

Bruxelles, den 22. november 2019
(OR. en)

14383/19

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

TRANS 545

RAPPORT

fra:	Generalsekretariatet for Rådet
til:	Rådet
Tidl. dok. nr.:	ST 14059/19
Komm. dok. nr.:	ST 9672/17 + ADD 1
Vedr.:	Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer – Generel indstilling

I. INDLEDNING

1. Kommissionen forelagde Europa-Parlamentet og Rådet ovennævnte forslag den 1. juni 2017 som en del af den første mobilitetspakke.
2. Kommissionen har forelagt sit forslag til løsning af problemerne i forbindelse med drivhusgasemissioner, finansiering af vejinfrastruktur og trafikbelastning. Forslaget ændrer direktivet om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer (direktiv 1999/62/EF).

II. ARBEJDET I ANDRE INSTITUTIONER

3. Europa-Parlamentet har udpeget Transport- og Turismeudvalget (TRAN) som det kompetente udvalg for dette forslag og Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy (SD, FR) som ordfører under 8. valgperiode.
4. Den 25. oktober 2018 vedtog Parlamentet sin førstebehandlingsholdning.
5. Giuseppe Ferrandino (SD, IT) blev udpeget som ordfører under 9. valgperiode.
6. Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog sin udtalelse om forslaget på 529. plenarmøde den 18. oktober 2017. Det Europæiske Regionsudvalg vedtog sin udtalelse på 127. plenarmøde den 1. februar 2018.

III. ARBEJDET I RÅDET

7. Landtransportgruppen indledte sit arbejde den 1. juni 2017 med en generel præsentation af forslaget. Den 21. juni 2017 blev konsekvensanalysen gennemgået.
8. Rådet (TTE, transport) havde en orienterende debat om forslaget den 5. december 2017 (dok. 14426/17), og der blev forelagt en situationsrapport den 6. juni 2019 (dok. 9331/19).

IV. UDESTÅENDE SPØRGSMÅL

9. Formandskabet mener, at forslaget er af stor betydning for nedbringelsen af CO₂-emissioner fra transportsektoren, og at forslaget kan gøre en betydelig forskel som en støtteforanstaltning for medlemsstaterne med henblik på at reducere emissionerne fra vejtransportsektoren. Bestemmelserne i den nye artikel 7 g-a er afgørende for at nå dette resultat, da den indeholder et nyt obligatorisk og EU-dækkende værktøj til at differentiere infrastrukturafgifterne og brugsafgifterne for tunge køretøjer på grundlag af CO₂-emissioner. Der er taget hensyn til den nødvendige fleksibilitet for medlemsstaterne i andre artikler, hvilket giver mulighed for at anvende direktivet på den mest effektive måde, samtidig med at der sikres det nødvendige niveau for harmonisering af regler.

10. Betragtningerne er ikke blevet systematisk analyseret, og dette arbejde bør udføres i Landtransportgruppen, når der er opnået enighed om den generelle indstilling.

V. **KONKLUSION**

11. Den 20. november 2019 analyserede De Faste Repræsentanternes Komité kompromisteksten og besluttede at forelægge den, jf. bilaget, med henblik på at nå frem til en generel indstilling på samlingen i TTE-Rådet (transport) den 2. december 2019.
 12. Rådet opfordres til at nå til enighed om en generel indstilling. Endvidere opfordres Rådet til at anmode Landtransportgruppen om at afslutte arbejdet ved at bringe de betragtninger, der ikke indgår i den generelle indstilling, i overensstemmelse med artiklerne og bilagene i den godkendte tekst.
-

Forslag til
EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV
om ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse
infrastrukturer
(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —
under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 91, stk. 1,
under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,
efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,
under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg¹,
under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget²,
efter den almindelige lovgivningsprocedure, og
ud fra følgende betragtninger:

[betragtningerne er ikke gengivet]

¹ EUT C [...] af [...], s. [...].

² EUT C [...] af [...], s. [...].

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

Artikel 1

I direktiv 1999/62/EF foretages følgende ændringer:

1) Overskriften affattes således:

"Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/62/EF af 17. juni 1999 om afgifter på [...] køretøjer for benyttelse af vejinfrastrukturer"

2) Artikel 1 og 2 affattes således:

"Artikel 1

1. Dette direktiv finder anvendelse på:

- a) køretøjsafgifter på tunge godskøretøjer
- b) vejafgifter og brugsafgifter, der pålægges køretøjer.

2. Direktivet finder ikke anvendelse på køretøjer, som udelukkende [...] **anvendes** i medlemsstaternes ikkeeuropæiske områder.

3. Direktivet finder ikke anvendelse på **tunge** køretøjer, som er registreret på De Kanariske Øer, i Ceuta og Melilla, på Azorerne eller på Madeira, og som udelukkende udfører transport i disse områder eller mellem disse områder og henholdsvis Spaniens og Portugals fastland.

4. Medlemsstaterne kan vælge ikke at anvende artikel 7c, stk. 5, artikel 7g, stk. 1 og 2, og artikel 7g-a på vejafgifter og brugsafgifter på vejinfrastrukturer, der er omfattet af koncessionskontrakter, indtil kontrakten fornyes eller ændres væsentligt, og hvis
- a) kontrakten blev undertegnet inden den [*EUT: indsæt datoen for ændringsdirektivets ikrafttræden*], eller
 - b) der inden den [*EUT: indsæt datoen for ændringsdirektivets ikrafttræden*] ifølge en udbudsprocedure var modtaget bud eller svar på opfordringer til at forhandle ved udbud med forhandling.
5. Stk. 4 finder også anvendelse på langsigtede kontrakter, som er indgået mellem en offentlig og en ikkeoffentlig enhed og undertegnet inden den [*EUT: indsæt datoen for ændringsdirektivets ikrafttræden*] med henblik på udførelse af bygge- og anlægsarbejder og/eller forvaltning af tjenesteydelser, bortset fra udførelse af bygge- og anlægsarbejder, der ikke indebærer overførsel af efterspørgselsrisikoen.

Artikel 2

I dette direktiv forstås ved:

- 1) "det transeuropæiske vejnet": den vejtransportinfrastruktur, der er omhandlet i kapitel II, afdeling 3, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013³, som vist på kortene i samme forordnings bilag I
- 2) "anlægsomkostninger": omkostninger i forbindelse med anlæggelsen, herunder eventuelle finansieringsomkostninger, af en af følgende:
 - a) ny infrastruktur eller forbedringer af ny infrastruktur, herunder omfattende struktureparationer

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

- b) infrastruktur eller forbedringer af infrastruktur, herunder omfattende strukturreparationer, der er færdiggjort højst 30 år før den 10. juni 2008, for så vidt der allerede var indført vejafgiftsordninger den 10. juni 2008, eller som er færdiggjort højst 30 år inden indførelsen af nye vejafgiftsordninger, der måtte blive indført efter den 10. juni 2008
- c) infrastruktur eller forbedringer af infrastruktur, der er afsluttet **mere end 30 år** før den 10. juni 2008, såfremt:
 - i) en medlemsstat har indført en vejafgiftsordning, hvorefter disse omkostninger dækkes gennem en kontrakt med en vejafgiftsforvalter eller andre retsakter med tilsvarende virkning, som trådte i kraft inden den 10. juni 2008, eller
 - ii) en medlemsstat kan påvise, at der ved anlæg af den pågældende infrastruktur var beregnet en livscyklus på mere end 30 år
- 3) "finansieringsomkostninger": renter på lån og udbytte af aktionærers finansiering af egenkapital
- 4) "omfattende strukturreparationer": strukturreparationer bortset fra reparationer, der ikke længere er til fordel for trafikanterne, navnlig hvis reparationsarbejdet er blevet erstattet af et nyt slidlag eller andre anlægsarbejder
- 5) "motorvej" en vej, som specielt er anlagt og bygget til færdsel med motorkøretøjer, som ikke har tilkørsel til tilgrænsende ejendomme, og som opfylder følgende kriterier:
 - a) den har i de to færdselsretninger særskilte vejbaner, der, bortset fra særlige steder eller midlertidigt, er adskilt fra hinanden enten ved en midterrabat, der ikke er bestemt til færdsel, eller undtagelsesvis ved andre midler
 - b) den krydses ikke i samme niveau af anden vej, jernbane, sporvognslinje, cykelsti eller gangsti
 - c) den er særligt afmærket som motorvej

- 6) "vejafgift": et bestemt beløb, som afhænger af den tilbagelagte afstand på en bestemt infrastruktur og af køretøjstypen, hvis betaling giver et køretøj ret til at benytte infrastrukturen, og hvori der indgår **en eller flere af følgende afgifter**:
- en infrastrukturafgift
 - en trængselsafgift
 - en afgift for eksterne omkostninger
- 7) "infrastrukturafgift" en afgift, der pålægges med henblik på at dække en medlemsstats omkostninger til anlæg, vedligeholdelse, drift og udvikling i forbindelse med infrastruktur
- 8) "afgift for eksterne omkostninger": en afgift, der pålægges med henblik på at dække omkostninger [...] som følge af trafikbaseret luftforurening, [...] trafikbaseret støjforurening **og/eller trafikbaserede CO₂-emissioner** [...]
- 8a) "omkostninger ved trafikbaseret luftforurening": omkostninger som følge af skader, der skyldes udledning af partikler og ozonprækursorer såsom nitrogenoxid og flygtige organiske forbindelser fra et køretøj under brugen
- 8b) "omkostninger ved trafikbaseret støjforurening": omkostninger som følge af skader, der skyldes støj fra køretøjer selv eller fra deres kontakt med vejbanen
- 8c) **"omkostninger ved trafikbaserede CO₂-emissioner": omkostninger som følge af skader, der skyldes udledning af kuldioxid fra et køretøj under brugen**
- 9) "trafikbelastning": en situation, hvor trafikmængden nærmer sig eller overstiger vejens kapacitet
- 10) "trængselsafgift": en afgift, der pålægges køretøjer med henblik på at dække en medlemsstats omkostninger ved trafikbelastning [...]

- 11) [...]
- 12) [...]
- 13) "vægtet gennemsnitlig infrastruktureafgift": det samlede provenu af en infrastruktureafgift i løbet af en given periode divideret med de tilbagelagte køretøjskilometer for tunge køretøjer på de afgiftsbelagte vejafsnit i samme periode
- 14) "brugsafgift": betaling af et bestemt beløb, der giver et køretøj ret til at benytte de i artikel 7, stk. 1 og 2, nævnte infrastrukturer i en nærmere bestemt periode
- 15) "køretøj": [...] **et motorkøretøj eller en kombination af sammenkoblede køretøjer, som er beregnet til eller benyttes til vejtransport af passagerer eller gods**
- 16) "tungt køretøj": et [...] **motorkøretøj med en højst tilladt vægt på over 3,5 ton**
- 17) "tungt godskøretøj": et køretøj beregnet til godstransport med en højst tilladt vægt på over 3,5 ton
- 18) "bus [...] og rutebil": et køretøj beregnet til transport af flere end 8 passagerer ud over føreren med en højst tilladt vægt på over 3,5 ton
- 19) "let køretøj": [...] **et køretøj med en tilladt vægt på højst 3,5 ton**

- 20) **"personbil": et køretøj [...], der højst har otte siddepladser ud over førerens siddeplads, med en tilladt vægt på højst 3,5 ton, eller en campingbil**
- 21) "minibus": et køretøj beregnet til transport af flere end otte passagerer ud over føreren, med en tilladt vægt på højst 3,5 ton
- 21a) **"campingbil": et køretøj, der er indrettet til beboelse og har udstyr som: sæder og bord, sovepladser, som også kan fremkomme ved omdannelse af sæderne, madlavningsfaciliteter og opbevaringsfaciliteter, med en tilladt vægt på højst 3,5 ton**
- 22) "[...] **let erhvervskøretøj**": et køretøj beregnet til godstransport med en tilladt vægt på højst 3,5 ton
- 23) [...]
- 23) **"nulemissionskøretøj":**
- i) **en personbil eller et let erhvervskøretøj uden forbrændingsmotor eller**
 - ii) **et tungt køretøj som defineret i artikel 3, nr. 11, i forordning (EU) 2019/1242⁴**
- 24) "transportvirksomhed": enhver virksomhed, der udfører vejtransport af gods eller passagerer

⁴ **Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1242 af 20. juni 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye tunge køretøjers CO₂-emissioner og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 og (EU) 2018/956 og Rådets direktiv 96/53/EF (EUT L 198 af 25.7.2019, s. 202).**

- 25) ""EURO 0"-, "EURO I"-, "EURO II"-, "EURO III"-, "EURO IV"-, "EURO V"-, "**EEV**"-, "EURO VI"-køretøj": et tungt køretøj, der overholder emissionsgrænserne som anført i bilag 0
- 26) "type af **tungt** køretøj": et tungt køretøj kategoriseret efter antal aksler, dets dimensioner eller vægt, eller anden køretøjsskategorisering, som afspejler slidskader på vejene, f.eks. det klassifikationssystem for vejskader, der fremgår af bilag IV, såfremt det anvendte klassifikationssystem er baseret på køretøjsskarakteristika, som enten findes i den køretøjsskategorisering, der anvendes i samtlige medlemsstater, eller er umiddelbart synlige
- 26a) "**undergruppe af køretøjer**": en gruppe af køretøjer som defineret i artikel 3, nr. 8, i **forordning (EU) 2019/1242**
- 27) "koncessionskontrakt": [...] **koncession** på bygge- og anlægsarbejder **eller på tjenesteydelser** som defineret i artikel [...] **5, nr. 1**, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/[...]23/EU⁵
- 28) "koncessionsvejafgift": en vejafgift, der opkræves af en koncessionshaver i henhold til en koncessionskontrakt
- 29) "væsentligt ændret vejafgifts- eller brugsafgiftsordning": en vejafgifts- eller brugsafgiftsordning, **hvor ændringen af satser forventes at øge provenuet med mere end 10 % i sammenligning med det foregående regnskabsår, når bortses fra virkningen af en stigning i trafikken, og efter korrektion for inflation målt ved ændringerne i EU's harmoniserede forbrugerprisindeks, eksklusive energi og uforarbejdede fødevarer, som offentliggøres af Kommissionen (Eurostat)**
- [...]

⁵ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/[...]23/EU af 26. februar 2014 om [...] **tildeling af koncessionskontrakter** (EUT L 94 af 28.3.2014, s. [...]1).

- 30) **"første referenceværdi": for hver undergruppe af køretøjer den CO₂-emissionsværdi, der svarer til den laveste 10-percentil af de overvågningsdata, der er omhandlet i artikel 7g-a, idet der dog i beregningen af disse værdier bortses fra nulemissionskøretøjer**
- 31) "anden referenceværdi": for hver undergruppe af køretøjer den CO₂-emissionsværdi, der svarer til den laveste 20-percentil af de overvågningsdata, der er omhandlet i artikel 7g-a, idet der dog i beregningen af disse værdier bortses fra nulemissionskøretøjer.

I forbindelse med nr. 2:

- a) Under alle omstændigheder må den andel af anlægsomkostningerne, der medregnes, ikke overstige den del af den på indeværende tidspunkt beregnede livscyklus for infrastrukturkomponenterne, der fortsætter efter den 10. juni 2008 eller efter den dato, hvor de nye vejafgiftsordninger indføres, hvis denne dato ligger senere.
- b) Omkostninger til infrastruktur eller forbedringer af infrastruktur kan omfatte alle former for specifikke infrastrukturudgifter, hvis formål er at mindske støjgener eller forbedre vejsikkerheden, og faktiske betalinger afholdt af infrastrukturforvalteren svarende til objektive miljøtiltag, som f.eks. beskyttelse mod jordforurening.

[*udgår:* [...]]"

3) Artikel 7 affattes således:

"Artikel 7

1. Medlemsstaterne kan opretholde eller indføre vejafgifter og/eller brugsafgifter på det transeuropæiske vejnet eller på visse afsnit af dette net og på alle andre yderligere afsnit af deres motorvejsnet, der ikke indgår i det transeuropæiske vejnet, på de betingelser, der er fastsat i denne artikels stk. 3-8a [...] og i artikel 7a-7k, jf. dog artikel 9, stk. 1a.
2. Stk. 1 berører ikke medlemsstaternes ret til under overholdelse af traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde at anvende vejafgifter og brugsafgifter på andre veje, forudsat at opkrævning af vejafgifter og brugsafgifter for disse andre veje ikke indebærer forskelsbehandling af den internationale trafik og ikke medfører konkurrenceforvridning mellem virksomheder. Vejafgifter og brugsafgifter på andre veje end veje, der udgør en del af det transeuropæiske vejnet, og andre veje end motorveje skal opfylde betingelserne i denne artikels stk. 3 og 4, artikel 7a og artikel 7j, stk. 1, 2 og 4.
- 2a. **Med forbehold af andre bestemmelser i dette direktiv kan vejafgifter og brugsafgifter for forskellige køretøjsklasser såsom tunge køretøjer, tunge godskøretøjer, busser og rutebiler, lette køretøjer, lette erhvervskøretøjer og personbiler indføres eller opretholdes uafhængigt af hinanden.**
3. Medlemsstaterne må ikke opkræve både vejafgifter og brugsafgifter for en og samme køretøjsklasse for benyttelse af et enkelt vejafsnit. I medlemsstater, hvor brug af vejnettet er afgiftsbelagt, kan der dog også lægges vejafgift på afbenyttelse af broer, tunneller og bjergpas.

Medlemsstaterne kan beslutte ikke at anvende artikel 7c, stk. 5, og artikel 7g-a, stk. 1, på sådanne vejafgifter for afbenyttelse af broer, tunneller og bjergpas, hvis en af eller begge følgende betingelser er opfyldt:

- a) det ville ikke være teknisk gennemførligt at anvende artikel 7c, stk. 5, og artikel 7g-a, stk. 1, med henblik på at indføre en sådan differentiering for det pågældende vejafgiftssystem
- b) anvendelsen af artikel 7c, stk. 5, og artikel 7g-a, stk. 1, ville medføre, at de mest forurenende køretøjer blev flyttet til en anden rute med negative følger for færdselssikkerheden og folkesundheden.

En medlemsstat, der beslutter ikke at anvende artikel 7c, stk. 5, og artikel 7g-a, stk. 1, i overensstemmelse med dette stykkes andet afsnit, underretter Kommissionen om sin afgørelse.

- 4. Vejafgifter og brugsafgifter opkræves uden direkte eller indirekte forskelsbehandling begrundet i trafikantens nationalitet, den medlemsstat eller det tredjeland, hvori transportvirksomheden er etableret, køretøjets registreringsland eller transportens afsendelses- eller bestemmelsessted.
- 4a. **Medlemsstaterne kan indføre reducerede vejafgifter eller brugsafgifter og udelukke vejafsnit med lav trafikintensitet i tyndt befolkede områder.**
- 5. Medlemsstaterne kan indføre reducerede vejafgifter eller brugsafgifter eller undtagelser fra forpligtelsen til at betale vejafgift eller brugsafgift for
 - i) tunge køretøjer, der er undtaget fra kravet om, at der skal installeres og anvendes kontrolapparater i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014⁶ og
 - ii) **ethvert køretøj** [...], der er omfattet af betingelserne i dette direktivs artikel 6, stk. 2, litra a), b) og c).

⁶ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 af 4. februar 2014 om takografer inden for vejtransport, om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport (EUT L 60 af 28.2.2014, s. 1).

6. [...]
7. [...] .
8. Frem til den [...] **[EUT: indsæt datoen for ikrafttrædelsen + otte år]** kan en medlemsstat for så vidt angår tunge [...] **godskøretøjer** vælge kun at anvende vejafgifter eller brugsafgifter på **tunge godskøretøjer**, der har en tilladt totalvægt på 12 ton og derover, hvis den skønner, at en udvidelse til **tunge godskøretøjer** på under 12 ton vil:
- a) medføre betydelige negative konsekvenser for trafikafvikling, miljø, støjniveau, trafikbelastning, sundhed eller færdselssikkerhed som følge af en ændring af trafikmønstret
 - b) medføre administrationsomkostninger på mere end [...] **15 %** af merprovenuet som følge af en sådan udvidelse, **eller**
 - c) **vedrøre en køretøjsklasse, der ikke forårsager mere end 10 % af de infrastrukturomkostninger, der kan opkræves afgift for.**

Medlemsstater, der vælger kun at anvende vejafgifter eller brugsafgifter eller begge på **tunge godskøretøjer**, der har en tilladt totalvægt på 12 ton og derover, giver Kommissionen meddelelse om deres afgørelse og begrundelsen herfor.

- 8a. **Hvis der anvendes vejafgifter på alle tunge køretøjer, kan medlemsstaterne vælge at inddrive forskellige procentdele af omkostningerne fra busser og rutebiler på den ene side og fra tunge godskøretøjer på den anden.**

9. [...]
10. [...] ".
- 4) Artikel 7 a affattes således:

"Artikel 7a

1. Brugsafgifterne skal stå i rimeligt forhold til længden af det tidsrum, hvori infrastrukturen benyttes.
2. I det omfang brugsafgifter anvendes på tunge køretøjer, skal benyttelsen af infrastrukturen mindst være tilladt i følgende perioder: et døgn, en uge, en måned og et år. Månedsafgiften må højst være 10 % af årsafgiften, ugeafgiften må højst være 5 % af årsafgiften, og dagsafgiften må højst være 2 % af årsafgiften. **En medlemsstat kan for køretøjer, der er registreret i samme medlemsstat, forlange udelukkende betaling af årsafgift.**

Medlemsstaterne fastsætter brugsafgifter, herunder administrative omkostninger, for alle tunge køretøjer [...] på et niveau, der ikke overstiger maksimumssatserne i bilag II.

3. I det omfang brugsafgifter anvendes på personbiler, skal benyttelsen af infrastrukturen mindst være tilladt i følgende perioder: 10 døgn, en måned eller to måneder eller begge dele og et år. Afgiften for to måneder må højst være **33 %** af årsafgiften [...], **og** månedsafgiften må højst være **20 %** af årsafgiften. [...] 10-døgnsafgiften må højst være **13 %** af årsafgiften.

Medlemsstaterne kan også tillade benyttelse af infrastrukturen i andre tidsperioder. I sådanne tilfælde anvender medlemsstaterne afgifter i overensstemmelse med princippet om ligebehandling af brugere under hensyntagen til alle relevante faktorer, navnlig årsafgiften og afgifterne for de øvrige perioder, der er omhandlet i første afsnit, eksisterende brugs mønstre og administrative omkostninger.

For så vidt angår brugsafgiftsordninger, der er vedtaget inden den [...] **[EUT: indsæt datoen for ikrafttrædelsen]**, kan medlemsstaterne opretholde satser, der overstiger grænserne i første afsnit, og som er gældende før denne dato, og tilsvarende højere satser for andre brugsperioder i overensstemmelse med princippet om ligebehandling. De skal dog overholde de grænser, der er fastsat i første afsnit, samt andet afsnit, så snart væsentligt ændrede vejafgifts- og brugsafgiftsordninger træder i kraft, og senest fra den [...] **[EUT: indsæt datoen for ikrafttrædelsen + otte år]**.

4. For minibusser og [...] **lette erhvervskøretøjer** skal medlemsstaterne overholde enten stk. 2 eller stk. 3. Medlemsstaterne [...] **kan** dog fastsætte [...] **andre brugsafgiftssatser** for minibusser og [...] **lette erhvervskøretøjer** end for personbiler [...]."

4a) Artikel 7b affattes således:

"Artikel 7b

1. Infrastrukturafgifterne **for tunge køretøjer** bygger på princippet om inddrivelse af infrastrukturomkostningerne. De vægtede gennemsnitlige infrastrukturafgifter **for tunge køretøjer** skal stå i forhold til anlægsudgifterne og omkostningerne til drift, vedligeholdelse og udbygning af det pågældende infrastrukturnet. De vægtede gennemsnitlige infrastrukturafgifter kan også omfatte kapitalafkast og/eller fortjenstmargen baseret på markedsvilkår.
2. De omkostninger, der medregnes, skal vedrøre det net eller en del af det net, for hvilket infrastrukturafgifterne **for tunge køretøjer** opkræves, og de køretøjer, der er pålagt infrastrukturafgift. Medlemsstaterne kan vælge kun at inddrive en procentdel af disse omkostninger."

- 5) Artikel 7c affattes således:

"Artikel 7c

1. Medlemsstaterne kan opretholde eller indføre en afgift for eksterne omkostninger, der vedrører omkostninger ved trafikbaseret luft**forurening** [...] eller støjforurening eller trafikbaserede **CO₂-emissioner** eller [...] **enhver kombination heraf**.

Pålægges der en afgift for eksterne omkostninger på luft- og støjforurening fra tunge køretøjer, [...] differentierer og [...] fastsætter **medlemsstaterne den** i overensstemmelse med minimumskravene og metoderne i bilag IIIa og overholder referenceværdierne i bilag IIIb.

2. De omkostninger, der medregnes, skal vedrøre det net eller en del af det net, for hvilket afgifterne for eksterne omkostninger opkræves, og de køretøjer, der er pålagt disse afgifter. Medlemsstaterne kan vælge kun at inddrive en procentdel af disse omkostninger.

3. Afgiften for eksterne omkostninger vedrørende trafikbaseret luftforurening finder ikke anvendelse på tunge køretøjer, der opfylder de strengeste EURO-emissionsstandarder.

Første afsnit ophører med at finde anvendelse fire år fra den dato, hvor de regler, hvorved standarderne blev indført, begyndte at finde anvendelse.

- 3a. **En medlemsstat kan fravige kravet om at differentiere infrastrukturafgiften eller brugsafgiften i henhold til artikel 7g-a, stk. 1a, hvis en afgift for eksterne omkostninger ved CO₂ opkræves og differentieres i overensstemmelse med referenceværdierne for afgiften for eksterne omkostninger ved CO₂-emissioner, jf. bilag IIIc eller gennemførelsesretsakten, der er omhandlet i stk. 3c.**

En afgift for eksterne omkostninger ved CO₂-emissioner kan kombineres med en infrastrukturafgift, der er differentieret i henhold til artikel 7 g-a.

- 3b. **For rutebiler og busser kan medlemsstaterne vælge at anvende de samme værdier som eller lavere værdier end dem, der er fastsat i bilag IIIc.**

3c. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter efter undersøgelsesproceduren i artikel 9c, stk. 3, for at fasttætte referenceværdierne for afgiften for eksterne omkostninger ved CO₂-emissioner for de køretøjer, der tilhører CO₂-emissionsklasse 2 og 3 som omhandlet i artikel 7g-a, stk. 1a, og for at revidere disse værdier for lavemissionskøretøjer. Disse gennemførelsesretsakter vedtages senest et år efter Kommissionens første offentliggørelse i medfør af artikel 11, stk. 1, i forordning (EU) 2019/1242 af de CO₂-referenceemissionsdata, der er nødvendige for beregningerne af værdier for eksterne omkostninger for en køretøjsklasse, der er omhandlet i bilag IIIc.

[3d. udgår]

3e. Medlemsstaterne kan også anvende højere afgifter for eksterne omkostninger ved CO₂-emissioner end referenceværdierne i bilag IIIc, forudsat at dette sker på ikkediskriminerende vis og er begrænset til højst to gange værdierne i bilag IIIc. Hvis medlemsstaterne anvender dette stykke, skal de begrunde deres afgørelse og underrette Kommissionen herom.

4. Afgiftsbeløbet for eksterne omkostninger fastsættes af den berørte medlemsstat. Hvis en medlemsstat udpeger en myndighed med henblik herpå, skal myndigheden være juridisk og økonomisk uafhængig af den organisation, der administrerer eller opkræver hele afgiften eller en del heraf.

5. Fra den [...] **[EUT: indsæt datoen for ikrafttrædelsen + fire år]** pålægger de medlemsstater, der anvender vejafgifter, tunge køretøjer en afgift for eksterne omkostninger for mindst [...] **en** del af det vejnet, der er omhandlet i artikel 7, stk. 1, hvor miljøskaderne genereret af tunge køretøjer er **mest omfattende**. [...] ⁷

⁷ **Tilføjelse af en ny betragtning: Medlemsstaterne bør, hvor det er relevant, have mulighed for at begrænse anvendelsen af afgifter for eksterne omkostninger for tunge køretøjer til de dele af nettet, der er pålagt infrastrukturafgifter.**

5a) Artikel 7d affattes således:

"Artikel 7d

Senest seks måneder efter vedtagelsen af fremtidige og strengere EURO-emissionsstandarder fremsætter Kommissionen, hvor det er relevant, et lovgivningsforslag for at fastsætte de tilsvarende referenceværdier i bilag IIIb."

6) Som artikel 7da indsættes:

"Artikel 7da

1. Medlemsstaterne kan i overensstemmelse med kravene i bilag V indføre en trængselsafgift på ethvert afsnit af deres vejnet, der er udsat for trafikbelastning. Trængselsafgiften må kun opkræves på de vejafsnit, der jævnligt er udsat for belastning, og kun i de perioder, hvor de typisk er belastet.
2. Medlemsstaterne udpeger de vejafsnit og tidsperioder, der er omhandlet i stk. 1, på grundlag af objektive kriterier, der hænger sammen med, i hvilken grad vejene og deres nærmeste omgivelser er udsat for trafikbelastning, som f.eks. gennemsnitlig forsinkelse eller kølængde.
3. En trængselsafgift på et afsnit af vejnettet finder anvendelse på ikkediskriminerende vis på alle køretøjsklasser i overensstemmelse med de standardækvivalensfaktorer, der er fastsat i bilag V. **Medlemsstaterne kan helt eller delvis undtage minibusser, busser og rutebiler fra trængselsafgiften.**
4. Trængselsafgiften afspejler de omkostninger, som et køretøj påfører andre trafikanter og indirekte samfundet, [...] **og skal overholde de referenceværdier, der er anført i bilag VI for en given vejtype, og fastsættes i overensstemmelse med minimumskravene i bilag V.** **Har en medlemsstat til hensigt at anvende højere trængselsafgifter end de referenceværdier, der er anført i bilag VI, underretter den Kommissionen i overensstemmelse med kravene i bilag V.**

5. Medlemsstaterne indfører passende mekanismer til at overvåge trængselsafgifternes virkning og revidere deres niveau. De reviderer afgifternes niveau jævnligt og mindst hvert tredje år for at sikre, at de ikke er højere end de trafikbelastningsomkostninger, der opstår i den pågældende medlemsstat og på de vejafsnit, hvor trængselsafgiften er pålagt."

6a) Artikel 7e, stk. 1 og 2, affattes således:

- "1. Medlemsstaterne beregner den maksimale infrastrukturafgift **for tunge køretøjer** ved en metode, der er baseret på de grundlæggende beregningsprincipper i **artikel 7b og** bilag III.
2. For koncessionsvejafgifter skal den maksimale infrastrukturafgift **for tunge køretøjer** svare til eller ligge under det niveau, der ville være resultatet, hvis der var anvendt en metode baseret på de grundlæggende beregningsprincipper i **artikel 7b og** bilag III. Vurderingen af, om afgifterne er på et hertil svarende niveau, foretages på grundlag af en referenceperiode af en rimelig længde, der er afpasset efter koncessionens art."
- 7) Artikel 7f og 7g affattes således:

"Artikel 7f

1. En medlemsstat kan efter underretning af Kommissionen opkræve en forhøjet infrastrukturafgift for specifikke vejafsnit, som jævnligt er belastet, eller hvor vejtrafikken forårsager væsentlige miljøskader, hvis følgende betingelser er opfyldt:
- a) provenuet fra forhøjelsen investeres i finansiering af **udvikling af transporttjenester eller i anlæg eller vedligeholdelse** af transportinfrastruktur i hovednettet identificeret i overensstemmelse med kapitel III i forordning (EU) nr. 1315/2013, som direkte bidrager til at mindske trafikbelastningen eller miljøskaderne, og som befinder sig i samme korridor som det vejafsnit, forhøjelsen vedrører

- b) forhøjelsen overstiger ikke 15 % af den vægtede gennemsnitlige infrastrukturafgift beregnet i overensstemmelse med artikel 7b, stk. 1, og artikel 7e, medmindre provenuet fra forhøjelsen investeres i grænseoverskridende afsnit af hovednetkorridorer, i hvilket tilfælde forhøjelsen ikke må overstige 25 %. **Hvis to eller flere medlemsstater anvender en forhøjelse i samme korridor, må forhøjelsen ikke overstige 50 %**
 - c) forhøjelsen fører ikke til uretfærdig behandling af erhvervsmæssig trafik i forhold til andre trafikanter
 - d) Kommissionen får inden forhøjelsen træder i kraft forelagt en beskrivelse af, nøjagtigt hvor forhøjelsen gælder, og bevis for, at der er truffet beslutning om finansiering af de i litra a) omhandlede hovednetkorridorer
 - e) den periode, hvor forhøjelsen skal gælde, defineres og begrænses på forhånd og, for så vidt angår det forventede merprovenu, er i overensstemmelse med de finansierungsplaner og cost-benefit-analyser, der er fremlagt for de projekter, som provenuet fra forhøjelsen skal medfinansiere.
- 1a. I forbindelse med nye grænseoverskridende projekter må der kun pålægges forhøjede afgifter, hvis alle de medlemsstater, der er involveret i disse projekter, giver deres samtykke hertil.
2. Infrastrukturafgifter, der er differentieret i henhold til artikel 7g, **7g-a** eller 7ga, kan forhøjes.
3. Efter at have modtaget de krævede oplysninger fra en medlemsstat, der har til hensigt at pålægge en forhøjet afgift, stiller Kommissionen disse oplysninger til rådighed for medlemmerne af det i artikel 9c nævnte udvalg. Hvis Kommissionen finder, at den planlagte forhøjelse ikke opfylder betingelserne i stk. 1, eller hvis den finder, at den planlagte forhøjelse vil påvirke et udkantsområdes økonomiske udvikling i stærkt negativ retning, kan den ved hjælp af gennemførelsesretsakter forkaste de afgiftsplaner, der er fremlagt af den pågældende medlemsstat, eller forlange dem ændret. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter [...] **undersøgelsesproceduren** i artikel 9c, stk. [...]
- 3.**

4. [...]
5. Der må ikke pålægges en forhøjet afgift på vejafsnit, der også er pålagt en trængselsafgift.

Artikel 7g

1. [...] Infrastrukturafgiften kan differentieres med det formål at mindske trafikbelastning og infrastrukturslid og optimere udnyttelsen af den pågældende infrastruktur eller forbedre færdselssikkerheden, hvis følgende betingelser er opfyldt:
 - a) differentieringen er gennemsigtig, skal offentliggøres og er tilgængelig for alle brugere på lige vilkår
 - b) differentieringen sker på grundlag af, hvilket tidspunkt på dagen, hvilken dag eller hvilken årstid der er tale om
 - c) ingen infrastrukturafgift er mere end 175 % højere end det højeste niveau for den vægtede gennemsnitlige infrastrukturafgift, jf. artikel 7b
 - d) de spidsbelastningsperioder, hvor der pålægges højere infrastrukturafgifter med det formål at mindske trafikbelastningen, overstiger ikke fem timer om dagen
 - e) differentieringen fastlægges og pålægges på en gennemsigtig og provenuneutral måde for et vejafsnit, der er berørt af trafikbelastning, ved at indføre reducerede vejafgifter for de [...] **trafikanter**, der anvender det pågældende afsnit uden for spidsbelastningsperioderne, og forhøjede vejafgifter for [...] **trafikanter**, der anvender det pågældende afsnit i spidsbelastningsperioderne
 - f) **der opkræves ingen trængselsafgift på det pågældende vejafsnit.**

En medlemsstat, der ønsker at indføre en sådan differentiering eller ændre en allerede eksisterende differentiering, underretter Kommissionen herom og forelægger den de nødvendige oplysninger til vurdering af, om betingelserne er opfyldt.

2. For så vidt angår tunge køretøjer differentierer medlemsstaterne [...] infrastrukturen efter køretøjets EURO-emissionsklasse på en sådan måde, at ingen infrastrukturen er mere end 100 % højere end den samme afgift for et tilsvarende køretøj, der opfylder de strengeste emissionsstandarder, indtil [...] **differentieringen i infrastrukturen og brugsafgifterne som omhandlet i artikel 7g-a er indført. Så snart infrastrukturen og brugsafgifterne er differentieret i henhold til artikel 7g-a, ophører medlemsstaterne med at differentiere efter EURO-emissionsklassen.** [...]

Medlemsstaterne kan anvende en nedsættelse på op til 75 % for nulemissionskøretøjer i forhold til afgiften for de strengeste emissionsstandarder fra den [EUT: indsæt datoen for ikrafttrædelse af dette ændringsdirektiv].

En medlemsstat kan dog fravige kravet om at differentiere infrastrukturen, hvis en af følgende betingelser er opfyldt:

- i) det i alvorlig grad ville undergrave sammenhængen i vejafgiftssystemerne på dens område
- ii) det ikke ville være teknisk gennemførligt at indføre en sådan differentiering for det pågældende vejafgiftssystem
- iii) det ville føre til, at de mest forurenende køretøjer blev flyttet til en anden rute med negative følger for færdselssikkerheden og folkesundheden
- iv) vejafgiften indeholder en afgift for eksterne omkostninger.

Kommissionen underrettes om sådanne fravigelser eller undtagelser.

3. Hvis en fører eller, hvor det er relevant, transportvirksomheden i forbindelse med en kontrol ikke kan fremvise de køretøjsdokumenter, der er nødvendige for at konstatere, hvilken emissionsklasse køretøjet tilhører, jf. stk. 2, **og hvis udbyderen af den europæiske elektroniske bompengetjeneste (EETS), hvor det er relevant, ikke er i stand til at fremlægge disse oplysninger**, kan medlemsstaterne pålægge den højeste af de gældende vejafgifter."

4. Differentieringen i denne artikel må ikke være udformet med henblik på at tilvejebringe ændringer i provenuet."

7a) Følgende indsættes som artikel 7g-a:

"Artikel 7g-a

1. Medlemsstaterne anvender en differentiering af infrastrukturafgifterne og brugsafgifterne for tunge køretøjer i overensstemmelse med denne artikel.

Differentieringen finder anvendelse på en undergruppe af tunge køretøjer fra to år efter ikrafttrædelsen af den gennemførelsesretsakt, der er relevant for den pågældende undergruppe, jf. stk. 2 eller 3.

Fra denne dato ophører medlemsstaterne med at differentiere efter EURO-emissionsklassen i artikel 7g med hensyn til det pågældende tunge køretøj.

1a. Medlemsstaterne fastsætter for hver type tungt køretøj følgende CO₂-emissionsklasser:

- a) CO₂-emissionsklasse 1 – køretøjer, der ikke tilhører nogen af de CO₂-emissionsklasser, der er omhandlet i litra b) til e)
- b) CO₂-emissionsklasse 2 – køretøjer med CO₂-emissioner, der er mindre end eller lig med den anden referenceværdi for deres specifikke undergruppe af køretøjer, men som ikke tilhører nogen af de CO₂-emissionsklasser, der er omhandlet i litra c) til e)
- c) CO₂-emissionsklasse 3 – køretøjer med CO₂-emissioner, der er mindre end eller lig med den første referenceværdi for deres specifikke undergruppe af køretøjer, men som ikke tilhører nogen af de CO₂-emissionsklasser, der er omhandlet i litra d) til e)

- d) CO₂-emissionsklasse 4 – tunge lavemissionskøretøjer som defineret i artikel 3, nr. 12, i forordning (EU) 2019/1242
- e) CO₂-emissionsklasse 5 – nulemissionskøretøjer.

1b. Den højeste infrastrukturafgift eller brugsafgift for en given type tungt køretøj finder anvendelse på køretøjer i CO₂-emissionsklasse 1. Der anvendes reducerede afgifter for køretøjer i CO₂-emissionsklasse 2, 3, 4 og 5 således:

- CO₂-emissionsklasse 2 – nedsættelse på 5 %-15 % sammenlignet med afgiften for CO₂-emissionsklasse 1
- CO₂-emissionsklasse 3 – nedsættelse på 15 %-30 % sammenlignet med afgiften for CO₂-emissionsklasse 1
- CO₂-emissionsklasse 4 – nedsættelse på 30 %-50 % sammenlignet med afgiften for CO₂-emissionsklasse 1
- CO₂-emissionsklasse 5 – nedsættelse på 50 %-75 % sammenlignet med afgiften for CO₂-emissionsklasse 1.

2. For de tunge køretøjer, der er omhandlet i artikel 2, stk. 1, litra a) -d), i forordning (EU) 2019/1242, fastlægger Kommissionen ved hjælp af gennemførelsesretsakter den første og den anden referenceværdi som defineret i henholdsvis artikel 2, nr. 30, og artikel 2, nr. 31, efter undersøgelsesproceduren i artikel 9c, stk. 3. Disse referenceværdier baseres på de overvågningsdata, der er omhandlet i artikel 1, stk. 2, i forordning (EU) 2019/1242. Kommissionen vedtager sådanne gennemførelsesretsakter senest 6 måneder efter offentliggørelsen af de CO₂-referenceemissioner, der er defineret i artikel 3, stk. 1, i forordning (EU) 2019/1242, af relevans for en specifik undergruppe af tunge køretøjer.

Desuden vedtager Kommissionen efter undersøgelsesproceduren i artikel 9c, stk. 3, gennemførelsesretsakter, der fastsætter nye referenceværdier, senest 6 måneder efter ikrafttrædelsen af enhver relevant tilpasning af CO₂-referenceemissionerne, der er vedtaget i henhold til artikel 11, stk. 2, i forordning (EU) 2019/1242.

3. **For så vidt angår tunge køretøjer, der ikke er omfattet af stk. 2, fastsætter Kommissionen ved hjælp af gennemførelsesretsakter den første og anden referenceværdi på grundlag af CO₂-emissionerne for hver enkelt gruppe af tunge køretøjer, der er offentliggjort i overensstemmelse med artikel 10 i forordning (EU) 2018/956. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 9c, stk. 3, og inden for et år efter indberetningen af dataene til Kommissionen i henhold til forordning (EU) 2018/956.**

For så vidt angår CO₂-emissionsklasse 4 anvender Kommissionen den metode, der er beskrevet i bilag I, punkt 3, til forordning (EU) 2019/1242.

4. **For at adskille de CO₂-emissionsklasser, der er omhandlet i stk. 1a, vedtager Kommissionen gennemførelsesretsakter efter den undersøgelsesproceduren i artikel 9c, stk. 3, for på baggrund af de seneste overvågningsdata at tilpasse de percentilværdier, der er defineret i artikel 2, nr. 30 og 31, for de køretøjer, der er omhandlet i stk. 2 og 3. Den første gennemførelsesretsakt vedtages senest den 31. december 2026 og derefter hvert femte år.**

De tilpassede værdier finder anvendelse fra 12 måneder efter ikrafttrædelsen af den pågældende gennemførelsesretsakt.

7. **Differentieringen i denne artikel må ikke være udformet med henblik på at tilvejebringe ændringer i provenuet."**

- 8) Følgende indsættes som artikel 7ga:

"Artikel 7ga

1. Medlemsstaterne kan differentiere vejafgifter og brugsafgifter for lette køretøjer efter køretøjernes miljøpræstationer som defineret ved de specifikke CO₂-emissioner for blandet kørsel eller vægtet, blandet kørsel, der fremgår af punkt 49 i køretøjets typeattest, og ved EURO-emissionspræstationerne.

De lavere satser for vejafgifter og brugsafgifter finder anvendelse på personbiler og lette erhvervskøretøjer, som opfylder begge følgende betingelser:

- a) Deres specifikke CO₂-emissioner, der er fastsat i overensstemmelse med Kommissionens forordning (EU) 2017/1151⁸, er nul eller under følgende niveauer:
 - i) for perioden 2021-2024: gennemsnittet (vægtet efter antallet af nye registrerede personbiler eller lette erhvervskøretøjer i det pågældende år) af de specifikke emissionsmål, der er fastsat for hver enkelt fabrikant i overensstemmelse med punkt 4 i henholdsvis del A og del B i bilag I til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631⁹
 - ii) for perioden 2025-2029: de EU-flådedækkende mål, der er fastsat i overensstemmelse med punkt 6.1.1 i henholdsvis del A og del B i bilag I til nævnte forordning
 - iii) for perioden fra 2030: de EU-flådedækkende mål, der er fastsat i overensstemmelse med punkt 6.1.2 i del A og del B i bilag I til nævnte forordning.
- b) Deres forurenende emissioner, der er fastsat i overensstemmelse med Kommissionens forordning (EU) 2017/1151, er anført i tabellen i bilag VII til dette direktiv.

⁸ Kommissionens forordning (EU) 2017/1151 af 1. juni 2017 om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF, Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 og Kommissionens forordning (EU) nr. 1230/2012 og om ophævelse af Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 (EUT L 175 af 7.7.2017, s. 1).

⁹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631 af 17. april 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO₂-emissioner og om ophævelse af forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011.

3. Hvis en fører eller, hvor det er relevant, transportvirksomheden **eller udbyderen af den europæiske elektroniske bompengeservice (EETS), alt efter hvad der er relevant, i forbindelse med en kontrol ikke kan konstatere, hvilket emissionsniveau køretøjet har, kan medlemsstaterne pålægge den højeste af de gældende vejafgifter eller den højeste årlige brugsafgift."**
- 9) Artikel 7h ændres således:
- a) I stk. 1 affattes indledningen således:
- "Senest seks måneder inden en medlemsstat iværksætter en ny eller væsentligt ændret infrastrukturafgiftsordning, sender den Kommissionen følgende:"
- aa) **Som stk. 1a indsættes:**
- "1a. Når en medlemsstat sender oplysninger til Kommissionen i overensstemmelse med stk. 1, kan den fastsætte eller medtage mere end én ændring af infrastrukturafgiftsordningen. Iværksættelsen af en sådan fastsat ændring, som Kommissionen allerede er blevet underrettet om, er ikke omfattet af bestemmelserne i stk. 1."**
- b) Stk. 3 affattes således:
- "3. Inden en medlemsstat iværksætter en ny eller væsentligt ændret ordning for afgifter for eksterne omkostninger, underretter den Kommissionen om det berørte net og de planlagte satser pr. køretøjsklasse og emissionsklasse og giver, hvor det er relevant, Kommissionen meddelelse i henhold til punkt 2 i bilag IIIa eller punkt 2 i bilag V."**
- c) Stk. 4 udgår.

10) Artikel 7i ændres således:

a) Stk. 2, litra b) og c), affattes således:

- "b) sådanne rabatter eller nedsættelser afspejler faktiske besparelser i administrative omkostninger ved behandling af hyppige brugere i forhold til behandling af lejlighedsvis brugere
- c) sådanne rabatter eller nedsættelser er på højst 13 % af den infrastrukturafgift, der betales af tilsvarende køretøjer, som ikke er berettigede til rabat eller nedsættelse."

aa) Som stk. 2a indsættes:

"2a. Medlemsstaterne kan fastsætte rabatter eller nedsættelser for så vidt angår infrastrukturafgiften for personbiler i tilfælde af hyppige brugere, navnlig i områder med spredt bebyggelse og i udkanten af byer. Et mindre provenu som følge af, at der ydes rabat til hyppige brugere, må ikke pålægges andre mindre hyppige brugere."

b) I stk. 3 foretages følgende ændringer:

- "3. Med forbehold af betingelserne i artikel 7g, stk. 1, litra b), [...] kan vejafgifterne for specifikke projekter af væsentlig europæisk interesse fastsat i bilag I til forordning (EU) nr. 1315/2013 differentieres på andre måder for at sikre sådanne projekters kommercielle levedygtighed, når de er udsat for direkte konkurrence fra andre former for transport. Den deraf følgende afgiftsstruktur skal være lineær, forholdsmæssigt afpasset, den skal offentliggøres og være tilgængelig for alle brugere på lige vilkår og må ikke medføre, at der væltes yderligere omkostninger over på andre brugere i form af højere vejafgifter."

11) Artikel 7j ændres således:

a) Stk. 1, andet punktum, affattes således:

"Med henblik herpå samarbejder medlemsstaterne om at fastlægge metoder til at give trafikanter mulighed for at betale vejafgifter og brugsafgifter døgnet rundt, i det mindste **elektronisk eller** på større salgssteder, med anvendelse af normale betalingsmidler i og uden for de medlemsstater, hvor de pålægges. **Medlemsstaterne er ikke forpligtet til at stille fysiske betalingsfaciliteter til rådighed.**"

b) Stk. 3 affattes således:

"3. Hvis en medlemsstat pålægger et køretøj en vejafgift, skal den samlede vejafgift, infrastrukturafgiften, afgiften for eksterne omkostninger og trængselsafgiften, hvis relevant, fremgå af en kvittering, som udleveres til trafikanten, så vidt muligt elektronisk. **Trafikanten kan indvillige i ikke at få udleveret kvitteringen.**"

c) Stk. 4, første punktum, affattes således:

"Hvis det er økonomisk gennemførligt, pålægger og opkræver medlemsstaterne afgifter for eksterne omkostninger og trængselsafgifter ved hjælp af et elektronisk **vejafgiftssystem**, som er i overensstemmelse med [...] **bestemmelserne** i artikel [...] **3, stk. 1, i direktiv [...] (EU) 2019/520.**"

- 12) Artikel 7k affattes således:

"Artikel 7k

Med forbehold af artikel 107 og 108 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde er dette direktiv ikke til hinder for, at medlemsstater, der indfører en ordning med vejafgifter, fastsætter passende kompensation."

- 13) Artikel 8, stk. 2, **litra a) og b)**, [...] affattes således:

[...] [...] **"a) betaling af den fælles brugsafgift skal give adgang til nettet som defineret af de deltagende medlemsstater i henhold til artikel 7, stk. 1 og 2**

b) de fælles brugsafgiftssatser fastsættes af de deltagende medlemsstater, således at de ikke er større end de maksimumssatser, der er omhandlet i artikel 7a"

- 14) I artikel 9 foretages følgende ændringer:

- a) I stk. 2 udgår andet afsnit.

[...] [...] [...] [...] [...] ."

14a) I artikel 9c tilføjes følgende stk. 3:

"3. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse."

15) Artikel 9d og 9e affattes således:

"Artikel 9d

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 9e for at ændre bilag 0, **formlerne i afsnit 4.1 og 4.2 i bilag IIIa og beløbene i tabel [...] 1 [...] i bilag IIIb [...]**, således at de tilpasses den videnskabelige og tekniske udvikling.

Artikel 9e

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.
2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. [...] artikel 9d, tillægges Kommissionen for [...] **en periode på fem år fra den [EUT: indsæt datoen for dette direktivs ikrafttræden]. Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af femårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.**

3. Den i [...] artikel 9d omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.
4. Inden vedtagelsen af en delegeret retsakt hører Kommissionen eksperter, som er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning.
5. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.
6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til [...] artikel 9d træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har underrettet Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ."
- 16) Artikel 9f og 9g udgår.
- 17) Artikel 10a affattes således:

"Artikel 10a

1. Beløbene i euro som fastsat i bilag II og beløbene i cent som fastsat i tabel 1 [...] i bilag IIb tilpasses hvert andet år for at tage hensyn til ændringer i EU's harmoniserede forbrugerprisindeks, eksklusive energi og uforarbejdede fødevarer, som offentliggøres af Kommissionen (Eurostat). Den første tilpasning finder sted senest den 31. marts [***EUT: indsæt det år, der efterfølger de to år efter dette direktivs ikrafttrædelse***].

Beløbene tilpasses automatisk, idet grundbeløbet i euro eller cent [...] **tilpasses** med den procentvise ændring i nævnte indeks. Facit rundes op til nærmeste euro for så vidt angår bilag II, til nærmeste 1/10 af en cent for så vidt angår bilag IIIb.

2. Kommissionen offentliggør de i stk. 1 omhandlede tilpassede beløb i Den Europæiske Unions Tidende senest den 31. marts i det år, der efterfølger udgangen af to kalenderår, som omhandlet i stk. 1. Disse tilpassede beløb træder i kraft den første dag i måneden efter offentliggørelsen."

- 18) Artikel 11 affattes således:

"Artikel 11

1. Medlemsstaterne offentliggør **hvert femte år** [...] en samlet rapport over vejafgifter og brugsafgifter opkrævet på deres område [...].
2. Den rapport, der offentliggøres i henhold til stk. 1, skal indeholde oplysninger om:
 - a) afgiften for eksterne omkostninger for hver kombination af køretøjsklasse, vejtype og tidsperiode
 - b) differentieringen i infrastrukturafgifterne **eller brugsafgifterne** efter **køretøjsklasse** og typen af **tungt** køretøj [...]
 - c) den vægtede gennemsnitlige infrastruktur[...]afgift og det samlede provenu fra infrastrukturafgiften [...]
 - d) det samlede provenu fra afgifter for eksterne omkostninger
 - e) det samlede provenu fra trængselsafgifter

- f) det samlede provenu fra vejafgifter og/eller brugsafgifter
- g) anvendelsen af det provenu, der er genereret gennem anvendelse af dette direktiv, og hvordan denne anvendelse har givet medlemsstaten mulighed for at nå de mål, der er omhandlet i artikel 9, stk. 2 [...]

[...]

[...]

3. [...] [...] [...] [...]

4. [...]

5. [...] "

[...]19) I bilagene foretages følgende ændringer:

- a) Bilag 0, IIIa, IIIb og IV ændres som angivet i bilaget til nærværende direktiv.
- b) Bilag **IIIc**, V, VI og VII tilføjes som anført i bilaget til nærværende direktiv.

Artikel 2

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den [*EUT: indsæt datoen for ikrafttrædelsen + 2 år*]. De meddeler straks Kommissionen teksten til disse love og bestemmelser.

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. Medlemsstaterne fastsætter de nærmere regler for henvisningen.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsforskrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 3

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 4

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den .

På Europa-Parlamentets vegne På Rådets vegne

Formand Formand

1) I bilag 0, III, IIIa, IIIb og IV foretages følgende ændringer:

a) I bilag 0 ændres afsnit 3 således:

[...] [...] [...] iii) Der tilføjes følgende:

"Euro VI-emissionsgrænser

	Grænseværdier							
	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x ⁽¹⁾ (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	Partikelm asse (mg/kWh)	Antal partikler (#/kWh)
WHSC (CI)	1 500	130			400	10	10	8,0 x 10 ¹¹
WHTC (CI)	4 000	160			460	10	10	6,0 x 10 ¹¹
WHTC (PI)	4 000		160	500	460	10	10	6,0 x 10 ¹¹

Bemærk:

PI = styret tænding

CI = kompressionstænding

(1) Det tilladelige niveau af NO₂-komponent i NO_x-grænseværdien kan blive fastsat på et senere tidspunkt."

b) I bilag III foretages følgende ændringer:

i) I afsnit 2 foretages følgende ændringer:

– Punkt 2.1, sjette led, affattes således:

"– Fordelingen af omkostninger på tunge køretøjer foretages på et objektivt og gennemsigtigt grundlag under hensyntagen til den del af den tunge trafik, som nettet skal bære, og omkostningerne i forbindelse hermed. De vognkilometer, som tunge køretøjer kører, kan til dette formål justeres med objektivt begrundede "ækvivalensfaktorer" som f.eks. dem, der er fastsat i dette bilags punkt 4¹⁰."

– Punkt 2.2, andet led, affattes således:

"– Omkostningerne fordeles mellem tunge køretøjer og anden trafik på grundlag af de faktiske og anslåede vognkilometerandele og kan justeres med objektivt begrundede ækvivalensfaktorer som f.eks. dem, der er fastsat i punkt 4."

ii) Overskriften i afsnit 4 og dettes første led affattes således:

"4. TUNGE KØRETØJERS TRAFIKANDEL, ÆKVIVALENSFAKTORER OG KORREKTIONSMEKANISME

– Beregningen af vejafgifter baseres på tunge køretøjers faktiske eller anslåede vognkilometerandele, eventuelt justeret med ækvivalensfaktorer, for at tage højde for de højere omkostninger ved konstruktion og reparation af infrastruktur til brug for tunge køretøjer."

¹⁰ Medlemsstaterne kan ved anvendelsen af ækvivalensfaktorer tage hensyn til vejbygning, der foretages i etaper eller anvender en tilgang med lang livstidscyklus."

c) Bilag IIIa affattes således:

"BILAG IIIa

MINIMUMSKRAV VED PÅLÆGGELSE AF AFGIFT FOR EKSTERNE OMKOSTNINGER

I dette bilag fastsættes de minimumskrav, der stilles ved pålæggelse af afgifter for eksterne omkostninger og, såfremt det er relevant, ved beregning af den maksimale afgift for eksterne omkostninger.

1. De relevante dele af vejnettet

Medlemsstaterne skal oplyse, nøjagtig hvilken eller hvilke dele af deres vejnet der er pålagt en afgift for eksterne omkostninger.

Har en medlemsstat til hensigt kun at lægge en afgift for eksterne omkostninger på en eller flere dele af det vejnet, der udgøres af dens andel af det transeuropæiske vejnet og af dens motorveje, skal den eller de pågældende dele udpeges på grundlag af en vurdering, der viser:

- at der ved køretøjernes brug forårsages miljøskader af større omfang end gennemsnitligt på de veje, som er pålagt afgift for eksterne omkostninger, hvilket vurderes i overensstemmelse med rapportering om luftkvalitet, nationale emissionsopgørelser, trafikmængden og, for så vidt angår støj, i overensstemmelse med direktiv 2002/49/EF, **eller anden tilsvarende datakilde**, eller
- at en afgift for eksterne omkostninger på de øvrige dele af vejnettet i denne form kunne få en negativ indflydelse på miljø eller færdselssikkerhed, eller at pålæggelsen og opkrævningen af en afgift for eksterne omkostninger på dem ville medføre uforholdsmæssigt høje omkostninger.

2. Omfattede køretøjer, veje og tidsperioder

Har en medlemsstat til hensigt at anvende højere afgifter for eksterne omkostninger end de referenceværdier, der er anført i bilag IIIb **eller bilag IIIc**, skal den meddele Kommissionen, hvilken klassificering af køretøjerne der lægges til grund for differentieringen af afgiften for eksterne omkostninger. Den skal [...], **når det er relevant**, give Kommissionen meddelelse om, hvilke veje der er pålagt en høj afgift for eksterne omkostninger (i det følgende benævnt "veje i forstæder (herunder motorveje)"), og hvilke veje der er pålagt en lav afgift for eksterne omkostninger (i det følgende benævnt "veje mellem byer (herunder motorveje)").

Medlemsstaterne skal ligeledes, når det er relevant, give Kommissionen meddelelse om de nøjagtige tidspunkter, der afgrænser natperioden, hvor større gener i forbindelse med støj eventuelt afspejles i en højere støjafgift for eksterne omkostninger.

Vejenes klassificering som veje i forstæder (herunder motorveje) og veje mellem byer (herunder motorveje) og fastsættelsen af tidsperioder skal bygge på objektive kriterier, der hænger sammen med, i hvilken grad vejene og deres nærmeste omgivelser er udsat for forurening, f.eks. befolkningstæthed, den gennemsnitlige årlige luftforurening (især med hensyn til PM₁₀ og NO₂) og antal dage (for PM₁₀) og timer (NO₂), hvor de i direktiv 2008/50/EF fastsatte grænseværdier overskrides. De anvendte kriterier anføres i meddelelsen.

3. Afgiftsbeløb

Dette afsnit finder anvendelse, hvis en medlemsstat har til hensigt at anvende højere afgifter for eksterne omkostninger end de referenceværdier, der er anført i bilag IIIb **eller bilag IIIc**.

Medlemsstaten eller, hvor det er relevant, en uafhængig myndighed fastsætter ét bestemt beløb for hver køretøjsklasse, vejtype og tidsperiode, **alt efter tilfældet**. Den deraf følgende afgiftsstruktur skal være gennemsigtig, og den skal offentliggøres og være tilgængelig for alle brugere på lige vilkår. Offentliggørelsen bør ske i god tid inden gennemførelsen. Alle parametre, data og øvrige oplysninger, der er nødvendige for at forstå, hvordan de forskellige eksterne omkostningselementer er beregnet, skal offentliggøres.

Ved fastsættelsen af afgifterne skal medlemsstaten eller, hvor det er relevant, en uafhængig myndighed følge princippet om effektiv prisfastsættelse, dvs. en pris, der er tæt på den samfundsmæssige marginalomkostning ved brug af det pågældende køretøj.

Ved fastsættelsen af afgiften tages der hensyn til risikoen for, at trafikken flytter til en anden rute, eventuelle negative følger for færdselssikkerhed, miljø og trafikbelastning og eventuelle løsninger, der kan mindske disse risici.

Medlemsstaten eller, hvor det er relevant, en uafhængig myndighed skal overvåge, i hvor høj grad afgiftsordningen reducerer miljøskader fra vejtransport. Den skal hvert andet år om nødvendigt justere afgiftsstrukturen og afgiftsbeløbene for de enkelte køretøjsklasser, vejtyper og perioder efter ændringer i transportudbuddet og -behovet.

4. Eksterne omkostningselementer

4.1. Omkostninger ved trafikbaseret luftforurening

Har en medlemsstat til hensigt at anvende højere afgifter for eksterne omkostninger end de referenceværdier, der er anført i bilag IIIb, skal den pågældende medlemsstat eller, hvor det er relevant, en uafhængig myndighed beregne omkostningerne ved luftforureningen fra trafikken efter nedenstående formel:

$$PCV_{ij} = \sum_k EF_{ik} \times PC_{jk}$$

hvor

- PCV_{ij} = omkostningen ved luftforurening fra køretøjsklasse i på vejtype j (EUR pr. køretøjskilometer)
- EF_{ik} = emissionsfaktoren for forurenende stof k og køretøjsklasse i (gram pr. køretøjskilometer)
- PC_{jk} = omkostningen ved forurenende stof k på vejtype j (EUR pr. gram).

Som emissionsfaktorer gælder de samme faktorer, som medlemsstaten benytter til at fastlægge de nationale emissionsopgørelser i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/2284 om nedbringelse af nationale emissioner af visse luftforurenende stoffer¹¹ (hvilket kræver brug af EMEP/EEA-vejledningen om opgørelse af emissioner af luftforurenende stoffer¹²). Omkostningen ved de enkelte forurenende stoffer vurderes af medlemsstaten eller, hvis det er hensigtsmæssigt, af den i artikel 7c, stk. 4, omhandlede uafhængige myndighed under anvendelse af videnskabeligt beviste metoder.

Medlemsstaten eller, hvor det er relevant, en uafhængig myndighed kan benytte videnskabeligt beviste alternative metoder til at beregne værdien af omkostningerne ved luftforurening under anvendelse af data fra måling af luftforureningen og den lokale værdi af omkostningen ved de forurenende stoffer.

4.2. Omkostninger ved trafikbaseret støjforurening

Har en medlemsstat til hensigt at anvende højere afgifter for eksterne omkostninger end de referenceværdier, der er anført i bilag IIb, skal medlemsstaten eller, hvor det er relevant, en uafhængig myndighed beregne omkostningerne ved trafikbaseret støjforurening efter nedenstående formel:

$$NCV_j \text{ (daily)} = e \times \sum_k NC_{jk} \times POP_k / WADT$$

$$NCV_j \text{ (day)} = a \times NCV_j$$

$$NCV_j \text{ (night)} = b \times NCV_j$$

¹¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/2284 af 14. december 2016 om nedbringelse af nationale emissioner af visse luftforurenende stoffer, om ændring af direktiv 2003/35/EF og om ophævelse af direktiv 2001/81/EF (EUT L 344 af 17.12.2016, s. 1).

¹² Det Europæiske Miljøagentur metode: <http://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2016> .

hvor

—	$NCV_j =$		støjomkostningen for ét tungt godskøretøj på vejtype j (EUR pr. køretøjskilometer)
—	$NC_{jk} =$		støjomkostningen pr. person, der på vejtype j udsættes for støjniveau k (EUR pr. person)
—	$POP_k =$		den population, der dagligt udsættes for støjniveau k pr. kilometer (personer pr. kilometer)
—	$WADT =$		den vægtede gennemsnitstrafik pr. døgn (personbilsækivalent)
—	a og b		er vægtningsfaktorer, der fastsættes af medlemsstaten på en sådan måde, at den deraf følgende vægtede gennemsnitlige afgift på støj pr. køretøjskilometer svarer til NCV_j (daglig).

Den trafikbaserede støjforurening vedrører indvirkningen af støjen på borgernes sundhed i nærheden af vejen.

Den population, der udsættes for støjniveau k, aflæses på de strategiske støjkort, der er udarbejdet i medfør af artikel 7 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/49/EF¹³, **eller anden tilsvarende datakilde.**

Omkostningerne pr. person, der udsættes for støjniveau k, vurderes af medlemsstaten eller, hvis det er hensigtsmæssigt, af en uafhængig myndighed under anvendelse af videnskabeligt beviste metoder.

¹³ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/49/EF af 25. juni 2002 om vurdering og styring af eksternt støj (EFT L 189 af 18.7.2002, s. 12).

Ved beregning af den vægtede gennemsnitstrafik pr. døgn benyttes en ækvivalensfaktor "e" mellem tunge godskøretøjer og personbiler, som udledes på grundlag af støjemissionsniveauer for den gennemsnitlige bil og det gennemsnitlige tunge godskøretøj samt under hensyntagen til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 540/2014 af 16. april 2014 om motorkøretøjers og udskiftningslyddæmpningssystemers støjniveau og om ændring af direktiv 2007/46/EF og om ophævelse af direktiv 70/157/EØF.

Medlemsstaterne eller, hvor det er relevant, en uafhængig myndighed kan fastsætte differentierede afgifter for støj for at belønne brugen af mere støjsvage køretøjer, forudsat at det ikke fører til forskelsbehandling af udenlandske køretøjer.

4.3. Omkostninger ved trafikbaserede CO₂-emissioner

Hvis en medlemsstat har til hensigt at anvende en afgift for eksterne omkostninger ved CO₂-emissioner, som er højere end de referenceværdier, der er fastsat i bilag IIIc, beregner den pågældende medlemsstat eller, hvor det er relevant, en uafhængig myndighed omkostningen på grundlag af videnskabelig dokumentation og ved hjælp af "avoidance cost"-metoden, idet navnlig følgende aspekter tages i betragtning og forklares:

- valg af emissionsmålniveau
- vurdering af modvirkningsmuligheder
- vurdering af referencescenariet
- risiko- og tabsaversion
- vægtning af egenkapitalen.

Senest seks måneder inden gennemførelsen af en sådan afgift for eksterne omkostninger ved CO₂-emissioner underretter medlemsstaten Kommissionen."

d) Bilag IIIb affattes således:

"BILAG IIIb

REFERENCEVÆRDIER FOR AFGIFTEN FOR EKSTERNE OMKOSTNINGER

I dette bilag fastsættes referenceværdier for afgiften for eksterne omkostninger, herunder omkostningerne ved luftforurening og støj.

Tabel 1: Referenceværdier for afgiften for eksterne omkostninger for tunge godskøretøjer

Køretøjsklasse	Cent pr. køretøjskilometer	Forstæder⁽¹⁾	Mellem byer⁽²⁾
<i>Tunge godskøretøjer, hvis højst tilladte bruttovægt er mindre end [...] 12 ton, eller som har to aksler</i>	<i>EURO 0</i>	[...]18,6	[...]9,9
	<i>EURO I</i>	[...]12,6	[...]6,4
	<i>EURO II</i>	[...]12,5	[...]6,3
	<i>EURO III</i>	[...]9,6	[...]4,8
	<i>EURO IV</i>	[...]7,3	[...]3,4
	<i>EURO V</i>	[...]4,4	[...]1,8
	<i>EURO VI</i>	[...]2,3	[...]0,5
	<i>Renere end EURO VI, herunder nulemissionskøretøjer</i>	[...]2,0	0,3
<i>Tunge godskøretøjer, hvis højst tilladte bruttovægt er mellem [...] 12 og [...]</i>	<i>EURO 0</i>	[...]24,6	[...]13,7
	<i>EURO I</i>	[...]15,8	[...]8,4
	<i>EURO II</i>	[...]15,8	[...]8,4
	<i>EURO III</i>	[...]12,5	[...]6,6

18 ton, <i>eller som har tre aksler</i>	<i>EURO IV</i>	[...]9,2	[...]4,5
	<i>EURO V</i>	[...]5,6	[...]2,7
	<i>EURO VI</i>	[...]2,8	[...]0,7
	<i>Renere end EURO VI, herunder nulemissionskøretøjer</i>	[...]2,3	0,3
<i>Tunge godskøretøjer, hvis højst tilladte bruttovægt er mellem [...] 18 og [...] 32 ton, eller som har fire aksler</i>	<i>EURO 0</i>	[...]27,8	[...]15,8
	<i>EURO I</i>	[...]20,4	[...]11,3
	<i>EURO II</i>	[...]20,4	[...]11,2
	<i>EURO III</i>	[...]16,3	[...]8,9
	<i>EURO IV</i>	[...]11,8	[...]6,0
	<i>EURO V</i>	[...]6,6	[...]3,4
	<i>EURO VI</i>	[...]3,1	0,8
<i>Tunge godskøretøjer, hvis højst tilladte bruttovægt er over [...] 32 ton, eller som har mindst fem aksler</i>	<i>Renere end EURO VI, herunder nulemissionskøretøjer</i>	2,5	0,3
	<i>EURO 0</i>	[...]33,5	[...]19,4
	<i>EURO I</i>	[...]25,0	[...]14,1
	<i>EURO II</i>	[...]24,9	[...]13,9
	<i>EURO III</i>	[...]20,1	[...]11,1
	<i>EURO IV</i>	[...]14,2	[...]7,5

	<i>EURO V</i>	[...]7,6	[...]3,8
	<i>EURO VI</i>	[...]3,4	[...]0,8
	<i>Renere end EURO VI, herunder nulemissionskøretøjer</i>	[...]2,8	0,3

- (1) "Forstæder": områder med en befolkningstæthed på mellem 150 og 900 indbyggere pr. km² (median for befolkningstæthed på 300 indbyggere/km²).
- (2) "Mellem byer": områder med en befolkningstæthed på under 150 indbyggere pr. km².

[***Tabel udgår.***]

Værdierne i tabel[...] 1 [...] kan ganges med en faktor på op til 2 i bjergområder og omkring byområder, for så vidt som det er begrundet i mindre spredning, vejenes stigning, højde over havet eller temperaturinversion."

da) Som nyt bilag IIIc indsættes:

"BILAG IIIc

**REFERENCEVÆRDIER FOR AFGIFTEN FOR EKSTERNE OMKOSTNINGER VED
CO₂-EMISSIONER**

I dette bilag fastsættes referenceværdier for afgiften for eksterne omkostninger under hensyntagen til omkostningerne ved CO₂-emissioner.

Tabel 1: Referenceværdier for eksterne omkostninger ved CO₂-emissioner for tunge godskøretøjer

Køretøjsklasse	Cent pr. køretøjskilometer	Veje mellem byer (herunder motorveje)
Tunge godskøretøjer, hvis højst tilladte bruttonægt er mindre end 12 ton, eller som har to aksler	EURO 0	4,5
	EURO I	4,0
	EURO II	4,0
	EURO III	4,0
	EURO IV	4,0
	EURO V	4,0
	EURO VI	4,0
	Lavemissionskøretøj	2,0
	Nulemissionskøretøj	0
Tunge godskøretøjer, hvis højst tilladte bruttonægt er mellem 12 og 18 ton,	EURO 0	6,0
	EURO I	5,2
	EURO II	5,2

eller som har tre aksler	EURO III	5,2
	EURO IV	5,0
	EURO V	5,0
	EURO VI	5,0
	Lavemissionskøretøj	2,5
	Nulemissionskøretøj	0

Køretøjsklasse	Cent pr. køretøjskilometer	Veje mellem byer (herunder motorveje)
Tunge godskøretøjer, hvis højst tilladte bruttonvægt er mellem 18 og 32 ton, eller som har fire aksler	EURO 0	7,9
	EURO I	6,9
	EURO II	6,9
	EURO III	6,9
	EURO IV	6,7
	EURO V	6,7
	EURO VI	6,7
	Lavemissionskøretøj	3,4
	Nulemissionskøretøj	0
Tunge godskøretøjer, hvis højst tilladte bruttonvægt er	EURO 0	9,1
	EURO I	8,1
	EURO II	8,1

over 32 ton, eller som har mindst fem aksler	EURO III	8,1
	EURO IV	8,0
	EURO V	8,0
	EURO VI	8,0
	Lavemissionskøretøj	4,0
	Nulemissionskøretøj	0

- e) I bilag IV affattes tabellen med overskriften "Kombinationer af køretøjer (vogntog)" således:

"KOMBINATIONER AF KØRETØJER (VOGNTOG)

Drivaksler forsynet med luftaffjedring eller tilsvarende anerkendt affjedring	Andre former for affjedring af drivaksel	Skadesklasse
Antal aksler og højst tilladte bruttovægt (ton)	Antal aksler og højst tilladte bruttovægt (ton)	

Mindst	Mindre end	Mindst	Mindre end	
<i>2 + 1 aksler</i>				
7,5	12	7,5	12	I
12	14	12	14	
14	16	14	16	
16	18	16	18	
18	20	18	20	
20	22	20	22	
22	23	22	23	
23	25	23	25	
25	28	25	28	
<i>2 + 2 aksler</i>				
23	25	23	25	
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	II
31	33	31	33	
33	36	33	36	III
36	38			

<i>2 + 3 aksler</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
<i>2 + 4 aksler</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
<i>3 + 1 aksler</i>				II
30	30	30	32	
32	35			
		32	35	III
<i>3 + 2 aksler</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
		40	44	
40	44			

<i>3 + 3 aksler</i>				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	II
40	44	40	44	
<i>7 aksler</i>				
40	50	40	50	II
50	60	50	60	III
60		60		
<i>Mindst 8 [...]</i>				
40	50	40	50	I
50	60	50	60	II
60		60		III"

- 2) Som bilag V, VI og VII tilføjes:

"BILAG V

MINIMUMSKRAV VED PÅLÆGGELSE AF EN TRÆNGSELSAFGIFT

I dette bilag fastsættes de minimumskrav, der stilles ved pålæggelse af trængselsafgift.

1. De dele af nettet, der er omfattet af trængselsafgifter, og omfattede køretøjer og tidsperioder

Medlemsstaterne skal nøjagtigt oplyse:

- a) den eller de dele af deres net, der udgøres af deres andel af det transeuropæiske vejnet og af deres motorveje, jf. artikel 7, stk. 1, som vil blive omfattet af en trængselsafgift, i overensstemmelse med artikel 7da, stk. 1 og 3
- b) klassificeringen af de afsnit af nettet, som er omfattet af trængselsafgiften, som "byveje" og "ikkebyveje". Medlemsstaterne anvender kriterierne i tabel 1 med henblik på at klassificere hvert vejsegment. Tabel 1: Kriterier for klassificering af veje i nettet, jf. litra a), som "byveje" og "ikkebyveje"

Vejkategori	Klassificeringskriterium
"byveje"	Afsnit af nettet, der befinder sig i byområder med mindst 250 000 indbyggere
"ikkebyveje"	Dele af nettet, som ikke er kvalificeret til at være "byveje"

- c) de perioder, hvor afgiften finder anvendelse, for hvert enkelt segment. Hvis forskellige afgiftsniveauer finder anvendelse i afgiftsperioden, skal medlemsstaterne klart angive begyndelsen og afslutningen på hver periode, hvor der opkræves en specifik afgift.

Medlemsstaterne anvender ækvivalensfaktorerne i tabel 2 med henblik på at fastsætte proportionerne mellem afgiftsniveauerne for forskellige køretøjsklasser:

Tabel 2: Ækvivalensfaktorer for fastsættelse af proportionerne mellem afgiftsniveauerne for forskellige køretøjsklasser

Køretøjsklasse	Ækvivalensfaktor
Lette køretøjer	1
Stive tunge godskøretøjer	1,9
Busser og rutebiler	2,5
Sammenkoblede tunge godskøretøjer	2,9

2. Afgiftsbeløb

For hver køretøjsklasse, hvert vejsegment og hver tidsperiode skal medlemsstaten eller, hvor det er relevant, en uafhængig myndighed fastsætte ét bestemt beløb, der fastlægges i overensstemmelse med bestemmelserne i dette bilags afsnit 1, idet der tages hensyn til den tilsvarende [...] **referenceværdi**, der er anført i tabellen i bilag VI. Den deraf følgende afgiftsstruktur skal være gennemsigtig, og den skal offentliggøres og være tilgængelig for alle brugere på lige vilkår.

Medlemsstaten skal offentliggøre samtlige af følgende oplysninger i god tid før gennemførelsen af en trængselsafgift:

- a) alle parametre, data og øvrige oplysninger, der er nødvendige for at kunne forstå, hvordan klassificeringen af veje og køretøjer og perioderne for anvendelse af afgiften er fastlagt
- b) en fuldstændig beskrivelse af de trængselsafgifter, der finder anvendelse på hver køretøjsklasse, på hvert vejsegment og for hver tidsperiode.

Medlemsstaterne giver Kommissionen adgang til alle oplysninger, der skal offentliggøres i henhold til litra a) og b).

Der må kun fastsættes en afgift, hvis der tages hensyn til risikoen for, at trafikken flytter til en anden rute samt eventuelle negative følger for færdselssikkerhed, miljø og trafikbelastning og eventuelle løsninger, der kan mindske disse risici.

Har en medlemsstat til hensigt at anvende højere trængselsafgifter end de referenceværdier, der er anført i bilag VI, meddeler den Kommissionen

- i) hvilke veje der er pålagt trængselsafgift
- ii) klassificeringen af veje som "byveje" og "ikkebyveje", jf. afsnit 1, litra b)
- iii) de perioder, hvor afgiften finder anvendelse, jf. afsnit 1, litra c)
- iv) eventuel delvis eller fuldstændig undtagelse for minibusser, rutebiler og busser.

3. Overvågning

Medlemsstaten eller, hvor det er relevant, en uafhængig myndighed skal overvåge, hvor effektiv afgiftsordningen er med hensyn til at mindske trafikbelastningen. Den skal hvert **tredje** år, hvor det er relevant, justere afgiftsstrukturen, afgiftsperioden eller -perioderne og de specifikke afgiftsbeløb for de enkelte køretøjsklasser, vejtyper og perioder i forhold til ændringerne i transportudbuddet og -behovet.

Bilag VI

[...] REFERENCEVÆRDIER FOR TRÆNGSELSEAFGIFTEN

I dette bilag fastsættes [...] **referenceværdierne** for trængselsafgiften.

[...] **Referenceværdierne** i tabellen nedenfor finder anvendelse på lette køretøjer. Afgifter for andre køretøjsklasser fastsættes ved at gange den for lette køretøjer anvendte afgift med de ækvivalensfaktorer, som er angivet i tabellen i bilag V.

Tabel: [...] **Referenceværdier** for trængselsafgiften for lette køretøjer

Cent pr. køretøjskilometer	Byveje	Ikkebyveje
Motorveje	[...] 25,9	[...] 23,7
Hovedveje	[...] 61,0	[...] 41,5

BILAG VII
EMISSIONSPRÆSTATION

Dette bilag indeholder de emissionspræstationer for forurenende stoffer, som vejafgifter og brugsafgifter skal differentieres efter, i overensstemmelse med artikel 7ga, stk. 1, litra b).

Tabel: Emissionspræstationskriterier for forurenende stoffer for lette køretøjer

Vejafgifter og brugsafgifter	10 % under højeste sats	20 % under højeste sats	30 % under højeste sats	75 % under højeste sats
Emissionspræstation	Euro-6d- temp-x[#]	Euro-6d-x[#]	Oplyste maksimale RDE- værdier for forurenende emissioner ^{##} < 80 % af de gældende emissionsgrænser	Nulemissionskøretøjer

[#] hvor x kan være tom eller en af følgende (EVAP, EVAP-ISC, ISC eller ISC-FCM)

^{##} for både NO_x og PN som oplyst under punkt 48.2 i EF-typeattesten i bilag IX til direktiv 2007/46/EF.