

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer

(COM(2017) 275 final — 2017/0114 (COD))

og om forslag til Rådets direktiv om ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer, for så vidt angår visse bestemmelser om afgifter på køretøjer

(COM(2017) 276 final — 2017/0115 (CNS))

(2018/C 081/26)

Ordfører: **Alberto MAZZOLA**

Anmodning om udtalelse	Det Europæiske Råd, 12.6.2017 og 23.6.2017 Europa-Parlamentet, 15.6.2017
Retsgrundlag	Artikel 91 og 113 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde
Kompetence	Transport, Energi, Infrastruktur og Informationssamfundet
Vedtaget i sektionen	2.10.2017
Vedtaget på plenarforsamlingen	18.10.2017
Plenarforsamling nr.	529
Resultat af afstemningen	121/2/6
(for/imod/hverken for eller imod)	

1. Konklusioner og anbefalinger

1.1. EØSU mener, at indførelsen af et fair, gennemskueligt, ikkediskriminerende og ikkebureaukratisk afgiftssystem for vejtransport i EU, som står i et rimeligt forhold til anvendelsen af vejen og til de eksterne omkostninger, der genereres af lastbiler, busser og personbiler, som ikke skaber fragmenterede afgiftsordninger, og som er i overensstemmelse med principperne om »brugeren betaler« og »forureneren betaler«, vil have en positiv effekt med hensyn til at afhjælpe forringelsen af vejinfrastrukturen, belastningen af vejnettet og forureningen. På de nedenfor opregnede betingelser vil et sådant system kunne indføres gradvist for tunge godskøretøjer og lette køretøjer overalt i det transeuropæiske transportnet, startende med de prioriterede veje.

1.2. EØSU understreger vigtigheden af at ajourføre den fælles retlige ramme for at sikre, at anvendelsesområdet er det samme for alle brugere af vejene, navnlig hvad angår den afstandsbaseerede ordning for opkrævning af afgifter på EU-niveau for benyttelse af vejinfrastruktur af EU-betydning, såsom TEN-T-veje, motorveje og hovedveje med en betydelig international trafik.

1.3. Transportsektoren spiller en afgørende rolle i sikringen af mobilitet og socioøkonomisk udvikling i EU, og EØSU anfører, at det er nødvendigt at optimere transportinfrastrukturnettene for at imødekomme udfordringerne i forbindelse med vækst og bæredygtighed. Investeringer i infrastruktur er afgørende for vækst og beskæftigelse, eftersom en stigning på 1 % i infrastrukturudgifter resulterer i en forbedring i resultaterne på 0,4 % samme år og 1,5 % fire år senere ⁽¹⁾.

1.4. EØSU ser med bekymring, at selv om transportinfrastrukturbehovet vurderes til omkring 130 mia. EUR om året på europæisk plan, har det gennemsnitlige investeringsniveau i EU været langt under 100 mia. EUR siden krisens start ⁽²⁾. Det kan konstateres, at der er sket et fald i vedligeholdelsesomkostningerne til vejinfrastruktur i EU til trods for de nye EU-

⁽¹⁾ IMF, World Economic Outlook, oktober 2014.

⁽²⁾ ITF (2015), ITF Transport Outlook 2015, OECD Publishing, Paris.

rammer for udvikling af det transeuropæiske transportnet, der trådte i kraft i slutningen af 2013⁽³⁾, og de foranstaltninger, der støttes af EU's strukturfonde⁽⁴⁾. Det ser ikke ud til, at de midler, der afsættes dertil, vil blive forhøjet under den flerårige finansielle ramme for 2021-2027.

1.5. EØSU finder det afgørende, at indtægterne fra benyttelsen af vejinfrastruktur specifikt øremærkes, således at indtægterne fra benyttelse af infrastrukturen går til dækning af omkostningerne til anlæg, udvikling, drift og vedligeholdelse af vejinfrastrukturen, mens indtægterne fra eksterne omkostninger bør anvendes til at afhjælpe vejtransportens negative indvirkning og forbedre ydeevnen gennem alternativ infrastruktur, innovative systemer for trafikstyring, automatisk styring, elektrificering, navnlig lynopladningsstandere, og alternative energisystemer.

1.6. Ifølge EØSU vil de således opnåede ekstra indtægter, som ved fuld gennemførelse af den af Kommissionen valgte løsning kan overstige 10 mia. EUR om året⁽⁵⁾ og 20 mia. EUR, hvis den bliver obligatorisk for tunge godskøretøjer og endnu mere, hvis også lette køretøjer bliver omfattet, give en betydelig håndsrækning til færdiggørelsen og driften af det transeuropæiske transportnet, herunder de teknologiske komponenter. Det offentlige bidrag til finansiering af infrastrukturene er dog fortsat helt afgørende.

1.7. EØSU opfatter revisionen af lovgivningen om eurovignet som en mulighed for at fastlægge fælles og harmoniserede standarder og for at overvåge og forbedre den korrekte anvendelse af lovgivningen med oprettelse af et særligt EU-register og indsamling af nøjagtig information fra medlemsstaterne.

1.8. EØSU anser det for væsentligt, at der på det indre marked for transport ikke forekommer diskriminerende praksis, og opfordrer Kommissionen til at gribe ind for rettidigt at sikre fuld overholdelse af EU's retlige rammer. Især må de opkrævede afgifter og rabatter til hyppige og/eller nationale brugere ikke være af en sådan karakter, at de resulterer i forskelsbehandling af lejlighedsvis og/eller ikkenationale brugere.

1.9. En anden stor bekymring for EØSU vedrører virkningerne af klimaændringerne, sikringen og beskyttelsen af miljøet og alle aspekterne vedrørende sundhed og social velfærd forbundet med en fornuftig udnyttelse af transport, som allerede fremhævet: Hvad transportområdet angår er der ingen tvivl om, at målet om at nedbringe udledningen af drivhusgasser med 60 % i forhold til emissionsniveauet i 1990 er yderst ambitiøst, og at det kræver en stor indsats at nå det⁽⁶⁾.

1.10. EØSU gentager, at principperne om, at brugeren og forurenere betaler, bør anvendes på fleksibel manér, navnlig når der er tale om perifere regioner og fjerntliggende landdistrikt-, bjerg- og ømråder, således at man undgår følgevirkninger, der er omvendt proportionale med omkostningerne, og sikrer, at de forbliver nyttige redskaber til at øve indflydelse på valgene med hensyn til tilrettelæggelse af transportaktiviteter, samtidig med at man eliminerer enhver form for urimelig konkurrence mellem forskellige transportformer (TEN/582, COP21 konklusionernes konsekvenser for den europæiske transportpolitik).

1.11. EØSU mener endvidere, at det er yderst vigtigt, at man to år efter direktivets ikrafttræden undersøger dets virkninger, navnlig med hensyn til hvilke fordele der er opstået som følge af nye investeringer samt omkostningerne til godstransport, så man undgår, at den europæiske industris konkurrenceevne forværres.

1.12. EØSU mener, at der især bør lægges vægt på, at brugerne, forbrugerne og borgerne i almindelighed accepterer foranstaltningerne, hvad angår gennemsigtigheden og klarheden af de nye afgiftsrammer. Det skal bl.a. med flersprogede skilte på motorveje sikres, at brugerne med det samme får en klar og positiv forståelse dels af, hvad de opkrævede beløb går til, og at de fordeles rimeligt, dels af at der ikke er tale om overopkrævning og dobbeltbeskatning, bl.a. bør der være to sammensatte indikatorer for vejenes kvalitet, belastningsniveau og CO₂-besparelser pr. km infrastruktur.

⁽³⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013 af 11. december 2013 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet og om ophævelse af afgørelse nr. 661/2010/EU, (EUT L 348 af 20.12.2013, s. 1).

⁽⁴⁾ I 2014-2015 investerede EU-institutionerne i alt i 30,67 mia. EUR af fra egne kilder (TEN-T/CEF, EFRU/SF og EIB-lån) i EU28 i hovednettet og den samlede TEN-T-netinfrastruktur.

⁽⁵⁾ Konsekvensanalyse af eurovignetdirektivet.

⁽⁶⁾ EUT C 303 af 19.8.2016, s. 10.

1.13. Hvis indtægterne fra håndhævelsen af den nye lovgivning fordeles som ovenfor angivet og investeres i transportsektoren, vil der ifølge EØSU kunne skabes yderligere beskæftigelse til mere end en halv million arbejdstagere.

1.14. EØSU mener, at Kommissionen bør overvåge og udvide de instrumenter, der skal sikre en korrekt og ensartet anvendelse af den nye lovgivning, herunder videnskabeligt baserede regelmæssige kontroller af størrelsen af de eksterne omkostninger og den reelle overensstemmelse mellem afgiftssystemerne og de faktiske emissioner fra køretøjerne, der i dag ikke er gunstige for de køretøjer, der yder de bedste resultater. Den bør også udarbejde en detaljeret årsrapport, der skal sendes til Europa-Parlamentet, Rådet, Regionsudvalget og EØSU, om de registrerede fremskridt i forbindelse med gennemførelsen af det ændrede direktiv.

2. Indledning

2.1. Transport udgør en vigtig søjle i det fælles europæiske område og sikrer helt konkret den frie bevægelighed for borgere, arbejdstagere, varer og tjenesteydelser gennem Unionen. Transportnettenes effektivitet og kvalitet har direkte indvirkning på den bæredygtige udvikling, livs- og arbejds kvaliteten og konkurrenceevnen i Europa.

2.2. Vejtransportøkonomien i EU sikrer 5 millioner direkte arbejdspladser og bidrager med næsten 2 % til EU's BNP med 344 000 virksomheder inden for vejtransport af personer og over 560 000 vejgodsvirksomheder⁽⁷⁾ og yder dermed et vigtigt bidrag til vækst og beskæftigelse i EU, hvilket stiller krav om proaktive politikker.

2.3. Transport er hovedårsagen til luftforurening og står i dag for en fjerdedel af Europas drivhusgasemissioner. Lastbiler og busser kan tilskrives ca. en fjerdedel af emissionerne fra vejtransporten — en procentdel, der forventes at stige med ca. 10 % mellem 2010 og 2030 (EU's 2016-referencescenarie: Energi, transport og drivhusgasemissioner — tendenser frem mod 2050). Som et første skridt har Kommissionen fremlagt to forslag: et om certificering af kuldioxidemissioner og brændstofforbrug for disse køretøjer og et andet om overvågning og rapportering af de således certificerede data.

2.4. Den vedtagne strategi, som EØSU tidligere har udtalt sig om⁽⁸⁾, omfatter en køreplan for lavemissionsmobilitet, der vil sætte skub i denne overgang, bl.a. i lyset af målene i Parisaftalen om klimaændringer.

2.5. Strategien har tre mål: Sikre et mere effektivt transportsystem, fremme alternative energiformer med lavt kulstofindhold i transportsektoren, fremme lav- og nulemissionskøretøjer.

2.6. Anvendelsesområdet er hovedsageligt vejtransport, som tegner sig for mere end 70 % af drivhusgasemissionerne fra transporten og for en stor del af luftforureningen, men også de øvrige transportsektorer skal bidrage.

2.7. For at sikre en mere effektiv transport med hensyn til energiomkostninger og emissioner er det vigtigt, at prissignalerne er de rigtige, og at de eksterne effekter tages i betragtning. I den henseende har Kommissionen planer om, at vejafgifter skal baseres på den faktisk tilbagelagte afstand i kilometer for bedre at afspejle principperne om »forureneren betaler« og »brugeren betaler«.

2.8. Fire problemer vil blive tacklet med en mere udbredt anvendelse af principperne om »brugeren betaler« og »forureneren betaler«, og løsningen ligger i rimelige og effektive vejafgifter:

— Vejtransport er årsag til 17 % af EU's CO₂-emissioner, og brugen af lav- og nulemissionskøretøjer er utilstrækkelig til at opfylde klima- og energimålene for 2030.

⁽⁷⁾ EU Transport in Figures 2016, baseret på oplysninger fra Eurostat.

⁽⁸⁾ EUT C 383 af 17.11.2015, s. 84.

- Kvaliteten af EU's veje forværres på grund af faldende infrastrukturinvesteringer og udskudte vedligeholdelsestider, uden at der tages hensyn til de langsigtede økonomiske virkninger.
- Nogle medlemsstater har indført midlertidige takster (vignetter), der diskriminerer lejlighedsvis udenlandske brugere.
- Luftforurening og overbelastning fra vej køretøjer medfører betydelige omkostninger for samfundet.

2.9. De **økonomiske konsekvensanalyser** viser betydelige forskelle mellem stigningerne i omkostninger for transportbrugere og tilsynsmyndighederne — omkostninger, der opvejes af højere indtægter og reducerede omkostninger forbundet med overbelastning og andre eksterne forhold, mens der er potentielt negative virkninger for fordelingen og SMV'er som følge af de højere omkostninger ⁽⁹⁾.

2.10. Digitale teknologier kan øge transportens sikkerhed, effektivitet og inklusivitet ved at sikre flydende mobilitet fra sted til sted og integreret logistik og integrerede tjenester med en merværdi, i takt med at intelligente transportsystemer vinder indpas inden for alle transportformer som et naturligt element i udviklingen af det transeuropæiske multimodale transportnet.

2.11. De tiltag vedrørende lavemissionstransport, der er blevet udviklet på EU-niveau, vil uvægerligt få stor **betydning for de regioner**, som transportinfrastrukturen løber igennem med direkte konsekvenser for energiplanlægningen, den fysiske planlægning og miljø- og transportplanlægningen og betydelig indvirkning på økonomien og beskæftigelsen.

2.12. For at gøre **disse foranstaltninger acceptable for brugerne, forbrugerne** og borgerne i almindelighed skal der gøres mere med hensyn til gennemsigtighed og klarhed for at skabe et marked for lav- og nulemissionskøretøjer. Der bør arbejdes på at forbedre forbrugeroplysningen gennem mærkning af personbiler og på fremme gennem lovgivningen om offentlige indkøb. Parallelt bør der gøres en indsats i forhold til gennemsigtigheden af de nye afgiftsrammer, og det bør sikres, at brugerne med det samme klart forstår, hvad indtægterne går til, at de fordeles rimeligt, og at der ikke er tale om overopkrævning og dobbeltbeskatning.

3. Resumé af **Kommissionens** forslag

3.1. Kommissionens forslag lægger op til, at afgifter skal opkræves for benyttelse af vejinfrastrukturen baseret på tilbagelagt afstand — og udelukker afgifter baseret på faste beløb som dem, der i øjeblikket opkræves i visse EU-lande — og, at de skal gælde for alle typer af køretøjer, dvs. ikke blot tunge godskøretøjer, men også busser, varevogne og personbiler og dermed både gods- og passagertransport, og at afgifterne skal differentieres baseret på »forureningspotentialer« og slid på infrastrukturen. De lovgivningsmæssige ændringer vedrører bl.a.:

- Bestemmelser om bompenge og brugsafgifter for samtlige køretøjer og ikke kun dem, der vejer mere end 3,5 tons: Ajourføring af bestemmelserne i direktivet og udvidelse af dets anvendelsesområde til samtlige tunge godskøretøjer fra 1. januar 2020 og lette køretøjer med fjernelse af undtagelser, maksimumsværdier for afgifter for eksterne omkostninger og forenkling af kravene til opkrævningen.
- Gradvis fjernelse af tidsbaserede afgifter for tunge godskøretøjer inden 31. december 2023 og for lette køretøjer inden 31. december 2027 samt indførelse af et nyt afstandsbaseret afgiftssystem, hvor en beregningsmetode og en vurdering af omkostningerne er grundlaget for fastsættelsen af afgifterne.
- Differentiering af infrastrukturafgifter baseret på CO₂-emissioner for tunge godskøretøjer og en gradvis fjernelse af den nuværende afgiftsdifferentiering er baseret på euroemissionsklasser fra 1. januar 2022.

⁽⁹⁾ Support Study for the Impact Assessment Accompanying the Revision of the Eurovignette Directive (1999/62/EC) — Study contract No. MOVE/A3/119-2013 — 05.2017.

- Yderligere bestemmelser om lette køretøjer vedrørende trafikoverbelastning mellem byer og forurenende emissioner samt CO₂-emissioner fra samtlige typer af køretøjer.
- Krav om obligatorisk opkrævning af afgifter for eksterne omkostninger for i det mindste en del af de tunge godskøretøjer fra 1. januar 2021.

3.2. I overensstemmelse med principperne »forureneren betaler« og »brugeren betaler« bør udvidelsen af anvendelsesområdet for direktiv 1999/62/EF bidrage til at mindske konkurrenceforvridningen som følge af den nuværende fritagelse for busser fra betaling for benyttelse af infrastruktur.

3.3. Et supplerende forslag sigter mod ændringer med henblik på en trinvis sænkning og til slut en nulstilling af minimumsbeskatningen af tunge køretøjer til godstransport ad vej, som skal finde sted i fem faser (hvor hver fase udgør 20 % af de nuværende minimumssatser) i en periode på 5 på hinanden følgende år.

4. Generelle bemærkninger

4.1. EØSU mener, at indførelsen af et fair, gennemskueligt, ikkediskriminerende og ikkebureaukratisk afgiftssystem for vejtransport i EU, som står i et rimeligt forhold til anvendelsen af vejen og til de eksterne og videnskabeligt målbare omkostninger, der genereres af lastbiler, busser og personbiler, som ikke skaber fragmenterede afgiftsordninger, men med et loft for afgifter baseret på eksterne omkostninger, og som er i overensstemmelse med principperne om »brugeren betaler« og »forureneren betaler«, vil kunne have en positiv effekt med hensyn til at afhjælpe forringelsen af vejinfrastrukturen, overbelastningen og forureningen.

4.2. EØSU understreger vigtigheden af at revurdere, ændre og styrke den ensartede anvendelse af EU-reglerne og dermed skabe en fælles retlig ramme, der sikrer samme vilkår for alle vejbrugere i vejtransportsektoren. Valget af direktiv giver rigelig mulighed for differentierede gennemførelsesmetoder, og EØSU mener, at det — tre år efter gennemførelsen — bør overvejes, om der er behov for at indføre mere bindende retlige instrumenter, der sikrer en ensartet anvendelse.

4.3. EØSU anbefaler på det kraftigste, at de fælles afgiftsrammer gøres klare, gennemsigtige, enkle, kontrollerbare og udfærdiges på en letforståelig måde, og at det klart angives både i de elektroniske og papirbaserede kvitteringer og på motorvejsskiltene, hvad pengene går til for at sikre en bedre social accept af det bidrag, som hver bruger yder til den fælles velfærd.

4.4. Yderligere harmonisering af bestemmelserne og fastlæggelse af en fælles EU-retlig ramme for vejafgifter for benyttelse af vejinfrastruktur af EU-betydning, såsom TEN-T-nettet, motorveje og hovedveje med en betydelig international trafik, er afgørende for at gennemføre et ægte indre marked for vejtransport i EU uden forskelsbehandling og konkurrenceforvridning.

4.5. Afgiftssystemerne har forskellig effekt i centrale og perifere regioner: Centrale regioner med en høj gennemgående trafik påvirkes mere negativt end de perifere regioner, mens de sidstnævnte modtager langt mindre skattekompensation for miljøbelastning og infrastrukturfinansiering end de centrale regioner. EØSU mener, at struktur- og miljøfondene samt EIB bør gribe ind for at sikre en afbalanceret udvikling.

4.6. Manglen på harmonisering af afgiftssystemer, hvad enten der er tale om vignetter eller bompenge, hænger også sammen med, at indsamlingsteknologierne ikke er de samme og ofte ikkeinteroperable modeller for vejafgiftssystemer, hvilket skaber yderligere administrative byrder og ekstraomkostninger for transport- og logistikvirksomhederne, som skal håndtere en voksende efterspørgsel efter innovativ vejtransport med udvikling af ny og intelligent infrastruktur, herunder automatisk styring og distribution af nye brændstoffer, og en korrekt vedligeholdelse af eksisterende net, som formår at klare trafikstrømmene.

4.7. EØSU er af den klare opfattelse, at der skal investeres tilstrækkeligt i eksisterende og fremtidig infrastruktur for at opnå en bedre funktionel interoperabilitet mellem de nationale transportnet — gerne ved hjælp af satellitteknologi, lette deres adgang til hele det indre marked, fremme en bedre anvendelse af intelligent logistik⁽¹⁰⁾ og IKT-løsninger for at forbedre trafiksikkerheden og øge den samlede systemeffektivitet med en udvidet anvendelse af intelligente transportsystemer og sikre mere effektive og bedre forbundne, moderne og bæredygtige vejtransportnet i hele Europa. Målet bør være, at det udstyr, der fra 2019, installeres i køretøjerne er interoperabelt på EU-niveau (On Board Unit), jf. strategien for digitalisering af transport.

4.8. I betragtning af de manglende investeringer i transportinfrastruktur og den utilstrækkelige vedligeholdelse heraf finder EØSU det absolut nødvendigt at håndhæve principperne om »brugeren betaler« og »forureneren betaler« til finansiering af vejinfrastrukturen, forudsat at:

- indtægterne fra opkrævningen af afgifter for benyttelse af infrastrukturen går til den samme vejinfrastruktur, mens
- indtægterne fra afgifter for eksterne omkostninger går til at afhjælpe de skadelige virkninger af vejtransport, herunder til anlæg af alternativ infrastruktur, distribution af alternative brændstoffer, alternative styresystemer, alternative former for transport og energiforsyning samt støtte til det transeuropæiske transportnet
- Direktivets artikel 9 ændres i overensstemmelse dermed.

4.9. EØSU mener, at investeringer i at reducere CO₂-emissionerne fra vejtransport (se punkt 2.12), som har en alvorlig indvirkning på miljøkvaliteten, og de eksterne omkostninger i størrelsesordenen 1,8-2,4 % af BNP er lige vigtige, og opfordrer til en integreret tilgang til reduktion af CO₂-emissionerne. Fastsættelse af emissionsgrænser for nye tunge godskøretøjer, der bringes på EU-markedet for køretøjer, er et mere effektivt instrument til at reducere emissionerne end indførelsen af afgifter, men det er ikke tilstrækkeligt til at nå de fastsatte mål.

4.10. I betragtning af det vedvarende problem med trafikoverbelastning i og uden for byområderne bør der ydes EU-støtte til avancerede trafikstyringssystemer og til effektive satellitbaserede logistikprocesser for at fjerne de yderligere omkostninger, der for øjeblikket betales af brugerne. Indtægterne fra den frivillige indførelse af disse foranstaltninger bør under alle omstændigheder anvendes til direkte finansiering af alternative løsninger med neutral indvirkning.

4.11. Offentlig transport bør fremmes, og vejafgifter fastlægges for at respektere og opfylde dette mål med udgangspunkt i principperne om, at brugeren og forureneren betaler.

5. Særlige bemærkninger

5.1. EØSU støtter målet for den europæiske elektroniske bompengtjeneste om, at der skal være tale om én enkelt type interoperabelt køretøjsudstyr, hvortil er knyttet samme kontrakt og samme faktura i hele EU, hvilket vil skabe et indre marked og garantere de kommercielle vejtransportoperatører, at der én leverandør, én kontrakt og én faktura.

5.2. Brennereksperimentet med at anvende forhøjede vejafgifter i overensstemmelse med de principper og grænser, der er fastsat i direktivet, med henblik på at anlægge alternativ infrastruktur, har vist sig at fungere og accepteres af lokalbefolkningen. EØSU ser derfor positivt på, at denne mulighed udvides til andre følsomme områder.

5.3. EØSU finder, at den rabatordning for tunge godskøretøjer, der fastlagt i artikel 7 som resultat af langvarige drøftelser og analyser, er retfærdig og ikkediskriminerende og muligvis kunne udvides i samme omfang til lette køretøjer og dermed reducere de nuværende uligheder mellem lejligedsvise/udenlandske brugere og hyppige/nationale brugere i visse lande. Artikel 7 bør derfor ændres som angivet.

5.4. En sammenligning af afgifterne for de eksterne omkostninger for visse kategorier af køretøjer, f.eks. mellem Euro V- og Euro VI-lastbiler, viser, at de mindre forurenende køretøjer straffes, hvilket efter EØSU's opfattelse ikke kan begrundes. EØSU opfordrer til at revidere de afgifter for eksterne omkostninger, der er fastsat i bilagene til direktivet, til fordel for lavemissionskøretøjer. Ved nulemissionskøretøjer er udvalget enigt i, at afgifterne for benyttelse af infrastrukturen midlertidigt bør sættes ned.

⁽¹⁰⁾ COM(2016) 766 final.

5.5. EØSU opfordrer Kommissionen til regelmæssigt at ajourføre den **videnskabelige** vurdering af vejafgifterne, herunder de lokale forhold, under hensyntagen til lokale omstændigheder, men undgå forskelsbehandling, der ikke er baseret på solid videnskabelig dokumentation.

Bruxelles, den 18. oktober 2017.

Georges DASSIS
Formand
for Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg
