



EUROPAPARLAMENTET

2009 - 2014

Utskottet för transport och turism

2008/0147(COD)

18.2.2011

*****II**
FÖRSLAG TILL
ANDRABEHANDLINGS-
REKOMMENDATION

om rådets ståndpunkt vid första behandlingen inför antagandet av Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer (15145/1/2010 – C7-0045/2011 – 2008/0147(COD))

Utskottet för transport och turism

Föredragande: Saïd El Khadraoui

Teckenförklaring

- * Samrådsförfarande
- *** Godkännandeförfarande
- ***I Ordinarie lagstiftningsförfarande (första behandlingen)
- ***II Ordinarie lagstiftningsförfarande (andra behandlingen)
- ***III Ordinarie lagstiftningsförfarande (tredje behandlingen)

(Det angivna förfarandet baseras på den rättsliga grund som angetts i förslaget till akt.)

Ändringsförslag till ett förslag till akt

Parlamentets ändringsförslag till ett förslag till akt ska markeras med ***fetkursiv stil***. *Kursiv stil* används för att uppmärksamma berörda avdelningar på eventuella problem i förslaget till akt. Med kursiv stil markeras ord eller textavsnitt som det finns skäl att korrigera innan texten färdigställs (exempelvis om det i en språkversion förekommer uppenbara fel eller saknas ord eller textavsnitt). De berörda avdelningarna tar sedan ställning till dessa korrigeringsförslag.

Texten i hänvisningen ovanför ett ändringsförslag till en befintlig akt, som förslaget till akt är avsett att ändra, innehåller en tredje och en fjärde rad. Den tredje raden anger den befintliga akten och den fjärde vilken bestämmelse i denna som ändringsförslaget avser. Om parlamentet önskar ändra delar av en bestämmelse i en befintlig akt som inte ändrats i förslaget till akt, ska dessa markeras med **fet stil**. Eventuella strykningar ska i sådana fall markeras enligt följande: [...].

INNEHÅLL

	Sida
FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS LAGSTIFTNINGSRESOLUTION	5
MOTIVERING.....	26

FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS LAGSTIFTNINGSRESOLUTION

om rådets ståndpunkt vid första behandlingen inför antagandet av Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer
(15145/1/2010 – C7-0045/2011 – 2008/0147(COD))

(Ordinarie lagstiftningsförfarande: andra behandlingen)

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

- med beaktande av rådets ståndpunkt vid första behandlingen (15145/1/2010 – C7-0045/2011),
 - med beaktande av yttrandet från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén¹,
 - med beaktande av yttrandet från Regionkommittén²,
 - med beaktande av kommissionens yttrande (KOM(2011)0069),
 - med beaktande av sin ståndpunkt vid första behandlingen av ärendet³, en behandling som avsåg kommissionens förslag till Europaparlamentet och rådet (KOM(2008)0436),
 - med beaktande av artikel 294.7 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,
 - med beaktande av artikel 66 i arbetsordningen,
 - med beaktande av andrabehandlingsrekommendationen från utskottet för transport och turism (A7-.../2011).
1. Europaparlamentet antar nedanstående ståndpunkt vid andra behandlingen.
 2. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att översända parlamentets ståndpunkt till rådet, kommissionen och de nationella parlamenten.

Ändringsförslag 1

Rådets ståndpunkt – ändringsakt
Skäl 5a (nytt)

Rådets ståndpunkt

Ändringsförslag

(5a) Inom andra transportslag än vägtransport har man redan börjat internalisera externa kostnader och

¹ EUT C 255, 22.9.2010, s. 92.

² EUT C 120, 28.5.2009, s. 47.

³ EUT C 87 E, 1.4.2010, s. 345.

antingen börjat fasa in sådan internalisering i relevant unionslagstiftning, eller åtminstone inte förhindrat den. Koldioxidutsläppen bör motverkas genom att luftfarten tas med i systemet för handel med utsläppsrätter. Användningen av el för tåg omfattas också av systemet för handel med utsläppsrätter och sjötransporten ska inom kort tas med i systemet. Övriga externa kostnader kan internaliseras genom flygplatsavgifter, som kan differentieras för miljöändamål och genom infrastrukturavgifter för utnyttjande av järnvägar i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur. Inom vägtransportsektorn tillämpas redan flera skatter och avgifter, inklusive skatter och avgifter som delvis ska kompensera för externa kostnader, såsom koldioxid, som till exempel är fallet med punktskatter på bränsle. Denna process måste dock kontrolleras och främjas ytterligare för att en unionsövergripande ram för internalisering av externa kostnader i alla transportslag ska kunna inrättas.

Or. en

Motivering

På grundval av ändringsförslag 4 och 6 i Europaparlamentets första behandling och i samband med artikel 11.2 och 11.3.

Ändringsförslag 2

Rådets ståndpunkt – ändringsakt
Skäl 10

Rådets ståndpunkt

(10) För direktivets syften tillhandahåller

Ändringsförslag

(10) För direktivets syften tillhandahåller

den modell som kommissionen utformat för att beräkna de externa kostnaderna **för trafikrelaterade luftföroreningar och trafikrelaterat buller** tillförlitliga metoder och en rad värden som redan kan fungera som utgångspunkt för beräkningen av avgifter för externa kostnader.

den modell som kommissionen utformat för att beräkna de externa kostnaderna tillförlitliga metoder och en rad värden som redan kan fungera som utgångspunkt för beräkningen av avgifter för externa kostnader.

Or. en

Motivering

Detta ändringsförslag är i linje med ändringsförslag 9 i Europaparlamentets första behandling.

Ändringsförslag 3

Rådets ståndpunkt – ändringsakt Skäl 12

Rådets ståndpunkt

(12) Tidsbaserade vägavgifter som tas ut per dag, vecka, månad eller år bör inte vara diskriminerande för tillfälliga användare, eftersom en stor andel av dessa troligen är utländska åkare. Förhållandet mellan avgifterna per dag, vecka, månad och år bör därför fastställas i detalj för tunga godsfordon.

Ändringsförslag

(12) ***Tidsbaserade vägavgifter utgör ett övergångssystem för att kunna tillämpa principen om att användaren betalar i de fall då det ännu inte är möjligt att införa ett betalningssystem som bygger på reseavstånd, vilket annars bättre återspeglar användningen av infrastruktur.*** Tidsbaserade vägavgifter som tas ut per dag, vecka, månad eller år bör inte vara diskriminerande för tillfälliga användare, eftersom en stor andel av dessa troligen är utländska åkare. Förhållandet mellan avgifterna per dag, vecka, månad och år bör därför fastställas i detalj för tunga godsfordon.

Or. en

Motivering

Ersätter Europaparlamentets ändringsförslag 11 från första behandlingen (och även parlamentets första behandling av artikel 11).

Se även artikel 7.2 om möjligheter att kombinera tidsbaserade och kilometerbaserade avgiftssystem.

Ändringsförslag 4

Rådets ståndpunkt – ändringsakt Skäl 12a (nytt)

Rådets ståndpunkt

Ändringsförslag

(12a) För att de europeiska transportföretagen ska få klara prissignaler som ett incitament till att optimera sitt beteende bör man på medellång sikt eftersträva enhetliga metoder för beräkning av de externa kostnaderna i samtliga medlemsstaters avgiftssystem.

Or. en

Motivering

Europaparlamentets ändringsförslag 10 från första behandlingen.

Ändringsförslag 5

Rådets ståndpunkt – ändringsakt Skäl 18a (nytt)

Rådets ståndpunkt

Ändringsförslag

(18a) När differentierade avgifter tillämpas för att minska köerna på ett visst vägavsnitt bör denna differentiering utformas på ett intäktsneutralt sätt så att åkare som väljer att använda det berörda vägavsnittet under lågtrafik får betydande ekonomiska fördelar gentemot de åkare som använder vägavsnittet i högtrafik.

Or. en

Motivering

Differentierade avgifter bör tillämpas för att ge tydliga finansiella incitament till att övergå till körning i lågtrafik på samma vägsträcka. Genom detta skäl tydliggörs att om differentierade avgifter tillämpas i hög- och lågtrafik måste man även ge ekonomisk kompensation på det aktuella vägavsnittet. Den exakta beräkningen och matematiska kontrollen av differentieringen görs på samma sätt som i det befintliga direktivet, dvs. vad gäller "det berörda infrastrukturnätet" (artikel 7b.1).

Ändringsförslag 6

Rådets ståndpunkt – ändringsakt Skäl 21a (nytt)

Rådets ståndpunkt

Ändringsförslag

(21a) Den korridor där högre avgifter tillåts får omfatta alternativa vägavsnitt dit trafiken kan komma att ledas om på grund av de förhöjda avgifterna.

Or. en

Motivering

Detta ändringsförslag medför viss kompensation för att rådet har tagit bort artikel 1.2 (artikel 7e, andra stycket) samt ändringsförslag 12 till skäl 21 och ändringsförslag 37 (om att utvidga möjligheten att ta ut högre avgifter till storstadsområden) från Europaparlamentets första behandling.

Ändringsförslag 7

Rådets ståndpunkt – ändringsakt Skäl 27

Rådets ståndpunkt

Ändringsförslag

(27) För att undvika avbrott i trafikflödet och förhindra negativa effekter för den lokala miljön till följd av köer vid vägtullstationer, är det önskvärt att använda elektroniska vägtullsystem. Det är därför önskvärt att en avgift för externa kostnader tas ut genom sådana system, i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/52/EG av den

(27) För att undvika avbrott i trafikflödet och förhindra negativa effekter för den lokala miljön till följd av köer vid vägtullstationer, är det önskvärt att använda elektroniska vägtullsystem. Det är därför önskvärt att en avgift för externa kostnader tas ut genom sådana system, i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/52/EG av den

29 april 2004 om driftskompatibilitet mellan elektroniska väggtullsystem i gemenskapen¹.

29 april 2004 om driftskompatibilitet mellan elektroniska väggtullsystem i gemenskapen. *Det är viktigt att målet i detta direktiv nås på ett sätt som inte skadar en väl fungerande inre marknad. Kommissionen bör därför kontrollera att man i enlighet med direktiv 2004/52/EG och inom de angivna tidsfristerna tar fram ett verkligt europeiskt elektroniskt system för vägavgifter så att det räcker med en apparat för vägavgifter i varje fordon, eftersom denna apparat görs fullt kompatibel med vägavgiftssystemen i alla medlemsstater. Kommissionen bör dessutom stödja medlemsstater som önskar samarbeta för att införa ett gemensamt tullsystem som omfattar hela deras gemensamma territorier.*

Or. en

Motivering

Detta skäl ersätter ändringsförslag 15, 16, 17, 20, 51 och 53 från Europaparlamentets första behandling.

Detta nya ändringsförslag är en påminnelse till kommissionen om dess uppgift att kontrollera att direktivet om driftskompatibilitet mellan elektroniska väggtullsystem genomförs korrekt så att driftskompatibiliteten genomförs fullt ut inom de avtalade tidsfristerna. Det omfattar även överlämnandet av en halvtidsrapport till Europaparlamentet i enlighet med artikel 21 i direktivet. Jämför även med artikel 1.3 i ståndpunkten (artikel 8b.1 och 8b.2).

Ändringsförslag 8

Rådets ståndpunkt – ändringsakt Skäl 28a (nytt)

Rådets ståndpunkt

Ändringsförslag

(28a) Medlemsstaterna bör tillåtas använda budgeten för det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) och strukturfonderna för att förbättra transportinfrastrukturen i syfte att generellt sett minska de externa transportkostnaderna och införa

Motivering

Europaparlamentets ändringsförslag 18 från första behandlingen.

Ändringsförslag 9

**Rådets ståndpunkt – ändringsakt
Skäl 34**

Rådets ståndpunkt

(34) Om alternativa vetenskapliga beräkningsmetoder tillämpas för att beräkna avgifterna för externa kostnader **bör** medlemsstaterna kunna beakta värdet av de externa kostnaderna enligt studien Handbook on estimation of external cost in the transport sector², som ger en översikt över det aktuella forskningsläget när det gäller beräkningen av externa kostnader i teori och praktik.

Ändringsförslag

(34) Om alternativa vetenskapliga beräkningsmetoder tillämpas för att beräkna avgifterna för externa kostnader **ska** medlemsstaterna beakta **metoderna för att beräkna** värdet av de externa kostnaderna enligt studien Handbook on estimation of external cost in the transport sector, som ger en översikt över det aktuella forskningsläget när det gäller beräkningen av externa kostnader i teori och praktik.

Motivering

Detta ändringsförslag är i linje med Europaparlamentets första behandling. Handboken bör vara den manual som används för att beräkna externa kostnader som är kopplade till skäl 10.

Ändringsförslag 10

Rådets ståndpunkt – ändringsakt

Artikel 1 – led 2

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 7 – punkt 5

Rådets ståndpunkt

5. En medlemsstat får välja att tillämpa

PR\857039SV.doc

Ändringsförslag

5. En medlemsstat får välja att tillämpa

11/27

PE458.661v01-00

vägtullar och/eller vägavgifter endast på fordon med en högsta tillåten bruttovikt på minst 12 ton, om den anser att en utvidgning till fordon på mindre än 12 ton **bland annat** skulle

a) få betydande negativa följder för det fria trafikflödet, miljön, bullernivåerna, trängsel, folkhälsan eller trafiksäkerheten på grund av att trafiken leds om,

b) medföra administrativa kostnader på mer än 30 % av de extrainkomster som skulle ha uppkommit genom utvidgningen.

vägtullar och/eller användaravgifter endast på fordon med en högsta tillåten bruttovikt på minst 12 ton, om den anser att en utvidgning till fordon på mindre än 12 ton skulle

a) få betydande negativa följder för det fria trafikflödet, miljön, bullernivåerna, trängsel, folkhälsan eller trafiksäkerheten på grund av att trafiken leds om, **eller**

b) medföra administrativa kostnader på mer än 30 % av de extrainkomster som skulle ha uppkommit genom utvidgningen.

Medlemsstater som väljer att ta ut vägtullar och/eller användaravgifter för endast de fordon som har en högsta tillåten bruttovikt på minst 12 ton ska informera kommissionen om detta samt motivera beslutet.

Or. en

Motivering

Storleken på fordonen bör följa den definition av fordon som rådet precis har upprepat i artikel 1.1 d. För att uppnå en kompromiss skulle vi även kunna gå tillbaka till den kompromiss som nåddes 2006 när undantag från regeln beviljades under vissa förhållanden (a eller b). Man skulle dessutom kunna lägga till andra anledningar som skiljer sig från dem som fastställdes 2006. Genom detta ändringsförslag införs dessutom en transparent ram där medlemsstaterna tydligt förklarar sina skäl till att inte avgiftsbelägga fordon på 3,5 ton.

Ändringsförslag 11

Rådets ståndpunkt – ändringsakt

Artikel 1 – led 2

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 7c – punkt 3

Rådets ståndpunkt

3. Avgiften för externa kostnader som avser trafikrelaterade luftföroreningar ska inte tillämpas på fordon som uppfyller de strängaste EURO-utsläppskraven förrän **fyra år** efter tillämpningsdagen för de bestämmelser där dessa krav infördes.

Ändringsförslag

3. Avgiften för externa kostnader som avser trafikrelaterade luftföroreningar ska inte tillämpas på fordon som uppfyller de strängaste EURO-utsläppskraven förrän **tre år** efter tillämpningsdagen för de bestämmelser där dessa krav infördes.

Motivering

I Europaparlamentets ändringsförslag 35 från första behandlingen står: Inga extra kostnader tillåts för Euro VI innan januari 2013/2014 (Euro VI blir obligatoriskt för alla nya typgodkännanden från och med den 31 december 2012, och för registrering av nya fordon ett år senare). Detta var ett effektivt incitament för att förnya fordonsparken. Genom rådets ståndpunkt infördes en längre frist som kan innebära att en betydande andel av de internationella transporterna undantas från luftföroreningsavgifter (cirka 60 procent vid slutet av 2017). En avvikelse på tre år bör därför vara max.

Ändringsförslag 12

Rådets ståndpunkt – ändringsakt

Artikel 1 – led 2

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 7f – punkt 5

Rådets ståndpunkt

5. Det belopp med vilket avgiften höjts ska dras av från den avgift för externa kostnader som beräknas i enlighet med artikel 7c.

Ändringsförslag

5. Det belopp med vilket avgiften höjts ska dras av från den avgift för externa kostnader som beräknas i enlighet med artikel 7c, **utom för fordon inom EURO-utsläppsklass 0, I, II och III.**

Motivering

I ändringsförslag 40 i Europaparlamentets första behandling togs hela punkten bort eftersom anledningen till den höjda avgiften var att ge medlemsstaterna ytterligare möjligheter att finansiera byggandet av prioriterade projekt av europeiskt intresse och skulle inte vara kopplad till internaliseringen av externa kostnader. För att skapa tydliga incitament för att förnya flottan måste dessutom ekonomiska initiativ för renare fordon (se artikel 7c.3) åtföljas av ekonomiska sanktioner för de mest förorenande lastbilarna.

Ändringsförslag 13

Rådets ståndpunkt – ändringsakt

Artikel 1 – led 2

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 7g – punkt 3 – led c

Rådets ståndpunkt

c) ingen infrastrukturavgift **med mer än 175 %** överstiger maximinivån för de viktade genomsnittliga infrastrukturavgifter som avses i artikel 7b, och

Ändringsförslag

c) ingen infrastrukturavgift överstiger maximinivån för de viktade genomsnittliga infrastrukturavgifter som avses i artikel 7b **med mer än 200 %**, och

Or. en

Motivering

Intelligenta avgifter innebär ett system som ger tydliga signaler till användarna, vilket är en punkt i de olika insatser som krävs för att uppnå målen om förnyelse av flottan, effektivare användning av transportinfrastrukturen och minskad miljöpåverkan. Inkomstneutrala differentieringar planeras redan för Eurovinjett II (mindre differentiering i procent men ingen begränsning av antalet timmar per dygn). De ökade variationsmöjligheter som redan föreslogs i Europaparlamentets första behandling (se ändringsförslag 43) bör vara tillräckligt stora för att ge tydliga prissignaler.

Ändringsförslag 14

Rådets ståndpunkt – ändringsakt

Artikel 1 – led 2

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 7g – punkt 3 – led d

Rådets ståndpunkt

d) de perioder med rusningstrafik då de högre infrastrukturavgifterna tas ut i syfte att minska trängseln inte överstiger **fem timmar** per dag.

Ändringsförslag

d) de perioder med rusningstrafik då de högre infrastrukturavgifterna tas ut i syfte att minska trängseln inte överstiger **åtta timmar** per dag.

Or. en

Motivering

Begränsningar av antalet timmar där den högsta avgiften får tas ut är problematiska (och följer inte heller Europaparlamentets ståndpunkt i första behandlingen) eftersom de inskränker medlemsstaternas möjligheter att motverka köerna där de uppstår. Det är troligt att rusningstrafiken på EU:s vägar kommer att vara i cirka 8 timmar per dag, snarare än föreslagna 5 timmar. Genom att kombinera en rimlig flexibilitet för medlemsstaterna med de föreslagna specifikationerna (endast på tungt trafikerade vägavsnitt, varierande avgifter på samma vägavsnitt (se ändringsförslag 5 och 15) och nya åtaganden (se ändringsförslag 16 och 17) ges operatörerna ytterligare garantier för att kunna hantera denna åtgärd på rätt sätt.

Ändringsförslag 15

Rådets ståndpunkt – ändringsakt

Artikel 1 – led 2

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 7g – punkt 3 – led da (nytt)

Rådets ståndpunkt

Ändringsförslag

da) differentieringen har utformats för och tillämpas på ett vägavsnitt där det ofta är köer och på ett sätt som innebär lägre vägtullar för åkare som väljer att köra i lågtrafik och högre vägtullar för dem som väljer att köra i högtrafik på det aktuella vägavsnittet.

Or. en

Ändringsförslag 16

Rådets ståndpunkt – ändringsakt

Artikel 1 – led 2

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 7g – punkt 3 – led db (nytt)

Rådets ståndpunkt

Ändringsförslag

db) en medlemsstat som önskar införa en sådan differentiering informerar kommissionen om detta och lämnar den information som krävs för att se till att villkoren uppfylls.

Ändringsförslag 17

Rådets ståndpunkt – ändringsakt

Artikel 1 – led 2

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 7g – punkt 4

Rådets ståndpunkt

4. Den differentiering som avses i punkterna 1 och 3 är inte avsedd att generera extra vägtullintäkter. Alla oavsiktliga intäktsökningar ska uppvägas av förändringar av differentieringens struktur som måste genomföras inom **två år** efter utgången av det räkenskapsår under vilket de extra intäkterna genereras.

Ändringsförslag

4. Den differentiering som avses i punkterna 1 och 3 är inte avsedd att generera extra vägtullintäkter. Alla oavsiktliga intäktsökningar ska uppvägas av förändringar av variationsstrukturen som måste genomföras inom **ett år** efter slutet av det räkenskapsår under vilket de extra intäkterna genereras.

Ändringsförslag 18

Rådets ståndpunkt – ändringsakt

Artikel 1 – led 4

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 9 – punkt 2

Rådets ståndpunkt

2. Medlemsstaterna ska besluta om hur de intäkter som genereras genom detta direktiv ska användas. De intäkter som genereras av avgifterna för externa kostnader, eller ett finansiellt värde motsvarande dessa intäkter, **bör** användas till förmån för transportsektorn, för att göra transportererna mer hållbara och bidra till att optimera transportsystemet som helhet, bland annat i fråga om att

- (a) underlätta effektiv prissättning,
- (b) minska föroreningarna från vägtrafik

Ändringsförslag

2. Medlemsstaterna ska besluta om hur de intäkter som genereras genom detta direktiv ska användas. De intäkter som genereras av avgifterna för externa kostnader, eller ett finansiellt värde motsvarande dessa intäkter, **ska** användas till förmån för transportsektorn, för att göra transportererna mer hållbara och bidra till att optimera transportsystemet som helhet, bland annat i fråga om att

- (a) underlätta effektiv prissättning,
- (b) minska föroreningarna från vägtrafik

vid källan,

(c) mildra effekterna av föroreningarna från vägtrafik vid källan,

(d) öka fordonens koldioxid- och energiprestanda,

(e) utveckla alternativ infrastruktur för transportanvändarna och/eller utöka den nuvarande kapaciteten,

(f) optimera logistiken, eller

(g) förbättra trafiksäkerheten.”

vid källan,

(c) mildra effekterna av föroreningarna från vägtrafik vid källan,

(d) öka fordonens koldioxid- och energiprestanda,

(e) utveckla alternativ infrastruktur för transportanvändarna och/eller utöka den nuvarande kapaciteten,

(f) optimera logistiken, eller

(g) förbättra trafiksäkerheten.

Medlemsstater som tar ut infrastrukturavgifter ska bestämma hur de intäkter som genereras av denna avgift ska användas. För att möjliggöra en utveckling av transportnätet som helhet ska intäkter från sådana avgifter användas till förmån för vägtransportsektorn och bidra till att optimera vägtransportssystemet som helhet.

Minst 15 % av de intäkter som genereras av avgifter för externa kostnader och infrastrukturavgifter i varje medlemsstat ska avsättas för finansiellt stöd till TEN-T-projekt i syfte att öka hållbarheten i transporterna. Denna procentsats ska med tiden stegvis ökas.

Or. en

Motivering

På grundval av Europaparlamentets ändringsförslag 55, 56 och 57.

Ändringsförslag 19

Rådets ståndpunkt – ändringsakt

Artikel 1 – led 5

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 9c

Rådets ståndpunkt

Kommissionen ska anta delegerade akter i överensstämmelse med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt vad gäller

- anpassningen av bilaga 0 till unionens regelverk,
- anpassningen av de formler som återfinns i avsnitten 4.1 och 4.2 i bilaga IIIa till vetenskapliga och tekniska framsteg.

Förfarandena i artiklarna 9e, 9f och 9g ska gälla för de delegerade akter som avses i denna artikel.”

Ändringsförslag

Kommissionen ska anta delegerade akter i överensstämmelse med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt vad gäller

- anpassningen av bilaga 0 till unionens regelverk,
- anpassningen av de formler som återfinns i avsnitten 4.1 och 4.2 i bilaga IIIa **och beräkningsmetoder i avsnitten 2 och 3 i bilaga III** till vetenskapliga och tekniska framsteg.

Förfarandena i artiklarna 9e, 9f och 9g ska gälla för de delegerade akter som avses i denna artikel.”

Or. en

Motivering

Detta ändringsförslag är i linje med ändringsförslag 58 i Europaparlamentets första behandling. Vissa tekniska anpassningar bör fastställas på teknisk nivå.

Ändringsförslag 20

Rådets ståndpunkt – ändringsakt

Artikel 1 – led 8

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 11 – punkt 1

Rådets ståndpunkt

1. Senast den ...*, och vart fjärde år därefter, ska de medlemsstater som tar ut en avgift för externa kostnader och/eller en infrastrukturavgift utarbeta en rapport om de vägtullar, inbegripet koncessionerade

Ändringsförslag

1. Senast den ...*, och vart fjärde år därefter, ska de medlemsstater som tar ut en avgift för externa kostnader och/eller en infrastrukturavgift utarbeta en rapport om de vägtullar, inbegripet koncessionerade

vägtullar, som har tagits ut på deras territorium och vidarebefordra den till kommissionen, som ska göra den tillgänglig för övriga medlemsstater. Vägtullsystem som redan införts den 10 juni 2008 och som inte omfattar avgifter för externa kostnader behöver inte ingå i den rapporten, under den tid som dessa system fortsätter att gälla och förutsatt att de inte ändras på ett väsentligt sätt. Den rapporten ska innehålla information om:

- a) den viktade genomsnittliga avgiften för externa kostnader och de särskilda belopp som tagits ut för alla kombinationer av fordonsklass, vägtyp och tidsperiod,
- b) infrastrukturavgifternas differentiering beroende på fordonstyp och tidpunkt, och
- c) den viktade genomsnittliga infrastrukturavgiften och sammanlagda intäkter från infrastrukturavgiften.

* EUT: Vänligen för in datumet **48 månader** efter det att detta direktiv trätt i kraft.

vägtullar, som har tagits ut på deras territorium och vidarebefordra den till kommissionen, som ska göra den tillgänglig för övriga medlemsstater. Vägtullsystem som redan införts den 10 juni 2008 och som inte omfattar avgifter för externa kostnader behöver inte ingå i den rapporten, under den tid som dessa system fortsätter att gälla och förutsatt att de inte ändras på ett väsentligt sätt. Den rapporten ska innehålla information om:

- a) den viktade genomsnittliga avgiften för externa kostnader och de särskilda belopp som tagits ut för alla kombinationer av fordonsklass, vägtyp och tidsperiod,
- b) infrastrukturavgifternas variation beroende på fordonstyp och tidpunkt och
- c) den viktade genomsnittliga infrastrukturavgiften och sammanlagda intäkter från infrastrukturavgiften.

* EUT: Vänligen för in datumet **36 månader** efter det att detta direktiv trätt i kraft.

Or. en

Motivering

Förkortad tidsfrist i linje med Europaparlamentets första behandling.

Ändringsförslag 21

Rådets ståndpunkt – ändringsakt

Artikel 1 – led 8

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 11 – punkt 1 – led ca (nytt)

Rådets ståndpunkt

Ändringsförslag

ca) användningen av intäkter och de åtgärder som har vidtagits enligt artikel 9.2.

Motivering

Ändringsförslaget syftar till att skapa ökad transparens och ansvarighet och är i linje med Europaparlamentets första behandling.

Ändringsförslag 22

Rådets ståndpunkt – ändringsakt

Artikel 1 – led 8

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 11 – punkt 2 – stycke 1 – inledningen

Rådets ståndpunkt

2. Senast den ...* ska kommissionen, bistådd av den kommitté som avses i artikel 9d, lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet om genomförandet av detta direktiv och dess konsekvenser, i synnerhet vad avser effektiviteten hos bestämmelserna om återvinnande av kostnader som hör samman med trafikrelaterade föroreningar och om inbegripande av fordon som väger mer än 3,5 ton men mindre än 12 ton. Rapporten ska även innehålla en analys, grundad på kontinuerlig övervakning, och en bedömning av bland annat

* EUT: Vänligen för in datumet **60 månader** efter det att detta direktiv trätt i kraft.

Ändringsförslag

2. Senast den ...* ska kommissionen, bistådd av den kommitté som avses i artikel 9d, lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet om genomförandet av detta direktiv och dess konsekvenser, i synnerhet vad avser effektiviteten hos bestämmelserna om återvinnande av kostnader som hör samman med trafikrelaterade föroreningar och om inbegripande av fordon som väger mer än 3,5 ton men mindre än 12 ton. Rapporten ska även innehålla en analys, grundad på kontinuerlig övervakning, och en bedömning av bland annat

* EUT: Vänligen för in datumet **48 månader** efter det att detta direktiv trätt i kraft.

Motivering

Förkortad tidsfrist i linje med Europaparlamentets första behandling.

Ändringsförslag 23

Rådets ståndpunkt – ändringsakt

Artikel 1 – led 8

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 11 – punkt 2 – stycke 1 – led ca (nytt)

Rådets ståndpunkt

Ändringsförslag

ca) om det är tekniskt och ekonomiskt genomförbart att på de största interurbana vägarna införa lägstanivåer för avståndsbaserade vägavgifter; rapporten ska redogöra för de vägvagnsnitt där det är möjligt att ta ut en avgift, de sätt på vilka det är möjligt att på ett kostnadseffektivt sätt ta ut och driva in sådana avgifter och en gemensam enkel metod för att fastställa minimiavgifter,

Or. en

Motivering

Denna punkt föreslogs av kommissionen och bekräftades vid Europaparlamentets första behandling.

Ändringsförslag 24

Rådets ståndpunkt – ändringsakt

Artikel 1 – led 8

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 11 – punkt 2 – stycke 1 – led cb (nytt)

Rådets ståndpunkt

Ändringsförslag

cb) om det är tekniskt och ekonomiskt genomförbart att stegvis avskaffa tidsbaserade avgiftssystem och införa distansbaserade system.

Or. en

Motivering

Detta ändringsförslag bygger vidare på ändringsförslag 61 i Europaparlamentets första behandling.

Ändringsförslag 25

Rådets ståndpunkt – ändringsakt

Artikel 1 – led 8

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 11 – punkt 2 – stycke 2a (nytt)

Rådets ståndpunkt

Ändringsförslag

Rapporten skall åtföljas av förslag till Europaparlamentet och rådet om ytterligare översyn av detta direktiv.

Or. en

Motivering

Detta ändringsförslag bygger vidare på ändringsförslag 63 i Europaparlamentets första behandling.

Ändringsförslag 26

Rådets ståndpunkt – ändringsakt

Artikel 1 – led 8

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 11 – punkt 3 – stycke 2

Rådets ståndpunkt

Ändringsförslag

För att garantera rättvis intermodal konkurrens samtidigt som man successivt avgiftsbelägger externa kostnader med avseende på samtliga trafikslag ska rapporten innehålla en tidsplan för åtgärder som återstår att vidta för att ta itu med de transportmedel och/eller externa kostnadsfaktorer som ännu inte har beaktats.”

För att garantera rättvis intermodal konkurrens samtidigt som man successivt avgiftsbelägger externa kostnader med avseende på samtliga trafikslag ska rapporten innehålla en tidsplan för åtgärder som återstår att vidta för att ta itu med de ***andra fordonskategorier eller andra*** transportmedel och/eller externa kostnadsfaktorer som ännu inte har beaktats ***särskilt kostnaderna för koldioxidutsläpp, om införandet av en gemensam klimatförändringskomponent i***

drivmedelsskatten inte har gett tillfredsställande resultat, samt kostnaderna för köer, olyckor och minskad biologisk mångfald.

Or. en

Motivering

Bygger på ändringsförslag 62 från Europaparlamentets första behandling och kommissionens text till stycke 2a och b.

Ändringsförslag 27

**Rådets ståndpunkt – ändringsakt
Artikel 2 – punkt 1 – stycke 1**

Rådets ståndpunkt

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

* EUT: Vänligen för in datumet **36 månader** efter det att detta direktiv trätt i kraft.

Ändringsförslag

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den ...*. De ska genast överlämna texterna till dessa bestämmelser till kommissionen ***tillsammans med en tabell som visar förhållandet mellan dem och detta direktiv.***

* EUT: Vänligen för in datumet **24 månader** efter det att detta direktiv trätt i kraft.

Or. en

Motivering

Detta ändringsförslag är i linje med Europaparlamentets ståndpunkt från första behandlingen.

Ändringsförslag 28

Rådets ståndpunkt – ändringsakt

Bilaga

Direktiv 1999/62/EG

Bilaga IIIb – led 1 – tabell 1

Rådets ståndpunkt

Tabell 1: Maximal kostnad för luftföroreningar som får täckas av avgifter

Eurocent/fordonskilometer	Vägar i tätort (inbegripet motorvägar)	Interurbana vägar (inbegripet motorvägar)
EURO 0	16	12
EURO I	11	8
EURO II	9	7
EURO III	7	6
EURO IV		3
EURO V	0	0
<i>Efter den 31 december 2013</i>	3	2
EURO VI	0	0
<i>Efter den 31 december 2017</i>	2	1
Mindre förorenande än EURO VI	0	0

Ändringsförslag

Tabell 1: Maximal kostnad för luftföroreningar som får täckas av avgifter

Eurocent/fordonskilometer	Vägar i tätort (inbegripet motorvägar)	Interurbana vägar (inbegripet motorvägar)
EURO 0	16	12
EURO I	11	8
EURO II	9	7
EURO III	7	6
EURO IV		3
EURO V	0	0
<i>Från och med 1 januari 2013</i>	3	2
EURO VI	0	0
<i>Från och med 1 januari 2017</i>	2	1
Mindre förorenande än EURO VI	0	0

Or. en

Motivering

Kopplat till ändringsförslag 11.

MOTIVERING

Det har gått en tid sedan Europaparlamentets ståndpunkt i första behandlingen av Eurovinjett III.

Rådets ståndpunkt meddelades av parlamentets talman vid den andra plenarsessionen i februari och vi har fram till juni på oss att avsluta den andra behandlingen.

Föredraganden vill påminna om direktivets huvudsakliga mål:

Direktivet syftar till att tillåta medlemsstaterna att, om de så önskar, även kunna ta ut avgifter av vägtrafikanter för vissa, begränsade externa kostnader, så att principen om att förorenaren betalar slutligen införs för vägtransporter.

Medlemsstaterna kommer att få ytterligare möjligheter att effektivisera sina nationella vägavgiftssystem, vilket innebär ett bättre instrument för att hantera efterfrågan på transporter.

Dessa mål bekräftades i rådets ståndpunkt.

Det är väl känt vad jag har för ambitioner och var jag står politiskt i denna fråga, vilket jag även tydliggjorde i motiveringen till mitt betänkande i första behandlingen.

Nu verkar det vara dags för en pragmatisk ståndpunkt för att inte slösa mer tid och för att nå bästa möjliga kompromiss mellan parlamentet och rådet.

Ändringsförslagen ovan är resultatet av samråd med de politiska grupperna.

Föredraganden har på ett pragmatiskt sätt infört viktiga delar från Europaparlamentets ståndpunkt vid första behandlingen (och därvid beaktat den nya politiska situationen efter det senaste valet) och har till stor del accepterat de rimliga nya punkter som rådet har lagt till.

Mina ändringar gäller framför allt följande:

1. Val av externa kostnader och förslag på mekanismer för intäktsneutrala differentieringar av infrastrukturavgifter, istället för möjligheten att ta ut avgifter för kostnaderna för köer på vägarna. Detta gäller framför allt det maximala antalet högrafiktimmor per dag, den maximala differentieringen och en mer exakt ordalydelse för att säkerställa att denna differentiering blir intäktsneutral.
2. Öronmärkning av intäkter från infrastruktur och externa kostnader så att dessa i första hand används för hållbara transporter och det transeuropeiska nätverket. En effektiv öronmärkning av intäkterna (som medför ökad ansvarighet och transparens) innebär inte bara att allmänhetens acceptans tilltar utan kommer även att bidra till att påskynda minskningen av externa kostnader för vägtransporter.
3. Effektiva initiativ för förnyelse av flottan (avvikelser för luftföroreningsavgifter för Euroklass V/VI och frågan om höjda avgifter).
4. Fordon som omfattas: Undantag från regeln får endast ges under specificerade villkor.

5. Mekanismer för återrapportering och kommande steg. Betydelsen av regelbunden övervakning av nationella avgiftssystem och nya initiativ från kommissionen för att stegvis gå över till de mest effektiva vägavgiftssystemen.

Jag är övertygad om att vi med utgångspunkt i mitt förslag till rekommendation kan ha ett nära samarbete under de kommande veckorna för att nå en så bra överenskommelse med rådet som möjligt.