

Bryssel den 17 november 2021
(OR. en)

14043/21

**Interinstitutionellt ärende:
2017/0114(COD)**

**TRANS 687
FISC 194
ENV 902
CODEC 1491**

FÖLJENOT

från:	Europeiska kommissionens generalsekreterare, undertecknat av Martine DEPREZ, direktör
inkom den:	16 november 2021
till:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekreterare för Europeiska unionens råd
Komm. dok. nr:	COM(2021) 693 final
Ärende:	MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET enligt artikel 294.6 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt om rådets ståndpunkt inför antagandet av EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV om ändring av direktiven 1999/62/EG, 1999/37/EG och (EU) 2019/520 vad gäller avgifter på fordon för användningen av vissa infrastrukturer

För delegationerna bifogas dokument – COM(2021) 693 final.

Bilaga: COM(2021) 693 final



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 16.11.2021
COM(2021) 693 final

2017/0114 (COD)

MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET

enligt artikel 294.6 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt

om

**rådets ståndpunkt inför antagandet av EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS
DIREKTIV om ändring av direktiven 1999/62/EG, 1999/37/EG och (EU) 2019/520 vad
gäller avgifter på fordon för användningen av vissa infrastrukturer**

MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET

enligt artikel 294.6 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt

om

rådets ståndpunkt inför antagandet av EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV om ändring av direktiven 1999/62/EG, 1999/37/EG och (EU) 2019/520 vad gäller avgifter på fordon för användningen av vissa infrastrukturer

1. BAKGRUND

Överlämnande av förslaget till Europaparlamentet och rådet (dokument COM(2017) 275 final – 2017/0114 (COD)):	den 1 juni 2017.
Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande:	den 18 oktober 2017.
Regionkommitténs yttrande:	den 1 februari 2018.
Europaparlamentets ståndpunkt vid första behandlingen:	den 25 oktober 2018.
Överlämnande av det ändrade förslaget:	Inte relevant
Antagande av rådets ståndpunkt:	den 9 november 2021.

2. SYFTET MED KOMMISSIONENS FÖRSLAG

Kommissionen föreslog den 31 maj 2017 en översyn av direktiv 1999/62/EG (*Eurovinjett*) som en del av det första rörlighetspaketet (*Europa på väg*). Detta ändringsförslag behandlar vägavgiftsaspekterna i det direktivet.

Initiativets syfte är att göra framsteg med tillämpningen av principerna att ”förorenaren betalar” och ”användaren betalar” och därigenom främja finansiellt och miljömässigt hållbara och socialt rättvisa vägtransporter. Detta inbegriper målet att

- bidra till genomförandet av Parisavtalet och till uppnåendet av EU:s klimatmål genom en minskning av koldioxidutsläppen från vägtransporter,
- minska risken för diskriminering av tillfälliga, till största delen utländska, användare, särskilt av personbilar, och
- ta itu med specifika brister i den befintliga lagstiftningen, dvs. säkerställa att dess mål uppnås på ett bättre sätt, särskilt genom att förenkla uttaget av avgifter för externa kostnader som för närvarande kräver ett tungrovt förfarande för motivering och anmälan, samt införa ett nytt alternativ för trängselavgifter.

3. KOMMENTARER TILL RÅDETS STÅNDPUNKT

3.1. Typ av avgifter (vägtullar och/eller vinjetter)

(a) *Tunga fordon*

Medan kommissionen föreslog att tidsbaserade avgifter (dvs. de vägavgifter som allmänt kallas vinjetter) skulle fasas ut efter 6 år ska, enligt rådets ståndpunkt,

- vinjetter för tunga fordon fasas ut på det transeuropeiska transportnätets stomnät (TEN-T) inom 8 år,
- med upp till ytterligare två år för gemensamma system för vägavgifter (dvs. Eurovinjett-fördraget¹),
- utom i vederbörligen motiverade fall (vad gäller kostnad/nytta i förhållande till trafik/befolkningstäthet eller risk för omdirigering av trafiken).

Dessutom skulle möjligheten att tillämpa ett ”kombinerat avgiftssystem” göra det möjligt för medlemsstater som redan har infört vägtullar att införa vinjetter, dvs. på vissa villkor införa vägavgifter på vägar eller för fordonskategorier som för närvarande inte är avgiftsbelagda.

Kommissionen skulle ha föredragit att vinjetterna fasades ut i hela TEN-T-nätet för alla tunga fordon. Tillämpningsområdet för det kombinerade avgiftssystemet skulle också kunna anges mer exakt i den relevanta rättsliga bestämmelsen. Samtidigt måste en sådan bestämmelse läsas mot bakgrund av direktivet och dess skäl, och dess tillämpning begränsas av de vägtullsystem som redan finns i dag. Med tanke på att mindre tunga fordon (som för närvarande inte är avgiftsbelagda i ett fåtal medlemsstater) har en relativt begränsad inverkan på infrastrukturen och externa kostnader, och med tanke på de skyddsåtgärder som finns tillgängliga (dvs. förhandsanmälan till kommissionen) vid motiverade undantag och införandet av kombinerade avgiftssystem, kan kommissionen godta kompromissen.

(b) Lätta fordon

Kommissionen föreslog också en utfasning av vinjetter för lätta fordon. Medlagstiftarna är dock överens om att det ska vara möjligt för medlemsstaterna att behålla och införa vinjetter för dessa fordon (personbilar, lätta nyttofordon och minibussar).

När det gäller vinjettprisernas proportionalitet föreslog kommissionen något lägre tak för korttidsvinjetter än de som anges i rådets ståndpunkt. Rådets ståndpunkt innebär samtidigt att medlemsstaterna nu ska tillhandahålla **dagliga vinjetter**, vilket är ett viktigt steg mot en mer proportionerlig prissättning av lätta fordon. I enlighet med Europaparlamentets begäran ingår dessutom klausuler om översyn av de regler som är tillämpliga på lätta fordon i allmänhet och om behandlingen av lätta nyttofordon i synnerhet.

En mer proportionerlig prissättning ligger i linje med kommissionens förslag.

¹ Danmark, Luxemburg, Sverige och Nederländerna tillämpar fortfarande detta gemensamma system för vägavgifter för tunga godsfordon: <https://www.eurovignettes.eu/>

3.2. Avgiftsdifferentiering på grundval av miljöprestanda

(a) Tunga fordon

Kommissionen föreslog att den differentiering som baseras på euroutsläppsklass skulle ersättas med en **obligatorisk differentiering baserad på koldioxidutsläpp** från tunga fordon (där luftföroreningar ska hanteras genom uttag av avgifter för externa kostnader, se avsnitt 3.3). I avsaknad av ett fastställt utgångsläge (*baseline*) vid tidpunkten för förslaget föreslog kommissionen att närmare bestämmelser ska anges i delegerade akter.

I sin ståndpunkt vid första behandlingen följde Europaparlamentet i stort sett förslaget och gjorde endast begränsade ändringar avseende behandlingen av utsläppsfria verksamheter, vilka ligger i linje med rådets ståndpunkt. Rådet vidareutvecklade differentieringen baserat på koldioxidutsläpp för tunga fordon som bygger på de koldioxidnormer som antogs 2019². Samtidigt utvidgade rådet skyldigheten att differentiera avgifterna till att även omfatta vinjetter (vägavgifter).

Mot bakgrund av det nyligen framlagda förslaget om ett system för handel med utsläppsrätter för vägtransporter³ innehåller rådets ståndpunkt en översyns- och utvärderingsklausul för att hantera alla faktiska och upplevda risker för dubblering av koldioxidprissättning.

Kommissionen stöder den metod för differentiering av avgifter baserat på koldioxidutsläpp som utvecklats i rådets text tillsammans med en översynsklausul.

(b) Lätta fordon

Kommissionen föreslog en differentiering av vägavgifterna även för lätta fordon på grundval av deras miljöprestanda, dvs. med beaktande av deras utsläpp av både koldioxid och föroreningar. Medlagstiftarna är överens om att differentieringen av avgifterna för personbilar bör vara frivillig.

Enligt rådets ståndpunkt kommer medlemsstaterna, där det är tekniskt möjligt, att från och med 2026 vara skyldiga att differentiera vägtullar och den årliga vägavgiften för skåpbilar (en undergrupp av lätta nyttofordon) och minibussar beroende på fordonets miljöprestanda. Det system som föreskrivs i artikel 7gb och bilaga VII, baserat på de senaste utsläppsnormerna, skulle vara vägledande. Medlemsstater som väljer att tillämpa ett annat system (t.ex. i fråga om utsläppskriterier, differentieringens omfattning eller eventuellt andra kriterier) måste motivera sitt val och underrätta kommissionen om detta. Medlemsstaterna får dock välja att tillämpa minskningar endast på utsläppsfria fordon, utan att differentiera avgifterna för andra fordon och utan att underrätta kommissionen.

Även om kommissionen skulle ha föredragit en liknande regel för alla lätta nyttofordon kan den stödja kompromissen eftersom principen om en differentiering av avgifter som tar hänsyn till väganvändningskostnaderna ligger i linje med kommissionens förslag.

² Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242 av den 20 juni 2019 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp från nya tunga fordon och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 595/2009 och (EU) 2018/956 och rådets direktiv 96/53/EG, EUT L 198, 25.7.2019, s. 202.

³ Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2003/87/EG, beslut (EU) 2015/1814 och förordning (EU) 2015/757 [COM (2021) 551 final].

3.3. Uttag av avgifter för externa kostnader

Kommissionen föreslog att uttaget av avgifter för externa kostnader (med direkt användbara referensvärden) skulle förenklas och att de skulle bli obligatoriska för tunga fordon, åtminstone i de delar av nätet där de externa kostnaderna för luftföroreningar och/eller buller är högre än genomsnittet. I rådets slutliga ståndpunkt utvidgades tillämpningsområdet för denna skyldighet genom att den blev tillämplig på hela det avgiftsbelagda nätet senast fyra år efter det att ändringsdirektivet trätt i kraft.

Medlemsstaterna måste som regel ta ut avgifter för externa kostnader för föroreningar utom i särskilda vederbörligen motiverade fall, vilket är en välkommen höjning av ambitionsnivån jämfört med kommissionens förslag.

Rådet lade till möjligheten att ta ut avgifter även för koldioxidutsläpp som ett alternativ till (eller att användas i kombination med) differentiering av infrastrukturavgifter för tunga fordon baserade på koldioxidutsläpp (se avsnitt 3.2). Detta är visserligen ytterligare en tydlig höjning av ambitionsnivån, men det kommer att leda till dubbel prissättning av koldioxid om den tillämpliga nationella bränsleskatten redan innefattar en koldioxidkomponent, och om vägtransportbränslen inkluderas i handeln med utsläppsätter i enlighet med kommissionens förslag från juli. Såsom nämns i avsnitt 3.2 bör översynsklausuler ge garantier för att minimera sådana risker. En sådan översynsklausul ålägger kommissionen att justera de mängder som ska tas ut för koldioxidutsläpp med hänsyn till det faktiska koldioxidpris som gäller för vägtransportbränslen i EU. Kommissionen anser att skyddsåtgärderna är tillräckliga och stöder möjligheten att ta ut avgifter för kostnaderna för koldioxidutsläpp så länge detta inte helt täcks av ett lämpligare instrument, såsom handel med utsläppsätter eller bränslebeskattning.

3.4. Trängselavgifter

Rådets ståndpunkt om alternativet att ta ut trängselavgifter ligger i stort sett i linje med kommissionens förslag: Medlemsstaterna får införa en trängselavgift i varje del av sitt vägnät där trängsel råder, och avgiften ska tillämpas på ett icke-diskriminerande sätt på alla fordonskategorier. Rådet ersatte taken för de kostnader som får täckas med avgifter med referensvärden som under vissa omständigheter får överskridas, under förutsättning att detta anmäls till kommissionen. Rådet lade också till ett undantag i linje med Europaparlamentets ståndpunkt, dvs. medlemsstaterna får helt eller delvis undanta minibussar, bussar och långfärdsbussar. Kommissionen kan ställa sig bakom dessa ändringar.

3.5. Påslag

Enligt kommissionens förslag skulle påslag kunna tillämpas i känsliga områden (inte bara i bergsregioner), och intäkterna från påslaget måste finansiera utvecklingen av transporttjänster eller uppförandet eller underhållet av transportinfrastruktur i det transeuropeiska stomnätet.

Enligt rådets ståndpunkt skulle ett påslag kunna överstiga det nuvarande taket på 25 %, men endast om alla berörda medlemsstater samtycker, och i så fall kunna uppgå till 50 %. Detta strider inte heller mot kommissionens förslag.

3.6. Användning av intäkter och rapportering

I enlighet med kommissionens förslag kräver rådets ståndpunkt att medlemsstaterna, utöver öronmärkning av intäkter från påslag, satsar åtminstone lika stora finansiella resurser som de

intäkter som görs från frivilliga trängselavgifter på att minska problemet med trängsel eller för att gynna hållbara transporter.

När det gäller rapportering kunde rådet inte godta det krav på utvärdering av kvaliteten på det avgiftsbelagda vägnätet som kommissionen föreslagit. När det gäller andra aspekter har rådets och Europaparlamentets ståndpunkter varit väl överensstämmande sinsemellan och täcker de olika avgifterna, differentieringarna per fordonskategori, samt intäkterna, användningen av dem och utvecklingen av miljöprestanda hos fordon som använder tullbelagda vägar.

Kommissionen stöder dessa förbättringar.

3.7. Undantag

Rådet vill behålla möjligheten att undanta befintliga koncessionsavtal från skyldigheten att differentiera avgifter eller ta ut avgifter för externa kostnader, vilket kommissionen kan godta. Nya, förnyade eller väsentligt ändrade koncessioner skulle inte undantas. I detta syfte utvecklades definitionen av ett väsentligt ändrat väggtullsystem på grundval av kommissionens förslag.

Möjligheten att undanta fordon under 12 ton skulle avskaffas, i enlighet med kommissionens förslag, senast efter 5 år.

Enligt rådets ståndpunkt får undantag medges

- fordon under 7,5 ton som används som hantverkarbilar,
- fordon som används av personer med funktionshinder,
- museifordon.

Kommissionens politik har varit att begränsa antalet undantag, men de undantag som behålls kommer sannolikt inte att orsaka någon betydande snedvridning och har inte någon avsevärd inverkan på förslagets miljömål. Detta beror på att de endast skulle gälla ett relativt litet segment av godsfordon på mindre än 7,5 ton som används som hantverkarbilar, historiska fordon och fordon som används av personer med funktionsnedsättning, vilka alla kör försumbara sträckor jämfört med andra fordon, särskilt på avgiftsbelagda vägar. Kommissionen kan därför godta dessa undantag.

4. SLUTSATS

Trots en viss sänkning av ambitionsnivån när det gäller en del aspekter (utfasning av tidsbaserade avgifter, differentiering av avgifter för lätta fordon, undantag) höjer rådets ståndpunkt ambitionsnivån på ett antal andra lika viktiga punkter. Dessa är följande:

- Bestämmelsen om koldioxidbaserade avgifter skärps, särskilt genom att den utvidgas till att omfatta eventuella återstående vinjettsystem.
- Obligatoriskt uttag av avgifter för externa kostnader för föroreningar i hela det avgiftsbelagda nätet.
- En möjlighet att ta ut avgifter för de externa kostnaderna för koldioxidutsläpp.
- Flexiblere tillämpning av trängselavgifter och påslag.
- Dagliga vinjetter för tillfälliga användare av lätta fordon.

Rådets ståndpunkt innebär därför betydande framsteg när det gäller rättvisare och effektivare vägavgifter och därmed av tillämpningen av principerna ”förorenaren betalar” och ”användaren betalar”. Denna ändring av Eurovinjettdirektivet är en viktig del av den europeiska gröna given och kommissionen stöder den.