

I

(Lovgivningsmæssige retsakter)

DIREKTIVER

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2011/76/EU

af 27. september 2011

om ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION
HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions
funktionsmåde, særlig artikel 91, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske
og Sociale Udvalg ⁽¹⁾,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget ⁽²⁾,

efter den almindelige lovgivningsprocedure ⁽³⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) At fremme bæredygtig transport er et centralt element i den fælles transportpolitik. Med henblik herpå bør transportsektorens bidrag til klimaændringerne og dens negative virkninger reduceres, herunder navnlig mobilitets-hæmmende trafikbelastning og luft- og støjforurening, der forårsager sundheds- og miljøskader. Desuden skal miljøbeskyttelseskrav indgå i udformningen og gennemførelsen af andre EU-politikker, herunder den fælles transportpolitik.
- (2) En reduktion af de negative virkninger af transport bør opnås på en sådan måde, at uforholdsmæssigt store hindringer for den frie bevægelighed undgås, således at hensynet til sund økonomisk vækst, et korrekt fungerende indre marked og den territoriale sammenhængskraft bliver tilgodeset.
- (3) Med henblik på at optimere transportsystemet i overensstemmelse hermed, bør der i den fælles transportpolitik

benyttes en kombination af instrumenter til at forbedre transportinfrastrukturen og anvendelsen af teknologi og at tilvejebringe en mere effektiv styring af transportbehovet, herunder navnlig ved fremme af fornyelsen af vognparken, en mere effektiv anvendelse af infrastrukturer og samordnet modalitet. Derfor bør princippet om, at brugeren betaler, finde udvidet anvendelse, og princippet om, at forureneren betaler, udvikles og gennemføres i transportsektoren inden for alle transportformer.

- (4) I henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/62/EF ⁽⁴⁾ skal Kommissionen fremlægge en model til vurdering af alle eksterne omkostninger ved brug af transportinfrastrukturen, som skal danne grundlag for fremtidige beregninger af infrastrukturafgifter. Modellen skal suppleres med en konsekvensanalyse af internaliseringen af eksterne omkostninger for alle transportformer og en strategi for en trinvis anvendelse af modellen samt eventuelt forslag til yderligere revision af direktivet.
- (5) For at gøre transportpolitikken mere bæredygtig bør transportpriserne i højere grad afspejle de omkostninger, der er forbundet med trafikbetinget luft- og støjforurening, klimaændringer og trafikbelastning forårsaget af den faktiske brug af alle transportformer, hvilket kan tjene som middel til at optimere infrastrukturen, reducere den lokale forurening, styre trafikbelastningen og bekæmpe klimaændringer med de lavest mulige omkostninger for økonomien. Dette kræver anvendelse af en trinvis fremgangsmåde inden for alle transportformer, idet der tages hensyn til deres særlige kendetegn.
- (6) Transportformerne har allerede påbegyndt en internalisering af eksterne omkostninger, og den relevante EU-lovgivning indfaser eller udgør i det mindste ikke en hindring for en sådan internalisering. Det er imidlertid nødvendigt at overvåge denne proces og at fremme den yderligere for alle transportformer under anvendelse af fælles principper, idet der tages højde for hver transportforms særegenhed.

⁽¹⁾ EUT C 255 af 22.9.2010, s. 92.

⁽²⁾ EUT C 120 af 28.5.2009, s. 47.

⁽³⁾ Europa-Parlamentets holdning af 11.3.2009 (EUT C 87 E af 1.4.2010, s. 345) og Rådets førstebehandlingsholdning af 14.2.2011 (EUT C 77 E af 11.3.2011, s. 1). Europa-Parlamentets holdning af 7.6.2011 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af 12.9.2011.

⁽⁴⁾ EFT L 187 af 20.7.1999, s. 42.

- (7) I vejtransportsektoren udgør vejafgifter, der er beregnet som afstandsbaserede afgifter for brug af infrastrukturen, et retfærdigt og effektivt økonomisk virkemiddel til realisering af en bæredygtig transportpolitik, da sådanne afgifter hænger direkte sammen med brugen af infrastrukturen, køretøjernes miljøpræstationer samt tid og sted for brugen af køretøjerne, således at de kan fastsættes på et niveau, der afspejler omkostningerne ved den forurening og trafikbelastning, som den faktiske brug af køretøjerne er årsag til. Desuden medfører vejafgifter ingen forvridning af konkurrencen på det indre marked, da alle virksomheder, uanset hvilken medlemsstat de har oprindelse i eller er etablerede i, skal betale dem i forhold til, hvor meget de benytter vejnettet.
- (8) Konsekvensanalysen viser, at brug af vejafgifter, der beregnes på grundlag af forureningsomkostningerne og, på veje med trafikbelastning, på grundlag af en større differentiering af vejafgifterne i spidsbelastningsperioder, kan have en gunstig indvirkning på transportsystemet og befordre Unionens strategi vedrørende klimaændringer. Det kan nedbringe trafikbelastning og lokal forurening ved at tilskynde til brug af renere køretøjsteknologi, optimere logistisk adfærd og reducere tomkørsel. Det kan indirekte bidrage betydeligt til at reducere brændstofforbruget og bekæmpe klimaændringer.
- (9) Dette direktiv er ikke til hinder for, at medlemsstaterne anvender nationale regler til at pålægge andre trafikanter, der falder uden for dette direktivs anvendelsesområde, afgifter.
- (10) Omkostningerne ved trafikbetinget luft- og støjforurening, såsom sundhedsomkostninger, herunder behandling inden for sundhedsvæsenet, tab af afgrøde og andre produktionstab samt velfærdsomkostninger, bæres på den medlemsstats område, hvor transporten finder sted. Princippet om, at forurenere betaler, gennemføres ved hjælp af afgifter på eksterne omkostninger, hvilket bidrager til at reducere de eksterne omkostninger.
- (11) Med henblik på anvendelsen af dette direktiv rummer den model, Kommissionen har udviklet til beregning af de eksterne omkostninger ved trafikbetinget luft- og støjforurening, pålidelige metoder og en række faste værdier, der allerede kan danne grundlag for beregning af afgifter for eksterne omkostninger.
- (12) Der er stadig usikkerhed om omkostningerne og fordelene ved de systemer, der er nødvendige for at kontrollere differentierede afgifter på de mindre trafikerede veje. Så længe den usikkerhed består, er en fleksibel tilgang på EU-niveau det mest hensigtsmæssige. Med en fleksibel tilgang bør medlemsstaterne kunne vælge at lægge vejnettets lokale og nationale karakteristika til grund for deres beslutning om, hvorvidt der skal indføres afgifter for eksterne omkostninger, og på hvilke veje.
- (13) Tidsbaserede brugsafgifter udgør en nyttig metode, hvormed brugerbetalingsprincippet allerede kan anvendes, når en afgiftsordning baseret på den tilbagelagte afstand, som bedre afspejler den faktiske brug af infrastrukturen, aktuelt ikke anvendes. Tidsbaserede brugsafgifter, der pålægges på døgn-, uge-, måneds- eller årsbasis, bør ikke føre til diskrimination af lejlighedsvis brugere, da en stor andel af sådanne brugere formentlig er ikke-nationale transportvirksomheder. Der bør derfor fastsættes et mere præcist forhold mellem døgn-, uge-, måneds- og årssatser for tunge godskøretøjer.
- (14) For at sikre, at de europæiske transportvirksomheder modtager klare prissignaler, der tilskynder dem til adfærdsoptimering, bør der på mellemlang sigt tilstræbes konvergens i de metoder, som medlemsstaterne anvender til beregning af de eksterne omkostninger.
- (15) En klar og gennemsigtig gennemførelse af afgiftsordningerne kan føre til et mere velfungerende indre marked. Inkonsekvens mellem afgiftsordninger bør derfor undgås for ikke at føre til konkurrenceforvridning inden for den internationale godstransport på det transeuropæiske vejnet eller på visse afsnit af dette net og på alle andre yderligere afsnit af de sammenkoblede motorvejsnet, der ikke indgår i det transeuropæiske vejnet. De samme afgiftsprincipper bør navnlig gælde for ethvert afsnit af motorvejsnettet i en medlemsstat.
- (16) Medlemsstaterne bør have mulighed for at pålægge det højeste afgiftsniveau, der tillades i dette direktiv for infrastrukturomkostninger og eksterne omkostninger, gennem vejafgifter, men bør kunne vælge at pålægge afgifter for en eller begge af nævnte omkostninger på et lavere niveau eller helt at undlade at pålægge afgifter for dem.
- (17) Medlemsstaterne bør, når de træffer afgørelse om, på hvilket net der skal anvendes en afgift for eksterne omkostninger, kunne vælge ikke at opkræve afgifter for eksterne omkostninger på visse veje for at forbedre adgangen til og konkurrenceevnen for udkants-, indlands- og ømråder.
- (18) Oven i en infrastrukturafgift bør der kunne lægges et eksternt omkostningselement, som baseres på omkostningerne ved trafikbetinget luft- og støjforurening. Det eksterne omkostningselement i vejafgifter bør kunne lægges oven i infrastrukturomkostningerne, forudsat at en række betingelser overholdes ved omkostningsberegningen, således at der ikke pålægges uberettigede afgifter.
- (19) Afgiften for eksterne omkostninger bør for bedre at afspejle omkostningerne ved trafikbaseret luft- og støjforurening differentieres efter vejtype, køretøjstype og, for støj, de pågældende tidspunkter.

- (20) Trafikbelastning har negativ indvirkning ved, at det for trafikanterne generelt fører til spild af tid og brændstof. Differentiering af infrastrukturafgifter er et redskab til at håndtere trafikbelastning, forudsat at de differentierede vejafgifter giver et tydeligt og meningsfuldt prissignal til trafikanterne om at ændre deres adfærd og at undgå vejafsnit med trafikbelastning i spidsbelastningsperioder.
- (21) Hvor en bestemt vejstrækning pålægges differentierede afgifter med det formål at reducere trængslen, bør differentieringen fastlægges og pålægges på en provenuneutral måde, der giver betydelige finansielle fordele til de virksomheder, der anvender den pågældende strækning uden for spidsbelastningsperioder, snarere end til dem, der anvender den i spidsbelastningsperioder.
- (22) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/49/EF af 25. juni 2002 om vurdering og styring af ekstern støj⁽¹⁾ udgør allerede et grundlag for at udvikle og færdiggøre sættet af EU-foranstaltninger vedrørende støj fra motorkøretøjer og vejinfrastruktur ved at stille krav til de kompetente myndigheder om at udarbejde strategiske støjkort for større veje og handlingsplaner til at nedsætte støjniveauet, hvor eksponeringsniveauet kan medføre skadelige virkninger for menneskers sundhed.
- (23) For at det indre marked kan fungere gnidningsfrit, er det nødvendigt at have en EU-ramme for at sikre, at vejafgifter, der fastsættes ud fra de lokale omkostninger ved trafikbaseret luft- og støjforurening og på grundlag af trafikbelastningen, er gennemsigtige, står i rimeligt forhold til målet og ikke er diskriminerende. Denne ramme bør indeholde fælles afgiftsprincipper, beregningsmetoder, maksimale niveauer og enhedsværdier for eksterne omkostninger, som baseres på anerkendte videnskabelige metoder, samt procedurer for anmeldelse af afgiftsordninger og rapportering herom til Kommissionen.
- (24) Hvis en myndighed udpeges af en medlemsstat til at fastsætte afgiften for eksterne omkostninger, bør den ikke have nogen egeninteresse i at fastsætte beløbet på et urimeligt niveau, og den bør derfor være uafhængig af det organ, der opkræver vejafgifterne og administrerer provenuet.
- (25) Den korridor, for hvilken en forhøjet afgift er tilladt, kan omfatte parallelle og indbyrdes konkurrerende vejstrækninger i bjergområder og inden for en rimelig afstand, hvortil trafikken kan omledes som følge af indførelsen af afgiftsforhøjelsen. I grænseoverskridende projekter bør der ved anvendelsen af denne bestemmelse opnås enighed mellem de berørte medlemsstater og Kommissionen.
- (26) For at give forrang til anlæg af de prioriterede projekter af europæisk interesse, som er anført i bilag III til Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 661/2010/EU af 7. juli 2010 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet⁽²⁾, bør de medlemsstater, der har mulighed for at anvende en afgiftsforhøjelse, bruge den mulighed, inden de pålægger en afgift for eksterne omkostninger. For at undgå urimelige afgifter for brugerne bør en afgift for eksterne omkostninger ikke kunne kombineres med en forhøjet afgift, medmindre de eksterne omkostninger overstiger den afgiftsforhøjelse, der allerede er pålagt. I sådanne tilfælde er det hensigtsmæssigt, at afgiftsforhøjelsen trækkes fra afgiften for eksterne omkostninger.
- (27) Rabatter og nedsættelser af afgiften for eksterne omkostninger bør ikke tillades, da der er betydelig risiko for, at nogle bruger kategorier derved bliver diskrimineret.
- (28) I overensstemmelse med de relevante bestemmelser i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde om statsstøtte bør tilskyndelsesforanstaltninger kunne tillades for ture, der omfatter dyre skift i transportform såsom vej-sø-vej, med henblik på at fremme den territoriale sammenhængskraft og adgangen til og konkurrenceevnen for udkants-, indlands- og ømråder.
- (29) Det bør være muligt at tillade rabatter og nedsættelser af infrastrukturafgiften under visse omstændigheder for alle kategorier af brugere, herunder hyppige brugere eller brugere af elektroniske bompengesystemer.
- (30) Opkrævning af en afgift for eksterne omkostninger i form af en vejafgift vil påvirke brugernes beslutninger mere effektivt, hvis de er bekendt med sådanne omkostninger. Disse omkostninger bør derfor figurere særskilt på en opgørelse, på en faktura eller på et lignende dokument fra vejafgiftsforvalteren. Et sådant dokument vil desuden gøre det lettere for transportvirksomhederne at vælge afgiften for eksterne omkostninger over på afsenderen eller andre kunder.
- (31) Elektroniske bompengesystemer er ønskelige for at undgå en forstyrrelse af den glidende trafikafvikling og forhindre, at køer ved betalingsstederne skader det lokale miljø. Det er derfor ønskeligt at pålægge en afgift for eksterne omkostninger ved hjælp af sådanne systemer under overholdelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/52/EF af 29. april 2004 om interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer i Fællesskabet⁽³⁾. For at fremme et velfungerende indre marked bør Kommissionen overvåge de fremskridt, der gøres inden for rammerne af direktiv 2004/52/EF med henblik på inden for de aftalte datoer at gennemføre en reel europæisk bompengetjeneste, der begrænser antallet af elektroniske bompengeanordninger i et givet køretøj til én enhed, der er kompatibel med alle medlemsstaters systemer til elektronisk afgiftsopkrævning.

(1) EFT L 189 af 18.7.2002, s. 12.

(2) EUT L 204 af 5.8.2010, s. 1.

(3) EUT L 166 af 30.4.2004, s. 124.

- (32) Mens afgørelser om nationale offentlige udgifter, herunder anvendelsen af det provenu, der skabes ved dette direktiv, i overensstemmelse med nærhedsprincippet er et anliggende for medlemsstaterne, bør merprovenuet fra afgifter for eksterne omkostninger eller en til dette provenu svarende økonomisk værdi i overensstemmelse med de transportpolitiske mål i dette direktiv anvendes til fordel for transportsektoren og til at fremme bæredygtig mobilitet i bred forstand. Sådanne projekter bør derfor bl.a. tage sigte på at lette effektiv prisfastsættelse, mindske forurening fra vejtrafik ved kilden og afbøde dens virkninger, forbedre køretøjernes CO₂- og energieffektivitet, udbygge alternativ infrastruktur til transportbrugerne, optimere logistikken eller forbedre færdselssikkerheden.
- (33) Med henblik på at fremme interoperabiliteten mellem vejafgiftsordninger og forudsat at visse betingelser er opfyldt, bør det tillades, at to eller flere medlemsstater arbejder sammen om at indføre fælles vejafgiftssystemer.
- (34) Kommissionen bør i god tid sende Europa-Parlamentet og Rådet en samlet vurdering af de indvundne erfaringer i de medlemsstater, der pålægger afgift for eksterne omkostninger og/eller en infrastrukturafgift i overensstemmelse med dette direktiv.
- (35) I henhold til Rådets forordning (EF) nr. 1083/2006 af 11. juli 2006 om generelle bestemmelser for Den Europæiske Fond for Regionaludvikling, Den Europæiske Socialfond og Samhørighedsfonden⁽¹⁾ tages provenu af afgifter, der betales direkte af brugerne, i betragtning ved beregning af finansieringskløften for et indtægtskabende projekt. Provenuet fra afgifter for eksterne omkostninger bør imidlertid ikke tages i betragtning ved beregning af finansieringskløften, da dette provenu bør anvendes til projekter, der tager sigte på at nedbringe forurening fra vejtrafik ved kilden og afbøde dens virkninger, forbedre køretøjernes CO₂- og energieffektivitet og udbygge alternativ infrastruktur til transportbrugerne.
- (36) Når medlemsstater implementerer alternative videnskabelige metoder til beregning af afgifter for eksterne omkostninger, bør de kunne tage hensyn til de metoder til beregning af værdier for eksterne omkostninger, der er omhandlet i undersøgelsen »Handbook on the estimation of external cost in the transport sector«⁽²⁾, som giver et overblik over, hvor langt man teoretisk og praktisk er kommet med at foretage skøn over eksterne omkostninger.
- (37) I bjergområder, som beskrevet i undersøgelsen »Mountain Areas in Europe: Analysis of mountain areas in EU member states, acceding and other European countries«, der blev udført for Europa-Kommissionen i 2004, bør der kunne tillades højere afgifter for eksterne omkostninger, i det omfang objektive videnskabelige data kan påvise, at luft- og støjforurening giver større skader i disse bjergområder på grund af geografiske omstændigheder og fysiske fænomener såsom vejenes stigning, temperaturinversion og refleksion fra dalsiderne.
- (38) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af dette direktiv bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser⁽³⁾.
- (39) Kommissionen bør i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter for så vidt angår visse tilpasninger af bilagene. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau.
- (40) I overensstemmelse med punkt 34 i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning⁽⁴⁾ tilskyndes medlemsstaterne til, både i egen og i Unionens interesse, at udarbejde og offentliggøre deres egne oversigter, der så vidt muligt viser overensstemmelsen mellem dette direktiv og gennemførelsesforanstaltningerne.
- (41) Målet for dette direktiv, nemlig at tilskynde til differentiering af afgifter for eksterne omkostninger som et middel til at gøre transport mere bæredygtig, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne alene og kan derfor på grund af den store betydning af transportens grænseoverskridende dimension bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke videre end, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål —

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

Artikel 1

I direktiv 1999/62/EF foretages følgende ændringer:

- 1) Artikel 2 ændres således:
 - a) Følgende litra indsættes:

⁽¹⁾ EUT L 210 af 31.7.2006, s. 25.

⁽²⁾ http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index_en.htm.

⁽³⁾ EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13.

⁽⁴⁾ EUT C 321 af 31.12.2003, s. 1.

»ad) »motorvej«: en vej, som specielt er anlagt og bygget til færdsel med motorkøretøjer, som ikke har tilkørsel til tilgrænsende ejendomme, og som:

i) i de to færdselsretninger har særskilte vejbaner der, bortset fra særlige steder eller midlertidigt, er adskilt fra hinanden enten ved en midterrabat, der ikke er bestemt til færdsel, eller undtagelsesvis ved andre midler og

ii) ikke krydses i samme niveau af anden vej, jernbane, sporvognsline, cykelsti eller gangsti og

iii) er særligt afmærket som motorvej«.

b) Litra b) og ba) affattes således:

»b) »vejafgift«: betaling af et bestemt beløb for et køretøj, som afhænger af den tilbagelagte afstand på en bestemt infrastruktur og af køretøjstypen, og hvori der indgår en infrastrukturafgift og/eller en afgift for eksterne omkostninger

ba) »infrastrukturafgift«: en afgift, der pålægges med henblik på at dække en medlemsstats omkostninger til anlæg, vedligeholdelse, drift og udvikling i forbindelse med infrastruktur«.

c) Følgende litraer indsættes:

»bb) »afgift for eksterne omkostninger«: en afgift, der pålægges med henblik på at dække omkostninger i en medlemsstat som følge af trafikbaseret luft og/eller støjforurening

bc) »omkostninger ved trafikbaseret luftforurening«: omkostninger som følge af skader, der skyldes udledning af partikler og ozonprækursorer såsom nitrogenoxid og flygtige organiske forbindelser fra et køretøj under brugen

bd) »omkostninger ved trafikbaseret støj«: omkostninger som følge af skader, der skyldes støj fra køretøjer selv eller fra deres kontakt med vejbanen

be) »vægtet gennemsnitlig infrastrukturafgift«: det samlede provenu af en infrastrukturafgift i løbet af en given periode divideret med de tilbagelagte køretøjskilometer på de afgiftsbelagte vejafsnit i samme periode

bf) »vægtet gennemsnitlig afgift for eksterne omkostninger«: det samlede provenu af en afgift for eksterne omkostninger i løbet af en given periode divideret med de tilbagelagte køretøjskilometer på de afgiftsbelagte vejafsnit i samme periode«.

d) Litra d) affattes således:

»d) »køretøj«: et motorkøretøj eller en kombination af sammenkoblede køretøjer, som er beregnet til eller benyttes til vejgodstransport, og hvis højeste tilladte totalvægt er på over 3,5 tons.«

2) Artikel 7, 7a og 7b erstattes af følgende:

»Artikel 7

1. Medlemsstaterne kan opretholde eller indføre vejafgifter og/eller brugsafgifter på det transeuropæiske vejnet eller på visse afsnit af dette net og på alle andre yderligere afsnit af deres motorvejsnet, der ikke indgår i det transeuropæiske vejnet, på de betingelser, der er fastsat i stk. 2-5 og i artikel 7a-7k, jf. dog artikel 9, stk. 1a. Dette berører ikke medlemsstaternes ret til under overholdelse af traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde at anvende vejafgifter og/eller brugsafgifter på andre veje, forudsat at opkrævning af afgifter og/eller brugsafgifter for disse andre veje ikke indebærer forskelsbehandling af den internationale trafik og ikke medfører konkurrenceforvridning mellem virksomheder.

2. Medlemsstaterne må ikke opkræve både vejafgifter og brugsafgifter for en og samme køretøjsklasse for benyttelse af et enkelt vejafsnit. I medlemsstater, hvor brug af vejnettet er afgiftsbelagt, kan der dog også lægges afgift på afbenyttelse af broer, tunneller og bjergpas.

3. Vejafgifter og brugsafgifter opkræves uden direkte eller indirekte forskelsbehandling begrundet i transportvirksomhedernes nationalitet, den medlemsstat eller det tredjeland, hvori denne er etableret, køretøjernes registreringsland eller transportens afsendelses- eller bestemmelsessted.

4. Medlemsstaterne kan indføre reducerede vej- eller brugsafgifter eller undtagelser fra forpligtelsen til at betale vej- eller brugsafgift for køretøjer, der er undtaget fra kravet om, at der skal installeres og anvendes kontrolapparater i henhold til Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport (*), og i de tilfælde, der er omfattet af nærværende direktivs artikel 6, stk. 2, litra a) og b), på de deri fastsatte betingelser.

5. En medlemsstat kan vælge kun at lægge vejafgifter og/eller brugsafgifter på køretøjer, der har en tilladt totalvægt på 12 ton og derover, hvis den skønner, at en udvidelse til køretøjer på mindre end 12 ton bl.a. vil:

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

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

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

Artikel 7a

1. Brugsafgifter skal stå i rimeligt forhold til længden af det tidsrum, hvori den pågældende infrastruktur benyttes, og må ikke overstige de værdier, der er fastsat i bilag II, og de skal kunne betales for et døgn, en uge, en måned eller et år. Månedsaftaget må højst være 10 % af årsafgiften, ugeafgiften må højst være 5 % af årsafgiften, og dagsafgiften må højst være 2 % af årsafgiften.

En medlemsstat kan for køretøjer, der er registreret i samme medlemsstat, forlange udelukkende betaling af årsafgift.

2. Medlemsstaterne fastsætter brugsafgifter, herunder administrative udgifter, for de forskellige køretøjsklasser på et niveau, der ikke er højere end maksimumssatserne i bilag II.

Artikel 7b

1. Infrastrukturafgifterne bygger på princippet om inddrivelse af infrastrukturomkostningerne. De vægtede gennemsnitlige infrastrukturafgifter skal stå i forhold til anlægsudgifterne og omkostningerne til drift, vedligeholdelse og udbygning af det pågældende infrastrukturnet. De vægtede gennemsnitlige infrastrukturafgifter kan også omfatte kapitalafkast og/eller fortjenstmargen baseret på markedsvilkår.

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

Artikel 7c

1. Afgiften for eksterne omkostninger kan stå i forhold til omkostningerne ved trafikbaseret luftforurening. På vejafsnit gennem områder, hvor befolkningen er udsat for vejtrafikbaseret støj, kan der i afgiften for eksterne omkostninger indgå omkostningerne ved trafikbaseret støj.

Afgiften for eksterne omkostninger differentieres og fastsættes i overensstemmelse med mindstekravene og metoderne i bilag IIIa og skal ligge inden for de øvre grænser i bilag IIIb.

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

3. Afgiften for eksterne omkostninger vedrørende trafikbaseret luftforurening finder ikke anvendelse på køretøjer, der opfylder de strengeste EURO-emissionsstandarder, indtil fire år efter de anvendelsesdatoer, der er fastsat i de bestemmelser, som indførte disse standarder.

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

Artikel 7d

Senest et år efter vedtagelsen af fremtidige og strengere EURO-emissionsstandarder fastsætter Europa-Parlamentet og Rådet efter den almindelige lovgivningsmæssige procedure de tilsvarende øvre grænser i bilag IIIb.

Artikel 7e

1. Medlemsstaterne beregner den maksimale infrastrukturafgift ved en metode, der er baseret på de grundlæggende principper i bilag III.

2. For koncessionsvejafgifter skal det maksimale niveau for infrastrukturafgiften svare til eller ligge under det niveau, der ville være resultatet, hvis der var anvendt en metode baseret på de grundlæggende beregningsprincipper i bilag III. Vurderingen af, om afgifterne er på et hertil svarende niveau, foretages på grundlag af en referenceperiode af en rimelig længde, der er afpasset efter koncessionskontraktens art.

3. Forpligtelserne i henhold til stk. 1 og 2 gælder ikke for vejafgiftsordninger, der allerede var indført den 10. juni 2008, eller for hvilke der inden den 10. juni 2008 ifølge en udbudsprocedure var modtaget bud eller svar på opfordringer til at forhandle ved udbud med forhandling, så længe disse ordninger fortsat er gældende, og forudsat at de ikke ændres væsentligt.

Artikel 7f

1. Der kan for usædvanlig infrastruktur i bjergområder efter underretning af Kommissionen opkræves en forhøjet infrastrukturafgift for specifikke vejafsnit, hvor der er alvorlig trafikbelastning, eller hvor vejtrafikken forårsager væsentlige miljøskader, forudsat at:

a) provenuet fra forhøjelsen investeres i finansiering af anlæg af prioriterede projekter af europæisk interesse, jf. bilag III til Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 661/2010/EU af 7. juli 2010 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet (**), som direkte bidrager til at mindske trafikbelastningen eller miljøskaderne, og som befinder sig i samme korridor som det vejafsnit, forhøjelsen vedrører

- b) forhøjelsen ikke overstiger 15 % af den vægtede gennemsnitlige infrastrukturafgift, beregnet i overensstemmelse med artikel 7b, stk. 1, og artikel 7e, medmindre provenuet fra forhøjelsen investeres i grænseoverskridende afsnit af prioriterede projekter af europæisk interesse vedrørende infrastruktur i bjergområder, i hvilket tilfælde forhøjelsen ikke må overstige 25 %
- c) forhøjelsen ikke fører til uretfærdig behandling af erhvervsmæssig trafik i forhold til andre trafikanter
- d) Kommissionen inden forhøjelsen træder i kraft får forelagt en beskrivelse af, nøjagtigt hvor forhøjelsen gælder, og bevis for, at der er truffet beslutning om finansiering af de i litra a) omhandlede prioriterede projekter, og
- e) den periode, hvor forhøjelsen skal gælde, defineres og begrænses på forhånd og, for så vidt angår det forventede merprovenu, er i overensstemmelse med de finansieringsplaner og cost-benefit-analyser, der er fremlagt for de projekter, som provenuet fra forhøjelsen skal medfinansiere.

Bestemmelsen i første afsnit anvendes kun på nye grænseoverskridende projekter, hvis de medlemsstater, der er involveret i det pågældende projekt, giver deres samtykke hertil.

2. Infrastrukturafgifter, der er differentieret i henhold til artikel 7g, kan forhøjes.

3. Efter at have modtaget de krævede oplysninger fra en medlemsstat, der har til hensigt at pålægge en forhøjet afgift, stiller Kommissionen disse oplysninger til rådighed for medlemmerne af det i artikel 9c nævnte udvalg. Hvis Kommissionen finder, at den planlagte forhøjelse ikke opfylder betingelserne i stk. 1, eller hvis den finder, at den planlagte forhøjelse vil påvirke et udkantområdets økonomiske udvikling i stærkt negativ retning, kan den forkaste de afgiftsplaner, der er fremlagt af den pågældende medlemsstat, eller forlange dem ændret. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter rådgivningsproceduren i artikel 9c, stk. 2.

4. På vejafsnit, der opfylder kriterierne for forhøjelse i stk. 1, kan en medlemsstat kun pålægge en afgift for eksterne omkostninger, hvis der også sker en forhøjelse.

5. Forhøjelsen trækkes fra det afgiftsbeløb for eksterne omkostninger, der beregnes efter artikel 7c, undtagen for køretøjer tilhørende EURO-emissionsklasse 0, I og II fra den 15. oktober 2011, og III fra 2015 og frem. Alle disse provenuer, der genereres via samtidig gennemførelse af forhøjelsen og afgifterne for eksterne omkostninger, investeres i finansiering af anlæg af prioriterede projekter af europæisk interesse, jf. bilag III til afgørelse nr. 661/2010/EU.

Artikel 7g

1. Medlemsstaterne differentierer infrastrukturafgiften efter EURO-emissionsklassen for køretøjet på en sådan måde, at ingen infrastrukturafgift er mere end 100 % højere end den samme afgift på et tilsvarende køretøj, der opfylder de strengeste emissionskrav. Eksisterende

koncessionskontrakter er fritaget for dette krav, indtil kontrakten fornyes.

En medlemsstat kan dog fravige kravet om at differentiere infrastrukturafgiften, hvis:

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

Kommissionen underrettes om sådanne undtagelser og fritagelser.

2. Hvis en fører eller, hvor det er relevant, transportvirksomheden i forbindelse med en kontrol ikke kan fremvise de køretøjsdokumenter, der er nødvendige for at konstatere, hvilken EURO-emissionsklasse køretøjet tilhører, kan medlemsstaterne pålægge den højeste af de gældende vejafgifter.

3. Infrastrukturafgiften kan også differentieres med det formål at mindske trafikbelastning og infrastrukturslid og optimere udnyttelsen af den pågældende infrastruktur eller forbedre færdselssikkerheden, hvis:

- a) differentieringen er gennemsigtig, bredt offentliggjort og tilgængelig for alle brugere på samme vilkår
- b) differentieringen sker på grundlag af, hvilket tidspunkt på dagen, hvilken dag eller hvilken årstid der er tale om
- c) ingen infrastrukturafgift er mere end 175 % højere end det højeste niveau for den vægtede gennemsnitlige infrastrukturafgift, jf. artikel 7b
- d) de spidsbelastningsperioder, hvor der pålægges højere infrastrukturafgifter med det formål at mindske trafikbelastningen, ikke overstiger fem timer om dagen
- e) differentieringen fastlægges og pålægges på en gennemsigtig og provenuneutral måde for en vejstrækning, der er berørt af trængsel, ved at indføre reducerede vejafgifter for de transportvirksomheder, der anvender den pågældende strækning uden for spidsbelastningsperioder, og forhøjede afgifter for dem, der anvender den pågældende strækning i spidsbelastningsperioder, og
- f) en medlemsstat, der ønsker at indføre en sådan differentiering eller ændre en allerede eksisterende differentiering, underretter Kommissionen herom og forelægger den de nødvendige oplysninger til verificering af, at betingelserne er opfyldt. På grundlag af de indsendte oplysninger offentliggør Kommissionen en liste, som den regelmæssigt opdaterer, over de tidspunkter og dertil hørende satser, som differentieringen gælder for.

4. Differentieringen i stk. 1 og 3 må ikke være udformet med henblik på at tilvejebringe ekstra vejafgiftsprovener. Der skal kompenseres for en eventuel utilsigtet provenustigning ved ændringer i differentieringens struktur senest to år efter afslutningen af det regnskabsår, i hvilket det ekstra provener er fremkommet.

Artikel 7h

1. Senest seks måneder inden en medlemsstat iværksætter en ny infrastrukturafgiftsordning, sender den Kommissionen følgende:

a) for vejafgiftsordninger, der ikke involverer koncessionsvejafgifter:

- de enhedsværdier og andre parametre, der anvendes ved beregning af de forskellige infrastrukturomkostningselementer, og
- klare oplysninger om, hvilke køretøjstyper der er omfattet af vejafgiftsordningen, om den geografiske udstrækning af det net eller den del af nettet, der anvendes ved hver omkostningsberegning, og om, hvor stor en procentdel af omkostningerne der søges dækket

b) for vejafgiftsordninger, der involverer koncessionsvejafgifter:

- koncessionskontrakterne eller væsentlige ændringer af sådanne kontrakter
- den grundmodel, hvorpå koncessionsgiveren har baseret bekendtgørelsen om koncession på, jf. bilag VII B til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/18/EF af 31. marts 2004 om samordning af fremgangsmåderne ved indgåelse af offentlige vareindkøbskontrakter, offentlige tjenesteydelseskontrakter og offentlige bygge- og anlægskontrakter (***) i grundmodellen skal indgå de skønnede omkostninger som defineret i artikel 7b, stk. 1, i forbindelse med koncessionen, den forventede trafik opgjort på køretøjstyper, de påtænkte vejafgiftsniveauer og den geografiske udstrækning af det net, der er omfattet af koncessionskontrakten.

2. Inden seks måneder efter at have modtaget alle nødvendige oplysninger i henhold til stk. 1 afgiver Kommissionen udtalelse om, hvorvidt forpligtelserne i artikel 7e er opfyldt. Kommissionens udtalelser stilles til rådighed for det i artikel 9c nævnte udvalg.

3. Inden en medlemsstat iværksætter en ny ordning for afgifter for eksterne omkostninger, sender den Kommissionen følgende:

a) nøjagtige oplysninger om, hvilke vejafsnit der pålægges afgift for eksterne omkostninger, og hvordan afgiften for eksterne omkostninger differentieres efter køretøjsskasser, vejtyper og tidspunkter

b) den forventede vægtede gennemsnitlige afgift for eksterne omkostninger og det forventede samlede provener

c) hvor det er relevant, navnet på den myndighed, der udpeges efter artikel 7c, stk. 4, til at fastsætte afgiften, og dens repræsentant

d) de parametre, data og oplysninger, der er nødvendige for at vise, hvordan beregningsmetoden i bilag IIIa vil blive anvendt.

4. Kommissionen træffer afgørelse om, hvorvidt forpligtelserne i artikel 7b, 7c eller 7j eller artikel 9, stk. 2, er opfyldt, senest

a) seks måneder efter forelæggelsen af det i stk. 3 omhandlede dossier, eller

b) hvor det er relevant, yderligere tre måneder efter modtagelse af yderligere oplysninger i henhold til stk. 3, som Kommissionen har anmodet om.

Den pågældende medlemsstat tilpasser den foreslåede afgift for eksterne omkostninger for at efterkomme afgørelsen. Kommissionens afgørelse stilles til rådighed for det i artikel 9c nævnte udvalg, for Europa-Parlamentet og for Rådet.

Artikel 7i

1. Medlemsstaterne må ikke indrømme nogen brugere rabatter eller nedsættelser af en vejafgift, for så vidt angår det afgiftselement, der vedrører eksterne omkostninger.

2. Medlemsstaterne kan indføre rabatter eller nedsættelser i infrastrukturafgiften, under forudsætning af at:

a) den deraf følgende afgiftsstruktur er forholdsmæssigt afpasset, offentliggjort og tilgængelig for brugerne på lige vilkår og ikke medfører, at andre brugere pålægges yderligere omkostninger i form af højere vejafgifter

b) sådanne rabatter og nedsættelser medfører faktiske besparelser i administrative omkostninger, og

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

3. Med forbehold af betingelserne i artikel 7g, stk. 3, litra b), og artikel 7g, stk. 4, kan vejafgifterne i undtagelsestilfælde, nemlig for specifikke projekter af væsentlig europæisk interesse udpeget i bilag III til afgørelse nr. 661/2010/EU, differentieres på andre måder for at sikre sådanne projekters kommercielle levedygtighed, når de er udsat for direkte konkurrence fra andre former for køretøjstransport. Den deraf følgende afgiftsstruktur skal være lineær, forholdsmæssigt afpasset, offentliggjort og tilgængelig for alle brugere på lige vilkår og må ikke medføre, at der væltes yderligere omkostninger over på andre brugere i form af højere vejafgifter. Inden den pågældende afgiftsstruktur indføres, kontrollerer Kommissionen, om disse betingelser er opfyldt.

Artikel 7j

1. Vejafgifter og brugsafgifter pålægges og opkræves, og betalingen af dem kontrolleres, på en sådan måde, at den glidende trafikafvikling hindres mindst muligt, og således at enhver obligatorisk kontrol ved Unionens indre grænser undgås. Med henblik herpå samarbejder medlemsstaterne om at fastlægge metoder til at give transportvirksomhederne mulighed for at erlægge vejafgifter og brugsafgifter døgnet rundt, i det mindste på større salgssteder, med anvendelse af normale betalingsmidler i og uden for de medlemsstater, hvor de pålægges. Medlemsstaterne stiller tilstrækkelige faciliteter til rådighed på de steder, hvor vejafgifter og brugsafgifter betales, således at normale færdsels-sikkerhedsstandarder opretholdes.

2. Ordningerne for opkrævning af vejafgifter og brugsafgifter må ikke uberettiget stille lejlighedsvis brugere af vejnettet ringere, hverken finansielt eller på anden måde. Hvis en medlemsstat opkræver vejafgifter eller brugsafgifter udelukkende ved hjælp af systemer, der kræver udstyr til installation i køretøjet (on-board units), sørger den for, at alle brugere kan erhverve de nødvendige on-board units, der opfylder kravene i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/52/EF af 29. april 2004 om interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer i Fællesskabet (****), på rimelige administrative og økonomiske vilkår.

3. Hvis en medlemsstat pålægger et køretøj en vejafgift, skal den samlede vejafgift, infrastrukturafgiften og/eller afgiften for eksterne omkostninger fremgå af en kvittering, som udleveres til transportvirksomheden, så vidt muligt elektronisk.

4. Hvis det er økonomisk gennemførligt, pålægger og opkræver medlemsstaterne afgifter for eksterne omkostninger ved hjælp af et elektronisk system, som opfylder kravene i artikel 2, stk. 1, i direktiv 2004/52/EF. Kommissionen fremmer det samarbejde mellem medlemsstaterne, der måtte være nødvendigt for at sikre interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer på europæisk plan.

Artikel 7k

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

(*) EFT L 370 af 31.12.1985, s. 8.

(**) EUT L 204 af 5.8.2010, s. 1.

(***) EUT L 134 af 30.4.2004, s. 114.

(****) EUT L 166 af 30.4.2004, s. 124.«

3) Følgende artikel tilføjes efter artikel 8a:

»Artikel 8b

1. To eller flere medlemsstater kan samarbejde om at indføre en fælles vejafgiftsordning for hele deres fælles område. I så fald skal medlemsstaterne sikre, at Kommis-

sionen underrettes om et sådant samarbejde og den senere drift af ordningen og eventuelle ændringer deraf.

2. Den fælles vejafgiftsordning skal opfylde bestemmelserne i artikel 7-7k. Andre medlemsstater kan tilslutte sig den fælles ordning.«

4) I artikel 9 affattes stk. 1a og stk. 2 således:

»1a. Dette direktiv berører ikke medlemsstaternes mulighed for ikke-diskriminerende anvendelse af regulerende afgifter med specifikt sigte på at mindske trafikbelastning eller bekæmpe miljøvirkninger, herunder luftforurening, på veje i byområder, herunder veje, der er del af det transeuropæiske net, og som går igennem byområder.

2. Medlemsstaterne afgør, hvorledes provenuet fra dette direktiv skal anvendes. For at sikre udviklingen af transportnettet som helhed bør provenuet fra infrastrukturafgifterne og fra afgifterne for eksterne omkostninger eller en til dette provenu svarende økonomisk værdi anvendes til fordel for transportsektoren og til optimering af det samlede transportsystem. Især bør provenuet fra afgifter for eksterne omkostninger eller en til dette provenu svarende økonomisk værdi anvendes til at gøre transporten mere bæredygtig, herunder til et eller flere af følgende formål:

- a) at lette effektiv prisfastsættelse
- b) at mindske forurening fra vejtrafik ved kilden
- c) at afbøde virkningerne af forurening fra vejtrafik ved kilden
- d) at forbedre køretøjernes CO₂- og energieffektivitet
- e) at udbygge alternativ infrastruktur til transportbrugerne og/eller udvide den nuværende kapacitet
- f) at støtte det transeuropæiske transportnet
- g) at optimere logistikken
- h) at forbedre færdselssikkerheden og
- i) at sørge for sikre parkeringsområder.

Medlemsstaterne anses for at have gennemført dette stykke, såfremt de har tilrettelagt og gennemført skatte- og finanspolitiske støtteordninger, der genererer økonomisk støtte til det transeuropæiske net svarende til en værdi af mindst 15 % af provenuet fra infrastrukturafgiften og afgiften for eksterne omkostninger i den enkelte medlemsstat.«

5) Artikel 9b og 9c erstattes af følgende:

»Artikel 9b

Kommissionen fremmer dialog og udveksling af teknisk knowhow mellem medlemsstaterne i forbindelse med gennemførelsen af dette direktiv og særlig bilagene.

Artikel 9c

1. Kommissionen bistås af et udvalg. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (*).

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 4 i forordning (EU) nr. 182/2011.

Artikel 9d

Kommissionen vedtager delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår:

- tilpasningen af bilag 0 til gældende EU-ret
- tilpasningen af formlerne i bilag IIIa, punkt 4.1 og 4.2, til den videnskabelige og tekniske udvikling.

Procedurerne i artikel 9e, 9f og 9g finder anvendelse for de delegerede retsakter, der er omhandlet i denne artikel.

Artikel 9e

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 9d tillægges Kommissionen for en ubegrænset periode.

2. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.

3. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i artikel 9f og 9g anførte betingelser.

Artikel 9f

1. Den i artikel 9d omhandlede delegation af beføjelser kan tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet.

2. Den institution, der har indledt en intern procedure med henblik på at afgøre, om delegationen af beføjelser skal tilbagekaldes, bestræber sig på at give den anden institution og Kommissionen meddelelse herom i rimelig tid, inden den endelige afgørelse træffes, med angivelse af, hvilke delegerede beføjelser der kunne være genstand for tilbagekaldelse, samt den mulige begrundelse herfor.

3. Afgørelsen om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning øjeblikkeligt eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af de delegerede retsakter, der allerede er i kraft. Den offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 9g

1. Europa-Parlamentet eller Rådet kan gøre indsigelse mod en delegeret retsakt inden for en frist på to måneder fra datoen for meddelelsen.

Fristen forlænges med to måneder på initiativ af Europa-Parlamentet eller Rådet.

2. Har hverken Europa-Parlamentet eller Rådet ved udløbet af denne frist gjort indsigelse mod den delegerede retsakt, offentliggøres den i *Den Europæiske Unions Tidende* og træder i kraft på den dato, der er fastsat deri.

Den delegerede retsakt kan offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende* og træde i kraft inden fristens udløb, hvis både Europa-Parlamentet og Rådet har meddelt Kommissionen, at de ikke agter at gøre indsigelse.

3. Gør Europa-Parlamentet eller Rådet indsigelse mod en delegeret retsakt, træder den ikke i kraft. Den institution, der gør indsigelse mod den delegerede retsakt, anfører begrundelsen herfor.

(*) EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13.«

6) I artikel 10, stk. 1, erstattes ordene »De Europæiske Fællesskabers« af »Den Europæiske Unions«.

7) Følgende artikel indsættes efter artikel 10:

»Artikel 10a

1. Beløbene i euro som fastsat i bilag II og beløbene i cent som fastsat i tabel 1 og 2 i bilag IIIb revideres hvert andet år fra den 1. januar 2013 for at tage hensyn til ændringer i EU's harmoniserede forbrugerprisindeks, eksklusiv energi og uforarbejdede fødevarer (som offentliggjort af Kommissionen (Eurostat)).

Beløbene tilpasses automatisk, idet grundbeløbet i euro eller cent øges med den procentvise ændring i nævnte indeks. Facit rundes op til nærmeste euro for så vidt angår bilag II, til nærmeste 1/10 af en cent for så vidt angår tabel 1 i bilag IIIb, og til nærmeste 1/100 af en cent for så vidt angår tabel 2 i bilag IIIb.

2. Kommissionen offentliggør de i stk. 1 nævnte tilpassede beløb i *Den Europæiske Unions Tidende*. De tilpassede beløb træder i kraft den første dag i måneden efter offentliggørelsen.«

8) Artikel 11 affattes således:

»Artikel 11

1. Medlemsstater, der pålægger en afgift for eksterne omkostninger og/eller en infrastrukturafgift, udarbejder senest den 16. oktober 2014 og hvert fjerde år derefter en rapport om de vejafgifter, herunder koncessionsvejafgifter, der pålægges på deres område, og sender den til Kommissionen, som stiller den til rådighed for de øvrige

medlemsstater. Rapporten kan undtage vejafgiftsordninger, der allerede var indført den 10. juni 2008, og som ikke omfatter afgifter for eksterne omkostninger, så længe disse ordninger fortsat er gældende, og forudsat de ikke ændres væsentligt. Rapporten skal indeholde oplysninger om:

- a) den vægtede gennemsnitlige afgift for eksterne omkostninger og de specifikke afgiftsbeløb for alle kombinationer af køretøjsklasse, vejtype og tidspunkt
- b) differentieringen i infrastrukturafgifterne efter køretøjstype og tidspunkt
- c) den vægtede gennemsnitlige infrastrukturafgift og det samlede provenu fra infrastrukturafgiften
- d) det samlede provenu fra afgifter for eksterne omkostninger og
- e) de tiltag, der er gjort i henhold til artikel 9, stk. 2.

2. Senest den 16. oktober 2015 aflægger Kommissionen, som bistås af det i artikel 9c nævnte udvalg, rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen og virkningerne af dette direktiv, navnlig for så vidt angår effektiviteten af bestemmelserne om dækning af omkostninger forbundet med trafikbaseret forurening og om indføjelsen af køretøjer over 3,5 ton, men under 12 ton. I rapporten skal der desuden gives en analyse, der bygger på løbende overvågning, og en vurdering af bl.a.:

- a) effektiviteten af de foranstaltninger, der er fastsat i dette direktiv, for at reducere de negative virkninger af vejtransport, navnlig under hensyn til virkningerne på geografisk isolerede og periferisk beliggende medlemsstater
- b) virkningen af gennemførelsen af dette direktiv med hensyn til at lede brugerne i retning af de mest miljøvenlige og effektive transportløsninger, hvilket skal omfatte oplysninger om indførelsen af afstandsbaserede afgifter
- c) gennemførelsen og virkningen af differentieringen af infrastrukturafgifter, jf. artikel 7g om reduktion af lokal luftforurening og trafikbelastning. Rapporten skal endvidere evaluere, om den maksimale differentiering og spidsbelastningsperioderne, der er omhandlet i artikel 7g, er nok til, at differentieringsmekanismen kan fungere ordentligt
- d) videnskabelige fremskridt med hensyn til at foretage skøn over eksterne omkostninger ved transport med henblik på at internalisere dem og
- e) fremskridt i retning af at pålægge trafikanter afgifter og indførelse af metoder til gradvis harmonisering af afgiftssystemer, der anvendes i forbindelse med erhvervskøretøjer.

Rapporten skal også evaluere anvendelsen af elektroniske systemer til at pålægge og opkræve infrastrukturafgifter og afgifter for eksterne omkostninger samt graden af interoperabilitet i henhold til direktiv 2004/52/EF.

3. Rapporten ledsages, hvor det er relevant, af forslag til Europa-Parlamentet og Rådet med henblik på yderligere revision af nærværende direktiv.

4. Senest den 16. oktober 2012 forelægger Kommissionen en rapport, der opsummerer de øvrige foranstaltninger, som f.eks. reguleringspolitikker, der er truffet med henblik på at internalisere eller reducere alle transportformers eksterne omkostninger i forbindelse med miljø, støj og sundhed, herunder retsgrundlag og anvendte øvre værdier.

Med henblik på at sikre loyal intermodal konkurrence og samtidig gradvis pålægge afgifter for eksterne omkostninger for alle transportformer skal den omfatte en tidsplan over de foranstaltninger, der fortsat skal træffes, således at den også omfatter andre transportformer eller køretøjer og/eller eksterne omkostningselementer, der endnu ikke er taget i betragtning, under hensyntagen til fremskridtene med revisionen af Rådets direktiv 2003/96/EF af 27. oktober 2003 om omstrukturering af EF-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet (*).

(*) EUT L 283 af 31.10.2003, s. 51.«

9) Bilag III ændres således:

a) Første afsnit affattes således:

»I dette bilag fastlægges de grundlæggende principper for beregning af vægtede gennemsnitlige infrastrukturafgifter, der skal afspejle artikel 7b, stk. 1. Denne pligt til at fastsætte infrastrukturafgifterne efter omkostningerne berører ikke medlemsstaternes frihed til i overensstemmelse med artikel 7b, stk. 2, at vælge ikke at dække omkostningerne fuldt ud med provenu fra infrastrukturafgifter eller deres frihed til i overensstemmelse med artikel 7f at lade særlige infrastrukturafgifter afvige fra gennemsnittet.«

b) I andet afsnit erstattes ordene »EF-retten« og »EF-retsakter« af henholdsvis »EU-retten« og »EU-retsakter«.

c) I punkt 1, andet led, ændres udtrykket »artikel 7a, stk. 1« til »artikel 7b, stk. 2«.

10) Efter bilag III indsættes den tekst, der er indeholdt i bilaget til dette direktiv.

Artikel 2

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 16. oktober 2013. De meddeler straks Kommissionen teksten til disse love og bestemmelser.

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

Forpligtelsen til at omsætte og gennemføre dette direktiv gælder ikke for medlemsstaterne, så længe der ikke gennemføres vejafgifter eller brugsafgifter på deres område.

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

Artikel 3

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

Artikel 4

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Strasbourg, den 27. september 2011.

På Europa-Parlamentets vegne

J. BUZEK
Formand

På Rådets vegne

M. DOWGIELEWICZ
Formand

BILAG

»BILAG IIIa

MINIMUMSKRAV VED PÅLÆGNING AF AFGIFT FOR EKSTERNE OMKOSTNINGER

I dette bilag fastsættes de minimumskrav, der stilles ved pålægning af afgifter for eksterne omkostninger og ved beregning af de øvre grænser for vægtet gennemsnitlig afgift for eksterne omkostninger.

1. De relevante dele af vejnettet

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

Vælger en medlemsstat kun at lægge en afgift for eksterne omkostninger på en eller flere dele af vejnettet, der er omfattet af dette direktiv, skal den eller de pågældende dele udpeges på grundlag af en vurdering, der viser:

- at der ved køretøjernes brug forårsages miljøska­der af større omfang på de veje, som er pålagt afgift for eksterne omkostninger, end gennemsnitligt på de øvrige dele af vejnettet, der er omfattet af dette direktiv, og som ikke er pålagt afgift for eksterne omkostninger, eller
- at en afgift for eksterne omkostninger på de øvrige dele af vejnettet, der er omfattet af dette direktiv, kunne få en negativ indflydelse på miljø eller færdselssikkerhed, eller at pålæg­gelsen og opkrævningen af en afgift for eksterne omkostninger på dem ville medføre uforholdsmæssigt høje omkostninger.

2. Relevante køretøjer, veje og tidspunkter

Medlemsstaterne skal meddele Kommissionen, hvilken klassificering af køretøjerne der lægges til grund for differenciering af vejafgiften. Den skal også give Kommissionen meddelelse om, hvilke veje der er pålagt en høj afgift for eksterne omkostninger (i det følgende benævnt »veje i forstæder (herunder motorveje)«), og hvilke veje der er pålagt en lav afgift for eksterne omkostninger (i det følgende benævnt »veje mellem byer (herunder motorveje)«).

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

Vejenes klassificering som veje i forstæder (herunder motorveje) og veje mellem byer (herunder motorveje) og periodernes placering skal bygge på objektive kriterier, der hænger sammen med, i hvilken grad vejene og deres nærmeste omgivelser er udsat for forurening, f.eks. befolkningstæthed og det årlige antal forureningsspidsværdier, som er målt i henhold til dette direktiv. De anvendte kriterier anføres i meddelelsen.

3. Afgiftsbeløb

Medlemsstaten eller, hvor det er relevant, en uafhængig myndighed fastsætter ét bestemt beløb for hver køretøjs­klasse, vejtype og periode. Den deraf følgende afgiftsstruktur, herunder begyndelses- og sluttidspunktet for hver natperiode, hvis der i afgiften for eksterne omkostninger indgår omkostningerne ved trafikstøj, skal være gennem­sigtig, offentliggjort og tilgængelig for alle brugere på lige vilkår. Offentliggørelsen bør ske i god tid inden gennemførelsen. Alle parametre, data og øvrige oplysninger, der er nødvendige for at forstå, hvordan de forskellige eksterne omkostningselementer er beregnet, skal offentliggøres.

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

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

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

4. Eksterne omkostningselementer**4.1. Omkostninger ved luftforurening fra trafikken**

Når en medlemsstat vælger helt eller delvis at indregne omkostningerne ved luftforurening fra trafikken i afgiften for eksterne omkostninger, skal medlemsstaten eller, hvor det er relevant, en uafhængig myndighed beregne omkostningen ved luftforurening fra trafikken efter nedenstående formel eller benytte de faste værdier i tabel 1 i bilag IIIb, hvis disse er lavere:

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

hvor

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

Som emissionsfaktorer gælder de samme faktorer, som medlemsstaterne benytter til at udarbejde de nationale emissionsopgørelser i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/81/EF af 23. oktober 2001 om nationale emissionslofter for visse luftforurenende stoffer ⁽¹⁾ (hvilket kræver brug af EMEP/CORINAIR Emission Inventory Guidebook ⁽²⁾). Omkostningen ved de enkelte forurenende stoffer vurderes af medlemsstaten eller, hvis det er hensigtsmæssigt, af en uafhængig myndighed, der respekterer det aktuelle tekniske niveau.

Medlemsstaten eller, hvor det er relevant, en uafhængig myndighed kan benytte videnskabeligt beviste alternative metoder til at beregne værdien for omkostningerne ved luftforurening under anvendelse af data fra måling af luftforureningen og den lokale værdi for omkostningen ved de forurenende stoffer, forudsat at resultaterne ikke overstiger værdierne i tabel 1 i bilag IIIb for nogen af køretøjsskasserne.

4.2. Omkostninger ved trafikbaseret støjforurening

Når en medlemsstat vælger helt eller delvis at indregne omkostningerne ved trafikbaseret støjforurening i afgiften for eksterne omkostninger, skal medlemsstaten eller, hvor det er relevant, en uafhængig myndighed beregne omkostningen ved trafikstøjen efter nedenstående formel eller benytte de faste værdier i tabel 2 i bilag IIIb, hvis disse er lavere:

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

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

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

hvor

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

Den trafikbetingede støjforurening hænger sammen med indvirkningen på støjniveauerne målt tæt på eksponeringspunktet og bag støjdæmpende barrierer, hvis sådanne findes.

Den population, der udsættes for støjniveau k, aflæses på de strategiske støjkort, der er udarbejdet i medfør af artikel 7 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/49/EF af 25. juni 2002 om vurdering og styring af ekstern støj ⁽³⁾.

Omkostningerne pr. person, der udsættes for støjniveau k, vurderes af medlemsstaten eller, hvis det er hensigtsmæssigt, af en uafhængig myndighed, der respekterer det aktuelle tekniske niveau.

Ved beregning af den vægtede gennemsnitstrafik pr. døgn benyttes en ækvivalensfaktor »e« på højst 4 mellem tunge godskøretøjer og personbiler.

⁽¹⁾ EFT L 309 af 27.11.2001, s. 22.

⁽²⁾ Det Europæiske Miljøagentur metode: <http://reports.eea.europa.eu/EMEP/CORINAIR5/>.

⁽³⁾ EFT L 189 af 18.7.2002, s. 12.

Medlemsstaterne eller, hvor det er relevant, en uafhængig myndighed kan anvende videnskabeligt beviste alternative metoder til at beregne værdien for omkostningerne ved støj, forudsat at resultaterne ikke overstiger værdierne i tabel 2 i bilag IIIb.

Medlemsstaterne eller, hvor det er relevant, en uafhængig myndighed kan fastsætte differentierede afgifter for støj for at belønne brugen af mere støjsvage køretøjer, forudsat at det ikke fører til forskelsbehandling af udenlandske køretøjer. Hvis der indføres differentierede afgifter for støj, kan afgifterne for de mest støjende køretøjsklasser ikke overstige de faste værdier i tabel 2 i bilag IIIb og fire gange afgiften for støj for det mest støjsvage køretøj.

BILAG IIIb

ØVRE GRÆNSER FOR VÆGTET GENNEMSNITLIG AFGIFT FOR EKSTERNE OMKOSTNINGER

Dette bilag fastlægger de parametre, der skal anvendes til at beregne de øvre grænser for vægtet gennemsnitlig afgift for eksterne omkostninger.

1. Øvre grænser for omkostninger ved trafikbaseret luftforurening

Tabel 1: Øvre grænser for afgiften for omkostninger ved luftforurening

Cent pr. køretøjskilometer	Veje i forstæder (herunder motorveje)	Veje mellem byer (herunder motorveje)
EURO 0	16	12
EURO I	11	8
EURO II	9	7
EURO III	7	6
EURO IV	4	3
EURO V	0	0
efter den 31. december 2013	3	2
EURO VI	0	0
efter den 31. december 2017	2	1
Mindre forurenende end EURO VI	0	0

Værdierne i tabel 1 kan multipliceres med en faktor på op til 2 i bjergområder, for så vidt som det er begrundet i vejenes stigning, højde over havet og/eller temperaturinversion.

2. Øvre grænser for omkostninger ved trafikbaseret støjforurening

Tabel 2: Øvre grænser for afgiften for omkostninger ved støj

Cent pr. køretøjskilometer	Dag	Nat
Veje i forstæder (herunder motorveje)	1,1	2
Veje mellem byer (herunder motorveje)	0,2	0,3

Værdierne i tabel 2 kan multipliceres med en faktor på op til 2 i bjergområder, for så vidt som det er begrundet i vejenes stigning, temperaturinversion og/eller refleksion fra dalsiderne.»

ERKLÆRING FRA KOMMISSIONEN OM SAMMENLIGNINGSTABELLER

"Kommissionen minder om sit tilsagn om at sikre, at medlemsstaterne udarbejder sammenligningstabeller, der viser overensstemmelsen mellem deres vedtagne gennemførelsesforanstaltninger og EU-direktivet, og underretter Kommissionen herom i forbindelse med gennemførelsen af EU-lovgivning ud fra hensynet til borgerne, bedre lovgivning og øget gennemsigtighed på lovgivningsområdet og som led i undersøgelsen af, om de nationale regler er i overensstemmelse med EU's bestemmelser.

Kommissionen beklager den manglende opbakning til at indføje en bestemmelse i forslaget til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer (eurovignet) om at gøre det obligatorisk at udarbejde sammenligningstabeller.

Kommissionen kan som et kompromis og for at sikre en øjeblikkelig vedtagelse af dette forslag acceptere, at denne obligatoriske bestemmelse om sammenligningstabeller indføres i teksten med en relevant betragtning, hvori medlemsstaterne opfordres til at følge denne praksis. Den vil senest 12 måneder efter plenarforsamlingens vedtagelse af aftalen afgive oplysninger og ved udgangen af gennemførelsesperioden forelægge en rapport om medlemsstaternes praksis med i egen og EU's interesse selv at udarbejde og offentliggøre tabeller, der så vidt muligt viser overensstemmelsen mellem dette direktiv og gennemførelsesforanstaltningerne.

Kommissionens holdning i denne sag må dog ikke anses for at danne præcedens. Kommissionen vil fortsætte sine bestræbelser på i samarbejde med Europa-Parlamentet og Rådet at finde en egnet løsning på dette horisontale institutionelle spørgsmål."

ERKLÆRING FRA DET UNGARSK, POLSK, DANSKE OG CYPRIOTISKE FORMANDSKAB FOR RÅDET

»Det bekræftes hermed, at aftalen mellem Rådet og Europa-Parlamentet på trilogrammet den 23. maj 2011 vedrørende Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer (eurovignet) ikke foregriber resultatet af de interinstitutionelle forhandlinger om sammenligningstabeller.«

ERKLÆRING FRA EUROPA-PARLAMENTET

"Europa-Parlamentet beklager, at Rådet ikke var villigt til at acceptere obligatorisk offentliggørelse af sammenligningstabeller som led i forslaget til ændring af direktiv 1999/62/EF. Der gøres herved opmærksom på, at den aftale, der blev indgået mellem Rådet og Europa-Parlamentet under trilogen den 23. maj 2011 vedrørende Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer (eurovignet) ikke foregriber resultatet af de interinstitutionelle forhandlinger om sammenligningstabeller.

Europa-Parlamentet opfordrer Kommissionen til senest 12 måneder efter plenarforsamlingens vedtagelse af denne aftale at underrette det og til ved udgangen af gennemførelsesperioden at forelægge en rapport om medlemsstaternes praksis med hensyn til udarbejdelse og offentliggørelse af deres egne tabeller, der så vidt muligt viser overensstemmelsen mellem dette direktiv og gennemførelsesforanstaltningerne."
