

Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om "Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer"

(KOM(2003) 448 slutlig – 2003/0175 COD)

(2004/C 241/16)

Den 12 september 2003 beslutade rådet att i enlighet med artikel 71 i EG-fördraget rådfråga Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om "Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer".

Facksektionen för transporter, energi, infrastruktur och informationssamhället, som ansvarat för beredningen av ärendet, antog sitt yttrande den 10 maj 2004. Föredragande var Jan Simons.

Vid sin 409:e plenarsession den 2–3 juni 2004 (sammanträdet den 3 juni) antog Europeiska ekonomiska och sociala kommittén följande yttrande med 109 röster för, 82 röster emot och 7 nedlagda röster:

1. Inledning

1.1 Den 23 juli 2003 antog Europeiska kommissionen ett förslag om ändring av direktiv 1999/62/EG, det så kallade Eurovinjettdirektivet.

1.2 Förslaget är kommissionens svar på Europeiska rådets begäran vid sammanträdet den 12–13 december 2002 och den 20–21 mars 2003 om ett förslag från Europeiska kommissionen rörande ett nytt Eurovinjettdirektiv senast vid halvårsskiftet 2003.

1.3 Dessutom utgör förslaget ett svar på en förfrågan från Europaparlamentet, som vid antagandet den 12 februari 2003 av rapporten om slutsatserna i vitboken bekräftade behovet av infrastrukturavgifter.

1.4 Kommissionens förslag har framför allt till syfte att införa rättvisare mekanismer för debitering av transportörerna för de kostnader som är förknippade med användningen av infrastrukturer. Principen "användaren betalar" kan tillämpas på ett mer ändamålsenligt sätt än i Eurovinjettdirektivet eftersom avgifterna kan anpassas beroende på typ av fordon, tid och plats.

1.5 Målsättningen är uttryckligen att den sammanlagda avgiftsbelastningen i form av skatt och avgifter inom transportsektorn inte skall öka. Avsikten är att öka kunskapen så att kostnaderna för olika användarområden avspeglas i priset på ett tydligare sätt.

1.6 På detta stadium begränsar sig kommissionen till att beräkna kostnaderna för tunga lastfordons användning av väginfrastrukturen. Kommissionen förbehåller sig rätten att i ett senare skede lägga fram förslag i form av sektorspecifika

direktiv för infrastrukturanvändning inom luftfart, inre vattenvägar och sjöfart och skulle gärna se att medlemsstater och större städer utarbetar egna strategier för privata fordon.

1.7 När det gäller järnvägstransporter konstaterar kommissionen att avgiftsbeläggning av infrastrukturanvändningen redan ingår i "järnvägspaketet".

2. Allmänna kommentarer

2.1 Kommittén välkomnar kommissionens förslag om ändring av Eurovinjettdirektivet 1999/62/EG rörande avgiftsbeläggning av viss typ av infrastrukturanvändning av tunga lastfordon under förutsättning att det leder till att principen om att "användaren betalar" tillämpas i större utsträckning.

2.2 Enligt kommitténs uppfattning är ytterligare en positiv aspekt av kommissionens ändringsförslag att man härigenom kan komma till rätta med det lapptäcke av avgiftssystem som blir allt vanligare i medlemsstaterna i och med att nya lagar införs eller redan har införts.

2.3 Kommittén anser dock att kommissionen är alltför ambitiös i sin strävan att genom ett enda ändringsförslag rörande direktiv 1999/62/EG lösa sex olika problem samtidigt. Dessa problem rör:

— Utlandsregistrerade fordon bidrar i orättvist ringa utsträckning till kostnaderna för infrastruktur i vissa länder.

— Lapptäcket av olika nationella avgiftssystem som för närvarande tillämpas i EU och som inte bygger på gemensamma principer.

- Finansiering av transportinfrastruktur.
- Uttag av överbelastningskostnader.
- Uttag av kostnader för trafikolyckor.
- Uttag av miljökostnader.

2.4 Det skulle vara första gången som något liknande kan genomföras med framgång. Läget kan dock försvåras ytterligare av att beräkningarna rörande de tre sistnämnda målen skiljer sig åt sinsemellan, och förutsätter ett helt annat tillvägagångssätt än de tre första målen.

2.5 Som kommittén redan tidigare konstaterat i sitt yttrande om vitboken (KOM(1998) 466 slutlig) (1) kan principen först genomföras när man har tillräcklig kunskap om den relativa betydelsen av de olika kostnadskomponenterna och man kan skapa lika villkor för alla transportsätt. Dessutom måste det enligt kommittén utarbetas tydliga bestämmelser om inkomstneutralitet samt hur denna skall utformas innan det kan bli tal om att införa principen "användaren betalar". I detta sammanhang förutser kommittén ett flertal problem eftersom den mest uppenbara kompensationsmöjligheten, att helt eller delvis avskaffa beskattning på motorfordon, i flera länder inte kommer att räcka, i varje fall inte så länge den obligatoriska EU-miniminivån kvarstår.

2.6 Utöver det kvarstår faktum att det nuvarande lapptäcket av nationella bestämmelser och system, om än i annan form, inte kommer att försvinna.

2.7 Kommissionens förslag innehåller en ram som skapar möjligheter för medlemsstaterna att inrätta ett system för beskattning av tunga lastfordon som överstiger den maximala totalvikten på 3,5 ton. Härigenom utvidgas tillämpningsområdet. I det nu gällande Eurovinjettdirektivet är den lägsta gränsen maximum 12 ton totalvikt. Eftersom transportrelaterade kostnader som säkerhet, överbelastning och bullerbegränsande åtgärder omfattas av förslagens tillämpningsområde och eftersom dessa delvis rör personbilar och mindre lastfordon med en maximal totalvikt på 3,5 ton, anser kommittén att även dessa sektorer bör falla inom det föreslagna direktivets tillämpningsområde. Detta framgår även av kommissionens vitbok om "Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden". Även om det finns talrika exempel på förslag till ändringar från kommissionen som mer eller mindre syftar till att utvidga direktivets tillämpningsområde och det därför inte finns något hinder för att utvidga föreliggande direktivets tillämpningsområde till att även omfatta mindre lastfordon och personbilar, är kommissionens uppmaning till medlemsstater och större städer att själva vidta åtgärder på grund av den övervägande nationella karaktären, orsaken till att kommittén stöder kommissionens hållning. Följaktligen är det inte lämpligt att i föreliggande förslag till ändring även inkludera denna typ av

vägtransporter, dvs. både personbilar och lastfordon med en totalvikt på högst 3,5 ton.

2.8 Om kommissionen insisterar på att det för att säkerställa en välfungerande inre marknad är nödvändigt att låta direktivet omfatta lastfordon men inte personbilar, är det logiskt att hålla fast vid den nuvarande lägsta gränsen på 12 ton för lastfordon. Som bland annat kommissionen själv skriver i sin motivering är andelen lättare lastfordon i gränsöverskridande transporter så begränsad att effekterna på inre marknaden inte kommer att märkas, vilket även är fallet när det gäller personbilar.

2.9 Kommittén instämmer i att varje infrastrukturanvändare bör betala för de kostnader den orsakar, såsom framgår av punkt 2.3, under förutsättning att man har god inblick i de enskilda kostnadskomponenternas relativa värde. Kommittén kan i princip också acceptera att det för tunga lastfordon antas en sådan ram som ett första led. Kommittén anser dock att detta i princip även bör gälla andra delar av vägtransportsektorn och andra transportsätt.

2.10 Kommissionens förslag innebär inte att möjligheten att införa andra avgifter som Eurovinjett eller tullavgifter försvinner. Medlemsstaterna beslutar själva huruvida de vill använda tullsystem eller ett system som bygger på användaravgifter. Enligt kommitténs uppfattning främjar inte denna valmöjlighet överskådligheten. Dessutom anser kommittén att en grundförutsättning måste vara att avgiftssystemen är kompatibla.

2.11 Förslagets tillämpningsområde omfattar det transeuropeiska vägnätet och andra delar av det centrala vägnätet som befinner sig i en motorvägs omedelbara närhet. Även på mindre vägar, som inte nödvändigtvis är av betydelse för en välfungerande inre marknad, kan tull- eller användaravgifter tas ut trots att detta inte omfattas av direktivet. Kommittén är medveten om att ändringsförslaget i artikel 7 i enlighet med subsidiaritetsprincipen inte förbjuder medlemsstater att ta ut tull- eller användaravgifter på andra vägar. Kommittén stöder denna princip med tanke på att det centrala vägnätet fortfarande är begränsat, i synnerhet i de anslutande länderna. Bestämmelserna måste naturligtvis stämma överens med gällande lagstiftning och politiken på området.

2.12 I förslaget gör kommissionen en direkt koppling mellan införandet av användaravgifter och investeringar i och underhåll av infrastruktur. Avsikten är att förhindra att medlemsstaterna använder intäkterna från avgifterna till att dryga ut statsfinanserna. Förslaget innehåller även bestämmelser för beräkning av användaravgifter. Kommittén kan se logiken i detta, eftersom användare av en viss typ av infrastruktur på så sätt vet att de avgifter de betalar går till investeringar i infrastrukturen.

(1) EESK:s yttrande om "Kommissionens vitbok om rättvisa trafikavgifter: En modell för stegvist införande av gemensamma avgiftsprinciper för transportinfrastruktur i EU", EGT C 116, 28.4.1999.

2.13 Kommissionen hävdar att man i undantagsfall, på stränga villkor och efter samråd med kommissionen, kan tillåta att en ökning av avgiften till högst 25 % av avgiftssatsen kan användas till att finansiera ny transportinfrastruktur som är av stor europeisk betydelse inom samma korridor eller inom samma transportregion i särskilt känsliga områden. Kommittén anser att man bör utnyttja denna möjlighet med största försiktighet och att man i detta sammanhang inte får utesluta någon form av transportinfrastruktur. För att vara säker på att projektet som avgiftsökningen skall användas till verkligen genomförs, bör intäkterna sättas in på ett EU-konto och först senare, när projektet är genomfört, kan beloppet överföras till medlemsstaten i fråga, utan ränta.

2.14 Slutligen föreslår kommissionen att det i varje medlemsstat inrättas ett oberoende infrastrukturförvaltningsorgan för att säkerställa att kostnaderna och avgiftsintäkterna används korrekt på gemenskapsnivå. Kommittén stöder inrättandet av en sådan oberoende instans på nationell nivå, som kommissionen enligt fördraget skulle övervaka eftersom det rör sig om ett gemenskapsområde.

2.15 För tydlighetens skull bör det av beaktandesatserna till förslaget till direktiv 1999/65/EG framgå att medlemsstaterna, oavsett avgiftssystem eller förvaltningsorgan, även fortsättningsvis är ansvariga för ett välfungerande vägnät. Reparation och underhåll av infrastrukturen förblir en central uppgift för myndigheterna.

3. Särskilda kommentarer

3.1 Enligt kommissionens förslag bör avgifterna inom vägtransporterna vara kopplade till kostnaderna för anläggning, användning, underhåll och utvidgning av väginfrastrukturnätet i fråga. Anläggningskostnader bör endast omfatta kostnader kopplade till anläggning av ny infrastruktur. Enligt kommissionen gäller det infrastruktur som inte är äldre än 15 år. Härmed vill kommissionen förhindra att befintlig infrastruktur, som redan tidigare bekostats, faller under direktivets tillämpningsområde. Kommittén anser att denna tidsperiod är ytterst rimlig, och ställer sig positiv till kommissionens tillvägagångssätt.

3.2 Med investeringskostnader menas främst kostnader för infrastruktur som syftar till att minska bullerproblemen t.ex. bullerskärmar längs med vägarna. Kommittén påpekar att kostnaderna för bullerskydd, och därmed bullerskärmar, till stor del förorsakas av väganvändare som inte faller inom direktivets

tillämpningsområde. Kostnaderna för bullerskärmar bör därför fördelas bättre mellan de olika väganvändarkategorierna.

3.3 När det gäller icke-täckta olyckskostnader föreslår kommissionen att det i avgifterna inräknas ett belopp för utgifter som inte täcks av försäkringar. Detta må vara teoretiskt riktigt, men mycket svårt att genomföra i praktiken menar kommittén, eftersom beräkningar av de indirekta effekterna, exempelvis ersättning för sveda och värk, alltid är mycket osäkra. I praktiken är det för närvarande så att försäkringsbolag sällan täcker kostnader för social trygghet.

En förutsättning för att man på ett ändamålsenligt sätt skall kunna hantera kostnaderna för trafikolyckor är att man undersöker orsakerna till trafikolyckor. I detta sammanhang hänvisar kommittén till sitt yttrande om Europeiska kommissionens meddelande om en halvering av antalet offer för trafikolyckor före år 2010 (¹).

3.4 Möjligheten för medlemsstaterna att använda överbelastning som en parameter i beräkningen av infrastrukturavgifterna är, bortsett från att det saknas en definition av begreppet "överbelastning", enligt kommittén fel, eftersom överbelastning framför allt orsakas av persontrafik.

3.5 Kommittén ställer sig bakom utgångspunkten i kommissionens förslag att införandet av det ändrade direktivet inte får leda till en ökning av de sammanlagda kostnaderna för vägtransportsektorn. Kommittén anser emellertid inte att man genom att enbart minska eller avskaffa motorfordonsbeskattningen kan säkerställa beskattningsneutralitet. En minskning av avgifterna på dieselolja måste logiskt sett också vara en möjlig lösning.

3.6 Kommittén ställer sig positiv till att medlemsstaterna har möjlighet att anpassa användaravgifterna utifrån hur miljövänligt fordonet är (Euroklassificering) och den skada fordonet i fråga tillfogar vägarna.

3.7 Kommittén stöder till fullo kommissionens avsikt att uppnå en gemensam metod för avgiftsbeläggning av användning av infrastruktur så att man slipper det nuvarande lapp-täcket av avgifts- och beskattningssystem.

4. Sammanfattning och slutsatser

4.1 Kommittén sätter stort värde på kommissionens initiativ som ett led i strävan att praktiskt genomföra principen om att användaren betalar för användningen av infrastrukturen.

4.2 Kommittén anser dock att kommissionen är alltför ambitiös i sin strävan att genom ett enda ändringsförslag rörande direktiv 1999/62/EG lösa flera olika problem samtidigt.

(¹) EESK:s yttrande, EGT C 80 av den 30.3.2004, s. 77.

4.3 I sitt yttrande om vitboken (KOM(1998) 466 slutlig) konstaterade kommittén att principen om att användaren betalar först kan genomföras när man har tillräcklig kunskap om den relativa betydelsen av de olika kostnadskomponenterna, och man kan skapa lika villkor för de olika transportsätten.

4.4 En av kommissionens utgångspunkter är att avgiftsbeläggning av infrastrukturen inte får leda till uttag av nya eller höjda avgifter. Därför ger kommissionen medlemsstaterna möjligheten att kompensera detta genom att helt eller delvis avskaffa den årliga motorfordonsbeskattningen. Kommittén påpekar att många länder redan ligger på eller i närheten av kommissionens miniminivå, och att förslaget erbjuder otillräckliga kompensationsmöjligheter. En förutsättning för att beskattningsneutralitet skall kunna säkerställas är att, om så krävs, avgifterna på dieselolja kan sänkas.

4.5 Vidare konstaterar kommittén att det nuvarande lapp-täcket av nationella bestämmelser och system kommer att kvarstå och att kommissionens målsättning att uppnå ett harmoniserat avgiftssystem i så fall tyvärr inte kommer att förverkligas.

4.6 Kommittén anser att kommissionen inte är konsekvent i sitt resonemang när den föreslår att den lägsta gränsen skall sänkas till lastfordon med en maximalvikt på 3,5 ton och att komponenter som överbelastningskostnader, kostnader för trafikolyckor och miljöpåverkan skall tas med i förslaget, samtidigt som personbilar, som i stor utsträckning orsakar dessa kostnader, faller utanför förslaget tillämpningsområde.

4.7 I förslaget gör kommissionen en direkt koppling mellan införandet av användaravgifter och investeringar i och underhåll av infrastruktur. Intäkterna bör på ett eller annat sätt komma den sektor till godo som de kommer från och inte användas för att dryga ut statsfinanserna. Kommittén stöder kommissionens resonemang.

4.8 Enligt kommissionens förslag bör avgifterna inom vägtransporterna vara kopplade till kostnaderna för anläggning, användning, underhåll och utvidgning av väginfrastrukturnätet i fråga. Anläggningskostnader omfattar endast kostnader kopplade till anläggning av ny infrastruktur. Enligt kommissionen gäller det infrastruktur som inte är äldre än 15 år. Kommittén anser att detta är en rimlig utgångspunkt för att förhindra att befintlig infrastruktur, som redan har bekostats, skall tackas.

4.9 I kommissionens förslag ges utrymme för att en ökning av avgiften till högst 25 % av avgiftssatsen, på stränga villkor och efter samråd med kommissionen, skall kunna användas till att finansiera ny transportinfrastruktur som är av stor europeisk betydelse inom samma korridor eller inom samma transportregion i särskilt känsliga områden. Enligt kommitténs uppfattning bör man vara ytterst restriktiv vid utnyttjandet av denna möjlighet, som bör gälla all infrastruktur utan undantag. Intäkterna bör sättas in på ett EU-konto i avvaktan på att projektet genomförs.

4.10 Kommittén stöder kommissionsförslagets tillämpningsområde, dvs. de transeuropeiska näten och de delar av det centrala vägnätet som ligger i dess omedelbara närhet, och även (även om det ligger utanför själva tillämpningsområdet) sekundära vägar som inte är av betydelse för en välfungerande inre marknad. Kommittén ställer sig även bakom kommissionens förslag att i varje medlemsstat inrätta ett oberoende infrastrukturförvaltningsorgan för att säkerställa en rättvis fördelning av kostnader och intäkter från tull- och användaravgifter.

4.11 Kommittén ställer sig kritisk till att kostnadskomponenterna överbelastning, trafikolyckor och miljöpåverkan tas med i förslaget, eftersom dessa till stor del orsakas av personbilar som inte faller inom direktivets tillämpningsområde. Vidare beklagar kommittén att det inte görs någon tydlig analys av orsakerna till trafikolyckor och att en definition av känsliga områden saknas.

Bryssel den 3 juni 2004

Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs

ordförande

Roger BRIESCH

BILAGA

till yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén

Följande ändringsförslag avslogs med en majoritet av rösterna, men fick minst en fjärdedel av rösterna (artikel 39.2 i arbetsordningen).

Punkterna 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7 och 2.8

Stryk och ersätt med följande text:

~~"2.3 Kommittén anser att kommissionens ambitionsnivå är för låg. Ett rättvist och verksamt prissättningsystem bör täcka både infrastruktur, miljömässiga och sociala kostnader (som skador på vägar och på miljön), olyckor, folkhälsa och trafikstockningar. Alla dessa kostnader bör utvärderas på vetenskaplig grund. Följaktligen bör direktivet etablera både en gemensam metodik och en tidtabell för medlemsstaterna, så att alla externa kostnader inkluderas vid beräkningen av vägavgifter. De medlemsstater som redan gjort detta bör få tillåtelse att ta ut avgifter omedelbart. Det skall dessutom sägas att en internalisering av de externa transportkostnaderna kommer att göra marknaden effektivare, stärka konkurrenskraften i EU:s ekonomi och reducera miljöförstöringen och trafikstockningarna."~~

"2.3 Kommittén anser att kommissionens ambitionsnivå är för låg. Ett rättvist och verksamt prissättningsystem bör täcka såväl kostnaderna för byggande och underhåll av väginfrastruktur som miljömässiga och sociala kostnader i samband med utnyttjandet av denna infrastruktur. De sistnämnda kostnaderna rör dels luftföroreningar, buller och påverkan på miljön och folkhälsan, dels trafikstockningar och olyckor. Alla dessa kostnader bör utvärderas på vetenskaplig grund. Följaktligen bör direktivet etablera både en gemensam metodik och en tidtabell för medlemsstaterna, så att alla externa kostnader inkluderas vid beräkningen av vägavgifter. De medlemsstater som redan gjort detta bör få tillåtelse att ta ut avgifter omedelbart. Det skall dessutom sägas att en internalisering av de externa transportkostnaderna kommer att göra marknaden effektivare, stärka konkurrenskraften i EU:s ekonomi och reducera miljöförstöringen och trafikstockningarna."

Motivering

Vi vill inkludera alla kostnader i vägavgifterna, såväl investerings- och underhållskostnaderna som de externa, miljömässiga och sociala kostnaderna. Vissa medlemsstater har redan beräknat dessa kostnader. Unite-studien, som finansierats av kommissionen, ger exempelvis en översikt över befintliga rimliga värden på externa kostnader och drar slutsatsen att det visserligen inte råder någon enighet om "korrekta" värden, men att de bakomliggande kostnadsbegreppen och metodiken accepterats på bred basis. Varför vill vi inkludera alla dessa kostnader? Därför att vi anser att det är viktigt att tillämpa principen om att användaren och förorenaren betalar i EU-lagstiftningen.

Omröstningsresultat:

Röster för: 77

Röster emot: 86

Nedlagda röster: 9

Punkt 2.12

Stryk de två sista meningarna och ersätt med följande:

"Kommittén anser att detta angreppssätt måste breddas till hela transportinfrastrukturen. Intäkterna bör inte öronmärkas för vägtransporterna. De skall kunna användas till att finansiera både hållbara transportsätt och bättre kontroll av att sociallagstiftningen respekteras för anställda inom vägtransporter."

Motivering

Att öronmärka användaravgifterna för vägtransportsektorn skulle motverka bästa utnyttjandet av offentliga medel och kommer inte att främja ett mer hållbart transportsystem som efterfrågas i Europeiska kommissionens vitbok om en gemensam transportpolitik från 2001.

Omröstningsresultat:

Röster för: 86

Röster emot: 89

Nedlagda röster: 9

Punkt 2.13

Stryk de två sista meningarna och ersätt dem med följande:

"Enligt kommitténs uppfattning kan möjligheten till en ökning av avgiften till högst 25 % vara helt otillräcklig i vissa känsliga områden. Kommittén föreslår därför att avgiften höjs så att den kan täcka kostnaderna för infrastruktur i känsliga områden."

Motivering

Självförklarande.

Omröstningsresultat:

Röster för: 86

Röster emot: 99

Nedlagda röster: 6

Punkt 3.1

Ändra enligt följande:

"3.1 Enligt kommissionens förslag bör avgifterna inom vägtransporterna vara kopplade till kostnaderna för anläggning, användning, underhåll och utvidgning av väginfrastrukturnätet i fråga. Anläggningskostnader bör endast omfatta kostnader kopplade till anläggning av ny infrastruktur. Enligt kommissionen gäller det infrastruktur som inte är äldre än 15 år. Härmed vill kommissionen förhindra att befintlig infrastruktur, som redan tidigare bekostats, faller under direktivets tillämpningsområde. Kommittén anser att denna tidsperiod är ytterst rimlig, och ställer sig positiv till kommissionens tillvägagångssätt. Å andra sidan finansieras vägbyggnadsprojekt över en lång period. En sådan kort avskrivningsperiod skulle utesluta en större del av kostnaderna för tidigare projekt och därigenom förvränga kostnadsanalysen. Kommittén anser därför att de enskilda länderna skall få ta hänsyn till anläggningskostnaderna, oberoende av vägnätets ålder och finansieringsvillkor."

Motivering

Investeringskostnader i infrastruktur, som gjordes för mer än 15 år sedan, har man ännu inte fått tillbaka helt och hållet.

Omröstningsresultat:

Röster för: 84

Röster emot: 100

Nedlagda röster: 1

Punkt 3.2, 3.3, 3.4 och 3.5

Stryk punkterna.

Motivering

Om vi instämmer i att de externa kostnaderna skall internaliseras kan vi inte acceptera dessa punkter.

Omröstningsresultat:

Röster för: 89

Röster emot: 93

Nedlagda röster: 3

Punkt 4.2

Stryk och ersätt med följande:

"4.2 Kommittén anser att kommissionen försummade att presentera en gemensam metodik, byggd på ett vetenskapligt angreppssätt, och en tidtabell för att beräkna de externa kostnaderna med koppling till utnyttjandet av väginfrastrukturen."

Motivering

Enligt vår uppfattning har kommissionen inte tillräckligt högt ställda ambitioner.

Omröstningsresultat:

Röster för: 89

Röster emot: 93

Nedlagda röster: 3

Punkt 4.6

Stryk texten och ersätt med följande:

"4.6 Kommittén anser att nyttofordon som används för godstransporter, och då främst av kurir- och expressföretag, och även de som har en vikt under 3,5 ton, skall bidra till användaravgifterna."

Motivering

Varför ta upp personbilar och utelämna nyttofordon under 3,5 ton, som kurir- och expressföretagens fordon, som för övrigt är ansvariga för ett stort antal olycksfall?

Omröstningsresultat:

Röster för: 89

Röster emot: 93

Nedlagda röster: 3

Punkt 4.7

Ändra andra meningen enligt följande:

"Intäkterna bör inte bara öronmärkas för vägtransportsektorn. De bör också användas för att finansiera långsiktigt hållbara transportsätt samt för att se till att sociallagstiftningen följs med avseende på vägtransportarbetarnas villkor."

Motivering

I enlighet med vårt ändringsförslag till punkt 2.12.

Omröstningsresultat:

Röster för: 89

Röster emot: 93

Nedlagda röster: 3

Punkt 4.8

Ersätt den befintliga texten med följande:

"4.8 Därför anser kommittén att de enskilda länderna kan ta hänsyn till anläggningskostnaderna, oberoende av vägnätets ålder och finansieringsvillkor. I praktiken brukar man nämligen tillämpa längre tidsperioder för slutfinansiering."

~~"4.11 Kommittén anser att man också måste fastställa en tidsplan med tidsfrister, för att förpliktiga medlemsstaterna att på vetenskapliga grunder utvärdera samtliga kostnader som är förknippade med användningen av vägarna, inklusive miljökostnader och samhällskostnader. Denna utvärdering skall fungera som underlag för beräkningen av vägavgifter. Under tiden kan de medlemsstater som redan har påbörjat detta arbete utnyttja de resultat som hittills uppnåtts."~~

Motivering

I enlighet med vårt ändringsförslag till punkt 3.1.

Omröstningsresultat:

Röster för: 89

Röster emot: 93

Nedlagda röster: 3

Punkt 4.9, 4.10 och 4.11

Stryk punkterna.

Motivering

I överensstämmelse med den tidigare föreslagna strykningen av punkterna 3.2 till 3.4.

Omröstningsresultat:

Röster för: 89

Röster emot: 93

Nedlagda röster: 3