

**Skatteministeriet**

**Den 12. OKT. 2001**

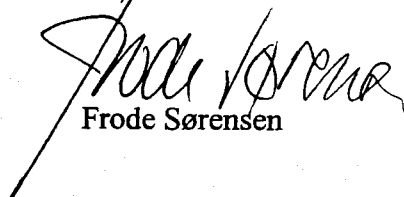
J.nr.5.2001-218-111

Spørgsmål 321

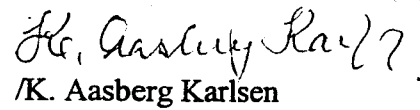
Til

Folketingets Skatteudvalg

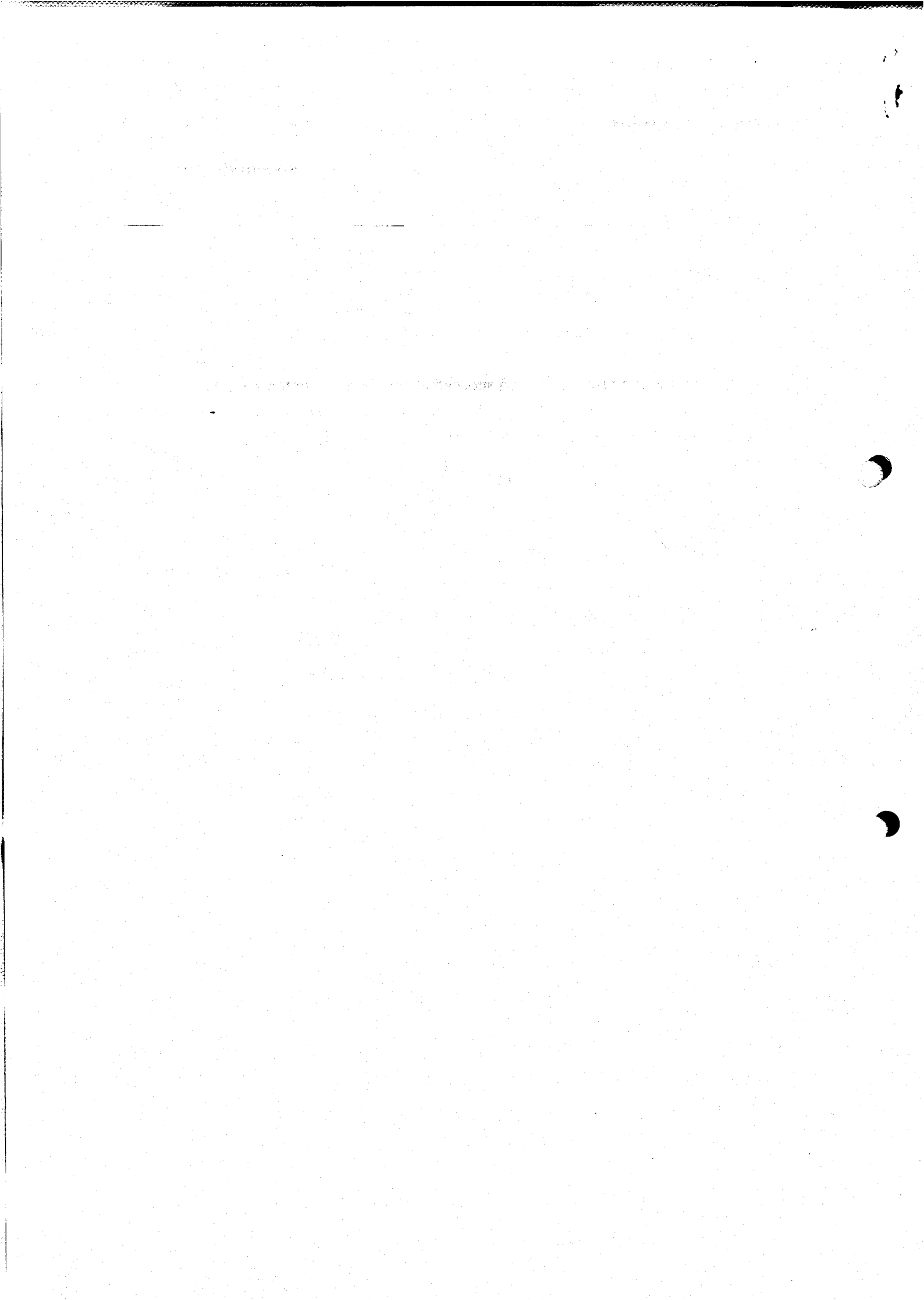
Hermed fremsendes svar på spørgsmål nr. 321 af 6. september 2001  
(Alm. del - bilag bilag 784) ad samrådet den 5. september 2001 om  
samrådsspørgsmål J (fiskale EU-forslag), jf. alm. del - bilag 522.



Frode Sørensen



K. Aasberg Karlsen





2. oktober 2001  
5. kontor

J. nr. 5.2001-218-111

dokument 2

### **Notat om de planlagte vejafgifter i Tyskland for tunge lastbiler**

#### **1.**

I forbindelse med vedtagelsen af den fælles holdning om det nye rådsdirektiv om vej- og vejbenyttelsesafgifter (det senere direktiv 1999/62/EF af 17. juni 1999 om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer) tilkendegav Tyskland, at man inden 2002 agtede at erstatte den nuværende vejbenyttelsesafgift for tunge lastbilers benyttelse af motorvejene med en afstandsbaseret vejafgift. Siden da har man fra tysk side løbende orienteret de øvrige 5 lande i systemet med den fælles vejbenyttelsesafgift (kaldet Eurovignetten) om udviklingen i de tyske planer.

Orienteringen foregår i Koordinationsudvalget for Vejbenyttelsesafgift, hvor de 6 Eurovignet-lande er repræsenteret, og Kommissionen deltager som observatør. Udvalget holder møde 2-4 gange årligt afhængigt af hvilke sager, der skal drøftes. Den seneste orientering fra Tyskland blev givet på Koordinationsudvalgets møde d. 17.-18. september 2001 i Bruxelles.

#### **2.**

Det tyske lovforslag om den nye afgift, der blev godkendt af Forbundsregeringen d. 15. august, blev omdelt (vedlagt).

Forslaget, der forventes endeligt vedtaget i begyndelsen af 2002, er en rammelov med bemyndigelser til den tyske regering eller forbundstrafikministeren til at vedtage gennemførelsesbestemmelser på en række områder. Det gælder bl.a. fastsættelsen af afgiftssatsernes størrelse.

Afgiften vil i vidt omfang blive baseret på de samme parametre som den nuværende vejbenyttelsesafgift, dvs. den vil gælde for lastbiler fra 12 tons og opefter ved kørsel på tyske motorveje. Afgiften differentieres efter køretøjernes EURO-standard og akselantal lige som vejbenyttelsesafgiften. Konstruktøren er under udvælgelse i øjeblikket og forventes endeligt valgt ultimo 2001/primo 2002. Man har af samme grund endnu ikke

lagt sig fast på noget bestemt system, men det ligger klart, at afgiften skal kunne opkræves såvel elektronisk som manuelt. Det blev fra tysk side understreget, at de bud, der har været om satsniveauer på mellem 27 og 37 pf. pr. km alene er anbefalinger fra en rapport. Satsniveauet forventes fastlagt sidst på året.

### 3.

De stillede spørgsmål kan besvares som følger:

Alle medlemslande kan individuelt indføre vejafgifter i overensstemmelse med direktivet fra 1999. Direktivet forudsætter ikke en formel godkendelsesprocedure i Kommissionen af medlemslandenes vej- og brugsafgifter, men Kommissionen overvåger i medfør af sin rolle som traktatens vogter, at medlemslandenes lovgivninger ikke er i konflikt med EUs regler – det være sig traktaterne eller den afledte ret i form af forordninger, direktiver m.v.

Der påregnes derfor konsultationer mellem Tyskland og Kommissionen, inden Tyskland sætter det nye system i kraft. Af interesse under sådanne konsultationer kan bl.a. være niveauet for den nye afgift. Direktivets bestemmelser om vejafgifter (dvs. afgift pr kørt kilometer) fastsætter alene, at afgiftsbeløbets størrelse skal afhænge af den tilbagelagte afstand og køretøjets klasse. Derudover er angivet, at "De vægtede gennemsnitlige vejafgifter bør stå i forhold til omkostningerne ved anlæg, drift og udvikling af det pågældende infrastrukturnet". Differentiering af afgift efter udstødningsklasse eller tidspunkt for kørslen skal stå i forhold til det forfulgte mål. Endelig skal "De medlemsstater, der indfører elektroniske systemer til opkrævning af vej- og/eller brugsafgifter, samarbejde med henblik på et passende niveau af interoperabilitet."

Der er således ikke en formel EU-godkendelse, som de øvrige lande umiddelbart har indflydelse på, men alene en procedure, hvor Kommissionen påser, at medlemslandenes vejafgifter ikke er i strid med direktivet. Finder Kommissionen, at en vejafgift er i strid med direktivet, kan den indstævne den pågældende medlemsstat for Domstolen i Luxembourg.

Der er ikke konkrete overvejelser om fælles vejafgifter i EU – tværtimod overlader direktivet det til medlemslandene selv at vælge, om de vil anvende de afstandsbaseerede vejafgifter, som kendes fra de sydeuropæiske lande (og fmlt. snart Tyskland) eller tidsbaseerede brugsafgifter som vejbenyttelsesafgiften. Kommissionen ser dog meget gerne, at medlemsstaterne samarbejder om indførelse af elektroniske opkrævningssystemer, som kan "samarbejde" indbyrdes, jf. direktivets bestemmelse om interoperabilitet.

4.

Tysklands udtræden af den fælles vejbenyttelsesafgift indebærer i sagens natur en væsentlig ændring for vejgodstransportvirksomheder i de 5 øvrige Eurovignet-lande. Hidtil har de frit kunnet anvende de tyske motorveje i kraft af den afgift, der er betalt i hjemlandet – fremover skal der betales vejafgift i Tyskland.

Det er, som det fremgår ovenfor, den tyske regerings eget valg, om den vil erstatte vejbenyttelsesafgiften med en afstandsbaseret vejafgift. Det er fuldt ud muligt efter direktivet.

Aftalen mellem de 6 Eurovignet-lande giver hver af parterne mulighed for med 9 måneders varsel enten at udtræde af samarbejdet eller at ophøre med opkrævningen og forblive i samarbejdet som observatør. I begge tilfælde skal de resterende lande i samarbejdet foretage de nødvendige tilpasninger med hensyn til fordeling af indtægter og udgifter, hvilket kan ske via diplomatisk noteudveksling uden ændring af aftalen. Ethvert af de resterende lande kan dog med 6 måneders varsel ligeledes udtræde af aftalen eller indstille opkrævningen og overgå til observatørstatus.

En ekspertgruppe under Koordinationsudvalget for Vejbenyttelsesafgift har arbejdet på at kortlægge Eurovignettens udvikling efter tysk udtræden. Der synes at være to muligheder:

- Et antal af de resterende medlemslande videreføre en fælles afgift – evt. for en begrænset periode.
- Samarbejdet om den fælles afgift ophæves, og de resterende lande afgør hver især, om man vil fortsætte vejbenyttelsesafgiften som en national ordning (direktivet kræver ikke, at flere er sammen om vejbenyttelsesafgift - Østrig anvender således en vejbenyttelsesafgift på nationalt plan).

Der arbejdes på at tilvejebringe et beslutningsgrundlag for en aftale eller fælles forståelse mellem regeringerne i de 5 lande om Eurovignettens fremtid. Et muligt scenarie er, at et eller flere af de resterende lande følger Tyskland og indfører afstandsbaserede motorvejsafgifter så hurtigt, som det vil være teknisk muligt, og at Eurovignetten opretholdes mellem de resterende lande indtil da.

1-1-5

