



Bruxelles, den 17. maj 2019
(OR. en)

9331/19

**Interinstitutionel sag:
2017/0114(COD)**

**TRANS 335
CODEC 1088**

RAPPORT

fra: Generalsekretariatet for Rådet
til: De Faste Repræsentanters Komité/Rådet

Tidl. dok. nr.: 8833/1/19 REV 1
Komm. dok. nr.: ST 9672/17 + ADD 1

Vedr.: Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer
– Situationsrapport

I. INDLEDNING

Kommissionen forelagde Europa-Parlamentet og Rådet ovennævnte forslag den 1. juni 2017 som en del af den første mobilitetspakke.

Kommissionen har forelagt sit forslag til løsning af problemerne i forbindelse med drivhusgasemissioner, finansiering af vejinfrastruktur og trafikoverbelastning. Forslaget ændrer direktivet om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer (direktiv 1999/62/EF).

II. ARBEJDET I ANDRE INSTITUTIONER

Europa-Parlamentet har udpeget Transport- og Turismeudvalget (TRAN) som det kompetente udvalg for dette forslag og Christine REVAULT D'ALLONNES BONNEFOY (SD, FR) som ordfører. Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed (ENVI) vedtog sin udtalelse den 28. marts 2018.

Det kompetente udvalg, TRAN, stemte om sin betænkning den 24. maj 2018. På plenarmødet den 25. oktober 2018 stemte Parlamentet om betænkningen og vedtog den som sin førstebehandlingsholdning.

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog sin udtalelse om forslaget på 529. plenarmøde den 18. oktober 2017. Det Europæiske Regionsudvalg vedtog sin udtalelse på 127. plenarmøde den 1. februar 2018.

III. ARBEJDET I RÅDET OG DETS FORBEREDENDE ORGANER

Landtransportgruppen indledte sit arbejde den 1. juni 2017 med en generel præsentation af forslaget. Den 21. juni 2017 blev konsekvensanalysen gennemgået.

I løbet af efteråret 2017 fortsatte gruppen den detaljerede gennemgang af forslaget. Rådet (TTE, transport) havde en orienterende debat om forslaget den 5. december 2017 (dok. 14426/17).

I 2018 fokuserede Landtransportgruppen sit arbejde på andre forslag, der er til drøftelse, navnlig dem, der vedrører de tre mobilitetspakker.

IV. ARBEJDET HEN IMOD EN KOMPROMISTEKST

I løbet af foråret 2019 blev arbejdet med *Eurovignet*forslaget genoptaget i gruppen, der startede med en generel analyse af de vigtigste elementer i forslaget den 14. og 18 februar. Efter en gennemgang artikel for artikel den 25. februar og den 4., 7. og 11. marts 2019 udarbejdede formandskabet et første kompromisforslag. Dette kompromisforslag blev behandlet i gruppen den 8. og 12. april 2019.

På grundlag af feedback om det første kompromisforslag udarbejdede formandskabet et revideret kompromisforslag (dok. 8681/19), der blev drøftet den 13. maj 2019.

Danmark og Det Forenede Kongerige har taget parlamentarisk forbehold med hensyn til forslaget. Alle medlemsstaterne opretholder deres undersøgelsesforbehold med hensyn til kompromisforslaget fra formandskabet. Kommissionen opretholder et generelt forbehold.

V. KONKLUSIONER

På baggrund af det hidtidige arbejde drager formandskabet følgende konklusioner:

1. Et stort flertal af medlemsstaterne mener, at flere krav i Kommissionens forslag er for præskriptive, og at de vil kunne begrænse medlemsstaternes fleksibilitet i forbindelse med anvendelsen af deres politiske instrumenter.
2. Især skal følgende vigtige temaer nævnes specielt:
 - indvirkningen på eksisterende koncessionskontrakter, særlig med hensyn til retssikkerhed
 - mens afstandsbaseerede afgifter synes at være mere velegnede i forbindelse med princippet om, at *forurenere betaler*, er tidsbaseerede afgifter – *vignetter* – et omkostningseffektivt og enkelt instrument til at opkræve afgift for at benytte vejinfrastrukturen, som mange medlemsstater ønsker at bevare som en mulighed

- behandlingen af private biler samt busser, rutebiler og minibusser kan være i konflikt med medlemsstaternes politikker, f.eks. regionaludvikling, socialpolitikker, offentlig transport og færdselssikkerhed
- metoderne til differentiering af taksterne på grundlag af CO₂-udslip bør undersøges nærmere, og
- yderligere øremærkning af indtægter fra vejafgifter for at bruge dem i visse sektorer er i nogle medlemsstater i konflikt med national praksis for budgetlægning, herunder sågar forfatningsmæssige principper.

3. Der kræves yderligere teknisk arbejde med formandskabets kompromis for at udarbejde en holdning, som kan støttes af et flertal af medlemsstaterne.

I lyset af ovenstående opfordres De Faste Repræsentanters Komité og Rådet til at notere sig denne situationsrapport om arbejdet med den foreslåede revision af eurovignetdirektivet.
