



Bryssel den 22 november 2019
(OR. en)

14383/19

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

TRANS 545

RAPPORT

från:	Rådets generalsekretariat
till:	Rådet
Föreg. dok. nr:	ST 14059/19
Komm. dok. nr:	ST 9672/17 + ADD 1
Ärende:	Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer – Allmän riktlinje

I. INLEDNING

1. Kommissionen förelade Europaparlamentet och rådet ovannämnda förslag den 1 juni 2017 som en del av det första rörlighetspaketet.
2. Kommissionen lade fram förslaget för att ta itu med problem som rör utsläpp av växthusgaser, finansiering av väginfrastruktur och trafikstockningar. Genom förslaget ändras direktivet om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer (direktiv 1999/62/EG).

II. ARBETET VID ÖVRIGA INSTITUTIONER

3. Europaparlamentet utsåg utskottet för transport och turism till ansvarigt utskott för detta förslag och Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy (S&D, FR) till föredragande för den åttonde valperioden.
4. Den 25 oktober 2018 antog parlamentet sin ståndpunkt vid första behandlingen.
5. Giuseppe Ferrandino (SD, IT) har utsetts till föredragande för den nionde valperioden.
6. Europeiska ekonomiska och sociala kommittén antog sitt yttrande om förslaget vid den 529:e plenarsessionen den 18 oktober 2017. Europeiska regionkommittén antog sitt yttrande vid den 127:e plenarsessionen den 1 februari 2018.

III. ARBETET INOM RÅDET

7. Arbetsgruppen för landtransporter inledde sitt arbete den 1 juni 2017 med en allmän presentation av förslaget. Den 21 juni 2017 analyserade man konsekvensbedömningen.
8. Transportrådet höll en riktlinjedebatt om förslaget den 5 december 2017 (dok. 14426/17) och en lägesrapport lades fram den 6 juni 2019 (dok. 9331/19).

IV. KVARSTÅENDE FRÅGOR

9. Ordförandeskapet anser att förslaget är avgörande för att man ska kunna minska koldioxidutsläppen från transportsektorn och att förslaget kan göra betydande skillnad i egenskap av en stödåtgärd för medlemsstaterna när det gäller minskade utsläpp från vägtransportsektorn. Bestämmelserna i den nya artikel 7g-a är centrala för att detta mål ska kunna uppnås eftersom den föreskriver ett nytt obligatoriskt och EU-omfattande verktyg för differentiering av infrastrukturavgifterna och vägavgifterna för tunga fordon på grundval av koldioxidutsläppen. Den nödvändiga flexibiliteten för medlemsstaterna beaktas i andra artiklar, vilket gör det möjligt att tillämpa direktivet på det mest effektiva sättet, samtidigt som man garanterar den nödvändiga nivån av harmonisering av reglerna.

10. Skälen har inte analyserats systematiskt, utan detta arbete bör utföras i arbetsgruppen för landtransporter när den allmänna riktlinjen har godkänts.

V. SLUTSATS

11. Den 20 november 2019 analyserade Coreper kompromisstexten och beslutade att lägga fram den, i enlighet med bilagan till denna rapport, så att en allmän riktlinje kan nås vid transportrådets möte den 2 december 2019.
 12. Rådet uppmanas att godkänna den allmänna riktlinjen. Dessutom uppmanas rådet att be arbetsgruppen för landtransporter att slutföra arbetet genom att anpassa skälen, som inte ingår i den allmänna riktlinjen, till artiklarna och bilagorna i den överenskomna texten.
-

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

**om ändring av direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av
vissa infrastrukturer**

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA
DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91.1,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande¹,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande²,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

[skälen har här utelämnats]

¹ EUT C , , s. .

² EUT C , , s. .

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Direktiv 1999/62/EG ska ändras på följande sätt:

1. Titeln ska ersättas med följande:

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

2. Artiklarna 1 och 2 ska ersättas med följande:

”Artikel 1

1. Detta direktiv är tillämpligt på

- a) fordonsskatter för tunga godsfordon, och
- b) vägtullar och vägavgifter som tas ut på fordon.

2. Detta direktiv ska inte tillämpas på fordon som [...] uteslutande **används** på medlemsstaternas utomeuropeiska territorier.

3. Detta direktiv ska inte tillämpas på **tunga** fordon registrerade på Kanarieöarna, i Ceuta och Melilla eller på Azorerna eller Madeira vilka utför transportverksamhet uteslutande på dessa territorier eller mellan dessa territorier och det spanska eller det portugisiska fastlandet.

4. Medlemsstaterna får välja att inte tillämpa artiklarna 7c.5, 7g.1, 7g.2 och 7g-a på vägtullar och vägavgifter på väginfrastrukturer som omfattas av koncessionsavtal förrän avtalet förnyas eller ändras väsentligt, och om
- a) avtalet undertecknades före den [*EUT: Vänligen för in datumet för detta ändringsdirektivs ikraftträdande*], eller
 - b) anbudet eller svaren på inbjudan till förhandlingar enligt det förhandlade förfarandet mottagits efter ett offentligt upphandlingsförfarande före den [*EUT: Vänligen för in datumet för detta ändringsdirektivs ikraftträdande*].
5. Punkt 4 gäller även för långfristiga avtal som ingåtts mellan ett offentligt och ett icke-offentligt organ och som undertecknats före den [*EUT: Vänligen för in datumet för detta ändringsdirektivs ikraftträdande*] för utförande av byggentreprenad och/eller förvaltning av tjänster som inte avser utförande av byggentreprenad och som inte omfattar överföring av efterfrågerisken.

Artikel 2

I detta direktiv gäller följande definitioner:

- 1. *transeuropeiskt vägnät*: den vägtransportinfrastruktur som avses i kapitel II avsnitt 3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013³ och som illustreras med kartor i bilaga I till den förordningen.
- 2. *anläggningskostnader*: kostnader i samband med anläggning, i förekommande fall även finansieringskostnader, av
 - a) ny infrastruktur eller nya infrastrukturförbättringar, inklusive betydande strukturella reparationer,

³ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet (EUT L 348, 20.12.2013, s. 1).

- b) infrastruktur eller förbättringar av infrastruktur, inklusive betydande strukturella reparationer, som färdigställts högst 30 år före den 10 juni 2008 och för vilka vägtullsystem redan hade införts den 10 juni 2008, eller som färdigställts högst 30 år före införandet av nya vägtullsystem som införts efter den 10 juni 2008, eller
 - c) infrastruktur eller infrastrukturförbättringar som färdigställts **högst 30 år** före den 10 juni 2008, om
 - i) en medlemsstat har inrättat ett vägtullsystem där dessa kostnader täcks genom ett avtal med en vägtulloperatör eller andra rättsliga instrument med motsvarande verkan som trädde i kraft före den 10 juni 2008, eller
 - ii) en medlemsstat kan påvisa att skälet till att infrastrukturen i fråga byggdes var att dess planerade livslängd var mer än 30 år.
3. *finansieringskostnader*: ränta på lån och avkastning på eget kapital från aktieägare.
4. *betydande strukturella reparationer*: strukturella reparationer med undantag av sådana reparationer som inte längre är till någon nytta för väganvändarna, i synnerhet om reparationsarbetet har ersatts av ny vägbeläggning eller annat anläggningsarbete.
5. *motorväg*: väg som är utformad och byggd särskilt för motortrafik, som inte betjänar fastigheter som gränsar till den och som uppfyller följande kriterier:
- a) Den är försedd, utom vid speciella platser eller tillfälligt, med skilda körbanor för trafik i två riktningar, skilda från varandra genom en mittsträng som inte är avsedd för trafik, eller undantagsvis med andra medel.
 - b) Den korsar inte annan väg, järnväg, spårvägslinje, cykelbana eller gångväg i samma plan.
 - c) Den betecknas specifikt som motorväg.

6. *vägtull*: en specifik avgift, 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,
 - en trängselavgift,
 - en avgift för externa kostnader.
7. *infrastrukturavgift*: en avgift som tas ut för att täcka en medlemsstats kostnader för anläggning, underhåll, drift och utveckling av infrastruktur.
8. *avgift för externa kostnader*: en avgift som tas ut för att täcka [...] kostnaderna till följd av trafikrelaterade luftföroreningar, [...] trafikrelaterat buller **och/eller trafikrelaterade koldioxidutsläpp** [...].
- 8a.** *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.
- 8b.** *kostnad för trafikrelaterat buller*: kostnad för de skador som uppstår till följd av buller från ett fordon eller från växelverkan mellan fordonet och vägytan.
- 8c.** *kostnad för trafikrelaterade koldioxidutsläpp*: kostnad för de skador som uppstår till följd av utsläpp av koldioxid i samband med ett fordon's drift.
9. *trängsel*: en situation då trafikvolymerna ligger nära eller överstiger vägkapaciteten.
10. *trängselavgift*: en avgift som tas ut på fordon för att täcka trängselkostnaderna i en medlemsstat [...].

11. [...]
12. [...]
13. *viktad genomsnittlig infrastrukturavgift*: de sammanlagda intäkterna från en infrastrukturavgift under en viss period dividerade med antalet kilometer som körts av tunga fordon på det vägavsnitt som avgiften omfattar under den aktuella perioden.
14. *vägavgift*: ett bestämt belopp som ska erläggas för att ge fordonet rätt att under en given tid använda infrastrukturer som avses i artikel 7.1 och 7.2.
15. *fordon*: [...] **motorfordon eller ledade fordonskombinationer som är avsedda för eller som används för person- eller godstransport på väg.**
16. *tungt fordon*: ett [...] **motorfordon med en tillåten totalvikt som överstiger 3,5 ton.**
17. *tungt godsfordon*: ett fordon avsett för godstransport, och med en tillåten totalvikt som överstiger 3,5 ton.
18. *buss*: ett fordon avsett för transport av fler än åtta passagerare utöver föraren och med en tillåten totalvikt som överstiger 3,5 ton.
19. *lätt fordon*: [...] **ett fordon med en tillåten totalvikt som inte överstiger 3,5 ton.**

20. *personbil*: ett fordon [...] med högst åtta sittplatser utöver förarplatsen och med en tillåten totalvikt som inte överstiger 3,5 ton, eller en campingbil.
21. *minibuss*: ett fordon avsett för transport av fler än åtta passagerare utöver föraren, och med en tillåten totalvikt som inte överstiger 3,5 ton.
- 21a. *campingbil*: ett fordon med boendemöjligheter som omfattar utrustning som till exempel sittplatser och bord, sovplatser, även sådana som görs om från sittplatser, matlagningsmöjligheter och förvaringsmöjligheter, med en tillåten totalvikt som inte överstiger 3,5 ton.
22. [...] *lätt nyttofordon*: ett fordon avsett för godstransport och med en tillåten totalvikt som inte överstiger 3,5 ton.
23. [...]
23. *utsläppsfritt fordon*:
- i) en personbil eller ett lätt nyttofordon utan förbränningsmotor, eller
 - ii) ett tungt fordon enligt definitionen i artikel 3.11 i förordning (EU) 2019/1242⁴.
24. *transportör*: företag som utför vägtransporter av gods eller passagerare.

⁴ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242 av den 20 juni 2019 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp från nya tunga fordon och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 595/2009 och (EU) 2018/956 och rådets direktiv 96/53/EG (EUT L 198, 25.7.2019, s. 202).

25. *fordon av kategori "EURO 0", "EURO I", "EURO II", "EURO III", "EURO IV", "EURO V", "EEV", "EURO VI"*: tungt fordon som överensstämmer med de utsläppsbegränsningar som anges i bilaga 0.
26. *typ av tungt fordon*: en kategori som ett tungt fordon indelas i beroende på antal axlar, dimensioner eller vikt, eller andra fordonsklassificeringsfaktorer som avspeglar vägskador, exempelvis det vägskadeklassificeringssystem som redovisas i bilaga IV, förutsatt att det klassificeringssystem som tillämpas bygger på fordonsegenskaper som antingen anges i de fordonshandlingar som används i alla medlemsstater eller är synliga för blotta ögat.
- 26a. ***undergrupp av fordon*: en gruppering av fordon enligt definitionen i artikel 3.8 i förordning (EU) 2019/1242.**
27. *koncessionsavtal*: en [...] **byggkoncession eller tjänstekoncession** enligt definitionen i artikel [...] **5.1** i Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/[...] **23/EU**⁵.
28. *koncessionerad vägtull*: vägtull som tas ut av en koncessionshavare enligt ett koncessionsavtal.
29. *väsentligt ändrat vägtullssystem eller avgiftsarrangemang*: vägtullssystem eller avgiftsarrangemang **där de ändrade avgifterna förväntas öka intäkterna med mer än 10 % jämfört med det föregående räkenskapsåret, med undantag för effekten av ökad trafik och efter korrigering för inflation mätt på grundval av förändringar i det EU-omspännande harmoniserade konsumentprisindexet, exklusive energi och obearbetade livsmedel, som offentliggörs av kommissionen (Eurostat).**
- [...]

⁵ Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/[...] **23/EU** av den 26 februari 2014 om [...] **tilldelning av koncessioner** (EUT L 94, 28.3.2014, s. 1).

30. ***första referensvärde:*** det koldioxidutsläppsvärde för respektive undergrupp av fordon som motsvarar den lägsta 10-percentilen av de övervakningsuppgifter som avses i artikel 7g-a, varvid utsläppsfria fordon ska undantas vid beräkningen av dessa värden.
31. ***andra referensvärde:*** det koldioxidutsläppsvärde för respektive undergrupp av fordon som motsvarar den lägsta 20-percentilen av de övervakningsuppgifter som avses i artikel 7g-a, varvid utsläppsfria fordon ska undantas vid beräkningen av dessa värden.

Vid tillämpning av punkt 2 gäller följande:

- a) Under alla förhållanden får den del av anläggningskostnaderna som ska beaktas inte överstiga den del av den nuvarande planerade livslängden som återstår för infrastrukturkomponenter vid den 10 juni 2008 eller den tidpunkt när det nya vägtullsystemet införs, om denna tidpunkt infaller senare.
- 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.”.

[*utgår:* [...]]

3. Artikel 7 ska ersättas med följande:

”Artikel 7

1. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 9.1a får medlemsstaterna bibehålla eller införa vägtullar och vägavgifter på det transeuropeiska vägnätet eller på vissa delar av detta nät och på alla andra delar av sina motorvägsnät som inte ingår i det transeuropeiska vägnätet på de villkor som anges i punkterna 3–8a [...] i denna artikel och i artiklarna 7a–7k.
2. Punkt 1 ska inte påverka medlemsstaternas rätt att, i enlighet med fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, tillämpa vägtullar och vägavgifter på andra vägar, förutsatt att införandet av vägtullar och vägavgifter på sådana andra vägar inte diskriminerar internationell trafik och inte resulterar i en snedvridning av konkurrensen mellan transportörer. Vägtullar och vägavgifter som tillämpas på andra vägar än de som ingår i det transeuropeiska vägnätet och på andra vägar än motorvägar ska uppfylla de villkor som anges i punkterna 3 och 4 i denna artikel och artiklarna 7a, 7j.1, 7j.2 och 7j.4.
- 2a. **Utan att det påverkar tillämpningen av andra bestämmelser i detta direktiv får vägtullar och vägavgifter för olika fordonskategorier, såsom tunga fordon, tunga godsfordon, bussar, lätta fordon, lätta nyttofordon och personbilar införas eller bibehållas oberoende av varandra.**
3. Medlemsstaterna får inte på sitt territorium införa både vägtullar och vägavgifter för en och samma fordonskategori för användningen av ett och samma vägavsnitt. Däremot får medlemsstater som tar ut vägavgifter på sitt nät även ta ut vägtullar för användningen av broar, tunnlar och bergspass.

Medlemsstaterna får besluta att inte tillämpa artiklarna 7c.5 och 7g-a.1 på sådana vägtullar för användningen av broar, tunnlar och bergspass som uppfyller ett eller båda av följande villkor:

- a) **Det skulle inte vara tekniskt genomförbart att tillämpa artiklarna 7c.5 och 7g-a.1 på införandet av sådan differentiering för det berörda vägtullsystemet.**
- b) **Tillämpning av artiklarna 7c.5 och 7g-a.1 skulle medföra omledning av de mest förorenande fordonen, med negativa konsekvenser för trafiksäkerheten och folkhälsan som följd.**

Medlemsstater som beslutar att inte tillämpa artiklarna 7c.5 och 7g-a.1 i enlighet med andra stycket i denna punkt ska underrätta kommissionen om sitt beslut.

- 4. Vägtullar och vägavgifter får inte direkt eller indirekt vara diskriminerande på grund av väganvändarens nationalitet, den medlemsstat eller det tredjeland där transportören är etablerad eller fordonet är registrerat, eller transportens ursprung eller destination.
- 4a. **Medlemsstater får föreskriva nedsatta vägtullar eller vägavgifter och undantag för vägavsnitt med låg trafikintensitet i glesbefolkade områden.**
- 5. Medlemsstater får föreskriva nedsatta vägtullar eller vägavgifter, eller undantag från skyldigheten att betala vägtull eller vägavgift, för
 - i) tunga fordon som är undantagna från skyldigheten att installera och använda färdskrivare enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014⁶, och
 - ii) **fordon** [...] som omfattas av de villkor som anges i artikel 6.2 a, b och c i detta direktiv.

⁶ 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).

6. [...]
7. [...].
8. När det gäller tunga godsfordon får en medlemsstat till och med den [...] [*EUT: Vänligen för in datum för ikraftträdande plus åtta år*] välja att tillämpa vägtullar eller vägavgifter endast på **tunga godsfordon** med en högsta tillåten bruttovikt på minst 12 ton, om den anser att en utvidgning till **tunga godsfordon** på mindre än 12 ton skulle
- a) få betydande negativa följder för det fria trafikflödet, miljön, bullernivåerna, trängsel, folkhälsan eller trafiksäkerheten på grund av omledning av trafiken,
 - b) medföra administrativa kostnader på mer än [...] **15 %** av de extrainkomster som skulle ha uppkommit genom utvidgningen, **eller**
 - c) **beröra en fordonskategori som inte orsakar mer än 10 % av de infrastrukturkostnader som får täckas av avgifter.**

Medlemsstater som väljer att tillämpa vägtullar och/eller vägavgifter på endast de **tunga godsfordon** som har en högsta tillåten bruttovikt på minst 12 ton ska informera kommissionen om detta samt motivera beslutet.

- 8a. **Om vägtullar tillämpas på alla tunga fordon får medlemsstaterna välja att återvinna en annan procentandel av kostnaderna från bussar, å ena sidan, och från tunga godsfordon, å andra sidan.**

9. [...]
10. [...] ”.

4. Artikel 7a ska ersättas med följande:

”Artikel 7a

1. Vägavgifterna ska stå i proportion till hur länge den berörda infrastrukturen används.
2. Om vägavgifter tillämpas på tunga fordon ska användningen av infrastrukturen vara tillgänglig för åtminstone följande perioder: en dag, en vecka, en månad och ett år. Månadsavgiften ska uppgå till högst 10 % av årsavgiften, veckoavgiften till högst 5 % av årsavgiften och dagsavgiften till högst 2 % av årsavgiften. **En medlemsstat får, när det gäller fordon som är registrerade i den medlemsstaten, besluta att endast tillämpa årsavgifter.**

Medlemsstaterna ska fastställa vägavgifter, inklusive administrativa kostnader, för samtliga kategorier av tunga fordon [...] till en nivå som inte överstiger de högsta avgiftssatser som fastställs i bilaga II.

3. 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 **33 %** av årsavgiften, [...] **och** månadsavgiften till högst **20 %** av årsavgiften. [...] Tiodagarsavgiften ska uppgå till högst **13 %** av årsavgiften.

Medlemsstaterna får också göra infrastrukturen tillgänglig för andra tidsperioder. I sådana fall ska medlemsstaterna tillämpa avgiftssatserna i enlighet med principen om likabehandling av användare, med beaktande av alla relevanta faktorer, i synnerhet årsavgiften och avgifterna för andra perioder enligt första stycket, befintliga användarmönster och administrativa kostnader.

När det gäller vägavgiftssystem som införts före den [...] [*EUT: Vänligen för in datum för ikraftträdande*] får medlemsstaterna behålla avgiftssatser som ligger över de gränser som anges i första stycket, om avgifterna gäller före det datumet, och motsvarande högre avgifter för andra vägavgiftsperioder, i enlighet med principen om likabehandling. De ska dock uppfylla de gränsskrav som anges i första stycket och andra stycket så fort väsentligt ändrade vägtulls- eller vägavgiftsarrangemang träder i kraft och senast från och med den [...] [*EUT: Vänligen för in datum för ikraftträdande + åtta år*].

4. För minibussar och [...] **lätta nyttofordon** ska medlemsstaterna antingen uppfylla kraven i punkt 2 eller i punkt 3. Medlemsstaterna [...] **får** emellertid fastställa [...] **andra** vägavgifter för minibussar och [...] **lätta nyttofordon** än för personbilar [...].”.

4a. Artikel 7b ska ersättas med följande:

”Artikel 7b

1. Infrastrukturavgifterna **för tunga fordon** ska grundas på principen om återvinnande av infrastrukturkostnader. De viktade genomsnittliga infrastrukturavgifterna **för tunga fordon** ska vara relaterade till anläggningskostnaderna samt kostnaderna för drift, underhåll och utveckling av det berörda infrastrukturnätet. De viktade genomsnittliga infrastrukturavgifterna får också omfatta avkastning på kapital och/eller en vinstmarginal grundad på marknadsvillkor.
2. De kostnader som beaktas ska avse det nät, eller den del av detta, för vilket infrastrukturavgifter **för tunga fordon** tas ut, och de fordon som omfattas av avgifterna. Medlemsstaterna får välja att ta ut avgifter för att täcka endast en viss procentandel av dessa kostnader.”.

5. Artikel 7c ska ersättas med följande:

”Artikel 7c

1. Medlemsstaterna får bibehålla eller införa en avgift för externa kostnader avseende kostnaden för trafikrelaterad luftförorening, [...] trafikrelaterat buller, koldioxidutsläpp, eller [...] **en kombination därav.**

Om en avgift för externa kostnader tillämpas på luftföroreningar och buller från tunga fordon ska [...] **medlemsstaterna** differentiera **denna avgift** och [...] fastställa **den** i enlighet med de minimikrav och metoder som avses i bilaga IIIa och ska iaktta de referensvärden som anges i bilaga IIIb.

2. De kostnader som beaktas ska avse det nät, eller den del av detta, för vilket avgifter för externa kostnader tas ut, och de fordon som omfattas av avgifterna. Medlemsstaterna får välja att ta ut avgifter för att täcka endast en viss procentandel av dessa kostnader.
3. Avgiften för externa kostnader som avser trafikrelaterade luftföroreningar ska inte tillämpas på tunga fordon som uppfyller de strängaste euro-utsläppskraven.

Det första stycket ska upphöra att gälla fyra år från den dag då de bestämmelser som införde dessa normer började tillämpas.

- 3a. **En medlemsstat får göra undantag från kravet på differentiering av infrastrukturavgiften eller vägavgiften i enlighet med artikel 7g-a.1a om en avgift för externa kostnader för koldioxid tas ut och differentieras enligt referensvärdena för avgiften för externa kostnader för koldioxidutsläpp, i enlighet med bilaga IIIc eller den genomförandeakt som avses i punkt 3c.**

En avgift för externa kostnader för koldioxidutsläpp får kombineras med en infrastrukturavgift som har differentierats i enlighet med artikel 7g-a.

- 3b. **För bussar får medlemsstaterna välja att tillämpa samma eller lägre värden än de som anges i bilaga IIIc.**

3c. Kommissionen ska, i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 9c.3, anta genomförandeakter i syfte att fastställa referensvärdena för avgiften för externa kostnader för koldioxidutsläpp för fordon i koldioxidutsläppsklasserna 2 och 3 i enlighet med artikel 7g-a.1a och i syfte att se över dessa värden för utsläppssnåla fordon. Dessa genomförandeakter ska antas inom ett år efter det att kommissionen, i enlighet med artikel 11.1 i förordning (EU) 2019/1242, för första gången offentliggjort referensuppgifter för koldioxidutsläpp, som är nödvändiga för att beräkna värdena av de externa kostnaderna för en fordonsklass enligt bilaga IIIc.

[3d. *utgår*]

3e. Medlemsstaterna får också tillämpa högre avgifter för externa kostnader för koldioxidutsläpp än de referensvärden som anges i bilaga IIIc, förutsatt att detta görs på ett icke-diskriminerande sätt och begränsas till högst två gånger de värden som anges i bilaga IIIc. Om medlemsstaterna tillämpar denna punkt ska de motivera sitt beslut och anmäla det till kommissionen.

4. Avgiften för externa kostnader ska fastställas av den berörda medlemsstaten. Om en medlemsstat utser en myndighet för detta syfte, ska denna myndighet vara rättsligt och ekonomiskt oberoende av den organisation som förvaltar eller tar ut hela eller delar av avgiften.

5. Från och med den [...] [*EUT: Vänligen för in datum för ikraftträdande + fyra år*] ska *de* medlemsstater som tar ut vägtullar tillämpa en avgift för externa kostnader på tunga fordon på åtminstone [...] *en* del av det nät som avses i artikel 7.1, om de miljöskador som orsakas av tunga fordon *är de mest betydande*. [...]”⁷

⁷ **Lägg till ett nytt skäl: Medlemsstaterna bör ha möjlighet att vid behov begränsa tillämpningen av avgifter för externa kostnader för tunga fordon till de delar av nätet där infrastrukturavgifter tillämpas.**

5a. Artikel 7d ska ersättas med följande:

”Artikel 7d

Senast sex månader efter att de kommande, strängare euro-utsläppskraven antagits ska kommissionen, i lämpliga fall, lägga fram ett lagstiftningsförslag för att fastställa motsvarande referensvärden i bilaga IIIb.”.

6. Följande artikel ska införas som artikel 7da:

”Artikel 7da

1. Medlemsstaterna får, i enlighet med kraven i bilaga V, införa en trängselavgift på varje del av deras vägnät där det finns trängselproblem. Trängselavgiften får endast tillämpas på vägavsnitt med regelbundna trängselproblem och endast under de perioder då trängselproblem normalt råder.
2. Medlemsstaterna ska fastställa de vägavsnitt och tidsperioder som avses i punkt 1 på grundval av objektiva kriterier avseende trängselnivån på dessa vägar och deras närområden, t.ex. genomsnittliga förseningar eller kölängder.
3. En trängselavgift som införs på en del av vägnätet ska tillämpas på ett icke-diskriminerande sätt på alla fordonskategorier, i enlighet med de standardekvivalensfaktorer som fastställs i bilaga V. **Medlemsstaterna får helt eller delvis undanta minibussar och bussar från trängselavgiften.**
4. Trängselavgiften ska avspegla de kostnader som ett fordon medför för andra väganvändare och indirekt för samhället [...] **och ska [...] iaktta de referensvärden** som fastställs i bilaga VI för en viss typ av väg **och fastställas i enlighet med de minimikrav som avses i bilaga V.** Om en medlemsstat avser att ta ut högre trängselavgifter än de referensvärden som anges i bilaga VI ska den underrätta kommissionen om detta i enlighet med de krav som avses i bilaga V.

5. Medlemsstaterna ska införa ändamålsenliga mekanismer för att övervaka trängselavgifternas effekter och för att se över avgiftsnivåerna. De ska regelbundet se över avgiftsnivån, åtminstone vart tredje år, för att säkerställa att avgifterna inte överstiger kostnaderna för den trängsel som inträffar i den medlemsstaten och som genereras på de vägavsnitt som omfattas av trängselavgiften.”.

6a. Artikel 7e.1 och 7e.2 ska ersättas med följande:

- ”1. Medlemsstaterna ska beräkna maximinivån för infrastrukturavgiften **för tunga fordon** med hjälp av metoder som utgår från de grundläggande beräkningsprinciper som anges i **artikel 7b och** bilaga III.
2. För koncessionerade vägtullar ska maximinivån för infrastrukturavgiften **för tunga fordon** vara lika med eller lägre än den nivå som skulle ha framkommit med en metod grundad på de grundläggande beräkningsprinciper som anges i **artikel 7b och** bilaga III. Bedömningen av denna ekvivalens ska göras utgående från en rimligt lång referensperiod som är förenlig med koncessionens art.”.
7. Artiklarna 7f och 7g ska ersättas med följande:

”Artikel 7f

1. Efter att ha underrättat kommissionen får en medlemsstat göra en uppräknings av infrastrukturavgifterna på specifika vägavsnitt med regelbunden trängsel, eller där fordonstrafiken medför betydande miljöskador, om följande villkor uppfylls:
- a) Intäkterna från uppräknings används för att finansiera **utveckling av transporttjänster eller anläggning eller underhåll** av transportinfrastruktur inom det stornät 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 uppräknings gäller.

- b) Uppräkningen 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 stomnätskorridorer, varvid uppräkningsen inte får överstiga 25 %. **Om två eller flera medlemsstater inför en uppräkning för samma korridor får uppräkningsen inte överstiga 50 %.**
 - c) Tillämpningen av uppräkningsen medför inte någon orättvis behandling av kommersiell trafik i jämförelse med andra väganvändare.
 - d) En beskrivning av det exakta vägvägsnitt för vilket uppräkningsen ska gälla, samt en handling som styrker beslutet att finansiera anläggningen av de stomnätskorridorer som avses i led a lämnas till kommissionen innan uppräkningsen tillämpas.
 - e) Den period under vilken uppräkningsen ska gälla är fastställd och begränsad i förväg och är, vad gäller de intäkter som förväntas uppkomma, förenlig med finansieringsplanerna och kostnads-nyttoanalyserna för de projekt som delfinansieras med intäkter från uppräkningsen.
- 1a. När det gäller nya gränsöverskridande projekt får uppräkning endast tillämpas om alla medlemsstater som deltar i projektet godkänner det.
 - 2. En uppräkning får tillämpas på infrastrukturavgifter som har differentierats i enlighet med artikel 7g, **7g-a** eller 7ga.
 - 3. Efter att ha mottagit den erforderliga informationen från en medlemsstat som har för avsikt att införa en uppräkning, 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 den genom genomförandeakter avslå eller begära ändringar av de avgiftsplaner som den berörda medlemsstaten har lämnat in. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det [...] **granskningsförfarande** som avses i artikel 9c.[...]3.

4. [...]
5. Uppräkning får inte tillämpas på vägavsnitt där en trängselavgift tas ut.

Artikel 7g

1. [...] Infrastrukturavgiften får differentieras i syfte att minska trängsel, minimera slitage på infrastrukturen och optimera användningen av den berörda infrastrukturen eller främja trafiksäkerheten, under förutsättning att följande villkor uppfylls:
 - a) Differentieringen är transparent, offentliggjord och tillgänglig för alla användare på lika villkor.
 - b) Differentieringen tillämpas beroende på tidpunkt på dagen, typ av dag eller årstid.
 - c) Ingen infrastrukturavgift överstiger maximinivån för de viktade genomsnittliga infrastrukturavgifter som avses i artikel 7b med mer än 175 %.
 - d) De perioder med rusningstrafik då de högre infrastrukturavgifterna tas ut i syfte att minska trängseln överstiger inte fem timmar per dag.
 - e) Differentieringen har utformats och tillämpas på ett transparent och inkomstneutralt sätt på ett vägavsnitt där det ofta förekommer trängsel och erbjuder lägre vägtullar för [...] **väganvändare** som kör i lågtrafik och högre vägtullar för [...] **väganvändare** som kör i högtrafik på det aktuella vägavsnittet.
 - f) **Ingen trängselavgift tas ut på det berörda vägavsnittet.**

En medlemsstat som önskar införa en sådan differentiering eller ändra en befintlig differentiering informerar kommissionen om detta och lämnar den information som krävs för att kontrollera att villkoren uppfylls.

2. [...] **Fram till dess att den differentiering av infrastrukturavgifter och vägavgifter som avses i artikel 7g-a tillämpas** ska medlemsstaterna, när det gäller tunga fordon, differentiera infrastrukturavgiften i enlighet med fordonets euro-utsläppsklass så att ingen infrastrukturavgift överstiger den avgift som tas ut för likvärdiga fordon som uppfyller de strängaste utsläppskraven med mer än 100 %. **När infrastrukturavgifter och vägavgifter är differentierade i enlighet med artikel 7g-a ska medlemsstaterna upphöra med differentieringen enligt euro-utsläppsklass.** [...]

Medlemsstaterna får tillämpa ett avdrag på upp till 75 % för utsläppsfria fordon jämfört med avgiften för de strängaste utsläppsstandarderna från och med den [EUT: vänligen för in datum för detta ändringsdirektivs ikraftträdande].

En medlemsstat får dock göra undantag från detta krav på differentiering av infrastrukturavgifter om något av följande gäller:

- i) Det skulle allvarligt skada enhetligheten inom vägtullsystemen på medlemsstatens territorium,
- ii) Det skulle inte vara tekniskt genomförbart att införa sådan differentiering för det berörda vägtullsystemet.
- iii) Det skulle medföra omledning av de mest förorenande fordonen, med negativa konsekvenser för trafiksäkerheten och folkhälsan som följd.
- iv) Vägtullen innefattar en avgift för externa kostnader.

Kommissionen ska underrättas om sådana undantag.

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, **och om leverantören av det europeiska systemet för elektroniska vägtulltjänster (EETS), i tillämpliga fall, inte kan tillhandahålla denna information,** får medlemsstaterna tillämpa vägtullar upp till den högsta tillåtna nivån.”.

4. Den differentiering som avses i denna artikel ska inte vara utformad för att generera ändringar av intäkterna.

7a. Följande artikel ska införas som artikel 7g-a:

”Artikel 7g-a

1. Medlemsstaterna ska tillämpa en differentiering av infrastrukturavgifter och vägavgifter för tunga fordon i enlighet med denna artikel.

Differentieringen ska tillämpas på en undergrupp av tunga fordon från och med två år efter ikraftträdandet av den genomförandeakt som är relevant för den undergruppen, i enlighet med punkt 2 eller punkt 3.

Från och med detta datum ska medlemsstaterna upphöra med differentieringen i enlighet med den euro-utsläppsklass som anges i artikel 7g för det tunga fordonet i fråga.

1a. För varje typ av tungt fordon ska medlemsstaterna fastställa följande koldioxidutsläppsklasser:

- a) Koldioxidutsläppsklass 1 – fordon som inte tillhör någon av de koldioxidutsläppsklasser som avses i leden b–e.
- b) Koldioxidutsläppsklass 2 – fordon med koldioxidutsläpp som är mindre än eller lika stora som det andra referensvärdet för deras specifika fordonsundergrupp men som inte tillhör någon av de koldioxidutsläppsklasser som avses i leden c–e.
- c) Koldioxidutsläppsklass 3 – fordon med koldioxidutsläpp som är mindre än eller lika stora som det första referensvärdet för deras specifika fordonsundergrupp men som inte tillhör någon av de koldioxidutsläppsklasser som avses i leden d–e.

d) **Koldioxidutsläppsklass 4 – utsläppssnåla tunga fordon enligt definitionen i artikel 3.12 i förordning (EU) 2019/1242.**

e) **Koldioxidutsläppsklass 5 – utsläppsfria fordon.**

1b. Den högsta nivån för infrastrukturavgiften eller vägavgiften för en given typ av tungt fordon ska tillämpas för fordon i koldioxidutsläppsklass 1. Nedsatta avgifter ska tillämpas för fordon i koldioxidutsläppsklasserna 2, 3, 4 och 5 enligt följande:

- Koldioxidutsläppsklass 2 – minskning med 5 % till 15 % jämfört med avgiften för koldioxidutsläppsklass 1.**
- Koldioxidutsläppsklass 3 – minskning med 15 % till 30 % jämfört med avgiften för koldioxidutsläppsklass 1.**
- Koldioxidutsläppsklass 4 – minskning med 30 % till 50 % jämfört med avgiften för koldioxidutsläppsklass 1.**
- Koldioxidutsläppsklass 5 – minskning med 50 % till 75 % jämfört med avgiften för koldioxidutsläppsklass 1.**

2. För de tunga fordon som avses i artikel 2.1 a–d i förordning (EU) 2019/1242 ska kommissionen, i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 9c.3, genom genomförandeakter fastställa det första och det andra referensvärdet såsom de definieras i artikel 2.30 och 2.31. Dessa referensvärden ska baseras på de övervakningsuppgifter som avses i artikel 1 andra stycket i förordning (EU) 2019/1242. Kommissionen ska anta dessa genomförandeakter inom sex månader efter offentliggörandet av de referensvärden för koldioxidutsläpp, enligt definitionen i artikel 3.1 i förordning (EU) 2019/1242, vilka är relevanta för en särskild undergrupp av tunga fordon.

Kommissionen ska dessutom anta genomförandeakter, i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 9c.3, för att fastställa nya referensvärden inom sex månader efter ikraftträdandet av eventuella relevanta justeringar av referensvärdena för koldioxidutsläpp, som antagits i enlighet med artikel 11.2 i förordning 2019/1242.

3. När det gäller tunga fordon som inte omfattas av punkt 2 ska kommissionen, genom genomförandeakter, fastställa det första och det andra referensvärdet på grundval av de koldioxidutsläpp för varje grupp av tunga fordon som offentliggjorts i enlighet med artikel 10 i förordning (EU) 2018/956. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 9c.3 och inom ett år efter det att uppgifterna rapporterats till kommissionen i enlighet med förordning (EU) 2018/956.

Vid fastställandet av koldioxidutsläppsklass 4 ska kommissionen tillämpa den metod som beskrivs i punkt 3 i bilaga I till förordning (EU) 2019/1242.

4. Kommissionen ska, i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 9c.3, anta genomförandeakter för att, på grundval av de senaste övervakningsuppgifterna, anpassa de percentilvärden som definieras i artikel 2.30 och 2.31 för de fordon som avses i punkterna 2 och 3 i syfte att separera de koldioxidutsläppsklasser som avses i punkt 1a. Den första genomförandeakten ska antas senast den 31 december 2026 och därefter vart femte år.

De anpassade värdena ska tillämpas från och med 12 månader efter ikraftträdandet av genomförandeakten i fråga.

7. Den differentiering som avses i denna artikel ska inte vara utformad för att generera ändringar av intäkterna.”.
8. Följande artikel ska införas som artikel 7ga:

”Artikel 7ga

1. För lätta fordon får medlemsstaterna differentiera vägtullar och vägavgifter i enlighet med fordonets miljöprestanda, vilka definieras genom de specifika kombinerade koldioxidutsläpp eller viktade kombinerade koldioxidutsläpp som registrerats i post 49 i fordonets intyg om överensstämmelse, och genom euro-utsläppsprestanda.

De lägre vägtullarna och vägavgifterna ska tillämpas för personbilar och lätta nyttofordon som uppfyller båda följande villkor:

- a) Deras specifika koldioxidutsläpp, fastställda i enlighet med kommissionens förordning (EU) 2017/1151⁸, ska vara noll eller lägre än följande nivåer:
 - i) För perioden 2021–2024, genomsnittet, viktat på grundval av antalet nyregistrerade personbilar eller lätta nyttofordon under det året, av de specifika utsläppsmål som fastställs för varje enskild tillverkare i enlighet med punkt 4 i del A respektive del B i bilaga I till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631⁹.
 - ii) För perioden 2025–2029, de mål för EU:s hela fordonspark som fastställts i enlighet med punkt 6.1.1 i del A respektive del B i bilaga I till den förordningen.
 - iii) För perioden från och med 2030, de mål för EU:s hela fordonspark som fastställts i enlighet med punkt 6.1.2 i del A och del B i bilaga I till den förordningen.
- b) Deras förorenande utsläpp, fastställda i enlighet med kommissionens förordning (EU) 2017/1151, ska vara de som anges i tabellen i bilaga VII till detta direktiv.

⁸ Kommissionens förordning (EU) 2017/1151 av den 1 juni 2017 om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon samt om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG, kommissionens förordningar (EG) nr 692/2008 och (EU) nr 1230/2012 och om upphävande av kommissionens förordning (EG) nr 692/2008.

⁹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631 av den 17 april 2019 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp för nya personbilar och för nya lätta nyttofordon och om upphävande av förordningarna (EG) nr 443/2009 och (EU) nr 510/2011.

3. Om en förare, eller i förekommande fall transportören eller leverantören av det europeiska systemet för elektroniska vägtulltjänster (EETS), vid en kontroll inte kan styrka fordonets utsläppsnivåer får medlemsstaterna tillämpa vägtullar eller årliga vägavgifter upp till den högsta tillåtna nivån.”.
9. Artikel 7h ska ändras på följande sätt:
- a) I punkt 1 ska de inledande orden ersättas med följande:
- ”Minst sex månader före införandet av ett nytt eller väsentligt ändrat system för uttag av infrastrukturavgifter ska medlemsstaterna skicka följande till kommissionen:”
- aa) Följande punkt ska införas som punkt 1a:
- ”1a. När medlemsstaterna skickar information till kommissionen i enlighet med punkt 1 får de planera för eller inkludera mer än en ändring av systemet för uttag av infrastrukturavgifter. Genomförandet av en sådan planerad ändring som kommissionen redan har informerats om ska inte omfattas av bestämmelserna i punkt 1.”.
- b) Punkt 3 ska ersättas med följande:
- ”3. Före införandet av ett nytt eller väsentligt ändrat system för uttag av avgifter för externa kostnader ska medlemsstaterna informera kommissionen om det berörda nätet, de planerade avgifterna per fordonskategori och utsläppsklass samt i tillämpliga fall underrätta kommissionen i enlighet med punkt 2 i bilaga IIIa eller punkt 2 i bilaga V.”.
- c) Punkt 4 ska utgå.

10. Artikel 7i ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 2 ska led b och c ersättas med följande:

”b) sådana rabatter eller avdrag speglar de faktiska besparingarna i administrativa kostnader som görs vid hantering av ofta återkommande användare jämfört med tillfälliga användare.

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

aa) Följande punkt ska införas som punkt 2a:

”2a. Medlemsstaterna får föreskriva rabatter eller avdrag på infrastrukturavgiften för personbilar när det gäller återkommande användare, särskilt i glesbygdsområden och i förorter. Minskade intäkter till följd av rabatter som beviljats återkommande användare får inte införas för andra mindre återkommande användare.”.

b) Punkt 3 ska ändras på följande sätt:

”3. Om inte annat följer av villkoren i artikel 7g.1 b [...], 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.”.

11. Artikel 7j ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 1 ska andra meningen ersättas med följande:

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

b) Punkt 3 ska ersättas med följande:

”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. **Väganvändaren kan samtycka till att inte tillhandahållas kvittot.**”.

c) I punkt 4 ska första meningen ersättas med följande:

”Om det är ekonomiskt möjligt ska medlemsstaterna ta ut och driva in avgifter för externa kostnader och trängselavgifter med hjälp av ett elektroniskt **vägtullsystem** som är förenligt med [...] **bestämmelserna** i artikel [...] **3.1** i direktiv [...] **(EU) 2019/520.**”.

12. Artikel 7k ska ersättas med följande:

”Artikel 7k

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 vägtullar att föreskriva lämplig kompensation.”.

13. I artikel 8.2 ska **leden a och b [...]** ersättas med följande:

[...] [...] ”a) Betalning av den gemensamma vägavgiften ska ge tillgång till det nät som fastställs av de deltagande medlemsstaterna i enlighet med artikel 7.1 och 7.2.

b) De gemensamma vägavgifterna ska fastställas av de deltagande medlemsstaterna till nivåer som inte är högre än de maximisatser som anges i artikel 7a.”.

14. Artikel 9 ska ändras på följande sätt:

- a) I punkt 2 ska andra stycket utgå.

[...] [...] [...] [...] [...]”.

14a. I artikel 9c ska följande punkt läggas till som punkt 3:

”3. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.”.

15. Artiklarna 9d och 9e ska ersättas med följande:

”Artikel 9d

Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 9e med avseende på ändring av bilaga 0, **formlerna i avsnitt 4.1 och 4.2 i bilaga IIIa och beloppen i tabell [...] 1 [...] i bilaga IIIb[...]** i syfte att anpassa dem till den vetenskapliga och tekniska utvecklingen.

Artikel 9e

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i [...] artikel 9d ska ges till kommissionen för [...] **en period på fem år** från och med [*EUT: lägg till 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.

3. Den delegering av befogenhet som avses i [...] artikel 9d får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.
4. Innan kommissionen antar en delegerad akt ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning.
5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
6. En delegerad akt som antas enligt [...] artikel 9d ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period på två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.”.
16. Artiklarna 9f och 9g ska utgå.
17. Artikel 10a ska ersättas med följande:

”Artikel 10a

1. De belopp i euro som fastställs i bilaga II samt de belopp i cent som fastställs i tabell [...] 1 [...] i bilaga IIb ska justeras vartannat år så att hänsyn tas till förändringarna i det EU-omspännande harmoniserade konsumentprisindexet exklusive energi och obearbetade livsmedel, som offentliggörs av kommissionen (Eurostat). Den första justeringen ska göras den 31 mars [*EUT: vänligen för in det år som följer på de två åren efter direktivets ikraftträdande*].

Beloppen ska justeras automatiskt genom att grundbeloppet i euro eller cent [...] **justeras** med den procentuella förändringen av detta index. De uppkomna beloppen ska rundas av uppåt till närmaste antal hela euro avseende bilaga II och rundas av uppåt till närmaste tiondels cent avseende bilaga IIb.

2. Kommissionen ska offentliggöra de justerade belopp som avses i punkt 1 i *Europeiska unionens officiella tidning* senast den 31 mars det år som följer på utgången av de två kalenderår som avses i punkt 1. Dessa justerade belopp ska träda i kraft den första dagen i månaden efter offentliggörandet.”.

18. Artikel 11 ska ersättas med följande:

”Artikel 11

1. **Vart femte år** [...] ska medlemsstaterna offentliggöra en rapport i aggregerad form om de vägtullar och vägavgifter som tas ut på deras territorium[...].
2. Den offentliggjorda rapporten enligt punkt 1 ska innehålla information om följande:
 - a) Den avgift för externa kostnader som tas ut för varje kombination av fordonsklass, vägtyp och tidsperiod.
 - b) Infrastrukturavgifternas **eller vägavgifternas** differentiering beroende på **fordonskategori och typ av tungt fordon** [...].
 - c) Den viktade genomsnittliga infrastrukturavgiften [...] och de sammanlagda intäkterna från infrastrukturavgifter [...].
 - d) De sammanlagda intäkterna från avgifter för externa kostnader.
 - e) De sammanlagda intäkterna från trängselavgifter.

- f) De sammanlagda intäkterna från vägtullar och/eller vägavgifter.
- g) Information om användningen av intäkter som genereras genom tillämpningen av detta direktiv och om hur denna användning har gjort det möjligt för medlemsstaten att uppnå de mål som avses i artikel 9.2 [...].

[...]

[...]

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

4. [...]

5. [...] ”.

[...]19. Bilagorna ska ändras på följande sätt:

- a) Bilagorna 0, IIIa, IIIb och IV ska ändras i enlighet med bilagan till detta direktiv.
- b) Bilagorna **IIIc**, V, VI och VII ska läggas till i enlighet med bilagan till detta direktiv.

Artikel 2

1. Medlemsstaterna ska senast den [*EUT: vänligen för in datum för ikraftträdande plus två år*] sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De ska genast överlämna texten till dessa bestämmelser till kommissionen.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell rätt som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 3

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 4

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande

1. Bilagorna 0, III, IIIa, IIIb och IV ska ändras på följande sätt:

a) Avsnitt 3 i bilaga 0 ska ändras på följande sätt:

[...] [...] [...] iii) Följande ska läggas till:

”Gränsvärden för Euro VI

	Gränsvärden							
	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x ⁽¹⁾ (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	Partiklar (massa) (mg/kWh)	Partiklar antal (#/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

Observera:

PI = Gnisttändning (*positive ignition*).

CI = Kompressionständning (*compression ignition*).

1. Tillåten NO₂-halt i gränsvärdet för NO_x får fastställas senare.”.

b) Bilaga III ska ändras på följande sätt:

i) Avsnitt 2 ska ändras på följande sätt:

– i punkt 2.1 ska den sjätte strecksatsen ersättas med följande:

”– 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 tillryggaläggs av tunga fordon får i detta syfte anpassas genom objektivet motiverade ’ekvivalensfaktorer’, exempelvis de som föreskrivs i punkt 4¹⁰.”.

– I punkt 2.2 ska andra strecksatsen ersättas med följande:

”– Kostnaderna ska fördelas mellan tunga fordon och annan trafik på grundval av faktiska och prognostiserade andelar av fordonskilometer och får anpassas genom sådana objektivet motiverade ekvivalensfaktorer som anges i punkt 4.”.

ii) I avsnitt 4 ska rubriken och första strecksatsen ersättas med följande:

”4. ANDEL TRAFIK MED TUNGA FORDON, EKVIVALENSFAKTORER OCH KORREKTIONSMEKANISM

– Beräkningen av vägtullarna ska grundas på de tunga fordonens faktiska eller prognostiserade andelar av fordonskilometer, vid behov justerat med ekvivalensfaktorer för att ta vederbörlig hänsyn till de ökade kostnaderna för att anlägga och reparera infrastrukturer som används av tunga fordon.”.

¹⁰ Vid tillämpningen av ekvivalensfaktorer får medlemsstaterna ta hänsyn till vägbyggande som utvecklas stegvis eller enligt en livscykelorienterad modell.

- c) Bilaga IIIa ska ersättas med följande:

”BILAGA IIIa

MINIMIKRAV FÖR UTTAG AV EN AVGIFT FÖR EXTERNA KOSTNADER

I denna bilaga fastställs minimikraven för uttag av en avgift för externa kostnader och, i tillämpliga fall, för beräkning av maximal avgift för externa kostnader.

1. Berörda delar av vägnätet

Medlemsstaten ska exakt ange den del eller de delar av dess vägnät där en avgift för externa kostnader ska tas ut.

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 annan likvärdig uppgiftskälla** eller
- att införandet av en avgift för externa kostnader på andra delar av det på detta sätt sammansatta 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.

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 IIIb **eller bilaga IIIc** ska den till kommissionen anmäla den klassificering av fordon i enlighet med vilken avgiften för externa kostnader ska differentieras. **I tillämpliga fall** ska den [...] 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 omgivningar 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.

3. Avgiftsbelopp

Detta avsnitt ska tillämpas om en medlemsstat avser att ta ut avgifter för externa kostnader som överstiger de referensvärden som anges i bilaga IIIb **eller bilaga IIIc**.

För varje fordonsklass, vägtyp och tidsperiod, **beroende på vad som är tillämpligt**, ska medlemsstaten eller, i förekommande fall, en oberoende myndighet fastställa ett enda specifikt belopp. Den resulterande avgiftsstrukturen ska vara transparent, offentliggjord och tillgänglig för alla användare på lika villkor. Offentliggörandet ska ske i god tid före genomförandet. Alla parametrar och uppgifter och all annan information som är nödvändig för att förstå hur de externa kostnadsfaktorerna beräknas, ska offentliggöras.

När avgifterna fastställs ska medlemsstaten, eller om så är lämpligt, den oberoende myndigheten, vägledas av principen om effektiv prissättning, dvs. priset ska ligga nära samhällets marginalkostnader till följd av utnyttjandet av det fordon för vilket avgiften tas ut.

Avgiften ska fastställas med beaktande av risken för en omledning av trafiken, tillsammans med eventuell negativ inverkan på trafiksäkerhet, miljö och trängsel, samt eventuella lösningar för att minska dessa risker.

Medlemsstaten eller, om så är lämpligt, en oberoende myndighet ska övervaka effektiviteten i avgiftssystemet när det gäller att minska de miljöskador som uppstår till följd av vägtransport. Om så behövs ska den vartannat år anpassa avgiftsstrukturen, och det avgiftsbelopp som fastställts för en viss fordonsklass, vägtyp och tidsperiod, till förändringarna i transportutbudet och efterfrågan.

4. Externa kostnadsfaktorer

4.1 Kostnad för trafikrelaterad luftförorening

Om en medlemsstat avser att ta ut avgifter för externa kostnader som är högre än de referensvärden som anges i bilaga IIb ska denna medlemsstat eller, om så är lämpligt, en oberoende myndighet beräkna den kostnad för trafikrelaterade luftföroreningar som får täckas av avgifter genom att använda följande formel:

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

där

- PCV_{ij} = kostnaden för luftföroreningar från fordonsklass i på vägtyp j (euro/fordonskilometer),
- EF_{ik} = emissionsfaktorn för förorening k och fordonsklass i (gram/fordonskilometer),
- PC_{jk} = den monetära kostnaden för förorening k för vägtyp j (euro/gram).

Emissionsfaktorerna ska vara desamma som de som används av medlemsstaten vid upprättandet av de nationella utsläppsinventeringar som avses i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/2284 om minskning av nationella utsläpp av vissa luftföroreningar¹¹ (vilket kräver användning av EMEP/EEA:s vägledning om utsläppsinventering av luftföroreningar¹²). De monetära kostnaderna för föroreningar ska bedömas av medlemsstaterna eller, om så är lämpligt, av den oberoende myndighet som avses i artikel 7c.4, med användning av vetenskapligt bevisade metoder.

Medlemsstaten eller, om så är lämpligt, en oberoende myndighet får tillämpa vetenskapligt bevisade alternativa metoder för att beräkna kostnaderna till följd av luftföroreningar och därvid utnyttja data från mätningar av luftföroreningar samt det lokala värdet av de monetära kostnaderna till följd av luftföroreningar.

4.2 Kostnad för trafikrelaterat buller

Om en medlemsstat avser att ta ut avgifter för externa kostnader som är högre än de referensvärden som anges i bilaga IIb ska denna medlemsstat eller, om så är lämpligt, en oberoende myndighet beräkna den kostnad för trafikrelaterat buller som får täckas av avgifter med hjälp av följande formler:

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

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

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

¹¹ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/2284 av den 14 december 2016 om minskning av nationella utsläpp av vissa luftföroreningar, om ändring av direktiv 2003/35/EG och om upphävande av direktiv 2001/81/EG (EUT L 344, 17.12.2016, s. 1).

¹² Europeiska miljöbyråns metod: <http://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2016>

där

—	$NCV_j =$		kostnaden för buller från ett tungt godsfordon på vägtyp j (euro/fordonskilometer),
—	$NC_{jk} =$		bullerkostnaden för varje person som på vägtyp j utsätts för bullernivå k (euro/person),
—	$POP_k =$		antalet personer som dagligen utsätts för bullernivå k per kilometer (person/kilometer),
—	$WADT =$		det viktade trafikgenomsnittet per dag (personbilsekvivalent),
—	a och b		är viktningsfaktorer som ska fastställas av medlemsstaten, varvid den viktade genomsnittliga bulleravgiften per fordonskilometer som blir resultatet motsvarar NCV_j (dag).

Det trafikrelaterade bullret avser bullrets inverkan på folkhälsan kring vägen.

Antalet personer som utsätts för bullernivå k ska hämtas från de strategiska bullerkartor som utarbetats enligt artikel 7 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/49/EG¹³ **eller annan likvärdig uppgiftskälla.**

Kostnaderna per person som utsätts för bullernivå k ska bedömas av medlemsstaterna eller, om så är lämpligt, av en oberoende myndighet, med användning av vetenskapligt bevisade metoder.

¹³ Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/49/EG av den 25 juni 2002 om bedömning och hantering av omgivningsbuller (EGT L 189, 18.7.2002, s. 12).

För det viktade trafikgenomsnittet per dag används en ekvivalensfaktor ”e” mellan tunga godsfordon och personbilar som ska tas fram på grundval av bullernivåerna från en genomsnittlig bil och ett genomsnittligt tungt godsfordon och med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 540/2014 av den 16 april 2014 om motorfordons ljudnivå och om utbytesljuddämpningssystem och om ändring av direktiv 2007/46/EG och om upphävande av direktiv 70/157/EEG.

Medlemsstaten eller, om så är lämpligt, en oberoende myndighet får fastställa differentierade bulleravgifter för att gynna användningen av tystare fordon, förutsatt att detta inte leder till att utländska fordon diskrimineras.

4.3 Kostnad för trafikrelaterade koldioxidutsläpp

Om en medlemsstat har för avsikt att tillämpa en avgift för externa kostnader för koldioxidutsläpp som är högre än de referensvärden som anges i bilaga IIIc ska den medlemsstaten eller, i förekommande fall, en oberoende myndighet beräkna den kostnad som får täckas av avgifter på grundval av vetenskapliga bevis och med hjälp av metoden med kostnad för undvikande, varvid särskilt följande aspekter ska beaktas och förklaras:

- **Val av utsläppsmålnivå.**
- **Uppskattning av minskningsalternativen.**
- **Uppskattning av referensscenariot.**
- **Risk- och förlustaversion.**
- **Rättviseviktning.**

Minst sex månader innan en sådan avgift för externa kostnader tillämpas för koldioxidutsläpp ska medlemsstaten underrätta kommissionen.”.

- d) Bilaga IIIb ska ersättas med följande:

”BILAGA IIIb

REFERENSVÄRDEN FÖR AVGIFTER FÖR EXTERNA KOSTNADER

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

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

Fordonsklass	Cent/fordonskilometer	Vägar i tätort⁽¹⁾	Interurbana vägar⁽²⁾
<i>Tunga godsfordon med en högsta tillåten bruttovikt på mindre än [...] 12 ton eller med två axlar</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>Mindre förorenande än EURO VI, inbegripet utsläppsfria fordon</i>	[...] 2,0	0,3
<i>Tunga godsfordon med en högsta tillåten bruttovikt på mellan [...] 12 och [...] 18 ton</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

<i>eller med tre axlar</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>Mindre förorenande än EURO VI, inbegripet utsläppsfria fordon</i>	[...] 2,3	0,3
<i>Tunga godsfordon med en högsta tillåten bruttovikt på mellan [...] 18 och [...] 32 ton eller med fyra axlar</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>Mindre förorenande än EURO VI, inbegripet utsläppsfria fordon</i>	2,5	0,3
<i>Tunga godsfordon med en högsta tillåten bruttovikt på över [...] 32 ton eller med 5 axlar eller fler</i>	<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>Mindre förorenande än EURO VI, inbegripet utsläppsfria fordon</i>	[...] 2,8	0,3

1. Med *vägar i tätort* avses områden med en befolkningstäthet mellan 150 och 900 invånare/km² (medianbefolkningstäthet: 300 invånare/km²).
2. Med *interurbana vägar* avses områden med en befolkningstäthet som understiger 150 invånare/km².

[*Tabellen har strukits*]

Värdena i tabell [...] 1 [...] 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.”.

da) Följande bilaga ska införas som bilaga IIIc:

”BILAGA IIIc

**REFERENSVÄRDEN – AVGIFTER FÖR EXTERNA KOSTNADER FÖR
KOLDIOXIDUTSLÄPP**

I denna bilaga fastställs referensvärden för avgifter för externa kostnader med beaktande av kostnaderna för koldioxidutsläpp.

Tabell 1: Referensvärden – avgifter för externa kostnader för koldioxidutsläpp från tunga godsfordon

Fordonsklass	Cent/fordonskilometer	Interurbana vägar (inbegripet motorvägar)
Tunga godsfordon med en högsta tillåten bruttovikt på mindre än 12 ton eller med två axlar	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
	Utsläppssnåla fordon	2,0
	Utsläppsfria fordon	0
Tunga godsfordon med en högsta tillåten bruttovikt på mellan 12 och 18 ton	EURO 0	6,0
	EURO I	5,2
	EURO II	5,2

eller med tre axlar	EURO III	5,2
	EURO IV	5,0
	EURO V	5,0
	EURO VI	5,0
	Utsläppssnåla fordon	2,5
	Utsläppsfria fordon	0

Fordonsklass	Cent/fordonskilometer	Interurbana vägar (inbegripet motorvägar)
Tunga godsfordon med en högsta tillåten bruttovikt på mellan 18 och 32 ton eller med fyra axlar	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
	Utsläppssnåla fordon	3,4
	Utsläppsfria fordon	0
Tunga godsfordon med en högsta tillåten bruttovikt på över 32 ton	EURO 0	9,1
	EURO I	8,1
	EURO II	8,1

eller med 5 axlar eller fler	EURO III	8,1
	EURO IV	8,0
	EURO V	8,0
	EURO VI	8,0
	Utsläppssnåla fordon	4,0
	Utsläppsfria fordon	0

- e) I bilaga IV ska tabellen med rubriken ”FORDONSKOMBINATIONER (LEDADE FORDON OCH FORDONSTÅG)” ersättas med följande:

”FORDONSKOMBINATIONER (LEDADE FORDON OCH FORDONSTÅG)

Drivaxlar utrustade med luftfjädring eller fjädring som erkänns som likvärdig	Andra upphängningssystem för drivaxlarna	Skadeklass
Antal axlar och högsta tillåten bruttovikt (i ton)	Antal axlar och högsta tillåten bruttovikt (i ton)	

Minst	Mindre än	Minst	Mindre än	
<i>2 + 1 axlar</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 axlar</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 axlar</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
<i>2 + 4 axlar</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
<i>3 + 1 axlar</i>				II
30	30	30	32	
32	35			
		32	35	III
<i>3 + 2 axlar</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
		40	44	
40	44			

<i>3 + 3 axlar</i>				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	II
40	44	40	44	
<i>7 axlar</i>				
40	50	40	50	II
50	60	50	60	III
60		60		
<i>Minst 8 [...]</i>				
40	50	40	50	I
50	60	50	60	II
60		60		III”.

2. Följande bilagor ska läggas till som bilagorna V, VI och VII:

”BILAGA V

MINIMIKRAV FÖR UTTAG AV TRÄNGSELAVGIFT

I denna bilaga fastställs minimikraven för uttag av trängselavgift.

1. Delar av nätet som omfattas av trängselavgift, fordon och tidsperioder som omfattas

Medlemsstaterna ska exakt ange följande:

- a) Den del eller de delar av deras nät som utgör deras andel av det transeuropeiska vägnätet och deras motorvägar enligt artikel 7.1, som ska omfattas av en trängselavgift, i enlighet med artikel 7da.1 och 7da.3.
- b) Klassificeringen av avsnitt av nätet som omfattas av trängselavgiften som ”storstadsväg” respektive ”icke-storstadsväg”. Medlemsstaterna ska använda de kriterier som anges i tabell 1 för att fastställa klassificeringen av varje vägsegment. Tabell 1: Kriterier för klassificering av vägar i nätet enligt led a som ”storstadsväg” respektive ”icke-storstadsväg”

Vägkategori	Kriterium för klassificering
<i>storstadsväg:</i>	avsnitt av nätet som går genom stora tätortsområden vars befolkning uppgår till 250 000 invånare eller mer.
<i>icke-storstadsväg:</i>	avsnitt av nätet som inte kan definieras som storstadsväg.

- c) De perioder då avgiften ska tas ut, för varje enskilt segment. Om olika avgiftsnivåer tillämpas under avgiftsperioden ska medlemsstaterna tydligt ange början och slutet på varje period då en viss avgift ska tillämpas.

Medlemsstaterna ska använda de ekvivalensfaktorer som anges i tabell 2 för att fastställa förhållandet mellan avgiftsnivåerna för olika avgiftsnivåer för olika fordonskategorier.

Tabell 2: Ekvivalensfaktorer för att fastställa förhållandet mellan trängselavgiftsnivåerna för olika fordonskategorier

Fordonskategori	Ekvivalensfaktor
Lätta fordon	1
Stela tunga godsfordon	1,9
Bussar	2,5
Ledade tunga godsfordon	2,9

2. Avgiftsbelopp

För varje fordonskategori, vägsegment och tidsperiod ska medlemsstaten eller, om så är lämpligt, en oberoende myndighet fastställa ett enda specifikt belopp, som fastställs i enlighet med bestämmelserna i avsnitt 1 i denna bilaga, med beaktande av motsvarande [...] **referensvärde** som anges i tabellen i bilaga VI. Den resulterande avgiftsstrukturen ska vara transparent, offentliggjord och tillgänglig för alla användare på lika villkor.

Medlemsstaten ska offentliggöra allt det följande i god tid före införandet av en trängselavgift:

- Alla parametrar, data och andra uppgifter som krävs för att förstå hur klassificeringen av vägar och fordon och fastställandet av tillämpningsperioder för avgiften ska fastställas.
- En uttömmande beskrivning av trängselavgifter som ska tillämpas på varje fordonskategori på vägsegmentet och för varje tidsperiod.

Medlemsstaterna ska ge kommissionen tillgång till all information som offentliggörs enligt led a och b.

Avgiften får fastställas först efter att man beaktat risken för en omledning av trafiken, tillsammans med eventuell negativ inverkan på trafiksäkerhet, miljö och trängsel, samt eventuella lösningar för att minska dessa risker.

Om en medlemsstat avser att ta ut högre trängselavgifter än de referensvärden som anges i bilaga VI ska den underrätta kommissionen om

- i) det geografiska läget för vägar som omfattas av trängselavgifter,
- ii) vilka vägar som klassificeras som storstadsvägar respektive icke-storstadsvägar i enlighet med avsnitt 1 b,
- iii) de perioder då avgiften tas ut, i enlighet med avsnitt 1 c,
- iv) partiella eller fullständiga undantag som tillämpas för minibussar eller bussar.

3. Övervakning

Medlemsstaten eller, i tillämpliga fall, en oberoende myndighet ska övervaka effektiviteten i avgiftssystemet när det gäller att minska trängseln. Om så behövs ska den vart **tredje** år anpassa avgiftsstruktur, avgiftsperiod(er) och det specifika avgiftsbelopp som fastställts för varje fordonsklass, vägtyp och tidsperiod, till förändringarna i transportutbudet och transportefterfrågan.

BILAGA VI

[...] REFERENSVÄRDEN FÖR TRÄNGSELAGVIFTER

I denna bilaga fastställs [...] **referensvärden** för trängselavgifter.

De [...] **referensvärden** som anges i tabellen nedan ska tillämpas på lätta fordon. Avgifterna för andra fordonskategorier ska fastställas genom att den avgift som tillämpas på lätta fordon multipliceras med de ekvivalensfaktorer som anges i tabell V.

Tabell: [...] **Referensvärden** för trängselavgifter för lätta fordon

Cent/fordonskilometer	Storstadsväg	Icke-storstadsväg
Motorväg	[...] 25,9	[...] 23,7
Huvudväg	[...] 61,0	[...] 41,5

BILAGA VII
UTSLÄPPSPRESTANDA

I denna bilaga specificeras den utsläppsprestanda avseende föroreningar som ska ligga till grund för differentieringen av vägtullar och vägavgifter i enlighet med artikel 7ga.1 b.

Tabell: Utsläppsprestandakriterier avseende föroreningar för lätta fordon

Vägtullar och vägavgifter	10 % under den högsta avgiftssatsen	20 % under den högsta avgiftssatsen	30 % under den högsta avgiftssatsen	75 % under den högsta avgiftssatsen
Utsläppsprestanda	Euro-6d-temp-x [#]	Euro-6d-x [#]	Angivna högsta RDE-värden för förorenande utsläpp ^{##} < 80 % av tillämpliga utsläppsgränser	Utsläppsfria fordon

[#] där x får lämnas tom eller vara ett av följande: EVAP, EVAP-ISC, ISC eller ISC-FCM.

^{##} för både NO_x och antalet partiklar (PN) i enlighet med punkt 48.2 i intyget om överensstämmelse i bilaga IX till direktiv 2007/46/EG.