



EUROPA-KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 14.5.2012
COM(2012) 199 final

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN

om anvendelse af nationale infrastrukturafgifter, som pålægges lette private køretøjer

(EØS-relevant tekst)

DA

DA

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN

om anvendelse af nationale infrastrukturefgifter, som pålægges lette private køretøjer

(EØS-relevant tekst)

1. INDLEDNING

Det overordnede mål med Den Europæiske Unions transportpolitik er ifølge hvidbogen om transport¹ *"at etablere et system, der understøtter den økonomiske udvikling, øger konkurrenceevnen og giver mobilitetstjenester af høj kvalitet, samtidig med at ressourcerne udnyttes mere effektivt"*. Det betyder i praksis, at brugerne af transportsystemet bl.a. skal udnytte infrastrukturen bedre og begrænse dens skadelige virkninger på miljøet. En af de måder, hvorpå man kan gøre brugerne af transportnetværket opmærksomme på konsekvenserne af deres mobilitetsvalg, er en korrekt prisfastsættelse gennem brugerbetaling og "forureneren betaler"-princippet. Et moderne roadpricing-system, der har som formål at bidrage til at nå hvidbogens mål, forventes at ville:

- bidrage til fair konkurrence mellem forskellige transportformer gennem fair, gennemsigtige ordninger for opkrævning af i infrastrukturefgifter hos brugerne ("brugeren betaler"-princippet)
- forhindre direkte eller indirekte forskelsbehandling af brugere på grundlag af deres nationalitet eller bopæl
- fremme principper for en bæredygtig udvikling ved at anvende gennemsigtige mekanismer for opkrævning af eksterne omkostninger såsom emissioner, støj, færdselstæthed, ulykker osv., som normalt afholdes af hele samfundet ("forureneren betaler"-princippet)
- bidrage til finansiering af en infrastruktur af høj kvalitet.

I hvidbogen skitseres Kommissionens planer om at foreslå obligatoriske foranstaltninger, som kan internalisere hovedparten af de eksterne transportomkostninger ved støj, lokal forurening og trafiktæthed i et 2020-perspektiv. Det kræver bl.a. en omstrukturering af vejafgifterne i to faser. I den første fase frem til 2016 er det hensigten gradvist at indføre en obligatorisk infrastrukturefgift for tunge godskøretøjer. Den obligatoriske infrastrukturefgift, som er nødvendig for at skabe et stærkt grundlag for den efterfølgende internalisering af de eksterne omkostninger, skal harmoniseres inden for EU hvad angår afgiftsstrukturen, omkostningskomponenterne, opkrævningsmetoden og øremærkningen af indtægterne. Derudover skal foreneligheden med EU-traktaternes eksisterende vejafgiftsordninger for biler evalueres, og der skal udarbejdes retningslinjer for internalisering af eksterne omkostninger for alle køretøjer. I den anden fase fra 2016 til 2020 er der i hvidbogen lagt op til en fuldstændig og obligatorisk internalisering af eksterne omkostninger for tunge godskøretøjer,

¹ Hvidbog - En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem, KOM(2011) 144.

udover den obligatoriske dækning af infrastrukturomkostninger (slid), med mulighed for at udvide til alle køretøjer.

EU har afledte regler for vejafgifter, som pålægges tunge godskøretøjer med en tilladt totalmasse på mere end 3,5 tons², men de eneste regler for afgifter for lette private køretøjer³, lette erhvervskøretøjer med en tilladt totalmasse på højst 3,5 tons, busser og rutebiler stammer direkte fra traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde. For lette erhvervskøretøjer, som bruges til transport for tredjemands eller egen regning, anvender medlemsstaterne ofte den samme vejafgiftsordnings takster⁴, som når det drejer sig om lette private køretøjer, eftersom der ikke er en betydelig forskel mellem disse typer køretøjer med hensyn til gennemsnitlige mønstre inden for infrastrukturbrug og de administrative driftsomkostninger ved vejafgiftsordningen. Selvom nærværende meddelelse kan anvendes til lette erhvervskøretøjer, dækker den ikke alle aspekter af opkrævning af vejafgifter for erhvervstransport. Meddelelsen dækker heller ikke busser eller rutebiler. Disse køretøjer hører normalt under afgiftsordningerne for tunge godskøretøjer.

Meddelelsen er en del af en større vejafgiftsstrategi, som skitseres i hvidbogen, og har som mål at anskueliggøre Kommissionens opfattelse af, hvordan traktatens generelle principper om ligebehandling og proportionalitet kan overføres på et vignetsystem for lette private køretøjer. Meddelelsen indeholder ligeledes retningslinjer for håndteringen af et sådant vignetsystem.

Meddelelsen fastsætter ingen nye lovbestemmelser. Den bindende fortolkning af EU-lovgivningen er i sidste ende Domstolens opgave.

2. EKSISTERENDE AFGIFTSORDNINGER

Da der ikke eksisterer EU-lovgivning på området, er det i princippet op til medlemsstaterne selv at etablere nationale ordninger om infrastrukturafgifter for lette private køretøjer (et vignetsystem). De kan især fastsætte regler for måden, hvorpå systemet fungerer, forudsat at disse nationale foranstaltninger er i overensstemmelse med de grundlæggende principper i EU-traktaterne, herunder særligt princippet om forbud mod forskelsbehandling på grundlag af nationalitet og proportionalitetsprincippet.

Kommissionen har imidlertid fået forelagt talrige eksempler på, at disse principper ikke altid efterleves. Kommissionen overvejer ikke - i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet - at fremlægge lovforslag på området. På den anden side mener Kommissionen, at det er på tide at fastslå og tydeliggøre den gældende EU-lovgivning i henhold til TEUF og Domstolens retspraksis. Ifølge artikel 17 i traktaten om Den Europæiske Union er det Kommissionens opgave at sikre, at disse principper efterleves til gavn for Europa og for borgerne.

Ved at offentliggøre denne meddelelse bidrager Kommissionen til at skabe større gennemsigtighed i og klarlægge EU-reglerne, som den har til opgave at håndhæve. Den foreslår alle berørte medlemsstater et referenceinstrument, der opstiller rammer for et vignetsystem, som respekterer EU-lovgivningens grundlæggende principper.

² Direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer, med senere ændringer, det såkaldte Eurovignet-direktiv.

³ Personbiler, motorcykler og andre motorkøretøjer med en tilladt totalmasse på højst 3,5 tons, overvejende til privat brug.

⁴ Den eneste undtagelse er Rumænien, som har andre takster for lette erhvervskøretøjer.

Indtil videre har syv medlemsstater benyttet sig af muligheden for at indføre et vignetsystem for lette private køretøjer⁵. De nuværende afgifter for lette private køretøjer afspejler medlemsstaternes forskellige tilgange til opgaven. Nogle lande anvender en kombination af forskellige beskatningsinstrumenter (brændstof- og køretøjsafgifter). I andre lande benyttes et bredere udvalg af skatter, herunder infrastrukturafgifter, til at dække omkostningerne ved trafikanternes brug af motorvejene. Brugerbetalingen opkræves som tidsbaserede afgifter (vignetter) på det overordnede vejnet, eller som afstandsbaseerede afgifter (vejafgifter) på enkelte vejstrækninger, som ofte er udstyret med betalingsanlæg.

Lette private køretøjer betaler med vignetterne for rettigheden til at benytte det overordnede vejnet i en vis periode. Ikke desto mindre viser de talrige klager, som Kommissionen konstant modtager, at vignetsystemerne for lette private køretøjer kan skabe praktiske problemer, hvis de ikke bliver tilrettelagt ordentligt, dvs. at de hæmmer en smidig trafikafvikling, især i grænseområder, og at de ikke bliver håndhævet tilstrækkeligt. Det kan også føre til mulig forskelsbehandling af lejlighedsvis brugere, herunder især trafikanter fra andre medlemsstater, som måske ikke tilbydes vignetter med kort gyldighed eller tilbydes disse til en dagstakst, som er væsentligt højere end taksten for årsvignetterne, der primært bruges af de lokale. Dette kan betragtes som urimeligt.

Vignetsystemerne er forskellige fra medlemsstat til medlemsstat, og disse forskelle kan føre til potentielle svagheder. Vejafgiftsordninger for lette private køretøjer medfører derimod ikke de samme problemer som vignetsystemerne, eftersom vejafgifterne er afstandsbaseerede og pålægges brugerne af infrastrukturen, hvorfor risikoen for forskelsbehandling er knap så stor. Derudover gør elektroniske bompengesystemer det muligt for trafikken at flyde frit, uden at brugerne skal stoppe ved betalingsanlæggene.

Kommissionen har efter en grundig analyse af vignetsystemerne for lette private køretøjer i EU⁶ besluttet at udfærdige denne meddelelse for at hjælpe de medlemsstater, der ønsker at indføre et nyt vignetsystem for lette private køretøjer eller videreudvikle eksisterende systemer i overensstemmelse med EU-principperne.

3. EU-TRAKTATENS PRINCIPPER

De grundlæggende regler i EU-lovgivningen, som er særlig relevante i denne sammenhæng er princippet om forbud mod forskelsbehandling på grundlag af nationalitet og proportionalitetsprincippet.

3.1. Forskelsbehandling på grundlag af nationalitet

Selvom der ikke findes EU-lovgivning, som fastsætter afgiftsregler for private køretøjer, skal medlemsstaterne overholde bestemmelserne i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, når de indfører vignetter for sådanne køretøjer. Det er i følge traktatens artikel 18 forbudt at forskelsbehandle EU-borgere på grundlag af nationalitet: *"Inden for traktaternes anvendelsesområde og med forbehold af disses særlige bestemmelser er al*

⁵ Syv medlemsstater har indtil videre et vignetsystem for lette private køretøjer: Østrig, Bulgarien, Tjekkiet, Ungarn, Slovakiet, Slovenien og Rumænien. Andre medlemsstater, herunder Belgien, har planer om at indføre sådanne systemer.

⁶ Se også undersøgelsen "Assessment of Vignette Systems for Private Vehicles applied in Member States" (Booz & Co 2010) samt "Study on Impacts of application of the Vignette systems to Private Vehicles" (Booz & Co 2012) http://ec.europa.eu/transport/road/road_charging/charging_private_vehicles_en.htm

forskelsbehandling, der udøves på grundlag af nationalitet, forbudt. Efter den almindelige lovgivningsprocedure kan Europa-Parlamentet og Rådet give forskrifter med henblik på at forbyde sådan forskelsbehandling". I overensstemmelse med Domstolens retspraksis⁷ forbyder traktatens artikel 18 ligeledes enhver form for forskelsbehandling, som ved anvendelse af andre kriterier end nationalitet reelt fører til samme resultat (indirekte forskelsbehandling på grundlag af nationalitet). Da traktaten ikke indeholder særlige bestemmelser for privat transport, bør ethvert vignetsystem for lette private køretøjer derfor vurderes ud fra traktatens artikel 18.

3.2. Proportionalitet

Et vignetsystem, som anvendes af en medlemsstat, er til skade for borgere fra andre medlemsstater, hvis det straffer ikke-bosiddende trafikanter, som kun bruger vejnettet lejlighedsvis, ved ikke at have afgifter for kortvarig brug af eller transit via vejinfrastrukturen.

En national foranstaltning, som gælder for både statsborgere eller fastboende og ikke-statsborgere eller ikke-fastboende, kan ligeledes være diskriminerende (indirekte forskelsbehandling). En sådan forskelsbehandling kan ikke desto mindre forsvares, hvis der er tale om tvingende almene hensyn, f.eks. forbedring af trafikstrømmen og/eller begrænsning af miljøskader/-omkostninger. Det skal imidlertid understreges, at disse foranstaltninger skal være et *rimeligt* middel til at nå mål af almen interesse, dvs. at det mål, man ønsker at nå med foranstaltningen, ikke kan nås med foranstaltninger, der er mindre indgribende. De vedtagne foranstaltninger skal med andre ord opfylde proportionalitetskriterierne. Et godt eksempel er den situation, Domstolen skitserede i sin dom i sagen *Cura Anlagen*⁸. Her slog Domstolen fast, at selvom en forbrugsafgift utvivlsomt kan tjene det formål at afskrække forbrugeren fra at købe eller eje køretøjer med et stort brændstofforbrug, er den ifølge Domstolen i strid med proportionalitetsprincippet, da det mål, afgiften sigter mod, vil kunne nås ved at indføre en afgift, som står i forhold til varigheden af indregistreringen i den stat, hvor køretøjet bliver brugt.

I 1996 undersøgte Kommissionen Østrigs forslag til et vignetsystem. Kommissionen konkluderede i sin udtalelse⁹, at der udover de planlagte årsvignetter og halvårslige vignetter også burde være en ugevignet for ikke at forskelsbehandle turister og ikke-fastboende, som er de typiske lejlighedsvis brugere. Efterfølgende fulgte de fleste andre medlemsstater den østrigske vignetsystemsmodel med undtagelse af Slovenien, som i 2008 indførte et helt anderledes system. Det slovenske system viste sig at have visse mangler, som førte til, at der blev indledt en traktatbrudsprocedure i oktober 2008. Kommissionen var af den opfattelse, at det vignetsystem, man oprindeligt havde indført i Slovenien, ville skade statsborgere fra andre lande end Slovenien, da der kun var mulighed for årsvignetter eller halvårslige vignetter for personbiler og motorcykler, der brugte landets motorveje. Kommissionen vurderede, at der var tale om indirekte forskelsbehandling på grundlag af nationalitet. Slovenien indførte derfor i juli 2009 uge- og månedsvignetter som supplement til årsvignetterne for personbiler. Kommissionens betænkeligheder ved, at systemet medførte indirekte forskelsbehandling af statsborgere fra andre medlemsstater, som kun lejlighedsvist bruger det slovenske motorvejsnetværk, blev således taget alvorligt, og traktatbrudsproceduren blev afsluttet i overensstemmelse hermed.

⁷ C-398/92 Mund & Fester mod Hatrex International Transport, 1994 ECR 467, særligt præmis 14.

⁸ Domstolens dom af 21. marts 2002 i sag C-451/99, Cura Anlagen GmbH mod Auto Service Leasing GmbH (ASL).

⁹ K(96) 2166 af 30. juli 1996.

Kommissionen mener på baggrund af Domstolens retspraksis og de to ovennævnte sager, at et vignetsystem bør indeholde tre eller flere typer af vignetter - en "ugevignet" (7-14 dage), en "månedsvignet" (30-60 dage) og en "årsvignet" (et kalenderår) – for at undgå forskelsbehandling. Alle medlemsstater, som p.t. anvender et vignetsystem for lette private køretøjer, har disse tre typer vignetter, inklusiv vignetter for kortere perioder på mellem 7 og 10 dage.

4. RETNINGSLINJER FOR ANVENDELSEN AF NATIONALE VIGNETSYSTEMER

På grundlag af de indkomne klager og analytiske undersøgelser foreslår Kommissionen retningslinjer for følgende punkter:

- adgang til vignetter til rimelige priser
- let adgang til information
- opkrævning og betaling af afgifter
- passende håndhævelse.

Disse punkter betragtes som relevante for en ikke-diskriminerende anvendelse af vignetsystemer for lette private køretøjer. Retningslinjerne tager ikke udgangspunkt i Domstolens retspraksis, men er et udtryk for Kommissionens overvejelser med hensyn til forespørgsler om anvendelsen af vignetsystemer.

4.1. Adgang til vignetter til rimelige priser

Man kan i henhold til EU-retten indvende, at en vignet, der gælder for en kort periode, er så meget dyrere end for en vignet for en længere periode (et år), at den reelt straffer trafikanter, som er ikke-bosiddende, og derfor er udtryk for indirekte forskelsbehandling. For at finde ud af, hvornår en forskel kan anses for at være urimelig, bør prisen for vignetterne udregnes på dagsbasis, dvs. at vignettens pris divideres med det antal dage, den giver adgang til vignetsystemet. Jo mindre forskellen er mellem den gennemsnitlige dagspris for en vignet med kort gyldighed og en med lang gyldighed, jo mindre forskel er der på værdien per dag, hvilket giver en pris, som ikke forskelsbehandler lejlighedsvis brugere¹⁰. Tabellen i bilaget viser de aktuelle vignetpriser i de medlemsstater, som anvender et vignetsystem for lette private køretøjer.

Kommissionen erkender imidlertid, at en vis forskel mellem vignetter for kortere og længere perioder godt kan forsvares, primært pga.:

- de administrative omkostninger ved at drive et vignetsystem og behandle hver enkelt transaktion, herunder produktionsomkostninger, indhentning af oplysninger om brugerne, årlig distribution og salg af vignetter samt håndhævelse af systemet. Et vignetsystem bør som et minimum generere indtægter til at dække disse omkostninger. Hvis der udbydes flere slags vignetter, er det kun rimeligt, at de administrative omkostninger tilpasses hertil

¹⁰ F.eks. er den gennemsnitlige dagspris for den korteste periode (10 dages vignet) i Østrig 0,8 EUR (dvs. 8 EUR divideret med 10 dage). Den gennemsnitlige dagspris for den længste periode (årsvignet) i Østrig 0,21 EUR (dvs. 77,80 EUR divideret med 365 dage). Forholdet mellem den gennemsnitlige pris for en vignet med kort varighed og en vignet med lang varighed er følgelig $0,8/0,21 = 3,8$. Se også tabel 5-4 på side 24 i undersøgelsen "Assessment of Vignette Systems for Private Vehicles applied in Member States" (Booz & Co, 2010).

- forskelle i brugen af vejnetværk, hvor der pålægges afgifter. Det virker rimeligt at se priserne for vignetterne som en slags betaling for infrastrukturbrugen baseret på den samlede brug af vejnettet fordelt på vignetternes forskellige gyldighed. Selvom vignetter med længere gyldighed afspejler en større brug af vejnettet alt i alt, er der ikke tale om et lineært forhold. F.eks. bruger en pendler, som køber en årsvignet, måske vignetten op til 500 gange om året til korte rejser, hvis vedkommende pendler via motorvejen (to gange dagligt, 250 gange om året). Til gengæld bruger en person, der har købt en årsvignet til jævnlige fritidsture, vejnettet til færre men længere rejser end pendleren.

Kommissionen foreslår derfor, at et vignetsystem for at være proportionelt skal indeholde en vignet af kort gyldighed med en pris, der står i forhold til årsvignetten, samtidig med at der tages hensyn til forskelle i de administrative omkostninger for hver vignette (eller administrative engangsomkostninger) i kombination med den gennemsnitlige infrastrukturbrug for hver vignette¹¹.

Kommissionen anerkendte i sin udtalelse til Østrig i 1996, at håndteringen af vignetter med kort gyldighed kan have medført yderligere administrative omkostninger. Det blev samtidig understreget, at stordriftsfordele ville have betydet, at vignetter med kort gyldighed ikke havde behøvet at være uforholdsmæssigt dyre. Med en forventet pris for en årsvignet på 42 ECU for køretøjer med en maksimalvægt på mindre end 3,5 tons var konklusionen, at prisen for en 7-dages vignet i overensstemmelse med proportionalitetskravet skulle sættes til 6 ECU. Under hensyn til eventuelle administrative omkostninger blev prisen for Østrigs dengang nyligt indførte 10-dages vignet fastsat til en værdi, der svarede til cirka 5 ECU.

Der findes desuden allerede regler for det proportionelle forhold mellem vignetter med kort og lang gyldighed for tunge godskøretøjer i artikel 7a, stk. 1, i direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer¹² (Eurovignetdirektivet), som fastsætter at *"Brugsafgifter skal stå i rimeligt forhold til længden af det tidsrum, hvori den pågældende infrastruktur benyttes, og må ikke overstige de værdier, der er fastsat i bilag II, og de skal kunne betales for et døgn, en uge, en måned eller et år. Månedsafgiften må højst være 10 % af årsafgiften, ugeafgiften må højst være 5 % af årsafgiften, og dagsafgiften må højst være 2 % af årsafgiften ..."*. Forudsat at vignetsystemet for tunge godskøretøjer og lette private køretøjer i det store hele håndteres ens, og at der rent praktisk ikke er nogen forskel på produkt, salgsmetode og håndhævelse, kan det antages, at der derfor ikke bør være en betydelig forskel i de administrative omkostninger. Selvom der kan være en forskel i de gennemsnitlige mønstre for brugen af infrastrukturen, kan det være hensigtsmæssigt for medlemsstaterne at anvende de samme opkrævningsprincipper, når de fastsætter taksterne for private køretøjer, som de benytter for tunge godskøretøjer.

4.2. Let adgang til information

For at undgå en eventuel forskelsbehandling af ikke-fastboende, lejlighedsvis brugere er det vigtigt, at disse bliver informeret tilstrækkeligt om kravet om at købe en vignet for at køre på veje, hvor der opkræves afgifter. Oplysninger om kravet om at købe en vignet kan fremgå af turistbrochurer, let tilgængelige hjemmesider og andre steder, hvor medlemsstaterne finder det relevant. Oplysningerne skal for at være nyttige forklare kravet, om nødvendigt i

¹¹ I *"Study on Impacts of application of the Vignette systems to Private Vehicles"* (Booz & Co, 2012) beskrives et eksempel på udregningsmetoden for passende vignetpriser.

¹² EFT L 187 af 20.7.1999, s. 42, som ændret ved direktiv 2006/38/EU (EUT L 157 af 9.6.2006, s. 8) og direktiv 2011/76/EF (EUT L 269 af 14.10.2011, s. 1).

nabolandenes eller andre europæiske landes sprog, samt vise valgmulighederne for køb af de forskellige vignetter.

Det er også vigtigt med skiltning, som informerer brugeren, inden vedkommende kører ind på et vejnetværk, hvor der er afgifter. Dette er med til at øge systemets gennemsigtighed. Ideelt set bør skiltningen udover det eller de nationale sprog ligeledes være på nabomedlemsstaters sprog samt på et eller flere af de mest gængse europæiske sprog. Skiltene bør angive pris, betalingsmåder, nærmeste salgssted og oplysninger om sanktioner. Dette bør være en del af en overordnet strategi, som fokuserer på at opfordre trafikanter til at købe vignetter frem for at stoppe og straffe dem, som ikke overholder reglerne.

For bedre at informere de trafikanter, som ønsker at købe vignetter, bør informationen på salgsstederne eller i selvbetjeningskioskerne på samme vis oplyse om:

- hvilke typer af køretøjer, der kræver en vignet
- hvilke vejstrækninger, der kræver en vignet
- vignettertyper og -priser
- hvordan man køber vignetter
- hvordan man finder yderligere oplysninger
- hvilke sanktioner, der er ved overtrædelse

For at undgå tvivl om, hvor mange dage, der forstås ved en uge eller en måned, skal skiltene tydeligt oplyse om, hvor mange kalenderdage vignetterne er gyldige. Hvor der er tale om, at vignetten er et klistermærke, skal udløbsdatoen tydeligt fremgå heraf, så brugeren ved præcis hvor mange dage, vignetten er gyldig.

4.3. Opkrævning og betaling af afgifter

For at undgå forskelsbehandling er det vigtigt, at ikke-bosiddende, lejlighedsvis brugere har en lang række muligheder for betaling af vignetter. Med hensyn til vignet-klistermærker vil de blive solgt i detailforretninger og kiosker tæt på de veje, hvor der opkræves afgifter, samt ved relevante grænseovergange. De fleste salgssteder vil være åbne dagligt så længe som muligt. Man skal kunne betale med de mest almindelige debit- og kreditkort og kontanter – enten euro, national valuta eller nabolandenes valuta.

Anvendelsen af et elektronisk vignetsystem kræver ingen klistermærker som dokumentation og giver de lejlighedsvis brugere mulighed for at forudbetale en vignet før turens start og dermed undgå at køre forbi et salgssted, inden der køres på en afgiftbelagt vej¹³. Det vil skabe merværdi for brugerne, hvis der er mulighed for at købe en vignet via mobiltelefonen (sms eller opkald) eller via internettet, da der således ikke er nogen begrænsninger med hensyn til lokalitet eller åbningstider.

¹³ Man vil ligeledes kunne undgå at skulle sætte vignetklistermærket på køretøjets forrude (ved siden af A-stolpen), hvilket godt kan mindske førerens udsyn og dermed udgøre en fare for sårbare trafikanters sikkerhed (f.eks. fodgængere).

Det vil også skabe merværdi, hvis der for brugere, som kører igennem mere end en medlemsstat, vil være muligheden for at købe en vignet, som er gyldig i flere medlemsstater. Et godt eksempel på en sådan løsning er Eurovignetten for tunge godskøretøjer¹⁴, som muliggør interoperabilitet ved at give adgang til fem EU-medlemsstaters vejinfrastruktur. Det kunne være meget praktisk for internationale brugere, hvis der fandtes et lignende produkt for lette private køretøjer, specielt i medlemsstater der grænser op til hinanden og derfor har meget international trafik.

4.4. Passende håndhævelse

Medlemsstaterne har enekompetence til at håndhæve reglerne for vignetsystemerne. Reglerne må dog ikke forskelsbehandle, de bør stå i rimeligt forhold til de begåede overtrædelser og opfylde borgernes processuelle rettigheder. Det er især vigtigt at undgå en håndhævelsespraksis, som medfører indirekte forskelsbehandling af ikke-bosiddende, lejlighedsvis brugere.

Håndhævelsen skal ikke have som hovedmål at pågribe flest mulige lovovertrædere, men at fremme forståelsen af systemet og dermed tilskynde til overholdelse af dets regler. De retshåndhævende medarbejdere bør derfor have nok råderum til at give brugerne mulighed for at købe en vignet med det samme og dermed undgå en bøde, hvis der er rimelig grund til at tro, at der er tale om fejl. Dette kan være med til at sikre, at håndhævelsen fokuserer på dem, der hyppigt overtræder reglerne, frem for hovedsageligt på de ikke-bosiddende, som ofte overtræder reglerne for første gang. Hvis kontrolposter, kameraer og skilte samt andre midler til håndhævelse er synlige, kan det opmuntre brugerne til at følge reglerne og dermed gøre den reelle håndhævelse væsentlig mindre.

Brugerne skal opleve, at der er en mindre risiko og færre omkostninger ved at købe en vignet end ved at blive stoppet for ikke at have en. Især ikke-bosiddende brugere, som får en bøde, skal informeres - på et eller flere af de gængse europæiske sprog - om betaling og om klagemuligheder, hvis de mener, at bøden er fejlagtig eller uretfærdig. Det kan tilrådes at:

- offentliggøre love og forskrifter, som sætter rammerne for vignetten, overtrædelser, sanktioner og fremgangsmåder, i overensstemmelse med nationale procedurer og om muligt at opsummere de væsentligste bestemmelser for gennemsigtighedens skyld
- koncentrere håndhævelsen i de områder, hvor der sker flest overtrædelser, og ikke kun i grænseområder; således vil de, der er bosat i landet, og de, der ikke er, blive behandlet ens (kontrollen bør ideelt set udføres, når et køretøj forlader en medlemsstat).

Koordinering og samarbejde mellem medlemsstaterne imellem kan være med til at sikre, at sanktionerne håndhæves på tværs af grænserne.

Sanktionerne skal også være passende. Straffen skal stå mål med den overtrædelse, der er begået. Der findes allerede regler for sanktioner over for tunge godskøretøjer i artikel 9a, i ovennævnte Eurovignet-direktiv, der fastslår at *"Medlemsstaterne indfører relevante kontrolforanstaltninger og fastlægger den sanktionsordning, der skal gælde for overtrædelse"*

¹⁴ Et fælles vignetsystem for fem medlemsstater (Belgien, Nederlandene, Luxembourg, Danmark og Sverige) som fastsat ved "Agreement on the collection of charges for the use of certain roads by heavy goods vehicles of 4 February 1994" (aftale af 4. februar 1994 om afgiftsopkrævning for tunge godskøretøjers brug af visse vejstrækninger).

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". Medlemsstaterne opfordres til at anvende samme principper for lette private køretøjer.

5. KONKLUSION

For at sikre et ikke-diskriminerende vignetsystem for lette private køretøjer foreslår Kommissionen, at medlemsstaterne etablerer vignetsystemer, som udover års- og månedsvignetter ligeledes tilbyder en vignet for en uge eller mindre.

Det kan derudover tilrådes at:

- priserne for vignetter med kort og lang gyldighed står i et rimeligt forhold til hinanden
- ikke-bosiddende, lejlighedsvis brugere har let adgang til information om, hvilke køretøjer, der skal betale afgifter, og hvilke vejstrækninger, der skal betales afgift på, hvilke vignettyper, der findes, samt gyldighed, pris, salgssteder og sanktioner
- ikke-bosiddende, lejlighedsvis brugere gives en lang række muligheder for betaling af vignetterne
- håndhævelsen af reglerne koncentrerer sig i de områder, hvor det er mest sandsynligt, at reglerne bliver brudt, og ikke hovedsageligt i grænseområder, hvor ikke-bosiddende ofte overtræder reglerne for første gang, således at de, der er bosat i landet, og de, der ikke er, bliver behandlet ens
- straffene står i forhold til andre trafikforseelser og med rimelighed afspejler overtrædelsen.

Eftersom vignetsystemer først og fremmest er baseret på "brugeren betaler"¹⁵-princippet, tilråder Kommissionen en gennemsigtig anvendelse af indtægterne, som ideelt set bør bruges på de veje, der bliver ordentligt vedligeholdt, for at give brugerne et minimum af service for deres penge.

Kommissionen opfordrer de medlemsstater, der har et vignetsystem for lette private køretøjer, eller som har til hensigt at indføre et sådant, til at vurdere deres system ud fra denne meddelelse.

Kommissionen vil, på baggrund af erfaringerne, overveje tiltag, som yderligere vil klarlægge vejafgiftsreglerne for lette private køretøjer.

¹⁵ Ingen medlemsstater anvender differentierede vignettakster i henhold til miljøstandarderne for lette private køretøjer. Derudover lader det ikke til, at vignetter er et passende værktøj til at mindske overbelastningen på vejene, der ofte er koncentreret på visse steder og tidspunkter.

BILAG

Infrastrukturafgifter (vignetter) for køretøjer ≤ 3,5 tons i EU¹⁶

2012

Østrig		
Uge (10 dage)	2 måneder	År
8 €	23,40 €	77,80 €
Bulgarien		
Uge (7 dage)	Måned	År
5 €	13 €	34 €
Tjekkiet		
Uge (10 dage)	Måned	År
12,40 €	17,60 €	59,90 €
Ungarn (elektronisk vignetsystem)		
Uge (10 dage)	Måned	År
10,30 €	16,60 €	148,90 €
Slovakiet		
Uge (10 dage)	Måned	År
10 €	14 €	50 €
Slovenien		

¹⁶ Tabellen indeholder ikke vignetpriser for motorcykler og lette anhangere.

Uge (7 dage)	Måned	År	
15 €	30 €	95 €	
Rumænien			
(elektronisk vignetsystem)			
Lette private køretøjer og lette erhvervskøretøjer, som bruges til transport af passagerer			
Uge (7 dage)	Måned	3 måneder	År
3 €	7 €	13 €	28 €
Lette erhvervskøretøjer, som bruges til erhvervsmæssig transport			
Uge (7 dage)	Måned	3 måneder	År
6 €	16 €	36 €	96 €

Valutakurser fra den 27. februar 2012