årlige afgiftsbeløb affattes således:

	»højst 3 aksler	mindst 4 aksler
EURO 0 og EURO I	1 020	1 648
EURO II og EURO III	904	1 488
EURO IV, EURO V og EEV	797	1 329«

10) Bilag II, sidste punktum, affattes således:

»Den daglige brugsafgift er ens for alle køretøjskategorier og beløber sig til 11 EUR.«

11) Teksten i bilag I i nærværende direktiv tilføjes som bilag 0.

12) Teksten i bilag II i nærværende direktiv tilføjes som bilag III.

13) Teksten i bilag III i nærværende direktiv tilføjes som bilag IV.

Artikel 2

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

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsforskrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv, samt en sammenligningstabel over bestemmelserne i dette direktiv og de tilsvarende bestemmelser i den vedtagne nationale lovgivning.

Artikel 3

Dette direktiv træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 4

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den …

På Europa-Parlamentets vegne	*På Rådets vegne*
…	…
Formand	*Formand*

(*) 5 år efter direktivets ikrafttræden.

(**) 54 måneder efter direktivets ikrafttræden.

(***) 24 måneder efter direktivets ikrafttræden.

BILAG I

»BILAG 0

EMISSIONSGRÆNSER

1. **»EURO 0«-køretøj**

Carbonmonoxidmasse (CO) g/kWh	Carbonhydridmasse (CH) g/kWh	Nitrogenoxidmasse (NOx) g/kWh
12,3	2,6	15,8

2. **»EURO I«-/»EURO II«-køretøjer**

	Carbonmonoxidmasse (CO) g/kWh	Carbonhydridmasse (CH) g/kWh	Nitrogenoxidmasse (NOx) g/kWh	Partikelmasse (PT) g/kWh
»EURO I«-køretøj	4,9	1,23	9,0	0,4 (1)
»EURO II«-køretøj	4,0	1,1	7,0	0,15

(1) Der anvendes en koefficient på 1,7 på grænseværdien for partikelemissioner fra motorer med en effekt på mindre end eller lig med 85 kW.

3. **»EURO III«-/»EURO IV«-/»EURO V«-/»EEV«-køretøj**

Den specifikke masse af carbonmonoxid, af samlede carbonhydrider, af nitrogenoxider og af partikler som bestemt ved ESC-testen samt af udstødningens røgtæthed som bestemt ved ELR-testen må ikke overstige følgende værdier (1):

	Carbonmonoxidmasse (CO) g/kWh	Carbonhydridmasse (CH) g/kWh	Nitrogenoxidmasse (NOx) g/kWh	Partikelmasse (PT) g/kWh	Røg m^{-1}
»EURO III«-køretøj	2,1	0,66	5,0	0,10 (2)	0,8
»EURO IV«-køretøj	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
»EURO V«-køretøj	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
»EEV«-køretøj	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15

(1) En »testcyklus« består i en sekvens af testpunkter, der hver er karakteriseret ved en bestemt hastighed og et bestemt drejningsmoment, som motoren skal overholde henholdsvis i stationær funktionsmåde (ESC-test) og i ikke-stationær funktionsmåde (ETC- og ELR-test).

(2) 0,13 for motorer med et slagvolumen på under 0,7 dm^3 pr. cylinder og et omdrejningstal ved største effekt på over 3 000 min^{-1}.

4. Fremtidige køretøjsemissionsklasser som defineret i direktiv 88/77/EØF og ændringer hertil kan tages i betragtning.«

BILAG II

»BILAG III

GRUNDLÆGGENDE PRINCIPPER FOR FORDELING AF OMKOSTNINGER OG BEREGNING AF VEJAFGIFTER

I dette bilag fastlægges de grundlæggende principper for beregning af vægtede gennemsnitlige vejafgifter, der skal afspejle bestemmelserne i artikel 7, stk. 9. Denne pligt til at fastsætte afgifterne efter omkostningerne berører ikke medlemsstaternes frihed til i overensstemmelse med artikel 7a, stk. 1, at vælge ikke at dække omkostningerne fuldt ud med afgiftsindtægter eller deres frihed til i overensstemmelse med artikel 7, stk. 10, at lade særlige afgifter afvige fra gennemsnittet ([1]).

Anvendelsen af disse principper skal være helt forenelig med andre gældende forpligtelser i henhold til EF-retten, navnlig kravet om, at koncessionskontrakter skal tildeles i henhold til Rådets direktiv 2004/18/EF og andre EF-retsakter vedrørende offentlige kontrakter.

Hvis en medlemsstat indleder forhandlinger med et eller flere tredjelande med henblik på at etablere en koncessionskontrakt om anlæggelse eller drift af en del af sin infrastruktur eller med henblik herpå indfører en lignende ordning baseret på den nationale lovgivning eller en aftale, som en medlemsstats regering har indgået, vurderes overholdelsen af disse principper på grundlag af resultatet af disse forhandlinger.

1. **Definition af nettet og af de omfattede køretøjer**

— Hvis der ikke anvendes en vejafgiftsordning på hele det transeuropæiske vejnet, angiver medlemsstaten nøjagtigt, hvilke(n) del(e) af nettet der er omfattet af en vejafgiftsordning, og hvilket system den anvender til klassificering af køretøjer med henblik på differentierede afgifter. Medlemsstaterne skal også angive, om de udvider deres vejafgiftsordning til også at omfatte køretøjer under 12-tons-tærsklen.

— Hvis en medlemsstat vælger at anvende forskellige politikker vedrørende omkostningsdækning for forskellige dele af sit net (som tilladt i henhold til artikel 7a, stk. 1), foretages der en særskilt omkostningsberegning for hver klart definerede del af nettet. En medlemsstat kan vælge at opdele sit net i en række klart definerede dele for at etablere særskilte koncessionsordninger eller lignende for hver del.

2. **Infrastrukturomkostninger**

2.1. *Investeringsomkostninger*

— Investeringsomkostninger omfatter anlægsomkostninger (inkl. finansieringsomkostninger) og omkostninger til udvikling af infrastrukturen plus eventuelt afkast af kapitalinvesteringen eller fortjeneste. Omkostninger til jordkøb, planlægning, konstruktion, tilsyn med anlægskontrakter og projektstyring og til arkæologiske undersøgelser og jordbundsundersøgelser samt andre relevante påløbne omkostninger skal også medregnes.

— Dækningen af anlægsomkostninger baseres på enten infrastrukturens forudfastsatte livscyklus eller en anden afskrivningsperiode (dog mindst 20 år), der måtte anses for passende af hensyn til finansieringen via en koncessionskontrakt eller på anden måde. Afskrivningsperiodens længde kan være en central variabel i forhandlinger om etablering af koncessionskontrakter, især hvis den pågældende medlemsstat som led i kontrakten ønsker at fastsætte et loft for den vægtede gennemsnitsvejafgift, der skal anvendes.

— Med forbehold af beregningen af investeringsomkostningerne kan omkostningsdækningen

  — fordeles jævnt over afskrivningsperioden eller vægtes til de første, midterste eller sidste år, forudsat at en sådan vægtning foretages på gennemsigtig vis

  — sikre indeksregulering af vejafgifter over afskrivningsperioden.

— Alle historiske omkostninger baseres på de betalte beløb. Omkostninger, der endnu ikke er afholdt, baseres på rimelige omkostningsoverslag.

([1]) Disse bestemmelser giver sammen med fleksibiliteten i den måde, hvorpå omkostningerne dækkes over en periode (jf. punkt 2.1, tredje led), en betydelig margen til at fastsætte afgifter på niveauer, der er acceptable for brugerne og tilpasset efter medlemsstaternes specifikke transportpolitiske mål.

— Statslige investeringer kan formodes at være finansieret låntagning. Den rentesats, der skal anvendes for historiske omkostninger, skal være den sats, der anvendes for statslån i den pågældende periode.

— Fordelingen af omkostninger på tunge godskøretøjer foretages på et objektivt og gennemsigtigt grundlag under hensyntagen til den del af den tunge godstrafik, som nettet skal bære, og omkostningerne i forbindelse hermed. De vognkilometer, som tunge godskøretøjer kører, kan til dette formål justeres med objektivt begrundede »ækvivalensfaktorer« som f.eks. dem, der er fastsat i dette bilags punkt 4 ([1]).

— Skøn over afkast af kapital eller fortjeneste skal være rimelige set i lyset af markedsforholdene og kan differentieres med henblik på at give tredjepart under kontrakt incitamenter til at leve op til kvalitetskrav. Afkast af kapital kan vurderes ved hjælp af økonomiske indikatorer som IRR (intern rente af investeringen) eller WACC (vægtede gennemsnitlige kapitalomkostninger).

2.2. *Årlige omkostninger til vedligeholdelse og strukturreparationer*

— Disse omkostninger omfatter både de årlige omkostninger til vedligeholdelse af nettet og de periodiske omkostninger til reparation, forstærkning og fornyelse af slidlag for at sikre, at nettet fortsat er brugbart i længere tid.

— Omkostningerne fordeles mellem tunge godskøretøjer og anden trafik på grundlag af de faktiske og anslåede vognkilometerandele og kan justeres med objektivt begrundede ækvivalensfaktorer som f.eks. dem, der er fastsat i punkt 4.

3. **Omkostninger til drift, forvaltning og vejafgifter**

Denne omkostningspost omfatter alle infrastrukturforvalterens omkostninger, der ikke er dækket af afsnit 2, og som vedrører implementering, drift og forvaltning af infrastrukturen og vejafgiftssystemet. Den omfatter navnlig

— omkostninger til anlæg, etablering og vedligeholdelse af betalingsanlæg og andre betalingssystemer

— de daglige omkostninger til drift, forvaltning og gennemførelse af afgiftsopkrævningssystemet

— administrationsgebyrer og -afgifter i forbindelse med koncessionskontrakter

— forvaltnings-, administrations- og serviceomkostninger i forbindelse med driften af infrastrukturen.

Omkostningerne kan omfatte kapitalafkast eller fortjenstmargin, der afspejler den overførte risikos størrelse.

Disse omkostninger skal fordeles på en retfærdig og gennemsigtig måde mellem alle køretøjsklasser, der er omfattet af vejafgiftssystemet.

4. **Tunge godskøretøjers trafikandel, ækvivalensfaktorer og korrektionsmekanisme**

— Beregningen af vejafgifter baseres på tunge godskøretøjers faktiske eller anslåede vognkilometerandele, eventuelt justeret med ækvivalensfaktorer, for at tage højde for de højere omkostninger ved konstruktion og reparation af infrastruktur til brug for tunge godskøretøjer.

— Nedenstående tabel angiver vejledende ækvivalensfaktorer. Såfremt en medlemsstat anvender ækvivalensfaktorer med tal, der afviger fra tallene i tabellen, skal de baseres på kriterier, som kan begrundes objektivt, og de skal offentliggøres.

([1]) Medlemsstaterne kan ved anvendelsen af ækvivalensfaktorer tage hensyn til vejbygning, der foretages i etaper eller anvender en tilgang med lang livstidscyklus.

Køretøjsklasse (1)	Ækvivalensfaktorer		
	Strukturreparation (2)	Investeringer	Årlig vedligeholdelse
Mellem 3,5 t og 7,5 t, klasse 0	1	1	1
> 7,5 t, klasse I	1,96	1	1
> 7,5 t, klasse II	3,47	1	1
> 7,5 t, klasse III	5,72	1	1

(1) Jf. køretøjsklasserne i bilag IV.
(2) Køretøjsklasserne svarer til akseltryk på henholdsvis 5,5, 6,5, 7,5 og 8,5 tons.

— Vejafgiftsordninger, der er baseret på anslået trafik, skal omfatte en korrektionsmekanisme, hvorefter vejafgifter regelmæssigt justeres for at korrigere en eventuel under- eller overvurdering af omkostninger på grund af fejl i prognosen.«

BILAG III

»BILAG IV

VEJLEDENDE KØRETØJSKLASSER

Køretøjsklasserne er defineret i nedenstående tabel.

Køretøjerne klassificeres i underklasserne 0, I, II og III efter de slidskader, de forårsager på vejbelægningen og i stigende orden (klasse III er altså den kategori, der forårsager størst skade på vejinfrastrukturen). Omfanget af skaderne øges eksponentielt med akseltrykket.

Alle motorkøretøjer og kombinationer af køretøjer, hvis højst tilladte bruttovægt er under 7,5 tons, tilhører klasse 0.

Motorkøretøjer

Drivaksel forsynet med luftaffjedring eller tilsvarende anerkendt affjedring [1]		Andre former for affjedring af drivaksel		Skadesklasse
Antal aksler og højst tilladte bruttovægt (tons)		Antal aksler og højst tilladte bruttovægt (tons)		
Mindst	Mindre end	Mindst	Mindre end	
2 aksler				
7,5 12 13 14 15	12 13 14 15 18	7,5 12 13 14 15	12 13 14 15 18	I
3 aksler				
15 17 19 21 23 25	17 19 21 23 25 26	15 17 19 21	17 19 21 23	
		23 25	25 26	II
4 aksler				
23 25 27	25 27 29	23 25	25 27	I
		27 29 31	29 31 32	II
29 31	31 32			

[1] Tilsvarende anerkendt affjedring som nærmere fastlagt i bilag II til Rådets direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vejkøretøjer i brug i Fællesskabet (EFT L 235 af 17.9.1996, s. 59). Senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/7/EF (EFT L 67 af 9.3.2002, s. 47).

Kombinationer af køretøjer (vogntog)

Drivaksel forsynet med luftaffjedring eller tilsvarende anerkendt affjedring		Andre former for affjedring af drivaksel		Skadesklasse
Antal aksler og højst tilladte bruttovægt (tons)		Antal aksler og højst tilladte bruttovægt (tons)		
Mindst	Mindre end	Mindst	Mindre end	
2 + 1 aksler				
7,5 12 14 16 18 20 22 23 25	12 14 16 18 20 22 23 25 28	7,5 12 14 16 18 20 22 23 25	12 14 16 18 20 22 23 25 28	I
2 + 2 aksler				
23 25 26 28	25 26 28 29	23 25 26 28	25 26 28 29	
29	31	29	31	II
31	33	31	33	
33 36	36 38	33	36	III
2 + 3 aksler				II
36 38	38 40	36	38	
		38	40	III
3 + 2 aksler				II
36 38	38 40	36	38	
		38 40	40 44	III
40	44			
3 + 3 aksler				
36 38	38 40	36	38	I
		38	40	II
40	44	40	44«	

RÅDETS BEGRUNDELSE

I. INDLEDNING

Kommissionen vedtog sit forslag den 23. juli 2003.

Europa-Parlamentet afgav førstebehandlingsudtalelse den 20. april 2004.

Den 6. september 2005 vedtog Rådet sin fælles holdning i overensstemmelse med traktatens artikel 251.

Under behandlingen har Rådet også taget hensyn til udtalelserne fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg ([1]) og Regionsudvalget ([2]).

II. ANALYSE AF DEN FÆLLES HOLDNING

Først i fjerde forsøg lykkedes det den 21. april 2005 Rådet at nå til en politisk enighed, der banede vejen for vedtagelsen af den fælles holdning og dermed afsluttede et internt forhandlingsforløb, der havde stået på i over 18 måneder. Vanskelighederne med at nå til enighed afspejlede medlemsstaternes forskellige interesser og holdninger, der afhang både af deres geografiske beliggenhed (i centrum eller i periferien af det indre marked) og andre faktorer såsom udbygningsgraden af deres eksisterende vejnet og de metoder, de foretrækker til finansiering af infrastrukturprojekter.

Forhandlingerne blev ført inden for en politisk ramme, der var sat af Kommissionens hvidbog fra 2001 »Den europæiske transportpolitik frem til 2010« ([3]), hvori Kommissionen fremhævede, hvor vigtigt det er at have et effektivt afgiftssystem for transportinfrastrukturerne som et redskab til at skabe balance mellem væksten inden for de forskellige transportformer og dermed tackle de stigende problemer med trafiktrængsel og miljøskader.

1. *Opfyldelse af de væsentligste politiske mål*

Rådet har i sin fælles holdning fokuseret på at opnå specifikke forbedringer, der giver en ekstra nytteværdi i forhold til det nuværende direktiv, så den nye retlige ramme kommer til at afspejle behovene inden for en moderne transportpolitik for Fællesskabet i det 21. århundrede. Den fælles holdning lægger navnlig vægt på:

— at løse problemerne med trafiktrængsel og miljøskader

— at tilvejebringe metoder til øget finansiering af investeringer i alternative infrastrukturer (skift af transportform)

— at give større gennemsigtighed og objektivitet i fastsættelsen af vejafgifter i kombination med supplerende »værktøjer«, der skal give Kommissionen bedre muligheder for at kontrollere efterlevelsen

— at tilpasse de retlige rammer til modellen med offentlig-privat partnerskab til finansiering af opbygningen af infrastruktur.

De ændringer, der svarer til disse fire mål, gennemgås i det følgende.

([1]) EUT C 241 af 28.9.2004, s. 58.
([2]) EUT C 109 af 30.4.2004, s. 14.
([3]) KOM(2001) 370 af 12.9.2001.

i) *Indsats mod trafiktrængsel og miljøskader*

Differentierede vejafgiftssatser (artikel 7, stk. 10)

Muligheden for at differentiere vejafgiftssatserne i forhold til EURO-emissionsklasse og tidspunkt på dagen er den vigtigste mekanisme, der påtænkes, for at imødegå trafiktrængsel og miljøskader. Rådet hentede inspiration i Europa-Parlamentets ændring 29 til at indføre en mulighed for at differentiere vejafgiftssatsen i weekenden eller på helligdage. Men den differentiering, der foreslås i Rådets tekst, er langt mere vidtgående end ændring 29. En væsentlig forskel er, at Europa-Parlamentet går ind for en øvre grænse, så de højeste vejafgiftssatser højst kan være dobbelt så store som de laveste. Rådet opererer derimod slet ikke med nogen begrænsning i differentieringen for så vidt angår skader på vejene (f.eks. vægt, antal aksler), og for differentieringen for emissionsklasse og tidspunkt er grænserne på 100 % kumulative. Dette indebærer, at en tung forurenende lastbil, der kører på et travlt tidspunkt af dagen, måske kan komme til at betale fire gange så meget som et lettere og renere køretøj, der kører på et mere stille tidspunkt. Denne virkning forstærkes yderligere af muligheden for at indføre en nulsats på visse tidspunkter af døgnet.

For at forebygge misbrug af disse nye muligheder er der indført et klart og utvetydigt krav om, at differentieringsordningerne skal være indtægtsneutrale og om, at alle utilsigtede ekstraindtægter skal modregnes i form af reducerede afgifter de efterfølgende år. Dette princip om indtægtsneutralitet findes også i Europa-Parlamentets ændring 12.

Det andet element i den fælles holdning, der vedrører miljø og trafiktrængsel, er den forhøjelse, der omhandles i næste afsnit.

ii) *Finansiering af alternativ infrastruktur*

Forhøjelse (artikel 7, stk. 11)

Rådet har accepteret Kommissionens forslag om, at det i ekstraordinære tilfælde skal være muligt at forhøje afgifterne i bjergområder på veje med stor trafikbelastning, eller hvor trafikken forårsager miljøskader. I forbindelse med grænseoverskridende projekter må forhøjelsen af vejafgifterne ikke overstige 25 % og i forbindelse med ikke-grænseoverskridende projekter 15 %. Europa-Parlamentets forslag (ændring 30) om også at tillade en forhøjelse i forurenede byområder blev ikke medtaget. Kravet om, at provenuet fra forhøjelsen skal anvendes til krydsfinansiering af et prioriteret TEN-netprojekt inden for samme transportkorridor, er medtaget og styrket i teksten til den fælles holdning.

Forhøjelsen er betydningsfuld, fordi den udgør et supplerende nettoprovenu (ud over omkostningerne til bygning af den benyttede vej), der er specifikt øremærket til at finansiere alternativ infrastruktur (som regel jernbane).

iii) *Gennemsigtige og objektive afgiftssatser, som Kommissionen fører tilsyn med*

Definition af »anlægsomkostninger« (artikel 2, litra aa))

Den fælles holdning indeholder denne nye definition, som Kommissionen har foreslået med henblik på at definere de historiske omkostninger, der kan lægges til grund for beregningen af afgiftssatserne. Rådets tekst medtager Europa-Parlamentets forslag (ændring 21) om kun at tillade medregning af en del af disse omkostninger, men opererer med begrebet beregnet livscyklus i stedet for afskrivningsperioden som reference for beregningen af denne andel. (Det er vanskeligere at operere med begrebet afskrivning, hvis anlægget af infrastrukturen ikke er finansieret gennem låntagning).

Omkostninger, der må medregnes (artikel 7, stk. 9)

Den fælles holdning har overtaget Kommissionens forslag om en mere detaljeret angivelse af, hvilke omkostninger vejafgifterne må baseres på. Der er også medtaget dele af Europa-Parlamentets ændring 28, som f.eks. udeladelsen af ikke-forsikringsdækkede ulykkesomkostninger, medtagelse af kapitalafkast og tydeliggørelse af, at der er tale om maksimumsniveauer (tydeliggørelsen findes i artikel 7a, stk. 1, i Rådets tekst).

Rabat for hyppige brugere (artikel 7, stk. 4b og 4c)

Den artikel 8b, som Kommissionen havde foreslået, er udgået og erstattet af ovennævnte bestemmelser om en øvre procentgrænse for rabatten til hyppige brugere. Dette er et væsentligt bidrag til at sikre langt større klarhed og objektivitet om de rabatter, der er tilladt i henhold til fællesskabslovgivningen.

Beregningsmetode/beregningsprincipper (bilag III)

Den kort formulerede metode, som Kommissionen havde foreslået, er blevet udvidet og udbygget til et sæt generelle principper for beregning og fordeling af omkostninger. De er bindende for alle vejafgiftssystemer, der indføres i fremtiden, men dog på en indirekte måde for koncessionsbaserede systemer. Kommissionen kan ajourføre og tydeliggøre disse principper efter udvalgsproceduren.

Tilsyn med ordningen (artikel 7a)

Europa-Parlamentets forslag om at lade bestemmelserne om oprettelse af uafhængige infrastrukturtilsynsmyndigheder i medlemsstaterne udgå (ændring 18 og 38) blev accepteret, og samtidig er Kommissionens rolle med at føre tilsyn med ordningen og kontrollere, om nye vejafgiftssystemer er i overensstemmelse med de gældende regler, blevet udbygget i artikel 7a.

iv) *Overensstemmelse med offentlig-private partnerskaber*

Særlige ordninger for koncessionsaftaler

I betragtning af at koncessionsbaserede offentlig-private partnerskaber er på vej til at blive den mest almindelige måde at finansiere og anlægge ny infrastruktur på, har Rådet indført en række elementer i teksten til den fælles holdning for at sikre, at direktivet tilpasses til de forhold, der gælder for offentlig-private partnerskaber. Disse ændringer, der faktisk er Rådets reaktion på de ønsker, Europa-Parlamentet gav udtryk for i ændring 9, 33 og 52, er:

— særlig behandling af kontrakter i definitionen af »anlægsomkostninger« i artikel 2, litra aa)

— mulighed for, at vejafgifterne kan omfatte en fortjenstmargen, i artikel 7, stk. 9

— »indirekte anvendelse« af tilsynsordningen i artikel 7a på koncessionskontrakter.

2. ***Andre væsentlige spørgsmål***

Øremærkning af indtægterne fra vejafgiften (artikel 9, stk. 2)

Rådet accepterede hele det fint afbalancerede kompromis, som Europa-Parlamentet havde foreslået om dette spørgsmål i ændring 48. For så vidt angår provenuet af forhøjelsen (artikel 7, stk. 11) bibeholdes den præcise øremærkning til geninvestering i det relevante TEN-netprojekt.

Eksterne miljøomkostninger

Efter gennemgangen af Europa-Parlamentets ændring 2, 17, 25, 28, 41 og 50 valgte Rådet at følge Kommissionens forslag og bibeholde den nuværende ordning baseret på dækning af infrastrukturomkostninger.

Anvendelsesområde (artikel 7, stk. 1 og 2)

Ifølge Kommissionens forslag skulle medlemsstaterne anvende et »alt eller intet«-vejafgiftssystem omfattende alle veje i TEN-nettet og alle køretøjer ned til 3,5 tons. Rådet fandt, at en sådan model ville virke som et meget negativt incitament til indførelse af vejafgiftssystemer i mange medlemsstater, hvor der ikke kan påregnes opbakning til vejafgifter fra offentligheden. I den form kunne Kommissionens forslag i alvorlig grad modarbejde det centrale mål om at bevæge sig hen imod et system, hvor brugerne bidrager mere til omkostningerne til den transportinfrastruktur, de benytter. Rådet har i stedet valgt en ramme, hvor fællesskabsreglerne finder anvendelse, når der opkræves vejafgift af et køretøj på 3,5 tons eller derover på en TEN-netstrækning, men medlemsstaterne har fortsat mulighed for at beslutte, på hvilke dele af deres TEN-net der skal opkræves vejafgifter, og om vejafgiften kun skal pålægges tungere køretøjer.

Andre steder i direktivet har Rådet forsøgt at begrænse den af Kommissionen foreslåede fleksibilitet, som skulle give medlemsstaterne mulighed for at opkræve meget høje afgifter på visse strækninger (f.eks. strækninger med en høj andel af transittrafik). Eksempelvis er artikel 7, stk. 10, litra c), i Kommissionens forslag, der tillod differentierede afgiftssatser for bestemte veje i nettet, udgået.

Kompensation til trafikanterne

Lige som Europa-Parlamentet (jf. ændring 36) var Rådet bekymret for, at de metoder, som Kommissionens forslag ville benytte til at kompensere transportvirksomhederne for eventuelle nye omkostninger som følge af vejafgiftssystemerne, nemlig nedsættelse af køretøjsafgifterne, ville kunne virke diskriminerende. Rådet så heller ingen grund til at ophæve den harmonisering af køretøjsafgifterne, der blev opnået med det eksisterende direktiv. Artikel 7b i Kommissionens forslag er derfor udgået i Rådets tekst og erstattet med betragtning 10, der også nævner andre kompensationsformer såsom nedsættelse af brændstofafgifterne, hvilket er inspireret af Europa-Parlamentets ændring 13.

3. ***Europa-Parlamentets ændringer***

Rådets reaktion på ændring 2, 9, 12, 13, 17, 18, 21, 25, 28, 29, 30, 33, 36, 38, 41, 48, 50 og 52 er omhandlet ovenfor under hovedspørgsmålene.

Desuden har Rådet helt, delvis eller i princippet accepteret ændring 3, 4, 10, 22, 24, 34, 39, 42 og 43.

III. **KONKLUSION**

Den intensive og vedholdende indsats, som Rådet har gjort for at nå til enighed om denne fælles holdning, afspejler den klare bevidsthed om spørgsmålets betydning for Fællesskabets bredere transportpolitik. Den fælles holdning opstiller en retlig ramme for afgiftsfastsættelsen, der er klarere og lettere at iværksætte på en gennemsigtig, objektiv og retfærdig måde, men som samtidig giver nye muligheder for en legitim anvendelse af vejafgifter som et middel til at imødegå miljøproblemerne og trængselsproblemerne i Fællesskabet. Teksten tilfører 1999-direktivet reelle, påviselige og mærkbare forbedringer og skaber en nøje balance mellem behovet for at bevæge sig hen imod en bæredygtig transportpolitik og vigtigheden af et velfungerende indre marked.