



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 1 juni 2017
(OR. en)

9672/17

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

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

FÖRSLAG

från:	Jordi AYET PUIGARNAU, direktör, för Europeiska kommissionens generalsekreterare
inkom den:	1 juni 2017
till:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekreterare för Europeiska unionens råd
Komm. dok. nr:	COM(2017) 275 final
Ärende:	Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV om ändring av direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer

För delegationerna bifogas dokument – COM(2017) 275 final.

Bilaga: COM(2017) 275 final



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 31.5.2017
COM(2017) 275 final

2017/0114 (COD)

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)

{SWD(2017) 180 final}

{SWD(2017) 181 final}

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

- **Motiv och syfte med förslaget**

Ett effektivt och tillförlitligt transportsystem har stor betydelse för en fungerande inre marknad och är en nyckelsektor i ekonomin. Av väg, järnväg och inre vattenvägar är det vägtransporterna som har störst betydelse, men de är förbundna med ett antal socioekonomiska och miljömässiga problem (t.ex. klimatförändring, luftförorening, buller och trängsel). Avgifter kan ha stor betydelse som incitament för renare och effektivare trafik, och det är viktigt att avgiftssystemen utformas på ett enhetligt sätt för att säkerställa en rättvis behandling av väganvändare och en hållbar infrastrukturfinansiering.

Direktiv 1999/62/EG¹ utgör den rättsliga ramen när det gäller avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa vägar. Direktivet syftar till att avskaffa snedvridningen av konkurrensen mellan transportföretag genom att stegvis harmonisera fordonsskatter och införa rättvisa mekanismer för infrastrukturavgifter. I direktivet fastställs miniminivåer för fordonsskatter avseende tunga godsfordon och specificeras formerna för infrastrukturavgifter, inklusive en differentiering av sådana avgifter utifrån fordonens miljöprestanda.

Direktivet har dock hittills inte innehållit några bestämmelser som specifikt bidrar till att minska koldioxidutsläppen från transporter. År 2014 låg koldioxidutsläppen från vägtransporter fortfarande 17 % högre än 1990. Den största andelen av dessa utsläpp kommer från personbilar (över 60 %), men de tunga godsfordonens andel ökar. Med den rådande trenden kommer utsläppsminskningen inte att räcka för att uppnå de EU-mål som fastställts för 2030 och 2050.

Väginfrastrukturen blir allt sämre i många medlemsstater på grund av bristfälligt underhåll. I EU minskade de offentliga utgifterna för vägunderhåll med omkring 30 % mellan 2006 och 2013 och låg på 0,5 % av BNP 2013 (jämfört med 1,5 % 1975 och 0,8 % 2008). Detta ger olika negativa ekonomiska, sociala och miljömässiga effekter, t.ex. ökade driftskostnader för fordon, föroreningar och buller, längre restid, olyckor och negativa ekonomiska konsekvenser.

Den nuvarande lagstiftningen omfattar endast tunga godsfordon, vilket innebär att alla andra fordon står utanför. I avsaknad av specifika gränser finns det på detta område, som i synnerhet omfattar personbilar, en risk för att priserna för korttidsvinjetter blir förhållandevis för höga och därmed en risk för diskriminering av tillfälliga, huvudsakligen utländska, väganvändare. Ett annat potentiellt diskrimineringsproblem, som är gemensamt för alla fordonstyper, är kompensering för nationella väganvändare om tidsbaserade vägavgifter införs.

De negativa effekterna av vägtransporter medför betydande samhällskostnader. Personbilar och lätta lastbilar orsakar visserligen mindre skador på infrastrukturen än tunga fordon (inklusive tunga godsfordon och bussar), men personbilar står för omkring två tredjedelar av de externa kostnader (inklusive kostnaderna för klimatförändring, luftförorening, buller,

¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG av den 17 juni 1999 om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer, EGT L 187, 20.7.1999, s. 42.

olyckor och andra negativa effekter) som genereras av vägtransporter, eller omkring 1,8–2,4 % av BNP.

Trängsel är dessutom ett återkommande problem inom och utanför tätorter. Medlemsstaterna har endast sporadiskt gjort något åt detta problem. Rusningstrafiken medför betydande sociala kostnader, som uppgår till 1 % av EU:s BNP. Två tredjedelar av dessa kostnader kan hänföras till personbilar och 20–30 % till interurban trafik.

Initiativets syfte är att göra framsteg med tillämpningen av principerna att ”förorenaren betalar” och ”användaren betalar” och därigenom främja finansiellt och miljömässigt hållbara och socialt rättvisa vägtransporter.

Initiativet bidrar till programmet om lagstiftningens ändamålsenlighet (*Refit-programmet*), eftersom avsikten är att uppdatera och förenkla vissa bestämmelser i direktivet.

- **Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området**

Initiativet ska åtgärda brister i den befintliga lagstiftningen (direktiv 1999/62/EG), dvs. säkerställa att lagstiftningens syften uppfylls bättre. De villkor som föreslås skulle förenkla vissa bestämmelser i direktivet, genom att avskaffa den differentiering av vägtullar som baseras på euro-utsläppsklass, vars fördelar nu minskar snabbt, och avskaffa betungande anmälningsskrav, i synnerhet när det gäller avgifter för externa kostnader.

Det föreslås också att bussar, personbilar och lätta lastbilar ska omfattas av direktivet, vilket säkerställer en mer konsekvent prissättning för infrastrukturanvändning i hela vägtransportsektorn. Med tanke på frågan om koldioxidutsläpp som förklaras ovan, föreslås också att vägavgifterna ska ta hänsyn till sådana utsläpp.

- **Förenlighet med unionens politik inom andra områden**

Initiativet är ett led i kommissionens arbete för att skapa en energiunion och ingår i en serie förslag om koldioxidsnåla transporter², t.ex. ändringen av förordningarna om koldioxidutsläpp från personbilar och lätta lastbilar och förslagen om certifiering, övervakning och rapportering av koldioxidutsläpp från lastbilar och bussar. Det är också kopplat till olika initiativ på vägtransportområdet, i synnerhet ändringen av lagstiftningen om driftskompatibla elektroniska vägtullsystem och bestämmelserna för den inre marknaden för godstransporter på väg och busstjänster.

De föreslagna ändringarna är i linje med de mål som fastställdes i 2011 års vitbok om transporter³, som efterlyste framsteg mot en fullständig tillämpning av principen ”förorenaren betalar” (enligt fördraget om Europeiska unionens funktionssätt) och principen ”användaren betalar” för att säkerställa hållbar transport- och infrastrukturfinansiering. För att främja avståndsbaserade avgifter ändras samtidigt lagstiftningen om driftskompatibla vägtullsystem⁴.

² COM(2016) 501 final: En europeisk strategi för utsläppssnål rörlighet.

³ KOM(2011) 144 slutlig: Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem.

⁴ Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/52/EG av den 29 april 2004 om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem i gemenskapen, EUT L 166, 30.4.2004, s. 124, och kommissionens beslut av den 6 oktober 2009 om definitionen av det europeiska systemet för elektroniska vägtullar och tekniska uppgifter för detta, EUT L 268, 13.10.2009, s. 11.

De föreslagna ändringarna är också förenliga med miljölagstiftningen om utsläpp och buller från fordon.

Med utvidgningen av tillämpningsområdet bygger initiativet på certifieringsförfaranden som kommer att antas med avseende på koldioxidutsläpp från tunga fordon och på förordningarna om utsläpp av föroreningar och koldioxid från lätta fordon. När det gäller det berörda vägnätet hänvisar förslaget till unionens reviderade riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet.

2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

• Rättslig grund

Den rättsliga grunden för direktiv 1999/62/EG är artiklarna 71 och 93 i EG-fördraget (numera artiklarna 91 och 113).

De bestämmelser i direktivet som påverkas av förslaget är de som avser vägtullar och vägavgifter, ett område som omfattas av artikel 91 i EUF-fördraget.

Ändringarna av vissa bestämmelser i kapitel II om fordonsskatter omfattas av artikel 113 i EUF-fördraget och dessa behandlas i ett separat lagstiftningsförslag.

• Subsidiaritetsprincipen (för icke-exklusiv befogenhet)

EU har delad befogenhet med medlemsstaterna i fråga om reglering på transportområdet enligt artikel 4.2 g i EUF-fördraget. En ändring av de befintliga bestämmelserna kan dock endast göras av unionen själv. Det är motiverat att utvidga EU-bestämmelserna till andra fordonskategorier med tanke på problemens konsekvenser på EU-nivå och globalt. Om personbilar, minibussar och lätta lastbilar innefattas kan det bidra till att förhindra att medlemsstaterna behandlar tillfälliga användare eller utlandsregistrerade fordon orättvist. Om bussar innefattas kan det bidra till att minska snedvridningen av konkurrensen på den inre marknaden för persontransporter genom förmånsbehandling (dvs. undantag från betalning för infrastruktur användning) av dessa fordon jämfört med järnvägstransporter, som omfattas av sådana avgifter.

Mer allmänt är det motiverat att innefatta dessa fordon med tanke på de identifierade problemen, eftersom de alla använder samma väginfrastruktur och bidrar till koldioxidutsläppen.

• Proportionalitetsprincipen

De föreslagna åtgärderna bidrar endast till att uppnå de fastställda målen, framför allt en konsekvent tillämpning av principerna ”förorenaren betalar” och ”användaren betalar” och går inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.

Det är nödvändigt att utvidga tillämpningsområdet från tunga godsfordon för att säkerställa att enhetliga bestämmelser tillämpas på alla vägfordon och åtgärda sådana problem som inte endast, eller inte främst, rör trafiken med tunga godsfordon (försämrade infrastrukturkvalitet, stora koldioxidutsläpp från vägtransporter, luftförorening, buller, trängsel eller diskriminering av utländska användare).

Kostnaderna för medlemsstater, företag och medborgare är begränsade i förhållande till de potentiella vinsterna. Förslaget tvingar inte medlemsstaterna tillämpa vägavgifter, men harmoniserar det sätt på vilket sådana avgifter ska tillämpas i unionen. Det medför inte heller någon höjning av de existerande avgifterna.

Under konsekvensbedömningen förkastades ett antal tänkbara politiska åtgärder på grund av proportionalitetsprincipen, t.ex. obligatoriska infrastrukturavgifter eller obligatoriska trängselavgifter.

- **Val av instrument**

Eftersom den rättsakt som ska ändras är ett direktiv bör ändringsakten i princip vara i samma form.

3. RESULTAT AV EFTERHANDSUTVÄRDERINGAR, SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

- **Efterhandsutvärderingar/kontroller av ändamålsenligheten med befintlig lagstiftning**

Kommissionen offentliggjorde 2013 sin utvärdering av direktiv 1999/62/EG⁵. En extern utvärdering av genomförandet och effekterna av EU:s politik för avgiftsbeläggning av infrastruktur sedan 1995 offentliggjordes i januari 2014⁶. I utvärderingarna identifierades olika problem förbundna med vägavgifterna för tunga godsfordon enligt den nuvarande rättsliga ramen.

24 medlemsstater har infört någon form av vägavgifter, och det har funnits en tendens att gå från nätomfattande avståndsbaserade vägtullar, men övergången har gått långsamt och det finns fortfarande en bristande enhetlighet i unionen. I utvärderingen fann man stora skillnader mellan medlemsstaternas vägavgiftspolicyer och kom fram till att den bristande harmoniseringen när det gäller både typen av avgifter (tidsbaserade vinjetter eller avståndsbaserade vägtullar, differentierade eller odifferentierade) och tekniken för att ta upp avgifter medför extra administrativa bördor och kostnader för både offentliga organ och användare.

Direktivet främjar de fastställda målen, men ett antal brister kunde identifieras.

- Tillämpningsområdet: Det är möjligt att undanta tunga godsfordon på mindre än tolv ton, vilket leder till olika konkurrensvillkor när det gäller godstransporter.
- Tidsbaserade avgifter, som är tillåtna enligt direktivet, är ineffektiva när det gäller att täcka infrastrukturkostnader, ge incitament för renare och effektivare trafik och minska trängseln.
- Avgifter baserade på externa kostnader är för komplicerade att tillämpa, medan man för den (obligatoriska) differentieringen efter euro-utsläppsklasser endast fastställer

⁵ *Ex-post evaluation of Directive 1999/62/EC, as amended, on the charging of heavy goods vehicles for the use of certain infrastructures*, SWD(2013) 1 final.

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

den maximala differentieringen och medlemsstaterna har kvar sin frihet inom detta spann.

- Differentierade avgifter för att bekämpa trängsel: Det intäktsneutrala kravet tycks vara för betungande att tillämpa och det skulle kunna ses som orättvist om det endast tillämpas på tunga godsfordon trots att alla väganvändare bidrar till trängseln.

Utvärderingen fokuserade på de nuvarande villkoren i direktivet, men berörda parter har pekat på andra relevanta frågor, som behovet av att minska koldioxidutsläppen från tunga fordon och tillhandahålla en ram för avgifter för personbilar (och andra fordonskategorier), bl.a. för att motverka diskriminering av tillfälliga (utländska) väganvändare.

- **Samråd med berörda parter**

Detta förfarande uppfyller de minimikrav för samråd med berörda parter som fastställs i kommissionens meddelande av den 11 december 2002 (KOM(2002) 704 slutlig).

Öppna och riktade samrådsförfaranden och olika samrådsinstrument användes.

- 1) Ett öppet onlinesamråd av standardtyp anordnades via webbplatsen ”Din röst i Europa” baserat på frågeformulär.

Det öppna samrådet hölls den 8 juli–5 oktober, men även bidrag som inkom senare godtogs. Det öppna samrådet omfattade två uppsättningar frågor: Den ena riktades till allmänheten och syftade till att få grepp om användarnas uppfattning, medan den andra var av mer teknisk art och riktades till experter.

Kommissionen fick in 135 svar på frågeformulären samt 48 kompletterande dokument. Svaren kom från flera olika grupper av berörda parter, t.ex. transportföretag (42 %), konsumenter/medborgare (14 %), offentliga organ (13 %), byggbranschen (7 %), offentliga transportsammanslutningar (4 %) och leverantörer av vägtullstjänster (4 %).

- 2) Riktade samråd med enskilda berörda parter och specialister genomfördes också i samband med konsekvensbedömningen, bl.a.

- a) ett antal tematiska seminarier med berörda parter och medlemsstaterna, som anordnades av kommissionen i september och oktober 2015,
- b) en konferens om väginitiativ som hölls den 19 april 2016, och
- c) 21 intervjuer med berörda parter, som valts ut på grundval av specifika databehov, gjordes av den uppdragstagare som gjorde en studie kopplad till konsekvensbedömningen.

Sammanfattning av synpunkterna och användning av resultaten

Det fanns ett allmänt stöd för att skapa incitament för användning av bränslesnåla fordon, men mindre specifikt stöd för att göra detta genom differentierade vägavgifter. Många intervjuade parter från länder utanför EU stödde ett införande av koldioxidbaserad differentiering och en utfasning av differentieringen efter euro-utsläppsklass. Tvivel har framförts angående genomförbarheten på kort sikt, men det fanns inget tydligt motstånd mot en intäktsneutral differentiering av avgifterna baserat på koldioxidutsläpp.

När det gällde synen på åtgärder för att säkerställa vägarnas kvalitet fanns det en tydlig skillnad mellan 1) de åsikter som uttrycktes i det offentliga onlinesamrådet och av de flesta utfrågade berörda parterna, och 2) de åsikter som uttrycktes av de intervjuade medlemsstaterna. De flesta i den första gruppen stödde åtgärder för att säkerställa väginfrastrukturens kvalitet. Däremot var medlemsstaterna i allmänhet inte positiva till sådana åtgärder.

Även när det gällde tänkbara åtgärder för att motverka diskriminering och säkra lika konkurrensvillkor skilde sig medlemsstaternas åsikter från de andra intressenternas. Deltagarna i det offentliga onlinesamrådet gav ett starkt stöd till att tillämpa principerna ”användaren betalar” och ”förorenaren betalar” och till att EU säkerställer att vinjettpriserna fastställs på ett proportionerligt sätt. Många andra deltagare och länder utanför EU stödde en utfasning av tidsbaserade vägavgifter, så att vägavgifterna endast kan baseras på tillryggalagd sträcka. Å andra sidan var medlemsstaterna oeniga om behovet av ytterligare åtgärder i detta avseende.

För att säkra ett effektivt transportsystem ansåg de flesta deltagarna i det offentliga samrådet att hanteringen av trängselproblem borde överlåtas åt medlemsstaterna och det populäraste alternativet för trängselavgifter var trängselavgifter som tas ut av alla fordon. De som stödde trängselavgifter underströk att dessa måste omfatta alla fordon och inte bara tunga godsfordon. Medlemsstaterna förespråkade i allmänhet mer flexibilitet.

- **Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden**

Problemdefinitionen grundades på utvärderingar som delvis utfördes med hjälp av extern expertis (utvärdering av genomförandet och effekterna av EU:s avgiftspolitik för infrastruktur sedan 1995, uppdatering av handboken om externa transportkostnader⁷), kompletterad med ytterligare forskning.

En extern uppdragstagare bidrog med en stödstudie för konsekvensbedömningen⁸, som slutfördes i april 2017.

- **Konsekvensbedömning**

Initiativet åtföljs av en konsekvensbedömning, som med vissa reservationer har fått ett positivt yttrande från nämnden för lagstiftningskontroll. Nämnden rekommenderade en bättre motivering av syftet avseende minskade koldioxidutsläpp och förtydliganden när det gällde

- den differentierade behandlingen av intäkterna från vägavgifter,
- bristerna i den nuvarande lagstiftningen,
- avvisandet av vissa alternativa lösningar, och
- de förväntade effekterna.

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

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

Synpunkterna har beaktats i den reviderade konsekvensanalysen, som innehåller mer detaljerade uppgifter och förklaringar, såsom anges i bilaga I till rapporten om konsekvensanalysen. Exempelvis gjordes följande ändringar till följd av synpunkterna ovan:

- I bl.a. problemdefinitionen och beskrivningen av problemskapande faktorer infördes förklaringar om hur åtgärden kompletterar andra miljöavgifter/miljöskatter och koldioxidnormer. Även om andra instrument kan ha varit effektiva har de inte räckt för att begränsa koldioxidutsläppen från transporter i den utsträckning som är nödvändig för EU:s åtaganden.
- Förklaringar av skälen för differentierad behandling av de intäkter som genereras av frivilliga trängselavgifter infördes i den bilaga där de rekommenderade åtgärderna beskrivs. Ett av de viktigaste skälen rör godtagbarhet, rättvisa och målet att motverka alla regressiva effekter av avgiften.
- Ytterligare förklaringar infördes i beskrivningen av utvärderingen och genomförandet av den nuvarande lagstiftningen och av problemskapande faktorer, med en specifik hänvisning till lagstiftningens roll och brister.
- Beskrivningen av skälen till att man avvisar obligatoriska vägavgifter och allmän örönmärkning av intäkter kompletterades med ytterligare uppgifter.
- Mer ingående beskrivning av den förväntade påverkan på koldioxidutsläppen, på berörda medlemsstater och på förenklingen infördes i de berörda avsnitten.

Man analyserade fyra olika politiska åtgärder, med en stigande nivå av regleringsingripande, och de olika alternativen (alternativ 1–alternativ 4) byggde vidare på varandra.

Alternativ 1 omfattar en ändring av lagstiftningen där endast några bestämmelser i direktivet uppdateras, och direktivets tillämpningsområde utökas till bussar, lätta lastbilar och personbilar så att alla de identifierade problemen angrips. Ändringarna gick ut på att avskaffa undantag, uppdatera rapporteringskraven och maxvärdena för avgift för externa kostnader samt förenkla kraven för avgifter för externa kostnader. Alternativet omfattar också införandet av krav avseende icke-diskriminering och proportionalitet när det gäller vägavgifter för lätta fordon.

Alternativ 2 inriktas på frågan om koldioxidutsläpp och innebär att de tidsbaserade vägavgifterna för tunga godsfordon fasas ut. Alternativet omfattar bestämmelser om differentiering av infrastrukturavgifter utifrån koldioxidutsläpp för tunga fordon och utfasning av den nuvarande differentieringen efter euro-utsläppsklasser.

Alternativ 3 (med varianterna a och b) omfattar ytterligare åtgärder för lätta fordon för att motverka trängsel på interurbana vägar och utsläpp av koldioxid och föroreningar från alla fordon (alternativ 3b). Slutligen skulle alternativ 4 innebära att avgifter för externa kostnader blir obligatoriska för tunga fordon och att man för alla fordon gradvis fasar ut möjligheten att tillämpa tidsbaserade vägavgifter, så att endast avståndsbaserade avgifter kan användas.

Konsekvensanalysen, som utgår från att de nuvarande tidsbaserade avgiftssystem ersätts med avståndsbaserade vägavgifter i alternativ 2–4 (med en möjlighet för medlemsstaterna att inte ta ut vägavgifter), visade tydligt att alternativ 4 var mest effektivt, men hade de högsta kostnaderna i förhållande till vinsterna. Alternativ 1 skulle endast bidra till målen på ett

mycket begränsat sätt, men till praktiskt taget inga kostnader. Alternativ 2 och 3 hade bättre jämvikt i fråga om ekonomiska, sociala och miljömässiga effekter och skulle uppnå dessa resultat till en rimlig kostnad.

Konsekvensanalysen rekommenderade alternativ 3b, den variant där vägavgifterna för lätta fordon differentieras utifrån fordonens utsläpp av koldioxid och föroreningar, eventuellt kompletterat med ett krav på avgifter för externa kostnader för tunga fordon på åtminstone delar av nätet och en utfasning av tidsbaserade vägavgifter för lätta fordon över en tillräckligt lång tidsperiod. Det är dessa åtgärder som behållits i detta förslag, som därmed hamnar mellan alternativen 3b och 4, men närmast alternativ 4.

Alternativen 3b och 4 skulle sänka trängselkostnaderna med 2,5–6 % eller med 9–22 miljarder euro fram till 2030. De skulle också öka intäkterna från vägtullar med 10–63 miljarder euro/år och bidra till att öka investeringar i vägar med 25–260 % jämfört med utgångsscenarioet.

De skulle avsevärt minska utsläppen av koldioxid, kväveoxider och partiklar från vägtransporter. Det skulle ha positiva effekter på folkhälsan, stå i proportion till minskningen av luftföroreningarna och medföra kostnadsbesparingar på mellan 370 miljoner och 1,56 miljarder euro för luftförorening och olyckor fram till 2030, uttryckt i dagens penningvärde.

Alternativ 3b och 4 skulle kunna generera mellan 62 000 och 152 000 nya arbetstillfällen om bara 30 % av de ytterligare intäkterna från vägtullar skulle återinvesteras i vägunderhåll. Alla alternativen skulle också bidra till likabehandling av EU-medborgare genom att halvera priset på korttidsvinjetter.

Alternativ 3 (a och b) skulle öka kostnaderna för godstransporter med 1,1 % medan kostnaderna för persontransporter skulle vara oförändrade. I alternativ 4 skulle kostnaderna för persontransporter och godstransporter kunna öka med 1,3–2,0 procent, beroende på i vilken grad medlemsstaterna inför avståndsbaserade vägavgifter (potentiellt även de medlemsstater som i dag inte tar ut några avgifter för vissa fordonskategorier). Myndigheterna skulle behöva stå för kostnaderna för införandet av nya vägtullsystem eller utbyggnaden av befintliga sådana. Dessa kostnader skulle totalt uppgå till sammanlagt 2–3,7 miljarder euro fram till 2030 för de berörda medlemsstaterna. En utvidgning av vägavgifterna till nya delar av nätet och nya användargrupper skulle öka väganvändarnas kostnader med 198–850 miljoner euro/år från och med 2025.

Konsekvenserna för små och medelstora företag, inklusive hela godstransportsektorn, skulle vara begränsade, eftersom vägavgifterna endast utgör en liten del av de totala transportkostnaderna. Eventuella kostnadsökningar skulle antingen överföras på kunderna (befraktare) eller kompenseras genom skattelättnader som möjliggörs genom ändringen av direktivets kapitel II om fordonsbeskattning. Konsumentpriserna skulle inte öka med mer än 0,1 % i genomsnitt även om 100 % av kostnaderna skulle överföras på konsumenterna.

- **Lagstiftningens ändamålsenlighet och förenkling**

Initiativet skulle öka regleringskostnaderna genom en övergång till avståndsbaserade vägtullar, och även kostnaderna för att uppfylla kraven skulle öka för många marknadsaktörer. Dessa kostnader skulle uppvägas av högre intäkter (för medlemsstater och avgiftsupptagare), bättre vägkvalitet, mer tillförlitliga restider (för vägtrafikanterna), minskade miljö- och hälsokonsekvenser (för medborgarna) och sänkta externa kostnader för samhället (skattebetalarna).

Förslagets refit-aspekter handlar om förenklingen och uppdateringen av följande krav för att göra vägavgifterna mer ändamålsenliga:

- Det föråldrade systemet för differentiering efter euro-klasser för tunga fordon ersätts med en mer ändamålsenlig koldioxidmodulering av avgifterna.
- Tillämpningen av avgifter för externa kostnader avseende luftförorening och buller förenklas (ett bättre instrument än modulering efter euro-klass) genom att man tillåter användning av uppdaterade referensvärden utan att någon beräkning behöver göras.
- Man förenklar och uppdaterar användningen av uppräknings- och främjarskatt användningen av trängselavgifter.

Förenklingarna rör i högre grad nationella myndigheter än företag. Dessa ändringar åtföljs dock av ovannämnda separata förslag, som tillåter reducerade vägtrafikskatter, vilket skulle göra det möjligt att minska bördorna för transportföretag (små och medelstora företag). De totala kostnaderna för väganvändarna, inklusive medborgare och företag, kommer förmodligen att öka, om än i mycket begränsad omfattning.

Initiativet väntas ha smärre positiva effekter på konkurrensen eftersom koldioxiddifferentierade vägavgifter bör medföra en något högre användning av utsläppssnåla och utsläppsfria fordon, vilket främjar innovation. En ökad användning av trängselavgifter skulle gagna företagets konkurrenskraft, i synnerhet sådana som utnyttjar ”just in time”-produktion.

- **Grundläggande rättigheter**

Förslaget står i överensstämmelse med de grundläggande rättigheter och principer som erkänns särskilt i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Förslaget har inga budgetkonsekvenser för unionens budget.

5. ÖVRIGA INSLAG

- **Genomförandeplaner samt åtgärder för övervakning, utvärdering och rapportering**

I konsekvensanalysen anges sju kärnindikatorer som kommer att användas för övervakning av framstegen i förhållande till de viktigaste syftena: Hur koldioxidutsläppen från tunga fordon utvecklas. Läget för väginfrastruktur som omfattas av vägtullar. Vägavgifternas proportionalitet och hur de täcker de sociala kostnaderna. Trängselgraden på det interurbana vägnätet i EU.

För att bedöma lagstiftningens effekter måste en ingående utvärdering göras när samtliga förändringar har fasats in. Fem år efter att hela den nya ramen blivit tillämplig bör vara en lämplig tidsram för en sådan utvärdering. Effekterna av de mellanliggande faserna skulle kunna utvärderas tidigare.

Förslaget omfattar särskilda rapporteringskrav för medlemsstaterna när det gäller intäkterna från vägavgifter och användningen av dessa intäkter liksom när det gäller kvaliteten på de vägtullsbelagda vägarna.

- **Förklarande dokument (för direktiv)**

Med tanke på förslagets tillämpningsområde och det faktum att det endast ändrar direktiv 1999/62/EG, som alla medlemsstater har införlivat i sin helhet, verkar det inte motiverat eller proportionerligt att begära förklarande dokument.

- **Ingående redogörelse för de specifika bestämmelserna i förslaget**

Titeln ändras för att spegla det utvidgade tillämpningsområdet.

Artikel 1 – *Syfte och tillämpningsområde*

Artikeln ändras för att inkludera andra fordon än tunga godsfordon i tillämpningsområdet för bestämmelserna om vägtullar och vägavgifter. Detta motiveras av behovet av att angripa ett antal olika problem som inte enbart, eller ens primärt, rör tunga godsfordon.

Artikel 2 – *Definitioner*

Följande definitioner ändras:

- *transeuropeiskt vägnät*: Definitionen anpassas till korridormodellen enligt de ändrade TEN-T-riktlinjerna i förordning (EU) nr 1315/2013.
- *vägtull*: Definitionen omformuleras för att beakta alternativet enligt artikel 7da avseende trängselavgifter.
- *fordon*: Den nya definition som föreslås omfattar alla ”tunga fordon” och alla ”lätta fordon”, dvs. utöver de godsfordon som redan i dag omfattas, vilka är tyngre än 3,5 ton. Nu kommer även personbilar, minibussar, lätta lastbilar och bussar att omfattas.
- *fordon av kategori* [en viss EURO-kategori] och *fordonstyp*: Definitionen omformuleras för att inkludera även bussar.

Definitioner av *trängsel*, *trängselavgift*, *transportör*, olika fordonstyper (inklusive *utsläppsfritt fordon*) och *väsentligt ändrat vägtullsarrangemang* läggs till för att ge större klarhet om rättsläget när det gäller särskilda begrepp och för att bättre definiera tillämpningsområdet för vissa bestämmelser.

Definitionen av *viktad genomsnittlig avgift för externa kostnader* stryks eftersom beräkningskravet avskaffas.

Artikel 7 – *Vägtullar och vägavgifter*

Punkt 1 delas upp i två stycken, för att göra en åtskillnad mellan nät som huvudsakligen används för internationell trafik (det transeuropeiska vägnätet och motorvägar) och andra vägar. Det föreslås att bestämmelserna om icke-diskriminering, proportionerliga vägavgifter och uppbörd och betalning av vägtullar och vägavgifter ska tillämpas även på andra vägar.

För att uppnå framsteg med tillämpningen av principerna ”förorenaren betalar” och ”användaren betalar” och gradvis minska skillnaderna mellan olika avgiftssystem införs punkterna 6 och 7. Syftet är att fasa ut användningen av tidsbaserade vägavgifter (vinjetter), först för tunga godsfordon och bussar och senare för personbilar och lätta lastbilar, på nät som används för internationella transporter. De föreslagna datumen ger medlemsstaterna tillräckligt med tid för att anpassa sina avgiftssystem, i förekommande fall. Det är motiverat med en differentierad behandling av tunga fordon och lätta fordon med tanke på deras olika inverkan på infrastrukturen och de mer begränsade erfarenheterna av vägavgifter för lätta fordon.

För att säkra en rättvis behandling av transportföretag införs punkt 9 för att avskaffa möjligheten att undanta tunga godsfordon på under tolv ton från vägavgifter och för att utvidga tillämpningsområdet till avgiftssystem för bussar. Det sistnämnda motiveras av bussarnas jämförbara inverkan på vägarna.

Artikel 7a – Vägavgifter: Proportionalitet och likabehandling

I artikel 7a fastställs övre gränser för vägavgifter och för den relativa prisskillnaden mellan årsvinjetter och vinjetter för kortare perioder. Följande ändringar föreslås:

Punkt 1 delas upp i två punkter för att specificera att de befintliga kraven ska tillämpas på tunga godsfordon och bussar.

Den nya punkt 3 rör personbilar och specificerar övre gränser för de relativa prisskillnaderna mellan årsvinjetter och vinjetter för kortare perioder, som speglar relevanta användarmönster, på grundval av tillgängliga data⁹. Där fastställs också det datum då existerande vinjettsystem måste ha anpassats. Punkt 4 gäller samma fråga med avseende på minibussar och lätta lastbilar.

Artikel 7c – Avgifter för externa kostnader

I punkt 1 föreslås att referensvärden införs i stället för maxvärden (enligt bilaga IIIb). En punkt 5 läggs till, med kravet att avgift för externa kostnader ska tas ut åtminstone på de delar av det avgiftsbelagda nätet där luftföroreningarna och bullret från tunga fordon är mest betydande, t.ex. på grund av storleken på den befolkning som exponeras.

Artikel 7da – Trängselavgifter

Den nya artikeln 7da tillåter att trängselavgifter tas ut utöver infrastrukturavgiften – med sikte på att ta ett effektivt grepp på frågan om trängsel på interurbana vägar. För att undvika att användare av någon fordonskategori diskrimineras måste varje sådan trängselavgift tillämpas på alla fordonskategorier på ett proportionerligt och väl avvägt sätt. De maximala avgiftsnivåerna och ekvivalensfaktorerna mellan fordon anges i bilagorna V och VI.

Artikel 7f – Uppräkning

⁹ Se konsekvensanalysen och 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>.

Det föreslås att möjligheten att tillämpa uppräknings ska utvidgas från att omfatta enbart bergsregioner, medan andra befintliga villkor för tillämpningen (regelbunden trängsel eller betydande miljöskador samt återinvestering av intäkterna i ett TEN-T-projekt) ska kvarstå. Punkt 4 stryks eftersom den inte har bidragit till finansieringen av prioriterade projekt men kan hindra tillämpningen av avgifter för externa kostnader. Eftersom både uppräknings och trängselavgifter har syftet att motverka trängsel bör dessa två åtgärder inte kumuleras (punkt 5).

Artikel 7g – Differentierade avgifter, i synnerhet för tunga fordon

Det föreslås att differentieringen av avgifter på grundval av fordonets EURO-utsläppsklass ska fasas ut. En ny punkt 4 läggs till för att införa en differentiering av infrastrukturavgifter baserad på koldioxidutsläppen från tunga fordon, så snart som möjligt efter att nödvändiga data om koldioxidutsläpp blir tillgängliga. När denna bestämmelse börjar fungera kommer den att ge incitament för användning av de renaste och effektivaste tunga fordonen.

Eftersom det föreslås att trängselavgifterna ska regleras separat (ny artikel 7da) föreslås att man ska fasa ut möjligheten till intäktsneutral differentiering av avgifter beroende på tid på dagen, typ av dag eller säsong (jfr ändringen i punkt 1, tidigare punkt 3).

Artikel 7g – Differentierade avgifter för lätta fordon

Den nya artikeln 7ga specificerar metoderna för differentiering av vägtullar och vägavgifter utifrån personbilar, minibussars och lätta lastbilar miljöprestanda. Differentieringen ska baseras på utsläppen av både koldioxid och luftföroreningar, såsom anges i bilaga VII. Bestämmelserna bör ge incitament för användning av renare och effektivare fordon.

Artikel 7h – Anmälningar

Det föreslås att punkt 3 ändras för att förenkla kommissionens förhandsinformation beträffande planerade avgifter för externa kostnader, genom att begränsa informationen till grundläggande aspekter. För att främja införandet av avgifter för externa kostnader föreslås att punkt 4 om krav på ett beslut av kommissionen tas bort.

Artikel 7j – Uppbörd och betalning av vägtullar och vägavgifter

I punkterna 3 och 4 föreslås att det ska läggas till en hänvisning till trängselavgifter för att säkerställa att alla tänkbara avgiftselement tas upp och betalas in på ett enhetligt sätt.

Artikel 7k – Kompensation

Det föreslås att möjligheten att tillhandahålla kompensation begränsas till fall då vägtullar införs (till skillnad från vägavgifter). Detta ska undanröja den existerande möjligheten att diskriminera utländska användare.

Artikel 9 – Användning av intäkter

Enligt den nya punkt 3 ska intäkterna från trängselavgifter användas för att lösa trängselproblem, dvs. stödja alternativa transportlösningar eller få bort flaskhalsar.

Artikel 10 a

En ändring av punkt 1 föreslås för att uppdatera klausulen om översyn och för att vara i linje med förenklingen i bilaga IIb.

Artikel 11 – *Rapportering*

Punkt 1 ändras för att uppdatera kraven avseende rapportering av vägtullar, tullintäkter och användningen av intäkter, för att även inkludera information om tullvägarnas kvalitet. Nuvarande punkt 2 e stryks och de nya leden e–i införs för att inkludera information om intäkter från trängselavgifter, om totala intäkter från vägavgifter och om användningen av sådana intäkter, samt en utvärdering av vägunderhållet och trängselnivån. Punkt 3 införs för att specificera en minimiuppsättning indikatorer avseende utvärderingen av tullvägarnas kvalitet. Punkterna 4 och 5 införs för att göra det möjligt för kommissionen att fastställa harmoniserade indikatorer genom en genomförandeakt och rapportera om medlemsstaternas tillämpning av dessa indikatorer.

Bilagor

När det gäller avsnitt 3 i bilaga 0 föreslås att hänvisningen till ”EEV-fordon” stryks och det införs en tabell med Euro VI-utsläppsgränser, för att ta hänsyn till förordning (EG) nr 595/2009.

I bilaga III speglar de föreslagna ändringarna det faktum att bussar ska omfattas av direktivets tillämpningsområde.

Det föreslås att avsnitten 2, 3 och 4 i bilaga IIIa begränsas till fall där medlemsstaterna avser att ta ut avgifter för externa kostnader som är högre än de referensvärden som specificeras i bilaga IIb. Vissa bestämmelser i avsnitt 4.2 uppdateras för att beakta nyare lagstiftning om motorfordons ljudnivå.

I bilaga IIb föreslås att maximala viktade genomsnittliga avgifter för externa kostnader avseende luftförorening och buller ersätts med referensvärden avseende avgifter för externa kostnader, inklusive kostnaden för både luftföroreningar och buller som genereras av tunga godsfordon (tabell 1) och bussar (tabell 2). Dessa värden beräknas i ljuset av uppdateringen av handboken för externa kostnader för transporter¹⁰. Värdena får multipliceras med 2 inte bara i bergsområden utan även kring tätorter.

När det gäller bilaga IV föreslås att det införs en hänvisning till kombinationerna 7 axlar, 8 axlar eller 9 axlar i tabellen om fordonskombinationer.

Den nya bilaga V, som hör ihop med den föreslagna artikel 7da (om trängselavgifter) omfattar minimikrav för upptag av trängselavgifter, inklusive vad gäller omfattade delar av nätet och tidsperioder. Man gör en uppdelning av vägarna i storstadsområden och övriga områden för att skilja mellan mer eller mindre tätbefolkade områden. För att säkerställa en väl avvägd och proportionerlig prissättning fastställs ekvivalensfaktorer för olika fordonskategorier. I avsnitt 2 fastställs att beräkningen av avgifter ska präglas av öppenhet och insyn och att beloppen per fordonskategori och tidsperiod för varje berört vägsegment ska vara allmänt tillgängliga och justeras regelbundet så att systemet förblir effektivt.

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

Den nya bilaga VI, som också hänger samman med artikel 7da begränsar trängselavgiftsbeloppet per km baserat på trängselmarginalkostnader enligt den uppdaterade handboken om externa kostnader för transporter.

Den nya bilaga VII hänger samman med den föreslagna artikel 7ga vad gäller differentiering av vägtullar och vägavgifter för lätta fordon i enlighet med miljöprestandan, och den specificerar utsläppskategorierna för denna differentiering. Det hänvisas till utsläpp av koldioxid och luftförorening med beaktande av EU-normer och de senaste och mest tillförlitliga mätningförfarandena.

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 yttrande¹¹,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande¹²,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

- (1) Utvecklingen har gått långsamt när det gäller de mål som fastställdes i kommissionens vitbok av den 28 mars 2011¹³, nämligen att göra framsteg mot en fullständig tillämpning av principerna ”användaren betalar” och ”förorenaren betalar”, att generera intäkter och att säkerställa finansiering för transportinvesteringar, och skillnaderna i tillämpning kvarstår när det gäller avgiftsbeläggning av väginfrastruktur i unionen.
- (2) I sitt meddelande En europeisk strategi för utsläppssnål rörlighet¹⁴ aviserade kommissionen att den skulle föreslå en översyn av direktivet om avgifter för tunga lastbilar för att möjliggöra avgiftsuttag även på grundval av olika koldioxidklasser och utvidga några av grunderna i direktivet till att även omfatta bussar, personbilar och lätta lastbilar.

¹¹ EUT C , , s. .

¹² EUT C , , s. .

¹³ Vitbok av den 28 mars 2011 – *Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem*, KOM(2011) 144 slutlig.

¹⁴ COM(2016) 501 final.

- (3) Alla tunga fordon har en avsevärd påverkan på väginfrastrukturen och bidrar till luftföroreningar, men lätta fordon är källan till huvuddelen av vägtransporternas negativa miljö- och samhällskonsekvenser i form av utsläpp och trängsel. Med tanke på likabehandling och rättvis konkurrens bör det säkerställas att fordon som hittills inte omfattats av ramen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG¹⁵ i fråga om vägtullar och vägavgifter omfattas av denna ram. Det direktivets tillämpningsområde bör därför utvidgas till att omfatta andra tunga fordon än sådana som är avsedda för godstransport och även lätta fordon, inklusive personbilar.
- (4) Tidsbaserade vägavgifter är till sin natur sådana att de korrekt avspeglar de faktiska infrastrukturkostnader som uppstår och är därför inte effektiva som incitament för renare och effektivare trafik eller för att minska trängseln. De bör därför gradvis ersättas med avståndsbaserade avgifter vilket är mer rättvist, effektivt och ändamålsenligt.
- (5) För att få användarna att godta framtida vägavgiftssystem bör medlemsstaterna ha rätt att införa ändamålsenliga system för uppbörd av infrastrukturavgifter som en del av ett mer omfattande paket av mobilitetstjänster. Sådana system bör säkerställa en rättvis fördelning av infrastrukturkostnader och avspegla principen ”förorenaren betalar”. Varje medlemsstat som inför ett sådant system bör säkerställa att systemet är förenligt med bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/52/EG¹⁶.
- (6) Precis som när det gäller tunga fordon är det viktigt att se till att de tidsbaserade avgifter som tillämpas på lätta fordon är proportionerliga, även när det gäller användarperioder som understiger ett år. Därför måste hänsyn tas till det faktum att lätta fordon har ett annat användningsmönster än tunga fordon. Beräkningen av proportionerliga tidsbaserade avgifter bör baseras på tillgängliga data om körmönster.
- (7) Enligt direktiv 1999/62/EG får en avgift för externa kostnader tas ut på en nivå som ligger nära samhällets marginalkostnader till följd av utnyttjandet av det fordon för vilket avgiften tas ut. Denna metod har visat sig vara det rättvisaste och effektivaste sättet att ta hänsyn till miljö- och hälsokonsekvenserna av luftföroreningar och buller som genereras av tunga fordon. Den skulle också säkerställa att tunga fordon på ett rimligt sätt bidrar till EU:s luftkvalitetsnormer¹⁷ och tillämpliga bullergränser eller bullermål. Tillämpningen av sådana avgifter bör därför främjas.
- (8) Därför bör den maximala viktade genomsnittliga avgiften för externa kostnader ersättas med lättillämpliga referensvärden som uppdateras efter inflationen, de vetenskapliga framstegen med bedömning av vägtransporternas externa kostnader samt utvecklingen av fordonsparkens sammansättning.
- (9) De infrastrukturavgifter som differentierats utifrån fordonets euro-utsläppsklass har bidragit till en användning av renare fordon. I de interurbana näten väntas dock avgifter som differentieras på denna grund bli överflödiga vid utgången av 2020 i och

¹⁵ Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG av den 17 juni 1999 om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer (EGT L 187, 20.7.1999, s. 42).

¹⁶ Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/52/EG av den 29 april 2004 om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem i gemenskapen, *EUT L 166, 30.4.2004, s. 124*.

¹⁷ Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/50/EG av den 21 maj 2008 om luftkvalitet och renare luft i Europa, *EUT L 152, 11.6.2008, s. 1*.

med fordonsparkens förnyelse; därmed bör de fasas ut vid den tidpunkten. Från och med samma tidpunkt bör en avgift för externa kostnader tas ut på ett mer systematiskt sätt, som ett målinriktat sätt att återvinna externa kostnader i de situationer där detta har störst betydelse.

- (10) De tunga fordonens andel av koldioxidutsläppen ökar. Infrastrukturavgifter som differentieras utifrån sådana utsläpp kan bidra till förbättringar inom detta område och bör därför införas.
- (11) Lätta motorfordon står för två tredjedelar av vägtransporternas negativa miljö- och hälsokonsekvenser. Det är därför viktigt att ge incitament till användning av de renaste och mest bränsleeffektiva fordonen genom differentierade vägavgifter baserade på överensstämmelsefaktorer som definieras i kommissionens förordning (EU) 2016/427¹⁸, kommissionens förordning (EU) 2016/646¹⁹ och kommissionens förordning (EU) 2017/xxx²⁰.
- (12) För att främja användningen av de renaste och effektivaste fordonen bör medlemsstaterna tillämpa kraftigt nedsatta vägtullar och vägavgifter på dessa fordon.
- (13) Alla motorfordon bidrar i olika grad till vägträngsel och kostnaden för detta uppgår till omkring 1 % av BNP. En stor del av dessa kostnader kan hänföras till trängsel på interurbana vägar. En särskild trängselavgift bör därför tillåtas, på villkor att den tillämpas på alla fordonskategorier. För att denna avgift ska vara effektiv och proportionerlig bör den baseras på marginalkostnaderna för trängseln och differentieras efter plats, tid och fordonskategori. För att maximera trängselavgifternas positiva effekter bör de motsvarande intäkterna fördelas till projekt som angriper problemets källor.
- (14) Trängselavgifterna bör återspegla de faktiska kostnader som varje fordon direkt medför för andra väganvändare och indirekt för samhället som helhet, på ett proportionerligt sätt. För att motverka att avgifterna på ett oproportionerligt sätt hindrar den fria rörligheten för människor och varor bör de begränsas till specifika belopp som återspeglar trängselns marginalkostnader på nivåer nära full kapacitet, dvs. när trafikvolymerna närmar sig vägens kapacitetstak.
- (15) Den inkomstneutrala differentieringen av infrastrukturavgifter för tunga godsfordon är ett ineffektivt instrument för att minska trängseln och bör därför fasas ut.
- (16) En uppräkningsavgift av infrastrukturavgiften kan också bidra till att lösa problemen med betydande miljöskador eller trängsel som orsakas av användningen av vissa vägar, inte bara i bergsområden. Den nuvarande begränsningen av uppräkningsavgiften till sådana områden bör därför avskaffas. För att undvika dubbla avgifter för användare bör uppräkningsavgiften inte tillåtas på vägnät där trängselavgifter tas ut.

¹⁸ Kommissionens förordning (EU) 2016/427 av den 10 mars 2016 om ändring av förordning (EG) nr 692/2008 vad gäller utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 6) (*EUT L 82, 31.3.2016, s. 1*).

¹⁹ Kommissionens förordning (EU) 2016/646 av den 20 april 2016 om ändring av förordning (EG) nr 692/2008 vad gäller utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 6) (*EUT L 109, 26.4.2016, s. 1*).

²⁰

- (17) Om en medlemsstat inför ett system med vägavgifter kan kompensation som beviljas, beroende på omständigheterna, medföra diskriminering av väganvändare från andra länder. Därför bör möjligheten att bevilja kompensation i sådana fall begränsas till vägtullar och bör inte längre omfatta vägavgifter.
- (18) För att utnyttja synergieffekter mellan de nuvarande vägavgiftssystemen och på så sätt minska driftskostnaderna bör kommissionen involveras fullt ut i medlemsstaternas samarbete med sikte på att införa gemensamma vägavgiftssystem.
- (19) Vägavgifter kan mobilisera resurser som bidrar till finansiering, underhåll och utveckling av högkvalitativ transportinfrastruktur. Därför bör medlemsstaterna ges incitament till att använda intäkterna från vägavgifter på detta sätt och de bör följaktligen åläggas att på lämpligt sätt rapportera om användningen av sådana intäkter. Rapporteringen bör i synnerhet göra det möjligt att kartlägga eventuella finansiella luckor och öka allmänhetens acceptans för vägavgifter.
- (20) Eftersom målet för detta direktiv, som är att säkerställa att de nationella avgiftssystem som tillämpas på andra fordon än tunga godsfordon ingår i en sammanhängande ram som säkerställer likabehandling i hela unionen, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna själva och de därför, på grund av vägtransporternas och problemens gränsöverskridande dimension, bättre kan uppnås på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.
- (21) Det bör säkerställas att avgifterna för externa kostnader även i fortsättningen återspeglar kostnaderna för de luftföroreningar och det buller som genereras av tunga godsfordon utan att avgiftssystemet blir onödigt komplicerat, i syfte att ge incitament till användning av de mest bränsleeffektiva fordonen och se till att incitamenten förblir effektiva och differentieringen av vägavgifter hålls uppdaterad. Därför bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med avseende på att anpassa referensvärdena för avgifter baserade på externa kostnader till den vetenskapliga utvecklingen, att fastställa metoderna för den intäktsneutrala differentieringen av infrastrukturavgifter utifrån tunga fordons koldioxidutsläpp och att anpassa metoderna för differentiering av infrastrukturavgifter för lätta fordon till den tekniska utvecklingen. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning av den 13 april 2016²¹. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.
- (22) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av de berörda bestämmelserna i detta direktiv bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter. Det rådgivande förfarandet bör användas vid antagandet av genomförandekter för att fastställa

²¹ EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.

harmoniserade indikatorer för bedömning av vägnätens kvalitet. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011²².

(23) Direktiv 1999/62/EG bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Direktiv 1999/62/EU 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 utför transportverksamhet uteslutande på medlemsstaternas utomeuropeiska territorier.

3. Detta direktiv ska inte tillämpas på 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.

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 nr 1315/2013*, som illustreras med kartor i bilaga I till den förordningen.
- (2) *anläggningskostnader*: kostnader i samband med anläggning, i förekommande fall även finansieringskostnader, av

²² Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

- (a) ny infrastruktur eller nya infrastrukturförbättringar, inklusive betydande strukturella reparationer,
 - (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 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, exempelvis där 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 för ett fordon, grundad på den tillryggalagda sträckan inom en viss infrastruktur och på fordonstyp, där erlagd betalning innebär att ett fordon får rätt att använda infrastrukturerna, och som omfattar en infrastrukturavgift samt, allt efter omständigheterna, en trängselavgift eller en avgift för externa kostnader eller båda.
- (7) *infrastrukturavgift*: en avgift som tas ut för att täcka en medlemsstats kostnader för uppförande, underhåll, drift och utveckling av infrastruktur.
- (8) *avgift för externa kostnader*: en avgift som tas ut för att täcka en medlemsstats kostnader till följd av trafikrelaterade luftföroreningar eller trafikrelaterat buller eller båda.

- (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 och minska trängseln.
- (11) *kostnad för trafikrelaterad luftförorening*: kostnad för de skador som uppstår till följd av utsläpp av partiklar och av ozonbildande ämnen, såsom kväveoxid och flyktiga organiska föreningar, i samband med ett fordon's drift.
- (12) *kostnad för trafikrelaterat buller*: kostnad för de skador som uppstår till följd av buller från ett fordon eller från växelverkan mellan fordonet och vägytan.
- (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 enligt artikel 7.1 och 7.2.
- (15) *fordon*: motorfordon med minst fyra hjul, eller ledad fordonskombination avsedd eller använd för vägtransporter av passagerare eller gods.
- (16) *tungt fordon*: ett tungt godsfordon eller en buss.
- (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*: en personbil, minibuss eller lätt lastbil.
- (20) *personbil*: ett fordon med fyra hjul avsett för transport av högst åtta passagerare utöver föraren.
- (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.
- (22) *lätt lastbil*: ett fordon avsett för godstransport, och med en tillåten totalvikt som inte överstiger 3,5 ton.
- (23) *utsläppsfritt fordon*: ett fordon utan avgasutsläpp.
- (24) *transportör*: företag som utför vägtransporter av gods eller passagerare.
- (25) *fordon av kategori "EURO 0", "EURO I", "EURO II", "EURO III", "EURO IV", "EURO V", "EURO VI"*: tungt fordon som överensstämmer med de utsläpps begränsningar som anges i bilaga 0.
- (26) *fordonstyp*: 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.

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

(28) *koncessionerad vägtull*: vägtull som tas ut av en koncessionshavare enligt ett koncessionsavtal.

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

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.

* 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).

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

(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 3–9 i den här artikeln 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. Tullavgifter och vägavgifter som tillämpas på andra vägar än motorvägar och

vägar som ingår i det transeuropeiska vägnätet ska uppfylla de villkor som anges i punkterna 3 och 4 i den här artikeln och artiklarna 7a, 7j.1, 7j.2 och 7j.4.

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.

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.

5. Medlemsstater får föreskriva nedsatta vägtullar eller vägavgifter, eller undantag från skyldigheten att betala vägtull eller vägavgift, för tunga fordon som är undantagna från skyldigheten att installera och använda färdskrivare enligt Europaparlamentets och rådets förordning nr 165/2014*, och på de villkor som anges i artikel 6.2 a, b och c i detta direktiv.

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

7. Från och med [den dag då detta direktiv träder i kraft] får medlemsstaterna inte införa vägavgifter för lätta fordon. Vägavgifter som införts före det datumet ska ha fasats ut senast den 31 december 2027.

8. När det gäller tunga fordon får en medlemsstat till och med den 31 december 2019 välja att tillämpa vägtullar eller vägavgifter endast på fordon med en högsta tillåten bruttovikt på minst 12 ton, om den anser att en utvidgning till fordon på mindre än 12 ton skulle

(a) få betydande negativa följder för det fria trafikflödet, miljön, bullernivåerna, trängsel, folkhälsan eller trafiksäkerheten på grund av att trafiken leds om,

(b) medföra administrativa kostnader på mer än 30 % av de extrainkomster som skulle ha uppkommit genom utvidgningen.

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

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

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

* 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).”

(4) Artikel 7a ska ersättas med följande:

”Artikel 7a

1. Vägavgifterna ska stå i proportion till hur länge den berörda infrastrukturen används.
2. När vägavgifter tillämpas på tunga fordon ska användningen av infrastrukturen vara tillgänglig för åtminstone följande perioder: Ett år, 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 maximisatser 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 30 % av årsavgiften, månadsavgiften till högst 18 % av årsavgiften och tiodagarsavgiften till högst 8 % 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 31 maj 2017 får medlemsstaterna behålla avgifter 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 1 januari 2024.

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

(5) Artikel 7c ska ersättas med följande:

”Artikel 7c

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

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

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

(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 standardkvivalensfaktorer som fastställs i bilaga V.

4. Trängselavgiften ska avspegla de kostnader som ett fordon medför för andra väganvändare och indirekt för samhället, men får inte överstiga de maxnivåer som fastställs i bilaga VI för en viss typ av väg.

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.”

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

(b) Uppräknings 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 uppräknings inte får överstiga 25 %,

(c) Tillämpnings av uppräknings medför inte någon orättvis behandling av kommersiell trafik i jämförelse med andra väganvändare.

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

(e) Den period under vilken uppräknings 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 uppräknings.

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

2. En uppräknings får tillämpas på infrastrukturavgifter som har differentierats i enlighet med artikel 7g och 7ga.

3. Efter att ha mottagit den erforderliga informationen från en medlemsstat som har för avsikt att införa en uppräknings, ska kommissionen göra denna information tillgänglig för ledamöterna i den kommitté som avses i artikel 9c. Om kommissionen anser att den planerade uppräknings inte uppfyller villkoren i punkt 1 eller att den planerade uppräknings kommer att få betydande negativa följder för den ekonomiska utvecklingen i randområden, får kommissionen genom genomförandeakter avslå eller begära ändringar av de avgiftsplaner som den berörda medlemsstaten har lämnat in. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 9c.2.

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

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

Artikel 7g

1. Till och med den 31 december 2021 får infrastrukturavgiften 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 transportföretag som kör i lågtrafik och högre vägtullar för transportföretag som kör i högtrafik på det aktuella 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. Till och med den 31 december 2020 ska medlemsstaterna, när det gäller tunga fordon, differentiera infrastrukturavgiften i enlighet med fordonets euro-utsläppsklass så att ingen infrastrukturavgift med mer än 100 % överstiger samma avgift som tas ut för likvärdiga fordon som uppfyller de strängaste utsläppskraven. Befintliga koncessionsavtal får undantas från detta krav tills avtalet förnyas.

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 inte skulle vara tekniskt genomförbart att införa sådan differentiering för det berörda vägtullsystemet.
- (iii) Det skulle leda till att de mest förorenande fordonen hänvisas till andra vägar med negativa konsekvenser för trafiksäkerheten och folkhälsan.
- (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, får medlemsstaterna tillämpa vägtullar upp till den högsta tillåtna nivån.

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

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

5. Den differentiering som avses i punkterna 1, 2 och 4 ska inte vara utformad för att generera extra vägtullintäkter. Alla oavsiktliga intäktsökningar ska uppvägas av förändringar av differentieringens struktur som ska genomföras inom två år från utgången av det räkenskapsår under vilket de extra intäkterna genereras.

***** Kommissionens förordning (EU) .../... av den XXX om tillämpning av förordning (EU) nr 595/2009 vad gäller certifiering av tunga fordons koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning och om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG (EUT L ..., ..., s...).”

(8) Följande artikel ska införas som artikel 7ga:

”Artikel 7ga

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

2. Från och med den 1 januari 2022 ska medlemsstaterna differentiera vägtullar och, när det gäller vägavgifter, åtminstone årsavgifterna efter fordonens koldioxidutsläpp och förorenande utsläpp i enlighet med bestämmelserna i bilaga VII.

3. Om en förare, eller i förekommande fall transportören, vid en kontroll inte kan förete de fordonsdokument som krävs för att styrka fordonets utsläppsnivåer (intyg om

överensstämmelse) i enlighet med kommissionens förordning (EU) .../...*****, får medlemsstaterna tillämpa vägtullar eller årliga vägavgifter upp till den högsta tillåtna nivån.

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

***** Kommissionens förordning (EU) 2017/xxx av den xxx 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, om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG, kommissionens förordning (EG) nr 692/2008 och kommissionens förordning (EU) nr 1230/2012 och om upphävande av förordning (EG) nr 692/2008 (EUT L xxx) och Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (Ramdirektiv) (EUT L 263, 9.10.2007, s. 1.).”

(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 väsentligt ändrat vägavgiftsarrangemang ska medlemsstaterna skicka följande till kommissionen:”

(b) Punkt 3 ska ersättas med följande:

”3. Före införandet av ett nytt eller väsentligt ändrat vägtullsarrangemang för uttag av avgifter baserade på externa kostnader ska medlemsstaterna informera kommissionen om det berörda nätet, de planerade avgifterna per fordonskategori och utsläppsklass.”

(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 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.

(b) Punkt 3 ska ändras på följande sätt:

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

(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 vid de större försäljningsställena, med hjälp av vanligen förekommande betalningsmedel, i och utanför de medlemsstater där avgifterna tas ut.”

(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.”

(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 system som uppfyller kraven i artikel 2.1 i direktiv 2004/52/EG.”

(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 ska punkt 2 ändras på följande sätt:

(a) I led a ska hänvisningen till ”artikel 7.7” ersättas med en hänvisning till ”artikel 7a”.

(b) I led b ska ”och 7.2” införas efter ”artikel 7.1”.

(14) Artikel 9 ska ändras på följande sätt:

(a) I punkt 2 ska andra stycket utgå.

(b) Följande punkt ska läggas till som punkt 3:

”3. Intäkter som genereras av trängselavgifter, eller ett motsvarande finansiellt värde, ska användas för att angripa trängselproblem, bl.a. genom att

(a) stödja kollektivtrafikinfrastruktur och -tjänster,

(b) eliminera flaskhalsar i det transeuropeiska transportnätet, och

(c) utveckla alternativ infrastruktur för transportanvändarna.”

(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, beloppen i tabellerna 1 och 2 i bilaga IIIb och formlerna i avsnitt 4.1 och 4.2 i bilaga IIIa, 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 artiklarna 7g.4, 7ga.4 och artikel 9d ska ges till kommissionen tills vidare från och med den [dag då detta direktiv träder i kraft].

3. Den delegering av befogenhet som avses i artiklarna 7g.4, 7ga.4 och 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 om bättre lagstiftning av den 13 april 2016.

5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.

6. En delegerad akt som antas enligt artiklarna 7g.4, 7ga.4 och 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:

”1. De belopp i euro som fastställs i bilaga II samt de belopp i cent som fastställs i tabell 1 och 2 i bilaga IIIb ska justeras vartannat år så att hänsyn tas till förändringarna i det EU-omspännande harmoniserade indexet för konsumentpriser exklusive energi och obearbetade livsmedel, som offentliggörs av kommissionen (Eurostat). Den första justeringen ska göras den 31 mars [det år som följer på de två åren efter direktivets ikraftträdande].

Beloppen ska justeras automatiskt genom att grundbeloppet i euro eller cent höjs 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 IIIb.

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 träder i kraft den första dagen i månaden efter offentliggörandet.”

(18) Artikel 11 ska ersättas med följande:

”Artikel 11

1. Varje år ska medlemsstaterna offentliggöra en rapport i aggregerad form om de vägtullar och vägavgifter som tas ut på deras territorium, inklusive information om användningen av intäkterna och kvaliteten på de vägar där vägtullar eller vägavgifter tillämpas, såsom anges i punkterna 2 och 3.

2. Den offentliggjorda rapporten enligt punkt 1 ska innehålla information om följande:

(a) Den avgift för externa kostnader som tas ut och för varje kombination av fordonsklass, vägtyp och tidsperiod.

(b) Infrastrukturavgifternas differentiering beroende på fordonstyp.

(c) Den viktade genomsnittliga infrastrukturavgiften och de sammanlagda intäkterna från infrastrukturavgifter, med specificering av varje avvikelse jämfört med de faktiska infrastrukturkostnaderna som härrör från differentieringen av infrastrukturavgifterna.

(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 och 9.3.

(h) En bedömning baserad på objektiva kriterier av situationen vad gäller underhåll av väginfrastrukturen på medlemsstatens territorium, och dess utveckling sedan den senaste rapporten.

(i) En bedömning av trängselnivån under rusningstid på det vägnät där vägtull tas ut, baserat på observationer av den faktiska trafiken som gjorts på ett representativt urval överbelastade vägavsnitt av det berörda vägnätet, och dess utveckling sedan den senaste rapporten.

3. För bedömningen av kvaliteten på de delar av vägnätet där vägtullar eller vägavgifter tillämpas ska medlemsstaterna använda nyckeltal. Dessa nyckeltal ska minst omfatta

- (a) vägytans kvalitet,
- (b) trafiksäkerhet, och
- (c) trängselnivå.

4. Inom tre år från [det ändrade direktivets ikraftträdande] ska kommissionen anta en genomförandeakt i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 9c.2, för att fastställa en harmoniserad uppsättning nyckeltal.

5. Inom sex år från [det ändrade direktivets ikraftträdande] ska kommissionen offentliggöra en rapport baserad på medlemsstaternas tillämpning av de nyckeltal som avses i punkt 4.”

(18) Bilagorna ska ändras på följande sätt:

(a) Bilagorna 0, IIIa, IIIb och IV ska ändras i enlighet med bilagan till det här direktivet.

(b) Bilagorna V, VI och VII ska läggas till i enlighet med bilagan till det här direktivet.

Artikel 2

1. Medlemsstaterna ska senast den [...] 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