

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse 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«

(KOM(2003) 448 endelig — 2003/0175 (COD))

(2004/C 241/16)

Rådet for Den Europæiske Union besluttede den 12. september 2003 under henvisning til EF-traktatens artikel 71 at anmode om Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse 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«.

Det forberedende arbejde henvistes til Den Faglige Sektion for Transport, Energi, Infrastruktur og Informationsområdet, som udpegede Jan Simons til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 10. maj 2004.

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 409. plenarforsamling den 2. og 3. juni 2004, mødet den 3. juni, følgende udtalelse med 109 stemmer for, 82 imod og 7 hverken for eller imod:

1. Indledning

1.1 Den 23. juli 2003 vedtog Kommissionen et forslag om ændring af direktiv 1999/62/EF, det såkaldte »Eurovignet«-direktiv.

1.2 Forslaget er Kommissionens svar på Det Europæiske Råds anmodning om at forelægge et forslag til nyt Eurovignet-direktiv senest inden udgangen af første halvår 2003 (samlingen den 12.-13. december 2002 og den 20.-21. marts 2003).

1.3 Det imødekommer samtidig Europa-Parlamentets ønsker, idet Europa-Parlamentet i forbindelse med vedtagelsen den 12. februar 2003 af rapporten om konklusionerne af hvidbogen pegede på, at der er behov for et afgiftssystem for brug af infrastruktur.

1.4 Kommissionens forslag sigter først og fremmest mod, at brugerne i højere grad selv skal dække de omkostninger, som brug af infrastruktur forårsager. Princippet om »at brugerne selv skal betale omkostningerne ved brugen« finder bedre anvendelse end i Eurovignet-direktivet, fordi det foreslåede system åbner mulighed for en større differentiering af afgifterne alt efter køretøjstype, tidspunkt og sted.

1.5 Det siges udtrykkeligt, at hensigten ikke er at øge det samlede skatte- og afgiftstryk inden for vejtransportsektoren, men derimod at opnå større viden med henblik på en mere nuanceret kontering af omkostningerne ved forskellige former for brug.

1.6 Kommissionen begrænser sig i den nuværende fase til vejtransportafgifter for tunge godskøretøjer benyttelse af vejtransportinfrastruktur. Kommissionen forbeholder sig ret til senere at fremsætte forslag til sektorbestemte direktiver om

afgiftssystemer for brug af infrastruktur inden for luftfarts-, flod- og søtransportsektorerne og foretrækker, at medlemsstaterne og de store byer selv træffer foranstaltninger for privatbiler.

1.7 Med hensyn til jernbanetransport henviser Kommissionen til, at jernbanepakken allerede indeholder et afgiftssystem for infrastruktur.

2. Generelle bemærkninger

2.1 EØSU bifalder Kommissionens forslag til ændring af Eurovignet-direktiv 1999/62 EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer, eftersom ændringen vil forbedre muligheden for at gennemføre princippet om, at brugerne selv skal betale for de omkostninger, som brugen af infrastruktur forårsager.

2.2 Udvalget ser det som en sidegevinst ved forslaget, at det forsøger at sætte en stopper for det kludetæppe af afgifter, som medlemsstaterne i stigende grad indfører eller allerede har indført.

2.3 Kommissionen er efter udvalgets mening for ambitiøs, når den med et og samme forslag til ændring af direktiv 199/62/EF vil forsøge at løse seks forskellige problemer samtidig. Problemerne er:

— udenlandsk registrerede køretøjer bidrager utilstrækkeligt til infrastrukturomkostningerne i visse lande;

— de forskellige nationale afgiftssystemer, der for øjeblikket findes i EU, er et kludetæppe, som ikke er baseret på fællesskabsprincipper;

- finansieringen af transportinfrastruktur;
- indkalkulering af omkostningerne ved trafikale overbelastning;
- indkalkulering af omkostningerne ved trafikulykker;
- indkalkulering af miljøomkostninger;

2.4 Det ville i så fald blive første gang, at noget sådant lykkes. Det er endvidere så meget desto mere utopisk, når man betænker, at beregninger i forbindelse med de sidste tre målsætninger dels afviger indbyrdes, dels kræver en helt anden tilgang end for de tre førstnævnte målsætninger.

2.5 Som udvalget skrev i sin udtalelse om hvidbogen KOM(1998) 466 endelig (!) kan princippet om »at brugeren betaler« først gennemføres, når man har dannet sig et klart billede af de enkelte omkostningselementers relative vægt, og når alle transportformer konkurrerer på lige fod. Endvidere mener EØSU, at princippet kræver klarhed om indkomstneutraliteten og dens udformning. Udvalget forudser her mange problemer, eftersom hel eller delvis afskaffelse af afgiften på motorkøretøjer som tilgængelig kompensationsmulighed i mange lande vil være utilstrækkelig, i hvert fald så længe der eksisterer et obligatorisk EU-minimumsniveau.

2.6 Hertil kommer, at den nuværende mosaik af nationale ordninger og systemer fortsat vil kunne eksistere, selv om det bliver under nye former.

2.7 Kommissionens forslag indeholder en ramme, der skal sætte medlemsstaterne i stand til at indføre en afgiftsordning for tunge godskøretøjer med en maksimal totalvægt på over 3,5 t. Dette er en udvidelse af anvendelsesområdet i forhold til det gældende Eurovignet-direktiv. I Eurovignet-direktivet er minimumsgrænsen en maksimal bruttovægt på 12 t. Udvalget finder, at når man har inddraget transportrelaterede omkostninger knyttet til sikkerhed, trafikale overbelastning og støjgener i forslaget's anvendelsesområde — altså faktorer, der også vedrører personbiler og mindre godskøretøjer med en totalvægt på under 3,5 t — kunne man godt mene, at direktivet ligeledes burde anvendes på sådanne biler. Dette gjorde Kommissionen i øvrigt også klart opmærksom på i hvidbogen fra 2001 »Den europæiske transportpolitik frem til 2010 — De svære valg«. Selv om der er talrige eksempler på forslag til ændringer fra Kommissionen, som i større eller mindre grad har udvidet anvendelsesområdet for det pågældende direktiv, og der derfor ikke er noget til hinder for at lade direktivet gælde for mindre godskøretøjer og personbiler, accepterer udvalget dog Kommissionens tilgang, når den med henvisning til problemets overvejende nationale karakter opfordrer medlemsstaterne og de store byer til selv at træffe foranstaltninger. Dette forslag til ændring er hverken det rette sted eller det rette tidspunkt at tilføje personbiler og godskøretøjer på under 3,5 t.

(¹) EØSU's udtalelse om Kommissionens hvidbog »Fair betaling for brug af infrastruktur: En model for trinvis indførelse af fælles afgiftsbestemmelser for transportinfrastrukturen i EU«, EFT C 116 af 28. april 1999.

2.8 Men hvis Kommissionen insisterer på, at det er nok for at sikre et velfungerende indre marked at lade godskøretøjer være omfattet og ikke personbiler, kunne man vel lige så godt holde fast ved den nuværende grænse på 12 t for godskøretøjer. For som Kommissionen bl.a. selv skriver i sin begrundelse, er andelen af lettere godskøretøjer i den grænseoverskridende trafik så til pas lille, at indvirkningen på det indre markeds funktion vil være beskednen (ligesom det er tilfældet med personbiler).

2.9 Udvalget er enig i, at den enkelte infrastrukturbruger selv bør betale omkostningerne ved brugen (som nævnt i punkt 2.3), men under forudsætning af at man har dannet sig et klart billede af de enkelte omkostningselementers relative vægt. Det kan for så vidt også godt acceptere, at tung vejtransport som den første del af vejtransporten underlægges en sådan ramme, men udvalget mener ikke desto mindre principielt, at det samme også bør gælde for de andre dele af vejtransporten og for andre transportformer.

2.10 Kommissionens forslag ændrer ikke ved den fakultative karakter af afgifter som Eurovignetten eller vejafgifter. Det er op til medlemsstaterne, om de vil vælge et system med vejafgifter eller med brugerafgifter. Efter udvalgets opfattelse fremmer denne valgmulighed ikke gennemsigtigheden. Desuden er det for udvalget en ufravigelig betingelse, at opkrævningsssystemerne er kompatible.

2.11 Forslagets anvendelsesområde er det transeuropæiske vejnet og andre dele af hovedvejsnettet, der støder umiddelbart op til motorvejsnettet. Også på det sekundære vejnet, der ikke behøver at være relevant for det indre markeds funktion, kan der opkræves vej- eller brugerafgifter, selv om reguleringen i så fald ikke falder under dette direktiv. Udvalget konstaterer, at artikel 7 i forslaget til ændring i lyset af nærhedsprincippet ikke forbyder medlemsstaterne at anvende vej- eller brugerafgifter på andre veje. Udvalget bifalder dette, ikke mindst i betragtning af at hovedvejsnettet — især i tiltrædelseslandene (som meget snart får status af medlemsstater) — endnu er begrænset. Ved tiltrædelsen må de selvfølgelig have omsat EU's gældende regelværk og følge EU's politik på området.

2.12 Kommissionen kæder i sit forslag brugsafgiften, der skal indføres, direkte sammen med infrastrukturinvesteringer og vedligeholdelse af infrastruktur. Formålet er at sikre, at medlemsstaterne ikke lader indtægterne fra brugsafgiften gå direkte over i statskassen. Forslaget indeholder også forskrifter for, hvordan brugsafgifterne skal beregnes. Udvalget er enig i dette synspunkt, eftersom brugerne af en bestemt infrastruktur på den måde kan være sikre på, at de afgifter, de betaler for brugen, anvendes til infrastrukturinvesteringer.

2.13 Kommissionen foreslår, at en forhøjelse af vejafgifter med højst 25 % af satsen i særlige tilfælde — under overholdelse af strenge betingelser og efter høring af Kommissionen — kan anvendes til finansiering af investeringer i ny transportinfrastruktur af stor europæisk interesse inden for samme korridor eller i særligt sårbare områder inden for samme transportområde. I udvalgets øjne bør man udvise størst mulig tilbageholdenhed med denne mulighed. Den bør til gengæld være åben for alle transportinfrastrukturer. For at man kan være sikker på, at det projekt, som vejafgiftsforhøjelsen er bestemt til, virkelig gennemføres, bør indtægten fra forhøjelsen sættes ind på en EU-konto og først udbetales til den pågældende medlemsstat (uden tilskrivning af renter), når projektet er gennemført.

2.14 Endelig foreslår Kommissionen, at der i de enkelte medlemsstater oprettes en uafhængig infrastrukturtilsynsmyndighed for at sikre, at indtægterne fra vej- og brugerafgifter anvendes korrekt på fællesskabsniveau. Udvalget støtter oprettelsen af en sådan uafhængig myndighed på nationalt plan, som Kommissionen i henhold til traktaten vil skulle føre tilsyn med, eftersom der er tale om en fællesskabsopgave.

2.15 Det bør udtrykkeligt anføres i betragtningerne til forslaget til ændring af direktiv 1999/62/EF, at medlemsstaterne, uanset hvilket afgiftssystem eller forvaltningsorgan de måtte indføre, fortsat har ansvaret for et velfungerende vejnet. Udbedring og vedligeholdelse af infrastruktur forbliver en nøgleopgave for myndighederne.

3. Særlige bemærkninger

3.1 Ifølge Kommissionens forslag skal afgifter på vejtransport relateres til udgifterne til anlæggelse, udnyttelse, vedligeholdelse og udbygning af det pågældende vejnet. I anlægsudgifterne indregnes alene udgifter til anlæggelse af ny infrastruktur. Kommissionen mener hermed infrastruktur, der ikke er over 15 år gammel. På den måde vil Kommissionen forhindre, at eksisterende og allerede betalt infrastruktur kommer ind under direktivets anvendelsesområde. EØSU anser tidsgrænsen for rimelig og synes, det er en udmærket fremgangsmåde.

3.2 Blandt investeringsomkostningerne nævnes i forslaget især infrastrukturomkostninger til reducere af støjgener, f.eks. støjskærme langs vejene. EØSU vil gerne gøre opmærksom på, at omkostninger ved støjgener, herunder støjskærme, for en stor dels vedkommende skabes af vejbrugere, der ikke falder ind under direktivets anvendelsesområde. Udgifterne til

støjskærme bør således fordeles bedre på de forskellige kategorier af vejbrugere.

3.3 Kommissionen foreslår også, at der i afgifterne indregnes et beløb for omkostninger ved ulykker, der ikke er omfattet af forsikringer. Selv om dette i teorien er en god idé, er det efter udvalgets opfattelse i praksis en vanskelig opgave på grund af den store usikkerhed, der er forbundet med at beregne de indirekte virkninger, f.eks. erstatning for svie og smerte. I praksis sker det f.eks. i dag kun sjældent, at forsikringselskaber godtgør udgifter til social sikring.

Med henblik på at finde den rigtige måde at gribe udgifterne til trafikulykker an på mener udvalget, at det er nødvendigt undersøge årsagerne til ulykkerne. Det henviser i den forbindelse til sin udtalelse om Kommissionens meddelelse »Halvering af antallet af trafikofre i Den Europæiske Union inden 2010: en fælles opgave«⁽¹⁾.

3.4 At give medlemsstaterne mulighed for at anvende trafikoverbelastning som parameter ved beregningen af infrastrukturafgifterne er — rent bortset fra den manglende definition af »trafikoverbelastning« — efter EØSU's opfattelse en forkert tanke, eftersom trafikoverbelastning først og fremmest må tilskrives persontransporten.

3.5 EØSU er enig i udgangspunktet for Kommissionens forslag, nemlig at vejtransportsektorens samlede udgifter ikke må stige som følge af vedtagelsen af det ændrede direktiv. Udvalget mener dog ikke, at en hel eller delvis afskaffelse af afgifter på motorkøretøjer er tilstrækkelig til at sikre fiskal neutralitet. En nedsættelse af afgifter på dieselbrændstof hører også naturligt til mulighederne.

3.6 Udvalget bifalder, at medlemsstaterne kan vælge at differentiere brugerafgifterne, alt efter hvor miljøvenligt køretøjet er (Euro-klassifikationen), og hvor meget det slider på vejene.

3.7 Endelige kan EØSU bakke fuldstændigt op om Kommissionens intentioner om at nå frem til en fælles afgiftsmetode for brug af infrastruktur, så man slipper for det nuværende kludetæppe af brugs- og vejafgifter.

4. Sammenfatning og konklusioner

4.1 EØSU værdsætter Kommissionens initiativ til at gennemføre princippet om »at brugeren selv skal betale omkostninger ved brugen af infrastruktur« i praksis.

4.2 Kommissionen er dog efter udvalgets mening for ambitiøs, når den med et og samme forslag til ændring af direktiv 199/62/EF vil forsøge at løse mange forskellige problemer samtidig.

⁽¹⁾ EØSU's udtalelse EUT C 80 af 30. marts 2004, s. 77.

4.3 Som udvalget skrev i sin udtalelse om hvidbogen KOM(1998) 466 endelig, kan princippet om at »brugeren betaler« først gennemføres, når man har dannet sig et klart billede af de enkelte omkostningselementers relative vægt, og når alle transportformer konkurrerer på lige fod.

4.4 Et af Kommissionens udgangspunkter er, at betaling for infrastruktur ikke må føre til ekstra og/eller forhøjede afgifter. Derfor giver Kommissionen medlemsstaterne mulighed for at kompensere gennem hel eller delvis afskaffelse af den årlige motorkøretøjsafgift. Udvalget gør opmærksom på, at mange lande allerede er på det nuværende EU-minimumsniveau eller nærmer sig det, og at kompensationsmulighederne derfor er utilstrækkelige. Fiskal neutralitet kan kun garanteres, hvis man om nødvendigt også kan nedsætte afgiften på dieselbrændstof.

4.5 Desuden konstaterer udvalget, at det aktuelle kludetæppe af nationale bestemmelser og systemer fortsat vil kunne eksistere, og at Kommissionens målsætning om en harmoniseret afgiftsmetode for brug af infrastruktur således desværre ikke indfries.

4.6 EØSU synes ikke Kommissionen er konsekvent i sin argumentation, når den nedsætter minimumsgrænsen til tunge godskøretøjer med en maksimal totalvægt på over 3,5 t og indkalkulerer omkostninger ved trafikal overbelastning, trafikulykker og miljøbelastning, men holder personbiler, der især forårsager sidstnævnte omkostninger, uden for forslagens anvendelsesområde.

4.7 Kommissionen kæder i sit forslag den brugsafgift, der skal indføres, direkte sammen med infrastrukturinvesteringer. Indtægter skal på den ene eller anden måde føres tilbage til den sektor, de kommer fra, og bør ikke havne i statskassen. Udvalget er enig i Kommissionens holdning på dette punkt.

4.8 Ifølge Kommissionen skal afgifter på vejtransport relateres til udgifterne til anlæggelse, udnyttelse, vedligeholdelse og

udbygning af det pågældende infrastrukturnet. Med anlægsomkostninger menes alene omkostninger til anlæggelse af ny infrastruktur. Og med ny infrastruktur menes infrastruktur, der ikke mere end 15 år gammel. Udvalget anser dette for at være en rimelig måde at undgå, at eksisterende infrastruktur, som allerede er betalt, tages i betragtning på ny.

4.9 Kommissionen åbner i sit forslag mulighed for, at indtægter fra en forhøjelse af vejafgifterne med højst 25 % af satsen under strenge betingelser kan anvendes til finansiering af investeringer i ny transportinfrastruktur af stor europæisk interesse inden for samme korridor eller i særligt sårbare områder inden for samme transportområde. Efter udvalgets bør man udvise den størst mulige tilbageholdenhed med at gøre brug af denne mulighed. Muligheden bør desuden være åben for enhver transportinfrastruktur. Indtægterne bør sættes ind på en EU-konto, indtil det pågældende projekt er færdigt.

4.10 Udvalget er enig i kommissionsforslagets anvendelsesområde, nemlig transeuropæiske net og de dele af hovedvejsnettet, der ligger umiddelbart op ad disse, men også (selv om det er uden for selve anvendelsesområdet) sekundære veje, der ikke behøver at være relevant for det indre markeds funktion, ligesom det er enig i forslaget om at indføre en uafhængig infrastrukturtilsynsmyndighed i de enkelte medlemsstater med henblik på en retfærdig fordeling af omkostninger og indtægter fra vej- og brugsafgifter.

4.11 Endelig stiller EØSU sig kritisk over for at indregne omkostninger fra trafikal overbelastning, trafikulykker og miljø, fordi 1) disse omkostninger for en stor dels vedkommende skabes af personbiler, dvs. en kategori, der falder uden for direktivets anvendelsesområde, 2) der ikke foreligger en klar analyse af årsagerne bag trafikulykker og 3) der mangler en definition af følsomme områder

Bruxelles, den 3. juni 2004

Roger BRIESCH

Formand for

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg

BILAG 1

til udtalelsen fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg

Følgende ændringsforslag, som opnåede mindst en fjerdedel af de afgivne stemmer, blev forkastet under debatten (forretningsordenens artikel 39, stk. 2).

Punkterne 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7 og 2.8

Udgår og erstattes af følgende:

»2.3 Udvalget mener ikke, at Kommissionen er ambitiøs nok. Et fair og effektivt prissætningsystem bør omfatte såvel anlæg af og vedligeholdelse af vejinfrastrukturen som de miljøomkostninger og sociale omkostninger, der er forbundet med brugen deraf. Sidstnævnte vedrører på den ene side luft- og støjforurening og dennes indvirkning på miljøet og borgernes sundhed og på den anden side omkostningerne i tilknytning til trafikoverbelastning og trafikulykker. Alle disse omkostninger bør vurderes på et videnskabeligt grundlag. Derfor bør direktivet fastsætte fælles metoder og en tidsplan for medlemsstaternes indkalkulering af de eksterne omkostninger i brugerafgifter for benyttelse af vejinfrastruktur. Medlemsstater, der allerede har foretaget denne beregning, bør kunne begynde at indkræve afgifterne med det samme. Internalisering af de eksterne transportomkostninger vil forbedre markedseffektiviteten og den europæiske økonomis konkurrenceevne samt reducere forureningen og infrastrukturen overbelastningen.«

Begrundelse

Vi ønsker at inkludere samtlige omkostninger i brugerafgifterne: både investerings- og vedligeholdelsesomkostninger og de eksterne omkostninger, altså de miljømæssige og sociale omkostninger. Nogle medlemsstater har allerede gjort forarbejdet til internaliseringen af disse omkostninger. Endvidere har Kommissionen finansieret den såkaldte UNITY-undersøgelse, som undersøger den eksisterende forskning for at afklare, om der findes relevante værdier for eksterne omkostninger, og konkluderer, at selv om der ikke hersker total enighed om de »korrekte« værdier, er de bagvedliggende omkostningsbegreber og de anvendte metoder almindeligt anerkendt. Vi ønsker at medtage alle disse omkostninger, fordi vi finder det er vigtigt at anvende »brugeren eller forurenere betaler«-princippet i EU-lovgivningen.

Afstemningsresultat

Stemmer for:	77
Stemmer imod:	86
Stemmer hverken for eller imod:	9

Punkt 2.12

De sidste to punktummer erstattes med følgende:

»Efter udvalgets opfattelse bør denne tilgang gælde al transportinfrastruktur. Indtægterne bør ikke øremærkes til vejtransport. De skal kunne anvendes til finansiering af bæredygtige transportformer og en bedre håndhævelse af sociallovgivning for ansatte i transportsektoren.«

Begrundelse

En øremærkning af alle indtægter til vejtransport vil med sikkerhed forhindre den bedst mulige anvendelse af offentlige midler og vil ikke bidrage til et mere bæredygtigt transportsystem, sådan som Kommissionen kræver i sin hvidbog om den fælles transportpolitik fra 2001.

Afstemningsresultat

Stemmer for:	86
Stemmer imod:	89
Stemmer hverken for eller imod:	9

Punkt 2.13

De sidste to punktummer erstattes af følgende:

»Udvalget finder dog, at en forhøjelse på højst 25 % vil være utilstrækkelig i visse sårbare områder. Det foreslår derfor, at procentsatsen for forhøjelsen sættes op, så den kan dække infrastrukturomkostninger i sårbare områder.«

Begrundelse

Selvindlysende

Afstemmingsresultat

Stemmer for: 86
Stemmer imod: 99
Stemmer hverken for eller imod: 6

Punkt 3.1 (Særlige bemærkninger)

Punktet ændres som følger:

»3.1 Ifølge Kommissionens forslag skal afgifter på vejtransport relateres til udgifterne til anlæggelse, udnyttelse, vedligeholdelse og udbygning af det pågældende vejnet. I anlægsudgifterne indregnes alene udgifter til anlæggelse af ny infrastruktur. Kommissionen mener hermed infrastruktur, der ikke er over 15 år gammel. På den måde vil Kommissionen forhindre, at eksisterende og allerede betalt infrastruktur kommer ind under direktivets anvendelsesområde. EØSU anser tidsgrænsen for rimelig og synes, det er en udmærket fremgangsmåde. Omvendt finansieres anlægning af nye veje over længere tid. En så kort afskrivningsperiode ville udelukke en stor del af omkostningerne vedrørende tidligere projekter og dermed forvanske omkostningsberegningen. EØSU mener derfor, at medlemsstaterne bør have mulighed for at medtage anlægsudgifter uanset vejnettets alder og den anvendte finansieringsform«.

Begrundelse

Ikke alle udgifter til infrastruktur, som er bygget for mere end 15 år siden, er blevet dækket.

Afstemmingsresultat

Stemmer for: 84
Stemmer imod: 100
Stemmer hverken for eller imod: 1

Punkterne 3.2, 3.3 3.4 og 3.5

Udgår

Begrundelse

Hvis vi går ind for at internalisere de eksterne omkostninger, kan ovenstående punkter ikke accepteres.

Afstemmingsresultat

Stemmer for: 89
Stemmer imod: 93
Stemmer hverken for eller imod: 3

Punkt 4.2

Erstattes af følgende:

»4.2 Efter EØSU's mening har Kommissionen forsømt at indføre fælles metoder på et videnskabeligt grundlag samt en tidsplan for beregningen af de eksterne omkostninger ved anvendelsen af vejinfrastruktur.«

Begrundelse

Efter vores opfattelse er Kommissionen ikke ambitiøs nok.

Afstemmingsresultat

Stemmer for: 89
Stemmer imod: 93
Stemmer hverken for eller imod: 3

Punkt 4.6

Erstattes af følgende:

»4.6 Efter udvalgets mening bør køretøjer — også køretøjer på under 3,5 ton — der anvendes til kommerciel transport af varer, navnlig til kurer- og ekspresudbringning, ligeledes bidrage til brugerafgifterne.«

Begrundelse

Hvorfor nævne biler til privat passagertransport uden samtidig at nævne varebiler på under 3,5 t, f.eks. varebiler til kurer- og ekspresudbringning, der i øvrigt er skyld i et betydeligt antal ulykker.

Afstemningsresultat

Stemmer for: 89
Stemmer imod: 93
Stemmer hverken for eller imod: 3

Punkt 4.7

Andet og tredje punktum erstattes af følgende:

»Indtægter bør ikke kun øremærkes til vejtransportsektoren. De skal kunne anvendes til finansiering af bæredygtige transportformer og en bedre håndhævelse af sociallovning for ansatte i transportsektoren.«

Begrundelse

I overensstemmelse med vort ændringsforslag til punkt 2.12.

Afstemningsresultat

Stemmer for: 89
Stemmer imod: 93
Stemmer hverken for eller imod: 3

Punkterne 4.8

Udgår og erstattes med:

»4.8 Udvalget er derfor af den opfattelse, at medlemsstaterne bør kunne medtage alle anlægsomkostninger uanset nettets alder og den måde, nettet er blevet finansieret på, da finansieringen i praksis finder sted over et meget langt tidsrum.«

Begrundelse

I overensstemmelse med vores ændringsforslag til punkt 3.1.

Afstemningsresultat

Stemmer for: 89
Stemmer imod: 93
Stemmer hverken for eller imod: 3

Punkt 4.9, 4.10 og 4.11

Udgår.

Begrundelse

I overensstemmelse med det tidligere forslag om at lade punkt 3.2 til 3.4 udgå.

Afstemningsresultat

Stemmer for: 89
Stemmer imod: 93
Stemmer hverken for eller imod: 3.
