



EUROPEISKA UNIONEN

EUROPAPARLAMENTET

RÅDET

**Bryssel den 24 februari 2022
(OR. en)**

**2017/0114 (COD)
LEX 2145**

PE-CONS 4/22

**TRANS 51
FISC 29
ENV 87
CODEC 100**

**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV
OM ÄNDRING AV DIREKTIVEN 1999/62/EG, 1999/37/EG OCH (EU) 2019/520
VAD GÄLLER UTTAG AV AVGIFTER PÅ FORDON
FÖR ANVÄNDNINGEN AV VISSA INFRASTRUKTURER**

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV (EU) 2022/...

av den 24 februari 2022

**om ändring av direktiven 1999/62/EG, 1999/37/EG och (EU) 2019/520
vad gäller uttag av avgifter på fordon för användningen av vissa infrastrukturer**

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA
DIREKTIV

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

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande¹,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande²,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet³, och

¹ EUT C 81, 2.3.2018, s. 188.

² EUT C 176, 23.5.2018, s. 66.

³ Europaparlamentets ståndpunkt av den 25 oktober 2018 (ännu inte offentliggjord i EUT) och rådets ståndpunkt vid första behandlingen av den 9 november 2021 (ännu inte offentliggjord i EUT). Europaparlamentets ståndpunkt av den ... (ännu inte offentliggjord i EUT).

av följande skäl:

- (1) Utvecklingen har gått långsamt när det gäller att uppnå det mål som kommissionen fastställde i sin vitbok av den 28 mars 2011 med titeln *Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem*, nämligen att göra framsteg mot en fullständig tillämpning av principerna *förorenaren betalar* och *användaren betalar*, för att generera intäkter och säkerställa finansiering för framtida transportinvesteringar, och skillnaderna i tillämpning kvarstår när det gäller uttag av avgifter på väginfrastruktur inom unionen.
- (2) I den vitboken förespråkar kommissionen en ”full övergång till obligatorisk internalisering av de externa kostnaderna (däribland buller, lokal förorening och överbelastning ovanpå den obligatoriska återvinningen av kostnaderna för slitage) för väg- och järnvägstransporter”.
- (3) Person- och godstrafik är en faktor som bidrar till utsläppen till atmosfären av föroreningar. Sådana föroreningar, som har mycket allvarliga effekter på människors hälsa och som leder till en försämring av luftkvaliteten i unionen, omfattar bland annat PM_{2,5}, NO₂ och O₃. Enligt beräkningar från Europeiska miljöbyrån från 2020 orsakade långvarig exponering för dessa tre föroreningar 379 000, 54 000 respektive 19 400 förtida dödsfall i unionen under 2018.

- (4) Enligt Världshälsoorganisationen är buller från vägtrafik den näst skadligaste miljöstressfaktorn i Europa efter luftföroreningar. Minst 9 000 personer dör i förtid varje år på grund av hjärtsjukdomar som orsakas av trafikbuller.
- (5) Enligt Europeiska miljöbyråns rapport från 2020 om luftkvalitet i Europa var vägtrafiken under 2018 den sektor som stod för de största kväveoxidutsläppen och de näst största utsläppen av sot.
- (6) I sitt meddelande av den 20 juli 2016 med titeln *En europeisk strategi för utsläppssnål rörlighet* aviserade kommissionen att den skulle föreslå en ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG¹ 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 nyttofordon.

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).

- (7) Med hänsyn till att det tar tid för fordonsparken att förnyas samt till att vägtransportsektorn måste bidra till unionens klimat- och energimål för 2030 och därefter, fastställdes i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242¹ målen för 2025 och 2030 för minskade koldioxidutsläpp från nya tunga fordon till 15 % respektive 30 % lägre än ett fastställt genomsnitt för koldioxidutsläpp.
- (8) En enhetlig tillämpning av bestämmelserna är en förutsättning för förverkligandet av en inre marknad för vägtransporter med lika villkor. Ett av de främsta målen med detta direktiv är att undanröja snedvridningar av konkurrensen mellan användare.
- (9) Vägtransportsektorn är visserligen betydelsefull men alla tunga fordon har också en avsevärd påverkan på väginfrastrukturen och bidrar till luftföroreningar. Trots sin ekonomiska och sociala betydelse är lätta fordon ursprunget till huvuddelen av vägtransporternas negativa miljömässiga och sociala konsekvenser i form av utsläpp och trängsel. Med tanke på likabehandling och rättvis konkurrens bör det säkerställas att fordon som hittills inte omfattats av den ram som fastställs i direktiv 1999/62/EG i fråga om vägtullar och vägavgifter inkluderas i den ramen. 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.

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242 av den 20 juni 2019 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp från nya tunga fordon och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 och (EU) 2018/956 och rådets direktiv 96/53/EG (EUT L 198, 25.7.2019, s. 202).

- (10) För att förhindra en omfördelning av trafiken till avgiftsfria vägar, med eventuella allvarliga konsekvenser för trafiksäkerheten och ett optimalt utnyttjande av vägnätet, bör medlemsstaterna ha möjlighet att ta ut vägtullar på alla avsnitt av sina motorvägsnät.
- (11) För att säkerställa en konsekvent och harmoniserad tillämpning av avgiftssystemet för infrastruktur i hela unionen och lika villkor på marknaden för godstransport, är det viktigt att olika vägtullsystem beräknar kostnaderna på ett liknande sätt. Med tanke på att befintliga koncessionsavtal kan innehålla andra arrangemang än de som anges i detta direktiv bör medlemsstaterna, för att säkerställa den ekonomiska bärkraften för befintliga koncessionsavtal, tillåtas att undanta dem från vissa skyldigheter som anges i detta direktiv, till dess att dessa avtal ändras väsentligt. Medlemsstaterna får också välja att försöka anpassa befintliga koncessionsavtal till ändringar av unionens regelverk eller nationella regelverk eller att bedöma möjligheten att tillämpa en avgift för externa kostnader för koldioxid och för luftföroreningar och/eller rabatter relaterade till dessa utsläpp, om koncessionerade vägtullar inte differentieras i enlighet med detta direktiv.

- (12) Tidsbaserade vägavgifter är till sin natur sådana att de inte korrekt avspeglar de faktiska kostnader som uppstår vid väganvändning och är därför inte effektiva som incitament för renare och effektivare trafik eller för att minska trängseln. För att få användarna att godta framtida vägavgiftssystem bör medlemsstaterna dock tillåtas att införa ändamålsenliga system för uppbörd av avgifter som en del av ett mer omfattande paket av mobilitetstjänster. Sådana system bör säkerställa en rättvis fördelning av infrastrukturkostnader och avspegla principen att *förorenaren betalar*. Varje medlemsstat som inför ett sådant system bör säkerställa att systemet är förenligt med bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/520¹. På grund av deras betydande inverkan på väginfrastrukturen och deras bidrag till luftföroreningar, bör tunga fordon i första hand omfattas av ändamålsenliga avgiftssystem. För att främja renare och effektivare transporter bör, särskilt, tidsbaserade vägavgifter i princip gradvis fasas ut i det transeuropeiska stomtransportnätet, eftersom det nätet innefattar det transeuropeiska transportnätets strategiskt viktigaste knutpunkter och förbindelser.

¹ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/520 av den 19 mars 2019 om driftkompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem och underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om underlåtenhet att betala vägavgifter i unionen (EUT L 91, 29.3.2019, s. 45).

Mot bakgrund av de historiska omständigheterna och med hänsyn till de utmaningar och betydande administrativa bördor som är kopplade till införandet av vägtullar, bör medlemsstaterna beviljas en tillräckligt lång övergångsperiod under vilken de bör kunna införa eller behålla tidsbaserade vägavgifter. Efter den övergångsperioden bör medlemsstaterna endast i vederbörligen motiverade fall ha möjlighet att tillämpa fullständigt tidsbaserade vägavgifter för tunga fordon på avsnitt av sina transeuropeiska stomtransportnät. Sådana vederbörligen motiverade fall bör begränsas till fall där tillämpningen av en vägtull på tunga fordon skulle medföra oproportionella administrativa kostnader, investeringskostnader och driftskostnader i förhållande till de förväntade intäkter eller fördelar som uppnås, exempelvis på grund av de berörda vägvägnittens begränsade längd, den relativt låga befolkningstätheten eller den relativt glesa trafiken, eller fall där tillämpningen av en vägtull skulle leda till en omledning av trafiken med negativa konsekvenser för trafiksäkerheten och folkhälsan. Den möjligheten för medlemsstaten i vederbörligen motiverade fall är nödvändig för viktiga överväganden av allmänt intresse, såsom att beakta den svåra situationen för och isoleringen av områden med låg befolkningstäthet samt trafiksäkerhet eller folkhälsa. Dessutom bör tillämpningen av tidsbaserade vägavgifter i dessa vederbörligen motiverade fall omfattas av förfarandemässiga krav, nämligen en skyldighet att bedöma behovet av ett sådant system och en skyldighet att underrätta kommissionen om tillämpningen av detta. En sådan underrättelse bör innehålla en redogörelse för de särskilda omständigheter som gäller för de avsnitt av det transeuropeiska stomtransportnätet där tidsbaserade vägavgifter tillämpas.

- (13) Medlemsstater som vid ikraftträdandet av detta direktiv tillämpar vägtullar på sitt transeuropeiska stomtransportnät eller på en del av det bör kunna införa ett kombinerat avgiftssystem för alla tunga fordon eller för vissa typer av tunga fordon. Det alternativet bör dock endast vara tillgängligt som en fortsättning på och ett komplement till ett vägtullsystem på det transeuropeiska stomtransportnätet, där de strategiskt viktigaste knutpunkterna och förbindelserna i det transeuropeiska transportnätet är belägna, eller på en del av det. Det systemet skulle ge medlemsstaterna möjlighet att utvidga och bredda genomförandet av principerna *förorenaren betalar* och *användaren betalar* bortom det avgiftsbelagda nätet, genom att tillämpa vägavgifter på de avsnitt av det transeuropeiska stomtransportnätet som inte omfattas av vägtullar eller på vissa typer av tunga fordon, såsom dem som understiger ett visst tonnage, som inte omfattas av vägtullar. Det kombinerade avgiftssystemet skulle således hjälpa medlemsstaterna att göra ytterligare framsteg och säkerställa miljövänligare vägtransporter, särskilt om det inte finns något avgiftssystem och om vägtullar inte är ett ekonomiskt lönsamt eller socialt godtagbart alternativ. För att principerna om hållbar mobilitet ska respekteras fullt ut bör maximibeloppet för vägavgifterna dessutom differentieras utifrån såväl fordonets euroutsläppsklass som dess koldioxidutsläppsklass. På grundval av samtliga dessa överväganden är det obestridligt att tillämpningen av ett sådant system som kombinerar ett tidsbaserat och ett avståndsbaserat tillvägagångssätt skulle medföra många fördelar; därför bör det vara möjligt att tillämpa det även efter det att övergångsperioden för fullständigt tidsbaserade system har löpt ut. Senast fem år efter detta direktivs ikraftträdande bör medlemsstaterna, när de tar ut vägavgifter och vägtullar för tunga godsfordon, ta ut vägtullar eller vägavgifter för alla tunga godsfordon.

- (14) Vid förstärkningen av principerna om att användaren och förorenaren betalar bör vissa särdrag hos medlemsstaterna eller deras system för vägtullar och vägavgifter beaktas. När det gäller särskilt glesbefolkade områden eller ett särskilt stort nät av tull- eller avgiftsbelagda vägar, bör till exempel möjligheten att bevilja undantag för vägavsnitt finnas.
- (15) En del medlemsstater har stora vägtullnät som omfattar många fler motorvägar och vägar än de som ingår i det transeuropeiska transportnätet. Tillämpning av vägtullar eller vägavgifter för alla tunga godsfordon skulle därför resultera i väsentligt mer omfattande bördor, särskilt för små och medelstora hantverksföretag (av vilka många sysslar med byggarbeten, vilka generellt sett inte tillhandahåller transporttjänster). Dessa bördor skulle i sin tur leda till högre priser i till exempel byggsektorn. Prishöjningar skulle kunna innebära att i synnerhet framtida investeringar, såsom energirenovering av hus och lägenheter samt modernisering av husteknik, skjuts upp eller till och med ställs in. Vidare åker hantverksföretag ibland långa sträckor med fordon för att tillhandahålla sina tjänster, och för dessa resor är det svårt att använda andra transportslag. Dessutom befinner sig företag i landsbygdsområden, som på grund av den mindre befolkningstätheten och efterfrågan i dessa regioner är beroende av att kunna tillhandahålla tjänster och bygg- och anläggningsverksamhet i storstadsområden, i en ogynnsam konkurrenssituation jämfört med företag som är verksamma i storstäder eller i storstadsområdenas närhet. Därför bör medlemsstaterna ges möjlighet att medge vissa undantag från avgifter, t.ex. för fordon som används för transport av material, utrustning eller maskiner som föraren använder i sitt arbete eller som används för leverans av varor som producerats hantverksmässigt.

- (16) Möjligheten att använda avgiftsbelagda vägar, t.ex. motorvägar, tunnlar eller broar, i stället för hårt belastade lokala vägar, kan vara viktig för personer med funktionsnedsättning. För att göra det möjligt för personer med funktionsnedsättning att använda avgiftsbelagda vägar utan en ytterligare administrativ börda bör medlemsstaterna tillåtas att undanta funktionsnedsatta personers fordon från skyldigheten att betala vägtull eller vägavgift.
- (17) Medlemsstaterna bör uppmuntras att beakta socioekonomiska faktorer när de inför avgiftssystem för väginfrastruktur för personbilar. Till exempel skulle avgifterna för personbilar kunna anpassas för att undvika att personer som ofta använder personbilar drabbas orimligt hårt.
- (18) Det är särskilt viktigt att medlemsstaterna inför ett rättvist avgiftssystem, i synnerhet ett som inte orimligt hårt drabbar användare av privata fordon, vilka på grund av att de bor på landsbygden eller i avskilda eller isolerade områden är tvungna att mer regelbundet använda avgiftsbelagda vägar.
- (19) Liksom i fråga om tunga fordon är det viktigt att säkerställa att tidsbaserade avgifter, om medlemsstater inför sådana för lätta fordon, är proportionella, även när det gäller användningsperioder som understiger ett år. Därför måste hänsyn tas till det faktum att lätta fordon har ett annat användningsmönster än tunga fordon. Beräkningen av proportionella tidsbaserade avgifter bör baseras på tillgängliga data om körmönster.

- (20) Enligt direktiv 1999/62/EG får en avgift för externa kostnader tas ut på en nivå som ligger nära marginalkostnaden för samhället till följd av utnyttjandet av det fordon för vilket avgiften tas ut. Den metoden har visat sig vara det rättvisaste och effektivaste sättet att ta hänsyn till negativa miljö- och hälsokonsekvenser av luftföroreningar och buller som genereras av tunga fordon och skulle säkerställa att tunga fordon på ett rimligt sätt bidrar till de luftkvalitetsnormer för Europa som fastställs i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/50/EG¹ och tillämpliga bullergränser eller bullermål. Tillämpningen av sådana avgifter bör därför underlättas. Avgifter för externa kostnader bör tillämpas på ett mer systematiskt sätt. För att bidra till framsteg mot en fullständig tillämpning av principen *förorenaren betalar* bör medlemsstaterna tillämpa avgifter för externa kostnader på tunga fordon, åtminstone för luftföroreningar, på nät som omfattas av en infrastrukturavgift.
- (21) Därför bör den maximala viktade genomsnittliga avgiften för externa kostnader ersättas med lättillämpade referensvärden som uppdateras enligt inflationen, de vetenskapliga framstegen vad gäller bedömning av vägtransporternas externa kostnader samt utvecklingen av fordonsparkens sammansättning.

¹ 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).

- (22) Att differentiera infrastrukturavgifterna utifrån fordonets Euro-utsläppsklass har bidragit till att renare fordon används. I de interurbana näten väntas dock avgifter som differentieras på den grunden bli mindre effektiva på medellång sikt i och med fordonsparkens förnyelse. Medlemsstaterna bör därför tillåtas att upphöra med differentieringen av vägtullar på den grunden.
- (23) Eftersom de tunga fordonens andel av koldioxidutsläppen ökar bör det samtidigt införas infrastrukturavgifter och vägavgifter som differentieras utifrån koldioxidutsläppsklass, vilka kan bidra till förbättringar inom det området. När det gäller gemensamma vägavgiftssystem, som skulle kunna bidra till ytterligare harmonisering, är genomförandet av differentieringen mer komplicerat, särskilt på grund av de villkor sådana gemensamma system måste uppfylla. Eftersom de deltagande medlemsstaterna måste komma överens om fördelningen av intäkterna från vägavgiften, vars nivåer begränsas av de bestämmelser som införs genom detta direktiv, samt ändra internationella avtal, är det motiverat att ge mer tid för genomförandet av en differentiering enligt koldioxidutsläpp i ett sådant specifikt fall. I alla händelser bör differentieringen utformas på ett sätt som överensstämmer med förordning (EU) 2019/1242.

- (24) Så länge inte koldioxidutsläppen hanteras genom lämpligare instrument, t.ex. harmoniserade bränsleskatter med en koldioxidkomponent, eller så länge inte vägtransporter omfattas av ett utsläppshandelssystem, bör medlemsstaterna även tillåtas att tillämpa en avgift för externa kostnader som återspeglar kostnaderna för koldioxidutsläppen. Om det är vetenskapligt motiverat bör medlemsstaterna ha möjlighet att tillämpa högre avgifter för externa kostnader för koldioxidutsläpp än de referensvärden som anges i detta direktiv.
- (25) För att främja övergången till en renare fordonspark av tunga fordon bör differentieringen av infrastrukturavgifterna och vägavgifterna enligt fordonens koldioxidutsläpp vara obligatorisk, utom när en avgift för externa kostnader för koldioxidutsläpp tillämpas.
- (26) För att gynna de tunga fordon som har bäst prestanda bör medlemsstaterna tillåtas att tillämpa den högsta avgiftsnedsettningsnivån på fordon som saknar utsläpp från avgasrör. För att ytterligare främja ibruktage av utsläppsfria fordon bör medlemsstaterna tillåtas att tillfälligt undanta dem från vägavgifter och vägtullar. Av samma skäl och för att säkerställa att andelen fordon som drar nytta av sänkta vägtullar förblir stabil under årens lopp, och därmed garantera långsiktig planeringssäkerhet för medlemsstaterna i fråga om vägtullintäkter, bör nya fordon delas in i koldioxidutsläppsklasser på grundval av deras prestanda i förhållande till den linjära kurvan för minskade utsläpp mellan 2021 och 2030, enligt definitionen i förordning (EU) 2019/1242.

- (27) För att säkerställa effektivitet och enhetlighet i differentieringen av avgifter enligt koldioxidutsläpp och differentieringen av avgifter för externa kostnader för koldioxidutsläpp, vilka båda syftar till att främja användningen av utsläppsfria och utsläppssnåla fordon, och för att säkerställa att direktiv 1999/62/EG tillämpas samstämmigt med eventuella andra instrument för prissättning av koldioxidutsläpp på vägtransportområdet som antas i framtiden, bör kommissionen i god tid utvärdera avgifternas ändamålsenlighet och nödvändighet. På grundval av den utvärderingen bör kommissionen, när så är lämpligt, föreslå att bestämmelserna om differentiering av avgifter enligt koldioxidutsläpp och avgifter för externa kostnader för koldioxidutsläpp ändras för att förhindra dubbla avgifter genom olika instrument för koldioxidprissättning. Även om den framtida åtgärden bör säkerställa rättssäkerhet och en enhetlig tillämpning av de olika reglerna, bör detta direktiv klargöra att medlemsstaterna inte bör vara skyldiga att tillämpa det system för differentiering baserat på koldioxidutsläpp som föreskrivs i detta direktiv efter tillämpningsdagen för ett annat instrument för koldioxidprissättning som är tillämpligt på vägtransport och som kan komma att antas på unionsnivå, till exempel på grundval av förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2003/87/EG, beslut (EU) 2015/1814 och förordning (EU) 2015/757 (2021/0211 (COD)). Om ett annat instrument för koldioxidprissättning som är tillämpligt på vägtransport antas under tiden bör nivån på avgifterna för externa kostnader för koldioxidutsläpp begränsas till vad som är nödvändigt för att internalisera dessa externa kostnader och kommissionen bör, genom delegerade akter, ges befogenhet att anpassa de referensvärden som anges i bilaga IIIc.

- (28) För att bidra till bevarandet av unionens motorhistoriska kulturarv bör medlemsstaterna kunna inrätta en särskild kategori för fordon av historiskt intresse för att göra det möjligt att anpassa de olika avgifter som tas ut enligt detta direktiv.
- (29) I förordning (EU) 2019/1242 fastställs för närvarande inga kurvor för minskade utsläpp för grupper av tunga fordon som inte omfattas av artikel 2.1 a–d i den förordningen. Mot bakgrund av artikel 15 i den förordningen är det möjligt att den förordningen kommer att ändras i framtiden och att kurvor för minskade utsläpp kommer att fastställas för sådana grupper av fordon. Om en sådan ändring antas bör differentieringen av infrastrukturavgifter och vägavgifter för tunga fordon i enlighet med koldioxidutsläppsklasserna 2 och 3 tillämpas även för dessa grupper av fordon. Om en sådan ändring inte antas bör differentieringen för dessa fordonsgrupper göras endast för koldioxidutsläppsklasserna 1, 4 och 5.
- (30) Kommissionen bör i tillämpliga fall överväga att föreslå en ändring av direktiv 1999/62/EG genom vilken koldioxidutsläppsklasserna 2 och 3 införs för alla tunga fordon i enlighet med de principer som tillämpas för tunga fordon som för närvarande regleras genom förordning (EU) 2019/1242 med avseende på koldioxidutsläpp om tillämpningsområdet för den förordningen utvidgas till att omfatta andra tunga fordon.

- (31) Detta direktiv bör främja minskade koldioxidutsläpp genom tekniska förbättringar av kombinationer av tunga godsfordon och släpvagnar eller påhängsvagnar till dessa. Därför föreskriver detta direktiv en nedsättning av vägavgifterna och vägtullarna för tunga godsfordon med låga koldioxidutsläpp. Så snart lagenligt certifierade värden finns tillgängliga för släpvagnars och påhängsvagnars effekt på koldioxidutsläppen från kombinationer av tunga godsfordon bör kommissionen, när så är lämpligt, för att säkerställa full rättslig samstämmighet, lägga fram ett lagstiftningsförslag om ändring av direktiv 1999/62/EG för att inkludera sådana certifierade värden vid fastställandet av den nedsättning av vägavgifter och vägtullar som föreskrivs i det här direktivet.
- (32) För att fortsätta att främja förnyelse av fordonsparken och för att undvika snedvridning av marknaden för begagnade tunga fordon, bör klassificeringen av fordon som tillhör koldioxidutsläppsklasserna 2 och 3 omprövas vart sjätte år från den första registreringen. För att minimera den administrativa bördan bör giltigheten för vägavgifter som är giltiga före dagen för omklassificeringen inte påverkas.
- (33) Vad gäller ikraftträdandet av omklassificeringen i vägavgiftssystemen beror valet av en lämplig modell på särskilda överväganden avseende administrativa konsekvenser av omklassificeringen och dess effekter på intäkter. Därför bör beslutet om hur omklassificeringen ska genomföras i vägavgiftssystem överlåtas åt medlemsstaterna (eller, vid gemensamma system, gruppen av medlemsstater).

- (34) För att säkerställa att differentiering av vägtullar enligt koldioxidutsläpp tillämpas enhetligt är det nödvändigt att ändra rådets direktiv 1999/37/EG¹ för att kräva att tunga fordons specifika koldioxidutsläpp anges på deras registreringsbevis, när utsläppen framgår av deras intyg om överensstämmelse. Om förordning (EU) 2019/1242 ändras på ett sätt som påverkar redovisningen av koldioxidutsläpp till följd av användning av koldioxidsnåla bränslen, kan det vara lämpligt att kommissionen bedömer behovet av att öka samstämmigheten mellan detta direktiv och dessa ändringar. Det är viktigt att säkerställa att fordonsutrustning som används som en del av en vägtulltjänst innehåller uppgifter om koldioxidutsläpp och koldioxidutsläppsklass för tunga fordon, och att sådana uppgifter finns tillgängliga för utbyte av information mellan medlemsstaterna såsom anges i direktiv (EU) 2019/520.

¹ Rådets direktiv 1999/37/EG av den 29 april 1999 om registreringsbevis för fordon (EGT L 138, 1.6.1999, s. 57).

- (35) Lätta fordon står för två tredjedelar av vägtransporternas negativa miljö- och hälsokonsekvenser. Det är därför viktigt att främja användningen av de renaste och mest bränsleeffektiva fordonen genom differentierade vägavgifter och vägtullar enligt deras specifika koldioxidutsläpp och deras utsläpp av föroreningar som fastställts i enlighet med kommissionens förordning (EU) 2017/1151¹ och med avseende på Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631². För att främja användningen av de renaste och effektivaste fordonen bör medlemsstaterna tillåtas att tillämpa kraftigt nedsatta vägtullar och vägavgifter på sådana fordon. Medlemsstaterna bör tillåtas att ta hänsyn till förbättringen av fordonets miljöprestanda med anknytning till dess omställning för användning av alternativa bränslen. Samtidigt bör medlemsstaterna tillåtas att utesluta bränslen som framställs av råvaror som medför hög risk för indirekt ändrad markanvändning och för vilka en betydande utvidgning av produktionsområdet till mark med stora kollager observeras. Ett fast abonnemang eller varje annan mekanism som godkänts av operatören av vägtullsystemet bör göra det möjligt för användarna att dra nytta av en differentiering av vägtullar eller vägavgifter som motsvarar fordonets förbättrade miljöprestanda efter omställning.

¹ Kommissionens förordning (EU) 2017/1151 av den 1 juni 2017 om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon samt om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG, kommissionens förordningar (EG) nr 692/2008 och (EU) nr 1230/2012 och om upphävande av kommissionens förordning (EG) nr 692/2008 (EUT L 175, 7.7.2017, s. 1).

² Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631 av den 17 april 2019 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp för nya personbilar och för nya lätta nyttofordon och om upphävande av förordningarna (EG) nr 443/2009 och (EU) nr 510/2011 (EUT L 111, 25.4.2019, s. 13).

- (36) För att inte utvecklingen och användningen av utsläppsfria lätta fordon ska bestraffas på grund av den extra vikt som beror på tekniken för utsläppsfri drift, bör medlemsstaterna tillåtas att tillämpa nedsatta satser eller undantag för sådana fordon.
- (37) Kostnaden för vägträngsel, som alla motorfordon bidrar i olika grad till, 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 både tunga och lätta fordonskategorier. Eftersom kollektiva transportmedel, dvs. minibussar och bussar, potentiellt kan bidra till att minska trängseln kan medlemsstaterna undanta dem från en sådan trängselavgift. För att avgiften ska vara effektiv och proportionell bör den baseras på marginalkostnaderna för trängseln och differentieras utifrån plats, tid och fordonskategori.
- (38) Vägavgifter och vägtullar kan mobilisera resurser som bidrar till finansiering, underhåll och utveckling av högkvalitativ transportinfrastruktur. Det är därför lämpligt att ålägga medlemsstaterna 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. Av öppenhetsskäl vore det lämpligt att medlemsstaterna lämnar ut vissa uppgifter till väganvändare om de vägtullar och vägavgifter som tas ut på deras territorium, till exempel information om användningen av de intäkter som genereras genom tillämpningen av direktiv 1999/62/EG, differentieringen av infrastrukturavgifter, avgifterna för externa kostnader och de totala intäkterna från trängselavgifter per fordonskategori.

- (39) Trängselavgifter bör återspegla de faktiska kostnader som varje fordon medför direkt för andra väganvändare och indirekt för samhället som helhet, på ett proportionellt sätt. För att undvika att avgifterna på ett oproportionellt sätt hindrar den fria rörligheten för personer och varor bör de begränsas till specifika belopp som återspeglar trängselns marginalkostnader för samhället på nivåer nära full kapacitet, nämligen när trafikvolymerna närmar sig vägens kapacitetstak. Av samma skäl bör en trängselavgift inte tillämpas i kombination med en infrastrukturavgift som är differentierad beroende på tid på dagen, typ av dag eller årstid i syfte att minska trängseln. För att maximera trängselavgifternas positiva effekter bör de motsvarande intäkterna fördelas till projekt som angriper orsakerna till trängseln.
- (40) Med tanke på att befintliga koncessionsavtal kan innehålla andra arrangemang än de som anges i detta direktiv och för att säkerställa deras ekonomiska bärkraft är det lämpligt att kräva att befintliga koncessionsavtal uppfyller kravet på att infrastrukturavgiften differentieras först när de ändras väsentligt.

- (41) En uppräknning av infrastrukturavgiften kan också bidra till att lösa problemen med betydande miljöskador eller trängsel som orsakas av att vissa vägar används, inte bara i bergsområden. Den nuvarande begränsningen av uppräknningen till sådana områden bör därför avskaffas. Om två eller flera medlemsstater tillämpar högre uppräknning i en och samma korridor är det nödvändigt att beakta att dessa uppräknningar kan få negativa effekter för andra medlemsstater för samma korridor. För att undvika dubbla avgifter för användare bör uppräknning dessutom inte heller tillåtas på vägavsnitt där trängselavgifter tas ut. För att undvika negativa effekter på den ekonomiska utvecklingen i randområden och säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av detta direktiv bör kommissionen därför ges genomförandebefogenheter för att avslå eller begära ändringar av de planer som medlemsstaten har lämnat in, för att lägga till en uppräknning av den infrastrukturavgift som tillämpas på vissa vägavsnitt där trängselproblem normalt råder eller på vilka användning av fordon orsakar betydande miljöskador. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011¹.

¹ 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).

- (42) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av detta direktiv bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter för att anta genomförandeakter för att fastställa referensvärden för koldioxidutsläpp för de undergrupper av tunga godsfordon som inte omfattas av artikel 2.1 a–d i förordning (EU) 2019/1242. Kommissionen bör återge de uppgifter av relevans för sådana fordonsgrupper som har offentliggjorts i den rapport som avses i artikel 10 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/956¹. Mot bakgrund av att de genomförandebefogenheter som tilldelats kommissionen är begränsade är det inte nödvändigt att föreskriva att de kontrolleras av en kommitté bestående av företrädare för medlemsstaterna innan de antas.
- (43) Om en medlemsstat inför ett system för vägavgifter och vägtullar skulle kompensation som beviljas kunna, i vissa fall, medföra diskriminering av utländska väganvändare. Därför bör möjligheten att bevilja kompensation begränsas till vägtullar och bör inte längre omfatta vägavgifter.
- (44) För att utnyttja synergieffekter mellan de nuvarande systemen för vägavgifter och vägtullar och på så sätt minska driftskostnaderna bör kommissionen involveras fullt ut i medlemsstaternas samarbete med sikte på att införa gemensamma system för vägavgifter och vägtullar.

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/956 av den 28 juni 2018 om övervakning och rapportering av nya tunga fordons koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning (EUT L 173, 9.7.2018, s. 1).

- (45) Det är nödvändigt att ge medlemsstaterna möjlighet att finansiera anläggning, drift, underhåll och utveckling av installationer för energi eller bränsle till utsläppsnåla och utsläppsfria fordon, i syfte att underlätta elektrifiering av vägarna. I synnerhet om en medlemsstat avser att finansiera sådana elektriska installationer oberoende av finansieringen av väginfrastruktur, bör detta direktiv inte hindra den medlemsstaten från att ta ut avgifter för användningen av sådana installationer.
- (46) Eftersom målet för detta direktiv, nämligen att säkerställa att de nationella avgifterna för fordon för användningen av vissa infrastrukturer ingår i en sammanhängande ram som säkerställer likabehandling i hela unionen, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan snarare, på grund av den gränsöverskridande dimensionen hos vägtransporterna och de problem som direktivet är avsett att avhjälpa, kan uppnås bättre 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.
- (47) Det är nödvändigt att säkerställa att avgifterna för externa kostnader även i fortsättningen så korrekt som möjligt återspeglar kostnaderna för de luftföroreningar, det buller och de klimatförändringar som genereras av tunga fordon utan att avgiftssystemet blir onödigt komplicerat, att främja användningen av de mest bränsleeffektiva fordonen och att se till att incitamenten förblir effektiva och differentieringen av vägavgifter och vägtullar hålls uppdaterad.

- (48) Därför bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) delegeras till kommissionen för att anpassa referensvärdena för avgifter för externa kostnader som anges i bilagorna IIIb och IIIc till direktiv 1999/62/EG till den vetenskapliga och 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 av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning¹. 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.
- (49) Direktiven 1999/62/EG, 1999/37/EC och (EU) 2019/520 bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

¹ EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.

Artikel 1
Ändringar av direktiv 1999/62/EG

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

1. Titeln ska ersättas med följande:

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

2. Artiklarna 1 och 2 ska ersättas med följande:

”Artikel 1

1. Detta direktiv är tillämpligt på

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

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

3. Detta direktiv ska inte tillämpas på 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 respektive det portugisiska fastlandet.

Artikel 2

1. I detta direktiv gäller följande definitioner:
 1. *transeuropeiska vägnätet*: den transportinfrastruktur för vägar som avses i kapitel II avsnitt 3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013* såsom illustreras med hjälp av kartor i bilaga I till den förordningen.
 2. *transeuropeiska stomtransportnätet*: den transportinfrastruktur som identifierats i enlighet med kapitel III i förordning (EU) nr 1315/2013.
 3. *anläggningskostnader*: kostnader i samband med anläggning, i förekommande fall även finansieringskostnader, av
 - a) ny infrastruktur eller förbättringar av ny infrastruktur (inbegripet betydande strukturella reparationer), eller

- b) infrastruktur eller förbättringar av infrastruktur, inbegripet 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 förbättringar av infrastruktur som färdigställts före de tidsfrister som avses i led b, 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.
4. *finansieringskostnader*: ränta på lån och avkastning på eget kapital från aktieägare.
5. *betydande strukturella reparationer*: strukturella reparationer med undantag av sådana reparationer som inte längre är till någon nytta för väganvändarna, i synnerhet där reparationsarbetet har ersatts av ny vägbeläggning eller annat anläggningsarbete.

6. *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 är särskilt skyltad som motorväg.
7. *vägtull*: ett bestämt belopp som ska betalas för ett fordon, grundat 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 består av en eller flera av följande avgifter:
- a) en infrastrukturavgift,
 - b) en trängselavgift, eller
 - c) en avgift för externa kostnader.

8. *infrastrukturavgift*: en avgift som tas ut för att täcka en medlemsstats kostnader för anläggning, underhåll, drift och utveckling av infrastruktur.
9. *avgift för externa kostnader*: en avgift som tas ut för att täcka kostnaderna till följd av en eller flera av följande:
 - a) trafikrelaterad luftförorening,
 - b) trafikrelaterat buller, eller
 - c) trafikrelaterat koldioxidutsläpp.
10. *kostnad för trafikrelaterad luftförorening*: kostnad för de skador på människors hälsa och miljöskador som uppstår till följd av utsläpp av partiklar och av ozonbildande ämnen, såsom kväveoxid och flyktiga organiska föreningar, i samband med ett fordons drift.
11. *kostnad för trafikrelaterat buller*: kostnad för de skador på människors hälsa och miljöskador som uppstår till följd av buller från ett fordon eller från växelverkan mellan fordonet och vägytan.
12. *kostnad för trafikrelaterade koldioxidutsläpp*: kostnad för de skador som uppstår till följd av utsläpp av koldioxid i samband med ett fordons drift.

13. *trängsel*: en situation då trafikvolymerna ligger nära eller överstiger vägkapaciteten.
14. *trängselavgift*: en avgift som tas ut på fordon för att täcka trängselkostnaderna i en medlemsstat och minska trängseln.
15. *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 perioden.
16. *vägavgift*: ett bestämt belopp som ska erläggas för att ge fordonet rätt att under en given tid använda de infrastrukturer som avses i artikel 7.1 och 7.2.
17. *fordon*: motorfordon med minst fyra hjul avsett eller använt, eller ledad fordonskombination avsedd eller använd, för passagerar- eller godstransporter på väg.
18. *tungt fordon*: ett fordon med en högsta tekniskt tillåtna totalvikt som överstiger 3,5 ton.

19. *tungt godsfordon*: ett tungt fordon avsett för godstransport.
20. *buss*: ett tungt fordon avsett för transport av fler än åtta passagerare utöver föraren.
21. *lätt fordon*: ett fordon med en högsta tekniskt tillåtna totalvikt som inte överstiger 3,5 ton;
22. *personbil*: ett lätt fordon avsett för transport av högst åtta passagerare utöver föraren.
23. *fordon av historiskt intresse*: ett fordon av historiskt intresse enligt definitionen i artikel 3.7 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU**.
24. *minibuss*: ett lätt fordon avsett för transport av fler än åtta passagerare utöver föraren.
25. *campingbil*: ett fordon med boendemöjligheter som omfattar sittplatser och ett bord, sovplatser, antingen separata eller sådana som görs om från sittplatser, matlagningsmöjligheter och förvaringsmöjligheter.

26. *lätt nyttofordon*: ett lätt fordon avsett för godstransport.
27. *skåpbil*: ett lätt nyttofordon enligt definitionen i del C punkt 4.2 i bilaga I till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858^{***}.
28. *koldioxidutsläpp* från ett tungt fordon: de specifika koldioxidutsläpp från ett tungt fordon som anges i punkt 2.3 i dess kundinformationsfil enligt del II i bilaga IV till kommissionens förordning (EU) 2017/2400^{****}.
29. *utsläppsfritt fordon*:
 - a) ett *utsläppsfritt tungt fordon* enligt definitionen i artikel 3.11 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242^{*****}, eller
 - b) en personbil, en minibuss eller ett lätt nyttofordon utan förbränningsmotor.
30. *utsläppsnålt tungt fordon*:
 - a) ett *utsläppsnålt tungt fordon* enligt definitionen i artikel 3.12 i förordning (EU) 2019/1242, eller

- b) ett tungt fordon som inte omfattas av artikel 2.1 a–d i den förordningen, med koldioxidutsläpp som är lägre än 50 % av referensvärdena för koldioxidutsläpp för dess fordonsgrupp och som inte är ett utsläppsfritt fordon.
31. *transportör*: företag som utför vägtransporter av gods eller passagerare.
32. *fordon i utsläppsklass* ”Euro 0”, ”Euro I”, ”Euro II”, ”Euro III”, ”Euro IV”, ”Euro V”, ”EEV”, ”Euro VI”: ett tungt fordon som överensstämmer med de utsläppsbegränsningar som anges i bilaga 0.
33. *typ av tungt fordon*: en kategori som ett tungt fordon indelas i beroende på antal axlar, dimensioner eller vikt, eller andra fordonsklassificeringsfaktorer som avspeglar vägsador, såsom det vägsadklassificeringssystem som redovisas i bilaga IV, förutsatt att det klassificeringssystem som tillämpas bygger på fordonsegenskaper som anges i de fordonshandlingar som används i alla medlemsstater eller är synliga för blotta ögat.
34. *undergrupp av fordon*: *undergrupp av fordon* enligt definitionen i artikel 3.8 i förordning (EU) 2019/1242.
35. *fordonsgrupp*: en gruppering av fordon som förtecknas i tabell 1 i bilaga I till förordning (EU) 2017/2400.

36. *rapporteringsperiod för år Y: rapporteringsperiod för år Y* enligt definitionen i artikel 3.3 i förordning (EU) 2019/1242.
37. *kurva för minskade koldioxidutsläpp*: med avseende på rapporteringsperioden för ett år (Y) och en undergrupp av fordon (sg), nämligen $ET_{Y,sg}$, avses produkten av faktorn avseende minskade årliga koldioxidutsläpp ($R-ET_Y$) multiplicerad med referensvärdet för koldioxidutsläpp (rCO_{2sg}) för undergruppen (sg), nämligen $ET_{Y,sg} = R-ET_Y \times rCO_{2sg}$; för åren $Y \leq 2030$ fastställs både $R-ET_Y$ och rCO_{2sg} i enlighet med punkt 5.1 i bilaga I till förordning (EU) 2019/1242; för åren $Y > 2030$ fastställs $R-ET_Y$ till 0,70; rCO_{2sg} tillämpas såsom justerat genom delegerade akter som antas i enlighet med artikel 11.2 i förordning (EU) 2019/1242 på rapporteringsperioder som inleds efter respektive tillämpningsdag för de delegerade akterna.
38. *referensvärden för koldioxidutsläpp för en fordonsgrupp*:
- a) För fordon som omfattas av förordning (EU) 2019/1242, den mängd som beräknas i enlighet med formeln i punkt 3 i bilaga I till den förordningen.

b) För fordon som inte omfattas av förordning (EU) 2019/1242, det genomsnittliga värdet för alla koldioxidutsläpp från fordon i den fordonsgruppen, som rapporterats i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/956^{*****} för den första rapporteringsperioden, som ska inledas efter den dag då registrering, försäljning eller ibruktagande av fordon i den fordonsgruppen som inte uppfyller de skyldigheter som avses i artikel 9 i förordning (EU) 2017/2400 förbjuds i enlighet med artikel 24 i förordning (EU) 2017/2400.

39. *koncessionsavtal*: en *byggkoncession* eller en *tjänstekoncession* enligt definitionen i artikel 5.1 a eller 5.1 b i Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/23/EU^{*****}.

40. *koncessionerad vägtull*: vägtull som tas ut av en koncessionshavare enligt ett koncessionsavtal.

41. *väsentligt ändrat vägtullsystem eller avgiftsarrangemang*: vägtullsystem eller avgiftsarrangemang där de ändrade avgifterna förväntas öka intäkterna med mer än 10 % jämfört med det föregående räkenskapsåret, med undantag för effekten av ökad trafik och efter korrigerings för inflation mätt på grundval av förändringar i det EU-omspännande harmoniserade konsumentprisindexet (HIKP), exklusive energi och obearbetade livsmedel, som offentliggörs av kommissionen (Eurostat).

2. Vid tillämpning av punkt 1.2 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 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, införa innovativ teknik eller förbättra trafiksäkerheten, och infrastrukturoperatörens faktiska betalningar för objektiva miljöfaktorer, exempelvis skydd mot markförorening.
3. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 7da.3 får medlemsstaterna behandla en campingbil antingen som en buss eller som en personbil.

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

- *** Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 av den 30 maj 2018 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG (EUT L 151, 14.6.2018, s. 1).
- **** Kommissionens förordning (EU) 2017/2400 av den 12 december 2017 om genomförande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 vad gäller bestämning av tunga fordons koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning och om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG och kommissionens förordning (EU) nr 582/2011 (EUT L 349, 29.12.2017, s. 1).
- ***** Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242 av den 20 juni 2019 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp från nya tunga fordon och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 595/2009 och (EU) 2018/956 och rådets direktiv 96/53/EG (EUT L 198, 25.7.2019, s. 202).
- ***** Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/956 av den 28 juni 2018 om övervakning och rapportering av nya tunga fordons koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning (EUT L 173, 9.7.2018, s. 1).
- ***** Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/23/EU av den 26 februari 2014 om tilldelning av koncessioner (EUT L 94, 28.3.2014, s. 1).”

3. Artiklarna 7 och 7a 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 4–14 i den här artikeln och i artiklarna 7a–7k.
2. Punkt 1 ska inte påverka medlemsstaternas rätt att, i enlighet med EUF-fördraget, tillämpa vägtullar och vägavgifter på andra vägar, förutsatt att införandet av vägtullar och vägavgifter på sådana andra vägar inte diskriminerar internationell trafik och inte resulterar i en snedvridning av konkurrensen mellan transportörer. Vägtullar och vägavgifter som tillämpas på andra vägar än de som ingår i det transeuropeiska vägnätet och på andra vägar än motorvägar ska uppfylla de villkor som anges i punkterna 4 och 5 i denna artikel och artiklarna 7a, 7j.1, 7j.2 och 7j.4.

3. Utan att det påverkar tillämpningen av andra bestämmelser i detta direktiv får vägtullar och vägavgifter för olika fordonskategorier, såsom tunga fordon, tunga godsfordon, bussar, lätta fordon, lätta nyttofordon, minibussar och personbilar införas eller bibehållas oberoende av varandra. Om medlemsstaterna tar ut avgifter för personbilar ska de dock också ta ut avgifter för lätta nyttofordon.
4. Medlemsstaterna får inte på sitt territorium införa både vägtullar och vägavgifter för en och samma fordonskategori för användandet av ett och samma vägavsnitt. Däremot får medlemsstater som tar ut vägavgifter på sitt nät även ta ut vägtullar för användningen av broar, tunnlar och bergspass.

Medlemsstaterna får besluta att inte tillämpa artiklarna 7ca.3, 7ga.1 och 7gb.2 på sådana vägtullar för användningen av broar, tunnlar och bergspass som uppfyller ett eller båda av följande villkor:

- a) Det skulle inte vara tekniskt genomförbart att tillämpa artiklarna 7ca.3, 7ga.1 och 7gb.2 på införandet av sådan differentiering för det berörda vägtullsystemet.
- b) Tillämpning av artiklarna 7ca.3, 7ga.1 och 7gb.2 skulle medföra omledning av de mest förorenande fordonen, med negativa konsekvenser för trafiksäkerheten och folkhälsan som följd.

Medlemsstater som beslutar att inte tillämpa artiklarna 7ca.3, 7ga.1 och 7gb.2 i enlighet med andra stycket i denna punkt ska underrätta kommissionen om sitt beslut.

5. Vägtullar och vägavgifter får inte direkt eller indirekt vara diskriminerande på grund av
 - a) väganvändarens nationalitet,
 - b) den medlemsstat eller det tredjeland där transportören är etablerad,
 - c) den medlemsstat eller det tredjeland där fordonet är registrerat, eller
 - d) transportens ursprung eller destination.

6. Medlemsstater får föreskriva nedsatta vägtullar eller vägavgifter för vissa vägavsnitt, eller helt exkludera vissa vägavsnitt från vägavgifter och vägtullar, i synnerhet i glesbefolkade områden där trafikintensiteten är låg.

7. För väginfrastrukturer som omfattas av koncessionsavtal, om avtalet undertecknades före den ... [dagen för detta ändringsdirektivs ikraftträdande], eller anbuden eller svaren på inbjudan till förhandlingar enligt det förhandlade förfarandet mottagits enligt ett offentligt upphandlingsförfarande före den ... [dagen för detta ändringsdirektivs ikraftträdande], får medlemsstaterna välja att inte tillämpa artiklarna 7ca.3, 7g.1, 7g.2, 7ga och 7gb på vägtullar och vägavgifter på väginfrastrukturer som omfattas av koncessionsavtal förrän avtalet förnyas eller vägtullsystemet eller avgiftsarrangemanget ändras väsentligt.
8. Punkt 7 tillämpas även för långfristiga avtal som ingåtts mellan ett offentligt och ett icke-offentligt organ och som undertecknats före den ... [dagen för detta ändringsdirektivs ikraftträdande] för utförande av byggentreprenad och/eller förvaltning av tjänster som inte avser utförande av byggentreprenad och som inte omfattar överföring av efterfrågerisken.
9. Medlemsstater får föreskriva nedsatta vägtullar eller vägavgifter, eller undantag från skyldigheten att betala vägtull eller vägavgift, för
 - a) tunga fordon som är undantagna från skyldigheten att installera och använda färdskrivare enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014*,

- b) tunga godsfordon med en högsta tekniskt tillåten lastad vikt som överstiger 3,5 ton och understiger 7,5 ton och som används för transport av material, utrustning eller maskiner som föraren använder i sitt arbete eller för leverans av varor som producerats hantverksmässigt, såvida transporten inte utförs mot betalning eller annan ersättning,
 - c) fordon som omfattas av de villkor som anges i artikel 6.2 a och b eller fordon som används eller ägs av personer med funktionsnedsättning, och
 - d) utsläppsfria fordon med en högsta tekniskt tillåten lastad vikt på högst 4,25 ton.
10. Från och med den ... [åtta år efter dagen för detta ändringsdirektivs ikraftträdande] får medlemsstaterna inte tillämpa vägavgifter för tunga fordon på det transeuropeiska stomtransportnätet.
11. Genom undantag från punkt 10 får medlemsstater tillämpa vägavgifter för tunga fordon på avsnitt av det transeuropeiska stomtransportnätet, men endast i vederbörligen motiverade fall där tillämpningen av en vägtull skulle
- a) medföra oproportionella administrativa kostnader, investeringskostnader och driftskostnader i förhållande till de förväntade intäkter eller fördelar som en sådan vägtull skulle ge upphov till, exempelvis på grund av de berörda vägavsnittens begränsade längd, den relativt låga befolkningstätheten eller den relativt glesa trafiken, eller

- b) leda till en omledning av trafiken med negativa konsekvenser för trafiksäkerheten eller folkhälsan.

Innan dessa vägavgifter tillämpas ska medlemsstaterna underrätta kommissionen om sin avsikt att göra detta. Underrättelsen ska innehålla en redogörelse av de skäl som, mot bakgrund av första stycket, motiverar tillämpningen av vägavgiften på grundval av objektiva kriterier och tydlig information om de fordon och vägavsnitt som omfattas av vägavgiften.

Medlemsstaterna får ge in en enda underrättelse för flera vägavsnitt som omfattas av undantagen, förutsatt att den innehåller en motivering för varje avsnitt.

- 12. Om medlemsstater tillämpar ett gemensamt vägavgiftssystem i enlighet med artikel 8 ska dessa medlemsstater anpassa eller avveckla det gemensamma systemet senast den ... [tio år efter dagen för detta ändringsdirektivs ikraftträdande].

13. När det gäller tunga godsfordon får en medlemsstat till och med den ... [fem år efter dagen för detta ändringsdirektivs ikraftträdande] välja att tillämpa vägtullar eller vägavgifter endast på tunga godsfordon med en högsta tekniskt tillåten lastad vikt på minst 12 ton, om den anser att uttag av vägtullar eller vägavgifter för tunga godsfordon på mindre än 12 ton skulle
- a) få betydande negativa följder för det fria trafikflödet, miljön, bullernivåerna, trängsel, folkhälsan eller trafiksäkerheten på grund av omledning av trafiken,
 - b) medföra administrativa kostnader på mer än 15 % av de ytterligare intäkter som uppkommit genom den utvidgningen, eller
 - c) beröra en fordonskategori som inte orsakar mer än 10 % av de infrastrukturkostnader som får täckas av avgifter.

Medlemsstater som väljer att tillämpa vägtullar eller vägavgifter eller bådadera på endast de tunga godsfordon som har en högsta tekniskt tillåten lastad vikt på minst 12 ton ska informera kommissionen om detta samt motivera beslutet.

14. Om vägtullar tillämpas på alla tunga fordon får medlemsstaterna välja att återvinna olika procentandelar av kostnaderna från bussar och campingbilar, å ena sidan, och från tunga godsfordon, å andra sidan.

15. Senast den ... [fem år efter dagen för detta ändringsdirektivs ikraftträdande] ska kommissionen bedöma detta direktivs genomförande och effektivitet vad gäller avgifter för lätta fordon.

Den bedömningen ska beakta utvecklingen av de avgiftssystem som tillämpas på lätta fordon när det gäller den typ av avgifter som tillämpas på olika fordonskategorier, räckvidden för det nät som omfattas, prissättningens proportionalitet och andra relevanta faktorer.

På grundval av den bedömningen ska kommissionen, när så är lämpligt, lägga fram ett lagstiftningsförslag om att ändra de relevanta bestämmelserna i detta direktiv.

* 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).”

Artikel 7a

1. Vägavgifterna ska stå i proportion till den tidsperiod under vilken infrastrukturen används.
2. Om vägavgifter tillämpas på tunga fordon ska användningen av infrastrukturen göras tillgänglig för åtminstone följande perioder: en dag, en vecka, en månad och ett år. Månadsavgiften ska inte överstiga 10 % av årsavgiften, veckoavgiften ska inte överstiga 5 % av årsavgiften och dagsavgiften ska inte överstiga 2 % av årsavgiften.

En medlemsstat får, för fordon som är registrerade i den medlemsstaten, besluta att tillämpa endast årsavgifter.

Medlemsstaterna ska fastställa vägavgifter, inklusive administrativa kostnader, för samtliga tunga fordon, till en nivå som inte överstiger de maximisatser som fastställs i bilaga II.

3. Om vägavgifter tillämpas på personbilar ska användningen av infrastrukturen göras tillgänglig för åtminstone följande perioder: en dag, en vecka eller tio dagar eller båda, en månad eller två månader eller båda, och ett år. Tvåmånadersavgiften ska inte överstiga 30 % av årsavgiften, månadsavgiften ska inte överstiga 19 % av årsavgiften, tiodagarsavgiften ska inte överstiga 12 % av årsavgiften, veckoavgiften ska inte överstiga 11 % av årsavgiften och dagsavgiften ska inte överstiga 9 % av årsavgiften.

Medlemsstaterna får begränsa den dagliga vägavgiften för renodlade transiteringsändamål.

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 ... [dagen för detta ändringsdirektivs ikraftträdande] får medlemsstaterna behålla avgifter som ligger över de gränser som anges i första stycket, förutsatt att avgifterna gällde före det datumet, och får behålla motsvarande högre avgifter för andra vägavgiftsperioder, i enlighet med principen om likabehandling. De ska dock uppfylla de gränskrav som anges i första stycket och andra stycket så fort väsentligt ändrade vägavgiftsarrangemang träder i kraft och senast den ... [åtta år efter dagen för detta ändringsdirektivs ikraftträdande].

4. För minibussar och lätta nyttofordon ska medlemsstaterna uppfylla kraven i antingen punkt 2 eller 3. Om medlemsstaterna fastställer andra vägavgifter för lätta nyttofordon än för personbilar, ska de fastställa högre vägavgifter för lätta nyttofordon än för personbilar.

5. Senast den ... [fem år efter dagen för detta ändringsdirektivs ikraftträdande] ska kommissionen bedöma om det är tekniskt och rättsligt genomförbart att differentiera behandlingen av olika lätta nyttofordon på grundval av huruvida det lätta fordonet i fråga är utrustat med en färdskrivare eller inte. På grundval av den bedömningen ska kommissionen när så är lämpligt, lägga fram ett lagstiftningsförslag om ändring av detta direktiv i enlighet därmed.”

4. Följande artikel ska införas:

”Artikel 7aa

1. Medlemsstater som tillämpade vägtullar på sitt transeuropeiska stomtransportnät eller på en del av det före den ... [dagen för detta ändringsdirektivs ikraftträdande] får införa ett kombinerat avgiftssystem för alla tunga fordon eller för vissa typer av tunga fordon.
2. I det kombinerade avgiftssystemet får medlemsstaterna, trots vad som sägs i artikel 7.10, tillämpa vägavgifter för alla tunga fordon eller för vissa typer av tunga fordon, inbegripet för vissa viktkategorier av tunga fordon, på det transeuropeiska stomtransportnätet eller delar av det, i enlighet med artikel 7.4.

3. De vägavgifter som avses i punkt 2 i denna artikel ska differentieras i enlighet med artikel 7ga och enligt Euro-utsläppsklass. Medlemsstater ska dessutom fastställa vägavgifter, inklusive administrativa kostnader, för de berörda tunga fordonen till en nivå som inte överstiger de maximisatser som fastställs i bilaga II.
4. Medlemsstater som inför det kombinerade avgiftssystemet ska genomföra en konsekvensbedömning eller analys som förklarar och motiverar införandet av systemet, vilket ska anmälas till kommissionen minst sex månader innan det införs.”
5. Artiklarna 7b och 7c ska ersättas med följande:

”Artikel 7b

1. Infrastrukturavgifterna för tunga fordon ska grundas på principen om återvinnande av infrastrukturkostnader. De viktade genomsnittliga infrastrukturavgifterna för tunga fordon ska vara relaterade till kostnaderna för uppförande, drift, underhåll och utveckling av det berörda infrastrukturnätet. De viktade genomsnittliga infrastrukturavgifterna får också omfatta avkastning på kapital och/eller en vinstmarginal grundad på marknadsvillkor.

2. De kostnader som beaktas ska avse det nät, eller den del av detta, för vilket infrastrukturavgifter för tunga fordon tas ut, och de fordon som omfattas av dessa avgifter. Medlemsstaterna får välja att ta ut avgifter för att täcka endast en viss procentandel av dessa kostnader.

Artikel 7c

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

Om en avgift för externa kostnader tillämpas på tunga fordon ska medlemsstaterna differentiera denna avgift och fastställa den i enlighet med de minimikrav och metoder som avses i bilaga IIIa och ska respektera de referensvärden som anges i bilagorna IIIb och IIIc. Medlemsstaterna får välja att ta ut avgifter för att täcka endast en viss procentandel av dessa kostnader.

2. 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.
3. Medlemsstaterna får tillämpa undantag som gör det möjligt att justera avgifter för externa kostnader för fordon av historiskt intresse.”

6. Följande artiklar ska införas:

”Artikel 7ca

1. Om medlemsstaterna tar ut avgift för externa kostnader för luftföroeningar eller buller ska de beakta kostnader som avser det nät, eller den del av detta, för vilket en sådan avgift tas ut, och de fordon som omfattas av den avgiften.
2. Avgiften för externa kostnader som avser trafikrelaterade luftföroeningar ska inte tillämpas på tunga fordon som uppfyller de strängaste Euro-utsläppskraven.

Första stycket ska upphöra att vara tillämpligt fyra år efter den dag då de regler som införde dessa krav började tillämpas.

3. Från och med den ... [fyra år efter dagen för detta ändringsdirektivs ikraftträdande] ska medlemsstaterna tillämpa en avgift för externa kostnader för trafikrelaterad luftföroening på tunga fordon på det avgiftsbelagda nät som avses i artikel 7.1.

Genom undantag från första stycket får medlemsstaterna besluta att inte tillämpa en avgift för externa kostnader på dessa vägavsnitt om detta skulle leda till omledning av de mest förorenande fordonen, med negativa konsekvenser för trafiksäkerheten och folkhälsan.

4. Medlemsstaterna får bedöma möjligheten att tillämpa en avgift för externa kostnader för koldioxidutsläpp och för luftföroeningar eller rabatter relaterade till dessa utsläpp, om koncessionerade vägtullar inte differentieras i enlighet med artiklarna 7g och 7ga vad gäller tunga fordon och i enlighet med artikel 7gb vad gäller lätta fordon.

Resultatet av den frivilliga bedömningen, inbegripet en motivering av skälen för att avgiften för externa kostnader eller rabatten inte tillämpas, ska anmälas till kommissionen.

Artikel 7cb

1. Medlemsstaterna får tillämpa högre avgifter för externa kostnader för koldioxidutsläpp än de referensvärden som anges i bilaga IIIc, förutsatt att detta görs på ett icke-diskriminerande sätt och begränsas till högst två gånger de värden som anges i bilaga IIIc. Om medlemsstaterna tillämpar denna punkt ska de motivera sitt beslut och anmäla det till kommissionen i enlighet med bilaga IIIa.
2. För bussar får medlemsstaterna välja att tillämpa samma eller lägre värden än dem som tillämpas på tunga godsfordon.
3. En avgift för externa kostnader för koldioxidutsläpp får kombineras med en infrastrukturavgift som har differentierats i enlighet med artikel 7ga.

4. Senast den ... [fem år efter dagen för detta ändringsdirektivs ikraftträdande] ska kommissionen utvärdera genomförandet av och effektiviteten med avseende på avgifter för externa kostnader för koldioxidutsläpp samt deras överensstämmelse med Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG* och rådets direktiv 2003/96/EG**. När så är lämpligt ska kommissionen på grundval av denna bedömning lägga fram ett lagstiftningsförslag om ändring av denna artikel. Om denna artikel inte har ändrats i enlighet med detta senast den 1 januari 2027, men direktiv 2003/87/EG eller direktiv 2003/96/EG har ändrats på ett sätt som lett till en faktisk internalisering av åtminstone en del av de externa kostnaderna för koldioxidutsläpp från vägtransport, ska kommissionen anta delegerade akter i enlighet med artikel 9d i det här direktivet, för att ändra bilaga IIIc i det här direktivet för att justera referensvärdena för avgifter för externa kostnader för koldioxidutsläpp, med beaktande av det faktiska koldioxidpris som tillämpas på drivmedel för vägtransport i unionen.

* Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG (EUT L 275, 25.10.2003, s. 32).

** Rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet (EUT L 283, 31.10.2003, s. 51).”

7. Artikel 7d ska ersättas med följande:

”Artikel 7d

Senast sex månader efter det att de nya, strängare Euro-utsläppskraven antagits ska kommissionen, när så är lämpligt, lägga fram ett lagstiftningsförslag för att fastställa motsvarande referensvärden i bilaga IIIb och för att justera maximibeloppen för vägavgifter i bilaga II.”

8. Följande artikel ska införas:

”Artikel 7da

1. Medlemsstaterna får, i enlighet med kraven i bilaga V, införa en trängselavgift på varje avsnitt av deras vägnät där det ofta förekommer trängsel. Trängselavgiften får endast tillämpas på vägvagnsnitt med regelbundna trängselproblem och endast under de perioder då trängselproblem normalt råder.
2. Medlemsstaterna ska fastställa de vägvagnsnitt och tidsperioder som avses i punkt 1 på grundval av objektiva kriterier avseende nivån på vilken dessa vägar och deras närområden påverkas av trängsel, bland annat uppmätt som genomsnittliga förseningar eller kölängder.

3. En trängselavgift som införs på ett avsnitt av vägnätet ska tillämpas på ett icke-diskriminerande sätt på alla fordonskategorier, i enlighet med de standardekvivalensfaktorer som fastställs i bilaga V. Medlemsstaterna får dock helt eller delvis undanta minibussar och bussar från trängselavgiften för att främja kollektivtrafiken samt socioekonomisk utveckling och territoriell sammanhållning. Campingbilar ska, oberoende av deras högsta tekniskt tillåtna lastade vikt, inte behandlas som bussar vid tillämpningen av denna punkt.
4. Trängselavgiften ska fastställas i enlighet med de minimikrav som avses i bilaga V. Den ska avspegla de kostnader som ett fordon medför för andra väganvändare och indirekt för samhället, och ska iaktta de referensvärden som fastställs i bilaga VI för en viss typ av väg. Om en medlemsstat avser att ta ut högre trängselavgifter än de referensvärden som anges i bilaga VI ska den underrätta kommissionen om detta i enlighet med de krav som avses i bilaga V.

Intäkter från trängselavgifter, eller motsvarande finansiella värde av dessa intäkter, ska användas för att angripa problemet med trängsel, eller för att utveckla hållbar transport och mobilitet generellt.

Om sådana intäkter tillfaller den allmänna budgeten ska en medlemsstat anses ha tillämpat andra stycket om den genomför politik för finansiellt stöd för att angripa trängselproblemet eller utveckla hållbar transport och mobilitet till ett värde motsvarande intäkterna från trängselavgifter.

5. Medlemsstaterna ska införa ändamålsenliga mekanismer för att övervaka trängselavgifternas effekter och för att se över avgiftsnivåerna. Varje medlemsstat 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 på de vägavsnitt som omfattas av trängselavgiften.”

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

- ”1. Medlemsstaterna ska beräkna maximinivån för infrastrukturavgiften för tunga fordon med hjälp av en metod som utgår från de grundläggande beräkningsprinciper som anges i artikel 7b och bilaga III.

2. För koncessionerade vägtullar ska maximinivån för infrastrukturavgiften för tunga fordon vara lika med eller lägre än den nivå som skulle ha framkommit med en metod grundad på de grundläggande beräkningsprinciper som anges i artikel 7b och bilaga III. Bedömningen av denna ekvivalens ska göras utgående från en rimligt lång referensperiod som är förenlig med koncessionsavtalets art.”

10. 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 investeras för att finansiera utveckling av transporttjänster eller anläggning eller underhåll av transportinfrastruktur inom det transeuropeiska stomtransportnätet som direkt bidrar till att minska trängsel eller miljöskador och som är belägna i samma korridor som det vägavsnitt som uppräknings gäller.

- b) Uppräkningen överstiger inte 15 % av den viktade genomsnittliga infrastrukturavgift som beräknats i enlighet med artiklarna 7b.1 och 7e i detta direktiv, såvida inte de intäkter som genereras investeras i gränsöverskridande avsnitt av en stomnätskorridor som identifierats i enlighet med kapitel IV i förordning (EU) nr 1315/2013, varvid uppräkningsen inte får överstiga 25 % av den viktade genomsnittliga infrastrukturavgiften, eller två eller flera medlemsstater inför en uppräkning för samma korridor varvid denna uppräkning får överstiga 25 %, men inte 50 % av den viktade genomsnittliga infrastrukturavgiften, under förutsättning av en överenskommelse mellan alla medlemsstater som ingår i korridoren och som gränsar till de medlemsstater på vars territorium det avsnitt av korridoren är beläget för vilken en uppräkning tillämpas.
- c) Tillämpningen av uppräkningsen leder inte till orättvis behandling av kommersiell trafik i jämförelse med andra väganvändare.
- d) En beskrivning av det exakta vägvägnitt för vilket uppräkningsen ska gälla, samt en handling som styrker beslutet att finansiera transportinfrastruktur eller transporttjänster som avses i led a lämnas till kommissionen innan uppräkningsen tillämpas.
- e) Den period under vilken uppräkningsen ska gälla är fastställd och begränsad i förväg och är, vad gäller de intäkter som förväntas uppkomma, förenlig med finansieringsplanerna och kostnads-nyttanalyserna för de projekt som delfinansieras med intäkter från uppräkningsen.

2. När det gäller ett nytt gränsöverskridande projekt får uppräkningskostnader endast tillämpas om alla medlemsstater som deltar i projektet godkänner det.
3. En uppräkningskostnad får tillämpas på infrastrukturavgifter som har differentierats i enlighet med artiklarna 7g, 7ga eller 7gb.
4. Efter att ha mottagit den erforderliga informationen från en medlemsstat som har för avsikt att införa en uppräkningskostnad, ska kommissionen göra denna information tillgänglig för ledamöterna i den kommitté som avses i artikel 9c. Om kommissionen anser att den planerade uppräkningskostnaden inte uppfyller villkoren i punkt 1 i den här artikeln eller att den planerade uppräkningskostnaden kommer att få betydande negativa följder för den ekonomiska utvecklingen i randområden, får den anta genomförandeakter för att avslå de avgiftsplaner som den berörda medlemsstaten har lämnat in eller begära ändringar av dessa avgiftsplaner. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 9c.3.
5. Uppräkningskostnader får inte tillämpas på vägavsnitt där en trängselavgift tas ut.

Artikel 7g

1. Infrastrukturavgiften får differentieras i syfte att minska trängsel, minimera slitage på infrastrukturen och optimera användningen av den berörda infrastrukturen eller främja trafiksäkerheten, om 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 maximivån 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 sex timmar per dag.
 - e) Differentieringen har utformats och tillämpas på ett transparent och inkomstneutralt sätt på ett vägavsnitt där det ofta förekommer trängsel och erbjuder lägre vägtullar för väganvändare som kör i lågtrafik och högre vägtullar för väganvändare som kör i högtrafik på det aktuella vägavsnittet.
 - f) Ingen trängselavgift tas ut på det berörda vägavsnittet.

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

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

Genom undantag från första stycket får en medlemsstat besluta att inte tillämpa kravet på differentierade infrastrukturavgifter om något av följande gäller:

- a) Det skulle allvarligt skada enhetligheten inom vägtullsystemen på medlemsstatens territorium.
- b) Det skulle inte vara tekniskt genomförbart att införa sådan differentiering för det berörda vägtullsystemet.
- c) Det skulle medföra att de mest förorenande fordonen leds om, med negativa konsekvenser för trafiksäkerheten och folkhälsan.

d) Vägtullen innefattar en avgift för externa kostnader för luftförorening.

Kommissionen ska underrättas om sådana undantag.

3. Den differentiering som avses i denna artikel ska inte vara utformad för att generera ytterligare intäkter.”

11. Följande artiklar ska införas:

”Artikel 7ga

1. Medlemsstaterna ska differentiera infrastrukturavgifter och vägavgifter för tunga fordon i enlighet med denna artikel.

Medlemsstaterna ska tillämpa den differentieringen på de undergrupper av tunga fordon som omfattas av artikel 2.1 a–d i förordning (EU) 2019/1242 senast två år efter offentliggörandet av referensvärdena för koldioxidutsläpp för dessa undergrupper av fordon i de genomförandeakter som antas i enlighet med artikel 11.1 i den förordningen.

För koldioxidutsläppsklasserna 1, 4 och 5 som avses i punkt 2 i denna artikel ska den differentieringen tillämpas på grupper av tunga fordon som inte omfattas av artikel 2.1 a–d i förordning (EU) 2019/1242 senast två år efter offentliggörandet av referensvärden för koldioxidutsläpp för den berörda gruppen i genomförandeakter som antas i enlighet med punkt 7 i den här artikeln. Om punkt 5.1 i bilaga I till förordning (EU) 2019/1242 ändras genom en unionsrättsakt så att den omfattar de referensvärden för koldioxidutsläpp som är relevanta för en grupp av tunga fordon bör sådana referensvärden för koldioxidutsläpp inte längre fastställas enligt punkt 7 i den här artikeln utan i enlighet med punkt 5.1 i bilaga I till den förordningen.

Om kurvor för minskade koldioxidutsläpp för grupper av tunga fordon som inte omfattas av artikel 2.1 a–d i förordning (EU) 2019/1242 fastställs genom en unionsrättsakt som ändrar punkt 5.1 i bilaga I till den förordningen ska differentieringen för koldioxidutsläppsklasserna 2 och 3 enligt definitionen i punkt 2 i den här artikeln tillämpas från och med den dag då de nya kurvorna för minskade koldioxidutsläpp träder i kraft.

Utan att det påverkar den nedsättning av avgifter som föreskrivs i punkt 3 får medlemsstaterna föreskriva lägre infrastruktur- eller vägavgifter eller undantag från betalning av infrastruktur- eller vägavgifter för utsläppsfria fordon i alla fordonsgrupper från och med den ... [dagen för detta ändringsdirektivs ikraftträdande] till och med den 31 december 2025. Från och med den 1 januari 2026 ska sådana nedsättningar begränsas till 75 % jämfört med avgiften för koldioxidutsläppsklass 1 i enlighet med vad som anges i punkt 2.

2. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 1 ska medlemsstaterna för varje typ av tungt fordon fastställa följande koldioxidutsläppsklasser:
 - a) Koldioxidutsläppsklass 1 – fordon som inte tillhör någon av de koldioxidutsläppsklasser som avses i leden b–e.
 - b) Koldioxidutsläppsklass 2 – fordon i fordonsundergrupp sg som registrerades för första gången under rapporteringsperioden för år Y med koldioxidutsläpp mer än 5 % under utsläppsminskningsskurvan för rapporteringsperioden för år Y och fordonsundergruppen sg men som inte tillhör någon av de koldioxidutsläppsklasser som avses i leden c, d och e.

- c) Koldioxidutsläppsklass 3 – fordon i fordonsundergrupp sg som registrerades för första gången under rapporteringsperioden för år Y med koldioxidutsläpp mer än 8 % under utsläppsminskningsskurvan för rapporteringsperioden för år Y och fordonsundergruppen sg men som inte tillhör någon av de koldioxidutsläppsklasser som avses i leden d och e.
- d) Koldioxidutsläppsklass 4 – utsläppsnåla tunga fordon.
- e) Koldioxidutsläppsklass 5 – utsläppsfria fordon.

Medlemsstaterna ska säkerställa att klassificeringen av ett fordon i koldioxidutsläppsklass 2 eller 3 omprövas vart sjätte år efter dagen för första registrering av fordonet och att fordonet, i tillämpliga fall, omklassificeras till den relevanta utsläppsklassen på grundval av de tröskelvärden som gäller vid den tidpunkten. Omklassificeringen ska, med avseende på en vägavgift, börja gälla senast på dess första giltighetsdag som inträffar på eller efter dagen för den omklassificeringen.

- 3. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 1 ska nedsatta avgifter tillämpas för fordon i koldioxidutsläppsklasserna 2, 3, 4 och 5 enligt följande:
 - a) Koldioxidutsläppsklass 2 – minskning med 5 % till 15 % jämfört med avgiften för koldioxidutsläppsklass 1.

- b) Koldioxidutsläppsklass 3 – minskning med 15 % till 30 % jämfört med avgiften för koldioxidutsläppsklass 1.
- c) Koldioxidutsläppsklass 4 – minskning med 30 % till 50 % jämfört med avgiften för koldioxidutsläppsklass 1.
- d) Koldioxidutsläppsklass 5 – minskning med 50 % till 75 % jämfört med avgiften för koldioxidutsläppsklass 1.

Om infrastrukturavgiften eller vägavgiften även differentieras enligt Euro-utsläppsklassen ska de minskningar som avses i första stycket gälla i förhållande till den avgift som tillämpas på de strängaste Euro-utsläppskraven.

- 4. Den differentiering som avses i denna artikel ska inte vara utformad för att generera ytterligare intäkter.
- 5. Genom undantag från punkt 1 får en medlemsstat besluta att inte tillämpa kravet på differentiering av infrastrukturavgiften i enlighet med punkt 2 om en avgift för externa kostnader för koldioxidutsläpp tas ut och differentieras enligt referensvärdena för avgiften för externa kostnader för koldioxidutsläpp i bilaga IIIc.

6. På vägavsnitt där ett fordon drivs utan koldioxidutsläpp på ett verifierbart sätt får medlemsstaterna tillämpa nedsatta avgifter för det fordonet i enlighet med koldioxidutsläppsklass 5. Medlemsstater som utnyttjar denna möjlighet ska tillämpa de avgifter som gäller för koldioxidutsläppsklass 1 på det fordonet på andra vägavsnitt.
7. Kommissionen ska anta genomförandeakter för att fastställa referensvärden för koldioxidutsläpp för de fordonsgrupper som inte omfattas av artikel 2.1 a–d i förordning (EU) 2019/1242.

Dessa genomförandeakter ska återge de uppgifter av relevans för respektive fordonsgrupp som har offentliggjorts i den rapport som avses i artikel 10 i förordning (EU) 2018/956. Kommissionen ska anta dessa genomförandeakter senast sex månader efter offentliggörandet av den relevanta rapport som avses i artikel 10 i förordning (EU) 2018/956.

8. Senast den ... [fem år efter dagen för detta ändringsdirektivs ikraftträdande] ska kommissionen utvärdera genomförandet och effektiviteten av den differentiering av avgifter på grundval av koldioxidutsläpp som avses i denna artikel samt om direktivet fortfarande behövs och överensstämmer med direktiven 2003/87/EG och 2003/96/EG. När så är lämpligt ska kommissionen på grundval av den bedömningen lägga fram ett lagstiftningsförslag om ändring av de relevanta bestämmelserna i det här direktivet om differentiering av avgifter på grundval av koldioxidutsläpp.

9. Kommissionen ska, vart femte år, efter den ... [dagen för detta ändringsdirektivs ikraftträdande] se över maximibeloppen för vägavgifter i bilaga II och nivåerna på den nedsättning som avses i punkt 3 och, där så är lämpligt, lägga fram ett lagstiftningsförslag, på grundval av resultaten av denna översyn, om ändring av de bestämmelserna.
10. Kommissionen ska 30 månader efter den ... [dagen för detta ändringsdirektivs ikraftträdande], upprätta en rapport med en bedömning av hur lämpliga tröskelvärdena för koldioxidutsläppsklasserna 2 och 3 i artikel 7ga.2 b och c i detta direktiv är, i förhållande till de referensvärden som offentliggörs i enlighet med artikel 11.1 i förordning (EU) 2019/1242 eller till de koldioxidutsläpp som rapporteras i enlighet med förordning (EU) 2018/956 och i tillämpliga fall lägga fram ett lagstiftningsförslag om ändring av dessa tröskelvärden på grundval av resultaten av den bedömningen.
11. Tillämpningen av differentieringen av avgifter på grundval av koldioxidutsläpp som avses i denna artikel ska inte vara obligatorisk om en annan unionsåtgärd för koldioxidprissättning av drivmedel för vägtransport tillämpas.

Artikel 7gb

1. Medlemsstater får differentiera vägtullar och vägavgifter för lätta fordon enligt fordonets miljöprestanda, som bestäms genom de specifika kombinerade koldioxidutsläpp eller viktade kombinerade koldioxidutsläpp som registrerats i post 49 i fordonets intyg om överensstämmelse, och genom Euro-utsläppprestanda.

Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 2 i denna artikel ska de lägre vägtullarna och vägavgifterna tillämpas för personbilar, minibussar och lätta nyttofordon som uppfyller båda följande villkor:

- a) Deras specifika koldioxidutsläpp, fastställda i enlighet med kommissionens förordning (EU) 2017/1151^{*}, ska vara noll eller lägre än följande nivåer:
 - i) För perioden 2021–2024, de mål för EU:s hela fordonspark₂₀₂₁ (*EU fleet wide targets₂₀₂₁*) som fastställts i enlighet med punkt 6 i del A och punkt 6 i del B i bilaga I till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631^{**}.
 - ii) För perioden 2025–2029, de mål för EU:s hela fordonspark som fastställts i enlighet med punkt 6.1.1 i del A och punkt 6.1.1 i del B i bilaga I till förordning (EU) 2019/631.

- iii) För perioden från och med 2030, de mål för EU:s hela fordonspark som fastställts i enlighet med punkt 6.1.2 i del A och punkt 6.1.2 i del B i bilaga I till förordning (EU) 2019/631.
 - b) Deras förorenande utsläpp, fastställda i enlighet med förordning (EU) 2017/1151, ska vara de som anges i tabellen i bilaga VII till detta direktiv. Medlemsstaterna får tillämpa den minskning för utsläppsfria fordon som avses i bilaga VII till detta direktiv utan att tillämpa minskningar för övriga kategorier för utsläppsprestanda som avses i den bilagan.
2. Från och med den 1 januari 2026 ska medlemsstaterna, om det är tekniskt möjligt, differentiera vägtullar och den årliga vägavgiften för skåpbilar och minibussar utifrån fordonets miljöprestanda, i enlighet med reglerna i bilaga VII. I det syftet ska bestämmelserna i punkt 1 andra stycket vara vägledande.

Om medlemsstater väljer att tillämpa andra kriterier för utsläppsprestanda eller differentieringsnivå än de som fastställs i punkt 1 eller väljer att inkludera andra eller ytterligare kriterier, ska de underrätta kommissionen och motivera sina val minst sex månader innan differentieringen införs.

Medlemsstaterna får dock välja att tillämpa minskningar endast på utsläppsfria fordon, utan att tillämpa någon differentiering på andra fordon och utan att underrätta kommissionen.

3. Med förbehåll för de villkor som anges i punkterna 1 och 2 får medlemsstaterna ta hänsyn till förbättringen av fordonets miljöprestanda med anknytning till dess omställning för användning av alternativa bränslen.
4. Medlemsstaterna får vidta exceptionella åtgärder i syfte att ta ut avgifter för fordon av historiskt intresse.
5. Den differentiering som avses i denna artikel ska inte vara utformad för att generera ytterligare intäkter.

* Kommissionens förordning (EU) 2017/1151 av den 1 juni 2017 om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon samt om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG, kommissionens förordningar (EG) nr 692/2008 och (EU) nr 1230/2012 och om upphävande av kommissionens förordning (EG) nr 692/2008 (EUT L 175, 7.7.2017, s. 1).

** Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631 av den 17 april 2019 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp för nya personbilar och för nya lätta nyttofordon och om upphävande av förordningarna (EG) nr 443/2009 och (EU) nr 510/2011 (EUT L 111, 25.4.2019, s. 13).”

12. Artikel 7h ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ändras på följande sätt:

i) De inledande orden ska ersättas med följande:

”1. Minst sex månader före införandet av ett nytt eller väsentligt ändrat system för uttag av infrastrukturavgifter ska medlemsstaterna skicka följande till kommissionen:”.

ii) I led a ska följande strecksats läggas till:

”– I tillämpliga fall, tydlig information om de viktigaste egenskaperna hos det elektroniska vägtullsystemet, inbegripet om driftskompatibilitet.”

b) Följande punkt ska införas:

”1a. När en medlemsstat skickar information till kommissionen i enlighet med punkt 1 får den inkludera information om mer än en ändring av ett system för uttag av infrastrukturavgifter. Om kommissionen redan har informerats om en ändring ska medlemsstaten redan anses ha uppfyllt informationskraven i punkt 1 och den ändringen kan genomföras utan att informera kommissionen vidare.”

c) Punkt 3 ska ersättas med följande:

”3. Före införandet av ett nytt eller väsentligt ändrat system för uttag av avgifter för externa kostnader eller trängselavgifter ska medlemsstaterna informera kommissionen om det berörda nätet, de planerade avgifterna per fordonskategori och utsläppsklass samt i tillämpliga fall underrätta kommissionen i enlighet med punkt 2 i bilaga IIIa eller punkt 2 i bilaga V.”

d) Punkt 4 ska utgå.

13. Artikel 7i ska ändras på följande sätt:

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

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

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

b) Följande punkt ska införas:

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

c) Punkt 3 ska ersättas med följande:

”3. Om inte annat följer av villkoren i artikel 7g.1 b och 7g.3 i detta direktiv, får vägtullsatserna för större projekt inom det transeuropeiska stomtransportnätverket, vars kartor identifieras i bilaga I till förordning (EU) nr 1315/2013, 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 och proportionell. Dess detaljer ska offentliggöras och vara tillgängliga för alla användare på lika villkor. Avgiftsstrukturen får inte leda till att tilläggskostnader förs över på andra användare i form av högre vägtullar.”

14. Artikel 7j ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

”1. Vägtullar och vägavgifter ska tas ut och drivas in och deras betalning ska övervakas på ett sådant sätt att det orsakar så lite störningar som möjligt för trafikflödet, och obligatoriska kontroller vid unionens inre gränser ska undvikas. Medlemsstaterna ska i detta syfte samarbeta för att utarbeta metoder som gör det möjligt för väganvändare att betala vägtullar och vägavgifter dygnet runt, åtminstone elektroniskt eller vid gränsen eller vid de större försäljningsställena, med hjälp av vanligen förekommande betalningsmedel, i och utanför de medlemsstater där avgifterna tas ut. Medlemsstaterna är inte skyldiga att tillhandahålla fysiska betalningsställen.”

b) Följande punkt ska införas:

”2a. Om en förare eller, i förekommande fall, transportören eller leverantören av det europeiska systemet för elektroniska vägtulltjänster (EETS) inte kan styrka fordonets utsläppsklass vid tillämpning av artikel 7g.2, 7ga eller 7gb får medlemsstaterna tillämpa vägtullar eller vägavgifter upp till den högsta tillåtna nivån.

Medlemsstaterna ska vidta de åtgärder som krävs för att säkerställa att väganvändaren kan redovisa fordonets utsläppsklass åtminstone elektroniskt före användningen av infrastrukturen. Medlemsstaterna får erbjuda användaren att elektroniskt eller på annat sätt styrka sin rätt till nedsatta vägtullar eller att, i förekommande fall, göra detta vid en kontroll. Medlemsstaterna får kräva att bevis som lämnas elektroniskt ska inges före användningen av infrastrukturen.

Medlemsstaterna får vidta de åtgärder som krävs för att säkerställa att ingivande av bevis efter användningen av infrastrukturen godtas under 30 dagar efter användningen av infrastrukturen eller en längre period som fastställs av medlemsstaterna, och för att säkerställa återbetalning av eventuella skillnader mellan de vägtullar eller vägavgifter som tillämpats och den vägtull eller vägavgift som motsvarar det berörda fordonets utsläppsklass och som följer av bevis som ingivits inom den tillämpliga tidsfristen.”

c) Punkterna 3 och 4 ska ersättas med följande:

”3. Om en medlemsstat tar ut vägtull för ett fordon, ska totalbeloppet av vägtullen, infrastrukturavgiften, avgiften för externa kostnader och trängselavgiften, i tillämpliga fall, anges på ett kvitto som tillhandahålls väganvändaren, om möjligt på elektronisk väg. Väganvändaren kan samtycka till att inte tillhandahållas kvittot.

4. Om det är ekonomiskt möjligt ska medlemsstaterna ta ut och driva in infrastrukturavgifter, avgifter för externa kostnader och trängselavgifter med hjälp av ett elektroniskt vägtullsystem som uppfyller kraven i bestämmelserna i artikel 3.1 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/520*. Kommissionen ska främja samarbete mellan medlemsstaterna för att säkerställa driftskompatibiliteten mellan elektroniska avgiftsinsamlingssystem på europeisk nivå.

* Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/520 av den 19 mars 2019 om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem och underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om underlåtenhet att betala vägavgifter i unionen (EUT L 91, 29.3.2019, s. 45).”

15. 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.”

16. Artikel 8 ska ändras på följande sätt:

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

- ”a) Betalning av den gemensamma vägavgiften ska ge tillgång till det nät som fastställs av de deltagande medlemsstaterna i enlighet med artikel 7.1 och 7.2.
- b) De gemensamma vägavgifterna ska fastställas av de deltagande medlemsstaterna till nivåer som inte är högre än de maximisatser som avses i artikel 7a.”

b) Följande punkt ska läggas till:

- ”3. När det gäller ett sådant gemensamt vägavgiftssystem som avses i punkt 1 i denna artikel ska sista tillämpningsdatum för de differentieringar som avses i artikel 7ga.1 andra och tredje styckena förlängas till och med den... [tre år efter dagen för detta ändringsdirektivs ikraftträdande] eller, om referensvärdena för koldioxidutsläpp offentliggörs efter den ... [dagen för detta ändringsdirektivs ikraftträdande], tre år efter offentliggörandet av referensvärdena för koldioxidutsläpp.”

17. Artikel 9 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1a ska ersättas med följande:

”1a. Detta direktiv ska inte hindra medlemsstaterna från att tillämpa

- a) avgifter som är särskilt utformade för att minska trängsel eller motverka miljöpåverkan, inklusive dålig luftkvalitet på vägar i tätbebyggda områden, inbegripet de vägar i det transeuropeiska nätet som går genom tätbebyggda områden,
- b) avgifter som är särskilt utformade för att finansiera anläggning, drift, underhåll och utveckling av installationer som är inbyggda i eller används längs eller över vägar och som tillhandahåller energi för utsläppsnåla och utsläppsfria fordon i rörelse och som tas ut på sådana fordon.

Dessa avgifter ska tillämpas på ett icke-diskriminerande sätt.”

b) I punkt 2 ska andra stycket utgå.

18. I artikel 9c ska följande punkt läggas till:

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

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

”Artikel 9d

Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 9e för att ändra detta direktiv vad gäller bilaga 0, formlerna i punkterna 4.1 och 4.2 i bilaga IIIa, och beloppen i tabellerna i bilagorna IIIb och IIIc i syfte att anpassa dem till den vetenskapliga och tekniska utvecklingen.

Under de omständigheter som avses i artikel 7cb.4 ska kommissionen anta delegerade akter i enlighet med artikel 9e för att ändra detta direktiv vad gäller de referensvärden för avgifter för externa kostnader för koldioxidutsläpp som anges i bilaga IIIc, med beaktande av det faktiska koldioxidpris som tillämpas på drivmedel för vägtransport i unionen. Sådana ändringar ska begränsas till att säkerställa att nivån på avgifterna för externa kostnader för koldioxidutsläpp inte går utöver vad som är nödvändigt för att internalisera dessa externa kostnader.

Artikel 9e

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.

2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 9d ges till kommissionen för en period på fem år från och med den ... [dagen för detta ändringsdirektivs ikraftträdande]. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden på fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.
3. Den delegering av befogenhet som avses i artikel 9d får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.
4. Innan kommissionen antar en delegerad akt ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning*.
5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.

6. En delegerad akt som antas enligt artikel 9d ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period på två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

* EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.”

20. Artiklarna 9f och 9g ska utgå.
21. Artiklarna 10a och 11 ska ersättas med följande:

”Artikel 10a

1. De belopp i euro som fastställs i bilaga II samt de belopp i cent som fastställs i tabellerna i bilagorna IIIb och IIIc ska justeras vartannat år så att hänsyn tas till förändringarna i det EU-omspännande harmoniserade konsumentprisindexet (HIKP) 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 detta ändringsdirektivs ikraftträdande].

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

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 de två åren efter detta ändringsdirektivs ikraftträdande]. Dessa justerade belopp ska träda i kraft den första dagen i månaden efter offentliggörandet.

Artikel 11

1. Senast den ... [tre år efter detta ändringsdirektivs ikraftträdande] och vart femte år därefter ska medlemsstaterna offentliggöra en rapport i aggregerad form om de vägtullar och vägavgifter som tas ut på deras territorium.
2. Den offentliggjorda rapporten enligt punkt 1 ska innehålla information om följande:
 - a) Utvecklingen av avgifter för användningen av väginfrastruktur, nämligen de nät och fordonskategorier som omfattas, inbegripet eventuella undantag enligt artikel 7, 7c eller 7gb.
 - b) Infrastrukturavgifternas eller vägavgifternas differentiering beroende på fordonskategori och typ av tungt fordon.

- c) Infrastrukturavgifternas eller vägavgifternas differentiering beroende på fordons miljöprestanda, enligt artikel 7g, 7ga eller 7gb.
- d) I tillämpliga fall, infrastrukturavgifternas differentiering beroende på tidpunkt på dagen, typ av dag eller årstid, enligt artikel 7g.1.
- e) Den avgift för externa kostnader som tas ut för varje kombination av fordonsklass, vägtyp och tidsperiod.
- f) Den viktade genomsnittliga infrastrukturavgiften och de sammanlagda intäkterna från infrastrukturavgifter.
- g) De sammanlagda intäkterna från avgifter för externa kostnader.
- h) De sammanlagda intäkterna från trängselavgifter per fordonskategori.
- i) De sammanlagda intäkterna från uppräkningsavgifter och de vägavsnitt på vilka dessa har tagits ut.
- j) De sammanlagda intäkterna från vägtullar eller vägavgifter, eller i tillämpliga fall, båda.

- k) 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, eller om sådana intäkter tillfaller den allmänna budgeten ska medlemsstaterna i stället tillhandahålla information om nivån på de utgifter som tilldelats vägtransportinfrastruktur och projekt för hållbara transporter.
- l) Utvecklingen vad gäller andelen fordon som tillhör de olika utsläppsklasserna på avgiftsbelagda vägar.

Medlemsstater som gör den informationen tillgänglig för allmänheten online får besluta att inte utarbeta rapporten.”

22. Bilagorna ska ändras på följande sätt:

- a) Bilagorna 0, II, IIIa, IIIb och IV ska ändras i enlighet med punkterna 1, 2, 3, 4, 5 och 7 i bilagan till detta direktiv.
- b) Texten i punkterna 6 och 8 i bilagan till detta direktiv ska läggas till som bilagorna IIIc, V, VI och VII till direktiv 1999/62/EG.

Artikel 2
Ändringar av direktiv 1999/37/EG

Bilaga I till direktiv 1999/37/EG ska ändras på följande sätt:

1. Punkt II.6 (V.7) ska ersättas med följande:

”(V.7) CO₂ (i g/km) eller specifika koldioxidutsläpp, om dessa anges i punkt 49.5 i intyget om överensstämmelse för tunga fordon som definieras i tillägget till bilaga VIII till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/683* eller i punkt 49.5 i intyget om enskilt fordonsgodkännande som definieras i tillägg 1 till bilaga III till den förordningen.

* Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/683 av den 15 april 2020 om genomförande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 vad gäller de administrativa kraven för godkännande och marknads kontroll av motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (EUT L 163, 26.5.2020, s. 1).”

2. Följande punkt ska läggas till:

”(V.10) koldioxidutsläppsklass för tunga fordon som fastställs vid första registreringen i enlighet med artikel 7ga.2 i Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG*.

* 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).”

Artikel 3

Ändring av direktiv (EU) 2019/520

I bilaga I till direktiv (EU) 2019/520, avsnittet ”Uppgifter som lämnas till följd av automatisk sökning enligt artikel 23.1”, del I ”Uppgifter om fordon” i bilaga I ska tabellen ersättas med följande:

”Del I Uppgifter om fordon

| Typ av uppgift | O/V ⁽¹⁾ | Anmärkingar |
|---|--------------------|--|
| Registreringsnummer | O | |
| Chassinummer/fordonets identifieringsnummer (VIN) | O | |
| Registreringsmedlemsstat | O | |
| Märke | O | (D.1 ⁽²⁾), t.ex. Ford, Opel, Renault |
| Fordonets modell | O | (D.3), t.ex. Focus, Astra, Megane |

| Typ av uppgift | O/V ⁽¹⁾ | Anmärkingar |
|---|--------------------|--|
| EU-kategorikod | O | (J), t.ex. mopeder, motorcyklar, bilar |
| Euro-utsläppsklass | O | t.ex. Euro 4, Euro 6 |
| Koldioxidutsläppsklass | V | Tillämpligt på tunga fordon |
| Datum för omklassificering | V | Tillämpligt på tunga fordon |
| Koldioxid uttryckt i g/tkm | V | Tillämpligt på tunga fordon |
| Fordonets högsta tekniskt tillåtna lastade vikt | O | |

⁽¹⁾ O = obligatorisk när den finns i ett nationellt register, V = valfri.

⁽²⁾ Harmoniserad unionskod, se direktiv 1999/37/EG.”

Artikel 4

Införlivande

1. Medlemsstaterna ska senast den ... [två år efter dagen för detta ändringsdirektivs ikraftträdande] sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De ska genast underrätta kommissionen om texten till dessa bestämmelser.

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 underrätta kommissionen om texten till de centrala bestämmelser i nationell rätt som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 5

Ikraftträdande

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

Artikel 6
Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande

BILAGA

1. I punkt 3 i bilaga 0 till direktiv 1999/62/EG ska följande tabell läggas till:

”Utsläppsbegränsningar för Euro VI

| | Gränsvärden | | | | | | | |
|--------------|----------------|-----------------|------------------|-----------------------------|--|--------------------------|----------------------------------|-------------------------------|
| | CO (mg/kWh) | THC (mg/kWh) | NMHC (mg/kWh) | CH ₄ (mg/kWh) | NO _x ⁽¹⁾ (mg/kWh) | NH ₃ (ppm) | Partiklar (massa) (mg/kWh) | Partiklar antal (#/kWh) |
| WHSC (CI) | 1 500 | 130 | | | 400 | 10 | 10 | 8,0 x 10 ¹¹ |
| WHTC (CI) | 4 000 | 160 | | | 460 | 10 | 10 | 6,0 x 10 ¹¹ |
| WHTC (PI) | 4 000 | | 160 | 500 | 460 | 10 | 10 | 6,0 x 10 ¹¹ |

Observera:

PI = Gnisttändning (*positive ignition*).

CI = Kompressiontändning (*compression ignition*).

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

2. Bilaga II till direktiv 1999/62/EG ska ersättas med följande:

”BILAGA II

MAXIMIBELOPP I EURO FÖR VÄGAVGIFTER INKLUSIVE ADMINISTRATIVA
KOSTNADER, ENLIGT ARTIKEL 7a.2

Per år

| | högst tre axlar | minst fyra axlar |
|----------|-----------------|------------------|
| Euro 0 | 1 899 | 3 185 |
| Euro I | 1 651 | 2 757 |
| Euro II | 1 428 | 2 394 |
| Euro III | 1 242 | 2 073 |
| Euro IV | 1 081 | 1 803 |
| Euro V | 940 | 1 567 |
| Euro VI | 855 | 1 425 |

Per månad, vecka och dag

Högsta avgiftssats per månad, vecka och dag ska stå i proportion till den tid infrastrukturen används.”

3. Bilaga III till direktiv 1999/62/EG ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 2.1 ska sjätte strecksatsen ersättas med följande:

”– Kostnader ska fördelas på tunga fordon på objektiva och öppna grunder med beaktande av andelen trafik med tunga fordon på vägnätet och därmed förknippade kostnader. Fordonskilometer som tillryggaläggs av tunga fordon får i detta syfte anpassas genom objektivet motiverade *ekvivalensfaktorer*, exempelvis de som föreskrivs i punkt 4¹.”

b) I punkt 2.2 ska andra strecksatsen ersättas med följande:

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

c) I punkt 4 ska rubriken ersättas med följande:

”4. Andel trafik med tunga fordon, *ekvivalensfaktorer* och korrektionsmekanism”.

¹ Vid tillämpningen av *ekvivalensfaktorer* får medlemsstaterna ta hänsyn till vägbyggande som utvecklas stegvis eller enligt en livscykelorienterad modell.

d) I punkt 4 ska första strecksatsen ersättas med följande:

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

4. Bilaga IIIa till direktiv 1999/62/EG ska ersättas med följande:

”BILAGA IIIa

MINIMIKRAV FÖR UTTAG AV EN AVGIFT FÖR EXTERNA KOSTNADER

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

1. Berörda delar av vägnätet

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

Om en medlemsstat avser att ta ut en avgift för externa kostnader endast för en eller flera delar av det vägnät som utgör medlemsstatens del av det transeuropeiska vägnätet och av medlemsstatens motorvägar, ska dessa delar väljas efter en bedömning som visar att införandet av en avgift för externa kostnader på andra delar av det på detta sätt sammansatta vägnätet skulle kunna inverka negativt på miljön, folkhälsan eller trafiksäkerheten.

Från och med den ... [fyra år efter dagen för detta ändringsdirektivs ikraftträdande] ska en medlemsstat som inte avser att ta ut en avgift för externa kostnader för luftförorening på specifika avsnitt av sitt avgiftsbelagda vägnät välja även dessa specifika avsnitt på grundval av en sådan bedömning.

2. Berörda fordon, vägar och tidsperioder

Om en medlemsstat avser att ta ut högre avgifter för externa kostnader än de referensvärden som anges i bilaga IIIb eller IIIc ska den till kommissionen anmäla den klassificering av fordon i enlighet med vilken avgiften för externa kostnader ska differentieras. I tillämpliga fall ska den underrätta kommissionen om det geografiska läget för vägar där högre avgifter för externa kostnader tas ut (*vägar i tätort (inbegripet motorvägar)*), och för vägar där lägre avgifter för externa kostnader tas ut (*interurbana vägar (inbegripet motorvägar)*).

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

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

3. Avgiftsbelopp

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

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

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

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

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

4. Externa kostnadsfaktorer

4.1 Kostnad för trafikrelaterad luftförorening

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

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

där

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

Emissionsfaktorerna ska vara desamma som de som används av medlemsstaten vid upprättandet av de nationella utsläppsinventeringar som avses i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/2284* (vilket kräver användning av EMEP/EEA:s vägledning om utsläppsinventering av luftföroreningar**). De monetära kostnaderna för föroreningar ska bedömas av medlemsstaterna eller, om så är lämpligt, av den oberoende myndighet som avses i artikel 7c.2 i det här direktivet, med användning av vetenskapligt bevisade metoder.

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

4.2 Kostnad för trafikrelaterat buller

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

$$\text{NCV}_j \text{ (daglig)} = e \times \sum_k \text{NC}_{jk} \times \text{POP}_k / \text{WADT}$$

$$\text{NCV}_j \text{ (dag)} = a \times \text{NCV}_j$$

$$\text{NCV}_j \text{ (natt)} = b \times \text{NCV}_j$$

där

- NCV_j = kostnaden för buller från ett tungt godsfordon på vägtyp j (euro/fordonskilometer),
- NC_{jk} = bullerkostnaden för varje person som på vägtyp j utsätts för bullernivå k (euro/person),
- POP_k = antalet personer som dagligen utsätts för bullernivå k per kilometer (person/kilometer),

- WADT = det viktade trafikgenomsnittet per dag (personbilsekvivalent),
- a och b är viktningsfaktorer som ska fastställas av medlemsstaten, varvid den viktade genomsnittliga bulleravgiften per fordonskilometer som blir resultatet motsvarar NCVj (dag).

Det trafikrelaterade bullret avser bullrets inverkan på folkhälsan kring vägen.

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

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

För det viktade trafikgenomsnittet per dag används en ekvivalensfaktor ”e” mellan tunga godsfordon och personbilar som ska tas fram på grundval av bullernivåerna från en genomsnittlig bil och ett genomsnittligt tungt godsfordon och med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 540/2014****.

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

4.3 Kostnad för trafikrelaterade koldioxidutsläpp

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

- a) Val av utsläppsmålnivå.
- b) Uppskattning av minskningsalternativen.
- c) Uppskattning av referensscenariot.
- d) Risk- och förlustaversion.
- e) Rättviseviktning.

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

-
- * Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/2284 av den 14 december 2016 om minskning av nationella utsläpp av vissa luftföroreningar, om ändring av direktiv 2003/35/EG och om upphävande av direktiv 2001/81/EG (EUT L 344, 17.12.2016, s. 1).
 - ** Europeiska miljöbyråns metod: EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook 2019 – Technical guidance to prepare national emission inventories (<http://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2019>).
 - *** Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/49/EG av den 25 juni 2002 om bedömning och hantering av omgivningsbuller (EGT L 189, 18.7.2002, s. 12).
 - **** Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 540/2014 av den 16 april 2014 om motorfordons ljudnivå och om utbytesljuddämpningssystem och om ändring av direktiv 2007/46/EG och om upphävande av direktiv 70/157/EEG (EUT L 158, 27.5.2014, s. 131).”

5. Bilaga IIIb till direktiv 1999/62/EG ska ersättas med följande:

”BILAGA IIIb

REFERENSVÄRDEN FÖR AVGIFTER FÖR EXTERNA KOSTNADER

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

Tabell 1

Referensvärden – avgifter för externa kostnader för tunga godsfordon

| Fordonsklass | cent/fordonskilometer | Vägar i tätort ⁽¹⁾ | Interurbana vägar ⁽²⁾ |
|--|---|-------------------------------|----------------------------------|
| Tunga godsfordon med en högsta tekniskt tillåten lastad vikt på mindre än 12 ton eller med två axlar | Euro 0 | 18,6 | 9,9 |
| | Euro I | 12,6 | 6,4 |
| | Euro II | 12,5 | 6,3 |
| | Euro III | 9,6 | 4,8 |
| | Euro IV | 7,3 | 3,4 |
| | Euro V | 4,4 | 1,8 |
| | Euro VI | 2,3 | 0,5 |
| | Mindre förorenande än Euro VI, inbegripet utsläppsfria fordon | 2,0 | 0,3 |

| Fordonsklass | cent/fordonskilometer | Vägar i tätort ⁽¹⁾ | Interurbana vägar ⁽²⁾ |
|--|---|-------------------------------|----------------------------------|
| Tunga godsfordon med en högsta tekniskt tillåten lastad vikt mellan 12 och 18 ton eller med tre axlar | Euro 0 | 24,6 | 13,7 |
| | Euro I | 15,8 | 8,4 |
| | Euro II | 15,8 | 8,4 |
| | Euro III | 12,5 | 6,6 |
| | Euro IV | 9,2 | 4,5 |
| | Euro V | 5,6 | 2,7 |
| | Euro VI | 2,8 | 0,7 |
| | Mindre förorenande än Euro VI, inbegripet utsläppsfria fordon | 2,3 | 0,3 |
| Tunga godsfordon med en högsta tekniskt tillåten lastad vikt mellan 18 och 32 ton eller med fyra axlar | Euro 0 | 27,8 | 15,8 |
| | Euro I | 20,4 | 11,3 |
| | Euro II | 20,4 | 11,2 |
| | Euro III | 16,3 | 8,9 |
| | Euro IV | 11,8 | 6,0 |
| | Euro V | 6,6 | 3,4 |
| | Euro VI | 3,1 | 0,8 |
| | Mindre förorenande än Euro VI, inbegripet utsläppsfria fordon | 2,5 | 0,3 |

| Fordonsklass | cent/fordonskilometer | Vägar i tätort ⁽¹⁾ | Interurbana vägar ⁽²⁾ |
|---|---|-------------------------------|----------------------------------|
| Tunga godsfordon med en högsta tekniskt tillåten lastad vikt över 32 ton eller med 5 axlar eller fler | Euro 0 | 33,5 | 19,4 |
| | Euro I | 25,0 | 14,1 |
| | Euro II | 24,9 | 13,9 |
| | Euro III | 20,1 | 11,1 |
| | Euro IV | 14,2 | 7,5 |
| | Euro V | 7,6 | 3,8 |
| | Euro VI | 3,4 | 0,8 |
| | Mindre förorenande än Euro VI, inbegripet utsläppsfria fordon | 2,8 | 0,3 |

(1) *Vägar i tätort* avser områden med en befolkningstäthet på 150–900 invånare/km² (medianbefolkningstäthet: 300 invånare/km²).

(2) *Interurbana vägar* avser områden med en befolkningstäthet som understiger 150 invånare/km².

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

6. Följande bilaga ska läggas till i direktiv 1999/62/EG:

”BILAGA IIIc

REFERENSVÄRDEN – AVGIFTER FÖR EXTERNA KOSTNADER FÖR
KOLDIOXIDUTSLÄPP

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

Tabell 1

Referensvärden – avgifter för externa kostnader för koldioxidutsläpp från tunga
godsfordon

| Fordonsklass | | cent/fordonskilometer | Interurbana vägar (inbegripet motorvägar) |
|--|--------------------------|-----------------------|--|
| Tunga godsfordon med en högsta tekniskt tillåten lastad vikt på mindre än 12 ton eller med två axlar | Koldioxidutsläppsklass 1 | Euro 0 | 4,5 |
| | | Euro I | 4,0 |
| | | Euro II | |
| | | Euro III | |
| | | Euro IV | |
| | | Euro V | |
| | Euro VI | | |
| | Koldioxidutsläppsklass 2 | | 3,8 |
| | Koldioxidutsläppsklass 3 | | 3,6 |
| | Utsläppssnåla fordon | | 2,0 |
| | Utsläppsfria fordon | | 0 |

| Fordonsklass | | cent/fordonskilometer | Interurbana vägar (inbegripet motorvägar) |
|--|--------------------------|-----------------------|---|
| Tunga godsfordon med en högsta tekniskt tillåten lastad vikt mellan 12 och 18 ton eller med tre axlar | Koldioxidutsläppsklass 1 | Euro 0 | 6,0 |
| | | Euro I | 5,2 |
| | | Euro II | |
| | | Euro III | |
| | | Euro IV | |
| | | Euro V | 5,0 |
| | Euro VI | | |
| | Koldioxidutsläppsklass 2 | | 4,8 |
| Koldioxidutsläppsklass 3 | | 4,5 | |
| Utsläppssnåla fordon | | 2,5 | |
| Utsläppsfria fordon | | 0 | |
| Tunga godsfordon med en högsta tekniskt tillåten lastad vikt mellan 18 och 32 ton eller med fyra axlar | Koldioxidutsläppsklass 1 | Euro 0 | 7,9 |
| | | Euro I | 6,9 |
| | | Euro II | |
| | | Euro III | |
| | | Euro IV | |
| | | Euro V | |
| | Euro VI | | |
| | Koldioxidutsläppsklass 2 | | 6,4 |
| | Koldioxidutsläppsklass 3 | | 6,0 |
| | Utsläppssnåla fordon | | 3,4 |
| Utsläppsfria fordon | | 0 | |

| Fordonsklass | | cent/fordonskilometer | Interurbana vägar (inbegripet motorvägar) |
|---|--------------------------|-----------------------|---|
| Tunga godsfordon med en högsta tekniskt tillåten lastad vikt över 32 ton eller med 5 axlar eller fler | Koldioxidutsläppsklass 1 | Euro 0 | 9,1 |
| | | Euro I | 8,1 |
| | | Euro II | |
| | | Euro III | |
| | | Euro IV | 8,0 |
| | | Euro V | |
| | Euro VI | | |
| | Koldioxidutsläppsklass 2 | | 7,6 |
| | Koldioxidutsläppsklass 3 | | 7,2 |
| | Utsläppsnåla fordon | | 4,0 |
| Utsläppsfria fordon | | 0 | |

”.

7. I bilaga IV till direktiv 1999/62/EG ska tabellen ”Fordonskombinationer (ledade fordon och fordonståg)” ersättas med följande:

”Fordonskombinationer (ledade fordon och fordonståg)

| Drivaxlar utrustade med luftfjädring eller fjädring som erkänns som likvärdig | | Andra upphängningssystem för drivaxlarna | | Skadeklass |
|---|-----------|--|-----------|------------|
| Antal axlar och högsta tekniskt tillåten lastad vikt (i ton) | | Antal axlar och högsta tekniskt tillåten lastad vikt (i ton) | | |
| Minst | Mindre än | Minst | Mindre än | |
| 2 + 1 axlar | | | | |
| 7,5 | 12 | 7,5 | 12 | I |
| 12 | 14 | 12 | 14 | |
| 14 | 16 | 14 | 16 | |
| 16 | 18 | 16 | 18 | |
| 18 | 20 | 18 | 20 | |
| 20 | 22 | 20 | 22 | |
| 22 | 23 | 22 | 23 | |
| 23 | 25 | 23 | 25 | |
| 25 | 28 | 25 | 28 | |

| Drivaxlar utrustade med luftfjädring eller fjädring som erkänns som likvärdig | | Andra upphängningssystem för drivaxlarna | | Skadeklass |
|---|-----------|--|-----------|------------|
| Antal axlar och högsta tekniskt tillåten lastad vikt (i ton) | | Antal axlar och högsta tekniskt tillåten lastad vikt (i ton) | | |
| Minst | Mindre än | Minst | Mindre än | |
| 2 + 2 axlar | | | | |
| 23 | 25 | 23 | 25 | |
| 25 | 26 | 25 | 26 | |
| 26 | 28 | 26 | 28 | |
| 28 | 29 | 28 | 29 | |
| 29 | 31 | 29 | 31 | II |
| 31 | 33 | 31 | 33 | |
| 33 | 36 | 33 | 36 | III |
| 36 | 38 | | | |
| 2 + 3 axlar | | | | II |
| 36 | 38 | 36 | 38 | |
| 38 | 40 | | | |
| | | 38 | 40 | III |
| 2 + 4 axlar | | | | II |
| 36 | 38 | 36 | 38 | |
| 38 | 40 | | | |
| | | 38 | 40 | III |
| 3 + 1 axlar | | | | II |
| 30 | 32 | 30 | 32 | |
| 32 | 35 | | | |
| | | 32 | 35 | III |

| Drivaxlar utrustade med luftfjädring eller fjädring som erkänns som likvärdig | | Andra upphängningssystem för drivaxlarna | | Skadeklass |
|---|-----------|--|-----------|------------|
| Antal axlar och högsta tekniskt tillåten lastad vikt (i ton) | | Antal axlar och högsta tekniskt tillåten lastad vikt (i ton) | | |
| Minst | Mindre än | Minst | Mindre än | |
| 3 + 2 axlar | | | | II |
| 36 | 38 | 36 | 38 | |
| 38 | 40 | | | |
| | | 38 | 40 | III |
| | | 40 | 44 | |
| 40 | 44 | | | |
| 3 + 3 axlar | | | | |
| 36 | 38 | 36 | 38 | I |
| 38 | 40 | | | |
| | | 38 | 40 | II |
| 40 | 44 | 40 | 44 | |
| 7 axlar | | | | |
| 40 | 50 | 40 | 50 | II |
| 50 | 60 | 50 | 60 | III |
| 60 | | 60 | | |
| Minst 8 axlar | | | | |
| 40 | 50 | 40 | 50 | I |
| 50 | 60 | 50 | 60 | II |
| 60 | | 60 | | III |

”.

8. Följande bilagor ska läggas till i direktiv 1999/62/EG:

”BILAGA V

MINIMIKRAV FÖR UTTAG AV TRÄNGSELAVGIFT

I denna bilaga fastställs minimikraven för uttag av trängselavgift.

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

Medlemsstaterna ska exakt ange följande:

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

Tabell 1

Kriterier för klassificering av vägar i nätet enligt led a som *storstadsväg* respektive *icke-storstadsväg*

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

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

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

Tabell 2

Ekvivalensfaktorer för att fastställa förhållandet mellan trängselavgiftsnivåerna för olika fordonskategorier

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

2. Avgiftsbelopp

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

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

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

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

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

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

- i) det geografiska läget för vägar som omfattas av trängselavgifter,

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

3. Övervakning

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

BILAGA VI

REFERENSVÄRDEN FÖR TRÄNGSELAVGIFTER

I denna bilaga fastställs referensvärden för trängselavgifter.

De referensvärden som anges i tabellen nedan ska tillämpas på lätta fordon.

Trängselavgifterna för andra fordonskategorier ska fastställas genom att den avgift som tillämpas på lätta fordon multipliceras med de ekvivalensfaktorer som anges i tabellen i bilaga V.

Tabell

Referensvärden för trängselavgifter för lätta fordon

| cent/fordonskilometer | Storstadsväg | Icke-storstadsväg |
|-----------------------|--------------|-------------------|
| Motorväg | 25,9 | 23,7 |
| Huvudväg | 61,0 | 41,5 |

BILAGA VII

UTSLÄPPSPRESTANDA

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

Tabell

Utsläppsprestandakriterier avseende föroreningar för lätta fordon

| Vägtullar och vägavgifter | 5–15 % under den högsta avgiftssatsen | 15–25 % under den högsta avgiftssatsen | 25–35 % under den högsta avgiftssatsen | Upp till 75 % under den högsta avgiftssatsen |
|---------------------------|---------------------------------------|--|---|--|
| Utsläppsprestanda | Euro-6d-temp-x [#] | Euro-6d-x [#] | Angivna högsta RDE-värden för förorenande utsläpp ^{##} < 80 % av tillämpliga utsläppsgränser | Utsläppsfria fordon |

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

^{##} för både NO_x och antalet partiklar (PN) i enlighet med punkt 48.2 i intyget om överensstämmelse i tillägget till bilaga VIII i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/683*.

* Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/683 av den 15 april 2020 om genomförande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 vad gäller de administrativa kraven för godkännande och marknadskontroll av motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (EUT L 163, 26.5.2020, s. 1).”
