



Mødedokument

A8-0202/2018

7.6.2018

*****I**

BETÆNKNING

om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer
(COM(2017)0275 – C8-0171/2017 – 2017/0114(COD))

Transport- og Turismeudvalget

Ordfører: Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy

Ordfører for udtalelse (*):
Seb Dance, Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed

(*) Procedure med associerede udvalg – forretningsordenens artikel 54

Tegnforklaring

- * Høringsprocedure
- *** Godkendelsesprocedure
- ***I Almindelig lovgivningsprocedure (førstebehandling)
- ***II Almindelig lovgivningsprocedure (andenbehandling)
- ***III Almindelig lovgivningsprocedure (tredjebehandling)

(Proceduren afhænger af, hvilket retsgrundlag der er valgt i udkastet til retsakt)

Ændringsforslag til et udkast til retsakt

Ændringsforslag fra Parlamentet opstillet i to kolonner

Tekst, der udgår, er markeret med *fede typer og kursiv* i venstre kolonne.
Tekst, der udskiftes, er markeret med *fede typer og kursiv* i begge kolonner.
Ny tekst er markeret med *fede typer og kursiv* i højre kolonne.

Den første og den anden linje i informationsblokken til hvert ændringsforslag angiver den relevante passage i det pågældende udkast til retsakt. Hvis et ændringsforslag angår en eksisterende retsakt, som udkastet til retsakt har til formål at ændre, indeholder informationsblokken tillige en tredje og en fjerde linje, hvori det er anført, hvilken eksisterende retsakt og hvilken bestemmelse heri der er berørt.

Ændringsforslag fra Parlamentet i form af en konsolideret tekst

Ny tekst er markeret med *fede typer og kursiv*. Tekst, som er bortfaldet, markeres med symbolet ¶ eller med overstregning. Ved udskiftninger markeres den nye tekst med *fede typer og kursiv*, og den udskiftede tekst slettes eller overstreges.

Som en undtagelse bliver rent tekniske justeringer, der er foretaget af de berørte tjenestegrene med henblik på udarbejdelsen af den endelige tekst, ikke markeret.

INDHOLD

	Side
FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS LOVGIVNINGSMÆSSIGE BESLUTNING 5	
BEGRUNDELSE	65
BILAG: LISTE OVER ENHEDER OG PERSONER, SOM ORDFØREREN HAR MODTAGET INPUT FRA	68
UDTALELSE FRA UDVALGET OM MILJØ, FOLKESUNDHED OG FØDEVARESIKKERHED	71
PROCEDURE I KORRESPONDERENDE UDVALG	108
ENDELIG AFSTEMNING VED NAVNEOPRÅB I KORRESPONDERENDE UDVALG	109

FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS LOVGIVNINGSMÆSSIGE BESLUTNING

om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer (COM(2017)0275 – C8-0171/2017 – 2017/0114(COD))

(Almindelig lovgivningsprocedure: førstebehandling)

Europa-Parlamentet,

- der henviser til Kommissionens forslag til Europa-Parlamentet og Rådet (COM(2017)0275),
 - der henviser til artikel 294, stk. 2, og artikel 91, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, på grundlag af hvilke Kommissionen har forelagt forslaget for Parlamentet (C8-0171/2017),
 - der henviser til artikel 294, stk. 3, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,
 - der henviser til den begrundede udtalelse, som inden for rammerne af protokol nr. 2 om anvendelse af nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet er blevet forelagt af det østrigske Nationalråd, om, at udkastet til lovgivningsmæssig retsakt ikke overholder nærhedsprincippet,
 - der henviser til udtalelse af 18. oktober 2017 fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg¹,
 - der henviser til udtalelse af 1. februar 2018 fra Regionsudvalget²,
 - der henviser til forretningsordenens artikel 59,
 - der henviser til betænkning fra Transport- og Turismeudvalget og udtalelse fra Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarer (A8-0202/2018),
1. vedtager nedenstående holdning ved førstebehandling;
 2. anmoder om fornyet forelæggelse, hvis Kommissionen erstatter, i væsentlig grad ændrer eller agter i væsentlig grad at ændre sit forslag;
 3. pålægger sin formand at sende Parlamentets holdning til Rådet og Kommissionen samt til de nationale parlamenter.

¹ EUT C 81 af 2.3.2018, s. 188.

² EUT C 176 af 23.5.2018, s. 66.

Ændringsforslag 1

Forslag til direktiv Betragtning 1 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(1a) I hvidbogen fastsætter Kommissionen 2020 som frist for at "gå videre med en fuldstændig og obligatorisk internalisering af eksterne omkostninger (herunder omkostninger i forbindelse med støj, lokal forurening og trafikpropper, foruden obligatoriske omkostninger for slitage og vejrlig) for vej- og jernbanetransport".

Ændringsforslag 2

Forslag til direktiv Betragtning 1 b (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(1b) Trafikken af køretøjer til gods- og passagertransport er en faktor, der medvirker til udslip af forurenende stoffer i atmosfæren. Sådanne forurenende stoffer, som har en meget alvorlig indvirkning på menneskers sundhed og fører til en forringelse af luftkvaliteten i Unionen, omfatter f.eks. PM_{2,5}, NO₂ og O₃. I 2014 forårsagede disse tre forurenende stoffer henholdsvis 399 000, 75 000 og 13 600 for tidlige dødsfald i Unionen som følge af længerevarende eksponering ifølge skøn fra Det Europæiske Miljøagentur i 2017.

Ændringsforslag 3

Forslag til direktiv Betragtning 1 c (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(1c) Ifølge Verdenssundhedsorganisationen ligger støj fra vejtrafik alene på andenpladsen blandt de mest skadelige miljøstressorer i Europa, kun overgået af luftforurening. Mindst 9 000 for tidlige dødsfald om året kan tilskrives hjertesygdomme forårsaget af trafikstøj.

Ændringsforslag 4

**Forslag til direktiv
Betragtning 1 d (ny)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(1d) Ifølge rapporten fra 2017 om luftkvalitet fra Det Europæiske Miljøagentur var vejtransporten i 2015 den sektor, som havde de største NOx-emissioner og var den næststørste kilde til udledning af sod.

**Forslag til direktiv
Betragtning 3***Kommissionens forslag*

(3) Alle **tunge** køretøjer har betydelig indvirkning på vejinfrastruktur og bidrager til luftforureningen, **medens** lette køretøjer er kilden til størstedelen af de negative miljømæssige og sociale virkninger fra vejtransport i form af emissioner og trafikoverbelastning. Med sigte på ligebehandling og fair konkurrence bør det sikres, at køretøjer, som indtil videre ikke er omfattet af rammerne i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/62/EF for så vidt angår vej- og brugsafgifter, bliver omfattet af disse rammer. Direktivets anvendelsesområde bør derfor udvides til at omfatte andre tunge køretøjer end dem, der er beregnet til godstransport, **og** lette køretøjer, **herunder** personbiler.

Ændringsforslag 6**Forslag til direktiv
Betragtning 3 a (ny)***Kommissionens forslag**Ændringsforslag*

(3) Alle køretøjer har betydelig indvirkning på vejinfrastruktur og bidrager til luftforureningen, **og** lette køretøjer er kilden til størstedelen af de negative miljømæssige og sociale virkninger fra vejtransport i form af emissioner og trafikoverbelastning. Med sigte på ligebehandling og fair konkurrence bør det sikres, at køretøjer, som indtil videre ikke er omfattet af rammerne i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/62/EF for så vidt angår vej- og brugsafgifter, bliver omfattet af disse rammer. Direktivets anvendelsesområde bør derfor udvides til at omfatte andre tunge køretøjer end dem, der er beregnet til godstransport, lette køretøjer, personbiler **og motorcykler. Afgifter for personbiler kan tilpasses med henblik på at undgå en urimelig afstraffelse af hyppige brugere. For at sikre ligebehandling bør der også anvendes afgifter uden forskelsbehandling i henhold til køretøjskategori og differentieret efter køretøjernes indvirkning på infrastrukturen, deres virkninger for miljøet og samfundet og den særlige samfundsøkonomiske situation, som visse brugere, der ikke har andet valg end at benytte landevejen for at nå frem til deres arbejdsplads, befinder sig i.**

Ændringsforslag

(3a) Gennemførelsen af et indre marked for vejtransport med lige

konkurrencevilkår kræver ensartet anvendelse af reglerne. Et af de vigtigste mål med dette direktiv er at fjerne konkurrenceforvridningen mellem brugerne. Det er derfor hensigtsmæssigt at lade anvendelsesområdet for afgifter på tunge køretøjer gælde også for varevogne beregnet til godstransport ad landevej.

Ændringsforslag 7

Forslag til direktiv Betragtning 3 b (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(3b) For at sikre proportionaliteten i en sådan foranstaltning er det vigtigt, at den kun gælder for varevogne beregnet til godstransport ad landevej, som er reguleret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1071/2009^{1a} og nr. 1072/2009^{1b} samt ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014^{1c}.

^{1a} *Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet og om ophævelse af Rådets direktiv 96/26/EF (EUT L 300 af 14.11.2009, s. 51).*

^{1b} *Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel (EUT L 300 af 14.11.2009, s. 72).*

^{1c} *Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 af 4. februar 2014 om takografer inden for vejtransport, om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 om*

Ændringsforslag 8

**Forslag til direktiv
Betragtning 4**

Kommissionens forslag

(4) Tidsbaserede brugsafgifter afspejler i sagens natur ikke de faktiske opståede infrastrukturomkostninger og er af samme årsag ikke effektive, når det gælder om at fremme renere og mere effektiv drift, eller til at mindske trafikoverbelastning. **De** bør derfor gradvist erstattes af afstandsbase- rede afgifter, som er mere retfærdige, effektive og virksomme.

Ændringsforslag

(4) Tidsbaserede brugsafgifter afspejler i sagens natur ikke de faktiske opståede infrastrukturomkostninger og er af samme årsag ikke effektive, når det gælder om at fremme renere og mere effektiv drift, eller til at mindske trafikoverbelastning. **For så vidt angår tunge køretøjer** bør **tidsbaserede brugsafgifter** derfor gradvist erstattes af afstandsbase- rede afgifter, som er mere retfærdige, effektive og virksomme.

Ændringsforslag 9

**Forslag til direktiv
Betragtning 4 a (ny)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(4a) Udvikling og/eller opretholdelse af afgiftsordninger, der bygger på tilbagelagt afstand, bør gå hånd i hånd med det forhold, at der i hver medlemsstat udpeges en uafhængig tilsynsmyndighed med henblik på at kontrollere de nationale afgiftsordningers funktionsmåde og sikre gennemskuelighed, og at de ikke indebærer forskelsbehandling, samt med henblik på at kontrollere, at vejafgifternes størrelse og anvendelsen af indtægter fra vejafgifter er i overensstemmelse med bestemmelserne i dette direktiv. Den enkelte medlemsstat bør kunne udpege den uafhængige tilsynsmyndighed under hensyntagen til de særlige kendetegn ved medlemsstatens nationale vejnet.

Ændringsforslag 10

**Forslag til direktiv
Betragtning 4 b (ny)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(4b) For at sikre, at denne gradvise erstatning af tidsbaserede afgifter med afstandsbaseede afgifter ikke bliver en yderligere hindring for adgangen til de vigtigste europæiske markeder for transport fra de perifere lande og regioner, bør man snarest muligt indføre en kompensationsordning med henblik på at opveje de ekstra omkostninger og herved sikre, at den ikke medfører et betydeligt tab af konkurrenceevne.

Ændringsforslag 11

**Forslag til direktiv
Betragtning 4 c (ny)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(4c) For at undgå, at trafikken skifter til afgiftsfrie veje, hvilket kan få alvorlige konsekvenser for trafiksikkerheden og den optimale brug af vejnettet, skal medlemsstaterne kunne opkræve vejafgift på alle veje, der er i direkte konkurrence med de transeuropæiske net.

Ændringsforslag 12

**Forslag til direktiv
Betragtning 4 d (ny)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(4d) Tidsbaserede brugeravgifter tilskynder chaufførerne til at køre mere, når deres vignette er gyldig, og får dem derved til at anvende principperne om, at "forureneren betaler" og "brugeren betaler" forkert.

Ændringsforslag 13

Forslag til direktiv Betragtning 4 e (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(4e) Med henblik på at sikre korrekt anvendelse af dette direktiv bør de kontraktmæssige rammer for koncessionskontrakter i forbindelse med opkrævning af vejafgifter, i behørig overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/23/EU, gøre det lettere at tilpasse disse kontrakter til udviklingen af EU's lovrammer.

Ændringsforslag 14

Forslag til direktiv Betragtning 4 f (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(4f) I den forbindelse bør man overveje muligheden for at kompensere for meromkostningerne som følge af afsides beliggenhed ved hjælp af faciliteter for så vidt angår adgang til mere energieffektive flåder og prioriteret tilvejebringelse af eksklusiv infrastruktur eller teknologier såsom e-motorveje. Disse kompenserende faciliteter kan indgå i den kommende CEF efter 2020.

Ændringsforslag 15

Forslag til direktiv Betragtning 5

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(5) For at sikre brugernes accept af fremtidige vejafgiftsordninger bør medlemsstaterne have mulighed for at indføre passende systemer til opkrævning af afgifter som en del af en bredere pakke

(5) For at sikre brugernes accept af fremtidige vejafgiftsordninger bør medlemsstaterne have mulighed for at indføre passende systemer til opkrævning af afgifter som en del af en bredere pakke

af mobiltjenester. Sådanne systemer bør sikre en retfærdig fordeling af infrastrukturomkostningerne og afspejle princippet om, at "forureneren betaler". Alle medlemsstater, der indfører et sådant system, bør sikre, at det er i overensstemmelse med bestemmelserne i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/52/EF.

Ændringsforslag 16

Forslag til direktiv Betragtning 5 a (ny)

Kommissionens forslag

af mobiltjenester. Sådanne systemer bør sikre en retfærdig fordeling af infrastrukturomkostningerne og afspejle princippet om, at "forureneren betaler", **og indeholde bestemmelser om øremærkning af indtægterne fra brugsafgifterne. I den forbindelse bør det også stå medlemsstaterne frit for at opkræve vejafgifter på veje, der ikke er en del af hovedtransportnettet.** Alle medlemsstater, der indfører et sådant system, bør sikre, at det er i overensstemmelse med bestemmelserne i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/52/EF.

Ændringsforslag

(5a) Medlemsstaterne bør tilskyndes til at tage hensyn til socioøkonomiske faktorer i forbindelse med gennemførelsen af anvendelsen af vejafgiftsordninger for personbiler.

Ændringsforslag 17

Forslag til direktiv Betragtning 5 b (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(5b) Elektronisk opkrævning af afgifter for alle trafikanter involverer en massiv indsamling og opbevaring af personoplysninger, som også kan bruges til at udarbejde omfattende bevægelsesprofiler. Medlemsstaterne og Kommissionen bør systematisk tage hensyn til principperne om formålsbegrænsning og dataminimering, når de gennemfører dette direktiv. De

tekniske løsninger til indsamling af data i forbindelse med opkrævning af vejafgifter bør derfor omfatte betalingsmuligheder, der er anonymiserede, krypterede eller baseret på forudbetaling.

Ændringsforslag 18

Forslag til direktiv Betragtning 5 c (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(5c) Motorkøretøjsafgifter kan derfor være en hindring for indførelsen af vejafgifter. Med henblik på at støtte indførelsen af vejafgifter bør medlemsstaterne gives større mulighed for hurtigt at sænke motorkøretøjsafgifterne, hvilket betyder, at de minimumssatser, der er fastsat i direktiv 1999/62/EF, skal sænkes hurtigst muligt.

Ændringsforslag 19

Forslag til direktiv Betragtning 5 d (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(5d) For at sikre en harmoniseret anvendelse af bestemmelserne i dette direktiv og følge dets indvirkning på, hvordan området med fri bevægelighed og interoperabiliteten mellem bompengesystemerne fungerer, bør tilsynet med denne interoperabilitet overdrages til et europæisk agentur for landtransport. Dette agentur kunne bl.a. have til opgave at overvåge gennemførelsen af dette direktiv og kunne træffe foranstaltninger, hvis der opstår problemer, der hindrer funktionen af det indre marked for vejtransport eller er til hinder for den frie bevægelighed for

passagerer.

Ændringsforslag 20

**Forslag til direktiv
Betragtning 5 e (ny)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(5e) Det er navnlig vigtigt, at medlemsstaterne indfører en retfærdig afgiftsordning, der ikke straffer brugere af personbiler, som, fordi de bor i landdistrikter eller indesluttede eller isolerede områder, er nødt til at benytte afgiftsbelagte veje mere regelmæssigt. Medlemsstaterne bør som led i territorialudviklingspolitikken give brugere i sådanne områder rabatter på afgifterne.

Ændringsforslag 21

**Forslag til direktiv
Betragtning 6**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(6) Ligesom for tunge køretøjer er det vigtigt at sikre, at **alle** tidsbaserede afgifter for lette køretøjer **er** forholdsmæssige, herunder også for perioder på under et år. Der må i denne forbindelse tages hensyn til det forhold, at lette køretøjer har et andet anvendelsesmønster end tunge køretøjer. Beregningen af de forholdsmæssige tidsbaserede afgifter kunne baseres på de tilgængelige data om kørselsmønstre.

(6) Ligesom for tunge køretøjer er det vigtigt at sikre, at **hvis medlemsstaterne indfører nogen** tidsbaserede afgifter for lette køretøjer, **skal de være** forholdsmæssige, herunder også for perioder på under et år. Der må i denne forbindelse tages hensyn til det forhold, at lette køretøjer har et andet anvendelsesmønster end tunge køretøjer. Beregningen af de forholdsmæssige tidsbaserede afgifter kunne baseres på de tilgængelige data om kørselsmønstre, **forudsat at den sikrer ikkeforskelsbehandling.**

Ændringsforslag 22

**Forslag til direktiv
Betragtning 7**

Kommissionens forslag

(7) I medfør af direktiv 1999/62/EF **kan** der pålægges en afgift for eksterne omkostninger, der er tæt på den samfundsmæssige marginalomkostning ved brug af det pågældende køretøj. Denne metode har vist sig at være den mest retfærdige og effektive måde at tage højde for negative miljø- og sundhedsmæssige virkninger af luftforurening og støj fra tunge køretøjer, og den ville sikre et retfærdigt bidrag fra tunge køretøjer til at opfylde EU's luftkvalitetsnormer og eventuelle gældende grænser og mål for støj. Anvendelsen af sådanne afgifter bør derfor fremmes.

Ændringsforslag 23

Forslag til direktiv Betragtning 8

Kommissionens forslag

(8) Med sigte herpå bør den vægtede gennemsnitlige afgift for eksterne omkostninger erstattes af umiddelbart anvendelige **referenceværdier**, der ajourføres på baggrund af inflationen, det videnskabelige fremskridt med at estimere vejtransportens eksterne omkostninger og udviklingen i køretøjsflådens sammensætning.

Ændringsforslag 24

Forslag til direktiv Betragtning 8 a (ny)

Ændringsforslag

(7) I medfør af direktiv 1999/62/EF **bør** der pålægges en afgift for eksterne omkostninger, der er **i overensstemmelse med princippet om, at "forureneren betaler"**, og **ligger** tæt på den samfundsmæssige marginalomkostning ved brug af det pågældende køretøj. Denne metode har vist sig at være den mest retfærdige og effektive måde at tage højde for negative miljø- og sundhedsmæssige virkninger af luftforurening og støj fra tunge køretøjer, og den ville sikre et retfærdigt bidrag fra tunge køretøjer til at opfylde EU's luftkvalitetsnormer¹⁷ og eventuelle gældende grænser og mål for støj. Anvendelsen af sådanne afgifter bør derfor fremmes.

Ændringsforslag

(8) Med sigte herpå bør **der indføres mulighed for at anvende en afgift for eksterne omkostninger på de vejnet, hvor der ikke opkræves infrastrukturafgift, og** den vægtede gennemsnitlige afgift for eksterne omkostninger **bør** erstattes af umiddelbart anvendelige **minimumsværdier**, der ajourføres på baggrund af inflationen, det videnskabelige fremskridt med at estimere vejtransportens eksterne omkostninger og udviklingen i køretøjsflådens sammensætning.

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(8a) For at bidrage til det i hvidbogen om transport fastsatte mål om helt at gå over til at anvende "forureneren betaler"-princippet bør det på vejnet, der er omfattet af en infrastrukturafgift, sikres, at der anvendes en afgift for eksterne omkostninger for tunge køretøjer og varevogne beregnet til godstransport ad landevej.

Ændringsforslag 25

**Forslag til direktiv
Betragtning 8 b (ny)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(8b) For at sikre en passende genanvendelse af indtægterne fra afgifterne for eksterne omkostninger vil det være hensigtsmæssigt, at disse indtægter geninvesteres i transportinfrastruktursektoren for at fremme mere bæredygtige transportformer med en lavere miljøpåvirkning.

Ændringsforslag 26

**Forslag til direktiv
Betragtning 8 c (ny)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(8c) Håndbogen om eksterne omkostninger ved transport fra Kommissionens Generaldirektorat for Transport og Mobilitet bør betragtes som grundlaget for fastsættelse af minimumsværdier for internalisering af eksterne omkostninger.

Ændringsforslag 27

Forslag til direktiv

Betragtning 9

Kommissionens forslag

(9) Differentieringen af infrastrukturafgifterne efter Euro-emissionsklasse har bidraget til brug af renere køretøjer. Med fornyelsen af køretøjsflåderne forventes differentieringen af afgifterne på grundlag af vejnet mellem byer dog at blive *forældet* inden udgangen af 2020, og den bør derfor udfases senest på dette tidspunkt. Fra samme tidspunkt bør afgifter for eksterne omkostninger anvendes mere systematisk, som en målrettet hjælp til dækning af eksterne omkostninger i de situationer, hvor der er mest behov for det.

Ændringsforslag

(9) Differentieringen af infrastrukturafgifterne efter Euro-emissionsklasse har bidraget til brug af renere køretøjer. Med fornyelsen af køretøjsflåderne forventes differentieringen af afgifterne på grundlag af vejnet mellem byer dog at blive *mindre effektiv* inden udgangen af 2020, og den bør derfor udfases senest på dette tidspunkt. Fra samme tidspunkt bør afgifter for eksterne omkostninger anvendes mere systematisk, som en målrettet hjælp til dækning af eksterne omkostninger i de situationer, hvor der er mest behov for det.

Ændringsforslag 28

Forslag til direktiv Betragtning 12

Kommissionens forslag

(12) For at fremme anvendelsen af de reneste og *mest* effektive køretøjer bør medlemsstaterne anvende betydeligt lavere vej- og brugsafgifter for disse køretøjer.

Ændringsforslag

(12) For at fremme anvendelsen af de reneste og *mere* effektive køretøjer bør medlemsstaterne anvende betydeligt lavere vej- og brugsafgifter for disse køretøjer. *Med henblik på at lette og fremskynde gennemførelsen af disse ordninger bør disse nedsættelser anvendes uafhængigt af ikrafttrædelsen af Kommissionens forordning (EU) nr. .../... om gennemførelse af forordning (EU) nr. 595/2009 om certificering af CO²-emissioner og brændstofforbrug for tunge køretøjer. Nulemissionskøretøjer bør ikke være underlagt nogen afgift for eksterne omkostninger vedrørende luftforurening.*

Ændringsforslag

29

Forslag til direktiv Betragtning 12 a (ny)

(12a) Transit gennem Alperne udgør et særligt problem for de berørte regioner i form af støj og luftforurening og slitage på infrastrukturen, som forværres af omkostningskonkurrence med andre korridorer i nærheden. De berørte regioner og medlemsstaterne skal derfor indrømmes stor fleksibilitet med hensyn til opkrævningen af afgifter for eksterne omkostninger og gennemførelsen af trafikstyringsforanstaltninger, ikke mindst med henblik på at forebygge uønskede forskydningseffekter og omdirigering af trafikken mellem korridorerne.

Ændringsforslag 30

Forslag til direktiv Betragtning 13

Kommissionens forslag

(13) Trafikoverbelastning, som alle motorkøretøjer bidrager til i varierende grad, udgør en omkostning på ca. 1 % af BNP. En væsentlig del af denne omkostning kan henføres til trafikoverbelastning mellem byer. Der bør derfor være mulighed for at opkræve en trængselsafgift, forudsat at den opkræves for alle køretøjer. For at være effektiv **og** forholdsmæssig bør afgiften beregnes på grundlag af de marginale trafikoverbelastningsomkostninger og differentieres efter sted, tid og køretøjsklasse. For at maksimere de positive virkninger af trængselsafgifter bør de modsvarende indtægter afsættes til projekter, som søger at løse det underliggende problem.

Ændringsforslag

(13) Trafikoverbelastning, som alle motorkøretøjer bidrager til i varierende grad, udgør en omkostning på ca. 1 % af BNP. En væsentlig del af denne omkostning kan henføres til trafikoverbelastning mellem byer. Der bør derfor være mulighed for at opkræve en trængselsafgift, forudsat at den opkræves for alle køretøjer. For at være effektiv, forholdsmæssig **og ikkediskriminerende** bør afgiften beregnes på grundlag af de marginale trafikoverbelastningsomkostninger og differentieres efter sted, tid og køretøjsklasse. **Der skal tilsvarende findes udlignings- og kompensationsformler, der ikke diskriminerer arbejdstagere, som bor i udkanten af byerne, og som allerede skal bære omkostningerne ved både brugs- og vejafgifter.** For at maksimere de positive virkninger af trængselsafgifter bør de modsvarende indtægter afsættes til projekter, som søger at løse det underliggende problem.

Ændringsforslag 31

Forslag til direktiv Betragtning 13 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(13a) For at beskytte Unionens kulturarv med hensyn til biler bør medlemsstaterne skabe en særlig kategori for køretøjer af historisk betydning med henblik på at kunne tilpasse de forskellige afgifter, der skal betales i henhold til dette direktiv.

Ændringsforslag 32

Forslag til direktiv Betragtning 15 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(15a) I betragtning af de høje eksterne omkostninger for ulykker, der beløber sig til et tocifret milliardbeløb i euro om året, bør medlemsstaterne i forbindelse med bestemmelserne i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/96/EF^{1a} vedrørende beregning af de gennemsnitlige samfundsmæssige omkostninger ved en dødsulykke og ved en alvorlig ulykke gives mulighed for bedre at internalisere de omkostninger, der ikke er dækket af forsikringsordninger. En del af disse omkostninger bæres af de relevante sociale sikringsordninger og/eller samfundet som helhed såsom de administrative omkostninger for de offentlige tjenester, der mobiliseres, visse dermed forbundne omkostninger til lægebehandling samt tab af menneskelig kapital og omkostninger i forbindelse med fysisk og psykisk skade.

^{1a} Europa-Parlamentets og Rådets direktiv

2008/96/EF af 19. november 2008 om
forvaltning af vejinfrastrukturens
sikkerhed (EUT L 319 af 29.11.2008, s.
59).

Ændringsforslag 33

Forslag til direktiv Betragtning 16

Kommissionens forslag

(16) Forhøjelser af infrastrukturafgiften kan også yde et nyttigt bidrag til at løse problemer med betydelige miljøskader eller trafikoverbelastning, der skyldes anvendelsen af visse veje, og det ikke kun i bjergområder. **Den** nuværende **begrænsning af** forhøjelser til sådanne områder **bør derfor fjernes**. For at undgå dobbelt opkrævning hos brugerne bør forhøjelser **udelukkes** på vejstrækninger, hvor der anvendes en trængselsafgift.

Ændringsforslag

(16) Forhøjelser af infrastrukturafgiften kan også yde et nyttigt bidrag til at løse problemer med betydelige miljøskader eller trafikoverbelastning, der skyldes anvendelsen af visse veje, og det ikke kun i bjergområder. **Anvendelsen af forhøjelser bør derfor fremmes ved at fjerne de** nuværende **restriktioner, der begrænser** forhøjelser til sådanne områder, **og også fremme øremærkningen af dem i forbindelse med projekter i det centrale netværk i det transeuropæiske transportnet**. For at undgå dobbelt opkrævning hos brugerne bør forhøjelser på vejstrækninger, hvor der anvendes en trængselsafgift, **anvendes i mere begrænset omfang. Desuden bør det maksimumbeløb, der kan komme i anvendelse i forskellige situationer, også tilpasses**.

Ændringsforslag 34

Forslag til direktiv Betragtning 17 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(17a) **Med hensyn til lette køretøjer er det vigtigt at sikre, at dette direktiv ikke hæmmer borgernes frie bevægelighed. Medlemsstaterne bør have mulighed for at indføre rabatter og nedsættelser, når trafikanter rammes uforholdsmæssigt hårdt af afgifter af geografiske eller sociale årsager.**

Ændringsforslag 35

Forslag til direktiv Betragtning 18

Kommissionens forslag

(18) For at udnytte potentielle synergier mellem eksisterende vejafgiftssystemer for at mindske driftsomkostningerne bør Kommissionen inddrages fuldt ud i samarbejdet mellem medlemsstater, der agter at indføre fælles vejafgiftssystemer.

Ændringsforslag

(18) For at udnytte potentielle synergier mellem eksisterende vejafgiftssystemer for at mindske driftsomkostningerne bør Kommissionen inddrages fuldt ud i samarbejdet mellem medlemsstater, der agter at indføre fælles **og interoperable** vejafgiftssystemer.

Ændringsforslag 36

Forslag til direktiv Betragtning 19

Kommissionens forslag

(19) Vejafgifter **kan mobilisere** ressourcer, der bidrager til finansieringen af vedligeholdelse og udvikling af **infrastruktur** af høj kvalitet. Det er derfor hensigtsmæssigt at **give** medlemsstaterne **incitament til at anvende** indtægterne fra vejafgifter tilsvarende og **med henblik herpå at kræve**, at de rapporterer fyldestgørende om anvendelsen af sådanne indtægter. Det burde navnlig bidrage til at identificere mulige huller i finansieringen og til at øge offentlighedens accept af vejafgifter.

Ændringsforslag

(19) Vejafgifter **mobiliserer** ressourcer, der bidrager til finansieringen **og krydsfinansieringen** af **alternative transportinfrastrukturprojekter og infrastruktur og tjenester** af høj kvalitet. Det er derfor hensigtsmæssigt, at medlemsstaterne **anvender** indtægterne fra vejafgifter tilsvarende, og **det kræves**, at de rapporterer fyldestgørende om anvendelsen af sådanne indtægter. **Provenuet fra infrastrukturafgifter og afgifter for eksterne omkostninger bør derfor geninvesteres i transportsektoren.** Det burde navnlig bidrage til at identificere mulige huller i finansieringen og til at øge offentlighedens accept af vejafgifter.

Ændringsforslag 37

Forslag til direktiv Betragtning 21

(21) Det er nødvendigt at sikre, at afgifter for eksterne omkostninger fortsat afspejler omkostningerne ved luftforurening og støj fra tunge køretøjer så nøjagtigt som muligt, uden at afgiftsordningen bliver unødigt kompliceret, med sigte på at fremme brugen af de mest brændstofeffektive køretøjer og for at bevare incitamenternes effektivitet og sikre, at differentieringen af vejafgifter er ajour. Derfor bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår tilpasningen af *referenceværdierne* for afgifter for eksterne omkostninger til den videnskabelige udvikling, definitionen af de nærmere vilkår for den indtægtsneutrale differentiering af infrastrukturafgifterne efter tunge køretøjers CO₂-emissioner og tilpasningen af de nærmere vilkår for differentiering af infrastrukturafgifterne for lette køretøjer til den tekniske udvikling. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning af 13. april 2016. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelsen af delegerede retsakter.

Ændringsforslag 38

Forslag til direktiv

(21) Det er nødvendigt at sikre, at afgifter for eksterne omkostninger fortsat afspejler omkostningerne ved luftforurening og støj fra tunge køretøjer så nøjagtigt som muligt, uden at afgiftsordningen bliver unødigt kompliceret, med sigte på at fremme brugen af de mest brændstofeffektive køretøjer og for at bevare incitamenternes effektivitet og sikre, at differentieringen af vejafgifter er ajour. Derfor bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår tilpasningen af *minimumsværdierne* for afgifter for eksterne omkostninger til den videnskabelige udvikling, definitionen af de nærmere vilkår for den indtægtsneutrale differentiering af infrastrukturafgifterne efter tunge køretøjers CO₂-emissioner og tilpasningen af de nærmere vilkår for differentiering af infrastrukturafgifterne for lette køretøjer til den tekniske udvikling. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning af 13. april 2016. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelsen af delegerede retsakter.

Betragtning 21 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(21a) Kommissionen fremlægger senest to år efter ikrafttrædelsen af direktivet en generelt gældende, gennemsigtig og klar ramme for internalisering af eksterne miljø-, trafikoverbelastnings- og sundhedsmkostninger, som vil danne grundlag for fremtidige beregninger af infrastrukturafgifter. Kommissionen bør i denne forbindelse foreslå en model ledsaget af en analyse af virkningerne for internaliseringen af eksterne omkostninger for alle transportformer. For så vidt angår proportionalitetsprincippet skal der tages hensyn til alle transportformer i forbindelse med afgifter for eksterne omkostninger.

Ændringsforslag 39

**Forslag til direktiv
Betragtning 21 b (ny)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(21b) Af hensyn til gennemsigtigheden er det hensigtsmæssigt, at medlemsstaterne oplyser trafikanterne om de resultater, der er opnået ved geninvesteringen af infrastrukturafgifterne, afgifterne for eksterne omkostninger og trængselsafgifterne. De bør derfor udsende meddelelser om de opnåede gevinster i form af bedre vejsikkerhed, mindre miljøbelastning og mindre trafikoverbelastning.

Ændringsforslag 40

**Forslag til direktiv
Titel**

Kommissionens forslag

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/62/EF af 17. juni 1999 om afgifter på køretøjer for benyttelse af visse vejinfrastrukturer

Ændringsforslag 41

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 2 – stk. 1 – afsnit 1 – litra a

Kommissionens forslag

a) ny infrastruktur eller forbedringer af ny infrastruktur, herunder omfattende strukturreparationer

Ændringsforslag 42

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 6

Kommissionens forslag

6) betaling af et bestemt beløb, som afhænger af den tilbagelagte afstand på en given infrastruktur og af køretøjstypen, og hvis betaling giver et køretøj ret til at benytte infrastrukturen, og som omfatter en **infrastrukturafgift og alt efter omstændighederne en trængselsafgift og/eller en afgift for eksterne omkostninger**

Ændringsforslag 43

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 2 – stk. 1 – nr. 11

Ændringsforslag

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/62/EF af 17. juni 1999 om **afstandsbaserede** afgifter på køretøjer for benyttelse af visse vejinfrastrukturer

Ændringsforslag

a) ny infrastruktur eller forbedringer af ny infrastruktur, herunder omfattende strukturreparationer **eller alternativ transportinfrastruktur til modalskift**

Ændringsforslag

6) **"vejafgift"**: betaling af et bestemt beløb, som afhænger af den tilbagelagte afstand på en given infrastruktur og af køretøjstypen, og hvis betaling giver et køretøj ret til at benytte infrastrukturen, og som omfatter en **eller flere af følgende infrastrukturafgifter**: en **infrastrukturafgift** eller en afgift for eksterne omkostninger

Kommissionens forslag

11) "omkostninger ved trafikbaseret luftforurening": omkostninger som følge af skader, der skyldes udledning af partikler og ozonprækursorer såsom nitrogenoxid og flygtige organiske forbindelser fra et køretøj under brugen

Ændringsforslag

11) "omkostninger ved trafikbaseret luftforurening": omkostninger som følge af skader **på menneskets sundhed og miljøskader**, der skyldes udledning af partikler og ozonprækursorer såsom nitrogenoxid og flygtige organiske forbindelser fra et køretøj under brugen

Ændringsforslag 44

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 2 – stk. 1 – nr. 12

Kommissionens forslag

12) "omkostninger ved trafikbaseret støj": omkostninger som følge af skader, der skyldes støj fra køretøjer selv eller fra deres kontakt med vejbanen

Ændringsforslag

12) "omkostninger ved trafikbaseret støj": omkostninger som følge af skader **på menneskers sundhed og miljøskader**, der skyldes støj fra køretøjer selv eller fra deres kontakt med vejbanen

Ændringsforslag 45

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 2 – stk. 1 – nr. 15

Kommissionens forslag

15) et motorkøretøj med **fire** eller flere hjul eller en kombination af sammenkoblede køretøjer, som er beregnet til eller benyttes til vejtransport af passagerer eller gods "tungt køretøj":

Ændringsforslag

15) "**køretøj**": et motorkøretøj med **to** eller flere hjul eller en kombination af sammenkoblede køretøjer, som er beregnet til eller benyttes til vejtransport af passagerer eller gods "tungt køretøj":

Ændringsforslag 46

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2

Direktiv 1999/62/EF
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 18 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

**18a) "let køretøj": et let
erhvervskøretøj, en personbil eller en
motorcykel**

Ændringsforslag 47

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2
Direktiv 1999/62/EF
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 19

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

19) "let køretøj: **en personbil**, en
minibus **eller** en varevogn;

19) "let køretøj": en minibus, en
varevogn **eller en varevogn beregnet til
godstransport**

Ændringsforslag

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2
Direktiv 1999/62/EF
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 20 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

**20a) "køretøj af historisk betydning":
køretøj, der er af historisk betydning, jf.
artikel 3, nr. 7, i Europa-Parlamentets og
Rådets direktiv 2014/45/EU***

*** Europa-Parlamentets og Rådets direktiv
2014/45/EU af 3. april 2014 om periodisk
teknisk kontrol med motorkøretøjer og
påhængskøretøjer dertil og om ophævelse
af direktiv 2009/40/EF (EUT L 127 af
29.4.2014, s. 51).**

Ændringsforslag 49

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 2 – stk. 1 – nr. 22

Kommissionens forslag

22) "varevogn": et køretøj **beregnet til godstransport**, med en tilladt totalvægt på højst 3,5 ton

Ændringsforslag

22) "varevogn": et køretøj, **der ikke er en personbil**, med en tilladt totalvægt på højst 3,5 ton

Ændringsforslag 50

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 2 – stk. 1 – nr. 22 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

22a) "**varevogn beregnet til godstransport**": et køretøj til udøvelse af vejtransporterhvervet som fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) 1071/2009* og med en tilladt totalmasse på mellem 2,4 og 3,5 tons og en højde på over 2 meter

* Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet og om ophævelse af Rådets direktiv 96/26/EF (EUT L 300 af 14.11.2009, s. 51).

Ændringsforslag 51

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 2 – stk. 1 – nr. 22 b (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

22b) "nulemissionsdrift": et køretøj, der opererer uden udstødningsemissioner på hele det omfattede vejnet på en kontrollerbar måde

Ændringsforslag 52

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 2 – stk. 1 – nr. 23 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

23a) "motorcykel": et køretøj på to hjul med eller uden sidevogn, tricykler og quadricykler af klasse L3e, L4e, L5e, L6e og L7e, som omhandlet i forordning (EU) nr. 168/2013

Ændringsforslag 53

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 2 – stk. 1 – nr. 27

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

27) "koncessionskontrakt": en "**offentlig kontrakt**" som defineret i artikel 2 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/24/EU**

27) "koncessionskontrakt": en "**koncession**" som defineret i artikel 5, *stk. 1*, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/23/EU

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/23/EU af 26. februar 2014 om tildeling af koncessionskontrakter (EUT L 94 af 28.3.2014, s. 1).

Ændringsforslag 54

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 2 – stk. 1 – nr. 29

Kommissionens forslag

29) "væsentligt ændret vejafgifts- eller brugsafgiftsordning": en vejafgifts- eller brugsafgiftsordning, der er ændret på en sådan måde, at omkostninger og indtægter afviger mindst 5 % i sammenligning med det foregående år efter korrektion for inflation målt ved ændringerne i EU's harmoniserede forbrugerprisindeks og eksklusive energi og uforarbejdede fødevarer, som offentliggjort af Kommissionen (Eurostat).

Ændringsforslag

29) "væsentligt ændret vejafgifts- eller brugsafgiftsordning": en vejafgifts- eller brugsafgiftsordning, der er ændret på en sådan måde, at omkostninger og indtægter afviger mindst 15 % i sammenligning med det foregående år efter korrektion for inflation målt ved ændringerne i EU's harmoniserede forbrugerprisindeks og eksklusive energi og uforarbejdede fødevarer, som offentliggjort af Kommissionen (Eurostat). ***I koncessionskontrakter betragtes ændringer, der opfylder kriterierne i artikel 43, stk. 1 og 2, i direktiv 2014/23/EU, ikke som væsentlige.***

Begrundelse

Der bør undgås en alt for snæver definition af "væsentlige ændringer" for ikke i alt for høj grad at øge den administrative byrde hos de kompetente myndigheder. Dette ændringsforslag har til formål at lette tilpasningerne af bompengesystemerne, navnlig for at gøre det nemmere at anvende bestemmelserne i dette direktiv ved at undgå, at alle ændringer af vejafgiftsordninger skal meddeles Kommissionen. Dette ændringsforslag giver også bedre mulighed for at tilpasse definitionen af væsentlige ændringer med direktiv 2014/23/EU om tildeling af koncessionskontrakter.

Ændringsforslag 55

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2 (ny)

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 2 – stk. 1 – nr. 29 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

29a) "krydsfinansiering": finansiering af effektive, alternative transportinfrastrukturprojekter med indtægter fra vejafgifter og infrastrukturafgifter på eksisterende transportinfrastruktur

Ændringsforslag 56

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 2 – stk. 1 – nr. 29 b (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

29b) "medlemsstater": samtlige medlemsstaternes myndigheder, dvs. statens centrale organer, myndigheder i en forbundsstat eller andre lokale myndigheder, der har til opgave at sikre overholdelsen af EU-retten.

Ændringsforslag

57

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 2 – stk. 2 – litra b

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

b) omkostninger til infrastruktur eller forbedringer af infrastruktur kan omfatte alle former for specifikke infrastrukturudgifter, hvis formål er at mindske støjgener eller forbedre vejsikkerheden, og faktiske betalinger afholdt af infrastrukturforvalteren svarende til objektive miljøtiltag, som f.eks. beskyttelse mod jordforurening.

b) omkostninger til infrastruktur eller forbedringer af infrastruktur kan omfatte alle former for specifikke infrastrukturudgifter, **herunder udgifter, der afholdes som følge af nye lovgivningsmæssige krav**, hvis formål er at mindske støjgener, **indføre innovative teknologier** eller forbedre vejsikkerheden, og faktiske betalinger afholdt af infrastrukturforvalteren svarende til objektive miljøtiltag, som f.eks. beskyttelse mod jordforurening.

Ændringsforslag 58

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2 a (ny)

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 6 – stk. 2 – litra b a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

2a) I artikel 6, stk. 2, tilføjes følgende som litra ba):

"ba) køretøjer af historisk betydning"

Ændringsforslag 59

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 7 – stk. 6

Kommissionens forslag

6. Uden at dette berører stk. 9 indfører medlemsstaterne ikke brugsafgifter for tunge køretøjer fra **den 1. januar 2018**. Brugsafgifter indført før denne dato kan bibeholdes frem til den 31. december 2023.

Ændringsforslag

6. Uden at dette berører stk. 9 indfører medlemsstaterne ikke brugsafgifter for tunge køretøjer **og varevogne beregnet til godstransport** fra **[datoen for ikrafttrædelsen af dette direktiv]**. Brugsafgifter indført før denne dato kan bibeholdes frem til den 31. december **2022 og erstattes af infrastrukturafgifter fra 1. januar 2023 på det vejnet, der er omfattet af dette direktiv**.

Ændringsforslag 60

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 7 – stk. 7

Kommissionens forslag

7. Fra den [datoen for ikrafttrædelsen af dette direktiv] indfører medlemsstaterne ikke brugsafgifter for lette køretøjer. Brugsafgifter indført før denne dato **udfases inden** den 31. december **2027**.

Ændringsforslag

7. Fra den [datoen for ikrafttrædelsen af dette direktiv] indfører medlemsstaterne ikke brugsafgifter for lette køretøjer. Brugsafgifter indført før denne dato **kan bibeholdes frem til** den 31. december **2025**.

Ændringsforslag 61

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 7 – stk. 9

Kommissionens forslag

9. Fra den 1. januar 2020 anvendes vej- og brugsafgifter, der pålægges tunge køretøjer, på alle tunge køretøjer.

Ændringsforslag 62

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 7 – stk. 10

Kommissionens forslag

10. Vej- og brugsafgifter for tunge køretøjer på den ene side og for lette køretøjer *på den anden side kan indføres eller opretholdes* uafhængigt af hinanden.

Ændringsforslag 63

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 4

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 7a – stk. 3 – afsnit 1

Kommissionens forslag

I det omfang brugsafgifter anvendes på personbiler, skal benyttelsen af infrastrukturen mindst være tilladt i følgende perioder: 10 dage, en måned eller to måneder eller begge dele og et år. Afgiften for to måneder må højst være 30 % af årsafgiften, månedsafgiften må højst være 18 % af årsafgiften, og **10-dagsafgiften** må højst være 8 % af årsafgiften.

Ændringsforslag 64

RR\1155442DA.docx

Ændringsforslag

9. Fra den 1. januar 2020 anvendes vej- og brugsafgifter, der pålægges tunge køretøjer, på alle tunge køretøjer **og varevogne beregnet til godstransport**.

Ændringsforslag

10. **Indtil den 31. december 2022 kan der indføres eller opretholdes** vej- og brugsafgifter for tunge køretøjer **og varevogne beregnet til godstransport** på den ene side og for **andre** lette køretøjer **end varevogne beregnet til godstransport på den anden side** uafhængigt af hinanden.

Ændringsforslag

I det omfang brugsafgifter anvendes på personbiler, skal benyttelsen af infrastrukturen mindst være tilladt i følgende perioder: **en dag, en uge**, 10 dage, en måned eller to måneder eller begge dele og et år. Afgiften for to måneder må højst være 30 % af årsafgiften, månedsafgiften må højst være 18 % af årsafgiften, og **10-dags-, uge- og dagsafgiften** må højst være 8 % af årsafgiften.

33/109

PE615.363v02-00

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 4
Direktiv 1999/62/EF
Artikel 7a – stk. 4

Kommissionens forslag

4. For minibusser **og** varevogne skal medlemsstaterne overholde enten stk. 2 eller stk. 3. Medlemsstaterne skal dog fastsætte højere brugsafgifter for minibusser og varevogne end for personbiler fra senest den 1. januar 2024."

Ændringsforslag

4. For minibusser, **varevogne eller** varevogne **beregnet til godstransport** skal medlemsstaterne overholde enten stk. 2 eller stk. 3. Medlemsstaterne skal dog fastsætte højere brugsafgifter for minibusser, **varevogne** og varevogne **beregnet til godstransport** end for personbiler fra senest den 1. januar 2024.

Ændringsforslag 65

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 4
Direktiv 1999/62/EF
Artikel 7a – stk. 4 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

4a. Proportionaliteten af brugsafgifterne kan tage hensyn til de særlige kendetegn ved transportaktiviteter, som starter i en medlemsstat i udkanten af EU.

Ændringsforslag 66

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 4 a (ny)
Direktiv 1999/62/EF
Artikel 7 b – stk. 2 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

**4a) I artikel 7b indsættes som stk. 2a:
"2a. Motorvejstrækninger, på hvilke der opkræves en infrastrukturafgift, skal have den nødvendige infrastruktur for at sikre trafiksikkerhed for alle brugere og kan have sikre parkeringsområder under**

alle vejrforhold i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) .../... om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006 for så vidt angår minimumskravene for maksimal daglig og ugentlig køretid, minimumspauser samt daglig og ugentlig hviletid og forordning (EU) 165/2014 for så vidt angår lokalisering ved hjælp af takografer (2017/0122(COD))."

Begrundelse

Motorvejsnet, der er omfattet af en infrastrukturafgift, skal give vejtransportvirksomheder mulighed for fuldt ud at opfylde de forpligtelser, der er fastsat i forordningen om køre- og hviletid, og for at sikre et højt niveau af færdselssikkerhed for alle brugere.

Ændringsforslag 67

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 7 c – stk. 1

Kommissionens forslag

1. Medlemsstaterne kan opretholde eller indføre en afgift for eksterne omkostninger, der er en følge af trafikbaseret luft- eller støjforurening eller begge dele.

Afgiften for eksterne omkostninger **differentieres og fastsættes for tunge køretøjer** i overensstemmelse med mindstekravene og metoderne i bilag IIIa og skal **ligge inden for referenceværdierne** i bilag IIIb.

Ændringsforslag

68

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5

RR\1155442DA.docx

35/109

PE615.363v02-00

Ændringsforslag

1. Medlemsstaterne kan opretholde eller indføre en afgift for eksterne omkostninger, der er en følge af trafikbaseret luft- eller støjforurening eller begge dele.

Afgifter for eksterne omkostninger kan indføres eller bibeholdes på vejstrækninger, der ikke er omfattet af infrastrukturafgifter.

Afgiften for eksterne omkostninger **for trafikbaseret luft- eller støjforurening differentieres og fastsættes** i overensstemmelse med mindstekravene og metoderne i bilag IIIa og skal **i det mindste være i overensstemmelse med de minimumsværdier, der er fastsat** i bilag IIIb.

Kommissionens forslag

5. Fra den 1. januar 2021 pålægger medlemsstater, der anvender vejafgifter, tunge køretøjer en afgift for **eksterne omkostninger** på **mindst en del af det vejnet, der er omhandlet i artikel 7, stk. 1, hvis miljøskader genereret af tunge køretøjer er større end de gennemsnitlige miljøskader, der genereres af tunge køretøjer, i overensstemmelse med de relevante rapporteringskrav, der fremgår af bilag IIIa.**"

Ændringsforslag 69

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5
Direktiv 1999/62/EF
Artikel 7 c – stk. 5 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag 70

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5
Direktiv 1999/62/EF
Artikel 7 c – stk. 5 b (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

5. Fra den 1. januar 2021 pålægger medlemsstater, der anvender vejafgifter, tunge køretøjer **og varevogne beregnet til godstransport** en afgift for **trafikbaseret luft- eller støjforurening** på **alle dele af vejnettet, som er omhandlet i artikel 7, stk. 1, og som er omfattet af en infrastrukturafgift.**"

Ændringsforslag

5a. Fra den 1. januar 2026 anvendes der en afgift for eksterne omkostninger på alle dele af det vejnet, der er omhandlet i artikel 7, stk. 1, for alle køretøjskategorier uden forskel.

Ændringsforslag

5b. Medlemsstaterne kan anvende undtagelser, der gør det muligt at tilpasse afgifter for eksterne omkostninger for køretøjer af historisk betydning.

Ændringsforslag 71

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 6

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 7 da – stk. 1 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

1a. Trængselsafgifter kan indføres eller bibeholdes uafhængigt af infrastrukturafgifter.

Ændringsforslag 72

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 6

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 7 da – stk. 3

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

3. En trængselsafgift på et afsnit af vejnettet finder anvendelse på ikkediskriminerende vis på alle køretøjskategorier i overensstemmelse med den standardækvivalensfaktor, der er fastsat i bilag V.

3. En trængselsafgift på et afsnit af vejnettet finder anvendelse på ikkediskriminerende vis på alle køretøjskategorier i overensstemmelse med den standardækvivalensfaktor, der er fastsat i bilag V. ***Medlemsstaterne kan dog beslutte at undtage busser for at fremme kollektiv transport og socioøkonomisk udvikling samt territorial samhørighed.***

Ændringsforslag 73

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 6

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 7 da – stk. 4

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

4. Trængselsafgiften ***afspejler de omkostninger, som et køretøj påfører andre trafikanter og dermed indirekte også samfundet, men den må ikke overstige de maksimale*** niveauer, der er

4. Trængselsafgiften ***må ikke være mindre end*** de niveauer, der er fastsat i bilag VI, for en given vejtype.

fastsat i bilag VI, for en given vejtype.

Ændringsforslag 74

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 6

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 7 da – stk. 5

Kommissionens forslag

5. Medlemsstaterne indfører passende mekanismer til at overvåge trængselsafgifters virkning og revidere deres niveau. De reviderer afgifternes niveau *jævnligt og som minimum* hvert *trede* år for at sikre, at de ikke er højere end de trafikbelastningsomkostninger, der opstår i medlemsstaten og på de pågældende vejafsnit, hvor trængselsafgiften er pålagt."

Ændringsforslag

5. Medlemsstaterne indfører passende mekanismer til at overvåge trængselsafgifters virkning og revidere deres niveau. De reviderer afgifternes niveau hvert år for at sikre, at de ikke er højere end de trafikbelastningsomkostninger, der opstår i medlemsstaten og på de pågældende vejafsnit, hvor trængselsafgiften er pålagt.

Ændringsforslag 75

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 7

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 7 f – stk. 1 – litra a

Kommissionens forslag

a) indtægterne fra forhøjelsen investeres i finansiering af opførelsen af transportinfrastruktur *i hovednettet, jf. kapitel III i forordning (EU) nr. 1315/2013, som direkte bidrager til at lette trafikbelastning eller miljøskader, og som befinder sig i samme korridor som det vejafsnit, forhøjelsen vedrører*

Ændringsforslag

a) indtægterne fra forhøjelsen investeres i finansiering af opførelsen af transportinfrastruktur eller *transporttjenester*, som befinder sig i samme korridor som det vejafsnit, forhøjelsen vedrører

Ændringsforslag 76

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 7

Kommissionens forslag

b) forhøjelsen overstiger ikke 15 % af den vægtede gennemsnitlige infrastrukturafgift beregnet i overensstemmelse med artikel 7b, stk. 1, og artikel 7e, **medmindre indtægterne fra forhøjelsen investeres i grænseoverskridende afsnit af hovednetkorridorer**, i hvilket tilfælde forhøjelsen ikke må overstige **25 %**

Ændringsforslag

b) forhøjelsen overstiger ikke 15 % af den vægtede gennemsnitlige infrastrukturafgift beregnet i overensstemmelse med artikel 7b, stk. 1, og artikel 7e, **undtagen i bjergområder, hvor infrastrukturudgifterne er højere, og klima- og miljøskaderne er større**, i hvilket tilfælde forhøjelsen ikke må overstige **50 %**

Begrundelse

Ændringsforslaget har til formål at forenkle indførelsen af bestemmelser om forhøjelse, idet der uanset øremærkningen af indtægter indføres en ensartet forhøjelsestakst på 25 %.

Ændringsforslag 77

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 7

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 7 f – stk. 1 – litra d

Kommissionens forslag

d) Kommissionen får inden forhøjelsen træder i kraft forelagt en beskrivelse af, nøjagtigt hvor forhøjelsen gælder, og bevis for, at der er truffet beslutning om finansiering af de i litra a) omhandlede **hovednetkorridorer**

Ændringsforslag

d) Kommissionen får, inden forhøjelsen træder i kraft, forelagt en beskrivelse af, nøjagtigt hvor forhøjelsen gælder, og bevis for, at der er truffet beslutning om finansiering af de i litra a) omhandlede **transportinfrastruktur- eller transporttjenester**

Ændringsforslag 78

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 7

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 7 f – stk. 1

Kommissionens forslag

1a. I forbindelse med nye

Ændringsforslag

udgår

grænseoverskridende projekter må der kun pålægges forhøjede afgifter, hvis alle de medlemsstater, der er involveret, er enige heri.

Begrundelse

Ændringen har til formål at forenkle de reguleringsmæssige rammer for indførelse af bestemmelser om forhøjelse for eksisterende vejafgifter.

Ændringsforslag 79

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 7

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 7 f – stk. 3

Kommissionens forslag

3. Efter at have modtaget de krævede oplysninger fra en medlemsstat, der har til hensigt at pålægge en forhøjet afgift, stiller Kommissionen disse oplysninger til rådighed for medlemmerne af det i artikel 9c nævnte udvalg. Hvis Kommissionen finder, at den planlagte forhøjelse ikke opfylder betingelserne i stk. 1, eller hvis den finder, at den planlagte forhøjelse vil påvirke et udkantsområdes økonomiske udvikling i stærkt negativ retning, kan den ved hjælp af gennemførelsesretsakter forkaste de afgiftsplaner, der er fremlagt af den pågældende medlemsstat, eller forlange dem ændret. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter rådgivningsproceduren i artikel 9c, stk. 2.

Ændringsforslag

3. Efter at have modtaget de krævede oplysninger fra en medlemsstat, der har til hensigt at pålægge en forhøjet afgift, stiller Kommissionen disse oplysninger til rådighed for medlemmerne af det i artikel 9c nævnte udvalg. Hvis Kommissionen finder, at den planlagte forhøjelse ikke opfylder betingelserne i stk. 1, eller hvis den finder, at den planlagte forhøjelse vil påvirke et udkantsområdes økonomiske udvikling i stærkt negativ retning, kan den ved hjælp af gennemførelsesretsakter forkaste de afgiftsplaner, der er fremlagt af den pågældende medlemsstat, eller forlange dem ændret. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter rådgivningsproceduren i artikel 9c, stk. 2.
Når forhøjelsen anvendes på bompengesystemer som omhandlet i artikel 7e, stk. 3, anses den ikke for en væsentlig ændring i forbindelse med dette direktiv.

Ændringsforslag 80

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 7

Direktiv 1999/62/EF

Kommissionens forslag

4. Forhøjelsen trækkes fra det afgiftsbeløb for eksterne omkostninger, der beregnes efter artikel 7c, undtagen for køretøjer tilhørende EURO-emissionsklasse 0, I og II fra den 15. oktober 2011, og III og IV fra den 1. januar 2015, V fra den 1. januar 2019, og emissionsklasse VI fra januar 2023 og frem. Alle indtægter, der genereres via samtidig gennemførelse af forhøjelsen og afgifterne for eksterne omkostninger, investeres i finansiering af opførelsen af hovednetkorridorer, som fremgår af del I i bilag I til forordning (EU) nr. 1316/2013.

Ændringsforslag

udgår

Ændringsforslag 81

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 7

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 7 g – stk. 1 – litra d

Kommissionens forslag

d) de spidsbelastningsperioder, hvor der pålægges højere infrastrukturafgifter med det formål at mindske trafikbelastningen, overstiger ikke fem timer om dagen

Ændringsforslag

d) de spidsbelastningsperioder, hvor der pålægges højere infrastrukturafgifter med det formål at mindske trafikbelastningen, overstiger ikke fem timer om dagen **eller antallet af timer, hvor belastningsandelen overstiger 100 % af kapaciteten**

Ændringsforslag 82

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 7

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 7 g – stk. 3

Kommissionens forslag

3. Hvis en fører eller, hvor det er relevant, transportvirksomheden i

Ændringsforslag

3. Hvis en fører eller, hvor det er relevant, transportvirksomheden **ikke**

forbindelse med en kontrol ikke kan fremvise *de køretøjsdokumenter*, der er *nødvendige* for at konstatere, hvilken emissionsklasse køretøjet tilhører, jf. stk. 2, kan medlemsstaterne pålægge den højeste af de gældende vejafgifter.

foretager betaling ved hjælp af et elektronisk bompengesystem eller i forbindelse med en kontrol ikke kan fremvise et gyldigt abonnement, eller dens køretøj ikke har et køretøjsudstyr, der er godkendt af afgiftsoperatøren, der er nødvendigt for at konstatere, hvilken emissionsklasse køretøjet tilhører, jf. stk. 2, kan medlemsstaterne pålægge den højeste af de gældende vejafgifter.

Ændringsforslag 83

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 7

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 7 g – stk. 4 – afsnit 1

Kommissionens forslag

4. Senest et år efter Kommissionens offentliggørelse af CO₂-emissionsdata i henhold til forordning (EU) .../...***** vedtager Kommissionen en delegeret retsakt, jf. artikel 9e, med henblik på at fastsætte referenceværdien af CO₂-emissionerne og en passende kategorisering af det pågældende tunge køretøj.

Ændringsforslag

4. Senest et år efter Kommissionens offentliggørelse af CO₂-emissionsdata i henhold til forordning (EU) .../...***** vedtager Kommissionen en delegeret retsakt, jf. artikel 9e, med henblik på at fastsætte referenceværdien af CO₂-emissionerne og en passende kategorisering af det pågældende tunge køretøj *og for at tage hensyn til emissionsreducerende teknologier.*

Ændringsforslag 84

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 7

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 7 g – stk. 4 – afsnit 2

Kommissionens forslag

Senest et år efter ikrafttrædelsen af denne delegerede retsakt tilpasser medlemsstaten infrastrukturafgiften under hensyntagen til CO₂-emissionsreferenceværdierne og den relevante kategorisering af køretøjet.
Afgifterne differentieres på en sådan måde, at ingen infrastrukturafgifter

Ændringsforslag

Senest et år efter ikrafttrædelsen af denne delegerede retsakt tilpasser medlemsstaten infrastrukturafgiften under hensyntagen til CO₂-emissionsreferenceværdierne og den relevante kategorisering af køretøjet.

overstiger afgiften for tilsvarende køretøjer, der har den laveste, men ikke ingen CO2-emissioner, med mere end 100 %. Nulemissionskøretøjer har gavn af en reduktion på 75 % i forhold til den højeste infrastrukturafgift.

Ændringsforslag 85

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 7

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 7 g – stk. 4 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

4a. Fra ... [datoen for dette direktivs ikrafttræden] har nulemissionskøretøjer gavn af en reduktion på 50 % i forhold til den laveste infrastrukturafgift. Emissionsfri drift nyder godt af den samme nedsættelse, forudsat at en sådan drift kan bevises.

Ændringsforslag 86

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 7

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 7 g – stk. 4 b (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Kommissionen udarbejder en evalueringsrapport, der vurderer nulemissionskøretøjernes og nulemissionsoperationernes markedsandel senest den ... [EUT: indsat dato: fem år efter dette direktivs ikrafttræden]. Kommissionen har beføjelse til i givet fald at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 9e, for at foretage en fornyet beregning af den reduktion, der skal finde anvendelse på nulemissionskøretøjer i forhold til den laveste infrastrukturafgift.

Ændringsforslag 87

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 8

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 7 ga – stk. 1

Kommissionens forslag

1. Medlemsstaterne må frem til 31. december 2021 differentiere vejafgifter og brugsafgifter for lette køretøjer efter disses miljøpræstationer.

Ændringsforslag 88

Ændringsforslag

1. (Vedrører ikke den danske tekst)

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 8

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 7 ga – stk. 2 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

2a. Medlemsstaterne kan tage hensyn til forbedring af køretøjets miljøpræstationer, som er knyttet til køretøjets overgang til alternative brændstoffer. Et stående abonnement eller enhver anden mekanisme, der er godkendt af bompengesystemets operatør, bør gøre det muligt for brugerne at drage fordel af en differentiering i vejafgifter, der belønner køretøjets forbedrede miljøpræstationer efter omregning.

Ændringsforslag 89

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 8

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 7 ga – stk. 3

Kommissionens forslag

3. Hvis en fører eller, hvor det er relevant, transportvirksomheden i forbindelse med en kontrol ikke kan fremvise de køretøjsdokumenter, der er nødvendige for at konstatere, hvilket

Ændringsforslag

3. Hvis en fører eller, hvor det er relevant, transportvirksomheden i forbindelse med en kontrol ikke ***har et abonnement eller nogen anden mekanisme, som er godkendt af***

emissionsniveau køretøjet har (typegodkendelse), i henhold til Kommissionens forordning (EU) .../...*****, kan medlemsstaterne pålægge den højeste af de gældende vejafgifter eller den højeste årlige brugsafgift.

operatøren, eller ikke kan fremvise de køretøjsdokumenter, der er nødvendige for at konstatere, hvilket emissionsniveau køretøjet har (typegodkendelse), i henhold til Kommissionens forordning (EU) .../...*****, kan medlemsstaterne pålægge den højeste af de gældende vejafgifter eller den højeste årlige brugsafgift. ***Efterfølgende forelæggelse af de relevante dokumenter, der viser køretøjets emissionsniveauer, medfører tilbagebetaling af en eventuel difference mellem de betalte bompeng eller afgifter og de passende bompeng eller afgifter for det pågældende køretøj.***

Ændringsforslag 90

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 8

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 7 ga – stk. 3 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

3a. Medlemsstaterne kan vedtage ekstraordinære foranstaltninger med henblik på at opkræve afgifter for køretøjer af historisk betydning

Ændringsforslag 91

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 7

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 7 ga – stk. 4

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

4. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 9e, som ændrer bilag VII, med henblik på at tilpasse de nærmere vilkår i bilaget til den tekniske udvikling.

4. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 9e, som ændrer bilag VII, med henblik på at tilpasse de nærmere vilkår i bilaget til den tekniske udvikling ***og for at tage hensyn til de enkelte deles rolle for at skabe forbedringer af såvel trafiksikkerheden som dekarboniseringen af transportsektoren.***

Ændringsforslag 92

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 9 – litra a a (nyt)

Direktiv 1999/62/EU

Artikel 7 h – stk. 1 – litra a – led 3 (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

aa) I artikel 7h, stk. 1, litra a), tilføjes følgende afsnit:

"- klare oplysninger om interoperabiliteten af det mobile udstyr om bord på køretøjer til at betale brugsafgifter og vejafgifter. Grundene til, at andet mobilt udstyr, der anvendes i andre EU-medlemsstater, ikke kan anvendes af brugerne til denne vejafgiftsordning, skal angives".

Ændringsforslag 93

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 9 – litra a a (nyt)

Direktiv 1999/62/EU

Artikel 7 h – stk. 1 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

aa) Følgende stykke indsættes:

"1a. De kontraktmæssige bestemmelser, der regulerer forholdet mellem koncessionsgiveren og koncessionaren har til formål at gøre det muligt at tilpasse koncessionskontrakter til ændringer i Unionens eller nationale lovrammer i overensstemmelse med forpligtelserne i artikel 7c, 7da, 7g og 7ga i dette direktiv".

Ændringsforslag 94

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 10 – litra -a (ny)

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 7 i – stk. 2 – indledning

Gældende ordlyd

2. Medlemsstaterne kan indføre rabatter eller nedsættelser i infrastrukturafgiften, under forudsætning af at:

Ændringsforslag 95

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – afsnit 10 – litra a

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 7 i – stk. 2 – litra c

Kommissionens forslag

c) sådanne rabatter og nedsættelser er på højst **13** % af den infrastrukturafgift, der betales af tilsvarende køretøjer, som ikke er berettigede til rabat eller nedsættelse.

Ændringsforslag 96

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 10 – litra a a (nyt)

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 7 i – stk. 2 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

-a) I stk. 2 affattes indledningen således:

2. Medlemsstaterne kan **for tunge køretøjer og varevogne beregnet til godstransport** indføre rabatter eller nedsættelser i infrastrukturafgiften under forudsætning af at:

Ændringsforslag

c) sådanne rabatter og nedsættelser er på højst **20** % af den infrastrukturafgift, der betales af tilsvarende køretøjer, som ikke er berettigede til rabat eller nedsættelse, **og dem, der bruges til lokal og/eller sædvanlig transport eller begge**

Ændringsforslag

aa) Følgende stykke indsættes efter stk. 2:

2a. For lette køretøjer, især for hyppige brugere i områder med spredt bebyggelse og i udkanten af byer, kan medlemsstaterne indføre rabatter eller

nedsættelser i infrastrukturen, under forudsætning af at:

a) den deraf følgende afgiftsstruktur er forholdsmæssigt afpasset, offentliggjort og tilgængelig for brugerne på lige vilkår og ikke medfører, at andre brugere pålægges yderligere omkostninger i form af højere vejafgifter

b) sådanne rabatter og nedsættelser bidrager

i) til social samhørighed og/eller

ii) til at sikre mobilitet i randområder og fjerntliggende områder eller begge

Ændringsforslag 97

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – afsnit 10 – litra a b (nyt)

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 7 i – stk. 2 b (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

ab) Følgende stykke indsættes efter stk. 2:

2b. Medlemsstaterne eller de kompetente myndigheder kan indføre en fast fritagelse pr. kilometer på en bestemt vejstrækning, under hensyntagen til mobilitetsmønstrene og den økonomiske interesse i randområder, forudsat at den deraf følgende afgiftsstruktur er forholdsmæssigt afpasset, offentliggjort og tilgængelig for brugerne på lige vilkår og ikke medfører, at der væltes yderligere omkostninger over på andre brugere i form af højere vejafgifter

Ændringsforslag

98

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – afsnit 10 – litra b

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 7 i – stk. 3

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

3. Med forbehold af betingelserne i artikel 7g, stk. 1, litra b), og artikel 7g, stk. 5, kan vejafgifterne til specifikke projekter af væsentlig europæisk interesse fastsat i bilag I til forordning (EU) nr. 1315/2013, differentieres på andre måder for at sikre sådanne projekters kommercielle levedygtighed, når de er udsat for direkte konkurrence fra andre former for transport. Den deraf følgende afgiftsstruktur skal være *lineær, forholdsmæssigt afpasset*, offentliggjort og tilgængelig for alle brugere på lige vilkår *og må ikke medføre, at der væltes yderligere omkostninger over på andre brugere i form af højere vejafgifter.*

Ændringsforslag 99

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – afsnit 10 – litra b a (nyt)

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 7 i – stk. 3 a (nyt)

Kommissionens forslag

3. Med forbehold af betingelserne i artikel 7g, stk. 1, litra b), og artikel 7g, stk. 5, kan vejafgifterne til specifikke projekter af væsentlig europæisk interesse fastsat i bilag I til forordning (EU) nr. 1315/2013, differentieres på andre måder for at sikre sådanne projekters kommercielle levedygtighed, når de er udsat for direkte konkurrence fra andre former for transport. Den deraf følgende afgiftsstruktur skal være offentliggjort og tilgængelig for alle brugere på lige vilkår.

Ændringsforslag

ba) Følgende stykke indsættes efter stk. 3:

"3a. I bjergområder og randområder kan medlemsstaterne eller de kompetente myndigheder differentiere vejafgifterne for tunge køretøjer alt efter den vejstrækning, som de afgiftsbelagte køretøjer tilbagelægger, for at minimere de socioøkonomiske indvirkninger, forudsat at:

a) differentieringen svarende til kørselsafstand tager hensyn til de forskellige karakteristika ved transport over korte og lange afstande, især de foreliggende muligheder for trafikoverflytning til andre transportformer

b) differentieringen gælder på ikke-diskriminatorisk vis

c) det tekniske udstyr muliggør

Ændringsforslag 100

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – afsnit 11 – litra a

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 7 j – stk. 1 – nr. 2

Kommissionens forslag

Med henblik herpå samarbejder medlemsstaterne om at fastlægge metoder til at give trafikanter mulighed for at betale vejafgifter og brugsafgifter døgnet rundt, *i det mindste på større salgssteder*, med anvendelse af normale betalingsmidler i og uden for de medlemsstater, hvor de pålægges.

Ændringsforslag

Med henblik herpå samarbejder medlemsstaterne om at fastlægge metoder til at give trafikanter mulighed for at betale vejafgifter og brugsafgifter døgnet rundt, *enten ved grænsen eller ved et hvilket som helst andet salgssted, med mulighed for kvittering*, med anvendelse af normale betalingsmidler, *herunder elektroniske midler*, i og uden for de medlemsstater, hvor de pålægges.

Ændringsforslag 101

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – afsnit 11 – litra b

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 7 j – stk. 3

Kommissionens forslag

3. Hvis en medlemsstat pålægger et køretøj en vejafgift, skal den samlede vejafgift, infrastrukturafgiften, afgiften for eksterne omkostninger og trængselsafgiften, hvis relevant, fremgå af en så vidt muligt elektronisk kvittering, som udleveres til trafikanten.

Ændringsforslag

3. Hvis en medlemsstat pålægger et køretøj en vejafgift, skal den samlede vejafgift, infrastrukturafgiften, afgiften for eksterne omkostninger og trængselsafgiften, hvis relevant, fremgå af en så vidt muligt elektronisk kvittering, som *på anmodning* udleveres til trafikanten.

Ændringsforslag 102

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 12

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 7 k – stk. 1

Kommissionens forslag

Med forbehold af artikel 107 og 108 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde er dette direktiv ikke til hinder for, at medlemsstater indfører en ordning med vejafgifter, som giver en passende kompensation.”

Ændringsforslag

Med forbehold af artikel 107 og 108 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde er dette direktiv ikke til hinder for, at medlemsstater indfører en ordning med vejafgifter, som giver en passende kompensation, *forudsat at de ikke forvrider eller har negativ indvirkning på lokale eller sædvanlige transportvirksomheder eller begge.*

Ændringsforslag 103

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – afsnit 13 – litra a (nyt)

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 8 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

13a) Som artikel 8 indsættes:

Artikel 8a

Overvågning og rapportering

- 1. Hver medlemsstat udpeger en uafhængig tilsynsmyndighed for infrastrukturafgifter med ansvar for at sikre overholdelse af dette direktiv.**
- 2. Tilsynsmyndigheden sikrer et økonomisk og finansielt tilsyn med koncessionskontrakter for at sikre overholdelsen af bestemmelserne i artikel 7b.**
- 3. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om udpegelsen af den uafhængige tilsynsmyndighed.**

Ændringsforslag 104

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – afsnit 14 – litra -a (ny)

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 9 – stk. 2 – indledning

Gældende ordlyd

2. **Medlemsstaterne afgør, hvorledes provenuet fra dette direktiv skal anvendes.**

For at sikre udviklingen af transportnettet som helhed **bør** provenuet fra infrastruktureafgifterne og fra afgifterne for eksterne omkostninger eller en til dette provenu svarende økonomisk værdi **anvendes til fordel for transportsektoren** og til optimering af det samlede transportsystem. Især **bør** provenuet fra afgifter for eksterne omkostninger eller en til dette provenu svarende økonomisk værdi **anvendes** til at gøre transporten mere bæredygtig, herunder til et eller flere af følgende formål:

Ændringsforslag

-a) Artikel 9, stk. 2, indledningen, affattes således:

"2. For at sikre udviklingen af transportnettet som helhed **anvendes** provenuet fra infrastruktureafgifterne og fra afgifterne for eksterne omkostninger eller en til dette provenu svarende økonomisk værdi **til vedligeholdelse og reparation af vejnettet** og til optimering af det samlede transportsystem. Især **anvendes** provenuet fra afgifter for eksterne omkostninger eller en til dette provenu svarende økonomisk værdi til at gøre transporten mere bæredygtig, herunder til et eller flere af følgende formål:"

Ændringsforslag 105

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – afsnit 14 – litra a a (nyt)

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 9 – stk. 2 – litra b

Gældende ordlyd

b) at mindske **forurening fra vejtrafik ved kilden**

Ændringsforslag

-aa) Stk. 2, litra b), affattes således:

"b) at mindske **luft- og støjforurening fra vejtransport**"

Ændringsforslag 106

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – afsnit 14 – litra a b (nyt)

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 9 – stk. 2 – litra b a (nyt)

-ab) i stk. 2 indsættes følgende litra:

"ba) finansiere kollektive og bæredygtige transportformer"

Ændringsforslag 107

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – afsnit 14 – litra -a c (nyt)

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 9 – stk. 2 – litra e

Gældende ordlyd

e) at udbygge *alternativ infrastruktur* til transportbrugerne og/eller udvide den nuværende kapacitet

Ændringsforslag

-ac) Stk. 2, litra e), erstattes af følgende:

*"e) at udbygge **infrastrukturer for alternative brændstoffer i overensstemmelse med direktiv 2014/94/EU og alternative tjenester** til transportbrugerne og/eller udvide den nuværende kapacitet"*

Ændringsforslag 108

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – afsnit 14 – litra a d (nyt)

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 9 – stk. 2 – litra f

Gældende ordlyd

f) at støtte det transeuropæiske transportnet

Ændringsforslag

-ad) Stk. 2, litra f), affattes således:

*"f) at støtte det transeuropæiske transportnet **og fjerne flaskehalse**"*

Ændringsforslag 109

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – afsnit 14 – litra a e (nyt)

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 9 – stk. 2 – litra h

Gældende ordlyd

h) at forbedre færdselssikkerheden og

Ændringsforslag 110

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – afsnit 14 – litra a f (nyt)

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 9 – stk. 2 – litra i

Kommissionens forslag

i) at sørge for sikre
parkeringsområder.

Ændringsforslag 111

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – afsnit 14 – litra b

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 9 – stk. 3 – indledning

Kommissionens forslag

3. Indtægter fra trængselsafgifter eller den tilsvarende finansielle værdi af disse indtægter anvendes til at afhjælpe problemet med trafikoverbelastning ved at

Ændringsforslag 112

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – afsnit 14 – litra b

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 9 – stk. 3 – litra b

Kommissionens forslag

b) fjerne flaskehalse på det transeuropæiske transportnet

Ændringsforslag

-ae) i stk. 2 affattes litra h) således:

"h) at forbedre færdselssikkerheden og en sikker vejinfrastruktur og"

Ændringsforslag

-af) Stk. 2, litra f), affattes således:

"i) at sørge for trygge og sikre parkeringsområder. "

Ændringsforslag

3. Indtægter fra trængselsafgifter eller den tilsvarende finansielle værdi af disse indtægter anvendes til at afhjælpe problemet med trafikoverbelastning, *f.eks.* ved at

Ændringsforslag

b) fjerne flaskehalse *og manglende forbindelsesled i deres net overalt, hvor*

Ændringsforslag 113

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – afsnit 14 – litra b

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 9 – stk. 3 – litra c

Kommissionens forslag

c) udbygge alternativ infrastruktur til transportbrugere."

Ændringsforslag

c) udbygge alternativ infrastruktur **og multinationale knudepunkter** til transportbrugere

Ændringsforslag 114

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – afsnit 14 – litra b a (nyt)

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 9 – stk. 3 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

ba) Et nyt stykke indsættes:

"3a. Provenuet fra infrastrukturafgifter og afgifter for eksterne omkostninger anvendes på de vejafsnit, hvor afgifterne anvendes."

Ændringsforslag 115

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 15

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 9 e – stk. 2

Kommissionens forslag

2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 7g, stk. 4, artikel 7ga, stk. 4, og artikel 9d, tillægges
Kommissionen for en **ubegrænset periode**

Ændringsforslag

2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 7g, stk. 4, artikel 7ga, stk. 4, og artikel 9d, tillægges
Kommissionen for en **periode på fem år** fra ... [dette direktivs ikrafttrædelsesdato].

fra [dette direktivs ikrafttrædelsesdato].

Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af femårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.

Ændringsforslag 116

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 18

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 11 – stk. -1 (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

-1. Medlemsstaterne eller de kompetente myndigheder fastsætter på en så gennemsigtig og klar måde som muligt anvendelsen af indtægterne fra vejbrugere.

Ændringsforslag 117

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 18

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 11 – stk. 2 – litra e a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

ea) den samlede indtægt fra forhøjelser og de vejstrækninger, hvorpå de er blevet opkrævet

Ændringsforslag 118

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 18

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 11 – stk. 3 a (nyt)

3a. Medlemsstaterne offentliggør resultaterne af geninvesteringen af infrastrukturafgifter og afgifter for eksterne omkostninger samt fordelene i form af øget trafiksikkerhed, reduceret miljøbelastning og mindre trafiktrængsel.

Ændringsforslag 119

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 18

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 11 – stk. 5 a (nyt)

5a. Fem år efter dette direktivs ikrafttræden forelægger Kommissionen en rapport om udviklingen i markedsandelen for nulemissionskøretøjer og reviderer således, hvis det er nødvendigt, reduktionssatsen for nulemissionskøretøjer.

Ændringsforslag 120

Forslag til direktiv

Bilag I – nr. 1 – litra b – nr. i – første led

Direktiv 1999/62/EF

Bilag III – afdeling 2 – nr. 2.1 – sjette led

Fordelingen af omkostninger på **tunge køretøjer** foretages på et objektivt og gennemsigtigt grundlag under hensyntagen til den del af **den tunge trafik**, som nettet skal bære, og omkostningerne i forbindelse hermed. De vognkilometer, som tunge køretøjer kører, kan til dette formål justeres med objektivt begrundede "ækvivalensfaktorer" som f.eks. dem, der

Fordelingen af omkostninger på **de enkelte køretøjstyper** foretages på et objektivt og gennemsigtigt grundlag under hensyntagen til den del af **trafikken med de enkelte køretøjstyper**, som nettet skal bære, og omkostningerne i forbindelse hermed. De vognkilometer, som tunge køretøjer kører, kan til dette formål justeres med objektivt begrundede "ækvivalensfaktorer" som

er fastsat i dette bilags punkt 4 (*).

f.eks. dem, der er fastsat i dette bilags punkt 4 (*).

Begrundelse

Ved omkostningsberegningen i forbindelse med udvidelse af vejnettet skal fordelingsreglen gælde for alle køretøjstyper.

Ændringsforslag 121

Forslag til direktiv

Bilag I – nr. 1 – litra b – nr. i – andet led

Direktiv 1999/62/EF

Bilag III – afdeling 2 – nr. 2.2 – andet led

Kommissionens forslag

— Omkostningerne fordeles mellem tunge køretøjer og *anden trafik* på grundlag af de faktiske og anslåede vognkilometerandele og kan justeres med objektivt begrundede ækvivalensfaktorer som f.eks. dem, der er fastsat i punkt 4."

Ændringsforslag

— Omkostningerne fordeles mellem tunge køretøjer og *lette køretøjer* på grundlag af de faktiske og anslåede vognkilometerandele og kan justeres med objektivt begrundede ækvivalensfaktorer som f.eks. dem, der er fastsat i punkt 4."

Ændringsforslag 122

Forslag til direktiv

Bilag I – nr. 1 – litra c

Direktiv 1999/62/EF

Bilag IIIa – punkt 1 – afsnit 2

Kommissionens forslag

Har en medlemsstat til hensigt kun at lægge en afgift for eksterne omkostninger på en eller flere dele af det vejnet, der udgøres af dens andel af det transeuropæiske vejnet og af dens motorveje, skal den eller de pågældende dele udpeges på grundlag af en vurdering, der viser:

at der ved køretøjernes brug forårsages miljøskader af større omfang end gennemsnitligt på de veje, som er pålagt afgift for eksterne omkostninger, hvilket vurderes i overensstemmelse med

Ændringsforslag

udgår

rapportering om luftkvalitet, nationale emissionsopgørelser, trafikmængden og, for så vidt angår støj, i overensstemmelse med direktiv 2002/49/EF, eller

at en afgift for eksterne omkostninger på de øvrige dele af vejnettet i denne form kunne få en negativ indflydelse på miljø eller færdselssikkerhed, eller at pålæggelsen og opkrævningen af en afgift for eksterne omkostninger på dem ville medføre uforholdsmæssigt høje omkostninger.

Ændringsforslag 123

Forslag til direktiv

Bilag I – nr. 1 – litra c

Direktiv 1999/62/EF

Bilag IIIa – afsnit 2

Kommissionens forslag

2. Relevante køretøjer, veje og tidspunkter

Hvis en medlemsstat agter at anvende højere afgifter for eksterne omkostninger end de referenceværdier, der er anført i bilag IIIb, meddeler den Kommissionen, hvilken klassificering af køretøjerne der lægges til grund for differentieringen af afgiften for eksterne omkostninger.

Medlemsstaten skal også give Kommissionen meddelelse om, hvilke veje der er pålagt en høj afgift for eksterne omkostninger (i det følgende benævnt "veje i forstæder (herunder motorveje)"), og hvilke veje der er pålagt en lav afgift for eksterne omkostninger (i det følgende benævnt "veje mellem byer (herunder motorveje)").

Medlemsstaterne skal ligeledes, når det er relevant, give Kommissionen meddelelse om de nøjagtige tidspunkter, der afgrænser natperioden, hvor større gener i forbindelse med støj eventuelt afspejles i en højere støjafgift for eksterne

Ændringsforslag

2. Relevante køretøjer, veje og tidspunkter

omkostninger.

Vejenes klassificering som veje i forstæder (herunder motorveje) og veje mellem byer (herunder motorveje) og periodernes placering skal bygge på objektive kriterier, der hænger sammen med, i hvilken grad vejene og deres nærmeste omgivelser er udsat for forurening, f.eks. befolkningstæthed, den gennemsnitlige årlige luftforurening (især med hensyn til PM10 og NO2) og antal dage (for PM10) og timer (NO2), hvor de i direktiv 2008/50/EF fastsatte grænseværdier overskrides. De anvendte kriterier anføres i meddelelsen.

Vejenes klassificering som veje i forstæder (herunder motorveje) og veje mellem byer (herunder motorveje) og periodernes placering skal bygge på objektive kriterier, der hænger sammen med, i hvilken grad vejene og deres nærmeste omgivelser er udsat for forurening, f.eks. befolkningstæthed, den gennemsnitlige årlige luftforurening (især med hensyn til PM10 og NO2) og antal dage (for PM10) og timer (NO2), hvor de i direktiv 2008/50/EF fastsatte grænseværdier overskrides. De anvendte kriterier anføres i meddelelsen.

Ændringsforslag 124

Forslag til direktiv
Bilag I – nr. 1 – litra c
Direktiv 1999/62/EF
Bilag IIIa – tabel 3 (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Tabel 3: Minimumsværdier for eksterne omkostninger for personbiler (€/vkm)

Køretøj	Motor	EURO-klasse	Veje i forstæder	Veje mellem byer
Dieselskøretøj	<1,4 l	Euro 2	1,9	0,9
		Euro 3	1,6	0,9
		Euro 4	1,3	0,7
		Euro 5	0,9	0,5
		Euro 6	0,6	0,3
		Euro 0	3,6	1,0
	1,4-2,0 l	Euro 1	1,9	0,9
		Euro 2	1,8	0,8
		Euro 3	1,7	0,9
		Euro 4	1,4	0,7
		Euro 5	0,9	0,5
		Euro 6	0,6	0,3

	<i>>2,0 l</i>	<i>Euro 0</i>	<i>3,9</i>	<i>1,3</i>
		<i>Euro 1</i>	<i>1,9</i>	<i>0,9</i>
		<i>Euro 2</i>	<i>1,8</i>	<i>0,9</i>
		<i>Euro 3</i>	<i>1,7</i>	<i>0,9</i>
		<i>Euro 4</i>	<i>1,4</i>	<i>0,7</i>
		<i>Euro 5</i>	<i>0,9</i>	<i>0,5</i>
		<i>Euro 6</i>	<i>0,6</i>	<i>0,3</i>
<i>Benzinkøretøj</i>	<i><1,4 l</i>	<i>Euro 0</i>	<i>3,7</i>	<i>2,4</i>
		<i>Euro 1</i>	<i>1,0</i>	<i>0,4</i>
		<i>Euro 2</i>	<i>0,7</i>	<i>0,3</i>
		<i>Euro 3</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
		<i>Euro 4</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
		<i>Euro 5</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
		<i>Euro 6</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
	<i>1,4-2,0 l</i>	<i>Euro 0</i>	<i>3,9</i>	<i>3,0</i>
		<i>Euro 1</i>	<i>1,1</i>	<i>0,4</i>
		<i>Euro 2</i>	<i>0,7</i>	<i>0,3</i>
		<i>Euro 3</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
		<i>Euro 4</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
		<i>Euro 5</i>	<i>0,4</i>	<i>0,2</i>
		<i>Euro 6</i>	<i>0,4</i>	<i>0,2</i>
	<i>>2,0 l</i>	<i>Euro 0</i>	<i>4,0</i>	<i>3,0</i>
		<i>Euro 1</i>	<i>1,0</i>	<i>0,4</i>
		<i>Euro 2</i>	<i>0,5</i>	<i>0,3</i>
		<i>Euro 3</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
		<i>Euro 4</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
		<i>Euro 5</i>	<i>0,4</i>	<i>0,2</i>
		<i>Euro 6</i>	<i>0,4</i>	<i>0,2</i>

Ændringsforslag 125

Forslag til direktiv
Bilag I – nr. 1 – litra c
 Direktiv 1999/62/EF
 Bilag IIIa – tabel 4 (nyt)

Ændringsforslag

Tabel 4: Minimumsværdier for eksterne omkostninger for lette køretøjer (€ct/vkm)

Køretøj	EURO-klasse	Veje i forstæder	Veje mellem byer
Lette køretøjer (benzin)	Euro 1	2,4	0,7
	Euro 2	1,9	0,4
	Euro 3	1,8	0,4
	Euro 4	1,7	0,3
	Euro 5	1,6	0,3
	Euro 6	1,6	0,3
Lette køretøjer (diesel)	Euro 1	4,0	1,7
	Euro 2	4,1	1,7
	Euro 3	3,5	1,3
	Euro 4	3,0	1,1
	Euro 5	2,2	0,8
	Euro 6	1,9	0,5

Ændringsforslag 126

Forslag til direktiv

Bilag I – afsnit 1 – litra d

Direktiv 1999/62/EF

Bilag IIIb – overskrift

Kommissionens forslag

**REFERENCEVÆRDIER AF AFGIFTER
FOR EKSTERNE OMKOSTNINGER**

I Dette bilag fastlægges *referenceværdier* for afgiften for eksterne omkostninger, herunder omkostninger til luftforurening og støj.

Ændringsforslag 127

Forslag til direktiv

Bilag I – nr. 1 – litra d)

PE615.363v02-00

62/109

RR\1155442DA.docx

Direktiv 1999/62/EF
Bilag IIIb – tabel 1 – overskrift

Kommissionens forslag

Tabel 1: **referenceværdier** for eksterne omkostninger for tunge godskøretøjer

Ændringsforslag

Tabel 1: **minimumsværdier** for eksterne omkostninger for tunge godskøretøjer

Ændringsforslag 128

Forslag til direktiv
Bilag I – nr. 1 – litra d)
Direktiv 1999/62/EF
Bilag IIIb – tabel 2 – overskrift

Kommissionens forslag

Tabel 2: **referenceværdier** for eksterne omkostninger for rutebiler

Ændringsforslag

Tabel 2: **minimumsværdier** for eksterne omkostninger for rutebiler

Ændringsforslag 129

Forslag til direktiv
Bilag I – nr. 1 – litra d)
Direktiv 1999/62/EF
Bilag IIIb – afsnit 2

Kommissionens forslag

Værdierne i tabel 1 og 2 kan multipliceres med en **faktor** på op til **2** i bjergområder og omkring byområder, for så vidt som det er begrundet i mindre spredning, vejenes stigning, højde over havet og/eller temperaturinversion."

Ændringsforslag

Værdierne i tabel 1 og 2 kan multipliceres med en **referencefaktor** på op til **4** i bjergområder og omkring byområder, for så vidt som det er begrundet i mindre spredning, vejenes stigning, højde over havet og/eller temperaturinversion. **Hvis der er videnskabelig dokumentation for en højere bjergområde- eller byområdefaktor, kan denne referenceværdi forhøjes på basis af en detaljeret begrundelse herfor.**

Ændringsforslag 130

Forslag til direktiv
Bilag I – nr. 1 – litra ea (nyt)
Direktiv 1999/62/EF

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

ea) I bilag IV tilføjes følgende punkt:

For alle motorkøretøjer, der bruger alternativt brændstof: den største tilladte vægt forhøjes med den yderligere vægt, der kræves til den alternative brændstofteknologi, dog højst ét ton.

Ændringsforslag 131

Forslag til direktiv

Bilag I – nr. 2

Direktiv 1999/62/EF

Bilag V – afdeling 1 – litra c) – tabel 2 – kolonne 2 – række 4

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Busser og rutebiler	Busser og rutebiler
2,5	1,5

BEGRUNDELSE

1. Den nuværende situation

Direktiv 1999/68/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer var primært rettet mod at fjerne konkurrenceforvridninger mellem transportvirksomheder med henblik på at sikre det indre markeds funktion og princippet om fri bevægelighed for varer.

Revisionen af direktiv 1999/68/EF i 2011 tager højde for de negative eksterne omkostninger i forbindelse med differentieringen af afgifter og giver mulighed for at indføre afgifter for eksterne omkostninger. Direktivet fra 2011 kan dog ikke i fuldt omfang bidrage til at nå målene i hvidbogen om transport med henblik på fuld anvendelse af principperne om, at forurenere og brugeren betaler på det transeuropæiske vejnet. I dag er kun omkring 25 % af det samlede transeuropæiske vejnet, der er omfattet af afstandsbaseerede afgifter for tunge godskøretøjer.

2. Forslag fra Kommissionen

- Inddragelse af alle tunge køretøjer er omfattet i anvendelsesområdet: Fra 2020 og fremefter bør eksisterende og nye vejafgiftsordninger, der gælder for tunge godskøretøjer, også gælde for busser og rutebiler. Desuden vil det ikke længere være muligt at fritage køretøjer på under 12 ton for vejafgiftssystemer. Formålet med denne foranstaltning er at mindske konkurrenceforvridningerne mellem tunge køretøjer og ikke kun lade tunge lastvogne på over 12 ton være omfattet af afgifterne
- Kommissionen foreslog at udvide visse bestemmelser i direktivet til personbiler og lette erhvervskøretøjer, navnlig hvad angår differentiering af infrastrukturafgifter
- Forbud mod anvendelse af mærkater for tunge køretøjer fra 2024 og fra 2028 for personbiler og lette erhvervskøretøjer for bedre at kunne anvende princippet om, at brugere betaler
- Muligheden for at indføre trængselsafgifter
- Differentiering af infrastrukturafgifter i henhold til CO₂-emissioner for tunge køretøjer fra 2021 og baseret på CO₂-emissioner og EURO-normer for personbiler og lette erhvervskøretøjer
- 75 % reduktion af infrastrukturafgifter for ”nulemissionskøretøjer”
- Forpligtelse til at indføre afgifter for eksterne omkostninger på visse veje, hvor de eksterne miljøskader, der er forårsaget af tunge godskøretøjer, er større end de gennemsnitlige
- Kommissionens forslag har også til formål at styrke gennemsigtigheden af afgiftssystemer og at overvåge anvendelsen af indtægter

3. Ordførerens forslag

Kommissionens forslag indeholder en række foranstaltninger, som er i tråd med målsætningerne i hvidbogen om transport med henblik på at bevæge sig i retning af fuld anvendelse af principperne om, at brugere og forurenere betaler. Ordføreren mener som sådan, at Europa-Parlamentet bør bevare ambitionsniveauet i Kommissionens forslag.

Ordføreren mener, at Kommissionens forslag bør forbedres og styrkes på en række vigtige punkter. Ud fra dette perspektiv indeholder rapporten flere ændringer vedrørende væsentlige elementer i teksten, der omhandler fem store udfordringer:

- a) Afskaffelse af forskelsbehandling mellem de forskellige trafikanter og anvendelse af principperne om, at brugeren og forurenere betaler for alle køretøjer
 - For at nå dette mål foreslår ordføreren at anvende vejafgifter uden forskelsbehandling af køretøjer efter mærkatsystemernes ophør, således at alle trafikanterne bidrager til infrastrukturafgifterne og afgifterne for eksterne omkostninger
 - For at præcisere Kommissionens forslag om eksterne omkostninger er det nødvendigt at indføre en afgift for eksterne omkostninger på de net, der er omfattet af en infrastrukturafgift
 - Anvendelsen af principperne om, at brugeren og forurenere betaler for alle køretøjer, vil bidrage til at afskaffe forskelsbehandling mellem forskellige trafikanter
- b) Afskaffelse af konkurrenceforvridninger i vejtransportsektoren og mellem transportformer:
 - For at nå dette mål foreslår ordføreren ikke kun forbyde mærkater, men erstatte dem med systemer, der er baseret på afstand. Formålet er at sikre, at de TEN-T-vejnet, der var omfattet af et mærkat, bliver omfattet af et gebyr for at undgå konkurrenceforvridninger med andre transportformer
 - For at undgå konkurrenceforvridninger foreslås det at tilpasse de bestemmelser, der finder anvendelse på varevogne, som transporterer varer, med dem, der gælder for tunge godskøretøjer
- c) Bekæmpelse af den stigende forringelse af vejnettet i Europa
 - Offentlige udgifter til vedligeholdelse af veje er faldet med ca. 30 % i EU mellem 2006 og 2013. Det er en udfordring for trafikikkerheden. For at håndtere denne udfordring foreslår ordføreren en øremærkning af infrastrukturafgifter i forhold til vedligeholdelse og forbedring af vejinfrastrukturen og forbedring af transportsystemet
- d) Fremskyndelse af overgangen til en ren mobilitet
 - Ordføreren foreslår, at indtægterne fra afgifterne for eksterne omkostninger bør anvendes til at finansiere omstillingen til lavemissionsmobilitet
 - Ordføreren foreslår ligeledes at fremme anvendelse af afgifter til finansiering af projekter i det transeuropæiske transportnet
- e) Accept og gennemsigtighed af vejafgiftssystemer:
 - Ordføreren mener, at øremærkning af indtægter bidrager til accepten af vejafgiftssystemer. I denne henseende foreslår ordføreren, at indtægterne fra afgifterne vil blive anvendt på de vejafsnit, hvor afgifterne anvendes
 - For at tage højde for den særlige karakter af visse områder foreslår ordføreren at indføre muligheden for at give en fast fritagelse pr. kilometer for en specifik

vejstrækning for at give mere smidighed og fleksibilitet og for at tage højde for situationen i de fjerntliggende regioner

- For at sikre social integration og territorial samhørighed foreslår ordføreren at øge niveauet af nedsættelser, der tiltænkes hyppige brugere, navnlig i udkanten af de store byområder
- Ordføreren mener, at det vejnet, der er omfattet af en infrastrukturafgift, bør tilbyde et højt niveau af færdselssikkerhed, samt alle de nødvendige faciliteter, herunder sikre parkeringsområder, for at opfylde de forpligtelser, der er fastsat i forordningen om køre- og hviletider for erhvervschauffører
- For at sikre gennemsigtighed i vejafgiftssystemer, navnlig hvad angår beregning af afgifter og fordeling af indtægterne, foreslår ordføreren, at der oprettes en uafhængig overvågningsmyndighed for vejafgiftssystemer i hver medlemsstat, og at der sikres en høj grad af information til alle brugere om brugen af indtægterne
- Ordføreren ændrer Kommissionens forslag om trængselsafgifter for ikke at straffe busser og i særdeleshed offentlig transport urimeligt.

**BILAG: LISTE OVER ENHEDER OG PERSONER,
SOM ORDFØREREN HAR MODTAGET INPUT FRA**

Den følgende liste udarbejdes på frivillig basis og udelukkende på ordførerens ansvar. Ordføreren har modtaget input fra følgende foretagender eller personer som led i udarbejdelsen af betænkningen inden vedtagelsen i udvalget:

ENHED ELLER PERSON
AEGPL EUROPE
ALBERTIS
ALBERTO MAZZO RAPPORTEUR DU CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL EUROPEEN
ASFINAG LIAISON OFFICE BRUSSELS
ASSOCIATION DES RÉGIONS DE FRANCE
BORNE ÉLISABETH MINISTRE DES TRANSPORTS DE FRANCE
CLECAT
COMITÉ D'ORIENTATION DES ASSISES DE LA MOBILITÉ
COMITÉ POUR LA TRANSALPINE
CONFÉRENCE DES RÉGIONS PÉRIPHÉRIQUES ET MARITIMES (CRPM)
CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES DIRECTEURS DE ROUTES
CONFÉRENCE EUROPÉENNE DU RAIL (CER)
DEUTSCHE BAHN

EL KHADRAOUI SAÏD - EUROPEAN POLITICAL STRATEGY CENTRE
E-MOBILITY PLATFORM
EURELECTRIC
EUROPEAN ASSOCIATION OF TOLLED MOTORWAYS (ASECAP)
EUROPEAN AUTOMOBILE MANUFACTURERS' ASSOCIATION – ACEA
EUROPEAN EXPRESS ASSOCIATION (EEA)
EUROPEAN RAIL FREIGHT ASSOCIATION
EUROPEAN SHIPPERS' COUNCIL (ESC)
EUROPEAN UNION ROAD FEDERATION (ERF)
FÉDÉRATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE (FIA)
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE
HISTORIC VEHICLE GROUP
IMONITRAF
INTERNATIONAL ROAD TRANSPORT UNION (IRU)
LAHELLEC GERARD - VICE PRÉSIDENT DE LA RÉGION BRETAGNE EN CHARGE DES TRANSPORTS
MICHELIN
MISSION OF NORWAY TO THE EUROPEAN UNION

MOSKOVSKI IVAYLO , MINISTER OF TRANSPORT OF BULGARIA
PICHEREAU DAMIEN - DÉPUTÉ À L'ASSEMBLÉE NATIONALE
ÖBB-HOLDING AG (AUSTRIAN FEDERAL RAILWAYS)
SHV ENERGY
SIEMENS
SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS (SNCF)
TDIE
TRANSPORT ET ENVIRONNEMENT
VAN ESSEN HUIB CE DEFLT
VINCI CONCESSION
ŽAGAR IVAN RAPPORTEUR COMITÉ DES RÉGIONS

28.3.2018

UDTALELSE FRA UDVALGET OM MILJØ, FOLKESUNDHED OG FØDEVARESIKKERHED

til Transport- og Turismeudvalget

om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer (COM(2017)0275 – C8-0171/2017 – 2017/0114(COD))

Ordfører for udtalelse (*): Seb Dance

(*) Procedure med associerede udvalg – forretningsordenens artikel 54

KORT BEGRUNDELSE

Direktiv 1999/62/EF indeholder lovrammerne for at opkræve afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse veje. Det forpligter ikke medlemsstaterne til at indføre afgifter, men fastlægger minimumskrav for den måde, som infrastrukturafgifter bør fastsættes på.

Ifølge Det Europæiske Miljøagentur (EEA) er vejtransport den største kilde til drivhusgasemissioner i EU. Mens transportsektoren generelt tegner sig for 23 % af CO₂-emissionerne i EU, tegner vejgodstransporten sig for 72 % af disse emissioner. Størstedelen af disse emissioner (over 60 %) stammer fra personbiler, men samtidig er de tunge godskøretøjers andel stigende. Hvis den nuværende udvikling fortsætter, vil emissionsbegrænsningerne i vejgodstransportsektoren ikke være tilstrækkelige til at nå EU's mål for 2030 og 2050.

Omkostningerne som følge af luftforurenende emissioner fra vejtransport medfører ligeledes betydelige omkostninger for samfundet. Ifølge Miljøagenturet er luftforurening ansvarlig for omkring 500 000 for tidlige dødsfald hvert år i EU, og emissioner fra vejtransporten tegner sig for størstedelen af denne forurening.

Med den stigende efterspørgsel efter transport er trafikpropper et stigende problem, som medfører væsentlige økonomiske, samfundsmæssige og miljømæssige omkostninger, herunder forsinkelser, spild af brændstof og yderligere emissioner af CO₂ og andre forurenende stoffer, som repræsenterer 1-2 % af EU's BNP. Selv om det nuværende direktiv giver mulighed for at opkræve afgifter for de eksterne omkostninger ved vejtransport, har denne bestemmelse næsten ikke været anvendt.

I hvidbogen fra 2011 om en køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem – fastsatte Kommissionen en frist i 2020 for at *gå videre med en fuldstændig og obligatorisk internalisering af eksterne omkostninger (herunder omkostninger i forbindelse med støj, lokal forurening og trafikpropper, foruden obligatoriske omkostninger for slitage og vejrlig) for vej- og jernbanetransport*. På grundlag af de nuværende tendenser er EU langt fra at nå dette mål.

Generelt er ordføreren tilfreds med Kommissionens forslag. Målet er at fremme en økonomisk og miljømæssigt bæredygtig vejtransport gennem en mere udbredt anvendelse af principperne om, at "brugeren betaler" og "forureneren betaler". Denne udtalelse tilsigter at sikre, at en effektiv og retfærdig prisfastsættelse for brug af vejinfrastruktur kan bidrage til EU's indsats for at begrænse emissionerne af både CO₂ og andre forurenende stoffer gennem en bedre anvendelse af princippet om, at forureneren betaler, og til at fremskynde overgangen til ren mobilitet og nulemissionsmobilitet.

Anvendelsesområde

Det nuværende direktiv omfatter kun tunge godskøretøjer, men Kommissionen foreslår at udvide de retlige rammer til alle tunge køretøjer (HDV'er) – herunder busser – og lette køretøjer (LDV'er) – personbiler og varevogne. Ordføreren støtter denne udvidelse af anvendelsesområdet. Busser, personbiler og varevogne bidrager ikke tilstrækkeligt gennem vejafgifter, selv om disse køretøjer tegner sig for en betydelig andel af transportaktiviteter og er ansvarlige for en stor del af slitagen på infrastrukturen (og andre eksterne omkostninger).

For at fremme en retfærdig og effektiv prissætning foreslår ordføreren at adskille personbiler og varevogne beregnet til godstransport, således at vejafgifter for tunge godskøretøjer, der begynder fra 3,5 ton, også finder anvendelse på store varevogne, som anvendes i transportsektoren. Store varevogne anvendes i stigende grad til transport af varer for at omgå regler, der gælder for tunge køretøjer.

Infrastrukturafgifter: Afstandsbaseerede afgifter i forhold til tidsbaseerede afgifter

Ordføreren glæder sig over forslaget om at udfase tidsbaseerede vejafgifter (vignetter), da de ikke afspejler den faktiske brug af vejene og ansporer bilisterne til at køre mere i løbet af den tid, de har betalt for. Afstandsbaseerede afgifter står på den anden side i forhold til anvendelsen af vejinfrastrukturen og er bedre til at gennemføre princippet om, at forureneren og brugeren betaler.

Ordføreren foreslår at fremrykke datoerne for udfasning af vignetter for både tunge køretøjer, herunder varevogne til godstransport, og lette køretøjer, da dette vil fremskynde internaliseringen af eksterne omkostninger ved vejtransport og fremskynde anvendelsen af princippet om, at forureneren betaler.

Eksterne omkostninger:

Vejtransport forårsager betydelige eksterne omkostninger, herunder klimaforandringer, luftforurening og støj. For øjeblikket dækker sektoren kun en del af disse omkostninger. Selv om ordføreren glæder sig over Kommissionens forslag om at gøre det obligatorisk at indføre afgifter på tunge godskøretøjer til dækning af eksterne omkostninger på de mest forurenede dele af vejnettet, er dette ikke tilstrækkeligt til at nå det fastsatte mål om at internalisere de eksterne omkostninger i forbindelse med vejtransport.

Ordføreren foreslår derfor at gøre det obligatorisk at indføre en afgift til dækning af eksterne omkostninger, der står i forhold til omkostningerne ved luft- og støjforurening, på hele den del af vejnettet, der er omfattet af en infrastrukturafgift. For at lette en effektiv prisfastsætning og overgangen til renere køretøjer er referenceværdierne i bilag IIIb blevet ændret til bindende minimumsværdier for afgifter til dækning af omkostningerne ved luft- og støjforurening.

Nulemissionsmobilitet

Vejafgifter kan være et effektivt redskab på efterspørgselssiden til at fremme anvendelsen af nulemissionskøretøjer (ZEV'er). For at fremskynde overgangen til nulemissionsmobilitet foreslår ordføreren at fastholde rabatten på 75 % til ZEV'er, men uafhængigt af ikrafttrædelsen af gennemførelsesforordning (EU) nr. 595/2009.

Ordføreren foreslår også at slette henvisningen til fire års fritagelse for afgiften for eksterne omkostninger for den højeste Euro-klasse af køretøjer. Denne fritagelse ville ikke blot ophøre med at være relevant for Euro IV-køretøjer, men fjernelsen af fritagelsen for fremtidige Euro-klasser vil også fremskynde anvendelsen af ZEV'er.

Øremærkning af provenuet

Vejafgifter genererer ressourcer, der bør bidrage til finansiering af vedligeholdelse og udvikling af transportinfrastrukturen, mindske forurening fra trafikken ved kilden og fremme produktionen og anvendelsen af nulemissionskøretøjer.

ÆNDRINGSFORSLAG

Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarer sikkerhed opfordrer Transport- og Turismeudvalget, som er korresponderende udvalg, til at tage hensyn til følgende ændringsforslag:

Ændringsforslag 1

Forslag til direktiv Betragtning 1 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(1a) I hvidbogen har Kommissionen fastsat en frist i 2020 for at "gå videre med en fuldstændig og obligatorisk internalisering af eksterne omkostninger (herunder omkostninger i forbindelse med støj, lokal forurening og trafikpropper, foruden obligatoriske omkostninger for slitage og vejrlig) for vej- og jernbanetransport".

Ændringsforslag 2

Forslag til direktiv Betragtning 1 b (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(1b) Trafikken af køretøjer til gods- og passagertransport er en faktor, der medvirker til udslip af forurenende stoffer i atmosfæren. Sådanne forurenende stoffer, som har en meget alvorlig indvirkning på menneskers sundhed og fører til en forringelse af luftkvaliteten i Unionen, omfatter f.eks. PM_{2,5}, NO₂ og O₃, som i 2014 forårsagede henholdsvis 399 000, 75 000 og 13 600 for tidlige dødsfald i Unionen som følge af længerevarende eksponering ifølge skøn fra Det Europæiske Miljøagentur i 2017.

Ændringsforslag 3

Forslag til direktiv Betragtning 1 c (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(1c) Trafikpropper udgør et stadigt større problem, som medfører høje økonomiske, sociale, miljømæssige omkostninger, herunder forsinkelser, brændstofaffald og yderligere emissioner af CO₂ og forurenende stoffer.

Ændringsforslag 4

Forslag til direktiv Betragtning 1 d (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(1d) I henhold til Verdenssundhedsorganisationen ligger støj fra vejtrafik alene på andenpladsen blandt de mest skadelige miljøstressorer i Europa, kun overgået af luftforurening. Mindst 9 000 for tidlige dødsfald om året kan tilskrives hjertesygdomme forårsaget af trafikstøj.

Ændringsforslag 5

Forslag til direktiv Betragtning 1 e (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(1e) I henhold til rapporten fra 2017 om luftkvalitet fra Det Europæiske Miljøagentur var vejtransporten i 2015 den sektor, som havde de største NO_x-emissioner og var den næststørste kilde til udledning af sod.

Ændringsforslag 6

Forslag til direktiv Betragtning 3 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(3a) For at sikre forholdsmæssige brugsafgifter er det vigtigt at skelne mellem lette erhvervskøretøjer beregnet til transport af passagerer og varevogne beregnet til godstransport, som er omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009^{1a} og (EF) nr. 1072/2009^{1b} samt Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 165/2014^{1c}.

^{1a} **Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet og om ophævelse af Rådets direktiv 96/26/EF (EUT L 300 af 14.11.2009, s. 51).**

^{1b} **Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel (EUT L 300 af 14.11.2009, s. 72).**

^{1c} **Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 af 4. februar 2014 om takografer inden for vejtransport, om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport (EUT L 60 af 28.2.2014, s. 1).**

Ændringsforslag 7

Forslag til direktiv Betragtning 3 b (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(3b) Varevogne benyttes i stigende grad som et middel til at omgå social regulering og markedsregulering for lastbiler. Dette direktiv bør sikre, at landene anvender vejafgifter på store varevogne, som anvendes til erhvervsmæssig godstransport.

Ændringsforslag 8

Forslag til direktiv Betragtning 4 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(4a) Tidsbaserede brugerafgifter tilskynder chaufførerne til at køre mere, når deres vignette er gyldig, og får dem derved til at anvende principperne om, at "forureneren betaler" og "brugeren betaler" forkert.

Ændringsforslag 9

Forslag til direktiv Betragtning 5

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(5) For at sikre brugernes accept af fremtidige vejafgiftsordninger bør medlemsstaterne have mulighed for at indføre passende systemer til opkrævning af afgifter som en del af en bredere pakke af mobiltjenester. Sådanne systemer bør sikre en retfærdig fordeling af infrastrukturomkostningerne og afspejle princippet om, at "forureneren betaler". Alle medlemsstater, der indfører et sådant system, bør sikre, at det er i

(5) For at sikre brugernes accept af fremtidige vejafgiftsordninger bør medlemsstaterne have mulighed for at indføre passende systemer til opkrævning af afgifter som en del af en bredere pakke af mobiltjenester. **Medlemsstaterne opfordres til at tage hensyn til samfundets accept af afgifterne og til samfundsøkonomiske faktorer ved indførelsen af disse især for at bevare konkurrenceevnen i transportsektoren,**

overensstemmelse med bestemmelserne i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/52/EF¹⁶.

som består af mange små og mellemstore virksomheder, og sikre mere fleksibilitet i afgifterne for brugere af personbiler, som jævnligt er nødt til at benytte denne transportinfrastruktur. Sådanne systemer bør sikre en retfærdig fordeling af infrastrukturomkostningerne og afspejle princippet om, at "forureneren betaler". Alle medlemsstater, der indfører et sådant system, bør sikre, at det er i overensstemmelse med bestemmelserne i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/52/EF¹⁶.

¹⁶Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/52/EF af 29. april 2004 om interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer i Fællesskabet (EØS-relevant tekst) (EUT L 166 af 30.4.2004, s. 124).

¹⁶Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/52/EF af 29. april 2004 om interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer i Fællesskabet (EØS-relevant tekst) (EUT L 166 af 30.4.2004, s. 124-143).

Ændringsforslag 10

Forslag til direktiv Betragtning 5 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(5a) Det er navnlig vigtigt, at medlemsstaterne indfører en retfærdig afgiftsordning, der ikke straffer brugere af personbiler, som, fordi de bor i landdistrikter eller indesluttede eller isolerede områder, er nødt til at benytte afgiftsbelagte veje mere regelmæssigt. Medlemsstaterne bør som led i territorialudviklingspolitikken give brugere i sådanne områder rabatter på afgifterne.

Ændringsforslag 11

Forslag til direktiv Betragtning 5 b (ny)

(5b) For at sikre brugernes accept af fremtidige vejafgiftsordninger bør medlemsstaterne tilskyndes til at tage hensyn til samfundsøkonomiske faktorer ved indførelsen af vejafgifter for personbiler.

Ændringsforslag 12

Forslag til direktiv Betragtning 7

Kommissionens forslag

(7) I medfør af direktiv 1999/62/EF kan der pålægges en afgift for eksterne omkostninger, der er tæt på den samfundsmæssige marginalomkostning ved brug af det pågældende køretøj. Denne metode har vist sig at være den mest retfærdige og effektive måde at tage højde for negative miljø- og sundhedsmæssige virkninger af luftforurening og støj fra tunge køretøjer, og den ville sikre et retfærdigt bidrag fra tunge køretøjer til at opfylde EU's luftkvalitetsnormer¹⁷ og eventuelle gældende grænser og mål for støj. Anvendelsen af sådanne afgifter bør derfor fremmes.

¹⁷Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/50/EF af 21. maj 2008 om luftkvaliteten og renere luft i Europa, EUT L 152 af 11.6.2008, s. 1.

Ændringsforslag

(7) I medfør af direktiv 1999/62/EF kan der pålægges en afgift for eksterne omkostninger, der er tæt på den samfundsmæssige marginalomkostning ved brug af det pågældende køretøj. Denne metode har vist sig at være den mest retfærdige og effektive måde at tage højde for negative miljø- og sundhedsmæssige virkninger af luftforurening og støj fra tunge køretøjer, da den ville sikre et retfærdigt bidrag fra tunge køretøjer til at opfylde EU's luftkvalitetsnormer og eventuelle gældende grænser og mål for støj¹⁷ **og ville gøre det muligt at skabe incitament**er for anvendelsen af **renere køretøjer**. Anvendelsen af sådanne afgifter bør derfor fremmes.

¹⁷Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/50/EF af 21. maj 2008 om luftkvaliteten og renere luft i Europa, EUT L 152 af 11.6.2008, s. 1-44.

Ændringsforslag 13

Forslag til direktiv Betragtning 8

Kommissionens forslag

(8) Med sigte herpå bør den vægtede gennemsnitlige afgift for eksterne omkostninger erstattes af umiddelbart anvendelige *referenceværdier*, der ajourføres på baggrund af inflationen, det videnskabelige fremskridt med at estimere vejtransportens eksterne omkostninger og udviklingen i køretøjsflådens sammensætning.

Ændringsforslag

(8) Med sigte herpå bør den vægtede gennemsnitlige afgift for eksterne omkostninger erstattes af umiddelbart anvendelige *minimumsværdier*, der ajourføres på baggrund af inflationen, det videnskabelige fremskridt med at estimere vejtransportens eksterne omkostninger og udviklingen i køretøjsflådens sammensætning.

Ændringsforslag 14

Forslag til direktiv Betragtning 8 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(8a) For at bidrage til det mål, der er fastlagt i Kommissionens hvidbog af 28. marts 2011, om at gå videre med en fuldstændig og obligatorisk internalisering af eksterne omkostninger, bør afgiften til dækning af eksterne omkostninger være obligatorisk på den del af vejnettet, der er omfattet af infrastrukturafgiften.

Ændringsforslag 15

Forslag til direktiv Betragtning 8 b (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(8b) Uden at det berører artikel 9, stk. 1, litra a), i direktiv 1999/62/EF, bør medlemsstaterne have mulighed for at indføre og opretholde en afgift til dækning af eksterne omkostninger på de dele af vejnettet, der ikke er omfattet af en

Ændringsforslag 16

Forslag til direktiv Betragtning 8 c (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(8c) Håndbogen om eksterne omkostninger ved transport fra Kommissionens Generaldirektorat for Transport og Mobilitet bør betragtes som grundlaget for fastsættelse af minimumsværdier for internalisering af eksterne omkostninger.

Ændringsforslag 17

Forslag til direktiv Betragtning 9

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(9) Differentieringen af infrastrukturafgifterne efter Euro-emissionsklasse har bidraget til brug af renere køretøjer. Med fornyelsen af køretøjsflåderne forventes differentieringen af afgifterne på grundlag af vejnet mellem byer dog at blive forældet inden udgangen af 2020, og den bør derfor udfases senest på dette tidspunkt. Fra samme tidspunkt **bør** afgifter for eksterne omkostninger anvendes **mere systematisk**, som en målrettet hjælp til dækning af eksterne omkostninger i de situationer, hvor der er mest behov for det.

(9) Differentieringen af infrastrukturafgifterne efter Euro-emissionsklasse har bidraget til brug af renere køretøjer. Med fornyelsen af køretøjsflåderne forventes differentieringen af afgifterne på grundlag af vejnet mellem byer dog at blive forældet inden udgangen af 2020, og den bør derfor udfases senest på dette tidspunkt. Fra samme tidspunkt **skal** afgifter for eksterne omkostninger anvendes som en målrettet hjælp til dækning af eksterne omkostninger i de situationer, hvor der er mest behov for det.

Ændringsforslag 18

Forslag til direktiv Betragtning 12

Kommissionens forslag

(12) For at fremme anvendelsen af de reneste og mest effektive køretøjer bør medlemsstaterne anvende **betydeligt** lavere vej- og brugsafgifter for disse køretøjer.

Ændringsforslag

(12) For at fremme anvendelsen af de reneste og mest effektive køretøjer, **navnlig nulemissionskøretøjer, og mindske forskellen i deres konkurrenceevne i forhold til konventionelle køretøjer** bør medlemsstaterne **hurtigst muligt** anvende lavere vej- og brugsafgifter for disse køretøjer. **For at fremskynde overgangen til de reneste og mest energieffektive køretøjer er det nødvendigt at anvende sådanne reduktioner uafhængigt af ikrafttrædelsen af Europa-Parlamentets og Rådets gennemførelsesforordning (EF) nr. 595/2009^{1a}.**

^{1a} **Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 af 18. juni 2009 om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer med hensyn til emissioner fra tunge erhvervs-køretøjer (Euro VI) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer og om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og direktiv 2007/46/EF og om ophævelse af direktiv 80/1269/EØF, 2005/55/EF og 2005/78/EF (EUT L 188 af 18.7.2009, s. 1).**

Ændringsforslag 19

Forslag til direktiv Betragtning 13

Kommissionens forslag

(13) Trafikoverbelastning, som alle motorkøretøjer bidrager til i varierende grad, udgør en omkostning på ca. **1** % af BNP. En væsentlig del af denne omkostning kan henføres til trafikoverbelastning mellem byer. Der bør derfor være mulighed for at opkræve en trængselsafgift, forudsat at den opkræves

Ændringsforslag

(13) Trafikoverbelastning, som alle motorkøretøjer bidrager til i varierende grad, udgør en omkostning på ca. **1-2** % af BNP. En væsentlig del af denne omkostning kan henføres til trafikoverbelastning mellem byer **og på tværs af grænser**. Der bør derfor, **uden at det berører artikel 9, stk. 1, litra a), i**

for alle køretøjer. For at være effektiv og forholdsmæssig bør afgiften beregnes på grundlag af de marginale trafikoverbelastningsomkostninger og differentieres efter sted, tid og køretøjsklasse. For at maksimere de positive virkninger af trængselsafgifter bør de modsvarende indtægter afsættes til projekter, som søger at *løse det underliggende problem*.

direktiv 1999/62/EF, være mulighed for at opkræve en trængselsafgift, forudsat at den opkræves for alle køretøjer. For at være effektiv og forholdsmæssig bør afgiften beregnes på grundlag af de marginale trafikoverbelastningsomkostninger og differentieres efter sted, tid og køretøjsklasse. For at maksimere de positive virkninger af trængselsafgifter bør de modsvarende indtægter afsættes til projekter, som søger at *bekæmpe de grundlæggende årsager til problemet såsom grænseoverskridende infrastruktur eller modalskift, og som giver incitament til en omlægning af trafikken til alternative transportruter samt størst mulig brug af offentlige transportmidler med lave emissioner. I tilfælde af ny opkrævningsinfrastruktur bør selve metoden til opkrævning af trængselsafgifter ikke bidrage til at skabe eller yderligere udvikle trængsel*.

Ændringsforslag 20

Forslag til direktiv Betragtning 14

Kommissionens forslag

(14) Trængselsafgifter bør afspejle de faktiske omkostninger, som køretøjet påfører andre trafikanter direkte og samfundet som helhed indirekte, på en forholdsmæssig måde. For at undgå, at de er til uforholdsmæssig hinder for den frie bevægelighed for personer og varer, bør de være begrænset til specifikke afgiftsbeløb, som afspejler de marginale omkostninger ved trafikoverbelastning i en "tæt-på-kapacitet"-situation, dvs. når trafikmængden nærmer sig vejens kapacitet.

Ændringsforslag

(14) Trængselsafgifter bør afspejle de faktiske omkostninger, som køretøjet påfører andre trafikanter direkte og samfundet som helhed indirekte, på en forholdsmæssig måde. For at undgå, at de er til uforholdsmæssig hinder for den frie bevægelighed for personer og varer *navnlig i grænse- og byområder*, bør de være begrænset til specifikke afgiftsbeløb, som afspejler de marginale omkostninger ved trafikoverbelastning i en "tæt-på-kapacitet"-situation, dvs. når trafikmængden nærmer sig vejens kapacitet.

Ændringsforslag 21

Forslag til direktiv Betragtning 19

Kommissionens forslag

(19) Vejafgifter *kan mobilisere* ressourcer, der bidrager til finansieringen af vedligeholdelse og udvikling af *infrastruktur* af høj kvalitet. *Det er derfor hensigtsmæssigt at give* medlemsstaterne *incitament til at* anvende indtægterne fra vejafgifter tilsvarende og med henblik herpå *at kræve, at de rapporterer* fyldestgørende om anvendelsen af sådanne indtægter. Det burde navnlig bidrage til at identificere mulige huller i finansieringen og til at øge offentlighedens accept af vejafgifter.

Ændringsforslag 22

Forslag til direktiv Betragtning 21

Kommissionens forslag

(21) Det er nødvendigt at sikre, at afgifter for eksterne omkostninger fortsat afspejler omkostningerne ved luftforurening og støj fra tunge køretøjer så nøjagtigt som muligt, uden at afgiftsordningen bliver unødigt kompliceret, med sigte på at fremme brugen af de mest brændstofeffektive køretøjer og for at bevare incitamenternes effektivitet og sikre, at differentieringen af vejafgifter er ajour. Derfor bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår tilpasningen af *referenceværdierne* for

Ændringsforslag

(19) Vejafgifter *mobiliserer* ressourcer, der bidrager til finansieringen af vedligeholdelse og udvikling af *en transportinfrastruktur* af høj kvalitet, *herunder alternativ transportinfrastruktur, mindskelse af forureningen fra trafikken ved kilden og fremme af produktionen og anvendelsen af nulemissionskøretøjer. Derfor bør* medlemsstaterne *øremærke og* anvende indtægterne fra vejafgifter tilsvarende og med henblik herpå *at aflægge* fyldestgørende *rapport* om anvendelsen af sådanne indtægter. Det burde navnlig bidrage til at identificere mulige huller i finansieringen og til at øge offentlighedens accept af *distancebaserede* vejafgifter.

Ændringsforslag

(21) Det er nødvendigt at sikre, at afgifter for eksterne omkostninger fortsat afspejler omkostningerne ved luftforurening og støj fra tunge køretøjer *samt varevogne beregnet til vejgodstransport* så nøjagtigt som muligt, uden at afgiftsordningen bliver unødigt kompliceret, med sigte på at fremme brugen af de mest brændstofeffektive *og renere* køretøjer og for at bevare incitamenternes effektivitet og sikre, at differentieringen af vejafgifter er ajour. Derfor bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions

afgifter for eksterne omkostninger til den videnskabelige udvikling, definitionen af de nærmere vilkår for den indtægtsneutrale differentiering af infrastrukturafgifterne efter tunge *køretøjers CO₂-emissioner* og tilpasningen af de nærmere vilkår for differentiering af infrastrukturafgifterne for lette køretøjer til den tekniske udvikling. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning af 13. april 2016²¹. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelsen af delegerede retsakter.

²¹EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.

Ændringsforslag 23

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 1 – stk. 1 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag 24

RR\1155442DA.docx

funktionsmåde for så vidt angår tilpasningen af *minimumsværdierne* for afgifter for eksterne omkostninger til den videnskabelige udvikling, definitionen af de nærmere vilkår for den indtægtsneutrale differentiering af infrastrukturafgifterne efter *CO₂-emissionerne fra tunge køretøjer samt varevogne beregnet til vejgodstransport* og tilpasningen af de nærmere vilkår for differentiering af infrastrukturafgifterne for lette køretøjer til den tekniske udvikling. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning af 13. april 2016²¹. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet *navnlig* alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelsen af delegerede retsakter.

²¹EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.

Ændringsforslag

*1a. Eksisterende
koncessionskontrakter kan fritages for
kravene i dette direktiv, indtil kontrakten
fornyres.*

85/109

PE615.363v02-00

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 2 – stk. 1 – nr. 2 – litra a

Kommissionens forslag

a) ny infrastruktur eller forbedringer af ny infrastruktur, herunder omfattende strukturreparationer

Ændringsforslag

a) ny infrastruktur, **ny alternativ transportinfrastruktur til trafikoverflytning** eller forbedringer af ny infrastruktur, herunder omfattende strukturreparationer

Ændringsforslag 25

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 2 – stk. 1 – nr. 6

Kommissionens forslag

6. betaling af et bestemt beløb, som afhænger af den tilbagelagte afstand på en given infrastruktur og af køretøjstypen, og hvis betaling giver et køretøj ret til at benytte infrastrukturen, og som omfatter en infrastrukturafgift og alt efter omstændighederne en trængselsafgift **og/eller en afgift for eksterne omkostninger**

Ændringsforslag

6. **"vejafgift"**: betaling af et bestemt beløb, som afhænger af den tilbagelagte afstand på en given infrastruktur og af køretøjstypen, og hvis betaling giver et køretøj ret til at benytte infrastrukturen, og som omfatter en infrastrukturafgift, **en afgift for eksterne omkostninger** og alt efter omstændighederne en trængselsafgift

Ændringsforslag 26

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 2 – stk. 1 – nr. 7

Kommissionens forslag

7. "infrastrukturafgift" en afgift, der pålægges med henblik på at dække en medlemsstats omkostninger til anlæg, vedligeholdelse, drift og udvikling i forbindelse med infrastruktur **"afgift for**

Ændringsforslag

7. "infrastrukturafgift" en afgift, der pålægges med henblik på at dække en medlemsstats omkostninger til anlæg, vedligeholdelse, drift og udvikling i forbindelse med infrastruktur **og krydsfinansiere nye, alternative**

Ændringsforslag 27

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 2 – stk. 1 – nr. 11

Kommissionens forslag

11. "omkostninger ved trafikbaseret luftforurening": omkostninger som følge af skader, der skyldes udledning af partikler og ozonprækursorer såsom nitrogenoxid og flygtige organiske forbindelser fra et køretøj under brugen

Ændringsforslag

11. "omkostninger ved trafikbaseret luftforurening": omkostninger som følge af skader **på menneskets sundhed og miljøskader**, der skyldes udledning af partikler og ozonprækursorer såsom nitrogenoxid og flygtige organiske forbindelser fra et køretøj under brugen

Ændringsforslag 28

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 2 – stk. 1 – nr. 12

Kommissionens forslag

12. "omkostninger ved trafikbaseret støj": omkostninger som følge af skader, der skyldes støj fra køretøjer selv eller fra deres kontakt med vejbanen

Ændringsforslag

12. "omkostninger ved trafikbaseret støj": omkostninger som følge af skader **på menneskers sundhed og miljøskader**, der skyldes støj fra køretøjer selv eller fra deres kontakt med vejbanen

Ændringsforslag 29

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 2 – stk. 1 – nr. 19

Kommissionens forslag

19) en personbil, en minibus eller en

Ændringsforslag

19) en personbil, en minibus, **en varevogn** eller en varevogn **beregnet til**

varevogn "*personbil*":

godstransport

Ændringsforslag 30

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 2 – stk. 1 – nr. 22

Kommissionens forslag

22) et køretøj *beregnet til godstransport*, med en tilladt totalvægt på højst 3,5 ton "*nulemissionskøretøj*":

Ændringsforslag

22) "*varevogn*": et køretøj med en tilladt totalvægt på højst 3,5 ton

Ændringsforslag 31

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 2 – stk. 1 – nr. 22 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(22a) "*varevogn beregnet til godstransport*": et køretøj i klasse *N1*, gruppe *III*, jf. forordning (EF) nr. 715/2007^{1a}, beregnet til godstransport

^{1a} *Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer (EUT L 171 af 29.6.2007, s. 1).*

Ændringsforslag 32

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2 (ny)

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 2 – stk. 1 – nr. 23 a (ny)

(23a) "nulemissionsdrift": hybride køretøjer, når de opererer uden udstødningsemissioner på det omfattede vejnet

Ændringsforslag 33

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 2 – stk. 2 – litra b

Kommissionens forslag

b) omkostninger til infrastruktur eller forbedringer af infrastruktur kan omfatte alle former for specifikke infrastrukturudgifter, hvis formål er at mindske støjgener eller forbedre vejsikkerheden, og faktiske betalinger afholdt af infrastrukturforvalteren svarende til objektive miljøtiltag, som f.eks. beskyttelse mod jordforurening.

Ændringsforslag

b) omkostninger til infrastruktur eller forbedringer af infrastruktur kan omfatte alle former for specifikke infrastrukturudgifter, hvis formål er at mindske støjgener eller **luftforurening eller** forbedre vejsikkerheden, og faktiske betalinger afholdt af infrastrukturforvalteren svarende til objektive miljøtiltag, som f.eks. beskyttelse mod jordforurening.

Ændringsforslag 34

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 7 – stk. 6

Kommissionens forslag

6. Uden at dette berører stk. 9 indfører medlemsstaterne ikke brugsafgifter for tunge køretøjer fra den 1. januar 2018. Brugsafgifter indført før denne dato kan bibeholdes frem til den 31. december **2023**.

Ændringsforslag

6. Uden at dette berører stk. 9 indfører medlemsstaterne ikke brugsafgifter for tunge køretøjer fra den 1. januar 2018. Brugsafgifter indført før denne dato kan bibeholdes frem til den 31. december **2021**.

Begrundelse

Der er ingen tekniske årsager til, at medlemsstaterne ikke kan udfase brugsafgifter for tunge køretøjer tidligere.

Ændringsforslag 35

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 7 – stk. 9

Kommissionens forslag

9. Fra den 1. januar 2020 anvendes vej- og brugsafgifter, der pålægges tunge køretøjer, på alle tunge køretøjer.

Ændringsforslag

9. Fra den 1. januar 2020 anvendes vej- og brugsafgifter, der pålægges tunge køretøjer, på alle tunge køretøjer **samt på alle varevogne beregnet til godstransport, som er udstyret med fartskriver, jf. forordning (EU) nr. 165/2014.**

Ændringsforslag 36

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 7 – stk. 10

Kommissionens forslag

10. Vej- og brugsafgifter for tunge køretøjer på den ene side og for lette køretøjer på den anden side **kan indføres eller opretholdes** uafhængigt af hinanden.

Ændringsforslag

10. **Indtil den 31. december 2025 kan der indføres eller opretholdes** vej- og brugsafgifter for tunge køretøjer på den ene side og for lette køretøjer på den anden side uafhængigt af hinanden.

Begrundelse

Vignetter skal udfases for alle køretøjstyper senest den 31. december 2025.

Ændringsforslag 37

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 7 c – stk. 1

Kommissionens forslag

1. Medlemsstaterne **kan opretholde**

Ændringsforslag

1. Medlemsstaterne **opretholder** eller

eller *indføre* en afgift for eksterne omkostninger, der er en følge af trafikbaseret luft- eller støjforurening eller begge dele.

Afgiften for eksterne omkostninger differentieres og fastsættes *for tunge køretøjer* i overensstemmelse med mindstekravene og metoderne i bilag IIIa og skal *ligge inden for referenceværdierne* i bilag IIIb.

indfører en afgift for eksterne omkostninger, der er en følge af trafikbaseret luft- eller støjforurening eller begge dele *for alle kategorier af køretøjer*.

Afgiften for eksterne omkostninger differentieres og fastsættes i overensstemmelse med mindstekravene og metoderne i bilag IIIa og skal *i det mindste være i overensstemmelse med de minimumsværdier, der er indeholdt* i bilag IIIb.

Ændringsforslag 38

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 7 c – stk. 4 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

4a. Fra den 1. januar 2022 pålægger medlemsstater, der anvender vejafgifter, tunge køretøjer og varevogne beregnet til godstransport en afgift til dækning af eksterne omkostninger i form af luft- og støjforurening på de dele af vejnettet, der er omfattet af en infrastrukturafgift.

Ændringsforslag 39

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 7 c – stk. 4 b (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

4b. Fra den 1. januar 2025 pålægger eller opretholder medlemsstater, der anvender vejafgifter, en afgift til dækning af eksterne omkostninger i form af luft- og støjforurening på tunge køretøjer og varevogne beregnet til godstransport på de dele af vejnettet, der er omfattet af en

Ændringsforslag 40

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 7 c – stk. 5

Kommissionens forslag

5. ***Fra den 1. januar 2021 pålægger medlemsstater***, der anvender vejafgifter, tunge køretøjer en afgift for eksterne omkostninger på mindst en del af det vejnet, der er omhandlet i artikel 7, stk. 1, hvis miljøskader genereret af tunge køretøjer er større end de gennemsnitlige miljøskader, der genereres af tunge køretøjer, i overensstemmelse med de relevante rapporteringskrav, der fremgår af bilag IIIa."

Ændringsforslag

5. ***Medlemsstater***, der anvender vejafgifter, ***kan pålægge tunge og lette*** køretøjer en ***højere*** afgift for eksterne omkostninger på mindst en del af det vejnet, der er omhandlet i artikel 7, stk. 1, hvis miljøskader genereret af tunge køretøjer ***og varevogne beregnet til godstransport*** er større end de gennemsnitlige miljøskader, der genereres af tunge køretøjer ***og varevogne beregnet til godstransport*** i overensstemmelse med de relevante rapporteringskrav, der fremgår af bilag IIIa."

Ændringsforslag 41

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 7 c – stk. 5 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

5a. ***Medlemsstaterne og kompetente regioner kan indføre eller opretholde en afgift til dækning af eksterne omkostninger for luft- eller støjforurening på de dele af vejnettet, der ikke er omfattet af en infrastrukturafgift.***

Ændringsforslag 42

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 6 (ny)

Direktiv 1999/62/EF

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

2a. I tilfælde af en ny opkrævningsinfrastruktur bør metoden til opkrævning af trængselsafgifter ikke bidrage til at skabe eller yderligere udvikle trængsel.

Ændringsforslag 43

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 7

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 7 f – stk. 1 – indledning

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

1. En medlemsstat kan efter meddelelse til Kommissionen pålægge et specifikt vejafsnit, som jævnligt er overbelastet, en forhøjet infrastrukturafgift, eller den kan gøre det, hvis køretøjers brug af vejafsnittet forårsager betydelige miljøskader, hvis følgende kriterier er opfyldt:

1. En medlemsstat **eller en kompetent region** kan efter meddelelse til Kommissionen pålægge et specifikt vejafsnit, som jævnligt er overbelastet, en forhøjet infrastrukturafgift, eller den kan gøre det, hvis køretøjers brug af vejafsnittet forårsager betydelige miljøskader, hvis følgende kriterier er opfyldt:

Ændringsforslag 44

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 7

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 7 f – stk. 1 – litra b

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

b) forhøjelsen overstiger ikke 15 % af den vægtede gennemsnitlige infrastrukturafgift beregnet i overensstemmelse med artikel 7b, stk. 1, og artikel 7e, medmindre indtægterne fra forhøjelsen investeres i grænseoverskridende afsnit af hovednetkorridorer, i hvilket tilfælde forhøjelsen ikke må overstige **25 %**

b) forhøjelsen overstiger ikke 15 % af den vægtede gennemsnitlige infrastrukturafgift beregnet i overensstemmelse med artikel 7b, stk. 1, og artikel 7e, medmindre indtægterne fra forhøjelsen investeres i grænseoverskridende afsnit af hovednetkorridorer, i hvilket tilfælde forhøjelsen ikke må overstige **50 %**

Ændringsforslag 45

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 7

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 7 g – stk. 4 – afsnit 2

Kommissionens forslag

Senest et år efter ikrafttrædelsen af denne delegerede retsakt tilpasser medlemsstaten infrastrukturafgiften under hensyntagen til CO₂-emissionsreferenceværdierne og den relevante kategorisering af køretøjet. Afgifterne differentieres på en sådan måde, at ingen infrastrukturafgifter overstiger afgiften for tilsvarende køretøjer, der har den laveste, men ikke ingen CO₂-emissioner, med mere end 100 %. Nulemissionskøretøjer har gavn af en reduktion på 75 % i forhold til den højeste infrastrukturafgift.

Ændringsforslag

Senest et år efter ikrafttrædelsen af denne delegerede retsakt tilpasser medlemsstaten infrastrukturafgiften under hensyntagen til CO₂-emissionsreferenceværdierne og den relevante kategorisering af køretøjet. Afgifterne differentieres på en sådan måde, at ingen infrastrukturafgifter overstiger afgiften for tilsvarende køretøjer, der har den laveste, men ikke ingen CO₂-emissioner, med mere end 100 %. ***Fra ... [datoen for dette direktivs ikrafttræden]*** nedsættes infrastrukturafgifterne for lette nulemissionskøretøjer med 75 % i forhold til den højeste afgift. ***Ligeledes kan emissionsfri drift nyde godt af den samme nedsættelse, forudsat at en sådan drift kan bevises.***

Ændringsforslag 46

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 7

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 7 g – stk. 4 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

4a. Kommissionen udarbejder en evalueringsrapport, der vurderer nulemissionskøretøjernes markedsandel senest den ... [EUT: indsæt datoen: fem år efter dette direktivs ikrafttræden]. Kommissionen har beføjelse til i givet fald at vedtage en delegeret retsakt, jf. artikel 9e, for at foretage en fornyet beregning af den reduktion, der skal finde anvendelse på nulemissionskøretøjer i forhold til den

højeste infrastruktureafgift.

Ændringsforslag 47

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 8

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 7 ga – stk. 2

Kommissionens forslag

2. Medlemsstaterne skal fra 1. januar 2022 differentiere vejafgifter efter køretøjernes emissioner af CO₂ og forurenende stoffer i henhold til reglerne i bilag VII, og de skal som minimum opdele brugsafgifter på *årsbasis*.

Ændringsforslag

2. Medlemsstaterne skal fra 1. januar 2022 differentiere vejafgifter efter køretøjernes emissioner af CO₂ og forurenende stoffer i henhold til reglerne i bilag VII, og de skal som minimum opdele brugsafgifter på *månedsbasis*.

Ændringsforslag 48

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 8

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 7 ga – stk. 3 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

3a. Fra ... [datoen for dette direktivs ikrafttræden] gælder der for nulemissionskøretøjer en reduktion på 75 % i forhold til den højeste infrastruktureafgift.

Ændringsforslag 49

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 10 – litra a a (nyt)

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 7 j – stk. 2 – litra c a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

**aa) i stk. 2 indsættes følgende litra:
"ca) brugere af personbiler, som jævnligt er nødt til at benytte denne**

infrastruktur, især fordi de bor i landdistrikter eller indesluttede eller isolerede områder, er berettiget til højst 50 % rabat eller nedsættelse."

Ændringsforslag 50

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 14 – litra a (nyt)

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 9 – stk. 2 – afsnit 1

Kommissionens forslag

Medlemsstaterne afgør, hvorledes provenuet fra dette direktiv skal anvendes.

For at sikre udviklingen af transportnettet som helhed ***bør*** provenuet fra infrastruktureafgifterne og fra afgifterne for eksterne omkostninger ***eller en til dette provenu svarende økonomisk værdi anvendes*** til fordel for transportsektoren og til optimering af det samlede transportsystem.

Især bør provenuet fra afgifter for eksterne omkostninger eller en til dette ***provenu*** svarende økonomisk værdi anvendes til at gøre transporten mere bæredygtig, herunder til et eller flere af følgende formål:

- a) at lette effektiv prisfastsættelse
- b) at mindske forurening fra vejtrafik ved kilden

Ændringsforslag

-a) Stk. 2, første afsnit, affattes således:

"For at sikre udviklingen af transportnettet som helhed ***anvendes*** provenuet fra infrastruktureafgifterne og fra afgifterne for eksterne omkostninger til fordel for transportsektoren og til optimering af det samlede transportsystem. ***Provenuet fra infrastruktureafgifter eller en til dette provenus svarende økonomisk værdi geninvesteres med henblik på et eller flere af følgende formål:***

- a) ***at støtte det transeuropæiske transportnet og dets vedligeholdelse og drift***
- b) ***at optimere logistikken***
- c) ***at forbedre færdselssikkerheden***
- d) ***at sørge for sikre parkeringsområder.***

Især bør provenuet fra afgifter for eksterne omkostninger eller en til dette ***provenus*** svarende økonomisk værdi anvendes til at gøre transporten mere bæredygtig ***og forhindre skaderne på mennesker og miljøskader***, herunder til et eller flere af følgende formål:

- a) at lette effektiv prisfastsættelse
- b) at mindske forurening fra vejtrafik ved kilden

- c) afbøde virkningerne af forurening fra vejtrafik ved kilden
- d) forbedre køretøjernes CO2- og energieffektivitet;
- e) at udbygge alternativ infrastruktur til transportbrugerne og/eller udvide den nuværende kapacitet
- f) at støtte *det transeuropæiske transportnet*
- g) *at optimere logistikken*
- h) *at forbedre færdselssikkerheden og*
- i) *at sørge for sikre parkeringsområder.*

Ændringsforslag 51

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – afsnit 14 – litra b

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 9 – stk. 3 – litra a a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag 52

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 15

Direktiv 1999/62/EF

Artikel 9e – stk. 2

Kommissionens forslag

2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 7g, stk. 4, artikel 7ga, stk. 4, og artikel 9d, tillægges Kommissionen for en *ubegrænset* periode fra [dette direktivs ikrafttrædelsesdato].

- c) afbøde virkningerne af forurening fra vejtrafik ved kilden
- d) forbedre køretøjernes CO2- og energieffektivitet;
- e) at udbygge alternativ infrastruktur til transportbrugerne og/eller udvide den nuværende kapacitet
- f) at støtte *og fremme udviklingen af elektrisk mobilitet, herunder infrastruktur til opladning af køretøjer*
- g) at *krydsfinansiere alternative effektive transportprojekter, som resulterer i en miljøvenlig trafikoverflytning*
- h) at støtte *kollektive transportformer*".

Ændringsforslag

aa) at fremme større anvendelse af elektriske og (tilsluttede) hybridbiler

Ændringsforslag

2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 7g, stk. 4, artikel 7ga, stk. 4, og artikel 9d, tillægges Kommissionen for en periode *på fem år* fra ... [dette direktivs ikrafttrædelsesdato]

Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af femårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.

Ændringsforslag 53

Forslag til direktiv

Bilag I – nr. 1 – litra b – nr. i – led 1

Direktiv 1999/62/EF

Bilag III – del 2 – nr. 2.1 – led 6

Kommissionens forslag

- Fordelingen af omkostninger på tunge køretøjer foretages på et objektivt og gennemsigtigt grundlag under hensyntagen til den del af **den tunge** trafik, som nettet skal bære, og omkostningerne i forbindelse hermed. De vognkilometer, som tunge køretøjer kører, kan til dette formål justeres med objektivt begrundede "ækvivalensfaktorer" som f.eks. dem, der er fastsat i dette bilags punkt 4 (*).

Ændringsforslag

- Fordelingen af omkostninger på tunge **og lette** køretøjer foretages på et objektivt og gennemsigtigt grundlag under hensyntagen til den del af **de forskellige former for** trafik, som nettet skal bære, og omkostningerne i forbindelse hermed. De vognkilometer, som tunge køretøjer kører, kan til dette formål justeres med objektivt begrundede "ækvivalensfaktorer" som f.eks. dem, der er fastsat i dette bilags punkt 4 (*).

Ændringsforslag 54

Forslag til direktiv

Bilag I – nr. 1 – litra b – nr. i – led 2

Direktiv 1999/62/EF

Bilag III – del 2 – nr. 2.2 – led 2

Kommissionens forslag

- Omkostningerne fordeles mellem tunge køretøjer og **anden trafik** på grundlag af de faktiske og anslåede vognkilometerandele og kan justeres med objektivt begrundede ækvivalensfaktorer

Ændringsforslag

- Omkostningerne fordeles mellem tunge køretøjer og **andre lette køretøjer** på grundlag af de faktiske og anslåede vognkilometerandele og kan justeres med objektivt begrundede ækvivalensfaktorer

som f.eks. dem, der er fastsat i punkt 4."

som f.eks. dem, der er fastsat i punkt 4."

Ændringsforslag 55

Forslag til direktiv

Bilag I – nr. 1 – litra c

Direktiv 1999/62/EF

Bilag IIIa – overskrift

Kommissionens forslag

MINIMUMSKRAV VED PÅLÆGNING
AF AFGIFT FOR EKSTERNE
OMKOSTNINGER

Ændringsforslag

MINIMUMSKRAV VED PÅLÆGNING
AF **EN HØJERE** AFGIFT FOR
EKSTERNE OMKOSTNINGER

Ændringsforslag 56

Forslag til direktiv

Bilag I – nr. 1 – litra c

Direktiv 1999/62/EF

Bilag IIIa – indledende afsnit

Kommissionens forslag

I dette bilag fastsættes de minimumskrav, der stilles ved pålægning af **afgifter** for eksterne omkostninger og, såfremt det er relevant, ved beregning af den øvre grænse for afgift for eksterne omkostninger.

Ændringsforslag

I dette bilag fastsættes de minimumskrav, der stilles ved pålægning af **en højere afgift** for eksterne omkostninger **i forhold til de minimumsværdier, der er fastsat i bilag IIIb**, og, såfremt det er relevant, ved beregning af den øvre grænse for afgift for eksterne omkostninger.

Ændringsforslag 57

Forslag til direktiv

Bilag I – nr. 1 – litra c

Direktiv 1999/62/EF

Bilag III – del 1 – afsnit 1

Kommissionens forslag

Medlemsstaterne skal oplyse, nøjagtig hvilken eller hvilke dele af deres vejnet der er pålagt en afgift for eksterne omkostninger.

Ændringsforslag

Medlemsstaterne skal oplyse, nøjagtig hvilken eller hvilke dele af deres vejnet der er pålagt en **højere** afgift for eksterne omkostninger **i forhold til de minimumsværdier, der er fastsat i bilag**

Ændringsforslag 58

Forslag til direktiv

Bilag I – nr. 1 – litra c

Direktiv 1999/62/EF

Bilag IIIa – del 2 – afsnit 1

Kommissionens forslag

Hvis en medlemsstat agter at anvende højere afgifter for eksterne omkostninger end de *referenceværdier*, der er anført i bilag IIIb, meddeler den Kommissionen, hvilken klassificering af køretøjerne der lægges til grund for differentieringen af afgiften for eksterne omkostninger. Medlemsstaten skal også give Kommissionen meddelelse om, hvilke veje der er pålagt en høj afgift for eksterne omkostninger (i det følgende benævnt "veje i forstæder (herunder motorveje)"), og hvilke veje der er pålagt en *lav afgift* for eksterne omkostninger (i det følgende benævnt "veje mellem byer (herunder motorveje)").

Ændringsforslag 59

Forslag til direktiv

Bilag I – nr. 1 – litra c

Direktiv 1999/62/EF

Bilag III – del 3 – afsnit 1

Kommissionens forslag

Dette afsnit finder anvendelse, hvis en medlemsstat agter at anvende højere afgifter for eksterne omkostninger end de *referenceværdier*, der er anført i bilag IIIb.

Ændringsforslag

Hvis en medlemsstat agter at anvende højere afgifter for eksterne omkostninger end de *minimumsværdier*, der er anført i bilag IIIb, meddeler den Kommissionen, hvilken klassificering af køretøjerne der lægges til grund for differentieringen af afgiften for eksterne omkostninger. Medlemsstaten skal også give Kommissionen meddelelse om, hvilke veje der er pålagt en høj afgift for eksterne omkostninger (i det følgende benævnt "veje i forstæder (herunder motorveje)"), og hvilke veje der er pålagt en *minimumsafgift* for eksterne omkostninger (i det følgende benævnt "veje mellem byer (herunder motorveje)").

Ændringsforslag

Dette afsnit finder anvendelse, hvis en medlemsstat agter at anvende højere afgifter for eksterne omkostninger end de *minimumsværdier*, der er anført i bilag IIIb.

Ændringsforslag 60

Forslag til direktiv

Bilag I – nr. 1 – litra c

Direktiv 1999/62/EF

Bilag IIIa – del 4 – nr. 4.1 – indledning

Kommissionens forslag

Hvis en medlemsstat agter at anvende højere afgifter for eksterne omkostninger end de *referenceværdier*, der er anført i bilag IIIb, skal medlemsstaten eller, hvor det er relevant, en uafhængig myndighed beregne omkostningen ved luftforureningen fra trafikken efter nedenstående formel:

Ændringsforslag 61

Forslag til direktiv

Bilag I – nr. 1 – litra c

Direktiv 1999/62/EF

Bilag IIIa – del 4 – nr. 4.2 – indledning

Kommissionens forslag

Hvis en medlemsstat agter at anvende højere afgifter for eksterne omkostninger end de *referenceværdier*, der er anført i bilag IIIb, skal medlemsstaten eller, hvor det er relevant, en uafhængig myndighed beregne omkostningen ved støjforureningen fra trafikken efter nedenstående formel:

Ændringsforslag 62

Forslag til direktiv

Bilag 1 – nr. 1 – litra d

Direktiv 1999/62/EF

Bilag IIIb – overskrift

Kommissionens forslag

REFERENCEVÆRDIER AF AFGIFTER

RR\1155442DA.docx

Ændringsforslag

Hvis en medlemsstat agter at anvende højere afgifter for eksterne omkostninger end de *minimumsværdier*, der er anført i bilag IIIb, skal medlemsstaten eller, hvor det er relevant, en uafhængig myndighed beregne omkostningen ved luftforureningen fra trafikken efter nedenstående formel:

Ændringsforslag

Hvis en medlemsstat agter at anvende højere afgifter for eksterne omkostninger end de *minimumsværdier*, der er anført i bilag IIIb, skal medlemsstaten eller, hvor det er relevant, en uafhængig myndighed beregne omkostningen ved støjforureningen fra trafikken efter nedenstående formel:

MINIMUMSVÆRDIER AF AFGIFTER

101/109

PE615.363v02-00

DA

Ændringsforslag 63

Forslag til direktiv
Bilag 1 – nr. 1 – litra d
 Direktiv 1999/62/EF
 Bilag IIIb – afsnit 1

Kommissionens forslag

Dette bilag fastlægges *referenceværdier* for afgiften for eksterne omkostninger, herunder omkostninger til luftforurening og støj.

Ændringsforslag

I dette bilag fastlægges *minimumsværdier* for afgiften for eksterne omkostninger, herunder omkostninger til luftforurening og støj.

Ændringsforslag 64

Forslag til direktiv
Bilag 1 – nr. 1 – litra d
 Direktiv 1999/62/EF
 Bilag IIIb – tabel 1 – overskrift

Kommissionens forslag

Tabel 1: *referenceværdier* for eksterne omkostninger for tunge godskøretøjer

Ændringsforslag

Tabel 1: *minimumsværdier* for eksterne omkostninger for tunge godskøretøjer

Ændringsforslag 65

Forslag til direktiv
Bilag 1 – nr. 1 – litra d
 Direktiv 1999/62/EF
 Bilag IIIb – tabel 2 – overskrift

Kommissionens forslag

Tabel 2: *referenceværdier* for eksterne omkostninger for rutebiler

Ændringsforslag

Tabel 2: *minimumsværdier* for eksterne omkostninger for rutebiler

Ændringsforslag 66

Forslag til direktiv
Bilag I – nr. 1 – litra d
 Direktiv 1999/62/EF

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Tabel 2a: minimumsværdier for eksterne omkostninger for personbiler

Køretøj	Motor	EURO-klasse	Veje i forstæder	Veje mellem byer
Diesekøretøj	<1,4 l	Euro 2	1,9	0,9
		Euro 3	1,6	0,9
		Euro 4	1,3	0,7
		Euro 5	0,9	0,5
		Euro 6	0,6	0,3
	1,4-2,0 l	Euro 0	3,6	1,0
		Euro 1	1,9	0,9
		Euro 2	1,8	0,8
		Euro 3	1,7	0,9
		Euro 4	1,4	0,7
		Euro 5	0,9	0,5
		Euro 6	0,6	0,3
	>2,0 l	Euro 0	3,9	1,3
		Euro 1	1,9	0,9
		Euro 2	1,8	0,9
		Euro 3	1,7	0,9
		Euro 4	1,4	0,7
		Euro 5	0,9	0,5
Euro 6		0,6	0,3	
Benzinkøretøj	<1,4 l	Euro 0	3,7	2,4
		Euro 1	1,0	0,4
		Euro 2	0,7	0,3
		Euro 3	0,5	0,2
		Euro 4	0,5	0,2

		<i>Euro 5</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
		<i>Euro 6</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
	<i>1,4-2,0 l</i>	<i>Euro 0</i>	<i>3,9</i>	<i>3,0</i>
		<i>Euro 1</i>	<i>1,1</i>	<i>0,4</i>
		<i>Euro 2</i>	<i>0,7</i>	<i>0,3</i>
		<i>Euro 3</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
		<i>Euro 4</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
		<i>Euro 5</i>	<i>0,4</i>	<i>0,2</i>
		<i>Euro 6</i>	<i>0,4</i>	<i>0,2</i>
	<i>>2,0 l</i>	<i>Euro 0</i>	<i>4,0</i>	<i>3,0</i>
		<i>Euro 1</i>	<i>1,0</i>	<i>0,4</i>
		<i>Euro 2</i>	<i>0,5</i>	<i>0,3</i>
		<i>Euro 3</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
		<i>Euro 4</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
		<i>Euro 5</i>	<i>0,4</i>	<i>0,2</i>
		<i>Euro 6</i>	<i>0,4</i>	<i>0,2</i>

Ændringsforslag 67

Forslag til direktiv

Bilag I – nr. 1 – litra d

Direktiv 1999/62/EF

Bilag IIIb – tabel 2 b (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Tabel 2b: minimumsværdier for eksterne omkostninger for varebiler bestemt til godstransport

<i>Køretøj</i>	<i>EURO-klasse</i>	<i>Veje i forstæder</i>	<i>Veje mellem byer</i>
<i>Varevogn bestemt til godstransport</i>	<i>Euro 1</i>	<i>2,4</i>	<i>0,7</i>
	<i>Euro 2</i>	<i>1,9</i>	<i>0,4</i>
	<i>Euro 3</i>	<i>1,8</i>	<i>0,4</i>
	<i>Euro 4</i>	<i>1,7</i>	<i>0,3</i>

	<i>Euro 5</i>	<i>1,6</i>	<i>0,3</i>
	<i>Euro 6</i>	<i>1,6</i>	<i>0,3</i>
<i>Dieselvarevogn beregnet til godstransport</i>	<i>Euro 1</i>	<i>4,0</i>	<i>1,7</i>
	<i>Euro 2</i>	<i>4,1</i>	<i>1,7</i>
	<i>Euro 3</i>	<i>3,5</i>	<i>1,3</i>
	<i>Euro 4</i>	<i>3,0</i>	<i>1,1</i>
	<i>Euro 5</i>	<i>2,2</i>	<i>0,8</i>
	<i>Euro 6</i>	<i>1,9</i>	<i>0,5</i>

Ændringsforslag 68

Forslag til direktiv

Bilag I – nr. 2

Direktiv 1999/62/EF

Bilag V – del 1 – tabel 2

Kommissionens forslag

Tabel 2: Ækvivalensfaktorer med henblik på at fastsætte proportionerne mellem afgiftsniveauerne for forskellige køretøjsklasser

Køretøjsklasse	Ækvivalensfaktor
Lette køretøjer	1
Stive tunge godskøretøjer	1,9
Busser og rutebiler	2,5
Leddelt tunge godskøretøjer	2,9

Ændringsforslag

Tabel 2: Ækvivalensfaktorer med henblik på at fastsætte proportionerne mellem afgiftsniveauerne for forskellige køretøjsklasser

Køretøjsklasse	Ækvivalensfaktor
Lette køretøjer	1
Stive tunge godskøretøjer	1,9
Busser og rutebiler	1,5
Leddelt tunge godskøretøjer	2,9

PROCEDURE I RÅDGIVENDE UDVALG

Titel	Afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer
Referencer	COM(2017)0275 – C8-0171/2017 – 2017/0114(COD)
Korresponderende udvalg Dato for vedtagelse	TRAN 15.6.2017
Udtalelse fra Dato for vedtagelse	ENVI 15.6.2017
Associerede udvalg - dato for meddelelse på plenarmødet	16.11.2017
Ordfører for udtalelse Dato for valg	Seb Dance 21.6.2017
Behandling i udvalg	24.1.2018
Dato for vedtagelse	27.3.2018
Resultat af den endelige afstemning	+: 50 –: 11 0: 1
Til stede ved den endelige afstemning – medlemmer	Marco Affronte, Pilar Ayuso, Zoltán Balczó, Catherine Bearder, Ivo Belet, Biljana Borzan, Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nessa Childers, Alberto Cirio, Miriam Dalli, Seb Dance, Angélique Delahaye, Mark Demesmaeker, Stefan Eck, Bas Eickhout, Francesc Gambús, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Arne Gericke, Jens Gieseke, Julie Girling, Sylvie Goddyn, Françoise Grossetête, Andrzej Grzyb, György Hölvényi, Anneli Jäätteenmäki, Jean-François Jalkh, Benedek Jávor, Kateřina Konečná, Urszula Krupa, Giovanni La Via, Peter Liese, Lukas Mandl, Valentinas Mazuronis, Joëlle Mélin, Massimo Paolucci, Bolesław G. Piecha, Pavel Poc, John Procter, Julia Reid, Frédérique Ries, Michèle Rivasi, Daciana Octavia Sârbu, Annie Schreijer-Pierik, Davor Škrlec, Ivica Tolić, Adina-Ioana Vălean, Jadwiga Wiśniewska, Damiano Zoffoli
Til stede ved den endelige afstemning - stedfortrædere	Cristian-Silviu Buşoi, Nicola Caputo, Albert Deß, Eleonora Evi, Christofer Fjellner, Elena Gentile, Norbert Lins, Gabriele Preuß, Christel Schaldemose, Dubravka Šuica, Keith Taylor, Carlos Zorrinho

**ENDELIG AFSTEMNING VED NAVNEOPRÅB
I RÅDGIVENDE UDVALG**

50	+
ALDE:	Catherine Bearder, Gerben-Jan Gerbrandy, Anneli Jäätteenmäki, Valentinas Mazuronis, Frédérique Ries
EFDD:	Eleonora Evi
GUE/NGL:	Stefan Eck, Kateřina Konečná
PPE:	Pilar Ayuso, Ivo Belet, Cristian-Silviu Buşoi, Alberto Cirio, Angélique Delahaye, Albert Deß, Christofer Fjellner, Francesc Gambús, Elisabetta Gardini, Jens Gieseke, Julie Girling, Françoise Grossetête, Andrzej Grzyb, Giovanni La Via, Peter Liese, Norbert Lins, Lukas Mandl, Annie Schreijer-Pierik, Dubravka Šuica, Ivica Tolić, Adina-Ioana Vălean
S&D:	Biljana Borzan, Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nicola Caputo, Nessa Childers, Miriam Dalli, Seb Dance, Elena Gentile, Massimo Paolucci, Pavel Poc, Gabriele Preuß, Christel Schaldemose, Daciana Octavia Sârbu, Damiano Zoffoli, Carlos Zorrinho
VERTS/ALE:	Marco Affronte, Bas Eickhout, Benedek Jávor, Michèle Rivasi, Davor Škrlec, Keith Taylor

11	-
ECR:	Arne Gericke, Urszula Krupa, Bolesław G. Piecha, John Procter, Jadwiga Wiśniewska
EFDD:	Julia Reid
ENF:	Sylvie Goddyn, Jean-François Jalkh, Joëlle Mélin
NI :	Zoltán Balczó
PPE:	György Hölvényi

1	0
ECR	Mark Demesmaeker

Tegnforklaring:

+ : for

- : imod

0 : hverken/eller

PROCEDURE I KORRESPONDERENDE UDVALG

Titel	Afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer		
Referencer	COM(2017)0275 – C8-0171/2017 – 2017/0114(COD)		
Dato for høring af EP	31.5.2017		
Korresponderende udvalg Dato for meddelelse på plenarmødet	TRAN 15.6.2017		
Rådgivende udvalg Dato for meddelelse på plenarmødet	ECON 16.11.2017	ENVI 15.6.2017	
Ingen udtalelse Dato for afgørelse	ECON 27.2.2018		
Associerede udvalg Dato for meddelelse på plenarmødet	ENVI 16.11.2017		
Ordførere Dato for valg	Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy 4.7.2017		
Behandling i udvalg	22.1.2018	20.3.2018	14.5.2018
Dato for vedtagelse	24.5.2018		
Resultat af den endelige afstemning	+: -: 0:	35 2 3	
Til stede ved den endelige afstemning - medlemmer	Lucy Anderson, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Deirdre Clune, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Karima Delli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Cláudia Monteiro de Aguiar, Tomasz Piotr Poręba, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, David-Maria Sassoli, Claudia Schmidt, Claudia Țapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, Wim van de Camp, Marie-Pierre Vieu, Janusz Zemke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska		
Til stede ved den endelige afstemning – stedfortrædere	Michael Gahler, Ramona Nicole Mănescu, Marek Plura, Jozo Radoš, Matthijs van Miltenburg		
Til stede ved den endelige afstemning – stedfortrædere (forretningsordenens art. 200, stk. 2)	Eric Andrieu, Eleonora Evi, Jude Kirton-Darling, Anneleen Van Bossuyt, Marco Zullo		
Dato for indgivelse	7.6.2018		

**ENDELIG AFSTEMNING VED NAVNEOPRÅB
I KORRESPONDERENDE UDVALG**

35	+
ALDE	Jozo Radoš, Dominique Riquet, Pavel Telička, Matthijs van Miltenburg
EFDD	Eleonora Evi, Marco Zullo
GUE/NGL	Merja Kyllönen, Marie-Pierre Vieu
PPE	Georges Bach, Deirdre Clune, Michael Gahler, Cláudia Monteiro de Aguiar, Ramona Nicole Mănescu, Marek Plura, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Luis de Grandes Pascual, Wim van de Camp, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
S&D	Lucy Anderson, Eric Andrieu, Inés Ayala Sender, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jude Kirton-Darling, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, David-Maria Sassoli, Janusz Zemke, Claudia Țapardel
VERTS/ALE	Michael Cramer, Karima Delli, Keith Taylor

2	-
ECR	Jacqueline Foster
PPE	Andor Deli

3	0
ECR	Tomasz Piotr Poręba, Anneleen Van Bossuyt
PPE	Dieter-Lebrecht Koch

Tegnforklaring:

+ : for

- : imod

0 : hverken/eller