



Bryssel den 17 november 2017
(OR. en)

14426/17

Interinstitutionella ärenden:

2017/0114 (COD)

2017/0115 (CNS)

2017/0128 (COD)

TRANS 488
FISC 267
ENV 939
CODEC 1835

NOT

från: Rådets generalsekretariat

till: Ständiga representanternas kommitté (Coreper I)/rådet

Föreg. dok. nr: 13772/1/17 REV 1

Ärende: **Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer**
Interinstitutionellt ärende: 2017/0114 (COD)

Förslag till rådets direktiv om ändring av direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer vad gäller vissa bestämmelser om fordonsbeskattning
Interinstitutionellt ärende: 2017/0115 (CNS)

Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem och underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om underlåtenhet att betala vägavgifter i unionen (omarbetning) (Text av betydelse för EES)
Interinstitutionellt ärende: 2017/0128 (COD)

– Riktlinjedebatt

1. INLEDNING

Den 31 maj 2017 lade kommissionen fram sitt paket för rörlighet, vilket innehöll en serie initiativ om funktionssättet för marknaden för godstransporter på väg, om sociala villkor och om avgifter för användningen av väginfrastruktur.

Den föreslagna revideringen av **Eurovinjettdirektivet** bygger på en bredare tillämpning av principerna "förorenaren betalar" och "användaren betalar". De viktigaste ändringarna är

- en utvidgning av direktivets tillämpningsområde till att omfatta bussar, lätta nyttofordon och personbilar,
- en utfasning av tidsbaserade avgiftssystem, främst eftersom tidsbaserade avgifter inte helt återspeglar de faktiska kostnaderna för användningen av infrastruktur, inbegripet negativa externaliteter (luftföroreningar, klimatförändring, buller osv.),
- en avgiftsdifferentiering beroende på koldioxidutsläpp, som ett incitament för att minska sådana utsläpp och en förenkling av tillämpningen av avgifter för externa kostnader så att de återspeglar kostnaderna för luftföroreningar och buller på ett bättre sätt; förslaget ger även möjlighet att ta ut avgifter för användning av infrastruktur under rusningstid och att utvidga möjligheterna att använda uppräkningskostnader för vissa avsnitt,
- en ansats att införa mer transparens i användningen av intäkter från vägavgifter och ge information om infrastrukturens kvalitet.

Ett annat förslag till revidering av direktivet gäller sänkningen av den lägsta årliga **fordonsskatten** på tunga godsfordon under en femårsperiod.

Syftet med revideringen av **lagstiftningen om elektroniska vägtullar** är att undanröja marknadshinder och rättsliga hinder för *det europeiska systemet för elektroniska vägtullar* (EETS) så att väganvändare kan betala elektroniska vägtullar med en fordonsenhet, ett kontrakt och en faktura i hela EU samt att underlätta indrivningen av obetalda vägavgifter från förare av fordon som är registrerade i en annan medlemsstat. I revideringen av EETS-direktivet föreslås

- flexiblare ramar för elektroniska vägtullar, främst vad gäller de tekniska lösningarna, för att därigenom understödja en verklig driftskompatibilitet inom unionen,

- en utvidgning av direktivets tillämpningsområde till att omfatta vägtullsystem med automatisk nummerplåtsavläsning
- och slutligen att det upprättas ett system för utbyte av information mellan medlemsstaterna om identiteten på dem som underlåter att betala vägtullar.

2. ARBETET I RÅDETS FÖRBEREDANDE ORGAN

Diskussionen inleddes vid mötet i arbetsgruppen för landtransporter i juni 2017. Efter en allmän presentation den 1 juni 2017 behandlades konsekvensbedömningarna den 21 juni 2017. Under det estniska ordförandeskapet diskuterades bestämmelserna i de här förslagen i fyra möten, den 11 och 14 september 2017 och den 6 och 23 oktober 2017. Vid sitt möte den 28 september 2017 rekommenderade arbetsgruppen för skattefrågor att förslaget om fordonsbeskattning (förslag 2017/0115 (CNS)) borde diskuteras i arbetsgruppen för landtransporter.

Generellt sett stöder medlemsstaterna principerna "förorenaren betalar" och "användaren betalar". Däremot har medlemsstaterna olika ståndpunkter när det gäller hur dessa principer ska genomföras. Under de inledande diskussionerna om översynen av **Eurovinjettdirektivet** behandlades ett antal grundläggande punkter, nämligen

- inkluderande av fordon som väger mindre än 3,5 ton och bussar i tillämpningsområdet,
- detaljerna kring tillämpningen av principen "förorenaren betalar", såsom införande av koldioxidklassificering och de föreslagna ändringarna av avgifterna för externa kostnader,
- flexibilitet i valet mellan ett avstånds- eller tidsbaserat system eller en kombination av dessa system beroende på fordonstyp,
- flexibel användning av intäkterna från trängselavgifter och uppräknings [...],
- en utvidgning av möjligheten att tillämpa uppräknings till att inte endast omfatta bergsregioner,
- utökade rapporteringsskyldigheter om intäkter och användningen av intäkter och om tullvägarnas kvalitet,

- lämpliga tidsfrister för införlivande av de föreslagna ändringarna.

Vad gäller det omarbetade EETS-direktivet behandlades följande:

- Införandet av ett informationsutbyte om dem som underlåter att betala vägavgifter fick ett brett välkomnande och flera medlemsstater uppmanade till att påskynda arbetet med denna del.
- Den förteckning över teknik som kan användas för elektroniska vägtullsystem betraktades allmänt som ett väsentligt inslag i rättsakten, som bör ingå i direktivets tillämpningsområde.
- Lämpligheten i tidsfristen för införlivande.

3. FRÅGOR

Ministrarna uppmanas att ge vägledning i följande frågor.

Eurovinjett:

1. Är utvidgningen av Eurovinjettdirektivets tillämpningsområde till att omfatta alla fordon berättigad med hänsyn till de politiska målen, främst vad gäller offentliga finanser, social rättvisa, lika villkor för olika transportsätt och en rättvisare kostnadsfördelning mellan alla väganvändare? Bör alla fordon behandlas på samma sätt?
2. Går det lättare att uppnå de långsiktiga målen om hållbar infrastrukturfinansiering, mindre utsläpp och mindre trängsel genom att på sikt övergå till avståndsbaserade avgifter? Vilken bör tidshorizonten vara? Vilka är för- och nackdelarna med avståndsbaserade avgifter? Bör intäkterna återinvesteras till nytta för väganvändarna?

EETS:

1. Är ministrarna ense om att betalningen av vägavgifter utomlands bör förenklas genom att förbättra de elektroniska vägtullsystemens driftkompatibilitet och genom att ge betalningsförmedlare i det europeiska systemet för elektroniska vägtullar lättare tillgång till marknaden för uttag av vägtullar? Vilka lagstiftningsinstrument anser ministrarna vara lämpligast för att införa dessa ändringar?