



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 31.5.2017
COM(2017) 276 final

2017/0115 (CNS)

Förslag till

RÅDETS DIREKTIV

**om ändring av direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen
av vissa infrastrukturer vad gäller vissa bestämmelser om fordonsbeskattning**

{SWD(2017) 180 final}
{SWD(2017) 181 final}

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

• Motiv och syfte med förslaget

Ett effektivt och tillförlitligt transportsystem har stor betydelse för en fungerande inre marknad och är en nyckelsektor i ekonomin. Vägtransporter spelar den viktigaste rollen när det gäller transport på väg, järnväg och inre vattenvägar, men är samtidigt en källa till en rad socioekonomiska och miljömässiga utmaningar (t.ex. klimatförändringar, luftföroreningar, buller, trängsel). Avståndsbaserade vägavgifter kan spela en viktig roll när det gäller att främja renare, effektivare trafik, och en enhetlig utformning av vägavgifterna är av avgörande betydelse för att säkerställa en rättvis behandling av väganvändare och en hållbar finansiering av infrastruktur.

Direktiv 1999/62/EG¹ (Eurovinjettdirektivet) tillhandahåller en detaljerad rättslig ram för avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa vägar. Syftet med detta direktiv är att eliminera snedvridning av konkurrensen mellan transportföretag genom att stegvis harmonisera fordonsskatter och inrätta rättvisa mekanismer för avgiftsbeläggning av infrastruktur. Direktivet fastställer miniminivåer för fordonsskatt för tunga godsfordon och anger detaljerade regler för avgiftsbeläggning av infrastruktur bl.a. vad gäller differentierade avgifter enligt fordonens miljöprestanda.

Årliga fordonsskatter är till sin natur betalningar som hänger samman med det faktum att fordonet är registrerat på uppdrag av den skattskyldige under en given period och avspeglar därmed inte någon särskild användning av infrastruktur. Av liknande skäl är fordonsskatter inte effektiva när det gäller att främja renare och effektivare trafik eller att minska trängseln. Däremot är vägtullar, som har en direkt koppling till väganvändning, betydligt bättre lämpade för att uppnå dessa mål.

Tillämpningen av fordonsskatter utgör en kostnad som branschen än så länge måste bära under alla omständigheter, även om vägtullar börjar tas ut av medlemsstaterna. Därför kan fordonsskatter fungera som hinder för införandet av vägtullar.

Medlemsstaterna bör därför ges större utrymme att sänka fordonsskatterna, nämligen i form av en sänkning av de miniminivåer som anges i direktiv 1999/62/EG. För att minimera risken för snedvridning av konkurrensen mellan transportföretag som är etablerade i olika medlemsstater bör en sådan sänkning ske gradvis.

Initiativet bidrar till programmet om lagstiftningens ändamålsenlighet och resultat (Refit-programmet) genom att lätta på den börda som miniminivåerna för skatter på tunga godsfordon är förknippad med.

• Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området

Detta förslag läggs fram tillsammans med ett annat förslag, som syftar till att åtgärda bristerna i kapitel III i direktiv 1999/62/EG vad gäller vägtullar och vägavgifter, så att man bättre kan uppfylla vissa mål i direktivet. Detta senare förslag främjar bland annat tillämpningen av vägtullar, dvs. en form av vägavgifter som är kopplade till det tillryggalagda avståndet.

¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG av den 17 juni 1999 om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer, EGT L 187, 20.7.1999, s. 42.

Samma grundläggande mål ligger till grund för detta förslag, dvs. att ändra kapitel II i direktivet vad gäller skatter på tunga godsfordon. Den föreslagna ändringen består av en successiv sänkning av miniminivåerna ner till noll, dvs. i fem steg som tas under fem på varandra följande år och som vart och ett utgör 20 % av de nuvarande miniminivåerna. Syftet är att tillhandahålla ett incitament att gå över till avståndsbaserade vägavgifter, dvs. tillämpning av vägtullar.

- **Förenlighet med unionens politik inom andra områden**

Initiativet är del av kommissionens insatser för att skapa en energiunion och av en rad förslag med anknytning till utsläppssnål transport², inklusive översynen av bestämmelserna om koldioxidutsläpp för personbilar och lätta lastbilar, förslag om certifiering och övervakning/rapportering av koldioxidutsläpp från lastbilar och bussar och relaterade initiativ inom området för vägtransporter, särskilt om översynen av lagstiftningen om driftskompatibla system för elektroniska vägtullar och reglerna för den inre marknaden för godstransporter på väg och busstjänster.

De föreslagna ändringarna ligger i linje med de mål som fastställdes i vitboken om transporter från 2011³, där man uppmanade till framsteg i riktning mot ett fullständigt genomförande av principerna om att "förorenaren betalar" och "användaren betalar", för att säkerställa en hållbarare finansiering av transporter och infrastruktur.

2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

- **Rättslig grund**

Den rättsliga grunden för direktiv 1999/62/EG är artiklarna 71 och 93 i EG-fördraget (numera artiklarna 91 och 113).

De bestämmelser i direktivet som berörs av detta förslag hänför sig till skatter på tunga godsfordon, vilket är ett område som omfattas av artikel 113 i EUF-fördraget.

Vad gäller ändringar av andra bestämmelser i direktivet omfattas de av artikel 91.1 i EUF-fördraget och behandlas i det separata förslag som det hänvisas till ovan.

- **Subsidiaritetsprincipen (för icke-exklusiv befogenhet)**

Unionen ska ha delad befogenhet med medlemsstaterna i fråga om reglering på transportområdet enligt artikel 4.2 g i EUF-fördraget och i fråga om reglering av den inre marknaden enligt artikel 4.2 a i EUF-fördraget. Den successiva sänkning av de nuvarande miniminivåerna som unionen har fastställt kan dock endast genomföras av unionen själv.

Utan ingripande på EU-nivå skulle medlemsstaterna fortsätta att vara skyldiga att tillämpa den lägsta fordonsskatten även om de har infört eller avser att införa ett lämpligare instrument för att täcka infrastrukturkostnaderna, vilket har ett direkt samband med den individuella användningen av infrastrukturen. Denna skyldighet skulle hindra dem från att kompensera sektorn för godstransporter, i samma proportion, med fordonsskattelättnader, för potentiellt ökade kostnader kopplade till införandet av ett sådant instrument när det gäller tunga godsfordon.

² COM(2016) 501 final: *En europeisk strategi för utsläppssnål rörlighet*.

³ KOM(2011) 144 slutlig: *Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem*.

- **Proportionalitetsprincipen**

Den föreslagna åtgärden bidrar endast till att uppnå de fastställda målen, framför allt när det gäller en konsekvent tillämpning av principerna om att ”förorenaren betalar” och ”användaren betalar” och går inte utöver vad som är nödvändigt för detta ändamål.

Den riktade ändringen av kapitel II är nödvändig för att göra det möjligt för medlemsstaterna att gradvis sänka skatterna på tunga godsfordon.

- **Val av instrument**

Eftersom den rättsakt som ska ändras är ett direktiv bör ändringsakten i princip ha samma form.

3. RESULTAT AV EFTERHANDSUTVÄRDERINGAR, SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

- **Efterhandsutvärderingar/kontroller av ändamålsenligheten med befintlig lagstiftning**

Kommissionen offentliggjorde sin utvärdering av direktiv 1999/62/EG år 2013⁴. En extern utvärdering av genomförandet och effekterna av EU:s politik för avgiftsbeläggning av infrastruktur sedan 1995 offentliggjordes i januari 2014⁵. I dessa utvärderingar identifierades olika problem som är kopplade till vägavgifter för tunga godsfordon enligt den nuvarande rättsliga ramen. Alla dessa problem hanteras genom ett parallellt förslag till ändring av kapitel III i direktivet, medan detta initiativ endast är inriktat på att underlätta tillämpningen av avståndsbaserade avgifter.

24 medlemsstater har infört någon form av vägtullar och det har förekommit en tendens att införa avståndsbaserade vägtullar för hela nätet, men övergången har varit långsam och utvecklingen har varit fortsatt inkonsekvent i hela unionen. I utvärderingen konstaterades stora skillnader mellan EU-ländernas politik när det gäller vägavgifter och drogs slutsatsen att bristen på harmonisering i fråga om typen av avgifter (tidsbaserade vinjetter eller avståndsbaserade vägtullar) och den typ av teknik för uppbörd av avgifter som används leder till ytterligare administrativa bördor och kostnader för både offentliga myndigheter och användare.

År 2013 offentliggjorde kommissionen en sammanfattning av åtgärder, inbegripet fordonsskatter, som internaliserar eller minskar externa transportkostnader⁶.

- **Samråd med berörda parter**

Samråd med berörda parter uppfyllde de miniminormer för samråd med berörda parter som fastställs i kommissionens meddelande av den 11 december 2002 (KOM(2002) 704 slutlig).

Öppna och riktade samrådsförfaranden och olika samrådsinstrument användes.

⁴ Efterhandsutvärdering av direktiv 1999/62/EG, i ändrad lydelse, om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer, SWD(2013) 1 final.

⁵ <http://ec.europa.eu/smart-regulation/evaluation/search/download.do?documentId=10296156>.

⁶ SWD(2013) 269 final, Rapport i enlighet med artikel 11.4 i direktiv 1999/62/EG.

- 1) Ett 12 veckor långt öppet offentligt standardsamråd på nätet anordnades via webbplatsen "Din röst i Europa" på grundval av frågeformulär.

Samrådet pågick från den 8 juli till den 5 oktober, och försenade bidrag accepterades också. Frågeformulären baserades på de problem som konstaterats i samband med utvärderingen och innehöll frågor om vägavgifternas skälighet (skatter och avgifter).

Kommissionen mottog 135 svar på frågeformulären samt 48 kompletterande handlingar. Svaren omfattade en rad olika intressegrupper, däribland transportföretag (42 %), konsumenter/medborgare (14 %), offentliga myndigheter (13 %), byggindustrin (7 %), kollektivtrafiksammanslutningar (4 %) och leverantörer av tjänster och lösningar som gäller vägtullar (4 %).

- 2) Riktade samråd med specifika berörda parter och specialister ägde rum under hela konsekvensbedömningsprocessen och omfattade följande:

- a) En rad tematiska seminarier med berörda parter och medlemsstater som anordnades av kommissionen i september och oktober 2015.
- b) En konferens om väginiciativen den 19 april 2016.
- c) 21 intervjuer med berörda parter valda på grundval av specifika uppgiftsbehov som utförts av den uppdragstagare som förbereder stödstudien för konsekvensbedömningen.

Sammanfattning av inkomna synpunkter och användning av resultat

Majoriteten av de som svarade på samrådet ansåg att olika skatte- och avgiftssystem kan orsaka snedvridning på marknaden och understödde därför en harmonisering på EU-nivå.

Vissa berörda parter ansåg att införandet av fordonsskatter å ena sidan och avgifter för väganvändning å andra sidan utgör en dubbel börda. De berörda parterna ansåg att en harmonisering på EU-nivå av bestämmelserna om vägavgifter vore en idealisk lösning, eftersom det skulle skapa en rättvis konkurrens i stället för att gynna företag i länder där skatterna är lägre.

Många av de intervjuade berörda parterna framhöll också att eventuella kostnadsökningar till följd av ökade betalningar för väganvändning bör kompenseras genom sänkning av andra transportrelaterade skatter.

• **Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden**

Problemdefinitionen grundades på utvärderingar som delvis utfördes med hjälp av extern expertis (utvärdering av genomförandet och effekterna av EU:s avgiftspolitik för infrastruktur sedan 1995, uppdatering av handboken om externa transportkostnader⁷), kompletterad med ytterligare forskning.

År 2012 utfördes dessutom en studie⁸ med inriktning på åtgärder för att internalisera externa kostnader inom transportsektorn.

⁷ Ricardo-AEA m. fl. (2014), *Update of the Handbook on External Costs of Transport*: http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/sustainable_en.

⁸ CE Delft m. fl. 2012, *An inventory of measures for internalising external costs in transport*, http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/sustainable_en.

En extern uppdragstagare bidrog med en stödstudie för konsekvensbedömningen⁹, som avslutades i april 2017.

- **Konsekvensbedömning**

Initiativet åtföljs av en konsekvensbedömning som nämnden för lagstiftningskontroll har avgett ett positivt yttrande om, med reservationer. Synpunkterna har beaktats i den reviderade konsekvensbedömningen, och anpassningarna förklaras i bilaga I till konsekvensbedömningen. I bedömningen beaktades fyra alternativ som innebär en stigande regleringsnivå där de efter varandra följande alternativen 1 till 4 alltid bygger på det föregående alternativet. De åtgärder som rör beskattning har analyserats tillsammans med de som rör vägavgifter.

Det första alternativet (alternativ 1) omfattar lagstiftningsändringar som endast innebär en uppdatering av vissa bestämmelser i direktivet och en utvidgning av dess tillämpningsområde till att omfatta bussar, lätta lastbilar, minibussar och personbilar i syfte att ta itu med alla identifierade problem. Ändringarna gällde en uppdatering av kraven i kapitel III i direktivet (vägtullar och användaravgifter). Kapitel II skulle inte ha påverkats.

Alternativ 2 omfattar utfasning av tidsbaserade avgifter för tunga fordon i syfte att ta itu med problem med anknytning till koldioxidutsläpp och förorenande utsläpp genom en mer utbredd användning av avståndsbaserade avgifter.

Alternativ 3 (med varianterna a och b) omfattar ytterligare åtgärder för lätta fordon där man tar itu med trängsel på interurbana vägar (3a och 3b) samt koldioxidutsläpp och förorenande utsläpp från alla fordon (endast 3b).

Alternativ 4 skulle göra avgifter baserade på externa kostnader obligatoriska för tunga fordon och för alla fordon gradvis fasa ut möjligheten att tillämpa tidsbaserade avgifter, varvid endast avståndsbaserade avgifter skulle finnas kvar.

Det andra, tredje och fjärde alternativet omfattade även möjligheten att sänka den årliga fordonsskatten på tunga godsfordon under de nuvarande miniminivåer som föreskrivs i direktivet, om avståndsbaserade avgifter tillämpas på dem i den aktuella medlemsstaten. Enligt konsekvensbedömningen skulle, beroende på medlemsstaternas val även i samband med införandet av avståndsbaserade vägavgifter, möjligheten att sänka fordonsskatten kunna minska bördan för transportföretag med cirka 2 miljarder euro (jämfört med ungefär 3 miljarder euro som för närvarande betalas i skatter tunga godsfordon).

Konsekvensbedömningen visade tydligt, under antagande om att de nuvarande tidsbaserade avgiftssystemen ersätts med avståndsbaserade avgiftssystem i alternativ 2–4 (alternativt kan medlemsstaterna låta bli att ta ut avgifter), att alternativ 4 var det mest effektiva men medför de kostsammaste fördelarna. Alternativ 1 skulle endast kunna bidra till att uppnå målen på ett mycket begränsat sätt, om än praktiskt taget utan kostnader. Alternativen 2 och 3 var mer balanserade vad gäller ekonomiska, sociala och miljömässiga konsekvenser och resultaten skulle uppnås till en rimlig kostnad.

I konsekvensbedömningen identifierades alternativ 3b, den variant där avgifterna för lätta fordon varierar beroende på deras koldioxidutsläpp och förorenande utsläpp, som det bästa

⁹ Ricardo m. fl. (2017), *Support Study for the Impact Assessment Accompanying the Revision of Directive 1999/62/EC*.

alternativet, eventuellt kompletterat med kravet på avgifter baserade på externa kostnader på tunga fordon i åtminstone en del av nätet och en utfasning av tidsbaserade avgifter för lätta fordon under en tillräckligt lång period. Dessa är de åtgärder som ingår i detta förslag, som således placerar sig mellan alternativen 3b och 4, men närmare alternativ 4.

Alternativen 3b och 4 skulle minska trängselkostnaderna med 2,5–6 % eller 9–22 miljarder euro senast 2030, ge ytterligare intäkter från vägtullar på 10–63 miljarder euro/år och bidra till att öka investeringarna i vägar med 25–260 % jämfört med grundscenariot.

De skulle avsevärt minska koldioxid-, kväveoxid- och partikelutsläppen från vägtransporter. Detta skulle leda till en positiv effekt på folkhälsan i proportion till minskningen av luftföroreningar och minska kostnaderna för luftföroreningar och olyckor med 370 miljoner euro–1,56 miljarder euro fram till 2030, uttryckt i nuvärde.

Alternativen 3b och 4 skulle göra det möjligt att skapa 62 000–152 000 nya arbetstillfällen om bara 30 % av extraintäkterna från vägtullar återinvesterades i vägunderhåll. Dessutom skulle alla alternativ bidra till lika behandling av EU-medborgare genom att halvera priset på vinjetter med kort giltighet.

Alternativen 3a och 3b skulle öka transportkostnaderna för godstrafik med 1,1 %, samtidigt som kostnaderna för persontrafik skulle förbli oförändrade. I alternativ 4 skulle kostnaderna för transporter av passagerare och gods kunna öka med upp till 1,3–2,0 procent, beroende på det faktiska införandet av avståndsbaserade avgifter i medlemsstaterna (potentiellt inbegripet de medlemsstater som för närvarande inte tar ut avgifter för vissa fordonskategorier). Myndigheterna skulle behöva täcka kostnaderna för införande av nya vägtullsystem eller för utvidgning av befintliga system, vilka för de berörda medlemsstaterna tillsammans skulle uppgå till 2–3,7 miljarder euro fram till 2030. En utvidgning av vägavgifterna till nya delar av nätverket och till nya användargrupper skulle öka kostnaderna för väganvändare för efterlevnad av reglerna med 198–850 miljoner euro/år från 2025 och framåt.

Konsekvenserna för små och medelstora företag, inbegripet hela sektorn för godstransporter på väg, skulle vara begränsade eftersom vägavgifter endast utgör en liten andel av de totala transportkostnaderna. Eventuella kostnadsökningar överväldas antingen på kunderna eller kan kompenseras med skattesänkningar som görs möjliga genom en ändring av kapitel II i direktivet.

- **Lagstiftningens ändamålsenlighet och förenkling**

Förslaget skulle göra det möjligt för medlemsstaterna att gradvis minska de årliga skatter som tillämpas på tunga godsfordon med en högsta tillåten totalvikt på mer än 12 ton. Denna ändring, tillsammans med förslaget om utfasning av tidsbaserade avgifter, skulle kunna säkerställa en smidig övergång från ett system med schablonmässiga skatter och avgifter till ett mer progressivt, proportionellt och flexibelt system med användarbaserad avgiftsbeläggning.

Sänkningen av den fordonsskatt som betalas för transportföretags användning av tunga godsfordon (som alla är små och medelstora företag, och i de flesta fall mikroföretag) skulle kunna fungera som kompensation för potentiellt ökande vägavgifter i samband med tillämpningen av avståndsbaserade system.

Initiativet skulle som sådant kunna få vissa positiva konsekvenser för vägtransportindustrins konkurrenskraft genom att minska ägarkostnaderna för aktörer i medlemsstater som beslutar

att sänka fordonsskatten. Om en medlemsstat efter en övergångsperiod väljer att fastställa skatten till noll euro skulle det också minska regelbördan och den administrativa bördan.

- **Grundläggande rättigheter**

Förslaget står i överensstämmelse med de grundläggande rättigheter och principer som erkänns särskilt i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Förslaget har inga budgetkonsekvenser för unionen.

5. ÖVRIGA INSLAG

- **Genomförandeplaner samt åtgärder för övervakning, utvärdering och rapportering**

Konsekvensbedömningen innehåller en förteckning över sju grundläggande indikatorer som kommer att användas för att övervaka framstegen i samband med de viktigaste politiska målen: utvecklingen i fråga om koldioxidutsläppen från tunga fordon, väginfrastrukturens tillstånd på sträckor som omfattas av vägtull, de sociala kostnadernas proportionalitet och täckning av dem med vägavgifter, trängselnivån i det regionala nätet i EU.

För att bedöma konsekvenserna av lagstiftningen är det nödvändigt att göra en genomgripande utvärdering när alla ändringar väl har fasats in. Fem år efter det att den nya ramen blir tillämplig i sin helhet är en lämplig tidsram för en sådan utvärdering. Effekterna av mellanliggande steg kan utvärderas tidigare.

- **Förklarande dokument (för direktiv)**

Med tanke på förslagets tillämpningsområde och det faktum att det endast ändrar direktiv 1999/62/EG, som alla medlemsstater har införlivat i sin helhet, verkar det inte motiverat eller proportionerligt att kräva förklarande dokument.

- **Ingående redogörelse för de specifika bestämmelserna i förslaget**

Förslaget innehåller följande delar:

Kapitel II – Titel

Rubriken på kapitel II ändras för att återspegla att endast tunga godsfordon berörs av bestämmelserna i kapitlet efter utvidgningen av direktivets tillämpningsområde, i enlighet med den parallella ändringen av andra bestämmelser i direktivet.

Artikel 3 – Tillämpningsområdet för fordonsskatter

Den första meningen i punkt 1 ändras för att på ett korrekt sätt hänvisa till artikel 1 a i det ändrade direktivet vad gäller dess tillämpningsområde.

Bilaga I

Det föreslås att bilaga I delas in i flera på varandra följande tabeller som återspeglar den gradvisa minskningen av minimiskattesatserna under fem år. Den första tabellen motsvarar de

nuvarande villkoren i bilaga I, medan de fem övriga tabellerna innehåller motsvarande siffror, varje gång sänkta med 20 % i förhållande till nuvarande satser, i tillämpliga fall¹⁰.

¹⁰

Det föreslås givetvis ingen ändring av minimiskattesatser som för närvarande fastställts till noll EUR.

Förslag till

RÅDETS DIREKTIV

om ändring av direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer vad gäller vissa bestämmelser om fordonsbeskattning

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 113,
med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,
efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,
med beaktande av Europaparlamentets yttrande¹¹,
med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande¹²,
i enlighet med ett särskilt lagstiftningsförfarande, och
av följande skäl:

- (1) I sin vitbok av den 28 mars 2011¹³ anger kommissionen målet att sträva mot en fullständig tillämpning av principerna om att ”förorenaren betalar” och ”användaren betalar” för att generera intäkter och säkerställa finansiering för framtida transportinvesteringar.
- (2) Årliga fordonsskatter är till sin natur betalningar utan motprestation som hänger samman med det faktum att fordonet är registrerat på uppdrag av den skattskyldige under en given period och avspeglar därmed inte någon särskild användning av infrastruktur. Av liknande skäl är fordonsskatter inte effektiva när det gäller att främja renare och effektivare trafik eller att minska trängseln.
- (3) Eftersom vägtullar har ett direkt samband med väganvändning är de betydligt bättre lämpade för att uppnå dessa mål. I enlighet med artikel 7k i direktiv 1999/62/EG får medlemsstater som inför vägtullar ge lämplig ersättning till nationella transportföretag.
- (4) Tillämpningen av fordonsskatter utgör en kostnad som branschen än så länge måste bära under alla omständigheter, även om vägtullar börjar tas ut av medlemsstaterna. Därför kan fordonsskatter fungera som hinder för införandet av vägtullar.
- (5) Medlemsstaterna bör därför ges större utrymme att sänka fordonsskatterna, nämligen i form av en sänkning av de miniminivåer som anges i direktiv 1999/62/EG. För att minimera risken för snedvridning av konkurrensen mellan transportföretag som är etablerade i olika medlemsstater bör en sådan sänkning ske gradvis.
- (6) Direktiv 1999/62/EG bör därför ändras i enlighet med detta.

¹¹ EUT C , , s. .

¹² EUT C , , s. .

¹³ Vitbok av den 28 mars 2011 – *Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem*, KOM(2011) 144 slutlig.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Direktiv 1999/62/EG ska ändras på följande sätt:

- (1) Rubriken på kapitel II ska ersättas med följande:
”Fordonsbeskattning av tunga godsfordon”.
- (2) I artikel 3.1 ska de inledande orden ersättas med följande:
”De fordonsskatter som avses i artikel 1 a är följande:”
- (3) Bilaga I ska ändras i enlighet med bilagan till detta direktiv.

Artikel 2

1. Medlemsstaterna ska senast den sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De ska genast överlämna texten till dessa bestämmelser till kommissionen.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.
2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell rätt som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 3

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

*På rådets vägnar
Ordförande*