



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 1 juni 2017
(OR. en)

9672/17
ADD 2

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

**TRANS 216
FISC 117
ENV 547
CODEC 927
IA 95**

FÖLJENOT

från:	Jordi AYET PUIGARNAU, direktör, för Europeiska kommissionens generalsekreterare
inkom den:	1 juni 2017
till:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekreterare för Europeiska unionens råd
Komm. dok. nr:	SWD(2017) 181 final
Ärende:	ARBETSDOKUMENT FRÅN KOMMISSIONENS AVDELNINGAR SAMMANFATTNING AV KONSEKVENSBEDÖMNINGEN Följedokument till Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer och 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

För delegationerna bifogas dokument – SWD(2017) 181 final.

Bilaga: SWD(2017) 181 final



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 31.5.2017
SWD(2017) 181 final

ARBETSDOKUMENT FRÅN KOMMISSIONENS AVDELNINGAR

SAMMANFATTNING AV KONSEKVENSBEDÖMNINGEN

Följedokument till

Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer

och

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

{COM(2017) 275 final}
{SWD(2017) 180 final}

Sammanfattning
Konsekvensanalys av ändringen av direktiv 1999/62/EG
A. Behov av åtgärder
Vad är problemet och varför är det ett problem på EU-nivå?
Fyra problem angrips: 1. Vägtransporterna står för 17 % av EU:s koldioxidutsläpp och användningen av utsläppssnåla och utsläppsfria fordon ökar inte tillräckligt snabbt för att klara klimat- och energimålen för 2030. 2. Vägkvaliteten i EU blir allt sämre på grund av minskade investeringar i infrastruktur och försenade underhållsplaner som inte tar hänsyn till de ekonomiska konsekvenserna på längre sikt. 3. En del medlemsstater har infört tidsbaserade vägavgifter (vinjetter) som medför diskriminering av tillfälliga, utländska förare. 4. Luftföroreningar och trängsel som genereras av vägfordon medför stora kostnader för samhället. Alla dessa problem skulle kunna åtgärdas genom rättvisa och effektiva vägavgifter. Vägtullar används dock på ett ofullständigt och fragmenterat sätt i EU och avspeglar långt ifrån väganvändningens verkliga kostnader.
Vad vill man uppnå?
Syftet är att främja hållbara och rättvisa vägtransporter genom en bredare tillämpning av principerna "användaren betalar" och "förorenaren betalar": 1. Detta bidrar till minskade koldioxidutsläpp från transporter med hjälp av prissättning, 2. bidrar till tillfredsställande vägkvalitet. 3. säkerställer att vägavgiftssystemen inte diskriminerar utländska förare, och 4. innebär att vägavgifter utnyttjas som ett effektivt verktyg för att minska luftföroreningar och trängsel.
Vad är mervärdet av åtgärder på EU-nivå (subsidiaritet)?
Höga koldioxidutsläpp är ett globalt problem som kräver samordnade åtgärder på alla nivåer. Problemet med diskriminering av utländska förare är till sin natur gränsöverskridande och kan endast lösas på överstatlig nivå. Försämrade vägkvalitet och luftförorening och trängsel har både lokala och EU-omfattande konsekvenser. De nationella åtgärderna måste samordnas för att säkerställa den fria rörligheten för människor och varor i unionen.
B. Lösningar
Vilka alternativ finns för att nå målen? Finns det ett rekommenderat alternativ? Om inte, varför?
Alternativen skiljer sig genom graden av ingripande, från relativt begränsad till långtgående. De viktigaste åtgärderna enligt alternativ 1 är att förenkla befintliga bestämmelser, utvidga tillämpningsområdet till bussar och, när det gäller bestämmelser om icke-diskriminering, till lätta fordon. Alternativ 2 bygger på alternativ 1 och innebär att man inför en differentiering av avgifter som baseras på koldioxidutsläpp och fasar ut vinjetterna för tunga fordon (tunga godsfordon och bussar), samtidigt som man skapar incitament för införandet av avståndsbaserade avgifter. Alternativ 3 (med två varianter) omfattar ytterligare åtgärder för personbilar och lätta lastbilar, för att motverka trängsel på interurbana vägar (3a och 3b) och utsläpp av koldioxid och föroreningar genom differentierade vägavgifter för lätta fordon (alternativ 3b). Alternativ 4 innebär att vinjetterna fasas ut för alla fordon och att avgift för externa kostnader föreskrivs för tunga fordon. Alternativ 3b är det som rekommenderas. Alternativ 4 skulle vara effektivare i förhållande till direktivets syften, men medför högre kostnader. Genom politiskt beslut skulle några åtgärder från alternativ 4 kunna läggas till i alternativ 3b om man ger en tillräckligt lång infasningsperiod för att möjliggöra en gradvis anpassning och sprida kostnaderna.
Vad anser de berörda parterna? Vem stöder vilka alternativ?
Intressenterna stöder generellt alternativ 1, men vissa medlemsstater motsätter sig åtgärder som avser vägkvalitet. Främjandet av utsläppssnåla fordon (alternativ 2) får ett brett stöd, men några medlemsstater motsätter sig utfasningen av vinjetter för tunga godsfordon. Åtgärder som avser trängselavgifter (alternativ 3) mottogs med viss skepsis, men intressenterna håller med att om sådana avgifter införs måste de gälla för alla

fordon. Man var tveksam till alternativ 4 eftersom det omfattar långtgående skyldigheter för medlemsstaterna.

C. De rekommenderade alternativens konsekvenser
Vad är nyttan med de rekommenderade alternativen (om sådana alternativ finns, annars anges för huvudsakliga alternativ)?
Alternativ 3b skulle göra följande: • Minska trängselkostnaderna med 9 miljarder euro fram till 2030, ge ytterligare vägtullsintäkter på 10 miljarder euro/år och bidra till att öka investeringarna i vägar med 25 %. • Avsevärt minska utsläppen av koldioxid, kväveoxider och partiklar. • Förbättra folkhälsan och minska kostnaderna för luftförorening och olyckor (0,37 miljarder fram till 2030). • Göra det möjligt att skapa upp till 208 000 nya arbetstillfällen och ytterligare vinster på 0,19 % av BNP. • Bidra till likabehandling av EU-medborgare genom att halvera priset på kortidsvinjetter.
Vad är kostnaderna för de rekommenderade alternativen (om sådana alternativ finns, annars anges för huvudsakliga alternativ)?
Kostnaderna för godstransporter skulle öka med 1,1 %, medan kostnaderna för persontransporter skulle vara oförändrade. De offentliga kostnaderna omfattar bl.a. de berörda medlemsstaternas införande av nya vägtullssystem eller utbyggnad av befintliga sådana (engångsinvesteringar på 1,2–1,4 miljarder euro totalt) samt driftkostnader på 168–200 miljoner euro/år. En utvidgning av vägavgifterna till nya delar av nätet och nya användargrupper skulle kunna öka väganvändarnas kostnader med 198–228 miljoner euro/år.
Hur påverkas små och medelstora företag och konkurrenskraften?
Nästan 100 % av vägtransportföretagen tillhör kategorin små och medelstora företag. En utbyggnad av vägtullssystemen skulle öka deras kostnader. Huvuddelen av de tillkommande kostnaderna överförs dock på kunderna, vilket medför en marginell (under 0,25 %) ökning av priserna. Möjligheten att sänka fordonsskatterna skulle kunna kompensera för en del av kostnadsökningen. Ökade investeringar i infrastruktur skulle ha omfattande positiva effekter på bygg- och anläggningsbranschen.
Påverkas medlemsstaternas budgetar och förvaltningsgrad?
Den offentliga sektorn kommer att få in ytterligare intäkter, till kostnad av investeringarna i utbyggnaden och driften av nya elektroniska vägtullssystem. Nettoeffekterna på medlemsstaternas budgetar kan uppgå till ett överskott på nästan 10 miljarder euro per år.
Uppstår andra betydande konsekvenser?
En relativt stark minskning av dieselförbrukningen (med 1,3 %) väntas.
Proportionalitetsprincipen
Initiativet bidrar endast till uppnåendet av målen. Det föreskriver inte införandet av vägavgifter utan samordnar och underlättar nationella åtgärder. Kostnaderna för medlemsstater, företag och medborgare är begränsade i förhållande till de potentiella vinsterna. Det går alltså inte utöver vad som krävs för att åtgärda de identifierade problemen och uppnå syftena.
D. Uppföljning
När kommer åtgärderna att ses över?
Kommissionen kommer att utvärdera den nya lagstiftningen 2025.