

DA

DA

DA



EUROPA-KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 15.2.2011
KOM(2011) 69 endelig

2008/0147 (COD)

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET

i henhold til artikel 294, stk. 6, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde
vedrørende

Rådets holdning ved førstebehandlingen af forslag til Europa-Parlamentets og Rådets
direktiv om ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for
benyttelse af visse infrastrukturer

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET

i henhold til artikel 294, stk. 6, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde
vedrørende

Rådets holdning ved førstebehandlingen af forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer

(EØS-relevant tekst)

1. SAGSFORLØB

Forslag sendt til Europa-Parlamentet og Rådet (dokument KOM(2008) 436 endelig – 2008/0147 COD):	8.7.2008
Udtalelse afgivet af Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg:	16.12.2009
Udtalelse afgivet af Europa-Parlamentet ved førstebehandlingen:	11.3.2009
Vedtagelse af politisk enighed i Rådet:	15.10.2010
Rådets holdning vedtaget:	14.2.2011

2. FORMÅLET MED KOMMISSIONENS FORSLAG

For at fjerne konkurrenceforvridninger mellem transportvirksomheder og indføre retfærdige ordninger for opkrævning af afgifter hos transportvirksomhederne fastsætter direktiv 1999/62/EF maksimumssatser for de afgifter, som medlemsstaterne kan pålægge tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer. Ved fastsættelse af satserne vil medlemsstaterne ikke nødvendigvis tage højde for eksterne omkostninger opstået som følge af f.eks. luft- og støjforurening. Kommissionens foreslåede ændringer giver mulighed for at pålægge sådanne afgifter, som, hvis de indføres, vil fremme en mere effektiv og renere godstransport. En af de væsentligste ændringer er, at medlemsstaterne får større fleksibilitet med hensyn til at differentiere vejafgifter for at fremme større anvendelse uden for spidsbelastningsperioder og i sidste ende nedbringe trafikbelastningen. Endelig bør det merprovenu, som kommer ind ved opkrævning af eksterne afgifter, anvendes til finansiering af projekter, som gør transport mere bæredygtig.

3. BEMÆRKNINGER TIL RÅDETS HOLDNING VED FØRSTEBEHANDLINGEN

3.1 Generelle bemærkninger til Rådets holdning ved førstebehandlingen

De primære mål med Kommissionens forslag er at give medlemsstaterne mulighed for at internalisere de mest relevante eksterne omkostninger, der er ved at pålægge tunge

godskøretøjer afgifter, og at udvide direktivets anvendelsesområde til at gælde net, der ikke indgår i det transeuropæiske net. Disse mål er i det store og hele blevet opfyldt i Rådets holdning ved førstebehandlingen.

3.2 Kommissionens detaljerede bemærkninger til Rådets holdning ved førstebehandlingen

De vigtigste bestemmelser i Rådets holdning og Kommissionens udtalelse om bestemmelserne er følgende:

Rådets holdning	Kommissionens udtalelse
Direktivets anvendelsesområde udvides til at omfatte motorvejsnet, som ikke indgår i det transeuropæiske net (artikel 2 og 7).	Imødekommer ikke Kommissionens oprindelige forslag om at udvide anvendelsesområdet til at omfatte alle veje, men er et betydeligt fremskridt.
Medlemsstaterne må internalisere eksterne omkostninger ved støj- og luftforurening, men ikke ved trafikbelastning (artikel 7c, stk. 1). De må dog differentiere infrastrukturafgifter i spidsbelastningsperioder, når blot provenuet holdes konstant inden for en grænse, der er højere end i det nuværende direktiv (artikel 7f, stk. 3).	Kommissionen havde foretrukket, at trafikbelastning var blevet medtaget som en ekstern omkostning i lighed med luft- og støjforurening. Yderligere differentiering af infrastrukturafgifter er imidlertid den næstbedste løsning, der er acceptabel og praktisk gennemførlig, når det gælder om at mindske trafikbelastningen.
Euro VI-køretøjer fritages for eksterne omkostninger i en periode på fire år efter direktivets ikrafttrædelse (artikel 7c, stk. 3).	Kommissionen støtter principielt, at mindre forurenende køretøjer fritages for disse afgifter, men kun i en fast og begrænset periode.
Medlemsstaterne kan vælge at fritage køretøjer på mellem 3,5 og 12 tons for vejafgifter af andre grunde end miljø, trafikbelastning og administrative omkostninger (artikel 7, stk. 5).	Kommissionen havde foretrukket, at disse fritagelser var blevet begrundet med objektive og konkret angivne grunde.
Det foreslås, at provenuet fra internalisering af eksterne omkostninger <i>bør</i> øremærkes programmer, som forbedrer transportsystemet, men det er medlemsstaterne selv, der afgør, hvordan provenuet anvendes (artikel 9, stk. 2).	Kommissionen havde foretrukket, at "bør" var erstattet med "skal", eller at der som minimum var et krav om, at medlemsstaterne skal rapportere om, hvordan det indkomne provenu er blevet anvendt, og skal udtrykke klar politisk vilje til at anvende det inden for transportsektoren, især på det transeuropæiske net. Kommissionen havde også foretrukket, at teksten i det nuværende direktiv vedrørende anvendelse af provenuet fra infrastrukturafgifter ikke var blevet slettet.

Muligheden for at ændre de fleste af bilagene i det nuværende direktiv ved hjælp af delegerede retsakter (tidligere udvalgsprocedure, den såkaldte forskriftsprocedure) er fjernet fra forslaget (artikel 9b).	Kommissionen havde foretrukket at opretholde muligheden for at ændre disse bilag ved hjælp af delegerede retsakter, især bilag III og værdierne for de kommende EURO-standarder i det nye bilag IIb (i Rådets holdning).
--	--

Det bør bemærkes, at Rådets holdning ved førstebehandlingen omfatter følgende ændringsforslag fra Europa-Parlamentets førstebehandling, som blev godkendt af Kommissionen: 30, 34, 36, 46, 50 og 69. Ændringsforslag 52 blev også medtaget i Rådets holdning. Andre ændringsforslag afspejles i dele af Rådets holdning som f.eks. ændringsforslag 58 vedrørende tilpasning til inflationen og en del af ændringsforslag 63.

Ændringsforslag 43 er også delvis medtaget i Rådets holdning. Dermed øges den tilladte differentiering af vejafgifter mellem spidsbelastningsperioder og perioder uden spidsbelastning fra 100 % over mindstesatsen til 175 % over den tilladte maksimumsgennemsnitssats. Denne tilgang giver i praksis mulighed for at gennemføre lignende incitamenter til at undgå spidsbelastningsperioder som Europa-Parlamentets ændringsforslag, som indeholdt krav om en differentiering på 500 %, men kun over minimumssatsen.

Følgende væsentlige ændringsforslag fra Europa-Parlamentet, som blev godkendt af Kommissionen, blev *ikke* integreret i Rådets holdning (de vigtigste angivet med fede typer, tallene i parentes angiver det pågældende ændringsforslag fra Europa-Parlamentet):

- Ændringsforslag til artikel 7a, stk. 1, fjerner tekst, som giver medlemsstaterne bemyndigelse til kun at anvende betaling af årsafgift for køretøjer, som er registreret i samme medlemsstat (31).
- Ændringsforslag til artikel 7b, stk. 2, som bemyndiger medlemsstaterne til at pålægge en trafikbelastningsafgift, der afspejler omkostningerne ved trafikbelastning og pålægger medlemsstaterne at opstille en handlingsplan til at bekæmpe trafikbelastningen (33).
- Indførelse af tekst, som bevirker, at hvis en fører ikke er i stand til at fremvise dokumentation for den pågældende EURO-emissionsklasse, vil eventuelle yderligere omkostninger som følge heraf blive refunderet, hvis føreren på et senere tidspunkt fremviser dokumentationen (42).
- Ændringsforslag til artikel 7g, stk. 2, hvorefter Kommissionen ud over det nævnte udvalg også skal informere Europa-Parlamentet om, hvorvidt en vejafgiftsordning overholder direktivets bestemmelser (44). Ændringsforslag til artikel 7g, stk. 4, hvorefter Kommissionen sender Europa-Parlamentet de beslutninger, som er stillet til rådighed for det udvalg, der er nævnt i denne artikel (47).
- Et yderligere underpunkt til artikel 7g, stk. 3, hvorefter medlemsstaterne skal specificere, hvordan de påtænker at øremærke det indkomne provenu som følge af internaliseringen af eksterne omkostninger (45).

- Ændringsforslag til artikel 7i, stk. 5, vedrørende teksten om anvendelsen af Galileo-systemet. Systemet skal anvendes som et effektivt middel til at opkræve afgifter (53).
- En anden formulering om øremærkningen af opkrævede eksterne omkostninger (55) og om, hvordan medlemsstaterne anvender provenuet fra infrastrukturafgifter (56).
- Ændringsforslag til artikel 9, stk. 2, hvorved mindst 15 % af provenuet fra internalisering af eksterne omkostninger skal afsættes til økonomisk støtte til TEN-T-projekter (57).
- Ændringsforslag til artikel 11, stk. 2, hvorved Kommissionen skal overvåge den gradvise afskaffelse af tidsbaserede afgiftsordninger (61).
- Ændringsforslag til artikel 11, stk. 2, ifølge hvilket Kommissionen skal udarbejde et lovforslag om yderligere ændring af direktivet (anden del af ændringsforslag 63).

Følgende ændringsforslag fra Europa-Parlamentet, som Kommissionen *ikke* godkendte, blev *ikke* integreret i Rådets holdning: 9, 12, 13, 25, 26, 27, 28, 29, 32, 37, 38, 39, 40, 48, 49, 54, 59, 60, 62, 64, 65, 66, 67 og 68.

Sluttelig er der ændringsforslag 35, som indfører en ny artikel 7c, hvorved køretøjer, som opfylder de fremtidige EURO-emissionsstandarder, fritages, blev delvis accepteret af Rådet. Sidstnævnte har imidlertid indrømmet end længere fritagelsesperiode for EURO VI-køretøjer og tilføjet en fritagelsesperiode for EURO V-køretøjer.

4. KONKLUSION

Rådet vedtog sin holdning ved førstebehandlingen med kvalificeret flertal som følge af den politiske aftale, der blev indgået den 15. oktober 2010. Kommissionen finder, at Rådets holdning afspejler forslagets hovedformål, og kan derfor tilslutte sig den.