

Rådets motivering: Rådets ståndpunkt (EU) nr 37/2021 vid första behandlingen inför antagandet av Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiven 1999/62/EG, 1999/37/EG och (EU) 2019/520 när det gäller uttag av avgifter på fordon för användningen av vissa infrastrukturer

(2021/C 499/02)

I. INLEDNING

1. Europeiska kommissionen förelade Europaparlamentet och rådet det ovannämnda förslaget den 1 juni 2017 som en del av det första mobilitetspaketet.
2. Genom förslaget ändras direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer ⁽¹⁾ (nedan kallat *direktiv 1999/62/EG*) för att man ska åtgärda problem som rör utsläpp av växthusgaser, finansiering av väginfrastruktur och trängsel.
3. Europaparlamentet har utsett utskottet för transport och turism till ansvarigt utskott för detta förslag och Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy till föredragande för den åttonde valperioden.
4. Europeiska ekonomiska och sociala kommittén antog sitt yttrande om förslaget vid det 529:e plenarsammanträdet den 18 oktober 2017. Europeiska regionkommittén antog sitt yttrande vid den 127:e plenarsessionen den 1 februari 2018.
5. Den 25 oktober 2018 antog Europaparlamentet sin ståndpunkt vid första behandlingen.
6. Efter parlamentsvalet 2019 utsågs Giuseppe Ferrandino till föredragande för den nionde valperioden.
7. Utskottet för transport och turism antog ett beslut den 24 september 2019 om att inleda informella politiska trepartsmöten på grundval av Europaparlamentets ståndpunkt vid första behandlingen.
8. Inom rådet inledde arbetsgruppen för landtransporter sitt arbete den 1 juni 2017 med en allmän presentation av förslaget. Den 21 juni 2017 analyserade man konsekvensbedömningen.
9. Transportrådet höll sin första riktlinjedebatt om förslaget den 5 december 2017 ⁽²⁾.
10. Sedan dess har förslaget diskuterats vid flera tillfällen och ett omfattande arbete har utförts.
11. Den 18 december 2020 ställde sig Coreper bakom mandatet i bilagan till dokument 13827/20, vilket gjorde det möjligt att inleda förhandlingar med Europaparlamentet.
12. Mellan januari och juni 2021 hölls ett stort antal möten i arbetsgruppen för landtransporter och i Coreper för att förbereda och följa upp förhandlingarna.
13. Tre informella politiska trepartsmöten med Europaparlamentet den 29 januari, 23 mars och 15 juni 2021, tillsammans med ett antal tekniska möten, gjorde det möjligt för medlagstiftarna att minska avståndet mellan sina respektive ståndpunkter och därmed nå en politisk överenskommelse.

⁽¹⁾ EGT L 187, 20.7.1999, s. 42.

⁽²⁾ Se dokument 14426/17.

14. Den 30 juni 2021 analyserade Coreper den preliminära kompromisstexten i syfte att nå en överenskommelse ⁽³⁾.
15. Den 14 juli 2021 meddelade ordföranden för Europaparlamentets utskott för transport och turism i en skrivelse ⁽⁴⁾ till Corepers ordförande att hon, med förbehåll för juristlingvisternas granskning, skulle rekommendera ledamöterna i utskottet för transport och turism och därefter plenarförsamlingen att godkänna rådets ståndpunkt utan ändringar vid Europaparlamentets andra behandling, om rådet antar sin ståndpunkt vid första behandlingen i enlighet med den till skrivelsen bifogade texten.
16. Den 9 november 2021 antog rådet sin ståndpunkt vid första behandlingen om förslaget enligt dokument 10542/21.

II. SYFTE

17. Ändringarna av direktiv 1999/62/EG i Europeiska kommissionens förslag syftade till att främja en minskning av koldioxidutsläpp från vägtransporter. Ändringarna inriktades främst på följande:
 - Utvidgning av tillämpningsområdet för avgiftsregler till bussar, till lastbilar med en vikt på 3,5–12 ton och i viss utsträckning, till lätta fordon, inbegripet personbilar.
 - Utfasning av tidsbaserade avgiftssystem (så kallade vignetter) för tunga och lätta fordon.
 - Obligatorisk tillämpning av en avgift för externa kostnader för tunga fordon på de delar av nätet där de miljökador som sådana fordon orsakar skulle vara väsentliga och en översyn av kraven på att ta ut sådana avgifter.
 - Differentiering av priser på grundval av koldioxidutsläpp snarare än av euro-utsläppsklassificering. and
 - Fördelning av intäkter från trängselavgifter, eller motsvarande finansiella värde, för att angripa problemet med trängsel.

III. ANALYS AV RÅDETS STÅNDPUNKT VID FÖRSTA BEHANDLINGEN

A. Allmänt

18. Den kompromisstext som bekräftades av rådet den 9 november 2021 återspeglar till fullo medlagstiftarnas politiska överenskommelse. Den bibehåller också de huvudsakliga målen i Europeiska kommissionens förslag och återspeglar samtidigt en balans mellan de viktigaste ändringarna som Europaparlamentet antog vid första behandlingen och rådets mandat.
19. Vid första behandlingen antog Europaparlamentet ungefär 130 ändringar, som har analyseras vid ett flertal tillfällen i arbetsgruppen för landtransporter. Från början verkade de två medlagstiftarnas ståndpunkter skilja sig åt väsentligt vad gäller många bestämmelser, inbegripet de mest kontroversiella sådana, som utfasningen av vägavgifter. Trots detta uppnåddes, efter intensiva förhandlingar på både politisk och teknisk nivå, till slut en konvergens mellan de två medlagstiftarna.

B. Viktigaste frågor

20. På det hela taget respekterar de ändringar som gjorts i Europeiska kommissionens förslag de övergripande målen att
 - stärka tillämpningen av principerna "användaren betalar" och "förorenaren betalar",
 - bidra tillräckligt till finansieringen av väginfrastruktur,
 - ta itu med trängseln,
 - främja en minskning av koldioxidutsläpp från transporter och
 - bidra till att uppnå klimatmålen.

⁽³⁾ Se dokumenten 9960/21 och 9960/21 COR 1.

⁽⁴⁾ Se IM 010110 2021. Observera att på grund av covid-19-pandemin skickades pappersversionen av skrivelsen inte med vanlig post.

21. Samtidigt har medlagstiftarna hittat den rätta balansen mellan ambitionerna med de ovannämnda målen och behovet av att säkerställa att regelverket är enkelt att tillämpa för sektorn eller myndigheterna och tillräckligt flexibelt så att medlemsstaterna kan välja de mest lämpliga avgiftssystemen, utan att omotiverade administrativa bördor skapas.
22. Rent konkret kan de viktigaste ändringar som gjorts i förhållande till Europeiska kommissionens ursprungliga förslag sammanfattas på följande sätt:
- a) Förteckningen över definitioner i artikel 2 har utvidgats. Vissa nya definitioner har lagts till (t.ex. *campingbil*, *skåpbil* och *utsläppsfritt fordon*), medan andra har gjorts tydligare och mer specifika (t.ex. *tungt fordon*, *lätt fordon* och *väsentligt ändrat vägtullsystem eller avgiftsarrangemang*).
- b) I artikel 7 har den centrala bestämmelsen där de allmänna avgiftsprinciperna fastställs ändrats så att följande gäller:
- Avgift kan tas ut för fordon – vare sig de är lätta eller tunga eller fordonstyper inom sådana kategorier – oberoende av varandra. Om avgifter tas ut för personbilar ska dock avgifter, på samma eller en högre nivå, även tas ut för lätta nyttofordon.
 - Medlemsstaterna kan besluta att bibehålla befintliga koncessionsavtal oförändrade och inte tillämpa de nya avgiftsreglerna förrän avtalet har förlängts eller vägtullsystemet eller avgiftsarrangemanget väsentligen ändrats.
 - Medlemsstater får föreskriva nedsatta vägtullar eller vägavgifter, eller undantag från skyldigheten att betala vägtull eller vägavgift i specifika fall (t.ex. för utsläppsfria fordon med en högsta tekniskt tillåten lastad vikt på högst 4,25 ton).
 - Vägavgifter för tunga fordon kommer att fasas ut i det transeuropeiska stomtransportnätet inom åtta år efter ikraftträdandet av detta direktiv. Medlemsstater som tillämpar ett gemensamt vägavgiftssystem (t.ex. Eurovinjettfördraget) kan dock få ytterligare två år för att anpassa eller avveckla det systemet. Som en avvikelse från den allmänna principen om utfasning beviljas undantag i vederbörligen motiverade fall, efter att systemet anmälts till kommissionen.
 - Artikel 7 (tillsammans med artikel 7a) inbegriper nu två översynsklausuler som gör det möjligt för kommissionen att bedöma direktivets genomförande och effektivitet vad gäller uttagande av avgifter för lätta fordon samt om det är tekniskt och rättsligt genomförbart att differentiera behandlingen av olika lätta nyttofordon.
- c) I artikel 7aa införs en ny bestämmelse om ett så kallat kombinerat avgiftssystem. I denna artikel föreskrivs att medlemsstater som tillämpar vägtullar på sitt transeuropeiska stomtransportnät eller på en del av det före detta ändringsdirektivs ikraftträdande får införa ett kombinerat avgiftssystem för alla tunga fordon eller för vissa typer av tunga fordon. Inom det systemet måste vägavgifterna differentieras enligt fordonets koldioxidutsläpp och euro-utsläppsklass.
- d) Smärre justeringar av vägavgifternas proportionalitet för personbilar har gjorts i artikel 7a. Dessutom ska enligt denna bestämmelse användningen av infrastrukturen också göras tillgänglig för en dag, en vecka eller tio dagar eller båda. Medlemsstaterna får dock begränsa den dagliga vägavgiften för renodlade transiteringsändamål. Om medlemsstaterna fastställer andra vägavgifter för lätta nyttofordon än för personbilar, ska de fastställa högre vägavgifter för lätta nyttofordon än för personbilar.
- e) När det gäller att internalisera externa kostnader för tunga fordon görs nu genom artiklarna 7ca och 7cb avgifter för externa kostnader för luftföroreningar obligatoriska, efter en fyraårig övergångsperiod, när vägtullar tillämpas. Medlemsstaterna kommer dock att, efter att ha anmält detta till kommissionen, kunna låta bli att tillämpa avgifter för externa kostnader för luftföroreningar, i händelse av oavsiktliga konsekvenser som omfattar omledning av trafiken. Dessa obligatoriska avgifter påverkar inte medlemsstaternas val att ändå tillämpa en avgift för externa kostnader för koldioxidutsläpp. Kommissionen kommer dock att få utvärdera genomförande och effektivitet med avseende på avgifter för externa kostnader för koldioxidutsläpp.

f) När det gäller frivilliga avgifter kan följande konstateras:

- I artikel 7da fastställs nu att intäkter från (frivilliga) trängselavgifter, eller motsvarande finansiella värde av dessa intäkter, ska användas för att angripa problemet med trängsel, eller för att utveckla hållbar transport och mobilitet generellt. Om sådana intäkter tillfaller den allmänna budgeten ska medlemsstater anses ha uppfyllt kravet om de genomför politik för finansiellt stöd för att angripa trängselproblemet eller utveckla hållbar transport och mobilitet i allmänhet till ett värde motsvarande intäkterna från trängselavgifter. and
- I artikel 7f fastställs nu att om två eller flera medlemsstater beslutar att införa en uppräkningskorridor får denna uppräkningskorridor överstiga 25 % (men inte 50 %), endast under förutsättning av en överenskommelse mellan alla medlemsstater som ingår i korridoren och som gränsar till de medlemsstater på vars territorium det avsnitt av korridoren är beläget för vilken en uppräkningskorridor ska tillämpas.

g) Vad gäller differentiering baserad på fordonens koldioxidutsläpp och miljöprestanda kan följande konstateras:

- Genom en ny bestämmelse i artikel 7ga införs, i linje med klimatmålen, koldioxid i förteckningen över kostnader som får täckas av avgifter. Enligt denna bestämmelse krävs att medlemsstaterna tillämpar en differentiering av infrastrukturavgifter och vägavgifter för tunga fordon baserad på koldioxidutsläpp. Inledningsvis bör systemet endast tillämpas på de största lastbilarna, men kommer gradvis att utvidgas till andra typer av tunga fordon och regelbundet att anpassas till tekniska framsteg. Medlemsstaterna kommer också att kunna behandla utsläppsfria fordon extra förmånligt för att ge incitament att köpa klassens bästa fordon. De nya bestämmelserna innehåller dock säkerhetsmekanismer för att undvika dubbel belöning för hybridfordon och möjliga överlappningar med andra instrument för koldioxidprissättning. and
- I artikel 7gb lämnas nu utrymme åt medlemsstaterna när det gäller att differentiera vägtullar och vägavgifter för lätta fordon enligt fordonets miljöprestanda. Enligt denna bestämmelse krävs dock obligatorisk differentiering av vägtullar och den årliga vägavgiften för skåpbilar och minibussar utifrån fordonets miljöprestanda, från och med 2026, när vägtullar eller vägavgifter tillämpas och om det är tekniskt möjligt.

h) Artikel 11 har justerats, både vad gäller vilken slags information som ska tillhandahållas i den rapport som medlemsstaterna måste offentliggöra i aggregerad form och hur ofta den ska publiceras (dvs. rapporten ska upprättas senast tre år efter ikraftträdandet av direktivet och därefter vart femte år).

i) I artikel 4 i ändringsdirektivet fastställs en införlivandeperiod på två år. and

j) Bilagorna har reviderats vad gäller maximibelopp för vägavgifter, minimikrav och referensvärden för avgifter för externa kostnader, minimikrav och referensvärden för trängselavgifter samt utsläppsprestandakriterier avseende föroreningar för lätta fordon.

IV. SLUTSATS

23. Rådets ståndpunkt bibehåller de huvudsakliga syftena med Europeiska kommissionens förslag och återspeglar fullt ut den kompromiss som med Europeiska kommissionens stöd nåddes i de informella förhandlingarna mellan rådet och Europaparlamentet.
 24. Kompromissen bekräftades genom en skrivelse av den 14 juli 2021 från ordföranden för Europaparlamentets utskott för transport och turism till ordförandeskapet. Därefter godkändes den av rådet (ekonomiska och finansiella frågor) den 9 november 2021 som ståndpunkt vid första behandlingen.
-