



10. februar 2006

Svar på Skatteudvalgets spørgsmål nr. 202 (alm. del) af 8. februar 2006

Spørgsmål:

”Ministeren bedes oversende en redegørelse for den forestående vedtagelse af Eurovignet-direktivet, som er nævnt på side 21-22 i Skatteministeriets notat af 31. januar 2006 (SAU alm. del – bilag 90) og herunder bl.a. redegøre for de skattemæssige konsekvenser af vedtagelsen af forslaget, den danske regerings holdning til forslaget samt den danske regerings holdning til at vejafgifter ifølge direktivet fremover fra 2012 kan pålægges køretøjer over 3,5 ton, hvor grænsen i dag er 12 ton”.

Svar:

”Kommissionen har den 23. juli 2003 fremlagt et forslag (KOM(2003)448) til ændring af direktiv (1999/62/EF) om afgifter på tunge køretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer, det såkaldte eurovignetdirektiv.

Sagen har i flere omgange været forelagt Folketingets Europaudvalg. Den 3. marts 2004 forelagde transport- og energiministeren forhandlingsmandatet. Folketingets Skatteudvalg er senest blevet orienteret om sagen i forbindelse med samrådet den 2. marts 2005.

Forslaget har til hensigt at harmonisere betingelserne for opkrævning af vejafgifter og brugsafgifter med tilknytning til benyttelse af infrastrukturer for at sikre fair konkurrence mellem transportoperatørerne.

Direktivforslaget er blevet behandlet af Rådet (transport). Den 21. april 2005 blev der opnået politisk enighed om forslaget, og Europa-Parlamentet har efterfølgende godkendt forslaget den 15. december 2005. Forslaget kan snarest endeligt vedtages.

Det oprindelige direktiv gav nogle fælles rammer for afgifter på tunge godskøretøjer for at benytte visse dele af det europæiske vejnet. Vejbenyttelsesafgifterne var enten perioderelaterede (brugsafgifter), således at medlemslande kunne kræve betaling for brug af vejene inden for en afgrænset tidsperiode, fx et år, eller afstandsrelaterede (vejafgifter).

Det nye ændringsforslag fokuserer primært på de afstandsrelaterede vejbenyttelsesafgifter (vejafgifter). Denne revision af det eksisterende direktiv indebærer blandt andet, at vejafgifter kan differentieres efter den faktiske kørsel, lastbilens vægt, kørselstidspunktet og udstødningsnormer.

Direktivet er et *rammedirektiv*, der fastsætter regler for implementering af vejbenyttelsesafgifter, hvis medlemsstaterne vælger at benytte denne afgiftsform. For eksempel bevares princippet om maksimumafgiftssatser i samarbejdet om eurovignetten. Der er således ikke krav om, at lande skal hæve afgiften.

Danmark har under forhandlingerne lagt vægt på, at den nuværende vægtgrænse for køretøjer, der omfattes af direktivet, kan forblive på 12 tons. I det nye direktiv er udgangspunktet fra 2012 en vægtgrænse på 3,5 tons, dog således at en vægtgrænse på 12 tons kan bevares, hvis en nedsættelse af vægtgrænsen er forbundet med væsentlige gener for trafikstrømmen, miljø, støjniveau, trængsel eller sundhed og/eller er bundet med væsentlige administrative omkostninger. Det grundlag vil Danmark bruge til at bevare en vægtgrænse på 12 tons.

Når direktivet er endeligt vedtaget, kan Danmark beslutte enten at indføre vejafgifterne efter de vedtagne regler eller at fortsætte med det eksisterende system med brugsafgifter. Dermed vil det nye direktiv ikke få konsekvenser for Danmark, og der er derfor ikke spørgsmål i forhold til skattestoppet.

Danmark kan støtte det foreliggende kompromisforslag”.