



Bryssel den 5 november 2018
(OR. en)

13535/18

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

**CODEC 1784
TRANS 477
FISC 428
ENV 689
PE 145**

INFORMERANDE NOT

från:	Rådets generalsekretariat
till:	Ständiga representanternas kommitté (Coreper)/rådet
Ärende:	Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer – Resultatet av Europaparlamentets första behandling (Strasbourg den 22–25 oktober 2018)

I. INLEDNING

Föredraganden Christine REVAULT D'ALLONNES BONNEFOY (S&D, FR) lade som företrädare för utskottet för transport och turism fram ett betänkande om förslaget till direktiv. Betänkandet innehöll 131 ändringsförslag (ändringsförslagen 1–131) till förslaget.

Dessutom lade de politiska grupperna fram följande ändringsförslag: Verts/ALE lade fram nio ändringsförslag (ändringsförslagen 133–141), EFDD lade fram ett ändringsförslag (ändringsförslag 132) och ENF lade fram trettio ändringsförslag (ändringsförslagen 142–171). Ett ändringsförslag (ändringsförslag 172) lades fram av fler än 38 ledamöter.

II. OMRÖSTNING

Vid omröstningen i plenum den 25 oktober 2018 antogs följande ändringsförslag: 1–4, 5 (första delen), 6–8, 10–18, 20–25, 27–44, 46 (första delen), 47–59, 61–70, 72, 75–131 och 164.

Det ändrade kommissionsförslaget utgör parlamentets ståndpunkt vid första behandlingen, vilken återges i lagstiftningsresolutionen i bilagan¹.

¹ Den version av parlamentets ståndpunkt som finns i lagstiftningsresolutionen har markerats för att ange de ändringar som har gjorts genom ändringsförslagen till kommissionens förslag. Tilläggen till kommissionens text markeras med *fetstil och kursivering*. Symbolen ”■” anger struken text.

Avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer *I**

Europaparlamentets lagstiftningsresolution av den 25 oktober 2018 om förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer (COM(2017)0275 – C8-0171/2017 – 2017/0114(COD))

(Ordinarie lagstiftningsförfarande: första behandlingen)

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

- med beaktande av kommissionens förslag till Europaparlamentet och rådet (COM(2017)0275),
 - med beaktande av artiklarna 294.2 och 91.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, i enlighet med vilka kommissionen har lagt fram sitt förslag för parlamentet (C8-0171/2017),
 - med beaktande av artikel 294.3 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,
 - med beaktande av det motiverade yttrande från det österrikiska förbundsrådet som lagts fram i enlighet med protokoll nr 2 om tillämpning av subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna, och enligt vilket utkastet till lagstiftningsakt inte är förenligt med subsidiaritetsprincipen,
 - med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande av den 18 oktober 2017²,
 - med beaktande av Regionkommitténs yttrande av den 1 februari 2018³,
 - med beaktande av artikel 59 i arbetsordningen,
 - med beaktande av betänkandet från utskottet för transport och turism och yttrandet från utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet (A8-0202/2018).
1. Europaparlamentet antar nedanstående ståndpunkt vid första behandlingen.
 2. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att på nytt lägga fram ärendet för parlamentet om den ersätter, väsentligt ändrar eller har för avsikt att väsentligt ändra sitt förslag.
 3. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att översända parlamentets ståndpunkt till rådet, kommissionen och de nationella parlamenten.

² EUT C 81, 2.3.2018, s. 188.

³ EUT C 176, 23.5.2018, s. 66.

Ändring 1

Förslag till direktiv
Skäl 1a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(1a) I den vitboken fastställde kommissionen 2020 som tidsfrist för ”full övergång till obligatorisk internalisering av de externa kostnaderna (däribland buller, lokal förorening och överbelastning ovanpå den obligatoriska återvinningen av kostnaderna för slitage) för väg- och järnvägstransporter”.

Ändring 2

Förslag till direktiv
Skäl 1b (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(1b) Trafiken med gods- och personfordon är en faktor som bidrar till luftföroreningar. Bland sådana föroreningar, som har mycket allvarliga effekter på människors hälsa och som leder till en försämring av luftkvaliteten i unionen, finns till exempel fina partiklar (PM_{2,5}), kvävedioxid (NO₂) och ozon (O₃), som enligt beräkningar från Europeiska miljöbyrån från 2017 under 2014 orsakade 399 000, 75 000 respektive 13 600 förtida dödsfall i unionen på grund av långvarig exponering.

Ändring 3

Förslag till direktiv
Skäl 1c (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(1c) Enligt Världshälsoorganisationen är buller från vägtrafik den näst skadligaste miljöstressfaktorn i Europa efter luftföroreningar. Minst 9 000 personer dör i förtid varje år på grund av hjärtsjukdomar som orsakas av trafikbuller.

Ändring 4

Förslag till direktiv Skäl 1d (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(1d) Enligt Europeiska miljöbyråns rapport från 2017 om luftkvaliteten i Europa var vägtrafiken under 2015 den sektor som stod för de största kväveoxidutsläppen och de näst största utsläppen av sot.

Ändring 5

Förslag till direktiv Skäl 3

Kommissionens förslag

Ändring

(3) Alla **tunga** fordon har en avsevärd påverkan på väginfrastrukturen och bidrar till luftföroreningar, **men** lätta fordon är källan till huvuddelen av vägtransporternas negativa miljö- och samhällskonsekvenser i form av utsläpp och trängsel. Med tanke på likabehandling och rättvis konkurrens bör det säkerställas att fordon som hittills inte omfattats av ramen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG¹⁵ i fråga om vägtullar och vägavgifter omfattas av denna ram. Det direktivets tillämpningsområde bör därför utvidgas till att omfatta andra tunga fordon än sådana som är avsedda för godstransport och även lätta **fordon**, **inklusive** personbilar.

(3) Alla fordon har en avsevärd påverkan på väginfrastrukturen och bidrar till luftföroreningar, **och** lätta fordon är källan till huvuddelen av vägtransporternas negativa miljö- och samhällskonsekvenser i form av utsläpp och trängsel. Med tanke på likabehandling och rättvis konkurrens bör det säkerställas att fordon som hittills inte omfattats av ramen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG¹⁵ i fråga om vägtullar och vägavgifter omfattas av denna ram. Det direktivets tillämpningsområde bör därför utvidgas till att omfatta andra tunga fordon än sådana som är avsedda för godstransport och även lätta **nyttfordon och personbilar. Avgiftsnivån för personbilar skulle kunna anpassas för att undvika att personer som ofta använder**

personbilar drabbas orimligt hårt. Med tanke på likabehandling bör avgifterna även tillämpas på ett icke-diskriminerande sätt efter fordonskategori och på olika sätt beroende på fordonens påverkan på infrastrukturer, miljön och samhället samt den särskilda socioekonomiska situationen för vissa användare som inte har något annat val än vägtransport för att ta sig till sitt arbete.

Ändring 6

Förslag till direktiv
Skäl 3a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(3a) En enhetlig tillämpning av bestämmelserna är en förutsättning för förverkligandet av en inre marknad för vägtransporter med lika villkor. Ett av de främsta målen med detta direktiv är att avskaffa snedvridningen av konkurrensen mellan användarna. De avgifter som tillämpas på tunga fordon bör därför också tillämpas på lätta lastbilar som används för godstransporter på väg.

Ändring 7

Förslag till direktiv
Skäl 3b (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(3b) För att säkerställa en sådan åtgärds proportionalitet är det viktigt att endast de lätta lastbilar omfattas som används för sådana godstransporter på väg som regleras genom Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 1071/2009^{1a}

*och (EG) nr 1072/2009^{1b} samt
Europaparlamentets och rådets
förordning (EU) nr 165/2014^{1c}.*

*^{1a} Europaparlamentets och rådets
förordning (EG) nr 1071/2009 av den
21 oktober 2009 om gemensamma regler
beträffande de villkor som ska uppfyllas
av personer som bedriver yrkesmässig
trafik och om upphävande av rådets
direktiv 96/26/EG (EUT L 300,
14.11.2009, s. 51).*

*^{1b} Europaparlamentets och rådets
förordning (EG) nr 1072/2009 av den
21 oktober 2009 om gemensamma regler
för tillträde till den internationella
marknaden för godstransporter på väg
(EUT L 300, 14.11.2009, s. 72).*

*^{1c} Europaparlamentets och rådets
förordning (EU) nr 165/2014 av den
4 februari 2014 om färdskrivare vid
vägtransporter, om upphävande av rådets
förordning (EEG) nr 3821/85 om
färdskrivare vid vägtransporter och om
ändring av Europaparlamentets och
rådets förordning (EG) nr 561/2006 om
harmonisering av viss sociallagstiftning
på vägtransportområdet (EUT L 60,
28.2.2014, s. 1).*

Ändring 8

Förslag till direktiv

Skäl 4

Kommissionens förslag

(4) Tidsbaserade vägavgifter är till sin natur sådana att de korrekt avspeglar de faktiska infrastrukturkostnader som uppstår och är därför inte effektiva som incitament för renare och effektivare trafik eller för att minska trängseln. **De** bör därför gradvis ersättas med avståndsbaserade avgifter vilket är mer rättvist, effektivt och

Ändring

(4) Tidsbaserade vägavgifter är till sin natur sådana att de **inte** korrekt avspeglar de faktiska infrastrukturkostnader som uppstår och är därför inte effektiva som incitament för renare och effektivare trafik eller för att minska trängseln. **För tunga fordon** bör **tidsbaserade vägavgifter** därför gradvis ersättas med avståndsbaserade

ändamålsenligt.

avgifter vilket är mer rättvist, effektivt och ändamålsenligt.

Ändring 10

Förslag till direktiv

Skäl 4a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(4a) För att säkerställa att den gradvisa ersättningen av tidsbaserade vägavgifter med avståndsbaserade avgifter inte blir ännu ett hinder för tillträde till de största europeiska transportmarknaderna från perifera länder och regioner, bör ett ersättningssystem införas utan dröjsmål för att uppväga merkostnaderna och på så sätt säkerställa att de inte orsakar en betydande försämring av konkurrenskraften.

Ändring 11

Förslag till direktiv

Skäl 4b (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(4b) För att förhindra en omfördelning av trafiken till avgiftsfria vägar, med eventuella allvarliga konsekvenser för trafiksäkerheten och ett optimalt utnyttjande av vägnätet, måste medlemsstaterna ha möjlighet att ta ut vägtullar på alla vägar som står i omedelbar konkurrens med de transeuropeiska näten.

Ändring 12

Förslag till direktiv

Skäl 4c (nytt)

(4c) Tidsbaserade vägavgifter innebär att förarna uppmuntras att köra mer under avgiftens giltighetstid, vilket leder till felaktig tillämpning av principerna "förorenaren betalar" och "användaren betalar".

Ändring 13

Förslag till direktiv
Skäl 4d (nytt)

(4d) För att säkerställa att detta direktiv tillämpas på rätt sätt, bör de avtalsmässiga ramarna för koncessionsavtal om uttag av vägavgifter göra det lättare, med vederbörlig hänsyn till Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/23/EU, att anpassa nämnda avtal till förändringar i unionens regelverk.

Ändring 14

Förslag till direktiv
Skäl 4e (nytt)

(4e) I detta sammanhang bör hänsyn tas till möjligheten att kompensera merkostnader till följd av perifert läge genom faciliteter för tillgång till mer energisnåla fordonsflottor och prioriterad uppbyggnad av exklusiv infrastruktur eller teknik som e-motorvägar. Sådana kompenserande faciliteter skulle kunna omfattas av Fonden för ett sammanlänkat Europa efter 2020.

Ändring 15

Förslag till direktiv Skäl 5

Kommissionens förslag

(5) För att få användarna att godta framtida vägavgiftssystem bör medlemsstaterna ha rätt att införa ändamålsenliga system för uppbörd av infrastrukturavgifter som en del av ett mer omfattande paket av mobilitetstjänster. Sådana system bör säkerställa en rättvis fördelning av infrastrukturkostnader **och** avspeglar principen ”förorenaren betalar”. Varje medlemsstat som inför ett sådant system bör säkerställa att systemet är förenligt med bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/52/EG.

Ändring

(5) För att få användarna att godta framtida vägavgiftssystem bör medlemsstaterna ha rätt att införa ändamålsenliga system för uppbörd av infrastrukturavgifter som en del av ett mer omfattande paket av mobilitetstjänster. Sådana system bör säkerställa en rättvis fördelning av infrastrukturkostnader, avspeglar principen ”förorenaren betalar” **och omfatta system för öronmärkning av intäkterna från vägavgifterna. I detta sammanhang bör det stå medlemsstaterna fritt att ta ut vägtullar även för vägar som inte hör till huvudvägnätet.** Varje medlemsstat som inför ett sådant system bör säkerställa att systemet är förenligt med bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/52/EG.

Ändring 16

Förslag till direktiv Skäl 5a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(5a) Medlemsstaterna bör uppmuntras att beakta socioekonomiska faktorer när de inför avgiftssystem för väginfrastruktur för personbilar.

Ändring 17

Förslag till direktiv Skäl 5b (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(5b) Att ta ut vägavgifter av alla användare genom elektroniska medel innebär massinsamling och lagring av personuppgifter, som också kan användas

för att fastställa omfattande rörelseprofiler. Medlemsstaterna och kommissionen bör i samband med genomförandet av detta direktiv systematiskt ta hänsyn till principerna om ändamålsbegränsning och uppgiftsminimering. Tekniska lösningar för uppgiftsinsamling i samband med vägavgifter bör därför omfatta anonymiserade eller krypterade betalningssätt eller förhandsbetalning.

Ändring 18

Förslag till direktiv
Skäl 5c (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(5c) Fordonsskatter kan fungera som ett hinder för införandet av vägtullar. För att stödja införandet av vägtullar bör medlemsstaterna ha större handlingsfrihet att snabbt sänka fordonsskatterna, alltså en sänkning så snart som möjligt av de minimiskattesatser som fastställs i direktiv 1999/62/EG.

Ändring 20

Förslag till direktiv
Skäl 5d (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(5d) Det är särskilt viktigt att medlemsstaterna inför ett rättvist avgiftssystem som inte straffar personbilsanvändare som på grund av att de bor på landsbygden eller i avskilda eller isolerade områden är tvungna att mer regelbundet använda avgiftsbelagda vägar. I enlighet med den territoriella

utvecklingspolitiken bör medlemsstaterna ta ut nedsatta avgifter för användare från sådana områden.

Ändring 21

Förslag till direktiv

Skäl 6

Kommissionens förslag

(6) Precis som när det gäller tunga fordon är det viktigt att se till att **de** tidsbaserade avgifter **som tillämpas på** lätta fordon är proportionerliga, även när det gäller användarperioder som understiger ett år. Därför måste hänsyn tas till det faktum att lätta fordon har ett annat användningsmönster än tunga fordon. Beräkningen av proportionerliga tidsbaserade avgifter **bör** baseras på tillgängliga data om körmönster.

Ändring

(6) Precis som när det gäller tunga fordon är det viktigt att se till att tidsbaserade avgifter, **om medlemsstater inför sådana för** lätta **nyttfordon**, är proportionerliga, även när det gäller användarperioder som understiger ett år. Därför måste hänsyn tas till det faktum att lätta **nyttfordon** har ett annat användningsmönster än tunga fordon. Beräkningen av proportionerliga tidsbaserade avgifter **skulle kunna** baseras på tillgängliga data om körmönster, **på villkor att icke-diskriminering säkerställs.**

Ändring 22

Förslag till direktiv

Skäl 7

Kommissionens förslag

(7) Enligt direktiv 1999/62/EG får en avgift för externa kostnader tas ut på en nivå som ligger nära samhällets marginalkostnader till följd av utnyttjandet av det fordon för vilket avgiften tas ut. Denna metod har visat sig vara det rättvisaste och effektivaste sättet att ta hänsyn till miljö- och hälsokonsekvenserna av luftföroreningar och buller som genereras av tunga fordon. Den skulle också säkerställa att tunga fordon på ett rimligt sätt bidrar till EU:s luftkvalitetsnormer¹⁷ och tillämpliga bullergränser eller bullermål.

Ändring

(7) Enligt direktiv 1999/62/EG får en avgift för externa kostnader tas ut på en nivå som **är förenlig med principen "förorenaren betalar" och** ligger nära samhällets marginalkostnader till följd av utnyttjandet av det fordon för vilket avgiften tas ut. Denna metod har visat sig vara det rättvisaste och effektivaste sättet att ta hänsyn till miljö- och hälsokonsekvenserna av luftföroreningar och buller som genereras av tunga fordon. Den skulle också säkerställa att tunga fordon på ett rimligt sätt bidrar till EU:s luftkvalitetsnormer¹⁷ och tillämpliga

Tillämpningen av sådana avgifter bör därför främjas.

bullergränser eller bullermål.
Tillämpningen av sådana avgifter bör därför främjas.

Ändring 23

Förslag till direktiv Skäl 8

Kommissionens förslag

(8) Därför bör den maximala viktade genomsnittliga avgiften för externa kostnader ersättas med lättillämpliga **referensvärden** som uppdateras efter inflationen, de vetenskapliga framstegen med bedömning av vägtransporternas externa kostnader samt utvecklingen av fordonsparkens sammansättning.

Ändring

(8) Därför bör ***det införs en möjlighet att tillämpa en avgift för externa kostnader på nät som inte omfattas av en infrastrukturavgift, och*** den maximala viktade genomsnittliga avgiften för externa kostnader ***bör*** ersättas med lättillämpliga ***minimivärden*** som uppdateras efter inflationen, de vetenskapliga framstegen med bedömning av vägtransporternas externa kostnader samt utvecklingen av fordonsparkens sammansättning.

Ändring 24

Förslag till direktiv Skäl 8a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(8a) För att bidra till uppfyllandet av transportvitbokens mål om en fullständig tillämpning av principen ”förorenaren betalar”, bör man inom nät som omfattas av en infrastrukturavgift säkerställa att en avgift för externa kostnader tas ut för tunga fordon och lätta lastbilar för godstransporter på väg.

Ändring 25

Förslag till direktiv Skäl 8b (nytt)

(8b) För att säkerställa att intäkter från avgifter för externa kostnader används på lämpligt sätt bör sådana intäkter återinvesteras i transportinfrastruktur för att främja transportslag som är mer hållbara och har en mindre miljöpåverkan.

Ändring 27

Förslag till direktiv

Skäl 9

Kommissionens förslag

(9) De infrastrukturavgifter som differentierats utifrån fordonets euro-utsläppsklass har bidragit till en användning av renare fordon. I de interurbana näten väntas dock avgifter som differentieras på denna grund bli **överflödiga** vid utgången av 2020 i och med fordonsparkens förnyelse; därmed bör de fasas ut vid den tidpunkten. Från och med samma tidpunkt bör en avgift för externa kostnader tas ut på ett mer systematiskt sätt, som ett målinriktat sätt att återvinna externa kostnader i de situationer där detta har störst betydelse.

Ändring

(9) De infrastrukturavgifter som differentierats utifrån fordonets euro-utsläppsklass har bidragit till en användning av renare fordon. I de interurbana näten väntas dock avgifter som differentieras på denna grund bli **mindre effektiva** vid utgången av 2020 i och med fordonsparkens förnyelse; därmed bör de fasas ut vid den tidpunkten. Från och med samma tidpunkt bör en avgift för externa kostnader tas ut på ett mer systematiskt sätt, som ett målinriktat sätt att återvinna externa kostnader i de situationer där detta har störst betydelse.

Ändring 28

Förslag till direktiv

Skäl 12

Kommissionens förslag

(12) För att främja användningen av de renaste och **effektivaste fordonen** bör medlemsstaterna tillämpa kraftigt nedsatta vägtullar och vägavgifter på dessa fordon.

Ändring

(12) För att främja användningen av de renaste och **effektivare fordon** bör medlemsstaterna tillämpa kraftigt nedsatta vägtullar och vägavgifter på dessa fordon.
För att främja och påskynda

genomförandet av sådana bestämmelser bör man tillämpa dessa nedsatta avgifter oberoende av ikraftträdandet av kommissionens förordning (EU) .../... om tillämpning av förordning (EG) nr 595/2009 vad gäller certifiering av tunga fordons koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning. För nollutsläppsfordon bör inga avgifter tas ut för externa kostnader för luftföroreningar.

Ändring 29

Förslag till direktiv Skäl 12a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(12a) Transittrafiken över Alperna medför en särskild belastning för de berörda regionerna i form av buller, luftföroreningar och infrastrukturslitage, vilket förvärras genom kostnadskonkurrens med närliggande korridorer. De berörda regionerna och medlemsstaterna bör följaktligen medges stor flexibilitet när det gäller att ta ut avgifter för externa kostnader och vidta trafikstyrande åtgärder, inte minst för att undvika oönskade omfördelningseffekter och omledning av trafik mellan korridorerna.

Ändring 30

Förslag till direktiv Skäl 13

Kommissionens förslag

Ändring

(13) Alla motorfordon bidrar i olika grad till vägträngsel och kostnaden för detta uppgår till omkring 1 % av BNP. En stor del av dessa kostnader kan hänföras till trängsel på interurbana vägar. En särskild trängselavgift bör därför tillåtas, på villkor att den tillämpas på alla fordonskategorier.

(13) Alla motorfordon bidrar i olika grad till vägträngsel och kostnaden för detta uppgår till omkring 1 % av BNP. En stor del av dessa kostnader kan hänföras till trängsel på interurbana vägar. En särskild trängselavgift bör därför tillåtas, på villkor att den tillämpas på alla fordonskategorier.

För att denna avgift ska vara effektiv **och** proportionerlig bör den baseras på marginalkostnaderna för trängseln och differentieras efter plats, tid och fordonskategori. För att maximera trängselavgifternas positiva effekter bör de motsvarande intäkterna fördelas till projekt som angriper problemets källor.

För att denna avgift ska vara effektiv, proportionerlig **och icke-diskriminerande** bör den baseras på marginalkostnaderna för trängseln och differentieras efter plats, tid och fordonskategori. **Det måste även hittas en lösning som är utjämnande och kompenserande och inte diskriminerar arbetstagare som bor i städernas utkanter och redan idag betalar såväl vägavgifter som vägtullar.** För att maximera trängselavgifternas positiva effekter bör de motsvarande intäkterna fördelas till projekt som angriper problemets källor.

Ändring 31

Förslag till direktiv Skäl 13a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(13a) För att bidra till bevarandet av unionens motorhistoriska kulturarv bör medlemsstaterna inrätta en särskild kategori för fordon av historiskt intresse för att göra det möjligt att anpassa de olika avgifter som tas ut i enlighet med detta direktiv.

Ändring 32

Förslag till direktiv Skäl 15a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(15a) Med tanke på de höga externa kostnader som uppkommer till följd av olyckor – tiotals miljarder euro varje år – bör medlemsstaterna ges möjlighet att, i förbindelse med bestämmelserna om beräkning av den genomsnittliga samhällskostnaden per dödsolycka och per svår olycka i Europaparlamentets och

rådets direktiv 2008/96/EG^{1a}, bättre internalisera kostnader som inte täcks av försäkringar. En del av dessa kostnader bärs av de sociala trygghetssystemen eller hela samhället, t.ex. de administrativa kostnaderna för de offentliga tjänster som måste inkallas, vissa kostnader för sjukvård och förlusten av mänskligt kapital samt kostnaderna för fysiskt och psykiskt lidande.

^{1a} Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/96/EG av den 19 november 2008 om förvaltning av vägars säkerhet (EUT L 319, 29.11.2008, s. 59).

Ändring 33

Förslag till direktiv Skäl 16

Kommissionens förslag

(16) En uppräknings av infrastrukturavgiften kan också bidra till att lösa problemen med betydande miljöskador eller trängsel som orsakas av användningen av vissa vägar, inte bara i bergsområden. **Den** nuvarande **begränsningen** av uppräknings till sådana områden **bör därför avskaffas**. För att undvika dubbla avgifter för användare bör uppräknings **inte tillåtas** på vägavsnitt där trängselavgifter tas ut.

Ändring

(16) En uppräknings av infrastrukturavgiften kan också bidra till att lösa problemen med betydande miljöskador eller trängsel som orsakas av användningen av vissa vägar, inte bara i bergsområden. **Man bör därför främja uppräknings av avgifter genom att avskaffa de** nuvarande **begränsningarna** av uppräknings till sådana områden, **och främja öronmärkningen av denna till projekt inom stomnätet i det transeuropeiska transportnätet**. För att undvika dubbla avgifter för användare bör uppräknings **tillämpas på ett mer restriktivt sätt** på vägavsnitt där trängselavgifter tas ut. **Högsta tillämpliga nivå bör dessutom anpassas till olika situationer.**

Ändring 34

Förslag till direktiv Skäl 17a (nytt)

(17a) Beträffande lätta nyttofordon är det viktigt att se till att detta direktiv inte hindrar medborgarnas fria rörlighet. Medlemsstaterna bör ha möjlighet att införa rabatter och avdrag när väganvändare av geografiska eller sociala skäl påverkas oproportionellt av avgifter.

Ändring 35

Förslag till direktiv Skäl 18

Kommissionens förslag

(18) För att utnyttja synergieffekter mellan de nuvarande vägavgiftssystemen och på så sätt minska driftskostnaderna bör kommissionen involveras fullt ut i medlemsstaternas samarbete med sikte på att införa gemensamma vägavgiftssystem.

Ändring

(18) För att utnyttja synergieffekter mellan de nuvarande vägavgiftssystemen och på så sätt minska driftskostnaderna bör kommissionen involveras fullt ut i medlemsstaternas samarbete med sikte på att införa gemensamma **och driftskompatibla** vägavgiftssystem.

Ändring 36

Förslag till direktiv Skäl 19

Kommissionens förslag

(19) Vägavgifter **kan mobilisera** resurser som bidrar till finansiering, underhåll och utveckling av **högkvalitativ transportinfrastruktur**. Därför bör medlemsstaterna **ges incitament till att** använda intäkterna från vägavgifter på detta sätt och de bör **följaktligen** åläggas att på lämpligt sätt rapportera om användningen av sådana intäkter. Rapporteringen bör i synnerhet göra det möjligt att kartlägga eventuella finansiella luckor och öka allmänhetens acceptans för vägavgifter.

Ändring

(19) Vägavgifter **mobiliserar** resurser som bidrar till finansiering **och korsfinansiering av alternativa transportinfrastrukturprojekt samt** underhåll och utveckling av **högkvalitativa transportinfrastrukturer och transporttjänster**. Därför bör medlemsstaterna använda intäkterna från vägavgifter på detta sätt och de bör åläggas att på lämpligt sätt rapportera om användningen av sådana intäkter. **Intäkter från infrastrukturavgifter och avgifter för externa kostnader bör därför**

återinvesteras i transportsektorn.

Rapporteringen bör i synnerhet göra det möjligt att kartlägga eventuella finansiella luckor och öka allmänhetens acceptans för vägavgifter.

Ändring 37

**Förslag till direktiv
Skäl 21**

Kommissionens förslag

(21) Det bör säkerställas att avgifterna för externa kostnader även i fortsättningen återspeglar kostnaderna för de luftföroreningar och det buller som genereras av tunga fordon utan att avgiftssystemet blir onödigt komplicerat, i syfte att ge incitament till användning av de mest bränsleeffektiva fordonen och se till att incitamenten förblir effektiva och differentieringen av vägavgifter hålls uppdaterad. Därför bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med avseende på att anpassa **referensvärdena** för avgifter baserade på externa kostnader till den vetenskapliga utvecklingen, att fastställa metoderna för den intäktsneutrala differentieringen av infrastrukturavgifter utifrån tunga fordons koldioxidutsläpp och att anpassa metoderna för differentiering av infrastrukturavgifter för lätta fordon till den tekniska utvecklingen. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning av den 13 april 2016. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras

Ändring

(21) Det bör säkerställas att avgifterna för externa kostnader även i fortsättningen återspeglar kostnaderna för de luftföroreningar och det buller som genereras av tunga fordon utan att avgiftssystemet blir onödigt komplicerat, i syfte att ge incitament till användning av de mest bränsleeffektiva fordonen och se till att incitamenten förblir effektiva och differentieringen av vägavgifter hålls uppdaterad. Därför bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med avseende på att anpassa **minimivärdena** för avgifter baserade på externa kostnader till den vetenskapliga utvecklingen, att fastställa metoderna för den intäktsneutrala differentieringen av infrastrukturavgifter utifrån tunga fordons koldioxidutsläpp och att anpassa metoderna för differentiering av infrastrukturavgifter för lätta fordon till den tekniska utvecklingen. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning av den 13 april 2016. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras

experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.

experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.

Ändring 38

Förslag till direktiv Skäl 21a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(21a) Kommissionen bör senast två år efter det att direktivet trätt i kraft lägga fram en allmänt tillämpbar, transparent och tydlig ram för internalisering av externa miljö-, trängsel- och hälsokostnader, som ska ligga till grund för framtida beräkningar av infrastrukturavgifter. Kommissionen bör i detta sammanhang kunna föreslå en modell som åtföljs av en konsekvensanalys för internaliseringen av externa kostnader för alla transportsätt. Vad gäller proportionalitet måste alla transportsätt beaktas vid avgifter för externa kostnader.

Ändring 39

Förslag till direktiv Skäl 21b (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(21b) För att främja insynen bör medlemsstaterna informera väganvändarna om de resultat som man uppnått genom att återinvestera infrastrukturavgifterna, avgifterna för externa kostnader och trängselavgifterna. De bör således offentliggöra de fördelar som man erhållit i form av bättre trafiksäkerhet, mindre miljöpåverkan och mindre trängsel.

Ändring 40

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 1

Direktiv 1999/62/EG

Titeln

Kommissionens förslag

Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG av den 17 juni 1999 om avgifter för fordon för användningen av väginfrastrukturer

Ändring

Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG av den 17 juni 1999 om **avståndsbaserade** avgifter för fordon för användningen av väginfrastrukturer

Ändring 41

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 2

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 2 – stycke 1 – led 2 – led a

Kommissionens förslag

(a) ny infrastruktur eller nya infrastrukturförbättringar, inklusive betydande strukturella reparationer,

Ändring

(a) ny infrastruktur eller nya infrastrukturförbättringar, inklusive betydande strukturella reparationer **eller alternativ transportinfrastruktur för trafikomställning,**

Ändring 42

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 2

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 2 – stycke 1 – led 6

Kommissionens förslag

Ändring

(6) vägtull: en specifik avgift för ett fordon, grundad på den tillryggalagda sträckan inom en viss infrastruktur och på fordonstyp, där erlagd betalning innebär att ett fordon får rätt att använda infrastrukturerna, och som omfattar en **infrastrukturavgift samt, allt efter omständigheterna, en trängselavgift** eller en avgift för externa kostnader **eller båda**.

(6) vägtull: en specifik avgift för ett fordon, grundad på den tillryggalagda sträckan inom en viss infrastruktur och på fordonstyp, där erlagd betalning innebär att ett fordon får rätt att använda infrastrukturerna, och som omfattar en **eller flera av följande avgifter: en infrastrukturavgift** eller en avgift för externa kostnader.

Ändring 43

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 2

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 2 – stycke 1 – led 11

Kommissionens förslag

(11) kostnad för trafikrelaterad luftförorening: kostnad för de skador som uppstår till följd av utsläpp av partiklar och av ozonbildande ämnen, såsom kväveoxid och flyktiga organiska föreningar, i samband med ett fordon's drift.

Ändring

(11) kostnad för trafikrelaterad luftförorening: kostnad för de skador **på människors hälsa respektive miljön** som uppstår till följd av utsläpp av partiklar och av ozonbildande ämnen, såsom kväveoxid och flyktiga organiska föreningar, i samband med ett fordon's drift.

Ändring 44

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 2

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 2 – stycke 1 – led 12

Kommissionens förslag

(12) kostnad för trafikrelaterat buller: kostnad för de skador som uppstår till följd av buller från ett fordon eller från växelverkan mellan fordonet och vägytan.

Ändring

(12) kostnad för trafikrelaterat buller: kostnad för de skador **på människors hälsa respektive miljön** som uppstår till följd av buller från ett fordon eller från växelverkan

mellan fordonet och vägytan.

Ändring 46

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 2

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 2 – stycke 1 – led 18a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(18a) lätt fordon: ett lätt nyttofordon eller en personbil.

Ändring 47

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 2

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 2 – stycke 1 – led 19

Kommissionens förslag

Ändring

(19) lätt **fordon**: en **personbil**, **minibuss** eller lätt lastbil.

(19) lätt **nyttofordon**: en **minibuss**, **lätt lastbil** eller lätt lastbil **avsedd för godstransport**.

Ändring 48

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 2

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 2 – stycke 1 – led 20a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(20a) fordon av historiskt intresse: fordon av historiskt intresse enligt definitionen i artikel 3 led 7 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU*.

*** Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU av den 3 april 2014 om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och om upphävande av direktiv 2009/40/EG (EUT L 127, 29.4.2014, s. 51).**

Ändring 49

**Förslag till direktiv
Artikel 1 – led 2**

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 2 – stycke 1 – led 22

Kommissionens förslag

Ändring

(22) lätt lastbil: ett fordon **avsett för godstransport, och** med en tillåten totalvikt som inte överstiger 3,5 ton.

(22) lätt lastbil: ett **annat** fordon **än en personbil** med en tillåten totalvikt som inte överstiger 3,5 ton.

Ändring 50

**Förslag till direktiv
Artikel 1 – led 2**

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 2 – stycke 1 – led 22a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(22a) lätt lastbil avsedd för godstransport:

ett fordon med en högsta tillåten totalvikt på mellan 2,4 och 3,5 ton och höjd över två meter som används för yrkesmässig trafik i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009.*

** Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG (EUT L 300, 14.11.2009, s. 51).*

Ändring 51

Förslag till direktiv Artikel 1 – led 2

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 2 – stycke 1 – led 22b (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(22b) utsläppsfri drift: fordon som, på ett verifierbart sätt, drivs utan avgasutsläpp under hela den sträcka som tillryggaläggs på det berörda vägnätet.

Ändring 52

Förslag till direktiv Artikel 1 – led 2

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 2 – stycke 1 – led 23a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(23a) motorcykel: ett fordon med två hjul, med eller utan sidovagn, och samtliga trehjulingar och fyrehjulingar av kategorierna L3e, L4e, L5e, L6e och L7e, enligt vad som avses i förordning (EU) nr 168/2013.

Ändring 53

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 2

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 2 – stycke 1 – led 27

Kommissionens förslag

Ändring

(27) koncessionsavtal: **"offentligt byggentreprenadkontrakt"** enligt definitionen i artikel 1 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/24/EU**.

(27) koncessionsavtal: **"koncession"** enligt definitionen i artikel 5(1) i Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/23/EU**.

**** Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/24/EU av den 26 februari 2014 om offentlig upphandling och om upphävande av direktiv 2004/18/EG (EUT L 94, 28.3.2014, s. 65).**

**** Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/23/EU av den 26 februari 2014 om tilldelning av koncessioner (EUT L 94, 28.3.2014, s. 1).**

Ändring 54

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 2

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 2 – stycke 1 – led 29

Kommissionens förslag

Ändring

(29) väsentligt ändrat vägtulls- eller

(29) väsentligt ändrat vägtulls- eller

vägavgiftsarrangemang: vägtulls- eller vägavgiftsarrangemang som har ändrats på ett sådant sätt att kostnaderna eller intäkterna ändras med minst **5 %** jämfört med föregående år, efter korrigering för inflation mätt på grundval av förändringar i det EU-omspännande harmoniserade indexet för konsumentpriser som offentliggörs av kommissionen (Eurostat).

vägavgiftsarrangemang: vägtulls- eller vägavgiftsarrangemang som har ändrats på ett sådant sätt att kostnaderna eller intäkterna ändras med minst **15 %** jämfört med föregående år, efter korrigering för inflation mätt på grundval av förändringar i det EU-omspännande harmoniserade indexet för konsumentpriser, **exklusive energi och obearbetade livsmedel**, som offentliggörs av kommissionen (Eurostat).
I koncessionsavtal ska ändringar som uppfyller kriterierna i artikel 43.1 och 43.2 i direktiv 2014/23/EU inte anses vara väsentliga.

Ändring 55

Förslag till direktiv Artikel 1 – led 2

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 2 – stycke 1 – led 29a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(29a) korsfinansiering: finansiering av effektiva alternativa transportinfrastrukturprojekt genom intäkter från vägtullar och infrastrukturavgifter för befintlig transportinfrastruktur.

Ändring 56

Förslag till direktiv Artikel 1 – led 2

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 2 – stycke 1 – led 29b (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(29b) medlemsstater: samtliga

myndigheter i medlemsstaterna, oavsett om det rör sig om centrala statliga myndigheter, delstatsmyndigheter eller andra regionala myndigheter, som har i uppgift att säkerställa efterlevnad av unionsrätten.

Ändring 57

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 2

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 2 – stycke 2 – led b

Kommissionens förslag

(b) Kostnader för infrastruktur eller infrastrukturförbättringar får inbegripa eventuella särskilda **infrastrukturutgifter** som syftar till att minska buller eller förbättra trafiksäkerheten, och infrastrukturoperatörens faktiska betalningar för objektiva miljöfaktorer, exempelvis skydd mot markförorening.

Ändring

(b) Kostnader för infrastruktur eller infrastrukturförbättringar får inbegripa eventuella särskilda **utgifter, även sådana som uppstått till följd av nya lagstadgade krav**, som syftar till att minska buller, **införa innovativa tekniska lösningar** eller förbättra trafiksäkerheten, och infrastrukturoperatörens faktiska betalningar för objektiva miljöfaktorer, exempelvis skydd mot markförorening.

Ändring 58

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 2a (nytt)

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 6 – punkt 2 – led ba (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(2a) I artikel 6.2 ska följande led läggas till:

”ba) fordon av historiskt intresse.”

Ändring 59

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 3

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 7 – punkt 6

Kommissionens förslag

6. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 9 får medlemsstaterna inte införa vägavgifter för tunga fordon från och med den **1 januari 2018**. Vägavgifter som införts före det datumet får finnas kvar till och med den 31 december **2023**.

Ändring

6. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 9 får medlemsstaterna inte införa vägavgifter för tunga fordon **och lätta lastbilar avsedda för godstransport** från och med den ... **[den dag då detta direktiv träder i kraft]**. Vägavgifter som införts före det datumet får finnas kvar till och med den 31 december **2022 och ska ersättas med infrastrukturavgifter från och med den 1 januari 2023 på det vägnät som omfattas av detta direktiv**.

Ändring 61

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 3

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 7 – punkt 9

Kommissionens förslag

9. Från och med den 1 januari 2020 ska vägtullar och vägavgifter som tillämpas på tunga fordon tillämpas på alla tunga fordon.

Ändring

9. Från och med den 1 januari 2020 ska vägtullar och vägavgifter som tillämpas på tunga fordon tillämpas på alla tunga fordon **och lätta lastbilar avsedda för godstransport**.

Ändring 62

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 3

Artikel 1 – punkt 10

Kommissionens förslag

10. Vägtullar och vägavgifter för tunga fordon, å ena sidan, och för lätta **fordon**, å andra sidan, får införas och upprätthållas oberoende av varandra.

Ändring

10. Vägtullar och vägavgifter för tunga fordon **och lätta lastbilar avsedda för godstransport**, å ena sidan, och för **andra lätta nyttofordon än lätta lastbilar avsedda för godstransport**, å andra sidan, får införas och upprätthållas oberoende av varandra **fram till och med den 31 december 2022**.

Ändring 63

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 4

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 7a – punkt 3 – stycke 1

Kommissionens förslag

När vägavgifter tillämpas på personbilar ska användningen av infrastrukturen vara tillgänglig för åtminstone följande perioder: Tio dagar, en månad eller två månader eller båda, och ett år. Tvåmånadersavgiften ska uppgå till högst 30 % av årsavgiften, månadsavgiften till högst 18 % av årsavgiften och **tiodagarsavgiften** till högst 8 % av årsavgiften.

Ändring

När vägavgifter tillämpas på personbilar ska användningen av infrastrukturen vara tillgänglig för åtminstone följande perioder: **En dag, en vecka**, tio dagar, en månad eller två månader eller båda, och ett år. Tvåmånadersavgiften ska uppgå till högst 30 % av årsavgiften, månadsavgiften till högst 18 % av årsavgiften och **tiodagars-, vecko- och dagsavgifterna** till högst 8 % av årsavgiften.

Ändring 64

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 4

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 7a – punkt 4

Kommissionens förslag

4. För minibussar och **små** lastbilar ska medlemsstaterna **antingen** uppfylla kraven i **andra stycket eller i tredje stycket**. Medlemsstaterna ska emellertid fastställa vägavgifter som är högre för minibussar och **små** lastbilar än för personbilar senast från och med den 1 januari 2024.”

Ändring

4. För minibussar, **lätta lastbilar** och **lätta** lastbilar **avsedda för godstransport** ska medlemsstaterna uppfylla kraven i **antingen punkt 2 eller punkt 3**. Medlemsstaterna ska emellertid fastställa vägavgifter som är högre för minibussar, **lätta lastbilar** och **lätta** lastbilar **avsedda för godstransport** än för personbilar senast från och med den 1 januari 2024.”

Ändring 65

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 4

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 7a – punkt 4a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

4a. Vad gäller proportionaliteten avseende användaravgifter kan man ta hänsyn till särdragen hos transporter som utgår från en medlemsstat i unionens utkant.

Ändring 66

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 4a (nytt)

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 7b – punkt 2a (ny)

(4a) I artikel 7b ska följande punkt läggas till:

”2a. De motorvägssträckor som omfattas av en infrastrukturavgift ska ha den infrastruktur som krävs för att säkerställa trafiksäkerheten för samtliga användare och får ha säkra parkeringar i alla väderförhållanden i enlighet med kraven i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr .../... om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 vad gäller minimikrav om maximal daglig körtid och körtid per vecka, minimigränser för raster och minsta dygns- och veckovila och förordning (EU) nr 165/2014 vad gäller positionsbestämning med hjälp av färdskrivare (2017/0122(COD)).”

Ändring 67

Förslag till direktiv Artikel 1 – led 5

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 7c – punkt 1

1. Medlemsstaterna får bibehålla eller införa en avgift för externa kostnader, för trafikrelaterade luftföroreningar eller trafikrelaterat buller eller båda.

För **tunga fordon ska avgiften för externa kostnader** vara differentierad och fastställas i enlighet med de minimikrav och metoder som avses i bilaga IIIa och

1. Medlemsstaterna får bibehålla eller införa en avgift för externa kostnader, för trafikrelaterade luftföroreningar eller trafikrelaterat buller eller båda.

Avgifterna för externa kostnader får införas eller bibehållas på de delar av vägnätet som inte omfattas av infrastrukturavgifter.

Avgiften för externa kostnader som avser trafikrelaterade luftföroreningar eller trafikrelaterat buller ska vara differentierad och fastställas i enlighet med

ska **iaktta** de **referensvärden** som anges i bilaga IIb.

de minimikrav och metoder som avses i bilaga IIIa och ska **rätta sig efter minst** de **minimivärden** som anges i bilaga IIb.

Ändring 68

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 5

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 7c – punkt 5

Kommissionens förslag

5. Från och med den 1 januari 2021 ska medlemsstater som tar ut vägtullar tillämpa en avgift för externa kostnader **på tunga fordon på åtminstone den del av nätet** som avses i artikel 7.1, **om de miljöskador som orsakas av tunga fordon är större än de genomsnittliga miljöskador som orsakas av tunga fordon i enlighet med relevanta rapporteringskrav enligt bilaga IIIa.**”

Ändring

5. Från och med den 1 januari 2021 ska medlemsstater som tar ut vägtullar tillämpa en avgift för externa kostnader, **som avser trafikrelaterade luftföroreningar eller trafikrelaterat buller, på tunga fordon och lätta lastbilar avsedda för godstransport på alla delar av det nät** som avses i artikel 7.1 **som omfattas av en infrastrukturavgift.**”

Ändring 69

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 5

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 7c – punkt 5a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

5a. Från och med den 1 januari 2026 ska en avgift för externa kostnader på varje del av det vägnät som avses i artikel 7.1 tillämpas på samtliga fordonskategorier på ett icke-diskriminerande sätt.

Ändring 70

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 5

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 7c – punkt 5b (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

5b. Medlemsstaterna får tillämpa undantag genom vilka det blir möjligt att differentiera avgiften för externa kostnader för fordon av historiskt intresse.

Ändring 72

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 6

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 7 da – punkt 3

Kommissionens förslag

Ändring

3. En trängselavgift som införs på en del av vägnätet ska tillämpas på ett icke-diskriminerande sätt på alla fordonskategorier, i enlighet med de standardevivalensfaktorer som fastställs i bilaga V.

3. En trängselavgift som införs på en del av vägnätet ska tillämpas på ett icke-diskriminerande sätt på alla fordonskategorier, i enlighet med de standardevivalensfaktorer som fastställs i bilaga V. **Medlemsstaterna får dock besluta om att undanta bussar i syfte att främja kollektivtrafiken samt socioekonomisk utveckling och territoriell sammanhållning.**

Ändring 75

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 7

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 7f – punkt 1 – led a

Kommissionens förslag

(a) Intäkterna från uppräkningsen används för att finansiera anläggning av transportinfrastruktur *inom det stomnät som identifierats i enlighet med kapitel III i förordning (EU) nr 1315/2013, som direkt bidrar till att avhjälpa trängsel eller miljöskador och* som är belägna i samma korridor som det vägavsnitt som uppräkningsen gäller.

Ändring

(a) Intäkterna från uppräkningsen används för att finansiera anläggning av transportinfrastruktur eller *transporttjänster* som är belägna i samma korridor som det vägavsnitt som uppräkningsen gäller.

Ändring 76

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 7

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 7f – punkt 1 – led b

Kommissionens förslag

(b) Uppräkningsen överstiger inte 15 % av den viktade genomsnittliga infrastrukturavgift som beräknats i enlighet med artiklarna 7b.1 och 7e, *såvida inte de intäkter som genereras investeras i gränsöverskridande avsnitt av stomnätsskorridorer*, varvid uppräkningsen inte får överstiga **25** %,

Ändring

(b) Uppräkningsen överstiger inte 15 % av den viktade genomsnittliga infrastrukturavgift som beräknats i enlighet med artiklarna 7b.1 och 7e, *förutom i bergsområden, där infrastrukturkostnaderna är högre och klimat- och miljöskadorna större*, varvid uppräkningsen inte får överstiga **50** %,

Ändring 77

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 7

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 7f – punkt 1 – led d

Kommissionens förslag

(d) En beskrivning av det exakta vägavsnitt för vilket uppräkningsen ska gälla, samt en handling som styrker beslutet att **finansiera anläggningen av de stomnätsskorridorer** som avses i led a lämnas till kommissionen innan uppräkningsen tillämpas.

Ändring

(d) En beskrivning av det exakta vägavsnitt för vilket uppräkningsen ska gälla, samt en handling som styrker beslutet att **finansiera sådan transportinfrastruktur eller sådana transporttjänster** som avses i led a, lämnas till kommissionen innan uppräkningsen tillämpas.

Ändringar 78 och 164

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 7

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 7f – punkt 1a

Kommissionens förslag

1a. När det gäller nya gränsöverskridande projekt får uppräkningsen endast tillämpas om alla medlemsstater som deltar i projektet godkänner det.

Ändringsförslag

utgår

Ändring 79

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 7

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 7f – punkt 3

Kommissionens förslag

3. Efter att ha mottagit den erforderliga informationen från en medlemsstat som har för avsikt att införa en uppräkningsen, ska kommissionen göra denna information tillgänglig för ledamöterna i den kommitté

Ändring

3. Efter att ha mottagit den erforderliga informationen från en medlemsstat som har för avsikt att införa en uppräkningsen, ska kommissionen göra denna information tillgänglig för ledamöterna i den kommitté

som avses i artikel 9c. Om kommissionen anser att den planerade uppräkningsen inte uppfyller villkoren i punkt 1 eller att den planerade uppräkningsen kommer att få betydande negativa följder för den ekonomiska utvecklingen i randområden, får kommissionen genom genomförandeakter avslå eller begära ändringar av de avgiftsplaner som den berörda medlemsstaten har lämnat in. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 9c.2.

som avses i artikel 9c. Om kommissionen anser att den planerade uppräkningsen inte uppfyller villkoren i punkt 1 eller att den planerade uppräkningsen kommer att få betydande negativa följder för den ekonomiska utvecklingen i randområden, får kommissionen genom genomförandeakter avslå eller begära ändringar av de avgiftsplaner som den berörda medlemsstaten har lämnat in. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 9c.2. ***Om uppräknings tillämpas på sådana vägtullsystem som avses i artikel 7e.3 ska denna inte betraktas som en väsentlig ändring i den mening som avses i detta direktiv.***

Ändring 80

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 7

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 7f – punkt 4

Kommissionens förslag

4. Uppräkningsbeloppet ska dras av från den avgift för externa kostnader som beräknats i enlighet med artikel 7c, utom för fordon inom euro-utsläppsklass 0, I och II från och med den 15 oktober 2011, III och IV från och med den 1 januari 2015, V från och med den 1 januari 2019 och VI från och med januari 2023. Alla intäkter som genereras genom samtidig tillämpning av uppräknings och avgifter för externa kostnader ska användas till att finansiera anläggning av stomnätsskorridorer som förtecknas i del I i bilaga I till förordning (EU) nr 1316/2013.

Ändring

utgår

Ändring 81

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 7

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 7g – punkt 1 – led d

Kommissionens förslag

(d) De perioder med rusningstrafik då de högre infrastrukturavgifterna tas ut i syfte att minska trängseln överstiger inte fem timmar per dag.

Ändring

(d) De perioder med rusningstrafik då de högre infrastrukturavgifterna tas ut i syfte att minska trängseln överstiger inte fem timmar per dag, ***eller det antal timmar under vilka trängselgraden överstiger 100 % av kapaciteten.***

Ändring 82

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 7

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 7g – punkt 3

Kommissionens förslag

3. Om en förare, eller i förekommande fall transportören, vid en kontroll inte ***kan förete de fordonsdokument*** som krävs för att styrka fordonets utsläppsklass enligt punkt 2, får medlemsstaterna tillämpa vägtullar upp till den högsta tillåtna nivån.

Ändring

3. Om en förare, eller i förekommande fall transportören, vid en kontroll inte ***utför betalningen med ett elektroniskt vägtullsystem eller saknar ett giltigt abonnemang eller om fordonet inte har fordonsbaserad utrustning som är godkänd av vägtullsoperatören och*** som krävs för att styrka fordonets utsläppsklass enligt punkt 2, får medlemsstaterna tillämpa vägtullar upp till den högsta tillåtna nivån.

Ändring 83

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 7

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 7g – punkt 4 – stycke 1

Kommissionens förslag

4. Inom ett år efter att kommissionen offentliggjort officiella koldioxidutsläppsdata i enlighet med förordning (EU) .../...*****, ska kommissionen anta en delegerad akt i enlighet med artikel 9e, för att fastställa referensvärdena för koldioxidutsläpp, tillsammans med en ändamålsenlig kategorisering av de berörda tunga fordonen.

Ändring

4. Inom ett år efter att kommissionen offentliggjort officiella koldioxidutsläppsdata i enlighet med förordning (EU) .../...*****, ska kommissionen anta en delegerad akt i enlighet med artikel 9e, för att fastställa referensvärdena för koldioxidutsläpp, tillsammans med en ändamålsenlig kategorisering av de berörda tunga fordonen, ***med hänsyn tagen till utsläppsreducerande teknik.***

Ändring 84

Förslag till direktiv Artikel 1 – led 7

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 7g – punkt 4 – stycke 2

Kommissionens förslag

Inom ett år från den delegerade aktens ikraftträdande ska medlemsstaterna differentiera infrastrukturavgiften med beaktande av referensvärdena för koldioxidutsläpp och den relevanta fordonskategoriseringen. ***Avgifterna ska differentieras på ett sådant sätt att ingen infrastrukturavgift med mer än 100 % överstiger samma avgift som tas ut för likvärdiga fordon som har de lägsta koldioxidutsläppen, men inte är helt utsläppsfria. För utsläppsfria fordon ska infrastrukturavgifterna reduceras med 75 % jämfört med den högsta taxan.***

Ändring

Inom ett år från den delegerade aktens ikraftträdande ska medlemsstaterna differentiera infrastrukturavgiften med beaktande av referensvärdena för koldioxidutsläpp och den relevanta fordonskategoriseringen.

Ändring 85

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 7

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 7g – punkt 4a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

4a. Från och med ... [den dag då detta direktiv träder i kraft] ska infrastrukturavgifterna för utsläppsfria fordon reduceras med 50 % jämfört med den lägsta taxan. Denna reduktion ska även gälla utsläppsfri drift, under förutsättning att en sådan drift kan bevisas.

Ändring 86

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 7

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 7g – punkt 4b (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

4b. Kommissionen ska ta fram en utvärderingsrapport med en bedömning av marknadsandelen för utsläppsfria fordon och utsläppsfri drift senast den ... [fem år efter detta direktivs ikraftträdande]. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 9e, när så är lämpligt, för att göra en ny beräkning av rabatten för utsläppsfria fordon jämfört med den lägsta taxan för infrastrukturavgifterna.

Ändring 87

Förslag till direktiv Artikel 1 – led 8

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 7ga – punkt 1

Kommissionens förslag

1. För lätta fordon får medlemsstaterna till och med den 31 december 2021 differentiera vägtullar och vägavgifter efter fordonets miljöprestanda.

Ändring

(Berör inte den svenska versionen.)

Ändring 88

Förslag till direktiv Artikel 1 – led 8

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 7ga – punkt 2a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

2a. Medlemsstaterna får ta hänsyn till förbättringen av ett fordons miljöprestanda med anknytning till dess omställning för användning av alternativa bränslen. Ett fast abonnemang eller varje annat arrangemang som godkänts av operatören av vägtullsystemet bör göra det möjligt för användarna att dra nytta av en differentiering av vägtullar i syfte att beakta ett fordons miljöprestanda efter omställning.

Ändring 89

Förslag till direktiv Artikel 1 – led 8

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 7ga – punkt 3

Kommissionens förslag

3. Om en förare, eller i förekommande fall transportören, vid en kontroll inte kan förete de fordonsdokument som krävs för att styrka fordonets utsläppsnivåer (intyg om överensstämmelse) i enlighet med kommissionens förordning (EU) .../...*****, får medlemsstaterna tillämpa vägtullar eller årliga vägavgifter upp till den högsta tillåtna nivån.

Ändring

3. Om en förare, eller i förekommande fall transportören, ***inte innehar ett abonnemang eller omfattas av något annat arrangemang som godkänts av operatören eller*** vid en kontroll inte kan förete de fordonsdokument som krävs för att styrka fordonets utsläppsnivåer (intyg om överensstämmelse) i enlighet med kommissionens förordning (EU) .../...*****, får medlemsstaterna tillämpa vägtullar eller årliga vägavgifter upp till den högsta tillåtna nivån. ***Om relevanta dokument som styrker fordonets utsläppsnivåer tillhandahålls senare ska den eventuella skillnaden mellan de tillämpade vägtullarna eller avgifterna samt korrekt vägtull eller avgift för det berörda fordonet återbetalas.***

Ändring 90

Förslag till direktiv Artikel 1 – led 8

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 7ga – punkt 3a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

3a. Medlemsstaterna får vidta extraordinära åtgärder i syfte att ta ut avgifter för fordon av historiskt intresse.

Ändring 91

Förslag till direktiv Artikel 1 – led 8

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 7ga – punkt 4

Kommissionens förslag

4. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 9a med avseende på ändring av bilaga VII i syfte att anpassa de metoder som anges i den till den tekniska utvecklingen.

Ändring

4. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 9a med avseende på ändring av bilaga VII i syfte att anpassa de metoder som anges i den till den tekniska utvecklingen ***och ta hänsyn till hur komponenter kan både förbättra trafiksäkerheten och minska koldioxidutsläppen i transportsektorn.***

Ändring 92

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 9 – led aa (nytt)

Direktiv 1999/62/EU

Artikel 7h – punkt 1 – led a – strecksats 3 (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

(aa) I artikel 7h.1 a ska följande strecksats läggas till:

”– Entydiga uppgifter om interoperabiliteten hos den fordonsbaserade utrustning som fordon har för att betala vägavgifter och vägtullar. Skälen till att annan fordonsbaserad utrustning som används i andra medlemsstater inte kan användas inom ramen för detta vägtullsarrangemang ska anges.”

Ändring 93

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 9 – led ab (nytt)

Direktiv 1999/62/EU

Artikel 7h – punkt 1a (ny)

(ab) Följande punkt ska läggas till:

”1a. Det avtal som reglerar förhållandet mellan koncessionsgivaren och koncessionshavaren syftar till att möjliggöra en anpassning av koncessionsavtalen till förändringar i unionens eller nationella regelverk med avseende på de skyldigheter som fastställs i artiklarna 7c, 7da, 7g och 7ga i detta direktiv.”

Ändring 94

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 10 – led -a (nytt)

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 7i – punkt 2 – inledningen

Nuvarande lydelse

2. Medlemsstaterna **får** medge rabatter eller avdrag på infrastrukturavgiften under förutsättning att

Ändring

(-a) I punkt 2 ska inledningen ersättas med följande:

2. **För tunga fordon och lätta lastbilar avsedda för godstransport får** medlemsstaterna medge rabatter eller avdrag på infrastrukturavgiften under förutsättning att

Ändring 95

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 10 – led a

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 7i – punkt 2 – led c

Kommissionens förslag

(c) sådana rabatter eller avdrag **överstiger** inte **13** % av den infrastrukturavgift som betalas av likvärdiga fordon som inte är berättigade till rabatten eller avdraget.

Ändring

(c) sådana rabatter eller avdrag inte **överstiger 20** % av den infrastrukturavgift som betalas av likvärdiga fordon som inte är berättigade till rabatten eller avdraget **och fordon som används för lokala transporter och/eller vardagstransporter.**

Ändring 96

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 10 – led aa (nytt)

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 7i – punkt 2a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

(aa) Följande punkt ska införas:

2a. För lätta fordon, särskilt som körs frekvent av användare i glesbygd och i utkanten av städer, får medlemsstaterna medge rabatter eller avdrag på infrastrukturavgiften under förutsättning att

(a) den avgiftsstruktur som detta leder till är proportionell, offentliggjord, tillgänglig för alla användare på lika villkor och inte leder till att tilläggskostnader förs över på andra användare i form av högre vägtullar,

(b) sådana rabatter och avdrag bidrar till

i) social sammanhållning, och/eller

ii) säkerställande av mobiliteten i randområden och/eller avlägsna områden.

Ändring 97

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 10 – led ab (nytt)

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 7i– punkt 2b (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

(ab) Följande punkt ska införas:

2b. Medlemsstaterna eller de behöriga myndigheterna får införa ett kilometerbaserat schablonmässigt undantag på ett visst vägavsnitt, varvid hänsyn ska tas till rörlighetsmönster och ekonomiskt intresse i randområden, under förutsättning att den avgiftsstruktur som detta leder till är proportionell, offentliggörs och görs tillgänglig för användare på lika villkor och inte leder till att tilläggskostnader förs över på andra användare i form av högre vägtullar.

Ändring 98

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 10 – led b

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 7i – punkt 3

Kommissionens förslag

Ändring

”3. Om inte annat följer av villkoren i artikel 7g.1 b och 7g.5, får vägtullsatserna för särskilda projekt av stort europeiskt intresse som anges i bilaga I till beslut nr 1315/2013/EU, differentieras på annat sätt för att säkra sådana projekts lönsamhet, när de är direkt konkurrensutsatta i förhållande till andra transportslag. Den avgiftsstruktur som detta leder till ska vara **linjär, proportionell**, offentliggjord, tillgänglig för alla användare på lika villkor **och får inte leda till att tilläggskostnader förs över på andra användare i form av högre vägtullar.**”

”3. Om inte annat följer av villkoren i artikel 7g.1 b och 7g.5, får vägtullsatserna för särskilda projekt av stort europeiskt intresse som anges i bilaga I till beslut nr 1315/2013/EU, differentieras på annat sätt för att säkra sådana projekts lönsamhet, när de är direkt konkurrensutsatta i förhållande till andra transportslag. Den avgiftsstruktur som detta leder till ska vara offentliggjord **och** tillgänglig för alla användare på lika villkor.”

Ändring 99

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 10 – led ba (nytt)

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 7i – punkt 3a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

(ba) Följande punkt ska införas:

”3a. I bergsområden och randområden får medlemsstaterna eller de behöriga myndigheterna differentiera vägtullarna för tunga fordon utifrån de berörda fordonens tillryggalagda sträcka i syfte att minimera den socioekonomiska inverkan, under förutsättning att

a) differentieringen utifrån tillryggalagd sträcka tar hänsyn till kort- respektive långdistanstransportens särdrag, i synnerhet möjligheten att byta till andra transportsätt,

b) differentieringen tillämpas på ett icke-diskriminerande sätt,

c) den tekniska utrustningen gör det möjligt att fastställa fordonets inpasserings- och utpasseringspunkt över nationsgränserna.”

Ändring 100

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 11 – led a

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 7j – punkt 1 – mening 2

Kommissionens förslag

Ändring

Medlemsstaterna ska i detta syfte samarbeta för att utarbeta metoder som gör det möjligt för väganvändare att betala vägtullar och vägavgifter dygnet runt, **åtminstone vid de större försäljningsställena**, med hjälp av vanligen förekommande betalningsmedel, i och utanför de medlemsstater där avgifterna tas ut.

Medlemsstaterna ska i detta syfte samarbeta för att utarbeta metoder som gör det möjligt för väganvändare att betala vägtullar och vägavgifter dygnet runt, **aningen vid gränsen eller vid något annat försäljningsställe, med möjlighet till kvitto**, med hjälp av vanligen förekommande betalningsmedel, **inbegripet på elektronisk väg**, i och utanför de medlemsstater där avgifterna tas ut.

Ändring 101

Förslag till direktiv Artikel 1 – led 11 – led b

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 7j – punkt 3

Kommissionens förslag

3. När en medlemsstat tar ut vägtull för ett fordon, ska totalbeloppet av vägtullen, infrastrukturavgiften, avgiften för externa kostnader och trängselavgiften, i förekommande fall, anges på ett kvitto som tillhandahålls väganvändaren, om möjligt på elektronisk väg.

Ändring

3. När en medlemsstat tar ut vägtull för ett fordon, ska totalbeloppet av vägtullen, infrastrukturavgiften, avgiften för externa kostnader och trängselavgiften, i förekommande fall, anges på ett kvitto, **på begäran**, som tillhandahålls väganvändaren, om möjligt på elektronisk väg.

Ändring 102

Förslag till direktiv Artikel 1 – led 12

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 7k – stycke 1

Kommissionens förslag

Utan att det påverkar tillämpningen av

Ändring

Utan att det påverkar tillämpningen av

artiklarna 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, ska detta direktiv inte hindra de medlemsstater som inför ett system för väggtullar att föreskriva lämplig kompensation.

artiklarna 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, ska detta direktiv inte hindra de medlemsstater som inför ett system för väggtullar att föreskriva lämplig kompensation, ***förutsatt att det inte innebär en snedvridning eller negativ inverkan för dem som utför lokala transporter och/eller vardagstransporter.***

Ändring 103

Förslag till direktiv Artikel 1 – led 13a (nytt)

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 8a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

(13a) Följande artikel ska införas:

”Artikel 8a

Övervakning och rapportering

- 1. Varje medlemsstat ska utse en oberoende tillsynsmyndighet för infrastrukturavgifter, med ansvar för att säkerställa efterlevnad av detta direktiv.***
- 2. Tillsynsmyndigheten ska säkerställa ekonomisk och finansiell kontroll av koncessionsavtalen, framför allt för att säkerställa efterlevnad av artikel 7b.***
- 3. Medlemsstaterna ska informera kommissionen att tillsynsmyndigheten utsetts.”***

Ändring 104

Förslag till direktiv Artikel 1 – led 14 – led -a (nytt)

Direktiv 1999/62/EG

Nuvarande lydelse

2. *Medlemsstaterna ska besluta om användningen av de intäkter som genereras genom detta direktiv.* För att trygga utvecklingen av transportnätet i dess helhet *bör* inkomsterna från infrastrukturavgifter och avgifter för externa kostnader, eller ett finansiellt värde motsvarande dessa intäkter, *komma transportsektorn till godo och* användas för att få hela trafiksystemet att fungera optimalt. I synnerhet *bör* de intäkter som genereras av avgifterna för externa kostnader, eller ett finansiellt värde motsvarande dessa intäkter, användas för att göra transporterna mer hållbara, däribland ett eller flera av följande:

Ändring

(-a) I artikel 9.2 ska inledningen ersättas med följande:

”2. För att trygga utvecklingen av transportnätet i dess helhet *ska* inkomsterna från infrastrukturavgifter och avgifter för externa kostnader, eller ett finansiellt värde motsvarande dessa intäkter, användas *för skötsel och underhåll av vägnätet och* för att få hela trafiksystemet att fungera optimalt. I synnerhet *ska* de intäkter som genereras av avgifterna för externa kostnader, eller ett finansiellt värde motsvarande dessa intäkter, användas för att göra transporterna mer hållbara, däribland ett eller flera av följande:”

Ändring 105

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 14 – led -aa (nytt)

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 9 – punkt 2 – led b

Nuvarande lydelse

b) minska *föroreningarna* från vägtrafik *vid källan*,

Ändring

(-aa) I punkt 2 ska led b ersättas med följande:

”b) minska *de trafikrelaterade luftföroreningarna och det trafikrelaterade bullret*,”

Ändring 106

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 14 – led -ab (nytt)

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 9 – punkt 2 – led ba (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(-ab) I punkt 2 ska följande led införas:

”ba) finansiera kollektiva och hållbara transportsätt,”

Ändring 107

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 14 – led -ac (nytt)

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 9 – punkt 2 – led e

Nuvarande lydelse

Ändring

e) utveckla **alternativ infrastruktur** för transportanvändarna och/eller utöka den nuvarande kapaciteten,

(-ac) I punkt 2 ska led e ersättas med följande:

”e) utveckla infrastruktur för alternativa bränslen i enlighet med direktiv 2014/94/EU och alternativa tjänster för transportanvändarna och/eller utöka den nuvarande kapaciteten,”

Ändring 108

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 14 – led -ad (nytt)

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 9 – punkt 2 – led f

Nuvarande lydelse

Ändring

f) stödja det transeuropeiska

(-ad) I punkt 2 ska led f ersättas med följande:

”f) stödja det transeuropeiska

transportnätet,

transportnätet *och eliminera flaskhalsar,*”

Ändring 109

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 14 – led -ae (nytt)

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 9 – punkt 2 – led h

Nuvarande lydelse

h) förbättra trafiksäkerheten, och

Ändring

(-ae) I punkt 2 ska led h ersättas med följande:

”h) förbättra trafiksäkerheten och väginfrastruktursäkerheten, och”

Ändring 110

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 14 – led -af (nytt)

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 9 – punkt 2 – led i

Kommissionens förslag

i) tillhandahålla säkra
parkeringsplatser.

Ändring

(-af) I punkt 2 ska led i ersättas med följande:

”i) tillhandahålla säkra *och skyddade parkeringar.*”

Ändring 111

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 14 – led b

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 9 – punkt 3 – inledningen

Kommissionens förslag

”3. Intäkter som genereras av trängselavgifter, eller ett motsvarande finansiellt värde, ska användas för att

Ändring

”3. Intäkter som genereras av trängselavgifter, eller ett motsvarande finansiellt värde, ska användas för att

angripa trängselproblem, *bl.a.* genom att

angripa trängselproblem, *t.ex.* genom att

Ändring 112

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 14 – led b

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 9 – punkt 3 – led b

Kommissionens förslag

- b) eliminera flaskhalsar i det transeuropeiska transportnätet, och

Ändring

- b) eliminera flaskhalsar **och felande länkar i näten, på de delar där avgifter tillämpas, och** i det transeuropeiska transportnätet, och

Ändring 113

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 14 – led b

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 9 – punkt 3 – led c

Kommissionens förslag

- c) utveckla alternativ infrastruktur för transportanvändarna.”

Ändring

- c) utveckla alternativ infrastruktur **och multimodala knutpunkter** för transportanvändarna.”

Ändring 114

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 14 – led ba (nytt)

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 9 – punkt 3a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

- (ba) Följande punkt ska införas:**
”3a. Inkomster som genereras från infrastrukturavgifter och avgifter för externa kostnader ska användas inom det

territorium där det vägavsnitt som omfattas av avgifterna befinner sig.”

Ändring 115

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 15

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 9e – punkt 2

Kommissionens förslag

2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 7g.4, 7ga.4 och artikel 9d ska ges till kommissionen *tills vidare* från och med den [dag då detta direktiv träder i kraft].

Ändring

2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 7g.4, 7ga.4 och artikel 9d ska ges till kommissionen *för en period av fem år* från och med den ... [dag då detta direktiv träder i kraft].

Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden på fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.

Ändring 116

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 18

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 11 – punkt -1 (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

-1. Medlemsstaterna eller de behöriga myndigheterna ska på ett så transparent och tydligt sätt som möjligt lämna information om användningen av intäkterna från väganvändarna.

Ändring 117

**Förslag till direktiv
Artikel 1 – led 18**

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 11 – punkt 2 – led ea (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(ea) De sammanlagda intäkterna från uppräknings och på vilka vägavsnitt dessa har gjorts.

Ändring 118

**Förslag till direktiv
Artikel 1 – led 18**

Direktiv 1999/62/EG

Artikel 11 – punkt 3a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

3a. Medlemsstaterna ska offentliggöra de resultat som uppnåtts genom återinvesteringen av infrastrukturavgifter och avgifter för externa kostnader och påvisa vilka fördelar som erhållits i form av förbättrad trafiksäkerhet, mindre miljöpåverkan och minskad trängsel.

Ändring 119

**Förslag till direktiv
Artikel 1 – led 18**

Direktiv 1999/62/EG

Kommissionens förslag

Ändring

5a. Inom fem år efter detta direktivs ikraftträdande ska kommissionen lägga fram en rapport om utvecklingen av marknadsandelen för utsläppsfria fordon och därefter revidera, om så krävs, rabattsatserna för utsläppsfria fordon.

Ändring 120

Förslag till direktiv

Bilaga I – led 1 – led b – led i – strecksats 1

Direktiv 1999/62/EG

Bilaga III – avsnitt 2 – punkt 2.1 – strecksats 6

Kommissionens förslag

Ändring

– Kostnader ska fördelas på **tunga fordon** på objektiva och öppna grunder med beaktande av andelen trafik med **tunga fordon** på vägnätet och därmed förknippade kostnader. Fordonskilometer som tillryggäläggs av tunga fordon får i detta syfte anpassas genom objektiva motiverade ”ekvivalensfaktorer”, exempelvis de som föreskrivs i punkt 4 (*).

– Kostnader ska fördelas på **de olika fordonstyperna** på objektiva och öppna grunder med beaktande av andelen trafik med **varje fordonstyp** på vägnätet och därmed förknippade kostnader. Fordonskilometer som tillryggäläggs av tunga fordon får i detta syfte anpassas genom objektiva motiverade ”ekvivalensfaktorer”, exempelvis de som föreskrivs i punkt 4 (*).

Ändring 121

Förslag till direktiv

Bilaga I – led 1 – led b – led i – strecksats 2

Direktiv 1999/62/EG

Bilaga III – avsnitt 2 – punkt 2.2 – strecksats 2

Kommissionens förslag

Ändring

– Kostnaderna ska fördelas mellan tunga fordon och **annan trafik** på grundval av faktiska och prognostiserade andelar av

– Kostnaderna ska fördelas mellan tunga fordon och **lätta fordon** på grundval av faktiska och prognostiserade andelar av

fordonskilometer och får anpassas genom objektivet motiverade ekvivalensfaktorer enligt punkt 4.”

fordonskilometer och får anpassas genom objektivet motiverade ekvivalensfaktorer enligt punkt 4.”

Ändring 122

Förslag till direktiv Bilaga I – led 1 – led c

Direktiv 1999/62/EG

Bilaga IIIa – punkt 1 – stycke 2

Kommissionens förslag

Om en medlemsstat avser att ta ut en avgift för externa kostnader endast för en eller flera delar av det vägnät som utgör medlemsstatens del av det transeuropeiska nätet och av medlemsstatens motorvägar, ska dessa delar väljas efter en bedömning som visar

att fordonens användning av de vägar där avgift tas ut för externa kostnader genererar miljöskador som är större än de miljöskador som genereras i genomsnitt enligt en bedömning i enlighet med luftkvalitetsrapportering, nationella utsläppsinventeringar, trafikvolym och, för buller, i enlighet med direktiv 2002/49/EG, eller

att införandet av en avgift för externa kostnader på andra delar av vägnätet skulle kunna inverka negativt på miljön eller trafiksäkerheten, eller att uttag och inkassering av en avgift för externa kostnader i dessa delar skulle föra med sig opropor­tionerliga kostnader.

utgår

Ändring

Ändring 123

Förslag till direktiv Bilaga I – led 1 – led c

Direktiv 1999/62/EG

Bilaga IIIa – punkt 2

2. Berörda fordon, vägar och tidsperioder

Om en medlemsstat avser att ta ut högre avgifter för externa kostnader än de referensvärden som anges i bilaga IIb ska den till kommissionen anmäla den klassificering av fordon på vilken differentieringen av avgifter för externa kostnader baseras. Den ska också underrätta kommissionen om det geografiska läget för vägar där högre avgifter för externa kostnader tas ut, nedan kallade vägar i tätort (inbegripet motorvägar), och för vägar där lägre avgifter för externa kostnader tas ut, nedan kallade interurbana vägar (inbegripet motorvägar).

I tillämpliga fall ska den också meddela kommissionen exakt vilka tidsperioder som motsvarar den nattperiod då en högre avgift för externa bullerkostnader får tas ut för att återspegla större bullerstörningar.

Klassificeringen av vägar som vägar i tätort (inbegripet motorvägar) och interurbana vägar (inbegripet motorvägar) samt fastställandet av tidsperioder ska grundas på objektiva kriterier som hänger samman med i vilken utsträckning vägarna och dess omgivning drabbas av föroreningar, t.ex. befolkningstäthet och årsgenomsnittet för luftföroreningar (i synnerhet för PM₁₀ och NO₂) samt antal dagar (för PM₁₀) och timmar (NO₂) då de gränsvärden som fastställs enligt direktiv 2008/50/EG överskrids. De kriterier som används ska anges i meddelandet.

2. Berörda fordon, vägar och tidsperioder

Klassificeringen av vägar som vägar i tätort (inbegripet motorvägar) och interurbana vägar (inbegripet motorvägar) samt fastställandet av tidsperioder ska grundas på objektiva kriterier som hänger samman med i vilken utsträckning vägarna och dess omgivning drabbas av föroreningar, t.ex. befolkningstäthet och årsgenomsnittet för luftföroreningar (i synnerhet för PM₁₀ och NO₂) samt antal dagar (för PM₁₀) och timmar (NO₂) då de gränsvärden som fastställs enligt direktiv 2008/50/EG överskrids. De kriterier som används ska anges i meddelandet.

Ändring 124

Förslag till direktiv Bilaga I – led 1 – led c

Direktiv 1999/62/EG

Kommissionens förslag

Ändring

Tabell 3: Minimivärden – avgifter för externa kostnader för personbilar (eurocent/fordonskilometer):

<i>Fordon</i>	<i>Motor</i>	<i>EURO-klass</i>	<i>Vägar i tätort</i>	<i>Interurbana vägar</i>
<i>Dieslbilar</i>	<i><1,4 l</i>	<i>EURO II</i>	<i>1,9</i>	<i>0,9</i>
		<i>EURO III</i>	<i>1,6</i>	<i>0,9</i>
		<i>EURO IV</i>	<i>1,3</i>	<i>0,7</i>
		<i>EURO V</i>	<i>0,9</i>	<i>0,5</i>
		<i>EURO VI</i>	<i>0,6</i>	<i>0,3</i>
	<i>1,4–2,0 l</i>	<i>EURO 0</i>	<i>3,6</i>	<i>1,0</i>
		<i>EURO I</i>	<i>1,9</i>	<i>0,9</i>
		<i>EURO II</i>	<i>1,8</i>	<i>0,8</i>
		<i>EURO III</i>	<i>1,7</i>	<i>0,9</i>
		<i>EURO IV</i>	<i>1,4</i>	<i>0,7</i>
		<i>EURO V</i>	<i>0,9</i>	<i>0,5</i>
		<i>EURO VI</i>	<i>0,6</i>	<i>0,3</i>
		<i>EURO 0</i>	<i>3,9</i>	<i>1,3</i>
		<i>EURO I</i>	<i>1,9</i>	<i>0,9</i>
		<i>EURO II</i>	<i>1,8</i>	<i>0,9</i>
		<i>EURO III</i>	<i>1,7</i>	<i>0,9</i>
		<i>EURO IV</i>	<i>1,4</i>	<i>0,7</i>
		<i>EURO V</i>	<i>0,9</i>	<i>0,5</i>
		<i>EURO VI</i>	<i>0,6</i>	<i>0,3</i>
	<i>>2,0 l</i>	<i>EURO 0</i>	<i>3,7</i>	<i>2,4</i>
		<i>EURO I</i>	<i>1,0</i>	<i>0,4</i>
		<i>EURO II</i>	<i>0,7</i>	<i>0,3</i>
		<i>EURO III</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
		<i>EURO IV</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
		<i>EURO V</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
<i>Bensinbilar</i>	<i><1,4 l</i>	<i>EURO 0</i>	<i>3,7</i>	<i>2,4</i>
		<i>EURO I</i>	<i>1,0</i>	<i>0,4</i>
		<i>EURO II</i>	<i>0,7</i>	<i>0,3</i>
		<i>EURO III</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
		<i>EURO IV</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
		<i>EURO V</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>

<i>1,4–2,0 l</i>	<i>EURO VI</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
	<i>EURO 0</i>	<i>3,9</i>	<i>3,0</i>
	<i>EURO I</i>	<i>1,1</i>	<i>0,4</i>
	<i>EURO II</i>	<i>0,7</i>	<i>0,3</i>
	<i>EURO III</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
	<i>EURO IV</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
	<i>EURO V</i>	<i>0,4</i>	<i>0,2</i>
<i>>2,0 l</i>	<i>EURO VI</i>	<i>0,4</i>	<i>0,2</i>
	<i>EURO 0</i>	<i>4,0</i>	<i>3,0</i>
	<i>EURO I</i>	<i>1,0</i>	<i>0,4</i>
	<i>EURO II</i>	<i>0,5</i>	<i>0,3</i>
	<i>EURO III</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
	<i>EURO IV</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
	<i>EURO V</i>	<i>0,4</i>	<i>0,2</i>
	<i>EURO VI</i>	<i>0,4</i>	<i>0,2</i>

Ändring 125

Förslag till direktiv Bilaga – led 1 – led c

Direktiv 1999/62/EG

Bilaga IIIa – tabell 4 (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

Tabell 4: Referensvärden – avgifter för externa kostnader för lätta nyttofordon (eurocent/fordonskilometer):

<i>Fordon</i>	<i>EURO-klass</i>	<i>Vägar i tätort</i>	<i>Interurbana vägar</i>
<i>Bensindrivna lätta nyttofordon</i>	<i>EURO I</i>	<i>2,4</i>	<i>0,7</i>
	<i>EURO II</i>	<i>1,9</i>	<i>0,4</i>
	<i>EURO III</i>	<i>1,8</i>	<i>0,4</i>
	<i>EURO IV</i>	<i>1,7</i>	<i>0,3</i>

	<i>EURO V</i>	<i>1,6</i>	<i>0,3</i>
	<i>EURO VI</i>	<i>1,6</i>	<i>0,3</i>
<i>Dieseldrivna lätta nyttfordon</i>	<i>EURO I</i>	<i>4,0</i>	<i>1,7</i>
	<i>EURO II</i>	<i>4,1</i>	<i>1,7</i>
	<i>EURO III</i>	<i>3,5</i>	<i>1,3</i>
	<i>EURO IV</i>	<i>3,0</i>	<i>1,1</i>
	<i>EURO V</i>	<i>2,2</i>	<i>0,8</i>
	<i>EURO VI</i>	<i>1,9</i>	<i>0,5</i>

Ändring 126

Förslag till direktiv Bilaga I – led 1 – led d

Direktiv 1999/62/EG

Bilaga IIIb – rubriken

Kommissionens förslag

REFERENSVÄRDEN FÖR AVGIFTER FÖR EXTERNA KOSTNADER

I denna bilaga fastställs **referensvärden** för avgifter för externa kostnader, inklusive kostnaderna för luftförorening och buller.

Ändring

MINIMIVÄRDEN FÖR AVGIFTER FÖR EXTERNA KOSTNADER

I denna bilaga fastställs **minimivärden** för avgifter för externa kostnader, inklusive kostnaderna för luftförorening och buller.

Ändring 127

Förslag till direktiv Bilaga I – led 1 – led d

Direktiv 1999/62/EG

Bilaga IIIb – tabell 1 – rubriken

Kommissionens förslag

Tabell 1: **Referensvärden** – avgifter för externa kostnader för tunga godsfordon

Ändring

Tabell 1: **Minimivärden** – avgifter för externa kostnader för tunga godsfordon

Ändring 128

Förslag till direktiv Bilaga I – led 1 – led d

Direktiv 1999/62/EG

Bilaga IIIb – tabell 2 – rubriken

Kommissionens förslag

Tabell 2: **Referensvärden** – avgifter för externa kostnader för **tunga godsfordon**

Ändring

Tabell 2: **Minimivärden** – avgifter för externa kostnader för **bussar**

Ändring 129

**Förslag till direktiv
Bilaga I – led 1 – led d**

Direktiv 1999/62/EG

Bilaga IIIb – stycke 2

Kommissionens förslag

Värdena i tabellerna 1 och 2 får multipliceras med en **faktor** upp till **två** i bergsområden och kring stora tätortsområden i den mån det är motiverat på grund av lägre spridning, vägarnas stigning, höjden och/eller temperaturinversioner.”

Ändring

Värdena i tabellerna 1 och 2 får multipliceras med en **referensfaktor** upp till **fyra** i bergsområden och kring stora tätortsområden i den mån det är motiverat på grund av lägre spridning, vägarnas stigning, höjden och/eller temperaturinversioner. **Om det finns vetenskapligt underlag för en högre faktor för bergs- eller tätortsområden kan detta referensvärde ökas på grundval av en detaljerad motivering.”**

Ändring 130

**Förslag till direktiv
Bilaga I – led 1 – led ea (nytt)**

Direktiv 1999/62/EG

Bilaga IV – stycke 4

Kommissionens förslag

Ändring

(ea) I bilaga IV ska följande stycke läggas till:

”För alla motorfordon som drivs med alternativa bränslen ska den högsta

*tillåtna vikten ökas med den extra vikt
som tekniken för det alternativa bränslet
kräver, dock högst 1 ton.”*

Ändring 131

Förslag till direktiv Bilaga I – led 2

Direktiv 1999/62/EG

Bilaga V –led 1 – led c – tabell 2 – kolumn 1 – rad 4

Kommissionens förslag

Ändring

Bussar	Bussar
2,5	1,5