EUROPAPARLAMENTET

2004 *2009*

Plenarhandling

SLUTLIG VERSION
A6-0377/2005

30.11.2005

***II
ANDRABEHANDLINGS-REKOMMENDATION

om rådets gemensamma ståndpunkt inför antagandet av Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer
(9856/2005 – C6-0274/2005 – 2003/0175(COD))

Utskottet för transport och turism

Föredragande: Corien Wortmann-Kool

Teckenförklaring

*	Samrådsförfarandet *majoritet av de avgivna rösterna*
**I	Samarbetsförfarandet (första behandlingen) *majoritet av de avgivna rösterna*
**II	Samarbetsförfarandet (andra behandlingen) *majoritet av de avgivna rösterna för att godkänna den gemensamma ståndpunkten* *majoritet av parlamentets samtliga ledamöter för att avvisa eller ändra den gemensamma ståndpunkten*
***	Samtyckesförfarandet *majoritet av parlamentets samtliga ledamöter utom i de fall som avses i artiklarna 105, 107, 161 och 300 i EG-fördraget och artikel 7 i EU-fördraget*
***I	Medbeslutandeförfarandet (första behandlingen) *majoritet av de avgivna rösterna*
***II	Medbeslutandeförfarandet (andra behandlingen) *majoritet av de avgivna rösterna för att godkänna den gemensamma ståndpunkten* *majoritet av parlamentets samtliga ledamöter för att avvisa eller ändra den gemensamma ståndpunkten*
***III	Medbeslutandeförfarandet (tredje behandlingen) *majoritet av de avgivna rösterna för att godkänna det gemensamma utkastet*

(Angivet förfarande baseras på den rättsliga grund som kommissionen föreslagit.)

Ändringsförslag till lagtexter

Parlamentets ändringar markeras med ***fetkursiv stil.*** *Kursiv stil* används för att uppmärksamma berörda avdelningar på eventuella problem i texten. Kursiveringen används för att markera ord eller textavsnitt som det finns skäl att korrigera innan den slutliga texten produceras (exempelvis om en språkversion innehåller uppenbara fel eller saknar textavsnitt). Dessa förslag underställs berörda avdelningar för godkännande.

INNEHÅLL

Sida

FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS LAGSTIFTNINGSRESOLUTION 5

MOTIVERING 22

ÄRENDETS GÅNG 27

FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS LAGSTIFTNINGSRESOLUTION

om rådets gemensamma ståndpunkt inför antagandet av Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer
(9856/2005 – C6-0274/2005 – 2003/0175(COD))

(Medbeslutandeförfarandet: andra behandlingen)

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

– med beaktande av rådets gemensamma ståndpunkt (9856/2005 – C6-0274/2005),

– med beaktande av parlamentets ståndpunkt vid första behandlingen av ärendet[1], en behandling som avsåg kommissionens förslag till Europaparlamentet och rådet (KOM(2003)0448)[2],

– med beaktande av artikel 251.2 i EG-fördraget,

– med beaktande av artikel 62 i arbetsordningen,

– med beaktande av förslaget till andrabehandlingsrekommendation från utskottet för transport och turism (A6-0377/2005).

1. Europaparlamentet godkänner den gemensamma ståndpunkten såsom ändrad av parlamentet.

2. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att delge rådet och kommissionen parlamentets ståndpunkt.

Rådets gemensamma ståndpunkt	Parlamentets ändringar
	Ändringsförslag 1 TITEL
Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/.../EG av den om ändring av direktiv 1999/62/EG om avgifter på ***tunga*** godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer	Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/.../EG av den om ändring av direktiv 1999/62/EG om avgifter på godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer

[1] EUT C 104, 30.4.2004, s. ...
[2] Ännu ej offentliggjort i EUT.

Motivering

Eftersom direktivet även omfattar godsfordon från 3,5 ton, bör man inte skilja mellan lätta och tunga godsfordon.

Ändringsförslag 2
SKÄL 2

(2) Ett rättvisare avgiftssystem för användning av väginfrastrukturen är av största vikt för att uppmuntra till hållbara transporter i gemenskapen. Målet att uppnå optimal användning av det befintliga vägnätet och en avsevärd minskning av dess negativa effekter bör, för att främja en sund ekonomisk tillväxt och en väl fungerande inre marknad, förverkligas utan att ytterligare bördor läggs på operatörerna.	(2) Ett rättvisare avgiftssystem för användning av väginfrastrukturen***, grundat på principerna om att ”användaren betalar” och ”förorenaren betalar”,*** är av största vikt för att uppmuntra till hållbara transporter i gemenskapen. Målet att uppnå optimal användning av det befintliga vägnätet och en avsevärd minskning av dess negativa effekter bör, för att främja en sund ekonomisk tillväxt och en väl fungerande inre marknad ***även i randområden,*** förverkligas ***på ett sådant sätt att dubbelbeskattning undviks och*** utan att ytterligare bördor läggs på operatörerna.

Motivering

Återinförande av Europaparlamentets ståndpunkt från första behandlingen.

Ändringsförslag 3
SKÄL 3a (nytt)

	(3a) Vid mötet den 15–16 juni 2001 i Göteborg fastställde Europeiska rådet i punkt 29 i sina slutsatser att en hållbar transportpolitik bör innefatta åtgärder mot ökande trafikvolymer och trängsel, buller och föroreningar och uppmuntra användningen av miljövänliga transportsätt samt en fullständig internalisering av de sociala och miljörelaterade kostnaderna.

Motivering

Återinförande av ett ändringsförslag från Europaparlamentets första behandling.

Ändringsförslag 4
SKÄL 5

(5) De internationella vägtransporterna är koncentrerade på det transeuropeiska vägtransportnätet. Dessutom är en väl fungerande inre marknad av avgörande vikt för de kommersiella transporterna. Gemenskapsramen bör följaktligen omfatta de kommersiella transporterna på det transeuropeiska transportnätet såsom det definieras i Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG av den 23 juli 1996 om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet. Medlemsstaterna ***bör vara*** fria att ***i enlighet med subsidiaritetsprincipen*** tillämpa vägtullar och/eller vägavgifter på andra vägar än ***det transeuropeiska transportnätet,*** i enlighet med fördraget.	(5) De internationella vägtransporterna är koncentrerade på det transeuropeiska vägtransportnätet. Dessutom är en väl fungerande inre marknad av avgörande vikt för de kommersiella transporterna. Gemenskapsramen bör följaktligen omfatta de kommersiella transporterna på det transeuropeiska transportnätet såsom det definieras i Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG av den 23 juli 1996 om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet. ***För att undvika att trafiken läggs om, med eventuella allvarliga följder för vägsäkerheten och den optimala användningen av transportnätet, bör medlemsstaterna få tillämpa vägtullarna på alla vägar som direkt konkurrerar med det transeuropeiska nätet (huvudledsnätet). I enlighet med subsidiaritetsprincipen är*** medlemsstaterna ***samt de regionala och lokala myndigheterna inom sina respektive behörighetsområden*** fria att tillämpa vägtullar och/eller vägavgifter på andra vägar än ***huvudledsnätet,*** i enlighet med fördraget***. Utöver bestämmelserna i detta direktiv får medlemsstaterna eller de berörda behöriga myndigheterna tillämpa tilläggsavgifter för stadstrafik och avgifter för att förhindra trafiköverbelastning på samtliga vägar, särskilt inom det transeuropeiska vägnätet i stadsområden, i enlighet med artikel 9 i direktiv 1999/62/EG.***

Ändringsförslag 5
SKÄL 6

(6) Av kostnadseffektivitetsskäl i samband med genomförandet av vägtullsystemen behöver inte nödvändigtvis hela den infrastruktur som en vägtull avser bli föremål för tillträdesrestriktioner med kontroll av avgifterna. Medlemsstaterna kan välja att genomföra detta direktiv genom användning av vägtullar enbart på en viss punkt i den infrastruktur som tullen avser.	(6) Av kostnadseffektivitetsskäl i samband med genomförandet av vägtullsystemen behöver inte nödvändigtvis hela den infrastruktur som en vägtull avser bli föremål för tillträdesrestriktioner med kontroll av avgifterna. Medlemsstaterna kan välja att genomföra detta direktiv genom användning av vägtullar enbart på en viss punkt i den infrastruktur som tullen avser. ***Fjärrtrafiken får emellertid inte missgynnas.***

Motivering

Fjärrtrafiken får inte missgynnas på grund av vägtullar på en viss punkt.

Ändringsförslag 6
SKÄL 11

(11) När medlemsstaterna tar ut vägtullar eller vägavgifter för användning av vägar som ingår i det transeuropeiska vägnätet, ***bör avgiftsbelagda vägar på lämpligt sätt prioriteras i medlemsstaternas underhållsplaner***.	(11) När medlemsstaterna tar ut vägtullar eller vägavgifter för användning av vägar som ingår i det transeuropeiska vägnätet, ***skall de inkomster som härrör från detta användas för att främja underhåll av den berörda väginfrastrukturen och hela transportsektorn med hänsyn tagen till en balanserad och hållbar utveckling av transportnätet***.

Ändringsförslag 7
SKÄL 12

(12) Bergsregioner som Alperna eller Pyrenéerna bör särskilt uppmärksammas. Nya omfattande infrastrukturprojekt har ofta inte genomförts, eftersom de betydande ekonomiska resurser som de skulle kräva inte har varit tillgängliga. I sådana regioner får man därför begära att användarna skall betala en extra avgift för att finansiera viktiga projekt av mycket högt europeiskt värde, även sådana som omfattar ett annat	(12) Bergsregioner som Alperna eller Pyrenéerna bör särskilt uppmärksammas. Nya omfattande infrastrukturprojekt har ofta inte genomförts, eftersom de betydande ekonomiska resurser som de skulle kräva inte har varit tillgängliga. I sådana regioner får man därför begära att användarna skall betala en extra avgift för att finansiera viktiga projekt av mycket högt europeiskt värde, även sådana som omfattar ett annat

transportsätt i samma korridor. Detta belopp bör vara kopplat till projektets ekonomiska behov. Beloppet bör också vara kopplat till grundnivån på vägtullarna för att inte förorsaka konstlat höga avgifter i en korridor, vilket skulle kunna leda till att trafiken läggs om till andra korridorer och därmed orsakar lokala trafikstockningsproblem och en ineffektiv användning av näten.	transportsätt i samma korridor. Detta belopp bör vara kopplat till projektets ekonomiska behov. Beloppet bör också vara kopplat till grundnivån på vägtullarna för att inte förorsaka konstlat höga avgifter i en korridor, vilket skulle kunna leda till att trafiken läggs om till andra korridorer och därmed orsakar lokala trafikstockningsproblem och en ineffektiv användning av näten. ***Detta påverkar inte tillämpningen av bestämmelserna i artikel 9 i direktiv 1999/62/EG när det gäller avgifter för stadstrafik och avgifter som är särskilt utformade för att förhindra trafiköverbelastning.***

Ändringsförslag 8
SKÄL 14

(14) I syfte att säkerställa en enhetlig och harmoniserad tillämpning av system för avgiftsbeläggning av infrastrukturerna bör i nya vägtullsystem kostnaderna beräknas enligt ***ett antal huvudprinciper*** eller fastställas på en nivå som inte överstiger den som skulle följa om dessa principer tillämpades. Dessa krav bör inte gälla befintliga system om de inte ändras i väsentlig omfattning i framtiden. Som väsentliga ändringar bör anses varje betydande ändring av de ursprungliga villkoren för vägtullsystemet genom ändring av ett avtal med vägtulloperatören, men inte ändringar som fanns med redan i det ursprungliga systemet. I fråga om koncessionsavtal kan väsentliga förändringar genomföras enligt ett förfarande för offentlig upphandling. I syfte att möjliggöra insyn utan att orsaka svårigheter för marknadsekonomin och offentlig-privata partnerskap bör medlemsstaterna dessutom till kommissionen meddela de enhetsvärden och andra parametrar som de avser tillämpa vid beräkningen av de olika kostnadsfaktorerna för avgifterna, eller, i	(14) I syfte att säkerställa en enhetlig och harmoniserad tillämpning av system för avgiftsbeläggning av infrastrukturerna bör i nya vägtullsystem kostnaderna beräknas enligt ***huvudprinciperna i bilaga III*** eller fastställas på en nivå som inte överstiger den som skulle följa om dessa principer tillämpades. Dessa krav bör inte gälla befintliga system om de inte ändras i väsentlig omfattning i framtiden. Som väsentliga ändringar bör anses varje betydande ändring av de ursprungliga villkoren för vägtullsystemet genom ändring av ett avtal med vägtulloperatören, men inte ändringar som fanns med redan i det ursprungliga systemet. I fråga om koncessionsavtal kan väsentliga förändringar genomföras enligt ett förfarande för offentlig upphandling. I syfte att möjliggöra insyn utan att orsaka svårigheter för marknadsekonomin och offentlig-privata partnerskap bör medlemsstaterna dessutom till kommissionen meddela de enhetsvärden och andra parametrar som de avser tillämpa vid beräkningen av de olika kostnadsfaktorerna för avgifterna, eller, i

fråga om koncessionsavtal, det aktuella avtalet och basfallet så att kommissionen får möjlighet att yttra sig. Yttranden som har antagits av kommissionen före införandet av nya vägtullsystem i medlemsstaterna påverkar inte på något sätt kommissionens skyldighet enligt fördraget att se till att gemenskapslagstiftningen tillämpas.	fråga om koncessionsavtal, det aktuella avtalet och basfallet så att kommissionen får möjlighet att yttra sig. Yttranden som har antagits av kommissionen före införandet av nya vägtullsystem i medlemsstaterna påverkar inte på något sätt kommissionens skyldighet enligt fördraget att se till att gemenskapslagstiftningen tillämpas.

Motivering

Genom ändringsförslaget klargörs att detta skäl endast berör huvudprinciperna i bilaga III.

Ändringsförslag 9
SKÄL 14A (nytt)

	(14a) För att säkerställa en framtida tillämpning av principen om att förorenaren betalar när det gäller alla transportmedel bör man utveckla enhetliga beräkningsprinciper baserade på vetenskapligt erkända uppgifter för att bereda vägen för en internalisering av de externa kostnaderna för alla transportsätt. Vid det kommande genomförandet bör man beakta den skattebörda som redan belastar vägtransportföretagen, däribland fordonsskatter och punktskatter på bränsle.

Ändringsförslag 10
SKÄL 14B (nytt)

	(14b) I syfte att förhindra att trafiken läggs om på grund av olikartade bestämmelser i EU:s medlemsstater och tredje länder bör kommissionen vid förhandlingar om internationella avtal försöka säkra att tredje länder inte vidtar några åtgärder som skulle kunna få diskriminerande effekter för denna trafik, till exempel ett system för handel med transiträtter.

Ändringsförslag 11
ARTIKEL 1, LED 1, LED B
Artikel 2, led -aa (nytt) (direktiv 1999/62/EG)

”-aa) huvudledsnät: det transeuropeiska vägnätet samt alla andra vägar till vilka trafiken kan överföras från det transeuropeiska vägnätet och som direkt konkurrerar med vissa delar av detta nät.”

Ändringsförslag 12
ARTIKEL 1, LED 1, LED B
Artikel 2, led aca (nytt) (direktiv 1999/62/EG)

”aca) externa kostnader: kostnader som påvisligen orsakas av godstransportsystemet, men som inte räknats med i tjänsternas marknadspriser. De kan omfatta debiterbara trängselkostnader, miljökostnader, t.ex. lokala och generella luftföroreningar, buller, kostnader för skador i omgivningen och sociala kostnader, såsom hälsokostnader och indirekta kostnader för olyckor som inte täcks av försäkringar.”

Ändringsförslag 13
ARTIKEL 1, LED 1A (nytt)
Artikel 6, punkt 2, inledningen (direktiv 1999/62/EG)

1a. I artikel 6.2 skall inledningen ersättas med följande:

2. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 7b kan medlemsstaterna tillämpa nedsatta skattesatser eller göra undantag för

Ändringsförslag 14
ARTIKEL 1, LED 2, LED A
Artikel 7, punkt 1 (direktiv 1999/62/EG)

1. Medlemsstaterna får behålla eller införa vägtullar och/eller vägavgifter på det transeuropeiska vägnätet***, eller på delar av detta vägnät,*** endast på de villkor som anges i punkterna 2–12. Detta skall inte påverka medlemsstaternas rätt att tillämpa vägtullar och/eller vägavgifter på vägar ***som inte ingår i det transeuropeiska vägnätet*** eller på andra slags motorfordon som inte omfattas av definitionen av ”fordon” på det transeuropeiska vägnätet, i överensstämmelse med fördraget.	1. Medlemsstaterna får behålla eller införa vägtullar och/eller vägavgifter på det transeuropeiska vägnätet endast på de villkor som anges i punkterna 2–12. ***Medlemsstaterna får efter att ha meddelat kommissionen utvidga vägtullarna och vägavgifterna till att även omfatta andra vägar i huvudledsnätet. Vid fastställandet av en sådan utvidgning skall medlemsstaterna se till att det råder samordning mellan de myndigheter som är ansvariga för de vägar som skulle omfattas av utvidgningen i syfte att försäkra sig om att dessa vägtullar och/eller vägavgifter är förenliga med andra avgiftssystem som är i bruk på lokal eller regional nivå***. Detta ***direktiv*** skall inte påverka medlemsstaternas rätt att tillämpa vägtullar och/eller vägavgifter på ***andra*** vägar eller på andra slags motorfordon som inte omfattas av definitionen av ”fordon” på det transeuropeiska vägnätet, i överensstämmelse med ***bestämmelserna i*** fördraget.

Motivering

Genom detta ändringsförslag återinförs det geografiska tillämpningsområde som godkändes vid Europaparlamentets första behandling.

Ändringsförslag 15
ARTIKEL 1, LED 2, LED A
Artikel 7, punkt 1a (ny) (direktiv 1999/62/EG)

	1a. Efter att ha meddelat kommissionen i enlighet med det förfarande som anges i artikel 9c2
	– får medlemsstaterna undanta den del/de delar av nätverket från vägtullar och/eller vägavgifter där
	1. det är nödvändigt att uppmuntra och stödja den ekonomiska integrationen av

	isolerade eller ekonomiskt svaga regioner, eller där
	2. det är nödvändigt att undvika snedvridande incitament som syftar till att leda om trafiken.
	– Medlemsstaterna får tillämpa vägtullar eller vägavgifter på en del/delar av nätverket, om det är nödvändigt för att genomföra specifika projekt när det gäller det transeuropeiska vägnätet, exempelvis offentlig-privata partnerskap.

Motivering

Medlemsstaterna bör ha möjlighet att undanta en viss del eller vissa delar av vägnätet från vägtullar och vägavgifter, men enbart i enlighet med dessa kriterier. Härigenom främjas tillgängligheten i isolerade områden.

Ändringsförslag 16
ARTIKEL 1, LED 2, LED A
Artikel 7, punkt 2 (direktiv 1999/62/EG)

2. En medlemsstat får ***välja att*** behålla eller införa vägtullar och/eller vägavgifter endast för fordon med en högsta tillåten lastvikt på ***12 ton***. ***Om en medlemsstat väljer att tillämpa vägtullar och/eller vägavgifter på fordon under denna viktgräns skall bestämmelserna i detta direktiv tillämpas.***	2. ***a)*** En medlemsstat får behålla eller införa vägtullar och/eller vägavgifter endast för fordon med en högsta tillåten lastvikt på ***3,5 ton eller högre***.
	2 b) Detta innebär att medlemsstaternas befintliga system förblir oförändrade vid tidpunkten för detta direktivs ikraftträdande. Om det emellertid sker förändringar vad gäller förvaltningen av en väg eller betydande tekniska förändringar av systemet för vägavgifter, dock senast 2010, skall samtliga lastbilar på över 3,5 ton omfattas av detta direktiv.

Ändringsförslag 17
ARTIKEL 1, PUNKT 2, LED B
Artikel 7, punkt 4a (direktiv 1999/62/EG)

”4a. Medlemsstaterna får medge sänkta vägtullsatser eller vägavgifter eller undantag från skyldigheten att betala vägtull eller vägavgift för fordon som är befriade från skyldigheten att installera och använda färdskrivare enligt rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter*, ***och i de fall som omfattas av, och på de villkor som avses i artikel 6.2 a och 6.2 b i detta direktiv***.	”4a. Medlemsstaterna får medge sänkta vägtullsatser eller vägavgifter eller undantag från skyldigheten att betala vägtull eller vägavgift för ***de*** fordon som ***anges i denna artikel, vilka*** är befriade från skyldigheten att installera och använda färdskrivare enligt rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter*.
	a) fordon som ägs eller hyrs, utan förare, av försvarsmakten, civilförsvaret, brandförsvaret eller styrkor som är ansvariga för upprätthållande av allmän ordning, förutsatt att transporten sker till följd av en uppgift som tilldelats dessa tjänster och under deras överinseende,
	b) fordon som används för vägunderhåll,
	c) fordon som används i nödsituationer för humanitära hjälptransporter eller för räddningsarbete,
	d) specialfordon för sjukvårdsändamål,
	e) fordon som testas på väg i samband med tekniskt utvecklingsarbete, reparation eller underhåll och nya eller ombyggda fordon som ännu inte tagits i drift.

Motivering

Detta ändringsförslag kompletterar på ett logiskt sätt ändringsförslaget om vilka fordon som skall omfattas av bestämmelserna. Mottot måste vara: Om en medlemsstat beslutar sig för att införa ett system med vägtullar, måste det gälla, i möjligaste mån utan undantag, för fordon på minst 3,5 ton.

Ändringsförslag 18
ARTIKEL 1, LED 2, LED E
Artikel 7, punkt 10, led b (direktiv 1999/62/EG)

b) Om inte annat följer av villkoren i led a får vägtullsatserna variera i förhållande till	b) Om inte annat följer av villkoren i led a får vägtullsatserna variera i förhållande till

– EURO-utsläppsklass enligt bilaga 0, förutsatt att ingen vägtull är mer än 100 % högre än den vägtull som tas ut för likvärdiga fordon som uppfyller de strängaste utsläppskraven och/eller	– EURO-utsläppsklass enligt bilaga 0, ***inklusive PM10- och NOx-nivåerna,*** förutsatt att ingen vägtull är mer än 100 % högre än den vägtull som tas ut för likvärdiga fordon som uppfyller de strängaste utsläppskraven och/eller
– tidpunkten på dagen, typ av dag eller årstid, förutsatt att	– tidpunkten på dagen, typ av dag eller årstid, förutsatt att
i) ingen vägtull är mer än 100 % högre än vägtullen under den billigaste perioden av dagen, typ av dag eller årstid, eller	i) ingen vägtull är mer än 100 % högre än vägtullen under den billigaste perioden av dagen, typ av dag eller årstid, eller
ii) när en nollprocentsats gäller för den billigaste perioden, strafftillägget för den dyraste tidpunkten på dagen, typen av dag eller årstid inte överstiger den vägtullsats som annars skulle ha varit tillämplig för fordonet i fråga med mer än 50 %.	ii) när en nollprocentsats gäller för den billigaste perioden, strafftillägget för den dyraste tidpunkten på dagen, typen av dag eller årstid inte överstiger den vägtullsats som annars skulle ha varit tillämplig för fordonet i fråga med mer än 50 %.
	Medlemsstaterna måste senast 2010 variera sina vägtullssatser i enlighet med den första strecksatsen.

Motivering

Införandet av bakgrundskoncentration för PM10 och NOx gjordes redan vid Europaparlamentets första behandling. Detta gagnar framför allt starkt förorenade områden och städer. Dessutom kommer den obligatoriska variationen av vägtullsatserna enligt den första strecksatsen att stimulera hållbarheten inom transportsektorn.

Ändringsförslag 19
ARTIKEL 1, PUNKT 2, LED F
Artikel 7, punkt 11, stycke 1, led a–b (direktiv 1999/62/EG)

11. I undantagsfall för infrastruktur i bergsregioner, och efter det att kommissionen informerats, får en uppräkning tillämpas för vägtullarna för särskilda vägavsnitt:	11. I undantagsfall för infrastruktur i ***särskilt känsliga områden, i synnerhet*** bergsregioner ***och den tätbebyggelse som definierats i artikel 8.1 i direktiv 96/62/EG***, och efter det att kommissionen informerats, får en uppräkning tillämpas för vägtullarna för särskilda vägavsnitt:
a) där det förekommer akut överbelastning som påverkar fordonens fria rörlighet, eller	a) där det förekommer akut överbelastning som påverkar fordonens fria rörlighet, eller
b) där fordonstrafiken förorsakar betydande miljöskador,	b) där fordonstrafiken förorsakar betydande miljöskador,

under följande förutsättningar:	under följande förutsättningar:
– Intäkterna från uppräkningen ***skall investeras i*** prioriterade projekt av europeiskt intresse som fastställs i bilaga III till beslut nr 884/2004/EG, vilka direkt bidrar till att avhjälpa sådan överbelastning eller sådana miljöskador och som är belägna i samma korridor som det vägavsnitt uppräkningen gäller.	– Intäkterna från uppräkningen ***möjliggör en korsfinansiering av investeringskostnaderna för annan miljövänligare transportinfrastruktur som är av stort europeiskt intresse, såsom*** prioriterade projekt av europeiskt intresse som fastställs i bilaga III till beslut nr 884/2004/EG, vilka direkt bidrar till att avhjälpa sådan överbelastning eller sådana miljöskador och som är belägna i samma korridor som det vägavsnitt uppräkningen gäller.
– Uppräkningen***, som kan tillämpas på differentierade vägtullar i enlighet med punkt 10,*** får inte överskrida ***15 % av den viktade genomsnittliga vägtullen beräknad i enlighet med punkt 9, utom när intäkterna från uppräkningen investeras i gränsöverskridande avsnitt av prioriterade projekt av europeiskt intresse som inbegriper infrastruktur i bergsregioner varvid uppräkningen inte får överskrida 25 %.***	– Uppräkningen får inte överskrida ***25 % av dessa vägtullar***.
– Tillämpningen av uppräkningen får inte leda till orättvis behandling av yrkestrafik jämfört med andra vägtrafikanter.	
– Finansieringsplaner för den infrastruktur som uppräkningen tillämpas på och en kostnadsnyttoanalys för det nya infrastrukturprojektet skall överlämnas till kommissionen innan uppräkningen tillämpas.	– Finansieringsplaner för den infrastruktur som uppräkningen tillämpas på och en kostnadsnyttoanalys för det nya infrastrukturprojektet skall överlämnas till kommissionen innan uppräkningen tillämpas.
– Den period under vilken uppräkningen skall tillämpas skall fastställas och begränsas i förväg och, i fråga om förväntade intäkter, stå i samklang med de inlämnade finansieringsplanerna och kostnadsnyttoanalysen.	

Motivering

Återinförande av strategin från första behandlingen.

Ändringsförslag 20
ARTIKEL 1, LED 3A (nytt)
Artikel 7b (ny), punkt 1 (direktiv 1999/62/EG)

3a. Följande artikel skall införas:

Artikel 7b

1. Den ersättning som är avsedd att kompensera för vägavgifterna skall betalas utan diskriminering till alla transportföretag i EU:s medlemsstater, oavsett fordonets registreringsland.

Motivering

Återinförande av Europaparlamentets ståndpunkt från första behandlingen.

Ändringsförslag 21
ARTIKEL 1, LED 3A (nytt)
Artikel 7b (ny), punkt 2 (direktiv 1999/62/EG)

2. Kompensationsnivån skall stå i proportion till nivån på de vägtullar och/eller vägavgifter som betalas. Medlemsstaterna får emellertid inrätta ett genomsnitt baserat på den kompensation som beviljats de olika fordonskategorier som anges i bilagan.

Motivering

Återinförande av Europaparlamentets ståndpunkt från första behandlingen.

Ändringsförslag 22
ARTIKEL 1, PUNKT 6, LED A
Artikel 9, punkt 1, led ca (nytt) (direktiv 1999/62/EG)

ca) Avgifter utformade för att bekämpa miljöpåverkan, inklusive dålig luftkvalitet

Or. en

Motivering

Mot bakgrund av slutsatserna från rådets möte i Göteborg och målen i vitboken om transport är det viktigt att man klart och tydligt anger att medlemsstaterna fritt kan tillämpa avgifter i syfte att bekämpa dålig luftkvalitet. Detta är särskilt viktigt i stadsområden där det omgående krävs åtgärder för att iaktta direktiven om luftkvalitet. Detta överensstämmer med parlamentets ståndpunkt från första behandling där hänvisningar till luftkvalitet, och särskilt PM10 och NOx, infördes i olika delar av direktivet.

Ändringsförslag 23
ARTIKEL 1, PUNKT 6, LED B
Artikel 9, punkt 2 (direktiv 1999/62/EG)

2. ***I överensstämmelse med subsidiaritetsprincipen skall medlemsstaterna*** besluta hur de inkomster som härrör från avgifter för användning av väginfrastruktur skall utnyttjas. För att trygga utvecklingen av transportnätet i dess helhet bör inkomsterna från avgifterna komma transportsektorn till godo och användas för att få hela trafiksystemet att fungera optimalt.	2. ***Medlemsstaterna skall*** besluta hur de inkomster som härrör från avgifter för användning av väginfrastruktur skall utnyttjas. För att trygga utvecklingen av transportnätet i dess helhet bör inkomsterna från avgifterna komma transportsektorn till godo och användas för att få hela trafiksystemet att fungera optimalt.

Motivering

Det är nödvändigt att omgående återinvestera i EU:s transportinfrastruktur i syfte att stödja den fortsatta integrationen på den inre marknaden. Subsidiaritetsprincipen gör det dock möjligt för medlemsstaterna att fritt erlägga kompensation om inkomsterna används på annat sätt än inom transportsektorn.

Ändringsförslag 24
ARTIKEL 1, LED 8
Artikel 11 (direktiv 1999/62/EG)

8. Artikel 11 skall ersättas med följande:	8. Artikel 11 skall ersättas med följande:
”Artikel 11	”Artikel 11
Kommissionen skall senast den ...* lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet om genomförandet av detta direktiv och dess konsekvenser, varvid hänsyn skall tas till den tekniska utvecklingen och utvecklingen av trafiktätheten och en utvärdering göras av direktivets effekt på den inre marknaden, inklusive	Kommissionen skall senast *fem år efter det att detta direktiv trätt i kraft* den ...* lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet om genomförandet av detta direktiv och dess konsekvenser, varvid hänsyn skall tas till den tekniska utvecklingen och utvecklingen av trafiktätheten och en utvärdering göras av direktivets effekt på

gemenskapens öregioner, regioner utan kust och randområden inom och på investeringsnivån inom sektorn samt av dess bidrag till målet hållbar transportpolitik.	den inre marknaden, inklusive gemenskapens öregioner, regioner utan kust och randområden inom och på investeringsnivån inom sektorn samt av dess bidrag till målet hållbar transportpolitik. ***Senast två år efter [det att detta direktiv träff i kraft] skall kommissionen ta fram 1) en allmängiltig, öppen och begriplig modell för beräkning av samtliga externa kostnader relaterade till miljö, trafikstockningar och hälsa, vilka skall ligga till grund för framtida beräkningar av infrastrukturavgifter. Denna modell skall åtföljas av 2) en konsekvensanalys av internaliseringen av de externa kostnaderna för samtliga transportmedel och en strategi för ett stegvist genomförande av denna modell för samtliga transportmedel.***
Rapporten skall ***vid behov*** åtföljas av förslag till Europaparlamentet och rådet om ytterligare översyn av direktivet.	Rapporten ***och modellen*** skall åtföljas av förslag till Europaparlamentet och rådet om ytterligare översyn av direktivet. ***Om en sådan översyn av direktivet med avseende på internaliseringen av de externa kostnaderna inte antas inom tre år efter det att modellen lades fram får medlemsstaterna lägga till högst 60 procent av infrastrukturkostnaderna i syfte att återspegla ett minimum av externa kostnader.***
Medlemsstaterna skall översända de nödvändiga uppgifterna till kommissionen senast den …**.”	Medlemsstaterna skall översända de nödvändiga uppgifterna till kommissionen senast den …**.”

Motivering

Begäran om en modell överensstämmer med Europaparlamentets första behandling. Den är nödvändig för att säkra den framtida tillämpningen av principen om att förorenaren betalar i fråga om alla transportmedel.

Ändringsförslag 25
ARTIKEL 1, LED 9
Bilaga II, tabell (direktiv 1999/62/EG)

	högst 3 axlar	minst 4 axlar		högst 3 axlar	minst 4 axlar
ICKE EURO och	***1 020***	***1 648***	EURO 0	***1 332***	***2 223***
EURO I			EURO I	***1 158***	***1 933***
EURO II och	***904***	***1 488***	EURO II	***1 008***	***1 681***
EURO III			EURO III	***876***	***1 461***
EURO IV och	***797***	***1 329***	***EURO IV*** och	***797***	***1 329***
EURO V och EEV			***mindre för-orenande***		

Motivering

Återinförande av ändringsförslag från Europaparlamentets första behandling.

Ändringsförslag 26
BILAGA II
Bilaga III, punkt 1, strecksats 1 (direktiv 1999/62/EG)

– Om ett enskilt vägtullsystem inte skall tillämpas för hela det transeuropeiska vägnätet, skall medlemsstaten ange exakt vilken del eller vilka delar av vägnätet som vägtullsystemet skall tillämpas för, liksom vilket system som används för att klassificera fordon vid differentiering av vägtullar. ***Medlemsstaterna skall också uppge om de utvidgar vägtullsystemet till att omfatta fordon som understiger tröskeln 12 ton.***	– Om ett enskilt vägtullsystem inte skall tillämpas för hela det transeuropeiska vägnätet, skall medlemsstaten ange exakt vilken del eller vilka delar av vägnätet som vägtullsystemet skall tillämpas för, liksom vilket system som används för att klassificera fordon vid differentiering av vägtullar.

Motivering

Eftersom vägtullavgifter tas ut för samtliga fordon över 3,5 ton är denna precisering onödig.

Ändringsförslag 27
BILAGA II
Bilaga III, punkt 2.1, strecksats 6 (direktiv 1999/62/EG)

– Kostnader skall fördelas på ***tunga*** lastbilar	– Kostnader skall fördelas på lastbilar på

på objektiva och öppna grunder med beaktande av andelen tung lastbilstrafik som kommer att förekomma på vägnätet och därmed förknippade kostnader. Fordonskilometer som tillryggaläggs av ***tunga*** lastbilar får i detta syfte anpassas genom sådana objektivt motiverade ”ekvivalensfaktorer” som i punkt 4	objektiva och öppna grunder med beaktande av andelen tung lastbilstrafik som kommer att förekomma på vägnätet och därmed förknippade kostnader. Fordonskilometer som tillryggaläggs av lastbilar får i detta syfte anpassas genom sådana objektivt motiverade ”ekvivalensfaktorer” som i punkt 4

Motivering

Eftersom vägtullavgifter tas ut för samtliga fordon över 3,5 ton är denna precisering onödig.

Ändringsförslag 28
BILAGA II
Bilaga III, punkt 4, inledningen (direktiv 1999/62/EG)

Andel ***lastbilstrafik***, ekvivalensfaktorer och korrektionsmekanism	Andel ***godstransport***, ekvivalensfaktorer och korrektionsmekanism

Motivering

Eftersom vägtullavgifter tas ut för samtliga fordon över 3,5 ton är denna precisering onödig.

Ändringsförslag 29
BILAGA II
Bilaga III, punkt 4, strecksats 1 (direktiv 1999/62/EG)

– Beräkningen av vägtullarna skall grundas på de tunga lastbilarnas faktiska eller prognostiserade andelar av fordonskilometer, vid behov justerat med ekvivalensfaktorer för att ta vederbörlig hänsyn till de ökade kostnaderna för att bygga och reparera infrastrukturer som används av ***tunga*** lastbilar.	– Beräkningen av vägtullarna skall grundas på de tunga lastbilarnas faktiska eller prognostiserade andelar av fordonskilometer, vid behov justerat med ekvivalensfaktorer för att ta vederbörlig hänsyn till de ökade kostnaderna för att bygga och reparera infrastrukturer som används av lastbilar.

Motivering

Eftersom vägtullavgifter tas ut för samtliga fordon över 3,5 ton är denna precisering onödig.

MOTIVERING

A. Inledning

Översynen av direktivet om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer (1999/62/EG) är en av de viktigaste prioriteringarna inom den nuvarande gemensamma transportpolitiken. I vitboken om den gemensamma transportpolitiken fram till 2010 fastställde kommissionen att en av de främsta orsakerna till den nuvarande obalansen i transportsystemet är att de olika transportsätten inte alltid betalar för de kostnader de orsakar. Då Europaparlamentet antog resolutionen om vitboken (KOM(2001)0370) den 12 februari 2003 förklarade det sig positivt till **att avgiftsbelägga infrastrukturanvändningen** och de därmed sammanhängande **externa kostnaderna**. Slutsatserna från Europeiska rådets möte i Göteborg i juni 2001 har samma innebörd.

Allmänna målsättningar:

- **Harmonisering** av transportavgifterna i samtliga medlemsstater i syfte att stärka den inre marknaden.
- Ett **rättvist avgiftssystem** för infrastrukturanvändning, som baseras på principerna om att ”användaren betalar” och ”förorenaren betalar”, tillsammans med en internalisering av kostnaderna för både infrastrukturen och de externa kostnaderna för samtliga transportmedel.
- **Enhetliga metoder** för beräkning av kostnaderna för de olika transportsätten.
- Transportpolitiska styrmedel för regeringarna, vilka grundar sig på infrastrukturkostnaderna och som syftar till att främja användningen av de **mest miljövänliga** transportsätten och stimulera **nya infrastrukturinvesteringar**.

I samband med detta föreslog kommissionen i juli 2003 en översyn av Eurovinjettdirektivet (1999/62/EG), i syfte att utarbeta föreliggande förslag för vägtransporter.

Det är mycket viktigt att nå en överenskommelse om översynen av detta direktiv, eftersom ett ökande antal medlemsstater har för avsikt att införa vägtullar och/eller vägavgifter. Investeringar är nödvändiga för att tillgodose den ständigt ökande efterfrågan på transportinfrastruktur. På grund av budgetrestriktionerna ökar användningen av privata medel, olika former av offentlig-privata partnerskap och framför allt koncessioner. Dessutom krävs det instrument och investeringar för att bekämpa trängsel, luftföroreningar och buller och för att förbättra vägsäkerheten och uppnå ett hållbart transportsystem.

B. Parlamentets första behandling och rådets gemensamma ståndpunkt

Vid sin första behandling den 20 april 2004 beslutade Europaparlamentet att formulera vissa viktiga önskemål. Parlamentet tog fram en definition för externa kostnader och uppmanade kommissionen att införa enhetliga beräkningsprinciper grundade på erkända vetenskapliga uppgifter som i framtiden medger en fullständig internalisering av samtliga externa kostnader. Parlamentet uttryckte också önskemål om fler möjligheter till variation av vägtullsatserna och instämde med kommissionens förslag angående direktivets tillämpningsområde. Dessa önskemål finns inte med i den gemensamma ståndpunkt som godkänts av rådet.

– Direktivets tillämpningsområde

Geografiskt tillämpningsområde: Vid sin första behandling uttryckte Europaparlamentet önskemål om att vägtullar och vägavgifter skulle tillämpas på **hela det transeuropeiska vägnätet** i enlighet med kommissionens förslag. Om medlemsstaterna inför vägtullar på huvudledsnätet bör dessa vara i överensstämmelse med Eurovinjettdirektivet.

Rådet anser emellertid att tullar och vägavgifter endast bör tillämpas på TEN-nätet eller på ”**delar av detta vägnät**” (artikel 7.1). Medlemsstaterna har sedan möjlighet att införa andra typer av vägtullar när det gäller alla andra vägar, inklusive ”huvudledsnätet”, eftersom den eventuella utvidgningen av direktivet till att omfatta även huvudledsnätet har strukits efter parlamentets första behandling.

Detta innebär att medlemsstaterna är fria att själva bestämma var de vill tillämpa vägtullar, till och med på det transeuropeiska vägnätet.

Parlamentet enades med kommissionen om att medlemsstaterna får behålla eller införa vägtullar och/eller vägavgifter tillämpliga på **fordon** med en högsta tillåten lastvikt på minst 3,5 ton. Rådet däremot ger medlemsstaterna valfrihet att behålla eller införa vägtullar och/eller vägavgifter för fordon med en högsta tillåten lastvikt på minst 12 ton (artikel 7.1a), vilket står i motsättning både till Europaparlamentets första behandling och till kommissionens förslag. Detta kan leda till att man börjar använda mindre (och därigenom fler) fordon, vilket får negativa effekter för miljön och trängseln.

– Definitionen av ”uppbyggnadskostnader” och ”viktad genomsnittlig vägtull”

I den gemensamma ståndpunkten finns en utförlig definition av **uppbyggnadskostnader** (artikel 2). Rådet har lagt till punkter från artikel 7.9, både när det gäller viktade genomsnittliga vägtullar och önskemål från vissa medlemsstater. I rådets definition inkluderas uttryckligen finansieringskostnaderna, vilka definieras som ränta på lån och avkastning (utdelning + realisationsvinst) på eget kapital. Rådet godkänner alltså parlamentets synsätt från första behandlingen. Detta är en viktig faktor för att kunna locka till sig privat kapital för koncessioner och andra offentlig-privata partnerskap.

Kommissionen har föreslagit att medlemsstaterna skall få ersättning för kostnader som inte är äldre än 15 år, men Europaparlamentet föreslog i ändringsförslag 21 att begränsa möjligheterna till återbetalning till den del av kostnaden som inte amorterats vid ikraftträdandet av detta direktiv. Rådet föreslår emellertid att återbetalningsperioden förlängs till 30 år, såvida inte konstruktionslivslängden hos ett infrastrukturprojekt är längre än 30 år, men den bör dock inte vara kortare än 20 år. Detta ger naturligtvis medlemsstaterna större möjligheter att ”räkna bakåt i tiden” och därigenom få tillbaka sina kostnader.

I de **viktade genomsnittliga vägtullarna** (artikel 7.9) inkluderade kommissionen dels kostnader för infrastruktur som syftar till att minska buller, dels de kostnader som motsvarar infrastrukturförvaltarens faktiska betalningar för objektiva miljöfaktorer, t.ex. förorening av marken. I parlamentets ändringsförslag 28 omnämns även investeringar för att förebygga olyckor. Rådet har inkluderat dessa kostnader i uppbyggnadskostnaderna (artikel 2).

Utöver kommissionens förslag fastställs det i parlamentets ändringsförslag 28 att den viktade genomsnittliga vägtullen också skall relateras till ”kostnaderna för **objektiva miljöfaktorer** t.ex. luftföroreningar, inbegripet kostnaderna för trängsel, förutsatt att dessa konkret kan kvantifieras med mätmetoder som harmoniserats på gemenskapsnivå”. Detta är struket i rådets text, vilket måste bedömas med hänsyn till rådets negativa inställning till att införliva externa kostnader med detta direktiv.

– De externa kostnaderna

Europaparlamentet har kompletterat kommissionens förslag med en definition av de **externa kostnaderna** (artikel 2f). Parlamentet har också lagt till ett skäl där kommissionen uppmanas ta fram enhetliga beräkningsprinciper som baserar sig på vetenskapligt erkända grundvalar och som i framtiden möjliggör en internalisering av de externa kostnaderna. Rådet har strukit denna artikel och detta skäl, vilket inte är i samklang med kommissionens vitbok och slutsatserna från Europeiska rådets möte i Göteborg 2001.

– Variationer på vägtullarna och tilläggsavgifter

Utöver Europaparlamentets första behandling har rådet lagt till (artikel 7.10) ett antal uttryckliga villkor som måste uppfyllas för att bestämmelsen om **variationerna på vägtullarna** skall kunna tillämpas (proportionalitet, öppenhet, ingen diskriminering, ej avsedda att generera ytterligare inkomster, linjära). I detta avseende har rådet godkänt parlamentets önskemål i enlighet med ändringsförslag 12 om att variationerna på vägtullarna inte får leda till att de viktade genomsnittliga vägtullarna blir högre.

Rådet har skärpt reglerna för variationerna på vägtullarna på så sätt att för fordon i utsläppsklass EURO I och/eller EURO II kan vägtullarna variera med 100 procent, beroende på tid på dygnet, veckodag och årstid. Detta innebär att rådet har ökat den sammanlagda maximala variationen på avgifterna med 200 procent. I och med detta visar rådet att det är medvetet om sådana viktiga mål som att bekämpa miljöskador, ta itu med trängseln och främja vägsäkerheten.

Rådet tog dock inte hänsyn till Europaparlamentets önskemål om att införliva andra faktorer, exempelvis variation i enlighet med fordonstyp baserat på klassificeringen av de skador som orsakas av fordonet, områdets miljökänslighet eller PM10- och NOx-nivåerna.

Möjligheten att även införa en **tilläggsavgift** på vägtullarna i bergsregioner (artikel 7.10, 7.11) har bibehållits. Kommissionen och rådet stöder inte parlamentets ändringsförslag 30 om en tilläggsavgift för stadsområden. En skillnad jämfört med både kommissionens förslag och Europaparlamentets första behandling (där tilläggsavgiften generellt var 25 procent) är dessutom att den ”normala” tilläggsavgiften är 15 procent. När det gäller gränsöverskridande prioriterade europeiska nätprojekt kan tilläggsavgiften emellertid uppgå till 25 procent.

Det bör understrykas att inkomsterna från denna tilläggsavgift är **öronmärkta** för prioriterade projekt av gemenskapsintresse i samma korridor. Detta betyder att korsfinansiering (finansiering av vägar–järnvägar) är möjlig, och att tilläggsavgiften är kopplad till ett specifikt alternativt projekt som skall läggas fram för kommissionen.

Rådet har även infört en utförligare artikel om **rabatter för frekventa användare** (artikel 7.4b, 7.4c). Därigenom kan frekventa användare erhålla en rabatt på högst 13 procent av sin ”normala” vägtull. Dessa rabatter eller avgiftsreduktioner bör vara öppna och motsvara de reella besparingarna i fråga om administrativa kostnader.

– Koncessioner

Genom Europaparlamentets ändringsförslag 24 införs en definition av koncessioner i direktivet. I ändringsförslag 9 klargjorde emellertid parlamentet att rättigheterna för redan befintliga koncessionsavtal inte får påverkas. Rådet antog detta synsätt när det gäller befintliga koncessioner. Beträffande nya koncessioner har ett antal särskilda bestämmelser utarbetats (artikel 7A, 1a). Rådets förslag till nya vägtullar grundade på koncessionsavtal innebär att tullavgifterna inte får överstiga den avgift som skulle ha uttagits om vägtullen beräknats enligt principerna i direktivet (bilaga III). Det finns alltså ett tak för vägtullarna, vilket verkar rimligt.

Eftersom en allt större del av väginfrastrukturen måste byggas, exploateras och finansieras via offentlig-privata partnerskap och därför kommer att omfattas av koncessionsavtal, vill föredraganden framhålla vikten av klara och okomplicerade bestämmelser som förhindrar illojal konkurrens.

C. Slutanmärkningar

Den gemensamma ståndpunkten tycks vara en användbar utgångspunkt för Europaparlamentets andra behandling. Trots att rådet visar att det är medvetet om vikten av att stärka miljöfaktorerna saknas det ytterligare åtgärder för att internalisera de externa kostnaderna. Dessutom är det anmärkningsvärt att rådet inför större flexibilitet för medlemsstaterna och dessutom tar hänsyn till vissa länders särskilda intressen. Till viss del är detta dock förståeligt, även om en för stor frihet undergräver syftena med detta direktiv. Ett gemensamt agerande i syfte att ta fram harmoniserade enhetliga principer för användningen av infrastruktur och vägtullar och/eller vägavgifter i medlemsstaterna, förbättringar av de hållbara transporterna och främjande av lika villkor är nödvändiga åtgärder.

I detta sammanhang lade föredraganden fram ett begränsat antal mycket viktiga ändringsförslag som har ett mervärde med avseende på den gemensamma ståndpunkten. I dessa ändringsförslag återges parlamentets ståndpunkt vid den första behandlingen, och de syftar till att förbättra den gemensamma ståndpunkten. Föredraganden hoppas att en överenskommelse skall kunna nås vid den andra behandlingen, men detta beror givetvis på om rådet är villigt att godkänna parlamentets önskemål.

När det gäller **direktivets geografiska tillämpningsområde** föreslår föredraganden att parlamentets ståndpunkt från den första behandlingen återinförs, även om det är försvarbart att ta viss hänsyn till rådets önskemål om större flexibilitet. I ett framlagt ändringsförslag anges därför att undantag bör underkastas **objektiva kriterier** i fråga om trängsel- och föroreningsnivå. Föredraganden återinför även en **lastviktsgräns** på 3,5 ton.

Föredraganden föreslår att Europaparlamentets ändringsförslag om definitionen av **externa kostnader** återinförs, liksom begäran om en modell för beräkning av externa kostnader. Mot

bakgrund av de syften som anges i vitboken är det viktigt att utveckla en modell för samtliga transportmedel. Kommissionen uppgav nyligen att den redan håller på att utarbeta en studie om internalisering av de externa kostnaderna för samtliga transportmedel, samt en konsekvensbedömning. Föredraganden uppmanar kommissionen att fullfölja detta projekt.

Rådet är uppenbarligen medvetet om vikten av sådana mål som att bekämpa miljöskadorna, ta itu med trängseln och främja trafiksäkerheten, vilket visar sig bland annat när det gäller frågan om **variationen av vägtullsatserna**. Parlamentets föredragande vill förstärka denna bestämmelse genom att återinföra parlamentets önskemål om att det ska finnas möjligheter att variera vägtullarna allt efter PM10- och NOx-nivåerna. Detta måste anses vara en åtgärd grundad på fakta som framför allt gagnar starkt förorenade områden och städer. Det har även införts ett tillägg till artikel 7, enligt vilket medlemsstaterna senast 2010 måste variera sina vägtullsatser med utgångspunkt i EURO-utsläppsklasser och/eller PM10- och NOx-nivåer. För det tredje vill föredraganden återinföra parlamentets ståndpunkt när det gäller vägtullsatsernas variation i förhållande till EURO-utsläppsklasserna.

Föredraganden har återinfört vissa ändringsförslag från den första behandlingen för att säkra att medlemsstaterna kommer att tillämpa direktivet på ett sätt som garanterar att **kompensationen** blir proportionerlig och ej diskriminerande.

Föredraganden är övertygad om att den gemensamma ståndpunkten tillsammans med ändringsförslagen är ett viktigt steg på väg mot ett öppet och harmoniserat europeiskt system för beräkning av vägtullar och/eller vägavgifter för tunga godsfordon. Direktivet kommer att bringa klarhet i denna fråga för samtliga berörda parter, och det kommer att bidra till förbättringar av de hållbara transporterna och av investeringarna i infrastrukturen.

ÄRENDETS GÅNG

Titel	Rådets gemensamma ståndpunkt inför antagandet av Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer
Referensnummer	9856/1/2005 – C6-0274/2005 – 2003/0175(COD))
Parlamentets första behandling – P-nummer	20.4.2004 P5_TA(2004)0305
Kommissionens förslag	KOM(2003)0448 – C5-0351/2003
Mottagande av den gemensamma ståndpunkten: tillkännagivande i kammaren	8.9.2005
Ansvarigt utskott Tillkännagivande i kammaren	TRAN 8.9.2005
Föredragande Utnämning	Corien Wortmann-Kool 4.7.2005
Tidigare föredragande	Luigi Cocilovo
Behandling i utskott	30.8.2005 13.9.2005 11.10.2005
Antagande	14.11.2005
Slutomröstning: resultat	+: 21 –: 2 0: 18
Slutomröstning: närvarande ledamöter	Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Philip Bradbourn, Michael Cramer, Christine De Veyrac, Armando Dionisi, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Ronald Gewalt, Ewa Hedkvist Petersen, Stanisław Jałowiecki, Georg Jarzembowski, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Bogusław Liberadzki, Robert Navarro, Willi Piecyk, Luís Queiró, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Gary Titley, Marta Vincenzi, Corien Wortmann-Kool, Roberts Zīle
Slutomröstning: närvarande suppleanter	Bernadette Bourzai, Karin Scheele
Slutomröstning: närvarande suppleanter (art. 178.2)	Johannes Blokland, Luigi Cocilovo, Nathalie Griesbeck, Elisabeth Jeggle, Sepp Kusstatscher, Helmuth Markov, Francesco Musotto, Zita Pleštinská, Willem Schuth, Kathy Sinnott, Dominique Vlasto
Ingivande	30.11.2005 A6-0377/2005
Anmärkningar (tillgängliga på ett enda språk)	...