

Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om "Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av viss infrastruktur"

KOM(2008) 436 slutlig – 2008/0147 (COD)

(2010/C 255/17)

Föredragande: **Gérard DANTIN**

Den 28 augusti 2008 beslutade rådet att i enlighet med artikel 71.1 i EG-fördraget rådfråga Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om

"Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av viss infrastruktur"

KOM(2008) 436 slutlig – 2008/0147 (COD).

Facksektionen för transporter, energi, infrastruktur och informationssamhället, som svarat för kommitténs beredning av ärendet, antog sitt yttrande den 12 november 2009. Föredragande var **Gérard Dantin**.

Vid sin 458:e plenarsession den 16–17 december 2009 (sammanträdet den 17 december) antog Europeiska ekonomiska och sociala kommittén följande yttrande med 218 röster för, 16 röster emot och 9 nedlagda röster.

1. Sammanfattning och slutsatser

1.1 Transportsektorn spelar en viktig roll för att garantera rörligheten och den socioekonomiska utvecklingen i EU. När transportinfrastrukturen förbättras måste kraven på tillväxt och hållbarhet beaktas.

1.2 I Europa ägnar man stor uppmärksamhet åt klimatförändringens effekter, bevarandet av miljön och alla aspekter som rör hälsa och social välfärd i förhållande till ett rationellt transportutnyttjande.

1.2.1 I detta sammanhang vill kommittén påminna om att det enligt dagens gemenskapslagstiftning är förbjudet för medlemsstaterna att internalisera externa kostnader genom genomfartsavgifter. Kommittén framhåller också att ett land i EU:s närområde som står inför jämförbara svårigheter redan har vidtagit åtgärder som innebär att externa kostnader internaliseras och som leder till en omflyttning mellan olika transportslag, vilket under vissa omständigheter kan få positiva effekter för såväl ekonomi som miljö.

1.3 Kommissionen har länge verkat för att utveckla mekanismer för att mäta och internalisera externa transportkostnader. Kommissionen har föreslagit en strategi som syftar till att "sätta korrekta transportpriser som bättre speglar kostnaderna för användningen av fordon, tåg, flygplan och fartyg, inbegripet föroreningar, trängsel och klimatförändring" (KOM(2008) 436 slutlig/2, Motivering, punkt 1.1).

1.4 Om landsvägstransporternas konkurrenskraft ses som en viktig parameter i en värld med globaliserade marknader, anser kommittén att principen "förorenaren betalar" (som kommittén stöder) bör tillämpas tillsammans med åtgärder för att sträva efter det allmännas bästa i syfte att motverka miljöförstöring, minska buller och verka för färre ingrepp i naturen, minska samhällets kostnader för skadliga hälsoeffekter och de indirekta kostnader som uppstår på grund av olyckor, trafikstockningar och köer. Det

handlar här om betydande ekonomiska kostnader som finansieras lokalt och regionalt, och i slutändan av EU:s medborgare. EESK kan ställa sig bakom förslaget till direktiv, men – för konsekvensens skull – med reservation för att Europeiska kommissionen beaktar EESK:s kommentarer i yttrandet från juli 2009 om "En strategi för att internalisera externa kostnader" (1).

Kommittén upprepar ännu en gång sitt stöd för kommissionens insatser för att främja sammodalitet, inbegripet multimodal transport.

1.5 Mot bakgrund av att territoriell, ekonomisk och social sammanhållning är ett av kommissionens mål, bör man vid en internalisering av externa kostnader med hjälp av avgiftsbeläggning av tung trafik och dess infrastruktur användning göra det möjligt för medlemsstaterna att minska en rad olika kostnader som uppstår på grund av föroreningar och de övriga negativa konsekvenser som omnämns i punkt 1.4, oavsett om områdets geografiska läge är centralt eller perifert. Den eventuella försämring av vägtransporters konkurrensposition som skulle kunna bli följden måste ses i ett större sammanhang, med beaktande av allmänintresset och de ekonomiska vinster som uppstår genom att man minskar skadeverkningarna av föroreningar och överbelastade transportnät.

En internalisering av de externa kostnaderna bör även möjliggöra att Lissabonstrategins tre pelare – ekonomin, det sociala området och miljön – respekteras på transportområdet. Denna nya möjlighet bör bidra till en sådan utveckling.

(1) EUT C 317, 23.12.2009, s. 80.

1.5.1 Kommittén anser att det på gemenskapsnivå bör utarbetas en intressant modell för hur man beräknar externa kostnader. Ingen medlemsstat bör tillåtas att stå utanför detta system. Modellen bör omfatta en rad allmänna villkor som de avgifter som ska tas ut för neutralisering av externa kostnader ska uppfylla, dock inom en viss marginal. Avgifterna bör baseras på den faktiska användningen och inte på innehav av ett visst fordon ⁽²⁾.

1.6 Ändringen av det befintliga direktivet bidrar till programplaneringen av olika åtgärder som syftar till att förstärka forskningen kring en mer miljövänlig användning av våra vägar: ITS-systemet ⁽³⁾, motorer, drivmedel, tonnage, vägbeläggning m.m.

1.7 Det bör också framhållas att om EU beslutar att ta ut avgifter för externa kostnader, bör dessa omfatta samtliga transportsätt.

1.8 Även om direktiv 2006/38/EG nyligen antagits anser kommittén, precis som rådet och Europaparlamentet, att direktivet bör ändras så att det blir effektivare. Kommittén ställer sig därför positiv till det förslag till direktiv som utarbetats på initiativ av Europaparlamentet och som behandlas i detta yttrande.

1.9 Dessutom kommer genomförandet av vissa åtgärder i den logistiska handlingsplanen för vägtransportsektorn som är direkt kopplade till idrifttagandet av projektet Galileos transporttillämpningar, t.ex. användning av intelligenta kommunikationssystem, utan tvivel att bidra till sänkta externa kostnader.

1.10 Dagens åkare straffas genom ökade kostnader på grund av trafikstockningar, med anledning av den inverkan som dessa får på produktiviteten, och kommittén anser att samtliga åtgärder som bidrar till att minska trafikstockningarna (vilket är ett av målen för direktivet) på sikt kommer att förbättra produktiviteten för vägtransporter och övriga transportslag.

1.11 De vinster som uppstår till följd av avgiftsbeläggning bör användas för att förbättra transportsektorns kvalitet i miljömässigt, socialt och ekonomiskt hänseende.

1.12 Kommittén anser att det är absolut nödvändigt att använda ett elektroniskt vägavgiftssystem för att kunna införa avgifter vid användning av infrastrukturen, eftersom de olika system som finns inom EU måste vara driftskompatibla.

1.13 Kommittén anser att direktivet bör innebära ett incitament för medlemsstaterna att ta hänsyn till utsläppen av växthusgaser från fordon som avgiftsbelagts för infrastrukturanvändningen och de ansträngningar som görs för att minska utsläppen, i enlighet med kriterier som fastställs gemensamt.

⁽²⁾ Se föregående not.

⁽³⁾ EUT C 277, 17.11.2009, s. 85.

1.14 I enlighet med kommissionens konsekvensanalys är det viktigt att ta hänsyn till internaliseringens effekter på ekonomin i stort. Det är viktigt att titta närmare på både direkta eller indirekta vinster och kostnader samt kostnaderna för varor som transporteras inom EU och för varor som importerats och exporteras.

2. Inledning

2.1 Med en befolkning på 497 miljoner på en yta om 4 324 782 km² och med en bilpark på 294 miljoner fordon ⁽⁴⁾, behöver EU hållbara transporter för att kunna tillgodose behovet av rörlighet. EU är den största ekonomin i världen, med över 18 % av den totala import- och exportvolymen. Handelsförbindelserna utgör grunden för den ekonomiska och sociala utvecklingen i varje modernt samhälle och man bör därför söka förena utveckling och hållbarhet.

2.2 Internalisering är en modell för att få ersättning för transportsektorns externa kostnader som orsakas av trafikträngsel, buller, luftföroreningar och klimatförändringar, och för att garantera att det pris transportanvändarna betalar återspeglar de samhälls-ekonomiska kostnaderna. Det är ett sätt att tillämpa principen om att förorenaren betalar, såsom Europaparlamentet har begärt.

2.3 Frågan om internalisering av externa kostnader har redan analyserats och förberetts av kommissionen i grönboken från 1995 och vitboken från 1998. I 2001 års vitbok och halvtidsöversynen 2006 bekräftade kommissionen sin intention att åstadkomma ett effektivt avgiftssystem för infrastruktur.

2.4 År 1993 antogs det första direktivet om avgifter för användning av vägtransportinfrastruktur, den så kallade eurovinjetten.

2.5 Detta direktiv ändrades senare genom direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av viss infrastruktur.

2.5.1 Enligt artikel 10 i direktiv 2001/14 är det obligatoriskt för järnvägsföretag att anpassa sig till de åtgärder som vidtas för andra transportslag.

2.6 Den 10 juni 2008 ålades medlemsstaterna att anta rättsliga och administrativa bestämmelser för att kunna respektera direktiv 2006/38/EG om avgiftsbeläggning av infrastrukturanvändning.

⁽⁴⁾ Enligt uppgifter från kommissionens generaldirektorat för energi och transport bestod fordonsparken i EU-27 år 2006 av 30 837 000 motorcyklar, 229 954 000 personbilar, 797 900 bus-sar och 32 249 000 fordon för godstrafik.

2.7 År 2006 uppmanade Europaparlamentet och rådet kommissionen att senast i juni 2008 ⁽⁵⁾ utarbeta "en allmänt tillämplig, öppen och lättfattlig modell för beräkning av alla externa kostnader, som en utgångspunkt för framtida beräkningar av infrastrukturkostnaderna", och man förutsatte att denna modell skulle "kombineras med en konsekvensbedömning av internaliseringen av de externa kostnaderna för alla transportsätt och en strategi för successiv tillämpning".

2.8 I juli 2008 lade kommissionen fram ett lagstiftningspaket om grönare transporter för rådet och Europaparlamentet, som utöver det förslag till direktiv som är föremål för detta yttrande även innehöll ett meddelande. I meddelandet föreslås en modell och en strategi, vars mål är att transportpriserna ska fastställas så exakt som möjligt så att de bättre återspeglar kostnaderna i form av föroreningar, trafikstockningar och klimatförändringar som orsakas av den faktiska användningen av motorfordon, tåg, flygplan och fartyg. I det andra meddelandet föreslås åtgärder för att minska bullret från godstransporter på järnväg. Det strategiska meddelande som Europaparlamentet och rådet omnämner ska alltså bana väg för de båda andra förslagen på området.

2.9 Det direktiv som behandlas i detta yttrande syftar till att harmonisera de vägavgifter **som inte ålägger utan gör det möjligt för de medlemsstater som så önskar** att införa ett system för internalisering av **vissa** externa kostnader (trafikträngsel, buller, föroreningar).

Direktivet syftar till att ge medlemsstaterna möjlighet att framför allt variera sina vägavgifter alltefter trafikstockningarna för att på så sätt kunna fördela trafiken på ett bättre sätt, genom att lägre vägavgifter tillämpas som ett incitament att undvika transporter i rusningstrafik. De ekonomiska effekterna av en sådan variation borde vara till gagn både för vägtransporten och för speditorsfirmorna.

2.10 Det bör noteras att direktivförslaget inte hindrar medlemsstaterna från att tillämpa vägavgifter i stadsområden.

3. Allmänna kommentarer

3.1 Såsom EESK redan framhållit i tidigare yttranden välkomnar kommittén principen om att förorenaren betalar och

⁽⁵⁾ Artikel 11 i direktiv 2006/38/EG: Kommissionen skall senast den 10 juni 2011 lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet om genomförandet av detta direktiv och dess konsekvenser, varvid hänsyn skall tas till den tekniska utvecklingen och utvecklingen av trafiktätheten, inbegripet användningen av fordon på över 3,5 ton och under 12 ton, och en utvärdering görs av direktivets effekt på den inre marknaden, inbegripet öregioner, regioner utan kust och randområden inom gemenskapen, och på investeringsnivån inom sektorn samt av dess bidrag till målet en hållbar transportpolitik. Medlemsstaterna skall översända den nödvändiga informationen för rapporten till kommissionen senast den 10 december 2010. Senast den 10 juni 2008 skall kommissionen, efter att ha undersökt samtliga alternativ, inbegripet kostnader relaterade till miljö, buller, överbelastning och hälsa, ta fram en allmängiltig, öppen och begriplig modell för beräkning av samtliga externa kostnader, som skall ligga till grund för framtida beräkningar av infrastrukturavgifter. Denna modell skall åtföljas av en konsekvensanalys av internaliseringen av de externa kostnaderna för samtliga transportmedel och en strategi för ett stegvist genomförande av denna modell för samtliga transportmedel. Rapporten och modellen skall i förekommande fall åtföljas av förslag till Europaparlamentet och rådet om ytterligare översyn av detta direktiv.

tillämpningen av denna princip, som utgör föremålet för det direktiv som behandlas i detta yttrande. Tillämpningen av denna princip och strävan efter EU-medborgarnas bästa är av central betydelse för kommitténs uppfattning i denna fråga. Kommittén anser att logiken bakom principen "förorenaren betalar" och dess tillämpning innebär att man måste motverka de sociala och miljömässiga effekterna av de externa kostnaderna för vägtransporter, som utgör föremålet för det direktiv som behandlas, samtidigt som vi måste arbeta för att hitta nya sätt att komma till rätta med dessa problem.

Kommittén uppskattar därför kommissionens arbete med förslagen och välkomnar en analys av varje initiativ som syftar till att göra transporterna mer hållbara och som därmed i förlängningen kan förbättra den sociala situationen, miljön och ekonomin i EU. EESK kan ställa sig bakom förslaget till direktiv, men – för konsekvensens skull – med reservation för att Europeiska kommissionen beaktar EESK:s kommentarer i yttrandet från juli 2009 om "En strategi för att internalisera externa kostnader" ⁽⁶⁾. Som kommittén med rätta påpekar innebär det att det föreslagna avgiftssystemet kommer att fungera som ett incitament för åkeriföretagen att använda renare fordon, välja färdvägar som är mindre belastade, optimera lastningen av fordonen och slutligen att använda infrastrukturen – som finansierats lokalt och regionalt via skattsedeln – på ett mer rationellt sätt, vilket innebär **minskad trafikträngsel**.

3.2 När det gäller de möjliga följderna av direktivets genomförande undrar kommittén vad förslaget till ändring av direktiv 1999/62/EG innebär för de europeiska varornas ställning på världsmarknaden. Kommittén vill gärna se att kommissionen uppmärksammar denna aspekt.

Kommittén anser emellertid att allmänintresset måste komma i första hand, och att eventuella olägenheter i samband med internaliseringen av kostnaderna kan kompenseras av de fördelar som uppnås, framför allt i fråga om minskad miljöförstöring, minskat buller och färre ingrepp i naturen, lägre samhällsekonomiska kostnader för skadliga hälsoeffekter och lägre indirekta kostnader för olyckor etc. Det handlar här om betydande ekonomiska kostnader som finansieras lokalt och regionalt, och i slutändan av EU:s medborgare. Detta är syftet med det direktiv som behandlas i detta yttrande.

3.3 Även om direktiv 2006/38/EG nyligen antagits anser kommittén, precis som rådet och Europaparlamentet, att det bör ändras så att det blir effektivare.

Kommittén ställer sig därför bakom det förslag till direktiv som utarbetats på initiativ av Europaparlamentet och som behandlas i detta yttrande.

Förslaget gör det dessutom möjligt för Europeiska unionen att sända en viktig signal till marknaden om vikten av förbättringar på det ekonomiska och miljömässiga planet, vilka är absolut nödvändiga om man ska lyckas uppnå de mål som fastställts inom ramen för energipaketet.

⁽⁶⁾ Se fotnot 1.

3.4 Kommittén anser att kommissionen måste se till att inre marknaden fungerar väl och att konkurrensen mellan transportföretagen i medlemsstaterna inte snedvrids. Samtidigt måste den territoriella, ekonomiska och sociala sammanhållningen garanteras.

Införandet av avgifter för användning av infrastruktur kommer att föranleda en översyn av avgiftssystemen i EU:s grannländer och transitländer, eftersom det kommer att leda till höjda import- och exportkostnader för varor från dessa länder, som inte kan jämföras med de kostnader som i dag uppstår på grund av föroreningar, försämrad infrastruktur, trafikträngsel, försämrad folkhälsa och miljöförstöring. EESK inser dock att varors rörlighet på en integrerad marknad endast styrs av utbud och efterfrågan vid varje enskilt tillfälle, från periferin mot centrum eller tvärtom. En avgiftsbeläggning som tillämpas för samtliga åkeriföretag inom Europeiska unionen har därmed fördelen att bidra till rättvisa konkurrensvillkor, eftersom det alltid är slutkonsumenten som bär de slutliga kostnaderna.

3.5 Kommittén är medveten om att godstransporterna endast svarar för en del av de negativa effekter som tillskrivs vägtrafiken.

Därför bör avgiftsbeläggningen få en övergripande utformning.

3.6 Kommittén anser att kommissionen, i enlighet med kraven i direktivet, så snart som möjligt bör presentera en modell för utvärdering av alla externa kostnader och en konsekvensanalys av internaliseringen av de externa kostnaderna för samtliga transportformer samt en strategi för ett gemensamt och gradvist genomförande med avseende på alla transportsätt, varvid man bör undvika åtgärder som kan snedvrida konkurrensen och hindra en korrekt användning av sammodalitet.

3.7 I 2006 års översyn av den europeiska transportpolitiken visades att det krävs ett brett spektrum av styrmedel både på EU- och medlemsstatsnivå för att optimera EU:s logistikkedjor, göra transporterna mer miljövänliga och effektiva och på lång sikt skapa ett hållbarare transportsystem genom sammodalitet (7).

Kommittén tycker därför att det är lämpligt att parallellt med innehållet i detta direktiv lägga större tonvikt på liknande, kompletterande och positivt inriktade åtgärder i kommissionens arbetsprogram, t.ex. incitament för införskaffande av miljöfordon och användning av alternativa bränslen, främjande av investeringar i forskning, utveckling och innovation, samarbete mellan olika transportsätt samt utnyttjande av kollektivtrafik, politik för utbildning i trafiksäkerhet och bränslesnål körteknik, reglering och harmonisering av trafikbegränsning genom införande av europeiska korridorer för fri rörlighet för att undvika trafikträngsel och onödiga trafikstockningar. Detta skulle bidra till att förbättra situationen för förare inom internationella transporter så att de blir lättare för dem att återvända hem.

(7) "Sammodalitet" innebär en effektiv användning av transportsätt som fungerar vart och ett för sig eller i kombination i det europeiska transportsystemet för att uppnå ett optimalt och hållbart utnyttjande av resurserna.

3.8 Kommittén vill att tillämpningen av de operativa delarna av detta direktiv åtföljs av åtgärder för att utveckla multimodala transporter, så att man kan hitta en korrekt, alternativ lösning på hur vi bäst använder väginfrastrukturen.

3.9 Kommittén är medveten om att åkeriföretagen i dag straffas genom kostnader som uppstår på grund av trafikträngsel, med anledning av den inverkan som trängseln får på produktiviteten. Samtliga åtgärder som bidrar till att minska trafikstockningarna (vilket är ett av delmålen för direktivet) bör därför vidtas för att på sikt förbättra produktiviteten för vägtransporter.

På denna punkt vill kommittén betona att trafikträngseln ger upphov till betydande kostnader, som medlemsstaterna **skulle kunna** hantera genom det avgiftssystem för externa kostnader som föreslås av kommissionen. Trafikstockningar skapar kostnader som motsvarar 1,1 % av Europeiska unionens BNP (8). Utan nya åtgärder uppskattas att 29 % av det europeiska vägnätet kommer att vara överbelastat år 2020. Detta får negativa konsekvenser i form av bränslekonsumtion (en konsumtionsökning med mellan 10 och 30 % vid omfattande trafikträngsel) (9) och koldioxidutsläpp. Trafikstockningarna motsvarar 42 % av de totala externa kostnaderna för vägtransporter. Tunga fordon spelar en mycket stor roll, eftersom de ger upphov till 3,5 gånger fler trafikstockningar än privatfordon på interurbana vägar (10).

3.10 Kommittén anser att de vinster som uppstår tack vare avgiftsbeläggning måste användas för att förbättra transportsektorns kvalitet i miljömässigt, socialt och ekonomiskt hänseende.

Man bör särskilt se till att intäkterna från avgiftssystemen för externa kostnader bland annat används till att förbättra arbetsvillkoren för yrkeschaufförer, framför allt genom att det byggs säkra parkeringsplatser, där chaufförerna kan vila ut under goda förhållanden, till att förbättra transportfordonsparken genom investeringar i forskning, utveckling och innovation samt åtgärder som gör det lättare att efterleva arbetsmarknadslagstiftningen.

I direktivet skulle det kunna anges till vilka sociala ändamål intäkterna ska användas och vilka förbättringar av förarnas arbetsvillkor som därigenom kan uppnås.

3.11 Kommissionen uppmanas att vidta lämpliga åtgärder för att säkra att transportföretagen kan lägga över de kostnader som uppkommer till följd av genomförandet av detta direktiv på sina kunder. Syftet är att se till att de verkliga kostnaderna för gods-transporter bärs upp av transportföretaget, inte att försäma arbetsvillkoren för dessa företags arbetstagare.

(8) Europeiska kommissionen: Meddelande om grönare transporter.

(9) Europeiska kommissionen: Konsekvensanalys av internalisering av externa kostnader, s. 55.

(10) Europeiska kommissionen: *Delft Manuel Impact*.

3.12 Kommittén håller med kommissionen om att det är av avgörande betydelse att ersätta de klassiska tullstationerna med elektroniska vägtullssystem om man vill undvika avbrott i trafikflödet som drabbar alla trafikanter och förhindra köer vid vägtullstationer som påverkar den lokala miljön negativt. Särskild uppmärksamhet bör riktas mot arbetstagare som förlorar sitt arbete på grund av att det införs elektroniska system. Detta bör bland annat innebära att man försöker finna alternativ sysselsättning i den berörda arbetsmarknadsregionen och att man erbjuder sådan utbildning som kan komma att krävas.

4. Särskilda kommentarer

4.1 Det är positivt att vägavgifter och vägtullar inte ska få innebära någon diskriminering och att samma princip gäller för alla, eftersom syftet är att få till stånd en mer rationell transportanvändning och undvika onödiga kostnader för samhället i dess helhet.

4.2 Kommittén anser att myndigheterna i högre grad bör övervaka kommunernas stadsplanering, så att boendekvalitet kan förenas med medborgarnas kommunikationsbehov och stadsbebyggelse intill interurbana vägar kan undvikas. Man bör också främja forskning om tekniskt förbättrade vägbanor, så att bullret kan minska till fördel för medborgarna.

4.3 Att undvika stor trängsel på vägarna och föroreningar är ett viktigt samhällsmål, och kommittén anser därför att man bör

undersöka vilken typ av fordon det är som hamnar i trafikstockningar, så att man kan få en mer realistisk uppfattning om hur man bäst kan minska effekterna av dessa stockningar.

4.4 Kommittén ser positivt på att den myndighet som fastställer avgiften för de externa kostnaderna ska vara oberoende av den organisation som förvaltar och tar ut avgiften eller delar av avgiften, eftersom det är viktigt att man alltid kan garantera en hög grad av objektivitet.

4.5 Vi anser att det är rätt att höjda avgifter vid internaliseringen av infrastrukturkostnader i bergsområden används för att finansiera prioriterade projekt av europeiskt intresse som främjar sammodalitet och som utgör ett kombinerat transportalternativ till det transportsätt som bidrar till finansieringen av infrastrukturen.

4.6 Kommittén anser att det är lämpligt att medlemsstaterna får tillämpa vägtullar upp till den högsta tillåtna avgiftsnivån om en förare vid en kontroll inte kan förevisa de fordonsdokument som krävs för att styrka fordonets EURO-utsläppsklass, under förutsättning att det är möjligt att få ersättning i efterhand genom att överskjutande belopp betalas tillbaka.

4.7 Kommittén skulle föredra ett differentierat system för olika fordonstyper på grundval av hur mycket föroreningar de släpper ut och hur mycket buller de förorsakar.

4.8 Kommittén anser det vara positivt att vägtullar och vägavgifter ska tas ut på ett sådant sätt att trafikflödet störs så lite som möjligt. EESK anser dessutom att det är absolut nödvändigt att åtgärda de nuvarande flaskhalsarna vid vissa vägtullstationer som samtidigt är gränsövergångar.

Bryssel den 17 december 2009

Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs
ordförande
Mario SEPI

BILAGA TILL YTTRANDET

från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén

Följande ändringsförslag som fått mer än en fjärdedel av de avgivna rösterna avslogs under debatten:

Punkt 3.9**Ändra enligt följande:**

"Kommittén är medveten om att åkeriföretagen i dag straffas genom kostnader som uppstår på grund av trafikträngsel, med anledning av den inverkan som trängseln får på produktiviteten. Samtliga åtgärder som bidrar till att minska trafikstockningarna (vilket är ett av delmålen för direktivet) bör därför vidtas för att på sikt förbättra produktiviteten för vägtransporter.

*På denna punkt vill kommittén betona att trafikträngseln ger upphov till betydande kostnader, som medlemsstaterna **skulle kunna** hantera genom det avgiftssystem för externa kostnader som föreslås av kommissionen. Trafikstockningar skapar kostnader som motsvarar 1,1 % av Europeiska unionens BNP ⁽¹⁾. Utan nya åtgärder uppskattas att 29 % av det europeiska vägnätet kommer att vara överbelastat år 2020. Detta får negativa konsekvenser för konsumtionen av bränsle (en konsumtionsökning med mellan 10 och 30 % vid omfattande trafikträngsel) ⁽²⁾ och för koldioxidutsläppen. Trafikstockningarna motsvarar 42 % av de totala externa kostnaderna för vägtransporter. Tunga fordon spelar en mycket stor roll, eftersom de ger upphov till 3,5 gånger fler trafikstockningar än privatfordon på interurbana vägar ⁽³⁾. Utgångspunkten att en lastbil i genomsnitt behöver 3,5 gånger mer utrymme än en personbil åter speglar varje fordonstyps andel i trafikstockningarna i förhållande till det vägutrymme som utnyttjas."*

Motivering

Sista meningen – "Tunga fordon spelar en mycket stor roll, eftersom de ger upphov till 3,5 gånger fler trafikstockningar än privatfordon på interurbana vägar" – är, såsom anges i fotnoten, hämtad ur handboken IMPACT från CE Delft, som bara finns på engelska (märkligt nog utan sidhänvisning). Den mening som avses i denna studie (och befinner sig längst upp på sidan 34 enligt våra egna efterforskningar) lyder dock: **"This approach reflects the responsibility for congestion in proportion to the road space consumed"** (Detta motsvarar ansvaret för trafikstockningarna i förhållande till det vägutrymme som utnyttjas), vilket betyder något helt annat. Det förefaller också vara bättre att stryka meningen än att kopiera den eftersom de meningar som föregår denna är hämtade ur andra studier, som avser den totala vägtrafiken, medan meningen i studien avser en enskild lastbil. Texten i studien avser nämligen endast en standardiserad mätningseenhet och den vägareal som utnyttjas av en enskild lastbil. Trafikstockningarna själva orsakas dock av bristen på infrastrukturkapacitet i fråga om en viss trafikström av personbilar och lastbilar vid en viss tidpunkt – eller av ovanliga händelser, såsom trafikolyckor eller dåligt väder. Det första fallet är beroende av trafikintensiteten eller blandningen av personbilar och lastbilar (Eurostat-27: Inte ens 20 % av trafikflödet utgörs av lastbilar, med 230 miljoner personbilar och endast 34 miljoner bussar och lastbilar). I det andra fallet var andelen olyckor orsakade av tunga lastbilar under åren 1996–2006 endast 13 %. Återigen är det bara en liten del av dessa som orsakar trafikstockningar.

Omröstningsresultat

Röster för: 91

Röster emot: 138

Nedlagda röster: 10

⁽¹⁾ Europeiska kommissionen: Meddelande om grönare transporter.

⁽²⁾ Europeiska kommissionen: Konsekvensanalys av internalisering av externa kostnader, s. 55.

⁽³⁾ Europeiska kommissionen: *Delft Manuel Impact*.