

Bruxelles, den 1. juni 2017
(OR. en)

9672/17

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

**TRANS 216
FISC 117
ENV 547
CODEC 927**

FORSLAG

fra:	Jordi AYET PUIGARNAU, direktør, på vegne af generalsekretæren for Europa-Kommissionen
modtaget:	1. juni 2017
til:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekretær for Rådet for Den Europæiske Union
Komm. dok. nr.:	COM(2017) 275 final
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

Hermed følger til delegationerne dokument - COM(2017) 275 final.

Bilag: COM(2017) 275 final



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 31.5.2017
COM(2017) 275 final

2017/0114 (COD)

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)

{SWD(2017) 180 final}

{SWD(2017) 181 final}

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

- **Forslagets begrundelse og formål**

Et effektivt og pålideligt transportsystem er afgørende for et velfungerende indre marked, og transport er en central sektor i økonomien. Vejtransport spiller den vigtigste rolle i indlandstransportsystemet, men er også kilden til en række samfundsøkonomiske og miljømæssige problemer (f.eks. klimaændringer, luftforurening, støj, trafikoverbelastning). Vejafgifter kan spille en vigtig rolle, når det gælder at fremme renere og mere effektiv drift, og deres sammenhængende udformning er afgørende for at sikre en retfærdig behandling af trafikanter og bæredygtig finansiering af infrastrukturen.

Direktiv 1999/62/EF¹ er lovrammen for at opkræve afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse veje. Direktivet har til formål at fjerne konkurrencefordrejninger mellem transportvirksomheder ved hjælp af en trinvis harmonisering af afgifterne på køretøjer og indførelse af retfærdige ordninger for opkrævning af infrastrukturafgifter. I det fastsættes minimumsniveauer for motorkøretøjsafgifter for tunge godskøretøjer og retningslinjerne for infrastrukturafgifter, herunder differentiering af afgifterne efter køretøjernes miljøpræstationer, præciseres.

Indtil videre omfatter direktivet dog ikke nogen elementer, som specifikt tager sigte mod at nedbringe CO₂-emissionerne fra transport. CO₂-emissionerne fra vejtransport i 2014 var stadig 17 % højere end i 1990. Størstedelen af disse emissioner stammer fra personbiler (over 60 %), men samtidig er tunge godskøretøjers andel stigende. Fortsætter de nuværende tendenser, vil emissionsreduktionen ikke være tilstrækkelige til at nå EU-målene for 2030 og 2050.

Vejinfrastrukturen forringes i mange medlemsstater på grund af utilstrækkelig vedligeholdelse. Offentlige udgifter til vedligeholdelse af veje er faldet med ca. 30 % i EU mellem 2006 og 2013 og lå på 0,5 % af BNP i 2013 (sammenlignet med 1,5 % i 1975 og 0,8 % i 2008). Det giver anledning til en række negative økonomiske, samfunds- og miljømæssige virkninger, herunder øgede driftsomkostninger til motorkøretøjer, emissioner af forurenende stoffer og støjemissioner, øget rejsetid, ulykker og negative indvirkninger på økonomien.

Den nuværende lovgivning finder kun anvendelse på tunge godskøretøjer; ingen andre køretøjer er omfattet. På dette område, som navnlig omfatter personbiler, og når der ikke er fastsat nogen grænser, er der risiko for, at korttidsvignetter prissættes forholdsmæssigt for højt, og dermed for diskrimination mod lejlighedsvis, ofte udenlandske, brugere. Et andet potentielt problem med forskelsbehandling, som er fælles for alle typer af køretøjer, er kompensation af nationale brugere, hvis der indføres tidsbaserede afgifter.

Vejtransportens negative virkninger giver betydelige omkostninger for samfundet. Selv om personbiler og varevogne gør mindre skade på infrastruktur end tunge godskøretøjer (tunge godskøretøjer og busser/rutebiler), står personbiler for ca. 2/3 af de eksterne omkostninger

¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/62/EF af 17. juni 1999 om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer (EFT L 187 af 20.7.1999, s. 42).

(herunder omkostninger i forbindelse med klimaændringer, luftforurening, støj, ulykker og andre negative konsekvenser), som vejtransporten forårsager, eller ca. 1,8-2,4 % af BNP.

Derudover er trafikoverbelastning et permanent problem i og uden for byområder, men der er kun gjort en sporadisk indsats fra medlemsstaternes side. Myldretid i trafikken giver betydelige sociale omkostninger, der beløber sig til 1 % af EU's BNP. To tredjedele af disse udgifter kan henføres til personbiler og 20-30 % til trafik mellem byer.

Målet med initiativet er at gøre fremskridt i anvendelsen af principperne om "forureneren betaler" og "brugeren betaler", og derved fremme økonomisk og miljømæssig bæredygtig og socialt retfærdig vejtransport.

Initiativet bidrager til programmet for målrettet og effektiv regulering (REFIT), da det sigter mod at ajourføre og forenkle visse af direktivets bestemmelser.

- **Sammenhæng med de gældende regler på samme område**

Initiativet tager sigte på at afhjælpe mangler i eksisterende lovgivning (direktiv 1999/62/EF), dvs. at forbedre opfyldelsen af lovgivningens mål. De foreslåede vilkår ville forenkle visse bestemmelser i direktivet ved at fjerne differentieringen af vejafgifter baseret på Euro-emissionsklasser, hvis fordele nu hurtigt mister betydning, og ved at eliminere besværlige anmeldelseskrav, navnlig med hensyn til afgifter for eksterne omkostninger.

Herudover foreslås det at inkludere busser, personbiler og varevogne i direktivets anvendelsesområde, hvilket sikrer en mere konsekvent prissætning for brugen af infrastruktur i hele vejtransportsektoren. På baggrund af det førnævnte problem med CO₂-emissioner foreslås det også, at vejafgifter skal afspejle disse emissioner.

- **Sammenhæng med Unionens politik på andre områder**

Initiativet er et led i Kommissionens indsats for at skabe en energiunion og en række forslag relateret til transport med lave emissioner², herunder revisionen af forordningerne om CO₂-emissioner fra personbiler og varevogne, og forslag til certificering og overvågning/rapportering af CO₂-emissioner fra lastbiler og busser samt relaterede initiativer inden for vejtransport, herunder navnlig om revision af lovgivningen om interoperable elektroniske bompengetjenester og af reglerne for det indre marked for vejgodstransport og bustjenester.

De foreslåede ændringer er i overensstemmelse med de mål, der er fastsat i hvidbogen om transport fra 2011³, som opfordrede til overgang til fuld anvendelse af principperne om, at "forureneren betaler" (som er nedfældet i traktaten om den Europæiske Unions funktionsmåde) og "brugeren betaler" for at sikre en mere bæredygtig transport og finansiering af infrastruktur. Med sigte på at lette afstandsbasert opkrævning revideres lovgivningen om interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer⁴ parallelt hermed.

² COM(2016) 501 final: Den europæiske strategi for lavemissionsmobilitet.

³ COM(2011) 144 final: En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem

⁴ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/52/EF af 29. april 2004 om interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer i Fællesskabet, EUT L 166 af 30.4.2004, s. 124 og Kommissionens beslutning af 6. oktober 2009 om definitionen af den europæiske elektroniske bompengetjeneste (EETS) og de tilhørende tekniske løsninger, EUT L 268 af 13.10.2009, s. 11.

De foreslåede ændringer er også i overensstemmelse med miljølovgivningen i forbindelse med køretøjsmissioner og -støj.

Derudover bygger initiativet - med udvidelse af dets anvendelsesområde - på de certificeringsprocedurer, der skal vedtages med hensyn til CO₂-emissioner fra tunge godskøretøjer, og forordningerne om emissioner af forurenende stoffer og CO₂ fra lette erhvervskøretøjer. For så vidt angår det berørte vejnet, henviser forslaget til Unionens reviderede retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet.

2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORTIONALITETSPRINCIPPET

• Retsgrundlag

Retsgrundlaget for direktiv 1999/62/EF er EF-traktatens artikel 71 og 93 (nu artikel 91 og 113).

De bestemmelser i direktivet, som berøres af dette forslag, vedrører vejafgifter og brugsafgifter, som er et område, hvorpå artikel 91 TEUF finder anvendelse.

Hvad angår ændringer af visse bestemmelser i direktivets kapitel II om afgifter på motorkøretøjer, henhører disse under artikel 113 i TEUF og behandles i et særskilt forslag til retsakt.

• Nærhedsprincippet (for områder, der ikke er omfattet af enekompetence)

EU og medlemsstaterne har delt kompetence til at regulere på transportområdet, jf. artikel 4, stk. 2, litra g), i TEUF. En tilpasning af de eksisterende regler kan dog kun gennemføres af Unionen selv. Udvidelsen af EU's regler til at omfatte andre klasser af køretøjer er begrundet i virkningerne af disse på problemerne på EU-plan og globalt plan. Hvad angår personbiler, minibusser og varevogne, vil medtagelsen navnlig bidrage til at forebygge risikoen for, at medlemsstaterne behandler lejlighedsvis brugere eller udenlandsk registrerede køretøjer forskelligt. Medtagelsen af busser/rutebiler vil kunne bidrage til at mindske konkurrencefordrejninger i det indre marked for persontransport, der giver disse køretøjer en fortrinsstilling (dvs. fritagelse fra betaling for brug af infrastruktur) i forhold til jernbanetransport, som er omfattet af sådanne afgifter.

Mere generelt er det rimeligt, at alle disse køretøjer, som bruger den samme vejinfrastruktur og bidrager til CO₂-emissioner, luftforurening og trafikoverbelastning, medtages på grund af de konstaterede problemer.

• Proportionalitetsprincippet

De foreslåede foranstaltninger bidrager kun til at nå de fastsatte mål, herunder navnlig en konsekvent anvendelse af principperne "forureneren betaler" og "brugeren betaler", og går ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.

Udvidelse af anvendelsesområdet ud over tunge godskøretøjer er nødvendig for at sikre, at der anvendes sammenhængende regler på alle vejkøretøjer, og for at kunne løse de problemer, der ikke eller ikke primært er knyttet til trafik med tunge godskøretøjer (aftagende

infrastrukturkvalitet, høje CO₂-emissioner fra vejtransport, luftforurening, støj, trafikoverbelastning eller diskrimination af udenlandske brugere).

Omkostningerne for medlemsstaterne, erhvervslivet og borgerne er begrænsede i forhold til de potentielle fordele. Forslaget pålægger ikke medlemsstaterne nogen pligt til at anvende vejafgifter, men harmoniserer den måde, disse afgifter bør anvendes på tværs af Unionen. Det indebærer heller ikke nogen stigning i eksisterende afgifters niveau.

Som led i konsekvensanalysen er der forkastet en række mulige politiske foranstaltninger med udgangspunkt i proportionalitetsprincippet, f.eks. obligatoriske infrastrukturafgifter eller obligatoriske trængselsafgifter.

- **Valg af retsakt**

Eftersom den retsakt, der skal ændres, er et direktiv, bør ændringsretsakten principielt have samme form.

3. RESULTATERNE AF EFTERFØLGENDE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSER

- **Efterfølgende evalueringer/kvalitetskontrol af gældende lovgivning**

Kommissionen offentliggjorde sin evaluering af direktiv 1999/62/EF i 2013⁵. En ekstern evaluering: "Evaluation of the implementation and effects of EU infrastructure charging policy since 1995" blev offentliggjort i januar 2014⁶. Evalueringerne pegede på forskellige problemer i forbindelse med opkrævning af vejafgifter for tunge godskøretøjer inden for de gældende lovrammer.

24 medlemsstater har indført en eller anden form for vejafgift, og tendensen går i retning af afstandsbaseerede vejafgifter, som dækker hele vejnettet, men denne omstilling går langsomt og der er fortsat uoverensstemmelser på tværs af Unionen. Under evalueringen blev det konstateret, at der er store forskelle i de nationale politikker for vejafgifter, og det kan konkluderes, at manglende harmonisering af såvel arten af vejafgifter (tidsbaseerede vignetter, afstandsbaseerede vejafgifter, differentieret eller ej) og typen af opkrævningsteknologier, der anvendes, fører til ekstra administrative byrder og omkostninger for både de offentlige myndigheder og brugerne.

Direktivet fremmer ganske vist de mål, der er fastsat, men der blev konstateret en række mangler:

- Anvendelsesområdet: det er muligt at fritage tunge godskøretøjer på under 12 ton, hvilket fører til ulige konkurrencevilkår inden for godstransporten
- Tidsbaseerede afgifter, som er tilladt i henhold til direktivet, er ikke effektive med henblik på at dække infrastrukturuomkostninger, til at fremme renere, mere effektiv drift eller til at reducere trafikoverbelastning

⁵ Ex-post-evaluering af direktiv 1999/62/EF, som ændret, om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer, SWD(2013) 1 final.

⁶ <http://ec.europa.eu/smart-regulation/evaluation/search/download.do?documentId=10296156>

- Anvendelsen af afgifter for eksterne omkostninger er for indviklet, medens der for den (obligatoriske) differentiering i henhold til Euro-emissionsklasser kun er fastsat den maksimale variation, og medlemsstaterne er frit stillet inden for denne maksimale variation
- Variation af afgifter til at bekæmpe trafikoverbelastning: kravet om indtægtsneutralitet ser ud til at være for besværligt at anvende og kan ses som uretfærdigt, hvis det kun anvendes på tunge godskøretøjer, selv om alle trafikanter bidrager til trafikoverbelastning.

Evalueringen fokuserede på de nuværende bestemmelser i direktivet, men bidragene fra interesserede parter pegede på andre relevante temaer, herunder behovet for at mindske CO₂-emissioner fra tunge godskøretøjer og at skabe rammer for afgifter for personbiler (og andre køretøjsklasser), navnlig for at undgå forskelsbehandling af lejlighedsvis (udenlandske) trafikanter.

- **Høringer af interesserede parter**

Høringen af interesserede parter er i overensstemmelse med minimumsstandarderne for høring af interesserede parter, der er fastsat i Kommissionens meddelelse af 11. december 2002 (KOM(2002) 704 endelig).

Der blev anvendt åbne og målrettede høringsmetoder og forskellige høringsværktøjer.

- 1) En 12-ugers åben onlinestandardhøring af offentligheden blev gennemført via webstedet "Kom til orde i Europa" på grundlag af spørgeskemaer.

Den åbne offentlige høring (OPC) fandt sted i perioden fra 8. juli til 5. oktober, men senere bidrag blev også accepteret. OPC'en omfattede to grupper af spørgsmål: den ene tog sigte på at forstå brugernes opfattelse og var rettet til den brede offentlighed, den anden var mere teknisk og rettet til eksperter.

Kommissionen modtog 135 svar på spørgeskemaet samt 48 supplerende dokumenter. Besvarelserne kom fra en lang række interesserede parter, herunder transportvirksomheder (42 %), forbrugere/borgere (14 %), offentlige myndigheder (13 %), bygge- og anlægssektoren (7 %), offentlige transportsammenslutninger (4 %) og udbydere af bompengetjenester/løsninger (4 %).

- 2) Målrettede høringer af specifikke interesserede parter og sagkyndige fandt sted i hele konsekvensanalyseprocessen og omfattede:

- a) en række tematiske seminarer med interesserede parter og medlemsstater, som blev gennemført af Kommissionen i september og oktober 2015.
- b) En konference om initiativerne vedrørende vejtransport den 19. april 2016.
- c) 21 interviews med interesserede parter udvalgt på grundlag af specifikke databehov og gennemført af den kontrahent, som udarbejdede den undersøgelse, der understøtter konsekvensanalysen.

Sammenfatning af de indkomne bidrag og udnyttelse heraf

Der var generel støtte til foranstaltninger, som fremmer anvendelsen af brændstofeffektive køretøjer, men dog mindre specifik støtte til at gøre dette gennem en differentiering af vejafgifter. Mange adspurgte fra tredjelande støttede indførelsen af CO₂-baseret differentiering og udfasning af differentieringen på grundlag af Euro-emissionsklasser. Selv om der blev sat spørgsmålstegn ved den kortfristede gennemførlighed, var der ingen tydelig modstand mod indtægtsneutral differentiering af afgifterne på grundlag af CO₂-emissioner.

Hvad angår mulige foranstaltninger til at sikre kvaliteten af vejene, var der en mærkbar forskel mellem 1) de synspunkter, der kom til udtryk i den offentlige onlinehøring og fra de fleste interviewede interesserede parter og 2) synspunkterne fremført af de interviewede medlemsstater. Størstedelen af respondenterne i den første gruppe støttede generelt foranstaltninger, der sikrer vejinfrastrukturens kvalitet. Medlemsstaterne på den anden side gik generelt ikke ind for foranstaltningerne.

For så vidt angår mulige foranstaltninger til at undgå forskelsbehandling og sikre lige vilkår for alle, ligger medlemsstaterne og andre interesserede parter synspunkter igen langt fra hinanden. Respondenterne i den offentlige onlinehøring gik stærkt ind for at anvende principperne om at "brugeren betaler" og "forureneren betaler" og for at EU sikrer, at priserne for vignetter fastsættes forholdsmæssigt. Mange andre bidrag og adspurgte fra tredjelande støttede udfasning af tidsbaserede brugeravgifter, således at afgiftsopkrævningen kun kan være afstandsbasert. Medlemsstaterne var på den anden side af forskellig opfattelse, hvad angår yderligere tiltag på dette område.

Med hensyn til at sikre et effektivt transportsystem mente størstedelen af respondenterne i den offentlige onlinehøring, at det skal være op til medlemsstaterne at løse problemerne med trafikoverbelastning, og den mest populære løsningsmodel for trængselsafgifter er, at de bør gælde for alle køretøjer. Dem, der støttede trængselsafgifter, understregede behovet for, at trængselsafgifter skal dække alle køretøjer og ikke kun tunge godskøretøjer. Medlemsstaterne var generelt positivt indstillet over for større fleksibilitet.

- **Ekspertbistand**

Problemafgrænsningen var baseret på evalueringer, delvis med bistand fra eksterne eksperter (Evaluation of the implementation and effects of EU infrastructure charging policy since 1995, Update of the Handbook on external costs of transport⁷), som blev suppleret med yderligere forskning.

En ekstern kontrahent bistod med en undersøgelse til støtte for konsekvensanalysen⁸, som blev afsluttet i april 2017.

- **Konsekvensanalyse**

Initiativet understøttes af en konsekvensanalyse, som har modtaget en positiv udtalelse med forbehold fra Udvalget for Forskriftskontrol. Udvalget fremsatte henstillinger om, at der kræves bedre begrundelse af målet vedrørende reduktion af CO₂-emissioner og præciseringer vedrørende

⁷ Ricardo-AEA et al (2014), Update of the Handbook on External Costs of Transport: http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/sustainable_en

⁸ Ricardo et al. (2017), Support Study for the Impact Assessment Accompanying the Revision of Directive 1999/62/EC.

- den differentierede behandling af vejafgiftindtægter
- manglerne ved den nuværende lovgivning
- fravalget af visse løsningsmodeller og
- de forventede virkninger.

Bemærkningerne er taget i betragtning i den reviderede konsekvensanalyse, hvor der gives yderligere oplysninger og forklaringer, jf. bilag I til konsekvensanalysen. Følgende ændringer er bl.a. foretaget for at afhjælpe ovenstående problemer:

- Der er i problemafgrensningen og især i beskrivelsen af problemstillinger tilføjet forklaringer af sammenhængen med andre miljøafgifter/-skatter og med CO₂-standarder. Selv om andre retsakter muligvis har været effektive, har de ikke været tilstrækkelige til at begrænse CO₂-emissionerne fra transport i sådan grad, som er nødvendig for at leve op til EU's forpligtelser.
- Der er i bilaget, som beskriver de bevarede politiske foranstaltninger, tilføjet forklaringer af grundene til forskellig behandling af indtægter genereret ved valgfri trængselsafgifter. En af hovedårsagerne vedrører målet om at modvirke afgiftens eventuelle regressive virkninger, samt at den opfattes som acceptabel og retfærdig.
- Der blev tilføjet yderligere forklaringer i beskrivelsen af evalueringen og gennemførelsen af den gældende lovgivning, samt i beskrivelsen af problemstillingerne, navnlig i den del, der vedrører lovgivningens rolle og dens mangler.
- Beskrivelsen af årsagerne til at forkaste foranstaltninger vedrørende obligatorisk vejafgifter og generel øremærkning af indtægter blev komplementeret med yderligere oplysninger.
- Der blev tilføjet mere detaljerede beskrivelser af de forventede virkninger for CO₂-emissioner, for de berørte medlemsstater og for forenkling i de relevante afsnit.

Fire løsningsmodeller blev overvejet, og de afspejler en stigende grad af regulering, idet efterfølgende løsningsmodeller (PO1 til PO4) bygger på de foregående.

Den første løsningsmodel (PO1) omfatter lovgivningsmæssige ændringer for at ajourføre nogle af direktivets bestemmelser og udvidelsen af direktivets anvendelsesområde til busser og rutebiler, varevogne og personbiler med henblik på at afhjælpe alle de konstaterede problemer. Ændringerne drejede sig om at fjerne undtagelser, ajourføre rapporteringskrav og maksimale værdier for afgifter for eksterne omkostninger samt forenkling af kravene til afgifter for eksterne omkostninger. Løsningsmodellen omfatter også indførelse af krav om ligebehandling og proportionalitet for afgifter for lette køretøjer.

PO2 er fokuseret på spørgsmålet om CO₂-emissioner og omfatter udfasning af tidsbaserede afgifter for tunge godskøretøjer. Denne model omfatter bestemmelser om differentiering af infrastrukturafgifter i henhold til CO₂-emissioner for tunge godskøretøjer og udfasning af den nuværende differentiering i henhold til Euro-emissionsklasser.

PO3 (med alternativ a og b) omfatter yderligere foranstaltninger for lette køretøjer, som adresserer trafikoverbelastning mellem byer og emissioner af CO₂ og forurenende stoffer fra alle køretøjer (PO3b). Endelig vil PO4 gøre opkrævning af afgifter for eksterne omkostninger obligatorisk for tunge godskøretøjer og gradvis for alle køretøjer udfase muligheden for at anvende tidsbaserede afgiftssystemer, således at kun afstandsbaserede afgiftssystemer vil kunne anvendes.

Konsekvensanalysen, der forudsætter, at de aktuelle tidsbaserede afgiftssystemer erstattes af afstandsbaserede systemer i PO2 til PO4 (alternativet for medlemsstaterne er ikke at opkræve afgifter), viste klart, at PO4 er den mest effektive løsningsmodel, men at dens fordele også har de højeste omkostninger. PO1 kan kun bidrage meget begrænset til at nå målene, men dog næsten uden omkostninger. PO2 og PO3 var mere afbalancerede i deres økonomiske, sociale og miljømæssige virkninger og ville nå resultaterne med rimelige omkostninger.

I konsekvensanalysen identificeres PO3b, det alternativ, der omfatter differentiering af afgifterne for lette køretøjer i henhold til deres emissioner af CO₂ og forurenende stoffer, som den foretrukne løsningsmodel, eventuelt suppleret med kravet om opkrævning af afgifter for eksterne omkostninger for mindst en del af vejnettet for tunge godskøretøjer og udfasning af tidsbaserede afgiftssystemer for lette køretøjer over en tilstrækkeligt lang periode. Det er de foranstaltninger, som bibeholdes i dette forslag, som dermed ligger mellem PO3b og PO4, men tættest på PO4.

PO3b og PO4 ville reducere omkostningerne ved trafikoverbelastning med 2,5-6 % eller 9-22 mia. EUR frem til 2030, give ekstra vejafgiftsindtægter på 10-63 mia. EUR/år og bidrage til at øge investeringerne i veje med 25-260 % i forhold til udgangssituationen.

De vil mindske mængden af emissioner af CO₂, NO_x og partikler fra vejtransport. Det vil give en positiv indvirkning på folkesundheden, som er proportional med reduktionen af luftforureningen, og føre til besparelser på 370 mio. EUR til 1,56 mia. EUR for luftforurening og trafik frem til 2030, udtrykt i nutidsværdi.

PO3b og PO4 vil gøre det muligt at skabe mellem 62 000 og 152 000 nye arbejdspladser, hvis bare 30 % af de ekstra vejafgiftsindtægter bliver geninvesteret i vejvedligeholdelse. Derudover ville alle løsningsmodeller bidrage til ligebehandling af EU-borgerne ved at halvere prisen på kortfristede vignetter.

PO3 (a og b) vil øge godstransportomkostningerne med 1,1 %, medens omkostningerne for passagertransport ville være uændrede. Med PO4 kunne omkostningerne for passagertransport og godstransport stige med 1,3-2,0 %, afhængigt af den faktiske anvendelse af afstandsbaserede vejafgifter i medlemsstaterne (potentielt også dem, som ikke aktuelt opkræver afgifter for visse køretøjsklasser). Myndighederne ville skulle give støtte til udgifterne til udrulningen af nye afgiftssystemer eller udbygning af de nuværende systemer, hvilket for de berørte medlemsstater vil beløbe sig til 2-3,7 mia. EUR frem til 2030. Udvidelsen af vejafgiftssystemet til at omfatte nye dele af vejnettet og nye brugergrupper ville øge efterlevelseseomkostningerne for trafikanterne med 198 mio. EUR til 850 mio. EUR/år fra 2025 og fremefter.

Virkningerne for SMV, herunder hele vejtransportsektoren, ville være begrænset, da vejafgifter kun udgør en lille andel af de samlede transportomkostninger. En omkostningsstigning gives enten videre til kunderne (speditører) eller kunne udlignes ved afgiftslempelser ved at ændre direktivets kapitel II om afgifter på køretøjer. Forbrugerpriserne

ville ikke stige med mere end 0,1 % i gennemsnit, selv ikke hvis omkostningerne videregives i sin helhed.

- **Målrettet regulering og forenkling**

Selv om de reguleringsmæssige omkostninger i forbindelse med initiativet stiger, når der omstilles til afstandsbaseerede afgifter, ligesom efterlevelsomkostningerne for mange markedsaktører, opvejes disse omkostninger af større indtægter (for medlemsstaterne og opkrævere af vejafgifter), bedre vej kvalitet og mere pålidelige rejsetider (for trafikanter), mindskede negative miljø- og sundhedsmæssige virkninger (borgerne) og de tilknyttede eksterne omkostninger for samfundet (skatteborgerne).

REFIT-dimensionen ved nærværende forslag skyldes forenklingen og ajourføringen af kravene til opkrævning af vejafgifter, så de er formålstjenlige, dvs.:

- udskiftning af det forældede system med differentiering efter Euro-klasser for tunge godskøretøjer med en mere hensigtsmæssig CO₂-modulering af vejafgifter
- forenkling af anvendelsen af afgifter for eksterne omkostninger for luftforurening og støj (dvs. et bedre instrument end differentiering efter Euro-klasser) ved at tillade brugen af ajourførte referenceværdier uden at skulle foretage beregninger
- forenkling og ajourføring af anvendelsen af afgiftsforhøjelser og fremme af anvendelsen af trængselsafgifter.

Forenklingerne er først og fremmest relevante for de nationale myndigheder snarere end virksomheder. Ændringerne er ledsaget af et særskilt forslag, jf. ovenstående, som giver mulighed for at mindske vægtafgiften, hvilket kunne gøre det muligt at mindske byrden for transportvirksomheder (SMV). De samlede omkostninger for trafikanter, herunder borgerne og erhvervslivet, vil sandsynligvis stige, omend kun lidt.

Initiativet forventes at have en lille positiv virkning på konkurrenceevnen på grund af de CO₂-differentierede afgifter, der fører til en lidt større udbredelse af køretøjer med lave eller ingen emissioner og dermed fremmer innovation. En øget udbredelse af trængselsafgifter ville have en gunstig virkning på virksomhedernes konkurrenceevne, navnlig just-in-time-fremstillingsvirksomheder.

- **Grundlæggende rettigheder**

Forslaget respekterer de grundlæggende rettigheder og overholder i særdeleshed de principper, der anerkendes i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder.

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Forslaget har ingen virkninger for Unionens budget.

5. ANDRE FORHOLD

- **Planer for gennemførelsen og foranstaltninger til overvågning, evaluering og rapportering**

Konsekvensanalysen indeholder et sæt på 7 kerneindikatorer, som vil blive anvendt til overvågning af fremskridt med hensyn til at nå de vigtigste politiske målsætninger: udviklingen af CO₂-emissioner fra tunge godskøretøjer, tilstanden af betalingsvejes infrastruktur, vejafgifters forholdsmæssighed og dækning af sociale udgifter og trafikoverbelastningsniveauet på vejnettet mellem byerne i EU.

Med henblik på at vurdere virkningen af lovgivningen vil det være nødvendigt at foretage en omhyggelig evaluering, når alle ændringer er indfaset. Fem år efter, at de nye rammebestemmelser finder anvendelse i deres helhed, ville være en passende tidsramme for en sådan evaluering. Virkningen af mellemliggende skridt kunne evalueres tidligere.

Forslaget indeholder særlige krav om rapportering fra medlemsstaterne i forbindelse med indtægter fra vejafgifter og anvendelsen af disse indtægter samt om kvaliteten af betalingsveje.

- **Forklarende dokumenter (for direktiver)**

På baggrund af forslagets anvendelsesområde, nemlig at det kun ændrer direktiv 1999/62/EF, som alle medlemsstaterne har gennemført fuldt ud, synes det ikke berettiget eller forholdsmæssigt at kræve forklarende dokumenter.

- **Nærmere redegørelse for de enkelte bestemmelser i forslaget**

Titlen tilpasses for at afspejle det udvidede anvendelsesområde.

Artikel 1 - *Genstand og anvendelsesområde*

Artiklen ændres, så anvendelsesområdet kommer til at inkludere regler om vejafgifter og brugsafgifter for andre køretøjer end tunge godskøretøjer. Det er begrundet ud fra nødvendigheden af at adressere en række problemer, som ikke eller ikke primært vedrører tunge godskøretøjer.

Artikel 2 - *Definitioner*

Følgende definitioner ændres:

- "det transeuropæiske vejnet": definitionen ajourføres i overensstemmelse med korridortilgangen, der er fastsat i de reviderede TEN-T-retningslinjer i forordning (EU) nr. 1315/2013
- "vejafgift": definitionen omformuleres for at tage højde den i artikel 7da fastsatte mulighed for en trængselsafgift
- "køretøj": den foreslåede nye definition omfatter alle "tunge køretøjer" og alle "lette køretøjer", dvs. ud over de godskøretøjer, som allerede er omfattet, og som vejer over 3,5 ton, omfattes personbiler, minibusser og varevogne såvel som busser og rutebiler

- ""EURO 0"-, "EURO I"-, "EURO II"-, "EURO III"-, "EURO IV"-, "EURO V"- og "EEV"- køretøj" og "køretøjstype:" definitionen omformuleres, så busser og rutebiler er omfattet.

Der indføres nye definitioner for "trafikoverbelastning", "trængselsafgift", "transportvirksomhed", forskellige køretøjstyper, herunder "nulemissionskøretøjer" samt "væsentlig ændret vejafgiftsordning" med sigte på at skabe retlig klarhed for så vidt angår specifikke begreber og for at præcisere anvendelsesområdet for visse bestemmelser.

Definitionen af "vægtet gennemsnitlig afgift for eksterne omkostninger" udgår, da kravet om at beregne det fjernes.

Artikel 7 – *Vej- og brugsafgifter*

Stk. 1 opdeles i to stykker, så der differentieres mellem de vejnet, der hovedsageligt bruges af international trafik (det transeuropæiske vejnet og motorveje) og andre veje. Det foreslås, at bestemmelserne om forbud mod forskelsbehandling, forholdsmæssighed af afgifterne og opkrævning og betaling af vejafgifter og brugsafgifter også skal gælde for andre veje.

For at fremme anvendelsen af princippet om "forureneren betaler" og "brugeren betaler" og for gradvist at fjerne uoverensstemmelserne mellem de forskellige afgiftsordninger tilføjes stk. 6 og 7 med sigte på at udfase brugen af tidsbaserede brugsafgifter (vignetter), først for tunge godskøretøjer og busser/rutebiler, og derefter - på et senere tidspunkt - for personbiler og varevogne, på de vejnet, der anvendes til international transport. De foreslåede datoer giver medlemsstaterne tilstrækkelig tid til at tilpasse deres eventuelle afgiftsordninger. Differentieret behandling af tunge køretøjer og lette køretøjer er berettiget på grund af deres forskellige indvirkning på infrastrukturen og den ringere grad af modenhed af vejafgiftsordninger for lette køretøjer.

For at sikre en retfærdig behandling af transportvirksomhederne tilføjes stk. 9, som fjerner muligheden for at undtage tunge godskøretøjer på under 12 ton fra vejafgifter, og for at udvide anvendelsesområdet for alle afgiftsordninger til at omfatte busser/rutebiler. Sidstnævnte er berettiget som følge af den sammenlignelige virkning af busser/rutebiler på veje.

Artikel 7a – *Brugsafgifter: proportionalitet og ligebehandling*

Artikel 7a fastsætter øvre grænser for brugsafgifter og for den relative prisforskel mellem årsvignetter og vignetter med kortere gyldighedsperioder. I denne forbindelse foreslås følgende ændringer:

Stk. 1 opdeles i to stykker for at præcisere, at de bestående krav gælder for lastvogne og busser/rutebiler.

Det nye stk. 3 vedrører personbiler og fastsætter øvre grænser for de relative prisforskelle mellem årsvignetter og vignetter med kortere gyldighedsperiode, som afspejler de relevante anvendelsesmønstre ud fra foreliggende data⁹. Det fastsætter også den dato, fra hvilken

⁹ Jf. konsekvensanalysen samt Booz & Co. (2012). *Study on Impacts of Application of the Vignette Systems to Private Vehicles*. <http://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/doc/2012-02-03-impacts-application-vignette-private-vehicles.pdf>

bestående vignetordninger skal være tilpasset. Stk. 4 behandler det samme emne for minibusser og varevogne.

Artikel 7c – Afgifter for eksterne omkostninger

For så vidt angår stk. 1, foreslås det at indføre referenceværdier i stedet for maksimumværdier (anført i bilag IIIb). Stk. 5 tilføjes, som kræver anvendelse af afgifter for eksterne omkostninger på mindst de dele af betalingsvejnettet, hvor luftforurening og støj fra tunge køretøjer er størst, f.eks. på grund af den eksponerede populations størrelse.

Artikel 7da – Afgifter for eksterne omkostninger

Den nye artikel 7da tillader anvendelsen af trængselsafgifter – ud over infrastrukturafgiften – med henblik på effektivt at løse problemet med trafikoverbelastning mellem byer. For at undgå forskelsbehandling af brugerne af nogen køretøjer, skal en sådan trængselsafgift pålægges alle køretøjsklasser på en forholdsmæssig og ligelig måde. De maksimale afgiftsniveauer og ækvivalensfaktorerne mellem køretøjer er anført i bilag V og VI.

Artikel 7f – Forhøjelser

Det foreslås at udvide muligheden for at anvende forhøjelser på mere end bjergområder, samtidig med at andre allerede eksisterende betingelser for deres anvendelse (regelmæssig overbelastning eller betydelige miljøskader og geninvestering af indtægterne i et TEN-T-projekt) bibeholdes. Stk. 4 udgår, da den ikke har bidraget til finansieringen af prioriterede projekter, men kan være til hinder for anvendelsen af afgifter for eksterne omkostninger. Eftersom forhøjelser og trængselsafgifter begge har til formål at afhjælpe overbelastning, bør de ikke kumuleres (stk. 5)

Artikel 7g – Differentiering af afgifterne for især tunge køretøjer

Det er foreslået at afvikle differentieringen af afgifter efter køretøjets Euro-emissionsklasse. Der tilføjes et nyt stk. 4 for at indføre differentieringen i infrastrukturafgifterne i henhold til tunge køretøjers CO₂-emissioner hurtigst muligt, efter at de nødvendige CO₂-emissionsdata bliver tilgængelige. Når den bliver operationel, vil denne bestemmelse give brugerne incitament til at anvende de reneste og mest effektive tunge køretøjer.

Eftersom det foreslås at regulere trængselsafgifter (ny artikel 7da, jf. ovenstående) separat, foreslås det også at udfase muligheden for indtægtsneutral differentiering af afgifter efter tidspunkt på dagen, type dag eller sæson (jf. ændring i stk. 1, tidligere stk. 3).

Artikel 7ga – Differentiering af afgifterne for lette køretøjer

Den nye artikel 7ga præciserer de nærmere bestemmelser for differentiering af vej- og brugsafgifter i henhold til miljøpræstationerne for personbiler, minibusser og varevogne. Differentieringen skal baseres på emissionerne af både CO₂ og luftforurenende stoffer, jf. bilag VII. Denne bestemmelse bør tilskynde til anvendelsen af renere og mere energieffektive køretøjer.

Artikel 7h – Anmeldelse

Det foreslås at ændre stk. 3 for at forenkle den forudgående underretning af Kommissionen for så vidt angår den forventede afgift for eksterne omkostninger ved at begrænse

oplysningerne til de grundlæggende elementer. For at fremme indførelsen af afgifter for eksterne omkostninger foreslås det at lade stk. 4 udgå, som er kravet om en forudgående afgørelse fra Kommissionen.

Artikel 7j – Opkrævning og betaling af vej- og brugsafgifter

I stk. 3 og 4 foreslås det at tilføje en henvisning til trængselsafgifter for at sikre, at alle eventuelle afgiftselementer opkræves og betales på en sammenhængende måde.

Artikel 7k – Kompensation

Det foreslås at begrænse muligheden for at yde kompensation til tilfælde, hvor der indføres vejafgifter (i modsætning til brugsafgifter). Dette skal eliminere det eksisterende potentiale for forskelsbehandling af udefrakommende brugere.

Artikel 9 – Anvendelse af indtægter

Det nye stk. 3 kræver, at indtægterne fra trængselsafgifter anvendes til at løse trafikoverbelastningsproblemer, f.eks. ved at støtte alternative transportløsninger eller fjernelse af flaskehalse.

Artikel 10a

Der foreslås en ændring af stk. 1 for at ajourføre revisionsklausulen og skabe overensstemmelse med forenklingen af bilag IIb.

Artikel 11 – Rapportering

Stk. 1 ændres for at ajourføre kravene til rapportering om vejafgifter, indtægter fra vejafgifter og anvendelsen af indtægter, så den også omfatter oplysninger om kvaliteten af betalingsveje. I stk. 2 udgår det nuværende litra e) og der indsættes nye litraer e) til i), som omfatter oplysninger om indtægter fra trængselsafgifter, om de samlede indtægter fra opkrævning af vejafgifter og om anvendelsen af indtægterne, og om evaluering af vejvedligeholdelse og trafikoverbelastningsniveauet. Der indsættes et stk. 3 for at præcisere et minimumssæt af indikatorer knyttet til evalueringen af kvaliteten af betalingsveje. Stk. 4 og 5 tilføjes for at gøre det muligt for Kommissionen at fastsætte harmoniserede indikatorer ved en gennemførelsesretsakt og for medlemsstaterne at rapportere om anvendelsen af indikatorerne.

Bilag

I punkt 3, i bilag 0, foreslås det at lade henvisningen til "EEV" -køretøjer udgå og at tilføje en tabel med Euro VI-emissionsgrænseværdier for at tage hensyn til forordning (EF) nr. 595/2009.

I bilag III afspejler de foreslåede ændringer, at busser og rutebiler bliver omfattet af direktivets anvendelsesområde.

Det foreslås at begrænse punkt 2, 3 og 4 i bilag IIIa til tilfælde, hvor en medlemsstat agter at anvende højere afgifter for eksterne omkostninger end de referenceværdier, der er anført i bilag IIIb. Visse bestemmelser i punkt 4.2. ajourføres for at tage hensyn til den seneste lovgivning om motorkøretøjers støjniveau.

I bilag IIIb foreslås det at erstatte maksimale vægtede gennemsnitlige afgifter for eksterne omkostninger for luftforurening og støj med referenceværdier for afgifter for eksterne omkostninger, herunder omkostningerne for både luftforurening og støj fra tunge køretøjer (tabel 1) og busser (tabel 2). Værdierne beregnes på baggrund af ajourføringen af håndbogen om eksterne transportomkostninger¹⁰ Værdierne kan multipliceres med 2, ikke blot i bjergområderne, men også omkring byområder.

I bilag IV foreslås det at inkludere en henvisning til 7- og 8- eller 9-akslede vogntog i tabellen om kombinationer af køretøjer.

Det nye bilag V, der er knyttet til den foreslåede artikel 7da (om trængselsafgifter), fastsætter mindstekrav til en trængselsafgift, herunder vedrørende hvilke dele af vejnettet og hvilke tidsperioder, der er omfattet. Veje inddeles i byveje og ikkebyveje for at skelne mellem mere eller mindre tæt befolkede områder. For at sikre retfærdig og rimelig prisfastsættelse er der anført ækvivalensfaktorer for forskellige køretøjsklasser. Det kræves i punkt 2, at beregningen af afgifter er gennemsigtige, og at beløbene pr. køretøjsklasse og tidsperiode for hvert af de pågældende vejsegmenter er offentligt tilgængelige, og at de skal ajourføres jævnlig for at bibeholde ordningens effektivitet.

Det nye bilag VI, som også er knyttet til artikel 7da, begrænser størrelsen af trængselsafgiften pr. km på grundlag af marginale omkostninger ved trafikoverbelastning, der fremkommer ved ajourføringen af håndbogen om eksterne transportomkostninger.

Det nye bilag VII er knyttet til den foreslåede artikel 7ga vedrørende differentiering af vejafgifter og brugsafgifter for lette køretøjer i overensstemmelse med deres miljøpræstationer, og det præciserer emissionsklasser til brug ved en sådan differentiering. Der henvises til emissioner af CO₂ og luftforurenende stoffer under hensyntagen til EU-standarder og de seneste og mest nøjagtige målemetoder.

¹⁰ <http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/sustainable/studies/doc/2014-handbook-external-costs-transport.pdf>

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 Udvalg¹¹,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget¹²,

efter den almindelige lovgivningsprocedure, og

ud fra følgende betragtninger:

- 1) Fremskridt hen imod det mål, som Kommissionen har fastlagt i sin hvidbog af 28. marts 2011¹³, nemlig at bevæge sig i retning af fuld anvendelse af principperne om "forureneren betaler" og "brugeren betaler" for at skabe indtægter og sikre finansiering af fremtidige transportinvesteringer, har været langsomt, og der er fortsat uoverensstemmelser i anvendelsen af afgiftsordninger for vejbenyttelse.
- 2) I sin meddelelse om en europæisk strategi for lavemissionsmobilitet¹⁴ erklærede Kommissionen, at den agtede at foreslå en revision af direktivet om afgifter for lastbiler, så det bliver muligt at opkræve afgifter på grundlag af kuldioxid-differentiering, og en udvidelse af nogle af direktivets principper til også at omfatte busser og rutebiler samt personbiler og varevogne.

¹¹ EUT C [...] af [...], s. [...].

¹² EUT C [...] af [...], s. [...].

¹³ Hvidbog af 28. marts 2011: "En køreplan for et fælles europæisk transportområde - Mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem", (KOM(2011) 144 endelig).

¹⁴ COM(2016) 501 final.

- 3) Alle tunge køretøjer har betydelig indvirkning på vejinfrastruktur og bidrager til luftforureningen, medens lette køretøjer er kilden til størstedelen af de negative miljømæssige og sociale virkninger fra vejtransport i form af emissioner og trafikoverbelastning. Med sigte på ligebehandling og fair konkurrence bør det sikres, at køretøjer, som indtil videre ikke er omfattet af rammerne i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/62/EF¹⁵ for så vidt angår vej- og brugsafgifter, bliver omfattet af disse rammer. Direktivets anvendelsesområde bør derfor udvides til at omfatte andre tunge køretøjer end dem, der er beregnet til godstransport, og lette køretøjer, herunder personbiler.
- 4) Tidsbaserede brugsafgifter afspejler i sagens natur ikke de faktiske opståede infrastrukturuomkostninger og er af samme årsag ikke effektive, når det gælder om at fremme renere og mere effektiv drift, eller til at mindske trafikoverbelastning. De bør derfor gradvist erstattes af afstandsbaserede afgifter, som er mere retfærdige, effektive og virksomme.
- 5) For at sikre brugernes accept af fremtidige vejafgiftsordninger bør medlemsstaterne have mulighed for at indføre passende systemer til opkrævning af afgifter som en del af en bredere pakke af mobiltjenester. Sådanne systemer bør sikre en retfærdig fordeling af infrastrukturuomkostningerne og afspejle princippet om, at "forureneren betaler". Alle medlemsstater, der indfører et sådant system, bør sikre, at det er i overensstemmelse med bestemmelserne i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/52/EF¹⁶.
- 6) Ligesom for tunge køretøjer er det vigtigt at sikre, at alle tidsbaserede afgifter for lette køretøjer er forholdsmæssige, herunder også for perioder på under et år. Der må i denne forbindelse tages hensyn til det forhold, at lette køretøjer har et andet anvendelsesmønster end tunge køretøjer. Beregningen af de forholdsmæssige tidsbaserede afgifter kunne baseres på de tilgængelige data om kørselsmønstre.
- 7) I medfør af direktiv 1999/62/EF kan der pålægges en afgift for eksterne omkostninger, der er tæt på den samfundsmæssige marginalomkostning ved brug af det pågældende køretøj. Denne metode har vist sig at være den mest retfærdige og effektive måde at tage højde for negative miljø- og sundhedsmæssige virkninger af luftforurening og støj fra tunge køretøjer, og den ville sikre et retfærdigt bidrag fra tunge køretøjer til at opfylde EU's luftkvalitetsnormer¹⁷ og eventuelle gældende grænser og mål for støj. Anvendelsen af sådanne afgifter bør derfor fremmes.
- 8) Med sigte herpå bør den vægtede gennemsnitlige afgift for eksterne omkostninger erstattes af umiddelbart anvendelige referenceværdier, der ajourføres på baggrund af inflationen, det videnskabelige fremskridt med at estimere vejtransportens eksterne omkostninger og udviklingen i køretøjsflådens sammensætning.

¹⁵ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/62/EF af 17. juni 1999 om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer (EFT L 187 af 20.7.1999, s. 42).

¹⁶ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/52/EF af 29. april 2004 om interoperabilitet mellem elektroniske bompenge-systemer i Fællesskabet (EØS-relevant tekst) (EUT L 166 af 30.4.2004, s. 124).

¹⁷ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/50/EF af 21. maj 2008 om luftkvaliteten og renere luft i Europa, EUT L 152 af 11.6.2008, s. 1.

- 9) Differentieringen af infrastrukturafgifterne efter Euro-emissionsklasse har bidraget til brug af renere køretøjer. Med fornyelsen af køretøjsflåderne forventes differentieringen af afgifterne på grundlag af vejnet mellem byer dog at blive forældet inden udgangen af 2020, og den bør derfor udfases senest på dette tidspunkt. Fra samme tidspunkt bør afgifter for eksterne omkostninger anvendes mere systematisk, som en målrettet hjælp til dækning af eksterne omkostninger i de situationer, hvor der er mest behov for det.
- 10) Andelen af CO₂-emissioner fra tunge køretøjer er tiltagende. En differentiering af infrastrukturafgifterne i henhold til sådanne emissioner kan bidrage til forbedringer på dette område og bør derfor indføres.
- 11) Lette køretøjer står for to tredjedele af vejtransportens negative miljø- og sundhedsmæssige virkninger. Det er derfor vigtigt at fremme anvendelsen af de reneste og mest energieffektive køretøjer ved hjælp af en differentiering af vejafgifter på grundlag af overensstemmelsesfaktorer, der er defineret i Kommissionens forordning (EU) 2016/427¹⁸, Kommissionens forordning (EU) 2016/646¹⁹ og Kommissionens forordning (EU) 2017/xxx²⁰.
- 12) For at fremme anvendelsen af de reneste og mest effektive køretøjer bør medlemsstaterne anvende betydeligt lavere vej- og brugsafgifter for disse køretøjer.
- 13) Trafikoverbelastning, som alle motorkøretøjer bidrager til i varierende grad, udgør en omkostning på ca. 1 % af BNP. En væsentlig del af denne omkostning kan henføres til trafikoverbelastning mellem byer. Der bør derfor være mulighed for at opkræve en trængselsafgift, forudsat at den opkræves for alle køretøjer. For at være effektiv og forholdsmæssig bør afgiften beregnes på grundlag af de marginale trafikoverbelastningsomkostninger og differentieres efter sted, tid og køretøjsklasse. For at maksimere de positive virkninger af trængselsafgifter bør de modsvarende indtægter afsættes til projekter, som søger at løse det underliggende problem.
- 14) Trængselsafgifter bør afspejle de faktiske omkostninger, som køretøjet påfører andre trafikanter direkte og samfundet som helhed indirekte, på en forholdsmæssig måde. For at undgå, at de er til uforholdsmæssig hinder for den frie bevægelighed for personer og varer, bør de være begrænset til specifikke afgiftsbeløb, som afspejler de marginale omkostninger ved trafikoverbelastning i en "tæt-på-kapacitet"-situation, dvs. når trafikmængden nærmer sig vejens kapacitet.
- 15) Den indtægtsneutrale differentiering af infrastrukturafgifter, der anvendes på tunge godskøretøjer, er ikke et optimalt instrument med henblik på at reducere trafikoverbelastning, og den bør udfases.
- 16) Forhøjelser af infrastrukturafgiften kan også yde et nyttigt bidrag til at løse problemer med betydelige miljøskader eller trafikoverbelastning, der skyldes anvendelsen af

¹⁸ Kommissionens forordning (EU) 2016/427 af 10. marts 2016 om ændring af forordning (EF) nr. 692/2008 med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 6) (*EUT L 82 af 31.3.2016, s. 1*).

¹⁹ Kommissionens forordning (EU) 2016/646 af 20. april 2016 om ændring af forordning (EF) nr. 692/2008 med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 6) (*EUT L 109 af 26.4.2016, s. 1*).

²⁰

visse veje, og det ikke kun i bjergområder. Den nuværende begrænsning af forhøjelser til sådanne områder bør derfor fjernes. For at undgå dobbelt opkrævning hos brugerne bør forhøjelser udelukkes på vejstrækninger, hvor der anvendes en trængselsafgift.

- 17) Hvis en medlemsstat indfører en afgiftsordning for vejtransport, kan ydet kompensation, efter omstændighederne føre til forskelsbehandling af udefrakommende trafikanter. Muligheden for at yde kompensation i sådanne tilfælde bør derfor begrænses til tilfælde med vejafgifter, og den bør ikke længere være til rådighed, hvis der anvendes brugsafgifter.
- 18) For at udnytte potentielle synergier mellem eksisterende vejafgiftssystemer for at mindske driftsomkostningerne bør Kommissionen inddrages fuldt ud i samarbejdet mellem medlemsstater, der agter at indføre fælles vejafgiftssystemer.
- 19) Vejafgifter kan mobilisere ressourcer, der bidrager til finansieringen af vedligeholdelse og udvikling af infrastruktur af høj kvalitet. Det er derfor hensigtsmæssigt at give medlemsstaterne incitament til at anvende indtægterne fra vejafgifter tilsvarende og med henblik herpå at kræve, at de rapporterer fyldestgørende om anvendelsen af sådanne indtægter. Det burde navnlig bidrage til at identificere mulige huller i finansieringen og til at øge offentlighedens accept af vejafgifter.
- 20) Målet med dette direktiv, som navnlig er at sikre, at nationale afgiftsordninger, der anvendes for andre køretøjer end de tunge godskøretøjer, anvendes på en sammenhængende måde, som sikrer ligebehandling i hele Unionen, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne alene og kan derfor på grund af vejtransportens grænseoverskridende dimension og de problemer, som dette direktiv har til formål at afhjælpe, bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.
- 21) Det er nødvendigt at sikre, at afgifter for eksterne omkostninger fortsat afspejler omkostningerne ved luftforurening og støj fra tunge køretøjer så nøjagtigt som muligt, uden at afgiftsordningen bliver unødigt kompliceret, med sigte på at fremme brugen af de mest brændstofeffektive køretøjer og for at bevare incitamenternes effektivitet og sikre, at differentieringen af vejafgifter er ajour. Derfor bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår tilpasningen af referenceværdierne for afgifter for eksterne omkostninger til den videnskabelige udvikling, definitionen af de nærmere vilkår for den indtægtsneutrale differentiering af infrastrukturafgifterne efter tunge køretøjers CO₂-emissioner og tilpasningen af de nærmere vilkår for differentiering af infrastrukturafgifterne for lette køretøjer til den tekniske udvikling. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning af 13. april 2016²¹. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet alle

²¹ EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.

dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelsen af delegerede retsakter.

22) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af de relevante bestemmelser i dette direktiv bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser. Rådgivningsproceduren bør anvendes til vedtagelse af gennemførelsesretsakter, der opstiller et harmoniseret sæt indikatorer for evaluering af kvaliteten af vejnet. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011²².

23) Direktiv 1999/62/EF bør derfor ændres i overensstemmelse hermed —

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 visse vejinfrastrukturer"

(2) Artikel 1 og 2 affattes således:

"Artikel 1

1. Dette direktiv finder anvendelse på:

a) køretøjsafgifter på tunge godskøretøjer

b) vej- og brugsafgifter, der pålægges køretøjer.

2. Direktivet anvendes ikke på køretøjer, som udelukkende udfører transport i medlemsstaternes ikkeeuropæiske områder.

3. Direktivet anvendes heller ikke på køretøjer, som er registreret på De Kanariske Øer og i Ceuta og Melilla og på Azorerne og Madeira, og som udelukkende udfører transport i disse områder eller mellem disse områder og henholdsvis Spaniens og Portugals kontinentale områder.

Artikel 2

I dette direktiv forstås ved:

²² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

- 1) "det transeuropæiske vejnet": den vejtransportinfrastruktur, der er omhandlet i afdeling 3 i kapitel II i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013*, som vist på kortene i samme forordnings bilag I
- 2) "anlægsomkostninger": omkostninger i forbindelse med anlæggelsen, herunder eventuelle finansieringsomkostninger, af:
 - a) ny infrastruktur eller forbedringer af ny infrastruktur, herunder omfattende strukturreparationer
 - 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 er 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 inden 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, f.eks. 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": betaling af et bestemt beløb, som afhænger af den tilbagelagte afstand på en given infrastruktur og af køretøjstypen, og hvis betaling giver et køretøj ret til at benytte infrastrukturen, og som omfatter en infrastrukturafgift og alt efter omstændighederne en trængselsafgift og/eller 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 i en medlemsstat som følge af trafikbaseret luftforurening og/eller trafikbaseret støjforurening
- 9) "trafikoverbelastning": en situation, hvor trafikmængden nærmer sig eller overstiger vejens kapacitet
- 10) "trængselsafgift": en afgift, der pålægges køretøjer med henblik på at dække omkostninger i en medlemsstat, der skyldes trafikoverbelastning, og med henblik på at mindske trafikoverbelastning
- 11) "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
- 12) "omkostninger ved trafikbaseret støj": omkostninger som følge af skader, der skyldes støj fra køretøjer selv eller fra deres kontakt med vejbanen
- 13) "vægtet gennemsnitlig infrastrukturafgift": de samlede indtægter fra en infrastrukturafgift 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 et nærmere bestemt tidsrum
- 15) "køretøj": et motorkøretøj med fire eller flere hjul eller en kombination af sammenkoblede køretøjer, som er beregnet til eller benyttes til vejtransport af passagerer eller gods
- 16) "tungt køretøj": et tungt godskøretøj eller en bus eller rutebil
- 17) "tungt godskøretøj": et køretøj beregnet til godstransport med en tilladt totalvægt på over 3,5 ton
- 18) "bus eller rutebil": et køretøj beregnet til transport af flere end 8 passagerer ud over føreren med en tilladt totalvægt på over 3,5 ton
- 19) "let køretøj": en personbil, en minibus eller en varevogn
- 20) "personbil": et køretøj med fire hjul, der er beregnet til passagertransport, men ikke flere end 8 passagerer ud over føreren
- 21) "minibus": et køretøj beregnet til transport af flere end 8 passagerer ud over føreren, med en tilladt totalvægt på højst 3,5 ton
- 22) "varevogn": et køretøj beregnet til godstransport, med en tilladt totalvægt på højst 3,5 ton
- 23) "nulemissionskøretøj": et køretøj uden udstødningsemissioner
- 24) "transportvirksomhed": enhver virksomhed, der udfører vejtransport af gods eller passagerer

25) "EURO 0"-, "EURO I"-, "EURO II"-, "EURO III"-, "EURO IV"-, "EURO V"- og "EURO VI"-køretøj: et tungt køretøj, der opfylder emissionsgrænserne som anført i bilag 0

26) "køretøjstype": et tungt køretøj kategoriseret efter antal aksler, dets dimensioner eller vægt, eller anden køretøjssklassifikation, som afspejler slidskader på vejene, f.eks. det klassifikationssystem for vejskader, der fremgår af bilag IV, såfremt det anvendte klassifikationssystem er baseret på køretøjskarakteristika, som enten findes i den køretøjsdokumentation, der anvendes i samtlige medlemsstater, eller er umiddelbart synlige

27) "koncessionskontrakt": en "offentlig kontrakt" som defineret i artikel 2 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/24/EU**

28) "koncessionsvejafgift": en vejafgift, der opkræves af en koncessionshaver i henhold til en koncessionskontrakt

29) "væsentligt ændret vejafgifts- eller brugsafgiftsordning": en vejafgifts- eller brugsafgiftsordning, der er ændret på en sådan måde, at omkostninger og indtægter afviger mindst 5 % i sammenligning med det foregående år efter korrektion for inflation målt ved ændringerne i EU's harmoniserede forbrugerprisindeks og eksklusive energi og uforarbejdede fødevarer, som offentliggjort af Kommissionen (Eurostat).

I forbindelse med punkt 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.

* 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).

** Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/24/EU af 26. februar 2014 om offentlige udbud og om ophævelse af direktiv 2004/18/EF (EUT L 94 af 28.3.2014, s. 65)."

(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 stk. 3-9 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/eller brugsafgifter på andre veje, forudsat at opkrævning af afgifter og/eller 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.

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 afgift på benyttelse af broer, tunneller og bjergpas.

4. Vejafgifter og brugsafgifter opkræves uden direkte eller indirekte forskelsbehandling begrundet i trafikanternes nationalitet, den medlemsstat eller det tredjeland, hvori transportvirksomheden er etableret, køretøjets registreringsland eller transportens afsendelses- eller bestemmelsessted.

5. Medlemsstaterne kan indføre reducerede vej- eller brugsafgifter eller undtagelser fra forpligtelsen til at betale vej- eller brugsafgift for 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. 165/2014*, og i de tilfælde, der er omfattet af nærværende direktivs artikel 6, stk. 2, litra a), b) og c), på de deri fastsatte betingelser.

6. Uden at dette berører stk. 9 indfører medlemsstaterne ikke brugsafgifter for tunge køretøjer fra den 1. januar 2018. Brugsafgifter indført før denne dato kan bibeholdes frem til den 31. december 2023.

7. Fra den [datoen for ikrafttrædelsen af dette direktiv] indfører medlemsstaterne ikke brugsafgifter for lette køretøjer. Brugsafgifter indført før denne dato udfases inden den 31. december 2027.

8. Frem til den 31. december 2019 kan en medlemsstat - for så vidt angår tunge køretøjer - vælge kun at anvende vejafgifter eller brugsafgifter på køretøjer, der har en tilladt totalvægt på 12 ton og derover, hvis den skønner, at en udvidelse til køretøjer på mindre end 12 ton vil:

a) medføre betydelige negative konsekvenser for trafikafvikling, miljø, støjniveau, trafikoverbelastning, sundhed eller færdselssikkerhed som følge af en ændring af trafikmønstret

b) medføre administrationsomkostninger på mere end 30 % af merindtægten som følge af en sådan udvidelse.

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

9. Fra den 1. januar 2020 anvendes vej- og brugsafgifter, der pålægges tunge køretøjer, på alle tunge køretøjer.

10. Vej- og brugsafgifter for tunge køretøjer på den ene side og for lette køretøjer på den anden side kan indføres eller opretholdes uafhængigt af hinanden.

* 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)."

(4) Artikel 7 a affattes således:

"Artikel 7a

1. Brugsafgifterne skal være proportionale med det tidsrum, hvori infrastrukturen benyttes.

2. I det omfang brugsafgifter anvendes på tunge køretøjer, skal benyttelsen af infrastrukturen mindst være tilladt i følgende perioder: en dag, 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 udelukkende forlange betaling af årsafgift for køretøjer, der er registreret i den pågældende medlemsstat.

Medlemsstaterne fastsætter brugsafgifter, inklusive administrative omkostninger, for alle tunge køretøjsklasser på et niveau, der ikke er højere end maksimumssatserne i bilag II.

3. I det omfang brugsafgifter anvendes på personbiler, skal benyttelsen af infrastrukturen mindst være tilladt i følgende perioder: 10 dage, en måned eller to måneder eller begge dele og et år. Afgiften for to måneder må højst være 30 % af årsafgiften, månedsafgiften må højst være 18 % af årsafgiften, og 10-dagsafgiften må højst være 8 % af årsafgiften.

Medlemsstaterne kan også gøre infrastrukturen tilgængelig i andre perioder. I sådanne tilfælde skal medlemsstaterne anvende afgifter i overensstemmelse med princippet om ligebehandling af brugere, under hensyntagen til alle relevante faktorer, herunder navnlig årsafgiften og afgiften for de øvrige perioder, der er omhandlet i første afsnit, eksisterende forbrugsmønstre og administrative omkostninger.

For så vidt angår brugsafgiftsordninger vedtaget inden den 31. maj 2017, kan medlemsstaterne opretholde afgifter, der overstiger grænserne i første afsnit, som er i kraft før denne dato, og tilsvarende højere afgifter for de andre brugsperioder i overensstemmelse med princippet om ligebehandling. De skal dog overholde grænserne i første og andet afsnit, så snart væsentligt ændrede vej- og brugsafgiftsordninger træder i kraft og senest fra den 1. januar 2024.

4. For minibusser og varevogne skal medlemsstaterne overholde enten stk. 2 eller stk. 3. Medlemsstaterne skal dog fastsætte højere brugsafgifter for minibusser og varevogne end for personbiler fra senest den 1. januar 2024."

(5) Artikel 7c affattes således:

"Artikel 7c

1. Medlemsstaterne kan opretholde eller indføre en afgift for eksterne omkostninger, der er en følge af trafikbaseret luft- eller støjforurening eller begge dele.

Afgiften for eksterne omkostninger differentieres og fastsættes for tunge køretøjer i overensstemmelse med mindstekravene og metoderne i bilag IIIa og skal ligge inden for 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 afgift for eksterne omkostninger. 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, først trådte i kraft.

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 eller en del af afgiften.

5. Fra den 1. januar 2021 pålægger medlemsstater, der anvender vejafgifter, tunge køretøjer en afgift for eksterne omkostninger på mindst en del af det vejnet, der er omhandlet i artikel 7, stk. 1, hvis miljøskader genereret af tunge køretøjer er større end de gennemsnitlige miljøskader, der genereres af tunge køretøjer, i overensstemmelse med de relevante rapporteringskrav, der fremgår af bilag IIIa."

(6) Som artikel 7da indsættes:

"Artikel 7da

1. Medlemsstaterne kan i overensstemmelse med kravene i bilag V indføre en trængselsafgift på enhver del af deres vejnet, der er udsat for trafikoverbelastning. Trængselsafgiften må kun opkræves på de vejafsnit, der jævnlige er udsat for overbelastning, og kun i de perioder, hvor de typisk er overbelastet.

2. Medlemsstaterne udpeger de vejafsnit og perioder, der er henvist til i stk. 1, på grundlag af objektive kriterier for, i hvilken grad vejene og deres nærmeste omgivelser er udsat for trafikoverbelastning, som f.eks. gennemsnitlig forsinkelse eller kølængde.

3. En trængselsafgift på et afsnit af vejnettet finder anvendelse på ikkediskriminerende vis på alle køretøjskategorier i overensstemmelse med den standardækvivalensfaktor, der er fastsat i bilag V.

4. Trængselsafgiften afspejler de omkostninger, som et køretøj påfører andre trafikanter og dermed indirekte også samfundet, men den må ikke overstige de maksimale niveauer, der er fastsat i bilag VI, for en given vejtype.

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

(7) Artikel 7f og 7g affattes således:

"Artikel 7f

1. En medlemsstat kan efter meddelelse til Kommissionen pålægge et specifikt vejafsnit, som jævnligt er overbelastet, en forhøjet infrastrukturafgift, eller den kan gøre det, hvis køretøjers brug af vejafsnittet forårsager betydelige miljøskader, hvis følgende kriterier er opfyldt:

a) indtægterne fra forhøjelsen investeres i finansiering af opførelsen af transportinfrastruktur i hovednettet, jf. kapitel III i forordning (EU) nr. 1315/2013, som direkte bidrager til at lette trafikbelastning eller miljøskader, 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 indtægterne fra forhøjelsen investeres i grænseoverskridende afsnit af hovednetkorridorer, i hvilket tilfælde forhøjelsen ikke må overstige 25 %

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 den forventede merindtægt, er i overensstemmelse med de finansieringsplaner og cost-benefit-analyser, der er fremlagt for de projekter, som indtægterne fra forhøjelsen skal medfinansiere.

1a. I forbindelse med nye grænseoverskridende projekter må der kun pålægges forhøjede afgifter, hvis alle de medlemsstater, der er involveret, er enige heri.

2. Infrastrukturafgifter, der er differentieret i henhold til artikel 7g 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 rådgivningsproceduren i artikel 9c, stk. 2.

4. Forhøjelsen trækkes fra det afgiftsbeløb for eksterne omkostninger, der beregnes efter artikel 7c, undtagen for køretøjer tilhørende EURO-emissionsklasse 0, I og II fra den 15. oktober 2011, og III og IV fra den 1. januar 2015, V fra den 1. januar 2019, og emissionsklasse VI fra januar 2023 og frem. Alle indtægter, der genereres via samtidig gennemførelse af forhøjelsen og afgifterne for eksterne omkostninger, investeres i finansiering af opførelsen af hovednetkorridorer, som fremgår af del I i bilag I til forordning (EU) nr. 1316/2013.

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

Artikel 7g

1. Frem til 31. december 2021 kan infrastrukturen 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, bredt offentliggjort og tilgængelig for alle brugere på samme vilkår
- b) differentieringen sker på grundlag af, hvilket tidspunkt på dagen, hvilken dag eller hvilken årstid der er tale om
- c) ingen infrastrukturen er mere end 175 % højere end det højeste niveau for den vægtede gennemsnitlige infrastrukturen, jf. artikel 7b
- d) de spidsbelastningsperioder, hvor der pålægges højere infrastrukturen med det formål at mindske trafikbelastningen, overstiger ikke fem timer om dagen
- e) differentieringen fastlægges og pålægges på en gennemsigtig og indtægtsneutral måde for en vejstrækning, der er berørt af trafikoverbelastning, ved at indføre reducerede vejafgifter for de transportvirksomheder, der anvender den pågældende strækning uden for spidsbelastningsperioder, og forhøjede afgifter for dem, der anvender den pågældende strækning i spidsbelastningsperioder.

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 frem til 31. december 2020 infrastrukturafgiften efter køretøjets EURO-emissionsklasse på en sådan måde, at ingen infrastrukturafgift er mere end 100 % højere end den samme afgift på et tilsvarende køretøj, der opfylder de strengeste emissionskrav. Eksisterende koncessionskontrakter kan fritages for dette krav, indtil kontrakten fornyes.

En medlemsstat kan dog fravige kravet om at differentiere infrastrukturafgiften, 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 medføre, 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 undtagelser og fritagelser.

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, kan medlemsstaterne pålægge den højeste af de gældende vejafgifter.

4. Senest et år efter Kommissionens offentliggørelse af CO₂-emissionsdata i henhold til forordning (EU) .../... ***** vedtager Kommissionen en delegeret retsakt, jf. artikel 9e, med henblik på at fastsætte referenceværdien af CO₂-emissionerne og en passende kategorisering af det pågældende tunge køretøj.

Senest et år efter ikrafttrædelsen af denne delegerede retsakt tilpasser medlemsstaten infrastrukturafgiften under hensyntagen til CO₂-emissionsreferenceværdierne og den relevante kategorisering af køretøjet. Afgifterne differentieres på en sådan måde, at ingen infrastrukturafgifter overstiger afgiften for tilsvarende køretøjer, der har den laveste, men ikke ingen CO₂-emissioner, med mere end 100 %. Nulemissionskøretøjer har gavn af en reduktion på 75 % i forhold til den højeste infrastrukturafgift.

5. Differentieringen i stk. 1, 2 og 4 må ikke være udformet med henblik på at tilvejebringe ekstra vejafgiftsindtægter. Der skal kompenseres for en eventuel utilsigtet indtægtsstigning ved ændringer i differentieringens struktur senest to år efter afslutningen af det regnskabsår, i hvilket den ekstra indtægt er fremkommet.

***** Kommissionens forordning (EU) .../... af XXX om gennemførelse af forordning (EU) nr. 595/2009 om certificering af CO₂-emissioner og tunge køretøjers brændstofforbrug og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF (EUT L ... af ..., s...)."

(8) Følgende indsættes som artikel 7ga:

"Artikel 7ga

1. Medlemsstaterne må frem til 31. december 2021 differentiere vejafgifter og brugsafgifter for lette køretøjer efter disses miljøpræstationer.
2. Medlemsstaterne skal fra 1. januar 2022 differentiere vejafgifter efter køretøjernes emissioner af CO₂ og forurenende stoffer i henhold til reglerne i bilag VII, og de skal som minimum opdele brugsafgifter på årsbasis.
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, hvilket emissionsniveau køretøjet har (typegodkendelse), i henhold til Kommissionens forordning (EU) .../... ***** , kan medlemsstaterne pålægge den højeste af de gældende vejafgifter eller den højeste årlige brugsafgift.
4. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 9e, som ændrer bilag VII, med henblik på at tilpasse de nærmere vilkår i bilaget til den tekniske udvikling.

***** Kommissionens forordning (EU) 2017/xxx af xxx 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, som ændrer 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 forordning (EF) nr. 692/2008 (EUT L xxx) og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (rammedirektiv) (EUT L 263 af 9.10.2007, s. 1.)"

(9) Artikel 7h ændres således:

a) I stk. 1 affattes indledningen således:

"Senest seks måneder før en medlemsstat iværksætter en ny eller væsentligt ændret infrastrukturafgiftsordning, sender den Kommissionen følgende:"

b) Stk. 3 affattes således:

"3. Inden en medlemsstat iværksætter en ny eller væsentligt ændret ordning for afgifter for eksterne omkostninger, meddeler den Kommissionen det pågældende net, de planlagte afgiftssatser pr. køretøjsklasse og emissionsklasse."

c) Stk. 4 ophæves

(10) Artikel 7i ændres således:

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

"b) sådanne rabatter og nedsættelser afspejler faktiske besparelser i administrative omkostninger ved behandling af hyppige brugere i forhold til behandling af lejlighedsvis brugere

c) sådanne rabatter og nedsættelser er på højst 13 % af den infrastrukturafgift, der betales af tilsvarende køretøjer, som ikke er berettigede til rabat eller nedsættelse."

b) I stk. 3 foretages følgende ændringer:

"3. Med forbehold af betingelserne i artikel 7g, stk. 1, litra b), og artikel 7g, stk. 5, kan vejafgifterne til 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, offentliggjort og 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 på større salgssteder, med anvendelse af normale betalingsmidler i og uden for de medlemsstater, hvor de pålægges."

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 så vidt muligt elektronisk kvittering, som udleveres til trafikanten."

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 system, som opfylder kravene i artikel 2, stk. 1, i direktiv 2004/52/EF."

(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 indfører en ordning med vejafgifter, som giver en passende kompensation."

(13) Artikel 8, stk. 2, ændres således:

- a) i litra a), erstattes ordene "artikel 7, stk. 7" af en henvisning til "artikel 7a"
- b) i litra b), indsættes ordlyden "og 2" efter "artikel 7, stk. 1"

(14) I artikel 9 foretages følgende ændringer:

- a) I stk. 2 udgår andet afsnit
- b) Følgende indsættes som stk. 3:

"3. Indtægter fra trængselsafgifter eller den tilsvarende finansielle værdi af disse indtægter anvendes til at afhjælpe problemet med trafikoverbelastning ved at

- a) støtte kollektiv transportinfrastruktur og kollektive transporttjenester
- b) fjerne flaskehalse på det transeuropæiske transportnet
- c) udbygge alternativ infrastruktur til transportbrugere."

(15) Artikel 9d og 9e affattes således:

"Artikel 9d

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i henhold til artikel 9e med henblik på at ændre bilag 0, beløbene i tabel 1 og 2 i bilag IIIb og formlerne i afsnit 4.1 og 4.2 i bilag IIIa, 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 7g, stk. 4, artikel 7ga, stk. 4, og artikel 9d, tillægges Kommissionen for en ubegrænset periode fra [dette direktivs ikrafttrædelsesdato].

3. Den i artikel 7g, stk. 4, artikel 7ga, stk. 4, og artikel 9d omhandlede delegering 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 om bedre lovgivning af 13. april 2016.

5. Når Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidig straks Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.

6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 7g, stk. 4, artikel 7ga, stk. 4, og artikel 9d, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på 2 måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet eller Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har meddelt Kommissionen, 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:

"1. Beløbene i euro som fastsat i bilag II og beløbene i cent som fastsat i tabel 1 og 2 i bilag IIIb 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 den 31. marts [i det år, der efterfølger de to år efter direktivets ikrafttrædelse].

Beløbene tilpasses automatisk, idet grundbeløbet i euro eller cent øges 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* inden den 31. marts i det år, der efterfølger udgangen af de to kalenderår, der er henvist til i stk. 1. De tilpassede beløb træder i kraft den første dag i måneden efter offentliggørelsen."

(18) Artikel 11 affattes således:

"Artikel 11

1. Medlemsstaterne offentliggør hvert år en samlet rapport over vejafgifter og brugsafgifter opkrævet på deres område, og den indeholder også oplysninger om anvendelsen af indtægterne herfra og kvaliteten af de veje, hvor der opkræves vejafgifter eller brugsafgifter, jf. stk. 2 og 3.

2. Den rapport, der offentliggøres i henhold til stk. 1, indeholder oplysninger om:

- a) afgiften for eksterne omkostninger for alle kombinationer af køretøjsklasse, vejtype og tidsrum
- b) differentieringen i infrastrukturafgifterne efter køretøjstype
- c) den vægtede gennemsnitlige infrastrukturafgift og den samlede indtægt fra infrastrukturafgiften med angivelse af eventuelle afvigelser i forhold til faktiske infrastrukturuomkostninger hidrørende fra differentieringen af infrastrukturafgiften
- d) den samlede indtægt fra afgifter for eksterne omkostninger
- e) den samlede indtægt fra trængselsafgiften
- f) den samlede indtægt fra vejafgifter og/eller brugsafgifter
- g) anvendelsen af de indtægter, der er generet gennem anvendelse af dette direktiv, og hvordan de har givet medlemsstaten mulighed for at leve op til de mål, der henvises til i artikel 9, stk. 2 og 3
- h) en vurdering baseret på objektive kriterier af vejinfrastrukturens vedligeholdelsestilstand på medlemsstatens område, og infrastrukturens udvikling siden sidste rapport
- i) en vurdering af trafikoverbelastningsniveauet på det afgiftsbelagte vejnet i spidsbelastningsperioder baseret på faktiske trafikobservationer foretaget på et repræsentativt antal overbelastede vejstrækninger i det pågældende vejnet og udviklingen siden sidste rapport.

3. Medlemsstaterne skal bruge centrale præstationsindikatorer til at vurdere kvaliteten af de dele af vejnettet, der er pålagt vejafgifter eller brugsafgifter. Disse indikatorer vedrører som minimum:

- a) kvaliteten af vejbanen
- b) trafiksikkerheden
- c) trafikoverbelastningsniveauet.

4. Senest tre år efter [det reviderede direktivs ikrafttræden] vedtager Kommissionen en gennemførelsesretsakt, jf. rådgivningsproceduren i artikel 9c, stk. 2, med henblik på at fastsætte en harmoniseret række indikatorer.

5. Senest seks år efter [det reviderede direktivs ikrafttræden] offentliggør Kommissionen en rapport baseret på medlemsstaternes anvendelse af indikatorerne i stk. 4."

18) I bilagene foretages følgende ændringer:

- a) Bilag 0, IIIa, IIIb og IV ændres som angivet i bilaget til nærværende direktiv.
- b) Bilag 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. De tilsender straks Kommissionen 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. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne tilsender Kommissionen de vigtigste nationale bestemmelser, 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
Formand

På Rådets vegne
Formand