



Dansk udgave

Meddelelser og oplysninger

64. årgang

10. december 2021

Indhold

III *Forberedende retsakter*

RÅDET

2021/C 499/01	Rådets førstebehandlingsholdning (EU) nr. 37/2021 med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 1999/62/EF, 1999/37/EF og (EU) 2019/520, for så vidt angår afgifter på køretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer	
	Vedtaget af Rådet den 9. november 2021	1
2021/C 499/02	Rådets begrundelse: Rådets førstebehandlingsholdning (EU) nr. 37/2021 med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 1999/62/EF, 1999/37/EF og (EU) 2019/520, for så vidt angår afgifter på køretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer	42

III

(Forberedende retsakter)

RÅDET

**RÅDETS FØRSTEBEHANDLINGSHOLDNING (EU) Nr. 37/2021 MED HENBLIK PÅ
vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 1999/62/EF,
1999/37/EF og (EU) 2019/520, for så vidt angår afgifter på køretøjer for benyttelse af visse
infrastrukturer**

Vedtaget af Rådet den 9. november 2021

(2021/C 499/01)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

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

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

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

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget ⁽²⁾,

efter den almindelige lovgivningsprocedure ⁽³⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Fremskridtene hen imod det mål, som Kommissionen har fastlagt i sin hvidbog af 28. marts 2011 med titlen »En køreplan for et fælles europæisk transportområde — mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transport-system«, nemlig at tage et skridt mod fuld anvendelse af princippet om, at forureneren betaler, og princippet om, at brugeren betaler, for at skabe indtægter og sikre finansiering af fremtidige transportinvesteringer, har været langsomme, og der er fortsat forskelle i anvendelsen af vejinfrastrukturafgifter i Unionen.
- (2) I nævnte hvidbog slår Kommissionen til lyd for at gå videre med en »fuldstændig og obligatorisk internalisering af eksterne omkostninger (herunder omkostninger i forbindelse med støj, lokal forurening og trafikpropper, foruden obligatoriske omkostninger for slitage og vejrlig) for vej- og jernbanetransport«.
- (3) Transport med godskøretøjer og personbiler er en faktor, der bidrager til udledning af forurenende stoffer i atmosfæren. Disse forurenende stoffer, som har en meget alvorlig indvirkning på menneskers sundhed og fører til en forringelse af luftkvaliteten i Unionen, omfatter PM_{2,5}, NO₂ og O₃. I 2018 forårsagede disse tre forurenende stoffer henholdsvis 379 000, 54 000 og 19 400 for tidlige dødsfald i Unionen som følge af længerevarende eksponering ifølge skøn fra Det Europæiske Miljøagentur i 2020.
- (4) Ifølge Verdenssundhedsorganisationen ligger alene støj fra vejtrafik på andenpladsen blandt de mest skadelige miljømæssige stressfaktorer i Europa, kun overgået af luftforurening. Mindst 9 000 for tidlige dødsfald om året kan tilskrives hjertesygdomme forårsaget af trafikstøj.
- (5) Ifølge Det Europæiske Miljøagents rapport fra 2020 om luftkvalitet i Europa var vejtransporten i 2018 den sektor, som havde de største NO_x-emissioner, og var den næststørste kilde til udledning af forurenende sodpartikler.

⁽¹⁾ EUT C 81 af 2.3.2018, s. 188.

⁽²⁾ EUT C 176 af 23.5.2018, s. 66.

⁽³⁾ Europa-Parlamentets holdning af 25.10.2018 og Rådets førstebehandlingsholdning af 9.11.2021. Europa-Parlamentets holdning af ... (endnu ikke offentliggjort i EUT).

- (6) I sin meddelelse af 20. juli 2016 med titlen »En europæisk strategi for lavemissionsmobilitet« erklærede Kommissionen, at den agtede at foreslå en ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/62/EF ⁽⁴⁾, så det også bliver muligt at opkræve afgifter på grundlag af CO₂-differentiering, og en udvidelse af nogle af direktivets principper til også at omfatte rutebusser og busser samt personbiler og lette erhvervskøretøjer.
- (7) Under hensyntagen til den tid, det tager at forny køretøjsflåden, og til nødvendigheden af, at vejtransportsektoren bidrager til opfyldelsen af Unionens klima- og energimål for 2030 og perioden derefter, fastsætter Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1242 ⁽⁵⁾ CO₂-emissionsreduktionsmål for nye tunge køretøjer for 2025 og 2030, der er henholdsvis 15 % og 30 % lavere end et fastsat gennemsnit for CO₂-emissioner.
- (8) For at oprette et indre marked for vejtransport med lige konkurrencevilkår bør reglerne anvendes på en ensartet måde. Et af de vigtigste mål med dette direktiv er at fjerne konkurrencefordrejningen mellem brugerne.
- (9) Uanset vejtransportsektorens betydning har alle tunge køretøjer betydelig indvirkning på vejinfrastrukturen og bidrager til luftforurening. Til trods for deres økonomiske og sociale betydning er lette køretøjer kilde til størstedelen af de negative miljømæssige og sociale virkninger fra vejtransport i relation til emissioner og trængsel. Af hensyn til ligebehandling og fair konkurrence bør det sikres, at køretøjer, som indtil videre ikke er omfattet af rammerne i direktiv 1999/62/EF for så vidt angår vejafgifter og brugsafgifter, bliver omfattet af disse rammer. Nævnte direktivs anvendelsesområde bør derfor udvides til at omfatte andre tunge køretøjer end dem, der er beregnet til godstransport, og lette køretøjer, herunder personbiler.
- (10) For at forhindre at trafikken skifter til afgiftsfrie veje, hvilket kan få alvorlige konsekvenser for færdselssikkerheden og den optimale udnyttelse af vejnettet, bør medlemsstaterne kunne lægge vejafgifter på alle afsnit af deres motorvejsnet.
- (11) For at sikre en konsekvent og harmoniseret anvendelse af infrastrukturafgiftssystemet i hele Unionen og lige konkurrencevilkår på godstransportmarkedet er det vigtigt, at de forskellige vejafgiftsordninger beregner omkostningerne på en ensartet måde. Under hensyntagen til at eksisterende koncessionskontrakter kan indeholde andre ordninger end dem, der er fastsat i dette direktiv, bør medlemsstaterne for at sikre eksisterende koncessionskontraktens finansielle levedygtighed have mulighed for at undtage dem fra visse forpligtelser i dette direktiv, indtil disse kontrakter ændres væsentligt. Medlemsstaterne kan ligeledes vælge at tilstræbe at bringe eksisterende koncessionskontrakter i overensstemmelse med ændringer i Unionens eller nationale lovrammer eller vurdere muligheden for at anvende en afgift for eksterne omkostninger ved CO₂ og luftforurening og/eller rabatter i forbindelse med disse emissioner, hvis koncessionsvejafgifterne ikke differentieres i overensstemmelse med dette direktiv.
- (12) Tidsbaserede brugsafgifter afspejler i sagens natur ikke nøjagtigt de faktiske omkostninger som følge af vejkørsel og er af samme årsag ikke effektive, når det drejer sig om at tilskynde til renere og mere effektiv drift eller til at mindske trængsel. For at sikre brugernes accept af fremtidige vejafgiftssystemer bør medlemsstaterne dog have mulighed for at indføre passende systemer til opkrævning af afgifter som en del af en bredere pakke af mobilitetstjenester. Sådanne systemer bør sikre en retfærdig fordeling af infrastrukturomkostningerne og afspejle princippet om, at forureneren betaler. Alle de medlemsstater, der indfører et sådant system, bør sikre, at det er i overensstemmelse med bestemmelserne i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/520 ⁽⁶⁾. I første række bør tunge køretøjer som følge af deres betydelige indvirkning på vejinfrastrukturen og deres bidrag til luftforurening være omfattet af nøjagtige afgiftssystemer. Med henblik på at fremme renere og mere effektiv transport bør tidsbaserede brugsafgifter i princippet navnlig gradvist udfases på det transeuropæiske hovedtransportnet under hensyntagen til de trafikale behov, da dette net indeholder de strategisk vigtigste knudepunkter og forbindelser i det transeuropæiske transportnet.

⁽⁴⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/62/EF af 17. juni 1999 om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer (EFT L 187 af 20.7.1999, s. 42).

⁽⁵⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1242 af 20. juni 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye tunge køretøjers CO₂-emissioner og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 og (EU) 2018/956 og Rådets direktiv 96/53/EF (EUT L 198 af 25.7.2019, s. 202).

⁽⁶⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/520 af 19. marts 2019 om interoperabilitet mellem elektroniske vejafgiftssystemer og fremme af udvekslingen på tværs af landegrænser af oplysninger om manglende betaling af vejafgifter i Unionen (EUT L 91 af 29.3.2019, s. 45).

Medlemsstaterne bør i lyset af de historiske omstændigheder og under hensyntagen til de udfordringer og betydelige administrative byrder, som en indførelse af vejafgifter ville medføre, nyde godt af en tilstrækkelig lang overgangsperiode, hvor de kan indføre eller opretholde tidsbaserede brugsafgifter. Efter denne overgangsperiode bør medlemsstaterne kun i behørigt begrundede tilfælde have mulighed for at anvende fuldt ud tidsbaserede brugsafgifter på tunge køretøjer på deres afsnit af det transeuropæiske hovedtransportnet. Sådanne behørigt begrundede tilfælde bør begrænses til tilfælde, hvor anvendelsen af en vejafgift på tunge køretøjer ville medføre uforholdsmæssigt store administrations-, investerings- og driftsomkostninger i forhold til det forventede provenu eller de forventede fordele, f.eks. på grund af de pågældende vejafsnits begrænsede længde eller den relativt lave befolkningstæthed eller den relativt lave trafikintensitet, eller hvor anvendelsen af en vejafgift ville medføre, at trafikken flytter til en anden rute med negative følger for færdselssikkerheden eller folkesundheden. Denne mulighed for medlemsstaterne i behørigt begrundede tilfælde er nødvendig af hensyn til vigtige almene interesser, som f.eks. at tage hensyn til den vanskelige situation for og isolationen i områder med lav befolkningstæthed, dårlig færdselssikkerhed eller folkesundhed. Anvendelsen af tidsbaserede brugsafgifter i sådanne behørigt begrundede tilfælde bør desuden være betinget af overholdelse af proceduremæssige krav, dvs. en forpligtelse til at vurdere behovet for et sådant system og en forpligtelse til at give Kommissionen meddelelse om anvendelsen heraf. Denne meddelelse bør indeholde en begrundelse med angivelse af de specifikke omstændigheder vedrørende de afsnit af det transeuropæiske hovedtransportnet, hvor der anvendes tidsbaserede brugsafgifter.

- (13) De medlemsstater, der ved dette direktivs ikrafttræden anvender vejafgifter på deres transeuropæiske hovedtransportnet eller en del heraf, bør kunne indføre et kombineret afgiftssystem for alle tunge køretøjer eller for visse typer af tunge køretøjer. Denne mulighed bør imidlertid kun foreligge som en videreførelse af og et supplement til et vejafgiftssystem på det transeuropæiske transportnet, hvor de strategisk vigtigste knudepunkter og forbindelser i det transeuropæiske transportnet er placeret, eller en del heraf. Dette system ville give medlemsstaterne mulighed for at udvide gennemførelsen af principperne om, at brugeren betaler, og forureneren betaler, ud over det afgiftsbelagte vejnet ved at anvende brugsafgifter på disse afsnit af det transeuropæiske transportnet, som ikke er omfattet af vejafgifter, eller på visse typer af tunge køretøjer som f.eks. dem med en bestemt tonnage, der ikke er omfattet af vejafgifter. Det kombinerede afgiftssystem ville således hjælpe medlemsstaterne med at gøre yderligere fremskridt og sikre grønnere vejtransport, navnlig i de tilfælde hvor der ikke findes noget afgiftssystem, og hvor vejafgifter ikke er en økonomisk levedygtig eller socialt acceptabel mulighed. For fuldt ud at overholde principperne om bæredygtig mobilitet bør det maksimale beløb for disse brugsafgifter desuden differentieres efter både køretøjets EURO-emissionsklasse og CO₂-emissionsklasse. På baggrund af alle disse betragtninger er det uomtvisteligt, at anvendelsen af et sådant system, som kombinerer en tidsbaseret og en afstandsbaseret tilgang, ville medføre mange fordele; det bør derfor også være muligt at anvende det på fuldt ud tidsbaserede systemer efter overgangsperiodens udløb. Senest fem år efter dette direktivs ikrafttræden bør medlemsstaterne, når de anvender vejafgifter på tunge godskøretøjer, anvende vejafgifter eller brugsafgifter på alle tunge godskøretøjer.
- (14) Når principperne om, at brugeren og forureneren betaler, styrkes, bør der tages hensyn til visse karakteristika ved medlemsstaterne eller deres vejafgifts- og brugsafgiftssystemer. For eksempel kan det for så vidt angår særligt tyndt befolkede områder eller et særlig stort net af vej- og brugsafgiftsbelagte veje angives, at der bør være mulighed for at fastsætte undtagelser for vejafsnit.
- (15) Nogle medlemsstater har store afgiftsbelagte net, der omfatter mange flere motorveje og veje end blot dem, der er en del af det transeuropæiske transportnet. Anvendelse af vejafgifter eller brugsafgifter på alle tunge godskøretøjer ville derfor medføre betydeligt større byrder, især for små og mellemstore håndværksvirksomheder (hvoraf mange vedrører bygge- og anlægsarbejde, og som typisk ikke leverer transporttjenester). Byrderne ville derefter medføre højere priser på f.eks. bygge- og anlægsområdet. Prisstigninger kan betyde, at navnlig fremtidige investeringer til eksempelvis energirenovering af huse og lejligheder samt modernisering af teknologien i husene udsættes eller sågar annulleres. Håndværksvirksomheder tilbagelægger nogle gange lange afstande med køretøjer for at levere deres tjenester, og disse ture kan vanskeligt udføres ved anvendelse af andre former for transport. Virksomheder fra landdistrikter, som på grund af den mindskede befolkningstæthed og efterspørgsel i disse distrikter er afhængige af deres mulighed for at levere tjenesteydelser og bygge- og anlægsaktiviteter i storbyområder, befinder sig ydermere i en ugunstig konkurrencemæssig situation i forhold til virksomheder, der opererer i store byer eller i udkanten af storbyområder. Medlemsstaterne bør derfor have mulighed for at indføre visse afgiftsfritagelser, f.eks. for køretøjer, der benyttes til transport af materiel, udstyr eller maskiner, som føreren benytter til udøvelsen af sit erhverv, eller til at levere varer, der er fremstillet ved håndværksmæssig fremgangsmåde.

- (16) Muligheden for at benytte veje, der er underlagt vejafgifter, f.eks. motorveje, tunneler eller broer i stedet for trængselsplagede lokale veje, kan være vigtig for personer med handicap. For at give personer med handicap mulighed for at benytte veje, der er pålagt vejafgifter, uden yderligere administrative byrder bør medlemsstaterne have mulighed for at undtage køretøjer, der tilhører personer med handicap, fra forpligtelsen til at betale en vejafgift eller brugsafgift.
- (17) Medlemsstaterne bør tilskyndes til at tage hensyn til socioøkonomiske faktorer i forbindelse med anvendelsen af vejafgiftssystemer på personbiler. Afgifter på personbiler kan f.eks. tilpasses med henblik på at undgå en urimelig belastning af hyppige brugere.
- (18) Det er navnlig vigtigt, at medlemsstaterne indfører et retfærdigt afgiftssystem, og navnlig et, der ikke belaster brugere af personbiler, som på grund af deres bopæl i landdistrikter eller vanskeligt tilgængelige eller isolerede områder er nødt til at benytte afgiftsbelagte veje mere regelmæssigt.
- (19) Såfremt medlemsstaterne indfører tidsbaserede afgifter, der anvendes på lette køretøjer, er det ligesom for tunge køretøjer vigtigt at sikre, at afgifterne er forholdsmæssige, herunder også for brugsperioder på under et år. I den forbindelse skal der tages hensyn til det forhold, at lette køretøjer har et andet anvendelsesmønster end tunge køretøjer. Beregningen af forholdsmæssige tidsbaserede afgifter kan baseres på tilgængelige data om turmønstre.
- (20) I medfør af direktiv 1999/62/EF kan der pålægges en afgift for eksterne omkostninger, der er tæt på den samfundsmæssige marginalomkostning ved brug af det pågældende køretøj. Denne metode har vist sig at være den mest retfærdige og effektive til at tage højde for negative miljø- og sundhedsmæssige virkninger af luftforurening og støj forårsaget af tunge køretøjer og vil kunne sikre at tunge køretøjer yder et retfærdigt bidrag til at opfylde luftkvalitetsnormerne for Europa, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/50/EF ⁽⁷⁾, og eventuelle gældende grænser og mål for støj. Det bør derfor gøres lettere at anvende sådanne afgifter. Afgifter for eksterne omkostninger bør anvendes mere systematisk. For at bidrage til at overgå til at anvende princippet om, at forurenere betaler, fuldt ud bør medlemsstaterne anvende afgifter for eksterne omkostninger på tunge køretøjer, i det mindste for så vidt angår luftforurening, på de net, der er omfattet af en infrastrukturafgift.
- (21) Med sigte herpå bør den vægtede gennemsnitlige afgift for eksterne omkostninger erstattes af umiddelbart anvendelige referenceværdier, der ajourføres på baggrund af inflationen, de videnskabelige fremskridt med at estimere vejtransportens eksterne omkostninger og udviklingen i køretøjsflådens sammensætning.
- (22) Differentieringen af infrastrukturafgifterne efter EURO-emissionsklasse har bidraget til brug af renere køretøjer. Med fornyelsen af køretøjsflåderne forventes differentieringen af afgifterne på dette grundlag på vejnettet mellem byer dog at blive mindre effektiv på mellemlang sigt. Medlemsstaterne bør derfor have mulighed for at ophøre med at differentiere vejafgifter på dette grundlag.
- (23) Da andelen af CO₂-emissioner fra tunge køretøjer er tiltagende, bør der samtidig indføres en differentiering af infrastrukturafgifterne og brugsafgifterne efter CO₂-emissionsklasse, som kan bidrage til forbedringer på dette område. I forbindelse med fælles brugsafgiftssystemer, som kan bidrage til yderligere harmonisering, er gennemførelsen af differentieringen mere kompliceret, navnlig på grund af de betingelser, som sådanne fælles systemer skal opfylde. Da de deltagende medlemsstater skal nå til enighed om fordelingen af brugsafgiftsprovenuet, samtidig med at dets niveau er begrænset af de bestemmelser, der indføres ved dette direktiv, og tillige ændre internationale aftaler, er det i et sådant særligt tilfælde passende at give yderligere tid til gennemførelsen af differentieringen efter CO₂-emissioner. Under alle omstændigheder bør differentieringen udformes på en måde, der er i overensstemmelse med forordning (EU) 2019/1242.
- (24) Indtil CO₂-emissioner imødegås ved hjælp af mere velegnede instrumenter såsom harmoniserede drivmiddelaugifter med en CO₂-komponent, eller indtil vejtransport bliver omfattet af et emissionshandelssystem, bør medlemsstaterne også have mulighed for at anvende en afgift for eksterne omkostninger, der afspejler omkostningerne ved CO₂-emissioner. Hvis det er videnskabeligt begrundet, bør medlemsstaterne have mulighed for at anvende højere afgifter for eksterne omkostninger ved CO₂-emissioner end de referenceværdier, der er fastsat i dette direktiv.
- (25) For at fremme overgangen til en renere køretøjsflåde af tunge køretøjer bør differentieringen af infrastruktur- og brugsafgifterne efter deres CO₂-emissioner være obligatorisk, medmindre der anvendes en afgift for eksterne omkostninger ved CO₂-emissioner.

⁽⁷⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/50/EF af 21. maj 2008 om luftkvaliteten og renere luft i Europa (EUT L 152 af 11.6.2008, s. 1).

- (26) For at belønne de tunge køretøjer, der præsterer bedst, bør medlemsstaterne have mulighed for at anvende det højeste afgiftsnedsættelsesniveau på køretøjer, der kører uden udstødningsemissioner. For yderligere at fremme udrulningen af nulemissionskøretøjer bør medlemsstaterne have mulighed for midlertidigt at undtage dem fra vejafgifter. Af samme grund og for at sikre, at andelen af køretøjer, der nyder godt af vejafgiftsnedsættelser, forbliver stabil igennem årene og således skaber langsigtet planlægningsgaranti for medlemsstaterne for så vidt angår vejafgiftsprovenu, bør nye køretøjer tildeles CO₂-emissionsklasser på grundlag af deres præstationer i forhold til den lineære emissionsreduktionskurve mellem 2021 og 2030 som defineret i forordning (EU) 2019/1242.
- (27) For at sikre at differentieringen af afgifter efter CO₂-emissioner og afgifter for eksterne omkostninger ved CO₂-emissioner, der begge har til formål at åbne for udrulningen af lavemissions- og nulemissionskøretøjer, er effektiv og sammenhængende, og sikre en sammenhængende anvendelse af direktiv 1999/62/EF med eventuelle andre CO₂-prissætningsinstrumenter, der vedrører vejtransport, og som muligvis vedtages i fremtiden, bør Kommissionen rettidigt vurdere deres effektivitet og nødvendighed. På grundlag af denne vurdering bør Kommissionen, hvis det er relevant, foreslå en ændring af bestemmelserne om differentiering af afgifter efter CO₂-emissioner og afgifter for eksterne omkostninger ved CO₂-emissioner for at forhindre dobbelt opkrævning gennem forskellige CO₂-prissætningsinstrumenter. Selv om den fremtidige foranstaltning bør sikre retssikkerhed og en sammenhængende anvendelse af de forskellige regler, bør nærværende direktiv præcisere, at medlemsstaterne ikke bør forpligtes til at anvende det CO₂-differentieringssystem, der er fastsat i nærværende direktiv udover anvendelsesdatoen for et andet CO₂-prissætningsinstrument, der gælder for vejtransport, som eventuelt vedtages på EU-plan, f.eks. på grundlag af forslaget til Europa-Parlamentets Rådets direktiv om ændring af direktiv 2003/87/EF, afgørelse (EU) 2015/1814 og forordning (EU) 2015/757 [COM(2021) 551 final]. I tilfælde af at et andet CO₂-prissætningsinstrument, der gælder for vejtransport, i mellemtiden vedtages, bør niveauet for afgifter for eksterne omkostninger ved CO₂-emissioner begrænses til, hvad der er nødvendigt for at internalisere disse eksterne omkostninger, og Kommissionen bør ved hjælp af delegerede retsakter have beføjelse til at justere referenceværdierne i bilag IIIc.
- (28) For at beskytte Unionens kulturarv med hensyn til biler bør medlemsstaterne kunne placere køretøjer af historisk betydning i en særlig klasse med henblik på at justere de forskellige afgifter, der skal betales i henhold til dette direktiv.
- (29) På nuværende tidspunkt fastsætter forordning (EU) 2019/1242 ikke emissionsreduktionskurver for grupper af tunge køretøjer, der ikke er omfattet af nævnte forordnings artikel 2, stk. 1, litra a)-d). På baggrund af nævnte forordnings artikel 15 er det muligt, at nævnte forordning vil blive ændret i fremtiden, og at der vil blive fastsat emissionsreduktionskurver for sådanne grupper af køretøjer. Hvis en sådan ændring vedtages, bør differentieringen af infrastrukturafgifter og brugsafgifter for tunge køretøjer efter CO₂-emissionsklasse 2 og 3 også gælde for disse grupper af køretøjer. Hvis en sådan ændring ikke vedtages, bør differentieringen for disse grupper af køretøjer kun foretages for CO₂-emissionsklasse 1, 4 og 5.
- (30) Kommissionen bør, hvis det er relevant, overveje at foreslå en ændring af direktiv 1999/62/EF, således at CO₂-emissionsklasse 2 og 3 indføres for alle tunge køretøjer efter de principper, der gælder for tunge køretøjer, som i øjeblikket er reguleret ved forordning (EU) 2019/1242 for så vidt angår deres CO₂-emissioner, hvis anvendelsesområdet for nævnte forordning udvides til at omfatte andre tunge køretøjer.
- (31) Dette direktiv bør fremme reduktionen af CO₂-emissioner gennem tekniske forbedringer af kombinationer af tunge motorkøretøjer til godsbefordring og påhængs- og sættevogne hertil. Derfor foreskriver dette direktiv en nedsættelse af vejafgifterne for tunge motorkøretøjer til godsbefordring med lave CO₂-emissioner. For at sikre fuld reguleringsmæssig konsekvens bør Kommissionen, når der foreligger juridisk certificerede værdier for påhængs- og sættevogens indvirkning på CO₂-emissionerne fra kombinationer af tunge godskøretøjer, hvis det er relevant, fremsætte et lovgivningsforslag om ændring af direktiv 1999/62/EF med henblik på at medtage disse certificerede værdier ved fastlæggelsen af den nedsættelse af vejafgifter, der er fastsat i dette direktiv.
- (32) For fortsat at fremme fornyelsen af flåden og for at undgå en forvridning af brugtbilsmarkedet for tunge køretøjer bør klassificeringen af køretøjer, der tilhører CO₂-emissionsklasse 2 og 3, revurderes hvert sjette år efter deres første registrering. For at mindske den administrative byrde bør gyldigheden af brugsafgifter, der var gyldige før omklassificeringsdatoen, ikke berøres.

- (33) For så vidt angår ikrafttrædelsen af omklassificeringen af brugsafgiftssystemerne afhænger valget af en passende model af specifikke overvejelser vedrørende de administrative følger af denne omklassificering og dens indtægtsmæssige virkninger. Derfor bør beslutningen om, hvordan omklassificeringen af brugsafgiftssystemerne skal gennemføres, overlades til medlemsstaterne (eller, hvis der er tale om fælles brugsafgiftssystemer, den berørte gruppe af medlemsstater).
- (34) For at sikre en sammenhængende anvendelse af vejafgiftsdifferentiering efter CO₂-emissioner er det nødvendigt at ændre Rådets direktiv 1999/37/EF ⁽⁸⁾ for at kræve, at tunge køretøjers specifikke CO₂-emissioner angives på deres registreringsattest, hvis de fremgår af deres typeattest. Hvis forordning (EU) 2019/1242 ændres på en måde, der påvirker beregningen af CO₂-emissioner som følge af anvendelsen af kulstoffattige drivmidler, kunne det være hensigtsmæssigt, at Kommissionen vurderer behovet for at styrke sammenhængen mellem nærværende direktiv og de pågældende ændringer. Det er vigtigt at sikre, at køretøjsudstyr, der anvendes som en del af en vejafgiftstjeneste, indeholder data vedrørende tunge køretøjers CO₂-emissioner og CO₂-emissionsklasse, og at sådanne data er tilgængelige med henblik på udveksling af oplysninger mellem medlemsstaterne som fastsat i direktiv (EU) 2019/520.
- (35) Lette køretøjer står for to tredjedele af vejtransportens negative miljø- og sundhedsmæssige virkninger. Det er derfor vigtigt at fremme anvendelsen af de reneste og mest energieffektive køretøjer gennem differentiering af vejafgifter efter deres specifikke CO₂-emissioner og deres forurenende emissioner, der er fastsat i overensstemmelse med Kommissionens forordning (EU) 2017/1151 ⁽⁹⁾ og i forbindelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631 ⁽¹⁰⁾. For at fremme anvendelsen af de reneste og mest effektive køretøjer bør medlemsstaterne have mulighed for at anvende betydeligt lavere vejafgifter og brugsafgifter for sådanne køretøjer. Medlemsstaterne bør have mulighed for at tage hensyn til forbedringer af køretøjets miljøpræstationer, som hænger sammen med dets omstilling til alternative drivmidler. Medlemsstaterne bør i den forbindelse have mulighed for at undtage drivmidler, der produceres af råprodukter med stor risiko for indirekte ændringer i arealanvendelsen (ILUC), hvor der konstateres en betydelig udvidelse af produktionsområdet til arealer med et stort kulstoflager. Et fortløbende abonnement eller enhver anden mekanisme, der er godkendt af vejafgiftsforvalteren, bør gøre det muligt for brugerne at drage fordel af en differentiering af vejafgifter eller brugsafgifter svarende til køretøjets forbedrede miljøpræstationer efter omstillingen.
- (36) For ikke at ramme udviklingen og brugen af lette nulemissionskøretøjer på grund af den ekstra vægt, som nulemissionsteknologi indebærer, bør medlemsstaterne have mulighed for at anvende nedsatte satser eller undtagelser for disse køretøjer.
- (37) Trængsel, som alle motorkøretøjer bidrager til i varierende grad, udgør en omkostning på ca. 1 % af BNP. En væsentlig del af denne omkostning kan henføres til trængsel mellem byer. Der bør derfor være mulighed for at opkræve en specifik trængselsafgift, forudsat at den opkræves for både tunge og lette køretøjer. I betragtning af deres potentielle bidrag til at mindske trængsel kan medlemsstaterne undtage kollektive transportmidler, nemlig minibusser, rutebusser og busser, fra en sådan trængselsafgift. For at være effektiv og forholdsmæssig bør afgiften beregnes på grundlag af de marginale trængselsomkostninger og differentieres efter sted, tid og køretøjsklasse.
- (38) Vejafgifter kan mobilisere midler, der bidrager til at finansiere vedligeholdelsen og udviklingen af transportinfrastruktur af høj kvalitet. Det er derfor hensigtsmæssigt at kræve, at medlemsstaterne rapporterer fyldestgørende om anvendelsen af et sådant provenu. Det bør navnlig bidrage til at identificere mulige huller i finansieringen og til at øge offentlighedens accept af vejafgifter. Af hensyn til gennemsigtigheden vil det være hensigtsmæssigt, at medlemsstaterne giver trafikanterne visse oplysninger om vejafgifter og brugsafgifter, der pålægges på deres område, f.eks. oplysninger vedrørende anvendelsen af de indtægter, der genereres gennem anvendelsen af direktiv 1999/62/EF, differentieringen af infrastrukturafgifter, afgifter for eksterne omkostninger og det samlede provenu fra trængselsafgifter pr. køretøjsklasse.

⁽⁸⁾ Rådets direktiv 1999/37/EF af 29. april 1999 om registreringsdokumenter for motorkøretøjer (EFT L 138 af 1.6.1999, s. 57).

⁽⁹⁾ Kommissionens forordning (EU) 2017/1151 af 1. juni 2017 om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF, Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 og Kommissionens forordning (EU) nr. 1230/2012 og om ophævelse af Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 (EUT L 175 af 7.7.2017, s. 1).

⁽¹⁰⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631 af 17. april 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjers CO₂-emissioner og om ophævelse af forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011 (EUT L 111 af 25.4.2019, s. 13).

- (39) Trængselsafgifter bør afspejle de faktiske omkostninger, som køretøjet direkte påfører andre trafikanter og indirekte samfundet som helhed, på en forholdsmæssig måde. For at forhindre dem i uforholdsmæssigt at hindre den frie bevægelighed for personer og varer bør de være begrænset til specifikke beløb, som afspejler de samfundsmæssige marginalomkostninger ved trængsel i situationer med tæt på fuld kapacitet, nemlig når trafikmængden nærmer sig vejkapaciteten. Af samme grund bør en trængselsafgift ikke anvendes i kombination med en infrastrukturafgift, der er differentieret efter tidspunktet på dagen og typen af dag eller årstid med henblik på at mindske trængsel. For at maksimere de positive virkninger af trængselsafgifter bør det provenu, som de genererer, afsættes til projekter, som imødegår kilderne til trængsel.
- (40) Under hensyntagen til at eksisterende koncessionskontrakter kan indeholde andre ordninger end dem, der er fastsat i dette direktiv, og for at sikre deres finansielle levedygtighed, er det hensigtsmæssigt at kræve, at eksisterende koncessionskontrakter kun skal opfylde kravet om at differentiere infrastrukturafgifterne, når de ændres væsentligt.
- (41) Forhøjelser af infrastrukturafgiften kan også udgøre et nyttigt bidrag til at løse problemer i forbindelse med betydelige miljøskader eller trængsel, der skyldes benyttelsen af visse veje, og ikke kun i bjergområder. Den nuværende begrænsning, som begrænser anvendelsen af forhøjelser til sådanne områder, bør derfor fjernes. Hvis to eller flere medlemsstater pålægger større forhøjelser i samme korridor, er det nødvendigt at tage i betragtning, at disse forhøjelser kan have negativ virkning for andre medlemsstater i samme korridor. For at undgå dobbelt opkrævning hos brugerne bør forhøjelser desuden udelukkes på vejafsnit, hvor der anvendes en trængselsafgift. Med henblik herpå og for at undgå, at udkantsområders økonomiske udvikling påvirkes i negativ retning, og for at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af dette direktiv bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at forkaste de planer, der er fremlagt af en medlemsstat, om at lægge en forhøjet infrastrukturafgift på specifikke vejafsnit, hvor der jævnligt er trængsel, eller hvor vejtrafikken forårsager væsentlige miljøskader, eller at forlange disse planer ændret. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 ⁽¹¹⁾.
- (42) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af dette direktiv bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at vedtage gennemførelsesretsakter for at angive CO₂-referenceemissionerne for de undergrupper af tunge køretøjer, der ikke er omfattet af artikel 2, stk. 1, litra a)-d), i forordning (EU) 2019/1242. Kommissionen bør gengive de data, der er relevante for sådanne køretøjsgrupper, og som er offentliggjort i den rapport, der er omhandlet i artikel 10 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/956 ⁽¹²⁾. I betragtning af den begrænsede karakter af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen, er det ikke nødvendigt at fastsætte bestemmelser om, at et udvalg bestående af repræsentanter for medlemsstaterne foretager kontrol forud for vedtagelsen heraf.
- (43) Hvis en medlemsstat indfører et vejafgiftssystem, kan ydet kompensation i visse tilfælde føre til forskelsbehandling af udefrakommende trafikanter. Muligheden for at yde kompensation bør derfor begrænses til tilfælde med vejafgifter og bør ikke længere være til rådighed i forbindelse med brugsafgifter.
- (44) For at udnytte potentielle synergier mellem eksisterende vejafgiftssystemer og for at mindske driftsomkostningerne bør Kommissionen inddrages fuldt ud i samarbejdet mellem de medlemsstater, der agter at indføre fælles vejafgiftssystemer.
- (45) Det er nødvendigt at give medlemsstaterne mulighed for at finansiere opførelse, drift, vedligeholdelse og udvikling af installationer med henblik på energi eller drivmidler til lavemissions- og nulemissionskøretøjer med det sigte at lette elektrificering af vejene. Hvis en medlemsstat agter at finansiere disse elektriske installationer uafhængigt af finansieringen af vejinfrastrukturen, bør dette direktiv navnlig ikke forhindre den pågældende medlemsstat i at lægge afgifter på anvendelsen af disse installationer.

⁽¹¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

⁽¹²⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/956 af 28. juni 2018 om overvågning og indberetning af nye tunge køretøjers CO₂-emissioner og brændstofforbrug (EUT L 173 af 9.7.2018, s. 1).

- (46) Målet for dette direktiv, nemlig at sikre, at nationale afgifter på køretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer anvendes på en sammenhængende måde, som sikrer ligebehandling i hele Unionen, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan på grund af vejtransportens grænseoverskridende dimension og de problemer, som dette direktiv har til formål at afhjælpe, bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.
- (47) Det er nødvendigt at sikre, at afgifterne for eksterne omkostninger fortsat afspejler omkostningerne ved luftforurening, støj og klimaændringer forårsaget af tunge køretøjer så nøjagtigt som muligt, uden at afgiftssystemet gøres unødigt kompliceret, for at fremme anvendelsen af de mest energieffektive køretøjer og at bevare incitamenternes effektivitet og holde differentieringen af vejafgifter ajour.
- (48) Derfor bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) for så vidt angår tilpasningen af referenceværdierne for afgifter for eksterne omkostninger, der er fastsat i bilag IIb og IIc til direktiv 1999/62/EF, til de videnskabelige og tekniske fremskridt. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning ⁽¹³⁾. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.
- (49) Direktiv 1999/62/EF, 1999/37/EF og (EU) 2019/520 bør derfor ændres i overensstemmelse hermed —

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

Artikel 1

Ændring af direktiv 1999/62/EF

I direktiv 1999/62/EF foretages følgende ændringer:

- 1) Overskriften affattes således:

»Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/62/EF af 17. juni 1999 om afgifter på køretøjer for benyttelse af vejinfrastrukturer«.

- 2) Artikel 1 og 2 affattes således:

»Artikel 1

1. Dette direktiv finder anvendelse på:

- a) køretøjsafgifter for tunge godskøretøjer
- b) vejafgifter og brugsafgifter for køretøjer.

2. Direktivet finder ikke anvendelse på køretøjer, som udelukkende anvendes i medlemsstaternes ikkeeuropæiske områder.

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

Artikel 2

1. I dette direktiv forstås ved:

- 1) »transeuropæisk vejnet«: den vejtransportinfrastruktur, der er omhandlet i kapitel II, afsnit 3, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013 (*), som vist på kortene i nævnte forordnings bilag I
- 2) »transeuropæisk hovedtransportnet«: transportinfrastruktur identificeret i overensstemmelse med kapitel III i forordning (EU) nr. 1315/2013

⁽¹³⁾ EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.

- 3) »anlægsomkostninger»: omkostninger i forbindelse med anlæggelsen, herunder eventuelle finansieringsomkostninger, til en af følgende:
- a) ny infrastruktur eller forbedringer af ny infrastruktur, herunder omfattende struktureparationer
 - b) infrastruktur eller forbedringer af infrastruktur, herunder omfattende struktureparationer, der er blevet færdiggjort højst 30 år før den 10. juni 2008, for så vidt der allerede var indført vejafgiftsordninger den 10. juni 2008, eller som er blevet færdiggjort højst 30 år inden indførelsen af nye vejafgiftsordninger, der måtte blive indført efter den 10. juni 2008, eller
 - c) infrastruktur eller forbedringer af infrastruktur, der afsluttes inden tidsfristerne, der er omhandlet i litra b), såfremt:
 - i) en medlemsstat har indført et vejafgiftssystem, hvorefter disse omkostninger dækkes gennem en kontrakt med en vejafgiftsforvalter eller andre retsakter med tilsvarende virkning, som trådte i kraft inden den 10. juni 2008, eller
 - ii) en medlemsstat kan påvise, at der ved anlæg af den pågældende infrastruktur var beregnet en livscyklus på mere end 30 år
- 4) »finansieringsomkostninger»: renter på lån og udbytte af aktionærers finansiering af egenkapital
- 5) »omfattende struktureparationer»: struktureparationer bortset fra reparationer, der ikke længere er til fordel for trafikanterne, navnlig hvis reparationsarbejdet er blevet erstattet af et nyt slidlag eller andre anlægsarbejder
- 6) »motorvej»: en vej, som specielt er anlagt og bygget til færdsel med motorkøretøjer, som ikke har tilkørsel til tilgrænsende ejendomme, og som opfylder følgende kriterier:
- a) den har i de to færdselsretninger særskilte vejbaner, der, bortset fra særlige steder eller midlertidigt, er adskilt fra hinanden enten ved en midterrabat, der ikke er bestemt til færdsel, eller undtagelsesvis ved andre midler
 - b) den krydses ikke i samme niveau af anden vej, jernbane, sporvognslinje, cykelsti eller gangsti, og
 - c) den er særligt afmærket som motorvej
- 7) »vejafgift»: et bestemt beløb, der skal betales for et køretøj, og som afhænger af den tilbagelagte afstand på en bestemt infrastruktur og af køretøjstypen, hvor betalingen giver dette køretøj ret til at benytte infrastrukturen, og hvori der indgår en eller flere af følgende afgifter:
- a) en infrastrukturafgift
 - b) en trængselsafgift, eller
 - c) en afgift for eksterne omkostninger
- 8) »infrastrukturafgift»: en afgift, der pålægges med henblik på at dække en medlemsstats omkostninger til anlæg, vedligeholdelse, drift og udvikling i forbindelse med infrastruktur
- 9) »afgift for eksterne omkostninger»: en afgift, der pålægges med henblik på at dække omkostninger som følge af en eller flere af følgende:
- a) trafikbaseret luftforurening
 - b) trafikbaseret støjforurening, eller
 - c) trafikbaserede CO₂-emissioner
- 10) »omkostninger ved trafikbaseret luftforurening»: omkostninger som følge af skader på menneskers sundhed og miljøskader, der skyldes udledning af partikler og ozonprækursorer såsom NO_x og flygtige organiske forbindelser fra et køretøj under brugen
- 11) »omkostninger ved trafikbaseret støj»: omkostninger som følge af skader på menneskers sundhed og miljøskader, der skyldes støj fra køretøjer selv eller fra deres kontakt med vejbanen

- 12) »omkostninger ved trafikbaserede CO₂-emissioner«: omkostninger som følge af skader, der skyldes udledning af CO₂ fra et køretøj under brugen
- 13) »trængsel«: en situation, hvor trafikmængden nærmer sig eller overstiger vejens kapacitet
- 14) »trængselsafgift«: en afgift, der lægges på køretøjer med henblik på at dække en medlemsstats omkostninger ved trængsel og mindske trængsel
- 15) »vægtet gennemsnitlig infrastruktureafgift«: det samlede provenu fra en infrastruktureafgift i løbet af en given periode divideret med de tilbagelagte køretøjskilometer for tunge køretøjer på de afgiftsbelagte vejafsnit i samme periode
- 16) »brugsafgift«: betaling af et bestemt beløb, der giver et køretøj ret til at benytte de i artikel 7, stk. 1 og 2, nævnte infrastrukturer i et nærmere bestemt tidsrum
- 17) »køretøj«: et motorkøretøj med fire eller flere hjul eller en kombination af sammenkoblede køretøjer, som er beregnet til eller benyttes til vejtransport af passagerer eller gods
- 18) »tungt køretøj«: et køretøj, hvis højeste teknisk tilladte totalvægt overstiger 3,5 ton
- 19) »tungt godskøretøj«: et tungt køretøj beregnet til godstransport
- 20) »rutebus og bus«: et tungt køretøj beregnet til transport af flere end otte passagerer ud over føreren
- 21) »let køretøj«: et køretøj, hvis højeste teknisk tilladte totalvægt ikke overstiger 3,5 ton
- 22) »personbil«: et let køretøj beregnet til transport af højst otte passagerer ud over føreren
- 23) »køretøj af historisk betydning«: et køretøj af historisk betydning, som defineret i artikel 3, nr. 7), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/45/EU (**)
- 24) »minibus«: et let køretøj beregnet til transport af flere end otte passagerer ud over føreren
- 25) »campingbil«: et køretøj, der er indrettet til beboelse og har sæder og et bord, sovepladser, enten separate eller ved omdannelse af siddepladserne, madlavningsfaciliteter og opbevaringsfaciliteter
- 26) »let erhvervskøretøj«: et let køretøj beregnet til godstransport
- 27) »varevogn«: et let køretøj som omhandlet i del C, punkt 4.2, i bilag I til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 (***)
- 28) »CO₂-emissioner fra et tungt køretøj«: dets specifikke CO₂-emissioner i punkt 2.3 i dets kundeinformationsfil som fastsat i del II i bilag IV til Kommissionens forordning (EU) 2017/2400 (****)
- 29) »nulemissionskøretøj«:
 - a) et tungt nulemissionskøretøj som defineret i artikel 3, nr. 11), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1242 (*****), eller
 - b) en personbil, en minibuss eller et let erhvervskøretøj uden forbrændingsmotor
- 30) »tungt lavemissionskøretøj«:
 - a) et tungt lavemissionskøretøj som defineret i artikel 3, nr. 12), i forordning (EU) 2019/1242, eller
 - b) et tungt køretøj, der ikke er omfattet af nævnte forordnings artikel 2, stk. 1, litra a)-d), og hvis CO₂-emissioner er mindre end 50 % af CO₂-referenceemissionerne fra dets køretøjsgruppe, dog ikke et nulemissionskøretøj
- 31) »transportvirksomhed«: enhver virksomhed, der udfører vejtransport af gods eller passagerer

- 32) »EURO 0«, »EURO I«, »EURO II«, »EURO III«, »EURO IV«, »EURO V«, »EEV«, »EURO VI«-emissionsklasse: et tungt køretøj, der opfylder emissionsgrænserne som anført i bilag 0
- 33) »type af tungt køretøj: et tungt køretøj kategoriseret efter antal aksler, dets dimensioner eller vægt eller anden køretøjsklassifikation, som afspejler slidskader på vejene, f.eks. det klassifikationssystem for vejskader, der fremgår af bilag IV, såfremt det anvendte klassifikationssystem er baseret på køretøjskarakteristika, som enten findes i den køretøjsdokumentation, der anvendes i samtlige medlemsstater, eller som er umiddelbart synlige
- 34) »undergruppe af køretøjer: en undergruppe af køretøjer som defineret i artikel 3, nr. 8), i forordning (EU) 2019/1242
- 35) »køretøjsgruppe: en gruppe af køretøjer som anført i tabel 1 i bilag I til forordning (EU) 2017/2400
- 36) »indberetningsperiode for år Y: indberetningsperiode for år Y som defineret i artikel 3, nr. 3), i forordning (EU) 2019/1242
- 37) »emissionsreduktionskurve« for indberetningsperioden for år (Y) og undergruppe af køretøjer (sg), nemlig $ET_{Y,sg}$: produktet af den årlige CO₂-emissionsreduktionsfaktor ($R-ET_Y$) gange CO₂-referenceemissionerne (rCO_{2sg}) for undergruppe sg, nemlig $ET_{Y,sg} = R-ET_Y \times rCO_{2sg}$; for årene $Y \leq 2030$ er $R-ET_Y$ og rCO_{2sg} begge fastlagt i overensstemmelse med punkt 5.1 i bilag I til forordning (EU) 2019/1242; for årene $Y > 2030$ fastsættes $R-ET_Y$ til 0,70; rCO_{2sg} finder anvendelse som tilpasset ved delegerede retsakter vedtaget i overensstemmelse med artikel 11, stk. 2, i forordning (EU) 2019/1242 for de indberetningsperioder, der begynder efter de respektive anvendelsesdatoer for disse delegerede retsakter
- 38) »CO₂-referenceemissioner fra en køretøjsgruppe: a) for køretøjer, der er omfattet af forordning (EU) 2019/1242, det beløb, der udregnes i overensstemmelse med formlen i punkt 3 i bilag I til nævnte forordning
b) for køretøjer, der ikke er omfattet af forordning (EU) 2019/1242, den gennemsnitsværdi af alle CO₂-emissioner fra køretøjer i den pågældende køretøjsgruppe, der er indberettet i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/956 (*****) for den første indberetningsperiode, som begynder efter den dato, hvor registrering, salg eller ibrugtagning af køretøjer i den pågældende køretøjsgruppe, der ikke opfylder forpligtelserne i artikel 9 i forordning (EU) 2017/2400, er forbudt i overensstemmelse med artikel 24 i forordning (EU) 2017/2400
- 39) »koncessionskontrakt: en koncession på bygge- og anlægsarbejder eller en koncession på tjenesteydelser som defineret i artikel 5, nr. 1), litra a) eller b), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/23/EU (*****)
- 40) »koncessionsvejafgift: en vejafgift, der pålægges af en koncessionshaver i henhold til en koncessionskontrakt
- 41) »væsentligt ændret vejafgifts- eller brugsafgiftsordning: en vejafgifts- eller brugsafgiftsordning, hvor ændringen af satser forventes at øge provenuet med mere end 10 % i sammenligning med det foregående regnskabsår, når bortses fra virkningen af en stigning i trafikken, og efter korrektion for inflation målt ved ændringerne i EU's harmoniserede forbrugerprisindeks (HICP), eksklusive energi og uforarbejdede fødevarer, som offentliggøres af Kommissionen (Eurostat).
2. Med henblik på stk. 1, nr. 2):
- a) må den andel af anlægsomkostningerne, der medregnes, under alle omstændigheder ikke overstige den del af den på indeværende tidspunkt beregnede livscyklus for infrastrukturkomponenterne, der fortsætter efter den 10. juni 2008 eller efter den dato, hvor de nye vejafgiftsordninger indføres, hvis denne dato ligger senere
- b) kan omkostninger til infrastruktur eller forbedringer af infrastruktur omfatte alle former for specifikke infrastrukturudgifter, hvis formål er at mindske støjgener, indføre innovative teknologier eller forbedre færdselssikkerheden, og faktiske betalinger afholdt af infrastrukturforvalteren svarende til objektive miljøtiltag, som f.eks. beskyttelse mod jordforurening.

3. Medlemsstaterne kan behandle en campingbil enten som en rutebus eller bus eller som en personbil., jf. dog artikel 7da, stk. 3.

(*) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013 af 11. december 2013 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet (EUT L 348 af 20.12.2013, s. 1).

(**) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/45/EU af 3. april 2014 om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om ophævelse af direktiv 2009/40/EF (EUT L 127 af 29.4.2014, s. 51).

(***) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markeds- overvågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF (EUT L 151 af 14.6.2018, s. 1).

(****) Kommissionens forordning (EU) 2017/2400 af 12. december 2017 om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 for så vidt angår bestemmelse af CO₂-emissioner og brændstofforbrug for tunge køretøjer og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF og Kommissionens forordning (EU) nr. 582/2011 (EUT L 349 af 29.12.2017, s. 1).

(*****) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1242 af 20. juni 2019 om fastsættelse af præstations- normer for nye tunge køretøjers CO₂-emissioner og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forord- ning (EF) nr. 595/2009 og (EU) 2018/956 og Rådets direktiv 96/53/EF (EUT L 198 af 25.7.2019, s. 202).

(******) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/956 af 28. juni 2018 om overvågning og indberet- ning af nye tunge køretøjers CO₂-emissioner og brændstofforbrug (EUT L 173 af 9.7.2018, s. 1).

(******) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/23/EU af 26. februar 2014 om tildeling af koncessionskon- trakter (EUT L 94 af 28.3.2014, s. 1).«

3) Artikel 7 og 7a affattes således:

»Artikel 7

1. Medlemsstaterne kan opretholde eller indføre vejafgifter 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 trans- europæiske vejnet, på de betingelser, der er fastsat i denne artikels stk. 4-14 og artikel 7a-7k, jf. dog artikel 9, stk. 1a.

2. Stk. 1 berører ikke medlemsstaternes ret til under overholdelse af TEUF at anvende vejafgifter og brugsafgifter på andre veje, forudsat at opkrævning af vejafgifter og brugsafgifter for disse andre veje ikke indebærer forskels- behandling af den internationale trafik og ikke medfører konkurrenceforvridning mellem virksomheder. Vejafgifter og brugsafgifter på andre veje end veje, der udgør en del af det transeuropæiske vejnet, og andre veje end motorveje skal opfylde betingelserne i denne artikels stk. 4 og 5, artikel 7a og artikel 7j, stk. 1, 2 og 4.

3. Med forbehold af andre bestemmelser i dette direktiv kan vejafgifter og brugsafgifter for forskellige køretøjs- klasser såsom tunge køretøjer, tunge godskøretøjer, busser og rutebusser, lette køretøjer, lette erhvervskøretøjer, minibusser og personbiler indføres eller opretholdes uafhængigt af hinanden. Hvis medlemsstaterne opkræver afgifter for personbiler, skal de dog også opkræve afgifter for lette erhvervskøretøjer.

4. Medlemsstaterne må ikke opkræve både vejafgifter og brugsafgifter for en og samme køretøjsklasse for benyt- telse 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.

Medlemsstaterne kan beslutte ikke at anvende artikel 7ca, stk. 3, artikel 7ga, stk. 1, og artikel 7gb, stk. 2, på sådanne vejafgifter for afbenyttelse af broer, tunneller og bjergpas, hvis en af eller begge følgende betingelser er opfyldt:

a) det ville ikke være teknisk gennemførligt at anvende artikel 7ca, stk. 3, artikel 7ga, stk. 1, og artikel 7gb, stk. 2, med henblik på at indføre en sådan differentiering i det pågældende vejafgiftssystem

- b) anvendelsen af artikel 7ca, stk. 3, artikel 7ga, stk. 1, og artikel 7gb, stk. 2, ville medføre, at de mest forurenende køretøjer blev flyttet til en anden rute med negative følger for færdselssikkerheden og folkesundheden.

En medlemsstat, der beslutter ikke at anvende artikel 7ca, stk. 3, artikel 7ga, stk. 1, og artikel 7gb, stk. 2, i overensstemmelse med nærværende stykkes andet afsnit, giver Kommissionen meddelelse om sin beslutning.

5. Vejafgifter og brugsafgifter opkræves uden direkte eller indirekte forskelsbehandling begrundet i:

- a) trafikantens nationalitet
- b) den medlemsstat eller det tredjeland, hvori transportvirksomheden er etableret
- c) den medlemsstat eller det tredjeland, hvori køretøjet er registreret, eller
- d) transportens afsendelses- eller bestemmelsessted.

6. Medlemsstaterne kan indføre reducerede vejafgifter eller brugsafgifter på visse vejafsnit eller helt udelukke visse vejafsnit fra vejafgifter, navnlig hvor trafikintensiteten er lav i tyndt befolkede områder.

7. I tilfælde af vejinfrastrukturer, der er omfattet af koncessionskontrakter, og hvis kontrakten blev undertegnet inden den ... [datoen for dette ændringsdirektivs ikrafttræden], eller der inden den ... [datoen for dette ændringsdirektivs ikrafttræden] ifølge en udbudsprocedure var modtaget bud eller svar på opfordringer til at forhandle ved udbud med forhandling kan medlemsstaterne vælge ikke at anvende artikel 7ca, stk. 3, artikel 7g, stk. 1 og 2, og artikel 7ga og 7gb på vejafgifter og brugsafgifter på disse vejinfrastrukturer indtil koncessionskontrakten fornyes eller vejafgifts- eller brugsafgiftsordningen ændres væsentligt.

8. Stk. 7 finder også anvendelse på langsigtede kontrakter, som er indgået mellem en offentlig og en ikkeoffentlig enhed og undertegnet inden den ... [datoen for dette ændringsdirektivs ikrafttræden] med henblik på udførelse af bygge- og anlægsarbejder og/eller forvaltning af tjenesteydelser, bortset fra udførelse af bygge- og anlægsarbejder, der ikke omfatter overførsel af efterspørgselsrisikoen.

9. Medlemsstaterne kan indføre reducerede vejafgifter eller brugsafgifter eller undtagelser fra forpligtelsen til at betale vejafgift eller brugsafgift for:

- a) tunge køretøjer, der er undtaget fra kravet om, at der skal installeres og anvendes kontrolapparater i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 (*)
- b) tunge godskøretøjer, hvis højeste teknisk tilladte totalvægt er over 3,5 ton og under 7,5 ton, der anvendes til transport af materiel, udstyr eller maskiner, som føreren benytter til udøvelsen af sit erhverv eller til levering af varer, der er fremstillet ved håndværksmæssig fremgangsmåde, når transporten ikke udføres for fremmed regning
- c) ethvert køretøj, der er omfattet af betingelserne i artikel 6, stk. 2, litra a) og b), eller ethvert køretøj, der anvendes eller ejes af personer med handicap, og
- d) nulemissionskøretøjer, hvis højeste teknisk tilladte totalvægt er på op til 4,25 ton.

10. Fra den ... [8 år efter datoen for dette ændringsdirektivs ikrafttræden] må medlemsstaterne ikke anvende brugsafgifter på tunge køretøjer på det transeuropæiske hovedtransportnet.

11. Uanset stk. 10 kan medlemsstaterne anvende brugsafgifter på tunge køretøjer på afsnit af det transeuropæiske hovedtransportnet, men kun i behørigt begrundede tilfælde, hvor anvendelsen af en vejafgift vil:

- a) medføre uforholdsmæssigt store administrations-, investerings- og driftsomkostninger i forhold til det forventede provenu eller de forventede fordele, som en sådan vejafgift ville medføre, f.eks. på grund af de pågældende vejafsnits begrænsede længde eller den relativt lave befolkningstæthed eller den relativt lave trafikintensitet, eller
- b) føre til, at trafikken flytter til en anden rute med negative følger for færdselssikkerheden eller folkesundheden.

Før disse brugsafgifter anvendes giver medlemsstaterne Kommissionen meddelelse om deres intention herom. Denne meddelelse skal i lyset af første afsnit indeholde en begrundelse for anvendelsen af brugsafgiften baseret på objektive kriterier og klare oplysninger om de køretøjer og vejafsnit, der er omfattet af brugsafgiften.

Medlemsstaterne kan indgive én enkelt meddelelse for flere vejafsnit, der er omfattet af undtagelserne, forudsat at begrundelsen er medtaget for hvert afsnit.

12. Hvis medlemsstaterne anvender en fælles brugsafgiftsordning i overensstemmelse med artikel 8, tilpasser eller afvikler de pågældende medlemsstater den fælles ordning senest den ... [10 år efter datoen for dette ændringsdirektivs ikrafttræden].

13. Frem til den ... [5 år efter datoen for dette ændringsdirektivs ikrafttræden] kan en medlemsstat for så vidt angår tunge godskøretøjer vælge kun at anvende vejafgifter eller brugsafgifter på tunge godskøretøjer, hvis højeste teknisk tilladte totalvægt er på 12 ton og derover, hvis den skønner, at lægning af vejafgifter eller brugsafgifter på tunge godskøretøjer på under 12 ton vil:

- a) medføre betydelige negative konsekvenser for trafikafvikling, miljø, støjniveau, trængsel, sundhed eller færdsels-sikkerhed som følge af en ændring af trafikmønstret
- b) medføre administrationsomkostninger på mere end 15 % af det merprovenu, som følger af denne udvidelse, eller
- c) vedrøre en køretøjsklasse, der ikke forårsager mere end 10 % af de infrastrukturomkostninger, der kan opkræves afgift for.

Medlemsstater, der vælger udelukkende at anvende vejafgifter eller brugsafgifter eller begge på tunge godskøretøjer, hvis højeste teknisk tilladte totalvægt er på 12 ton og derover, giver Kommissionen meddelelse om deres beslutning sammen med begrundelsen herfor.

14. Hvis der anvendes vejafgifter på alle tunge køretøjer, kan medlemsstaterne vælge at inddrive forskellige procentdele af omkostningerne fra busser og rutebusser og campingbiler på den ene side og fra tunge godskøretøjer på den anden.

15. Senest den ... [5 år efter datoen for dette ændringsdirektivs ikrafttræden] vurderer Kommissionen dette direktivs gennemførelse og effektivitet med hensyn til afgifter på lette køretøjer.

Denne vurdering skal tage hensyn til udviklingen i afgiftssystemerne for lette køretøjer for så vidt angår den afgiftstype, der anvendes på forskellige køretøjsklasser, omfanget af det omfattede net, forholdsmæssigheden af prissætningen og andre relevante elementer.

På grundlag af denne vurdering fremsætter Kommissionen, hvis det er relevant, et lovgivningsforslag om ændring af de relevante bestemmelser i dette direktiv.

(*) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 af 4. februar 2014 om takografer inden for vejtransport, om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport (EUT L 60 af 28.2.2014, s. 1).

Artikel 7a

1. Brugsafgifterne skal stå i rimeligt forhold til længden af det tidsrum, hvori infrastrukturen benyttes.
2. Hvis brugsafgifter anvendes på tunge køretøjer, skal benyttelsen af infrastrukturen mindst være tilladt i følgende perioder: et døgn, en uge, en måned og et år. Månedsaugiften må højst være 10 % af årsaugiften, ugeaugiften må højst være 5 % af årsaugiften, og dagsaugiften må højst være 2 % af årsaugiften.

En medlemsstat kan beslutte, at udelukkende årsaugift anvendes for køretøjer, der er registreret i denne medlemsstat.

Medlemsstaterne fastsætter brugsafgifter, inklusive administrationsomkostninger, for alle tunge køretøjer på et niveau, der ikke overstiger maksimumssatserne i bilag II.

3. Hvis brugsafgifter anvendes på personbiler, skal benyttelsen af infrastrukturen mindst være tilladt i følgende perioder: et døgn, en uge eller 10 døgn eller begge dele, en måned eller to måneder eller begge dele og et år. Afgiften for to måneder må højst være 30 % af årsafgiften, månedsafgiften må højst være 19 % af årsafgiften, 10-døgnsafgiften må højst være 12 % af årsafgiften, ugeafgiften må højst være 11 % af årsafgiften, og dagsafgiften må højst være 9 % af årsafgiften.

Medlemsstaterne kan begrænse den daglige brugsafgift til kun transitformål.

Medlemsstaterne kan også tillade benyttelse af infrastrukturen i andre tidsperioder. I sådanne tilfælde anvender medlemsstaterne afgifter i overensstemmelse med princippet om ligebehandling af brugere under hensyntagen til alle relevante faktorer, navnlig årsafgiften og afgifterne for de øvrige perioder, der er omhandlet i første afsnit, eksisterende brugsmønstre og administrationsomkostninger.

For så vidt angår brugsafgiftssystemer, der er vedtaget inden den ... [datoen for dette ændringsdirektivs ikrafttræden], kan medlemsstaterne opretholde satser, der overstiger grænserne i første afsnit, forudsat at de var gældende før denne dato, og opretholde tilsvarende højere satser for andre brugsperioder, i overensstemmelse med princippet om ligebehandling. De skal dog overholde de grænser, der er fastsat i første afsnit, samt andet afsnit, så snart væsentligt ændrede brugsafgiftsordninger træder i kraft, og senest den ... [8 år efter datoen for dette ændringsdirektivs ikrafttræden].

4. For minibusser og lette erhvervskøretøjer skal medlemsstaterne overholde enten stk. 2 eller 3. Hvis medlemsstaterne fastsætter andre brugsafgifter for lette erhvervskøretøjer end for personbiler, skal de fastsætte højere brugsafgiftssatser for lette erhvervskøretøjer end for personbiler.

5. Senest den ... [5 år efter datoen for dette ændringsdirektivs ikrafttræden] vurderer Kommissionen den tekniske og juridiske gennemfærlighed af at differentiere behandlingen af forskellige lette erhvervskøretøjer på grundlag af, hvorvidt det pågældende lette erhvervskøretøj er udstyret med en takograf. På grundlag af denne vurdering fremsætter Kommissionen, hvis det er relevant, et lovgivningsforslag om ændring af dette direktiv i overensstemmelse hermed.»

4) Følgende artikel indsættes:

»Artikel 7aa

1. Medlemsstater, der anvendte vejafgifter på deres transeuropæiske transportnet eller en del heraf, inden den ... [datoen for dette ændringsdirektivs ikrafttræden], kan indføre et kombineret afgiftssystem for alle tunge køretøjer eller for visse typer af tunge køretøjer.

2. I dette kombinerede afgiftssystem kan medlemsstaterne uanset artikel 7, stk. 10, opkræve brugsafgifter for alle tunge køretøjer eller for visse typer tunge køretøjer, herunder for visse vægtklasser af tunge køretøjer på det transeuropæiske transportnet eller dele heraf, i overensstemmelse med artikel 7, stk. 4.

3. De brugsafgifter, der er omhandlet i denne artikels stk. 2, differentieres i overensstemmelse med artikel 7ga og efter EURO-emissionsklassen. Desuden fastsætter medlemsstaterne brugsafgifter, inklusive administrationsomkostninger, for de pågældende tunge køretøjer på et niveau, der ikke er højere end maksimumssatserne i bilag II.

4. Medlemsstater, der indfører det kombinerede afgiftssystem, skal foretage en konsekvensanalyse eller analyse, der forklarer og begrundes indførelsen heraf, og som meddeles Kommissionen mindst seks måneder før dets indførelse.»

5) Artikel 7b og 7c affattes således:

»Artikel 7b

1. Infrastrukturafgifterne for tunge køretøjer bygger på princippet om inddrivelse af infrastrukturuomkostningerne. De vægtede gennemsnitlige infrastrukturafgifter for tunge køretøjer skal stå i forhold til anlægsomkostningerne 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, på hvilket infrastrukturafgifterne for tunge køretøjer lægges, og de køretøjer, der er pålagt disse afgifter. Medlemsstaterne kan vælge kun at inddrive en procentdel af disse omkostninger.

Artikel 7c

1. Medlemsstaterne kan opretholde eller indføre en afgift for eksterne omkostninger, der vedrører omkostninger ved trafikbaseret luftforurening eller støjforurening eller trafikbaserede CO₂-emissioner eller enhver kombination heraf.

Lægges der en afgift på eksterne omkostninger på tunge køretøjer, differentierer og fastsætter medlemsstaterne den i overensstemmelse med minimumskraverne og metoderne i bilag IIIa og overholder referenceværdierne i bilag IIIb og IIIc. Medlemsstaterne kan vælge kun at inddrive en procentdel af disse omkostninger.

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

3. Medlemsstaterne kan anvende undtagelser, der gør det muligt at tilpasse afgifter for eksterne omkostninger for køretøjer af historisk betydning.»

6) Følgende artikler indsættes:

»Artikel 7ca

1. Når der lægges en afgift for eksterne omkostninger på luft- eller støjforurening, tager medlemsstaterne hensyn til omkostningerne vedrørende det net eller en del af det net, for hvilket denne afgift er pålagt, og de køretøjer, der er pålagt denne afgift.

2. Afgiften for eksterne omkostninger vedrørende trafikbaseret luftforurening finder ikke anvendelse på tunge køretøjer, der opfylder de strengeste EURO-emissionsstandarter.

Første afsnit ophører med at finde anvendelse fire år fra den dato, hvor de regler, hvorved standarderne blev indført, begyndte at finde anvendelse.

3. Fra den ... [4 år efter datoen for dette ændringsdirektivs ikrafttræden] anvender medlemsstaterne en afgift for eksterne omkostninger ved trafikbaseret luftforurening på tunge køretøjer på det afgiftsbelagte vejnet, der er omhandlet i artikel 7, stk. 1.

Uanset første afsnit kan medlemsstaterne beslutte ikke at anvende en afgift for eksterne omkostninger på disse vejafsnit, hvis dette ville medføre, at de mest forurenende køretøjer blev flyttet til en anden rute med negative følger for færdselssikkerheden og folkesundheden.

4. Medlemsstaterne kan vurdere muligheden for at anvende en afgift for eksterne omkostninger ved CO₂-emissioner og ved luftforurening eller rabatter i forbindelse med disse emissioner, hvis koncessionsvejafgifterne ikke differentieres i overensstemmelse med artikel 7g og 7ga for tunge køretøjer og i overensstemmelse med artikel 7gb for lette køretøjer.

Resultatet af denne fakultative vurdering, herunder en begrundelse for, hvorfor afgiften for eksterne omkostninger eller rabatter ikke anvendes, meddeles Kommissionen.

Artikel 7cb

1. Medlemsstaterne kan anvende højere afgifter for eksterne omkostninger ved CO₂-emissioner end referenceværdierne i bilag IIIc, forudsat at dette sker på ikkeforskelsbehandlende vis og er begrænset til højst to gange værdierne i bilag IIIc. Hvis medlemsstaterne anvender dette stykke, skal de begrunde deres beslutning og give Kommissionen meddelelse herom i overensstemmelse med bilag IIIa.

2. For rutebusser og busser kan medlemsstaterne vælge at anvende de samme værdier som eller lavere værdier end dem, der anvendes på tunge godskøretøjer.

3. En afgift for eksterne omkostninger ved CO₂-emissioner kan kombineres med en infrastrukturafgift, der er differentieret i overensstemmelse med artikel 7ga.

4. Senest den ... [5 år efter dette ændringsdirektivs ikrafttræden] evaluerer Kommissionen dets gennemførelse og effektivitet med hensyn til afgifter for eksterne omkostninger ved CO₂-emissioner samt dets sammenhæng med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF (*) og Rådets direktiv 2003/96/EF (**). På grundlag af denne evaluering fremsætter Kommissionen, hvis det er relevant, et lovgivningsforslag om ændring af denne artikel. Hvis denne artikel ikke er blevet ændret i overensstemmelse hermed senest den 1. januar 2027, men direktiv 2003/87/EF eller direktiv 2003/96/EF er blevet ændret på en sådan måde, at det resulterer i, at i hvert fald en del af de eksterne omkostninger ved CO₂-emissioner fra vejtransport reelt internaliseres, vedtager Kommissionen delegerede retsakter i overensstemmelse med nærværende direktivs artikel 9d om ændring af bilag IIIc til nærværende direktiv for at justere referenceværdierne for afgiften for eksterne omkostninger ved CO₂-emissioner, under hensyntagen til den faktiske CO₂-pris, der anvendes for drivmidler til vejtransport i Unionen.

(*) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF af 13. oktober 2003 om et system for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Unionen og om ændring af Rådets direktiv 96/61/EF (EUT L 275 af 25.10.2003, s. 32).

(**) 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).«

7) Artikel 7d affattes således:

»Artikel 7d

Senest seks måneder efter vedtagelsen af nye og strengere EURO-emissionsstandarder fremsætter Kommissionen, hvor det er relevant, et lovgivningsforslag for at fastsætte de tilsvarende referenceværdier i bilag IIIb og for at justere maksimumssatserne for brugsafgifterne i bilag II.«

8) Følgende artikel indsættes:

»Artikel 7da

1. Medlemsstaterne kan i overensstemmelse med kravene i bilag V indføre en trængselsafgift på ethvert afsnit af deres vejnet, der er udsat for trafikbelastning. Trængselsafgiften må kun opkræves på de vejafsnit, hvor der jævnlige trængsel, og kun i de perioder, hvor der typisk er trængsel.

2. Medlemsstaterne udpeger de vejafsnit og tidsperioder, der er omhandlet i stk. 1, på grundlag af objektive kriterier, der hænger sammen med, i hvilken grad vejene og deres nærmeste omgivelser er udsat for trængsel, målt som f.eks. gennemsnitlig forsinkelse eller kølængde.

3. En trængselsafgift for et afsnit af vejnettet finder anvendelse på ikkeforskelsbehandlende vis på alle køretøjsklasser i overensstemmelse med de standardækvivalensfaktorer, der er fastsat i bilag V. Medlemsstaterne kan dog helt eller delvis undtage minibusser, rutebusser og busser fra trængselsafgiften for at fremme kollektiv transport og socioøkonomisk udvikling samt territorial samhørighed. Campingbiler behandles uanset deres højeste teknisk tilladte totalvægt ikke som busser og rutebusser med henblik på dette stykke.

4. Trængselsafgiften fastsættes i overensstemmelse med minimumskravene i bilag V. Den afspejler de omkostninger, som et køretøj påfører andre trafikanter og indirekte samfundet, og skal overholde de referenceværdier, der er anført i bilag VI for en given vejtype. Har en medlemsstat til hensigt at anvende højere trængselsafgifter end de referenceværdier, der er anført i bilag VI, giver den Kommissionen meddelelse i overensstemmelse med kravene i bilag V.

Provenuet fra trængselsafgifter eller den tilsvarende finansielle værdi af dette provenu anvendes til at løse problemet med trængsel eller til at udvikle bæredygtig transport og mobilitet generelt.

Hvis et sådan provenu er opført på det almindelige budget, anses en medlemsstat for at have anvendt andet afsnit, hvis den gennemfører finansielle støttepolitikker for at løse problemet med trængsel eller til at udvikle bæredygtig transport og mobilitet til en værdi svarende til provenuet fra trængselsafgifterne.

5. Medlemsstaterne indfører passende mekanismer til at overvåge trængselsafgifternes virkning og revidere deres niveau. Hver medlemsstat reviderer afgifternes niveau jævnlige og mindst hvert tredje år for at sikre, at de ikke er højere end de trængselsomkostninger, der opstår i den pågældende medlemsstat og på de vejafsnit, hvor trængselsafgiften er pålagt.«

9) Artikel 7e, stk. 1 og 2, affattes således:

»1. Medlemsstaterne beregner den maksimale infrastrukturafgift for tunge køretøjer ved en metode, der er baseret på de grundlæggende beregningsprincipper i artikel 7b og bilag III.

2. For koncessionsvejafgifter skal det maksimale niveau for infrastrukturafgiften for tunge køretøjer svare til eller ligge under det niveau, der ville være resultatet, hvis der var anvendt en metode baseret på de grundlæggende beregningsprincipper i artikel 7b og 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.»

10) Artikel 7f og 7g affattes således:

»Artikel 7f

1. En medlemsstat kan efter underretning af Kommissionen lægge en forhøjet infrastrukturafgift på specifikke vejafsnit, hvor der jævnligt er trængsel, eller hvor vejtrafikken forårsager væsentlige miljøskader, hvis følgende betingelser er opfyldt:

a) provenuet fra forhøjelsen investeres i finansiering af udvikling af transporttjenester eller i anlæg eller vedligeholdelse af transportinfrastruktur i det transeuropæiske hovedtransportnet, som direkte bidrager til at mindske trængslen eller miljøskaderne, og som befinder sig i samme korridor som det vejafsnit, forhøjelsen vedrører

b) forhøjelsen overstiger ikke 15 % af den vægtede gennemsnitlige infrastrukturafgift beregnet i overensstemmelse med dette direktivs artikel 7b, stk. 1, og artikel 7e, medmindre provenuet fra forhøjelsen investeres i en hovednetkorridors grænseoverskridende afsnit identificeret i overensstemmelse med kapitel IV i forordning (EU) nr. 1315/2013, i hvilket tilfælde forhøjelsen ikke må overstige 25 % af den vægtede gennemsnitlige infrastrukturafgift, eller to eller flere medlemsstater anvender en forhøjelse i samme korridor, i hvilket tilfælde forhøjelsen efter samtykke fra alle de medlemsstater, der er en del af korridoren, og som grænser op til de medlemsstater, på hvis område det afsnit af den korridor, for hvilken der anvendes en forhøjelse, henhører, kan overstige 25 %, men ikke må overstige 50 % af den vægtede gennemsnitlige infrastrukturafgift

c) forhøjelsen fører ikke til uretfærdig behandling af erhvervmæssig trafik i forhold til andre trafikanter

d) Kommissionen får inden forhøjelsen træder i kraft forelagt en beskrivelse af, nøjagtigt hvor forhøjelsen gælder, og bevis for, at der er truffet beslutning om finansiering af de i litra a) omhandlede transportinfrastrukturer eller transporttjenester

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.

2. For et nyt grænseoverskridende projekt må der kun pålægges forhøjelser, hvis alle de medlemsstater, der er involveret i dette projekt, giver deres samtykke hertil.

3. Infrastrukturafgifter, der er differentieret i henhold til artikel 7g, 7ga eller 7gb, kan forhøjes.

4. 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 omhandlede udvalg. Hvis Kommissionen finder, at den planlagte forhøjelse ikke opfylder betingelserne i nærværende artikels stk. 1, eller hvis den finder, at den planlagte forhøjelse vil påvirke et udkantsområdes økonomiske udvikling i stærkt negativ retning, kan den vedtage gennemførelsesretsakter for at forkaste de afgiftsplaner, der er fremlagt af den pågældende medlemsstat, eller forlange dem ændret. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 9c, stk. 3.

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

Artikel 7g

1. Infrastrukturaafgiften kan differentieres med det formål at mindske trængsel og infrastrukturslid og optimere udnyttelsen af den pågældende infrastruktur eller forbedre færdselssikkerheden, hvis følgende betingelser er opfyldt:

- a) differentieringen er gennemsigtig, er offentliggjort og er tilgængelig for alle brugere på lige 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 trængsel, overstiger ikke seks timer om dagen
- e) differentieringen fastlægges og lægges på en gennemsigtig og provenuneutral måde på et vejafsnit, der er berørt af trængsel, ved at indføre reducerede vejafgifter for de trafikanter, der anvender det pågældende afsnit uden for spidsbelastningsperioderne, og forhøjede vejafgifter for trafikanter, der anvender det pågældende afsnit i spidsbelastningsperioderne
- f) der lægges ingen trængselsafgift på det pågældende vejafsnit.

En medlemsstat, der ønsker at indføre en sådan differentiering eller ændre en allerede eksisterende differentiering, underretter Kommissionen herom og forelægger den de nødvendige oplysninger til vurdering af, om betingelserne er opfyldt.

2. For så vidt angår tunge køretøjer differentierer medlemsstaterne infrastrukturaafgiften efter køretøjets EURO-emissionsklasse på en sådan måde, at ingen infrastrukturafgift er mere end 100 % højere end den samme afgift for et tilsvarende køretøj, der opfylder de strengeste EURO-emissionsstandarder, indtil differentieringen i infrastrukturafgifterne og brugsafgifterne som omhandlet i artikel 7ga er indført. Så snart infrastrukturafgifterne og brugsafgifterne er differentieret i henhold til artikel 7ga, kan medlemsstaterne ophøre med at differentiere efter EURO-emissionsklassen.

Uanset første afsnit kan en medlemsstat beslutte ikke at anvende kravet om at differentiere infrastrukturaafgiften, hvis en af følgende betingelser er opfyldt:

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

Kommissionen gives meddelelse om sådanne fravigelser eller undtagelser.

3. Differentieringerne i denne artikel må ikke være udformet med henblik på at tilvejebringe merprovenu.»

11) Følgende artikler indsættes:

»Artikel 7ga

1. Medlemsstaterne differentierer infrastrukturafgifterne og brugsafgifterne for tunge køretøjer i overensstemmelse med denne artikel.

Medlemsstaterne anvender denne differentiering på de undergrupper af tunge køretøjer, der er omfattet af artikel 2, stk. 1, litra a)-d), i forordning (EU) 2019/1242, senest to år efter offentliggørelsen af CO₂-referenceemissionerne for disse undergrupper af køretøjer i de gennemførelsesretsakter, der vedtages i overensstemmelse med artikel 11, stk. 1, i nævnte forordning.

Differentieringen for CO₂-emissionsklasse 1, 4 og 5 som omhandlet i denne artikels stk. 2 finder anvendelse på de grupper af tunge køretøjer, der ikke er omfattet af artikel 2, stk. 1, litra a)-d), i forordning (EU) 2019/1242, senest to år efter offentliggørelsen af CO₂-referenceemissionerne i de gennemførelsesretsakter, der vedtages i henhold til nærværende artikels stk. 7 for den relevante gruppe. Hvis punkt 5.1 i bilag I til forordning (EU) 2019/1242 af en EU-retsakt ændres på en sådan måde, at CO₂-referenceemissioner af relevans for en gruppe tunge køretøjer omfattes, skal sådanne CO₂-referenceemissioner ikke længere fastsættes i henhold til nærværende artikels stk. 7, men i overensstemmelse med punkt 5.1 i bilag I til nævnte forordning.

Hvis emissionsreduktionskurver for grupper af tunge køretøjer, der ikke er omfattet af artikel 2, stk. 1, litra a)-d), i forordning (EU) 2019/1242, fastsættes ved en EU-retsakt, der ændrer punkt 5.1 i bilag I til nævnte forordning, finder differentieringerne for CO₂-emissionsklasse 2 og 3 som defineret i nærværende artikels stk. 2 anvendelse fra datoen for de nye emissionsreduktionskurvers ikrafttræden.

Uden at dette berører nedsættelsen af satser i stk. 3 kan medlemsstaterne fastsætte nedsatte satser for infrastruktur- eller brugsafgifter eller undtagelser for betaling af infrastruktur- eller brugsafgifter for nulemissionskøretøjer i enhver køretøjsgruppe fra den ... [datoen for dette ændringsdirektivs ikrafttræden] indtil den 31. december 2025. Fra den 1. januar 2026 begrænses sådanne nedsættelser til 75 % i forhold til den afgift, der gælder for CO₂-emissionsklasse 1 som defineret i stk. 2.

2. Med forbehold af stk. 1 fastsætter medlemsstaterne for hver type tungt køretøj følgende CO₂-emissionsklasser:

- a) CO₂-emissionsklasse 1 — køretøjer, der ikke tilhører nogen af de CO₂-emissionsklasser, der er omhandlet i litra b)-e)
- b) CO₂-emissionsklasse 2 — køretøjer i undergruppe af køretøjer sg, der er registreret for første gang i rapporteringsperioden for år Y, og hvis CO₂-emissioner er mere end 5 % mindre end emissionsreduktionskurven for rapporteringsperioden for år Y og undergruppe af køretøjer (sg), men som ikke tilhører nogen af de CO₂-emissionsklasser, der omhandlet i litra c), d) og e)
- c) CO₂-emissionsklasse 3 — køretøjer i undergruppe af køretøjer sg, der er registreret for første gang i rapporteringsperioden for år Y, og hvis CO₂-emissioner er mere end 8 % mindre end emissionsreduktionskurven for rapporteringsperioden for år Y og undergruppe af køretøjer sg, som ikke tilhører nogen af de CO₂-emissionsklasser, der omhandlet i litra d) og e)
- d) CO₂-emissionsklasse 4 — tunge lavemissionskøretøjer
- e) CO₂-emissionsklasse 5 — nulemissionskøretøjer.

Medlemsstaterne sikrer, at klassificeringen af et køretøj, der tilhører CO₂-emissionsklasse 2 eller 3, revurderes hvert sjette år efter datoen for første registrering, og at køretøjet, hvor det er relevant, omklassificeres til den relevante emissionsklasse på grundlag af de tærskler, der gælder på det pågældende tidspunkt. For så vidt angår brugsafgifter får omklassificeringen senest virkning fra den første gyldighedsdag, der falder på eller efter dagen for denne omklassificering.

3. Med forbehold af stk. 1 anvendes der reducerede afgifter for køretøjer i CO₂-emissionsklasse 2, 3, 4 og 5 således:

- a) CO₂-emissionsklasse 2 — nedsættelse på 5 %-15 % sammenlignet med afgiften for CO₂-emissionsklasse 1
- b) CO₂-emissionsklasse 3 — nedsættelse på 15 %-30 % sammenlignet med afgiften for CO₂-emissionsklasse 1
- c) CO₂-emissionsklasse 4 — nedsættelse på 30 %-50 % sammenlignet med afgiften for CO₂-emissionsklasse 1
- d) CO₂-emissionsklasse 5 — nedsættelse på 50 %-75 % sammenlignet med afgiften for CO₂-emissionsklasse 1.

Hvis infrastrukturafgiften eller brugsafgiften også differentieres efter EURO-emissionsklasse, anvendes den i første afsnit omhandlede nedsættelse i forhold til den takst, der anvendes på den strengeste EURO-emissionsstandard.

4. Differentieringen i denne artikel må ikke være udformet med henblik på at tilvejebringe merprovenu.

5. Uanset stk. 1 kan en medlemsstat beslutte ikke at anvende kravet om at differentiere infrastrukturens afgift i overensstemmelse med stk. 2, hvis en afgift for eksterne omkostninger ved CO₂-emissioner pålægges og differentieres i overensstemmelse med referenceværdierne for afgiften for eksterne omkostninger ved CO₂-emissioner i bilag IIIc.

6. På vejafsnit, hvor et køretøj kører uden CO₂-emissioner på en kontrollerbar måde, kan medlemsstaterne anvende reducerede afgifter for det pågældende køretøj i henhold til CO₂-emissionsklasse 5. Medlemsstater, der gør brug af denne mulighed, anvender de afgifter, der gælder for CO₂-emissionsklasse 1, på det pågældende køretøj på andre vejafsnit.

7. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter for at specificere CO₂-referenceemissionerne for de køretøjsgrupper, der ikke er omfattet af artikel 2, stk. 1, litra a)-d), i forordning (EU) 2019/1242.

Disse gennemførelsesretsakter gengiver de data, der er relevante for hver køretøjsgruppe, som er offentliggjort i den rapport, der er omhandlet i artikel 10 i forordning (EU) 2018/956. Kommissionen vedtager disse gennemførelsesretsakter senest seks måneder efter offentliggørelsen af den pågældende rapport, der er omhandlet i artikel 10 i forordning (EU) 2018/956.

8. Senest den ... [5 år efter datoen for dette ændringsdirektivs ikrafttræden] evaluerer Kommissionen gennemførelsen og effektiviteten af differentieringen af afgifter på grundlag af CO₂-emissioner, der er omhandlet i denne artikel, samt hvorvidt den stadig er nødvendig og dens sammenhæng med direktiv 2003/87/EF og 2003/96/EF. På grundlag af denne evaluering fremsætter Kommissionen, hvis det er relevant, et lovgivningsforslag om ændring af de relevante bestemmelser i nærværende direktiv om differentiering af afgifter på grundlag af CO₂-emissioner.

9. Kommissionen gennemgår hvert femte år efter den ... [datoen for dette ændringsdirektivs ikrafttræden] maksimumsatserne for brugerafgifterne i bilag II og nedsættelsesniveauerne i stk. 3 og fremsætter, hvis det er relevant, et lovgivningsforslag på grundlag af resultaterne af denne gennemgangsproces med henblik på at ændre disse bestemmelser.

10. Hver 30. måned efter den ... [datoen for dette ændringsdirektivs ikrafttræden] udarbejder Kommissionen en rapport, hvori den vurderer det hensigtsmæssige i de tærskler for CO₂-emissionsklasse 2 og 3, der er omhandlet i dette direktivs artikel 7ga, stk. 2, litra b) og c), i forbindelse med de referenceemissioner, der er offentliggjort i henhold til artikel 11, stk. 1, i forordning (EU) 2019/1242, eller de CO₂-emissioner, der er indberettet i overensstemmelse med forordning (EU) 2018/956, og fremsætter, hvor det er relevant, et lovgivningsforslag om ændring af disse tærskler på grundlag af resultaterne af denne vurdering.

11. Anvendelse af differentiering af afgifter efter CO₂-emissioner som omhandlet i denne artikel er ikke obligatorisk, hvis en anden EU-foranstaltning vedrørende CO₂-prissætning af drivmidler til vejtransport finder anvendelse.

Artikel 7gb

1. Medlemsstaterne kan differentiere vejafgifter og brugsafgifter for lette køretøjer efter køretøjernes miljøpræstationer som fastsat ved de specifikke CO₂-emissioner for blandet kørsel eller vægtet, blandet kørsel, der fremgår af punkt 49 i køretøjets typeattest, og ved EURO-emissionspræstationerne.

Med forbehold af denne artikels stk. 2 finder lavere satser for vejafgifter og brugsafgifter anvendelse på personbiler, minibusser og lette erhvervskøretøjer, som opfylder begge følgende betingelser:

- a) Deres specifikke CO₂-emissioner, der er fastsat i overensstemmelse med Kommissionens forordning (EU) 2017/1151 (*), er nul eller er under følgende niveauer:
 - i) for perioden 2021-2024: de EU-flådedækkende mål₂₀₂₁, der er fastsat i overensstemmelse med del A, punkt 6, og del B, punkt 6, i bilag I til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631 (**)
 - ii) for perioden 2025-2029: de EU-flådedækkende mål, der er fastsat i overensstemmelse med bilag I, del A, punkt 6.1.1, og del B, punkt 6.1.1, i forordning (EU) 2019/631
 - iii) for perioden fra 2030: de EU-flådedækkende mål, der er fastsat i overensstemmelse med bilag I, del A, punkt 6.1.2, og del B, punkt 6.1.2, i forordning (EU) 2019/631.

b) Deres forurenende emissioner, der er fastsat i overensstemmelse med forordning (EU) 2017/1151, er anført i tabellen i bilag VII til dette direktiv. Medlemsstaterne kan anvende nedsættelsen for nulemissionskøretøjer som omhandlet i bilag VII til dette direktiv uden at anvende nedsættelser for de øvrige emissionspræstationskategorier, der er omhandlet i nævnte bilag.

2. Fra den 1. januar 2026 differentierer medlemsstaterne, hvor det er teknisk gennemførligt, vejafgifter og årsafgiften for brugsafgifterne for varevogne og minibusser efter køretøjernes miljøpræstationer i overensstemmelse med reglerne i bilag VII. Med henblik herpå er bestemmelserne i stk. 1, andet afsnit, vejledende.

Hvis medlemsstaterne vælger at anvende andre emissionspræstationskriterier eller niveauer for nedsættelse end dem, der er fastsat i stk. 1, eller vælger at medtage forskellige eller yderligere kriterier, giver de Kommissionen meddelelse om deres valg og begrundelse herfor senest seks måneder inden indførelse af en differentiering.

Medlemsstaterne kan imidlertid vælge kun at anvende nedsættelser for nulemissionskøretøjer uden at anvende nogen differentiering for andre køretøjer og uden at give Kommissionen meddelelse herom.

3. Med forbehold af betingelserne i stk. 1 og 2 kan medlemsstaterne tage hensyn til forbedring af køretøjers miljøpræstationer, som hænger sammen med deres omstilling til alternative drivmidler.

4. Medlemsstaterne kan vedtage særlige foranstaltninger med henblik på opkrævning af afgifter for køretøjer af historisk betydning.

5. Differentieringerne i denne artikel må ikke være udformet med henblik på at tilvejebringe merprovenu.

(*) Kommissionens forordning (EU) 2017/1151 af 1. juni 2017 om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF, Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 og Kommissionens forordning (EU) nr. 1230/2012 og om ophævelse af Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 (EUT L 175 af 7.7.2017, s. 1).

(**) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631 af 17. april 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO₂-emissioner og om ophævelse af forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011 (EUT L 111 af 25.4.2019, s. 13).«

12) Artikel 7h ændres således:

a) Stk. 1 ændres således:

i) Indledningen affattes således:

»1. Senest seks måneder inden gennemførelsen af en ny eller væsentligt ændret infrastrukturafgiftsordning, sender medlemsstaterne Kommissionen følgende:«.

ii) I litra a) tilføjes følgende led:

»— hvor det er relevant, klare oplysninger om det elektroniske vejafgiftssystems vigtigste karakteristika, herunder om interoperabilitet«.

b) Følgende stykke indsættes:

»1a. Når en medlemsstat sender oplysninger til Kommissionen i overensstemmelse med stk. 1, kan den medtage oplysninger om mere end én ændring af en infrastrukturafgiftsordning. Hvis Kommissionen allerede er blevet underrettet om en ændring, anses medlemsstaten for allerede at have opfyldt oplysningskravet i stk. 1, og denne ændring kan gennemføres uden yderligere underretning af Kommissionen.«

c) Stk. 3 affattes således:

»3. Inden gennemførelse af en ny eller væsentligt ændret ordning for afgifter for eksterne omkostninger eller trængselsafgifter, underretter medlemsstaterne Kommissionen om det berørte net, de påtænkte satser pr. køretøjsklasse og emissionsklasse og giver, hvor det er relevant, Kommissionen meddelelse i henhold til bilag IIIa, punkt 2 eller bilag V, punkt 2.«

d) Stk. 4 udgår.

13) Artikel 7i ændres således:

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

»b) sådanne rabatter eller nedsættelser afspejler faktiske besparelser i administrationsomkostninger ved behandling af hyppige brugere i forhold til behandling af lejlighedsvis brugere

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

b) Følgende stykke indsættes:

»2a. Medlemsstaterne kan fastsætte rabatter eller nedsættelser for så vidt angår infrastrukturafgiften for personbiler for hyppige brugere, navnlig i områder med spredt bebyggelse og i udkanten af byer. Et mindre provenu som følge af, at der ydes rabat til hyppige brugere, må ikke pålægges for andre mindre hyppige brugere.«

c) Stk. 3 affattes således:

»3. Med forbehold af betingelserne i dette direktivs artikel 7g, stk. 1, litra b), og artikel 7g, stk. 5, kan vejafgifterne for store projekter i det transeuropæiske hovedtransportnet, som der findes kort over i bilag I til forordning (EU) nr. 1315/2013, differentieres på andre måder for at sikre sådanne projekters kommercielle levedygtighed, når de er udsat for direkte konkurrence fra andre transportformer. Den deraf følgende afgiftsstruktur skal være lineær og forholdsmæssigt afpasset. De nærmere oplysninger herom skal offentliggøres, og den skal være tilgængelig for alle brugere på lige vilkår. Den må ikke medføre, at der væltes yderligere omkostninger over på andre brugere i form af højere vejafgifter.«

14) Artikel 7j ændres således:

a) Stk. 1 affattes således:

»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 trafikanter mulighed for at betale vejafgifter og brugsafgifter døgnet rundt, i det mindste elektronisk eller ved grænsen eller på større salgssteder, med anvendelse af normale betalingsmidler i og uden for de medlemsstater, hvor de pålægges. Medlemsstaterne er ikke forpligtet til at stille fysiske betalingsfaciliteter til rådighed.«

b) Følgende stykke indsættes:

»2a. Hvis en fører eller, hvor det er relevant, transportvirksomheden eller udbyderen af den europæiske elektroniske bompengetjeneste (EETS) ikke kan dokumentere køretøjets emissionsklasse med henblik på artikel 7g, stk. 2, eller artikel 7ga eller 7gb, kan medlemsstaterne pålægge den højeste af de gældende vejafgifter eller brugsafgifter.

Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at trafikanten i det mindste via elektroniske midler kan angive køretøjets emissionsklasse, inden denne tager infrastrukturen i brug. Medlemsstaterne kan tilbyde elektroniske og ikkeelektroniske midler, der gør det muligt for brugeren at fremvise dokumentation med henblik på at drage fordel af vejafgifts-nedsættelser eller, hvor det er relevant, i tilfælde af en kontrol. Medlemsstaterne kan kræve, at der fremvises elektronisk dokumentation, inden infrastrukturen tages i brug.

Medlemsstaterne kan træffe nødvendige foranstaltninger for at sikre, at fremvisning af dokumentation efter brug af infrastrukturen accepteres i 30 dage eller en længere periode, der fastsættes af medlemsstaterne, efter brugen af infrastrukturen, og for at sikre tilbagebetaling af enhver forskel mellem de anvendte vejafgifter eller brugsafgifter og den vejafgift eller brugsafgift, der svarer til det pågældende køretøjs emissionsklasse, som fremgår af den dokumentation, der er fremvist inden for den gældende frist.«

c) Stk. 3 og 4 affattes således:

»3. Hvis en medlemsstat lægger en vejafgift på et køretøj, skal den samlede vejafgift, infrastrukturafgiften, afgiften for eksterne omkostninger og trængselsafgiften, hvis relevant, fremgå af en kvittering, som udleveres til trafikanten, så vidt muligt elektronisk. Trafikanten kan indvillige i ikke at få udleveret kvitteringen.

4. Hvis det er økonomisk gennemførligt, pålægger og opkræver medlemsstaterne infrastrukturafgifter, afgifter for eksterne omkostninger og trængselsafgifter ved hjælp af et elektronisk vejafgiftssystem, som er i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 3, stk. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/520 (*). Kommissionen fremmer det samarbejde mellem medlemsstaterne, der er nødvendigt for at sikre interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer på europæisk plan.

(*) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/520 af 19. marts 2019 om interoperabilitet mellem elektroniske vejafgiftssystemer og fremme af udvekslingen på tværs af landegrænser af oplysninger om manglende betaling af vejafgifter i Unionen (EUT L 91 af 29.3.2019, s. 45).«

15) Artikel 7k affattes således:

»Artikel 7k

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

16) Artikel 8 ændres således:

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

»a) betaling af den fælles brugsafgift skal give adgang til nettet som defineret af de deltagende medlemsstater i henhold til artikel 7, stk. 1 og 2

b) de fælles brugsafgiftssatser fastsættes af de deltagende medlemsstater, således at de ikke er større end de maksimumssatser, der er omhandlet i artikel 7a.»

b) Følgende stykke tilføjes:

»3. I tilfælde af en fælles brugsafgiftsordning som omhandlet i denne artikels stk. 1 forlænges den endelige anvendelsesdato for de differentieringer, der er omhandlet i artikel 7ga, stk. 1, andet og tredje afsnit, til tre år efter den ... [datoen for dette ændringsdirektivs ikrafttræden], eller hvis CO₂-referenceemissionerne offentliggøres efter den ... [datoen for dette ændringsdirektivs ikrafttræden], tre år efter offentliggørelsen af CO₂-referenceemissionerne.«

17) Artikel 9 ændres således:

a) Stk. 1a affattes således:

»1a. Dette direktiv berører ikke, at medlemsstaterne kan anvende:

a) regulerende afgifter med specifikt sigte på at mindske trængsel eller bekæmpe miljøvirkninger, herunder luftforurening, på veje i byområder, herunder veje, der er del af det transeuropæiske net, og som går igennem byområder

b) afgifter med specifikt sigte på at finansiere opførelse, drift, vedligeholdelse og udvikling af installationer, der er indbygget i eller opsat langs eller over veje, og som leverer energi til lavemissions- og nulemissionskøretøjer i bevægelse, og hvor afgifterne lægges på sådanne køretøjer.

Disse afgifter anvendes på ikkeforskelsbehandlende grundlag.»

b) I stk. 2 udgår andet afsnit.

18) I artikel 9c tilføjes følgende stykke:

»3. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.»

19) Artikel 9d og 9e affattes således:

»Artikel 9d

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 9e for at ændre dette direktiv for så vidt angår bilag 0, formlerne i bilag IIIa, punkt 4.1 og 4.2, og beløbene i tabellerne i bilag IIIb og IIIc, således at de tilpasses den videnskabelige og tekniske udvikling.

Under de omstændigheder, der er omhandlet i artikel 7cb, stk. 4, vedtager Kommissionen delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 9e for at ændre dette direktiv for så vidt angår referenceværdierne for afgiften for eksterne omkostninger ved CO₂-emissioner, jf. bilag IIIc, under hensyntagen til den faktiske CO₂-pris, der anvendes for drivmidler til vejtransport i Unionen. Sådanne ændringer begrænses til at sikre, at niveauet for afgifter for eksterne omkostninger ved CO₂-emissioner ikke går videre, end hvad der er nødvendigt for at internalisere disse eksterne omkostninger.

Artikel 9e

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.

2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 9d, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra den ... [datoen for dette ændringsdirektivs ikrafttræden]. Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af femårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.

3. Den i artikel 9d omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.

4. Inden vedtagelsen af en delegeret retsakt hører Kommissionen eksperter, som er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning (*).

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

6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 9d træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har underrettet Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

(*) EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.«

20) Artikel 9f og 9g udgår.

21) Artikel 10a og 11 affattes således:

»Artikel 10a

1. Beløbene i euro fastsat i bilag II og beløbene i cent fastsat i tabellerne i bilag IIIb og IIIc tilpasses hvert andet år for at tage hensyn til ændringer i EU's harmoniserede forbrugerprisindeks (HICP), eksklusive energi og uforarbejdede fødevarer, som offentliggøres af Kommissionen (Eurostat). Den første tilpasning finder sted senest den 31. marts ... [det år, der efterfølger 2 år efter dette ændringsdirektivs ikrafttræden].

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

2. Kommissionen offentliggør de i stk. 1 nævnte tilpassede beløb i *Den Europæiske Unions Tidende* senest den 31. marts ... [det år, der efterfølger de 2 år efter dette ændringsdirektivs ikrafttræden]. Disse tilpassede beløb træder i kraft den første dag i måneden efter offentliggørelsen.

Artikel 11

1. Senest den ... [3 år efter dette ændringsdirektivs ikrafttræden] og derefter hvert femte år offentliggør medlemsstaterne i sammenfattet form en rapport om vejafgifter og brugsafgifter, der pålægges på deres område.

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

- a) udviklingen i afgifter for benyttelse af vejinfrastruktur, nemlig de omfattede net og køretøjsklasser, herunder eventuelle undtagelser i henhold til artikel 7, 7c eller 7gb
- b) differentieringen af infrastrukturafgifterne eller brugsafgifterne efter køretøjsklasse og typen af tungt køretøj
- c) differentieringen af infrastrukturafgifterne eller brugsafgifterne efter køretøjernes miljøpræstationer, jf. artikel 7g, 7ga eller 7gb
- d) hvis det er relevant, differentieringen af infrastrukturafgifterne afhængigt af, hvilket tidspunkt på dagen, hvilken dag eller hvilken årstid der er tale om, jf. artikel 7g, stk. 1
- e) afgiften for eksterne omkostninger, der pålægges, for hver kombination af køretøjsklasse, vejtype og tidsperiode
- f) den vægtede gennemsnitlige infrastrukturafgift og det samlede provenu fra infrastrukturafgiften
- g) det samlede provenu fra afgifter for eksterne omkostninger
- h) det samlede provenu fra trængselsafgiften per køretøjsklasse
- i) det samlede provenu fra forhøjelser, og på hvilke vejafsnit de blev pålagt
- j) det samlede provenu fra vejafgifter eller brugsafgifter eller, hvis relevant, begge
- k) anvendelsen af det provenu, der er genereret gennem anvendelse af dette direktiv, og hvordan denne anvendelse har givet medlemsstaten mulighed for at nå de mål, der er omhandlet i artikel 9, stk. 2, eller, hvis et sådan provenu er opført på det almindelige budget, oplysninger om størrelsen af udgifter, der afsættes til vejtransportinfrastruktur og bæredygtige transportprojekter, og
- l) udviklingen i andelen af køretøjer, der tilhører de forskellige emissionsklasser på afgiftsbelagte veje.

Medlemsstater, som gør disse oplysninger offentligt tilgængelige online, kan beslutte ikke at udarbejde rapporten.»

22) Bilagene ændres således:

- a) Bilag 0, II, III, IIIa, IIIb og IV ændres som angivet i punkt 1, 2, 3, 4, 5, 6 og 7 i bilaget til dette direktiv.
- b) Teksten i punkt 6 og 8 i bilaget til dette direktiv tilføjes som bilag IIIc, V, VI og VII til direktiv 1999/62/EF.

Artikel 2

Ændring af direktiv 1999/37/EF

I bilag I til direktiv 1999/37/EF foretages følgende ændringer:

1) Afsnit II.6, punkt (V.7), affattes således:

»(V.7) CO₂ (i g/km) eller specifikke CO₂-emissioner, hvis angivet under punkt 49.5 i EF-typeattesten for tunge køretøjer defineret i tillægget til bilag VIII til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/683 (*) eller under punkt 49.5 i den individuelle godkendelsesattest for køretøjer defineret i tillæg 1 til bilag III til nævnte forordning

(*) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/683 af 15. april 2020 om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets gennemførelsesforordning (EU) 2018/858 for så vidt angår de administrative krav i forbindelse med godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (EUT L 163 af 26.5.2020, s. 1).«

2) Følgende punkt tilføjes:

»(V.10) tunge køretøjers CO₂-emissionsklasse fastlagt ved første registrering i henhold til artikel 7ga, stk. 2, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/62/EF (*).

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

Artikel 3

Ændring af direktiv (EU) 2019/520

I bilag I til direktiv (EU) 2019/520, affattes tabellen i afsnittet »Oplysninger tilvejebragt som følge af den automatiserede søgning foretaget i henhold til artikel 23, stk. 1«, del I »Oplysninger vedrørende køretøjer«, således:

»Del I. Oplysninger vedrørende køretøjer

Post	O/V ⁽¹⁾	Bemærkninger
Registreringsnummer	O	
Stelnummer/køretøjsidentifikationsnummer (VIN)	O	
Registreringsmedlemsstat	O	
Mærke	O	(D.1 ⁽²⁾) f.eks. Ford, Opel, Renault
Køretøjets handelstype	O	(D.3) f.eks. Focus, Astra, Megane
EU-kategorikode	O	(J) f.eks. knallerter, motorcykler, biler
Euroemissionsklasse	O	f.eks. Euro 4, Euro 6
CO ₂ -emissionsklasse	V	finder anvendelse for tunge køretøjer
Omklassificeringsdato	V	finder anvendelse for tunge køretøjer
CO ₂ i g/tkm	V	finder anvendelse for tunge køretøjer
Køretøjets højeste tekniske tilladte totalvægt	O	

⁽¹⁾ O = obligatorisk, hvis oplysningen foreligger i det nationale register, V = valgfrit.

⁽²⁾ Harmoniseret kode, se direktiv 1999/37/EF.«

Artikel 4

Gennemførelse

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den ... [2 år efter datoen for dette ændringsdirektivs ikrafttræden]. De underretter straks Kommissionen herom.

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

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

*Artikel 5***Ikrafttræden**

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

*Artikel 6***Adressater**

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i ..., den ...

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

BILAG

1) I punkt 3 i bilag 0 til direktiv 1999/62/EF tilføjes følgende tabel:

»EURO VI-emissionsgrænser

	Grænseværdier							
	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x ⁽¹⁾ (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	Partikelmasse (mg/kWh)	Antal partikler (#/kWh)
WHSC (CI)	1 500	130			400	10	10	$8,0 \times 10^{11}$
WHTC (CI)	4 000	160			460	10	10	$6,0 \times 10^{11}$
WHTC (PI)	4 000		160	500	460	10	10	$6,0 \times 10^{11}$

Bemærk:

PI = styret tænding

CI = kompressionstænding

⁽¹⁾ Det tilladelige niveau af NO₂-komponent i NO_x-grænseværdien kan blive fastsat på et senere tidspunkt.»

2) Bilag II til direktiv 1999/62/EF affattes således:

»BILAG II

MAKSIMUMSSATSER FOR BRUGSAFGIFTER I EURO INKL. ADMINISTRATIONSOMKOSTNINGER SOM OMHANDLET I ARTIKEL 7a, STK. 2

Årligt

	højest 3 aksler	mindst 4 aksler
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

Månedlig, ugentlig og daglig

De højeste månedlige, ugentlige og daglige satser skal være proportionelle med den tid, infrastrukturen bruges i.»

3) Bilag III til direktiv 1999/62/EF ændres således:

a) Punkt 2.1, sjette led, affattes således:

»— Fordelingen af omkostninger på tunge køretøjer foretages på et objektivt og gennemsigtigt grundlag under hensyntagen til den del af den tunge trafik, som nettet skal bære, og omkostningerne i forbindelse hermed. De vognkilometer, som tunge køretøjer kører, kan til dette formål justeres med objektivt begrundede »ækvivalensfaktorer« som f.eks. dem, der er fastsat i dette bilags punkt 4 (*).

(*) Medlemsstaterne kan ved anvendelsen af ækvivalensfaktorer tage hensyn til vejbygning, der foretages i etaper eller anvender en tilgang med lang livstidscyklus.«

b) Punkt 2.2, andet led, affattes således:

»— Omkostningerne fordeles mellem tunge køretøjer og anden trafik på grundlag af de faktiske og anslåede vognkilometerandele og kan justeres med objektivt begrundede ækvivalensfaktorer som f.eks. dem, der er fastsat i punkt 4.«

c) Overskriften i punkt 4 affattes således:

»4. Tunge køretøjers trafikandel, ækvivalensfaktorer og korrektionsmekanisme«.

d) Punkt 4, første led, affattes således:

»— Beregningen af vejafgifter baseres på tunge køretøjers faktiske eller anslåede vognkilometerandele, eventuelt justeret med ækvivalensfaktorer, for at tage højde for de højere omkostninger til anlæg og reparation af infrastruktur til brug for tunge køretøjer.«

4) Bilag IIIa til direktiv 1999/62/EF affattes således:

»BILAG IIIa

MINIMUMSKRAV VED PÅLÆGGELSE AF AFGIFT FOR EKSTERNE OMKOSTNINGER

I dette bilag fastsættes de minimumskrav, der stilles ved pålæggelse af afgifter for eksterne omkostninger og, såfremt det er relevant, ved beregning af den maksimale afgift for eksterne omkostninger.

1. Omfattede dele af vejnettet

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

Har en medlemsstat til hensigt kun at lægge en afgift for eksterne omkostninger på en eller flere dele af det vejnet, der udgøres af dens andel af det transeuropæiske vejnet og af dens motorveje, skal den eller de pågældende dele udpeges på grundlag af en vurdering, der viser, at en afgift for eksterne omkostninger på de øvrige dele af vejnettet i denne form kunne få en negativ indflydelse på miljø, folkesundhed eller færdsels-sikkerhed.

Fra den ... [4 år efter datoen for dette ændringsdirektivs ikrafttræden] vælger en medlemsstat, der har til hensigt ikke at lægge en afgift for eksterne omkostninger ved luftforurening på bestemte afsnit af sit afgiftsbelagte vejnet, også disse bestemte afsnit på grundlag af en sådan vurdering.

2. Omfattede køretøjer, veje og tidsperioder

Har en medlemsstat til hensigt at anvende højere afgifter for eksterne omkostninger end de referenceværdier, der er anført i bilag IIIb eller IIIc, skal den meddele Kommissionen, hvilken klassificering af køretøjerne der lægges til grund for differentieringen af afgiften for eksterne omkostninger. Den skal, når det er relevant, give Kommissionen meddelelse om, hvilke veje der er pålagt en høj afgift for eksterne omkostninger (»veje i forstæder (herunder motorveje)«, og hvilke veje der er pålagt en lav afgift for eksterne omkostninger (»veje mellem byer (herunder motorveje)«).

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

Vejenes klassificering som veje i forstæder (herunder motorveje) og veje mellem byer (herunder motorveje) og fastsættelsen af tidsperioder skal bygge på objektive kriterier, der hænger sammen med, i hvilken grad vejene og deres nærmeste omgivelser er udsat for forurening, f.eks. befolkningstæthed, den gennemsnitlige årlige luftforurening (navnlig med hensyn til PM₁₀ og NO₂) og antal dage (for PM₁₀) og timer (NO₂), hvor de i direktiv 2008/50/EF fastsatte grænseværdier overskrides. De anvendte kriterier anføres i meddelelsen.

3. Afgiftsbeløb

Dette afsnit finder anvendelse, hvis en medlemsstat har til hensigt at anvende højere afgifter for eksterne omkostninger end de referenceværdier, der er anført i bilag IIIb eller IIIc.

Medlemsstaten eller, hvor det er relevant, en uafhængig myndighed fastsætter ét bestemt beløb for hver køretøjsklasse, vejtype og tidsperiode, alt efter tilfældet. Den deraf følgende afgiftsstruktur skal være gennemsigtig, og den skal offentliggøres og være 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 omkostningslementer 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 hensyn til risikoen for, at trafikken flytter til en anden rute, eventuelle negative følger for færdselssikkerhed, miljø og trængsel og eventuelle løsninger, der kan mindske disse risici.

Medlemsstaten eller, hvor det er relevant, en uafhængig myndighed skal overvåge, i hvor høj grad afgiftssystemet reducerer miljøskader fra vejtransport. Hvert andet år skal den 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 trafikbaseret luftforurening*

Har en medlemsstat til hensigt at anvende højere afgifter for eksterne omkostninger end de referenceværdier, der er anført i bilag IIIb, skal den pågældende medlemsstat eller, hvor det er relevant, en uafhængig myndighed beregne omkostningerne ved trafikbaseret luftforurening efter nedenstående formel:

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

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 medlemsstaten benytter til at fastlægge de nationale emissionsopgørelser i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/2284 (*) (hvilket kræver brug af EMEP/EEA-vejledningen om opgørelse af emissioner af luftforurenende stoffer (**). Omkostningen ved de enkelte forurenende stoffer vurderes af medlemsstaten eller, hvis det er hensigtsmæssigt, af den i nærværende direktivs artikel 7c, stk. 2, omhandlede uafhængige myndighed under anvendelse af videnskabeligt beviste metoder.

Medlemsstaten eller, hvor det er relevant, en uafhængig myndighed kan benytte videnskabeligt beviste alternative metoder til at beregne værdien af omkostningerne ved luftforurening under anvendelse af data fra måling af luftforureningen og den lokale værdi af omkostningen ved de forurenende stoffer.

4.2. *Omkostninger ved trafikbaseret støjforurening*

Har en medlemsstat til hensigt at anvende højere afgifter for eksterne omkostninger end de referenceværdier, der er anført i bilag IIIb, skal medlemsstaten eller, hvor det er relevant, en uafhængig myndighed beregne omkostningerne ved trafikbaseret støjforurening efter nedenstående formel:

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

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

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

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 støjniveau 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 (personbilsækvivalent)
- a og b er vægtningsfaktorer, der fastsættes af medlemsstaten på en sådan måde, at den deraf følgende vægtede gennemsnitlige afgift på støj pr. køretøjskilometer svarer til NCV_j (daglig).

Den trafikbaserede støjforurening vedrører indvirkningen af støjen på borgernes sundhed i nærheden af vejen.

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 (***), eller anden tilsvarende datakilde.

Omkostningerne pr. person, der udsættes for støjniveau k, vurderes af medlemsstaten eller, hvis det er hensigtsmæssigt, af en uafhængig myndighed under anvendelse af videnskabeligt beviste metoder.

Ved beregning af den vægtede gennemsnitstrafik pr. døgn benyttes en ækvivalensfaktor »e« mellem tunge godskøretøjer og personbiler, som udledes på grundlag af støjemissionsniveauer for den gennemsnitlige bil og det gennemsnitlige tunge godskøretøj samt under hensyntagen til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 540/2014 (***).

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.

4.3. Omkostninger ved trafikbaserede CO₂-emissioner

Hvis en medlemsstat har til hensigt at anvende en afgift for eksterne omkostninger ved CO₂-emissioner, som er højere end de referenceværdier, der er fastsat i bilag IIIc, beregner den pågældende medlemsstat eller, hvor det er relevant, en uafhængig myndighed omkostningen på grundlag af videnskabelig dokumentation og ved hjælp af »avoidance cost«-metoden, idet navnlig følgende aspekter tages i betragtning og forklares:

- valg af emissionsmålniveau
- vurdering af modvirkningsmuligheder
- vurdering af referencescenariet
- risiko- og tabsaversion
- vægtning af egenkapitalen.

Senest seks måneder inden indførelsen af en sådan afgift for eksterne omkostninger ved CO₂-emissioner giver medlemsstaten Kommissionen meddelelse.

(*) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/2284 af 14. december 2016 om nedbringelse af nationale emissioner af visse luftforurenende stoffer, om ændring af direktiv 2003/35/EF og om ophævelse af direktiv 2001/81/EF (EUT L 344 af 17.12.2016, s. 1).

(**) Det Europæiske Miljøagentur metode: »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>).

(***) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/49/EF af 25. juni 2002 om vurdering og styring af ekstern støj (EFT L 189 af 18.7.2002, s. 12).

(****) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 540/2014 af 16. april 2014 om motorkøretøjers og udskiftningslyddæmpningssystemers støjniveau og om ændring af direktiv 2007/46/EF og om ophævelse af direktiv 70/157/EØF (EUT L 158 af 27.5.2014, s. 131).

5) Bilag IIIb til direktiv 1999/62/EF affattes således:

»BILAG IIIb

REFERENCEVÆRDIER FOR AFGIFTEN FOR EKSTERNE OMKOSTNINGER

I dette bilag fastsættes referenceværdier for afgiften for eksterne omkostninger, herunder omkostningerne ved luftforurening og støj.

Tabel 1

Referenceværdier for afgiften for eksterne omkostninger for tunge godskøretøjer

Køretøjsklasse	Cent pr. køretøjskilometer	Forstæder ⁽¹⁾	Mellem byer ⁽²⁾
Tunge godskøretøjer, hvis højeste teknisk tilladte totalvægt er mindre end 12 ton, eller som har to aksler	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

Køretøjsklasse	Cent pr. køretøjskilometer	Forstæder ⁽¹⁾	Mellem byer ⁽²⁾
	EURO V	4,4	1,8
	EURO VI	2,3	0,5
	Renere end EURO VI, herunder nulemissionskøretø- jer	2,0	0,3
Tunge godskøretøjer, hvis højeste teknisk tilladte totalvægt er mellem 12 og 18 ton, eller som har tre aksler	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
	Renere end EURO VI, herunder nulemissionskøretø- jer	2,3	0,3
Tunge godskøretøjer, hvis højeste teknisk tilladte totalvægt er mellem 18 og 32 ton, eller som har fire aksler	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
	Renere end EURO VI, herunder nulemissionskøretø- jer	2,5	0,3
Tunge godskøretøjer, hvis højeste teknisk tilladte totalvægt er over 32 ton, eller som har mindst fem aksler	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

Køretøjsklasse	Cent pr. køretøjskilometer	Forstæder ⁽¹⁾	Mellem byer ⁽²⁾
	EURO V	7,6	3,8
	EURO VI	3,4	0,8
	Renere end EURO VI, herunder nulemissionskøretø- jer	2,8	0,3

⁽¹⁾ »Forstæder«: områder med en befolkningstæthed på mellem 150 og 900 indbyggere pr. km² (median for befolkningstæthed på 300 indbyggere pr. km²).

⁽²⁾ »Mellem byer«: områder med en befolkningstæthed på under 150 indbyggere pr. km².

Værdierne i tabel 1 kan ganges med en faktor på op til 2 i bjergområder og omkring byområder, for så vidt som det er begrundet i mindre spredning, vejenes stigning, højde over havet eller temperaturinversion. Hvis der foreligger videnskabelig dokumentation for en højere bjerg- eller byområdefaktor, kan denne referenceværdi øges på grundlag af en detaljeret begrundelse.»

6) Følgende bilag tilføjes til direktiv 1999/62/EF:

»BILAG IIIc

REFERENCEVÆRDIER FOR AFGIFTEN FOR EKSTERNE OMKOSTNINGER VED CO₂-emissioner

I dette bilag fastsættes referenceværdier for afgiften for eksterne omkostninger under hensyntagen til omkostningerne ved CO₂-emissioner.

Tabel 1

Referenceværdier for eksterne omkostninger ved CO₂-emissioner for tunge godskøretøjer

Køretøjsklasse		Cent pr. køretøjskilometer	Veje mellem byer (herunder motorveje)
Tunge godskøretøjer, hvis højeste teknisk tilladte totalvægt er mindre end 12 ton, eller som har to aksler	CO ₂ -emissions- klasse 1	EURO 0	4,5
		EURO I	4,0
		EURO II	
		EURO III	
		EURO IV	
		EURO V	
		EURO VI	
	CO ₂ -emissionsklasse 2		3,8
	CO ₂ -emissionsklasse 3		3,6
	Lavemissionskøretøj		2,0
	Nulemissionskøretøj		0
Tunge godskøretøjer, hvis højeste teknisk tilladte totalvægt er mellem 12 og 18 ton, eller som har tre aksler	CO ₂ -emissions- klasse 1	EURO 0	6,0
		EURO I	5,2
		EURO II	
		EURO III	
		EURO IV	5,0
		EURO V	
		EURO VI	

Køretøjsklasse		Cent pr. køretøjskilometer	Veje mellem byer (herunder motorveje)
	CO ₂ -emissionsklasse 2		4,8
	CO ₂ -emissionsklasse 3		4,5
	Lavemissionskøretøj		2,5
	Nulemissionskøretøj		0
Tunge godskøretøjer, hvis højeste teknisk tilladte totalvægt er mellem 18 og 32 ton, eller som har fire aksler	CO ₂ -emissionsklasse 1	EURO 0	7,9
		EURO I	6,9
		EURO II	
		EURO III	
		EURO IV	6,7
		EURO V	
		EURO VI	
	CO ₂ -emissionsklasse 2		6,4
	CO ₂ -emissionsklasse 3		6,0
	Lavemissionskøretøj		3,4
	Nulemissionskøretøj		0
Tunge godskøretøjer, hvis højeste teknisk tilladte totalvægt er over 32 ton, eller som har mindst fem aksler	CO ₂ -emissionsklasse 1	EURO 0	9,1
		EURO I	8,1
		EURO II	
		EURO III	
		EURO IV	8,0
		EURO V	
		EURO VI	
	CO ₂ -emissionsklasse 2		7,6
	CO ₂ -emissionsklasse 3		7,2
	Lavemissionskøretøj		4,0
	Nulemissionskøretøj		0«

7) I bilag IV til direktiv 1999/62/EF affattes tabellen »Kombinationer af køretøjer (vogntog)« således:

»Kombinationer af køretøjer (vogntog)«

Drivaksler forsynet med luftaffjedring eller tilsvarende anerkendt affjedring		Andre former for affjedring af drivaksel		Skadesklasse
Antal aksler og højeste teknisk tilladte totalvægt (ton)		Antal aksler og højeste teknisk tilladte totalvægt (ton)		
Mindst	Mindre end	Mindst	Mindre end	
2 + 1 aksler				
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	
2 + 2 aksler				
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 aksler				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III

Drivaksler forsynet med luftaffjedring eller tilsvarende anerkendt affjedring		Andre former for affjedring af drivaksel		Skadesklasse
Antal aksler og højeste teknisk tilladte totalvægt (ton)		Antal aksler og højeste teknisk tilladte totalvægt (ton)		
Mindst	Mindre end	Mindst	Mindre end	
2 + 4 aksler				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
3 + 1 aksler				II
30	32	30	32	
32	35			
		32	35	III
3 + 2 aksler				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
		40	44	
40	44			
3 + 3 aksler				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	II
40	44	40	44	
7 aksler				
40	50	40	50	II
50	60	50	60	III
60		60		
Mindst 8 aksler				
40	50	40	50	I
50	60	50	60	II
60		60		III«

8) Følgende bilag tilføjes til direktiv 1999/62/EF:

»BILAG V

MINIMUMSKRAV VED PÅLÆGGELSE AF TRÆNGSELSAFGIFT

I dette bilag fastsættes de minimumskrav, der stilles ved pålæggelse af trængselsafgift.

1. De dele af nettet, der er omfattet af trængselsafgifter, og omfattede køretøjer og tidsperioder

Medlemsstaterne skal nøjagtigt oplyse:

- den eller de dele af deres net, der udgøres af deres andel af det transeuropæiske vejnet og af deres motorveje, jf. artikel 7, stk. 1, som vil blive omfattet af en trængselsafgift, i overensstemmelse med artikel 7da, stk. 1 og 3
- klassificeringen af de afsnit af nettet, som er omfattet af trængselsafgiften, som »byveje« og »ikkebyveje«. Medlemsstaterne anvender kriterierne i tabel 1 med henblik på at klassificere hvert vejsegment.

Tabel 1

Kriterier for klassificering af veje i nettet, jf. litra a), som »byveje« og »ikkebyveje«

Vejkategori	Klassificeringskriterium
»byveje«	Afsnit af nettet, der befinder sig i byområder med mindst 250 000 indbyggere
»ikkebyveje«	Dele af nettet, som ikke er kvalificeret til at være »byveje«

- de perioder, hvor afgiften finder anvendelse, for hvert enkelt segment. Hvis forskellige afgiftsniveauer finder anvendelse i afgiftsperioden, skal medlemsstaterne klart angive begyndelsen og afslutningen på hver periode, hvor der opkræves en specifik afgift.

Medlemsstaterne anvender ækvivalensfaktorerne i tabel 2 med henblik på at fastsætte proportionerne mellem afgiftsniveauerne for forskellige køretøjsklasser:

Tabel 2

Ækvivalensfaktorer for fastsættelse af proportionerne mellem trængselsafgiftsniveauerne for forskellige køretøjsklasser

Køretøjsklasse	Ækvivalensfaktor
Lette køretøjer	1
Stive tunge godskøretøjer	1,9
Busser og rutebusser	2,5
Sammenkoblede tunge godskøretøjer	2,9

2. Afgiftsbeløb

For hver køretøjsklasse, hvert vejsegment og hver tidsperiode skal medlemsstaten eller, hvor det er relevant, en uafhængig myndighed fastsætte ét bestemt beløb, der fastlægges i overensstemmelse med bestemmelserne i dette bilags afsnit 1, idet der tages hensyn til den tilsvarende referenceværdi, der er anført i tabellen i bilag VI. Den deraf følgende afgiftsstruktur skal være gennemsigtig, og den skal offentliggøres og være tilgængelig for alle brugere på lige vilkår.

Medlemsstaten skal før gennemførelsen af en trængselsafgift i god tid offentliggøre samtlige af følgende oplysninger:

- a) alle parametre, data og øvrige oplysninger, der er nødvendige for at kunne forstå, hvordan klassificeringen af veje og køretøjer og perioderne for anvendelse af afgiften er fastlagt
- b) en fuldstændig beskrivelse af de trængselsafgifter, der finder anvendelse på hver køretøjsklasse, på hvert vejsegment og for hver tidsperiode.

Medlemsstaterne giver Kommissionen adgang til alle oplysninger, der skal offentliggøres i henhold til litra a) og b).

Der må kun fastsættes en afgift, hvis der tages hensyn til risikoen for, at trafikken flytter til en anden rute samt eventuelle negative følger for færdselssikkerhed, miljø og trængsel og eventuelle løsninger, der kan mindske disse risici.

Har en medlemsstat til hensigt at anvende højere trængselsafgifter end de referenceværdier, der er anført i tabellen i bilag VI, giver den Kommissionen meddelelse om følgende:

- i) hvilke veje der er pålagt trængselsafgift
- ii) klassificeringen af veje som »byveje« og »ikkebyveje«, jf. afsnit 1, litra b)
- iii) de perioder, hvor afgiften finder anvendelse, jf. afsnit 1, litra c)
- iv) eventuel delvis eller fuldstændig undtagelse for minibusser, rutebusser og busser.

3. Overvågning

Medlemsstaten eller, hvor det er relevant, en uafhængig myndighed skal overvåge, hvor effektivt afgiftssystemet er med hensyn til at mindske trængsel. Den skal hvert tredje år, hvor det er relevant, justere afgiftsstrukturen, afgiftsperioden eller -perioderne og de specifikke afgiftsbeløb for de enkelte køretøjsklasser, vejtyper og perioder i forhold til ændringerne i transportudbuddet og -behovet.»

»BILAG VI

REFERENCEVÆRDIER FOR TRÆNGSELSAFGIFTEN

I dette bilag fastsættes referenceværdierne for trængselsafgiften.

Referenceværdierne i tabellen nedenfor finder anvendelse på lette køretøjer. Trængselsafgift for andre køretøjsklasser fastsættes ved at gange den for lette køretøjer anvendte afgift med de ækvivalensfaktorer, som er angivet i tabellen i bilag V.

Tabel

Referenceværdier for trængselsafgiften for lette køretøjer

Cent pr. køretøjskilometer	Byveje	Ikkebyveje
Motorveje	25,9	23,7
Hovedveje	61,0	41,5«

»BILAG VII

EMISSIONSPRÆSTATION

Dette bilag indeholder de emissionspræstationer for forurenende stoffer, som vejafgifter og brugsafgifter skal differentieres efter i overensstemmelse med artikel 7gb, stk. 1, litra b).

Tabel

Emissionspræstationskriterier for forurenende stoffer for lette køretøjer

Vejafgifter og brugsafgifter	5-15 % under højeste sats	15-25 % under højeste sats	25-35 % under højeste sats	Op til 75 % under højeste sats
Emissionspræstation	Euro-6d-temp-x ⁽¹⁾	Euro-6d-x ⁽¹⁾	Oplyste maksimale RDE-værdier for forurenende emissioner ⁽²⁾ < 80 % af de gældende emissionsgrænser	Nulemissionskøretøjer

⁽¹⁾ hvor x kan være tom eller en af følgende (EVAP, EVAP-ISC, ISC eller ISC-FCM).

⁽²⁾ for både NO_x og PN som oplyst i punkt 48.2 i typeattesten i tillægget til bilag VIII til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/683 ^(*).

(*) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/683 af 15. april 2020 om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets gennemførelsesforordning (EU) 2018/858 for så vidt angår de administrative krav i forbindelse med godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (EUT L 163 af 26.5.2020, s. 1).«

Rådets begrundelse: Rådets førstebehandlingsholdning (EU) nr. 37/2021 med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 1999/62/EF, 1999/37/EF og (EU) 2019/520, for så vidt angår afgifter på køretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer

(2021/C 499/02)

I. INDLEDNING

1. Europa-Kommissionen forelagde Europa-Parlamentet og Rådet ovennævnte forslag den 1. juni 2017 som en del af den første mobilitetspakke.
2. Forslaget ændrer direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer ⁽¹⁾ (i det følgende benævnt »direktiv 1999/62/EF«) med sigte på at tackle spørgsmål vedrørende drivhusgasemissioner, finansiering af vejinfrastruktur og trafikbelastning.
3. Europa-Parlamentet har udpeget Transport- og Turismeudvalget (TRAN-udvalget) som det kompetente udvalg for dette forslag og Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy som ordfører under 8. valgperiode.
4. Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog sin udtalelse om forslaget på 529. plenarmøde den 18. oktober 2017. Det Europæiske Regionsudvalg vedtog sin udtalelse på 127. plenarmøde den 1. februar 2018.
5. Den 25. oktober 2018 vedtog Europa-Parlamentet sin førstebehandlingsholdning.
6. Efter parlamentsvalget i 2019 blev Giuseppe Ferrandino udpeget som ordfører under 9. valgperiode.
7. TRAN-udvalget vedtog den 24. september 2019 en afgørelse om at indlede uformelle politiske triloger på grundlag af Europa-Parlamentets førstebehandlingsholdning.
8. I Rådet indledte Landtransportgruppen sit arbejde den 1. juni 2017 med en generel præsentation af forslaget. Den 21. juni 2017 blev konsekvensanalysen gennemgået.
9. Rådet (TTE, transport) havde sin første orienterende debat om forslaget den 5. december 2017 ⁽²⁾.
10. Siden da er forslaget blevet drøftet ved flere lejligheder, og der er udført et omfattende arbejde.
11. Den 18. december 2020 godkendte De Faste Repræsentanternes Komité mandatet i bilaget til dokument 13827/20, hvilket gjorde det muligt at indlede forhandlinger med Europa-Parlamentet.
12. Fra januar til juni 2021 blev der afholdt et betydeligt antal møder i Landtransportgruppen og De Faste Repræsentanternes Komité for at forberede og følge op på forhandlingerne.
13. Tre uformelle politiske triloger med Europa-Parlamentet, der blev afholdt den 29. januar, 23. marts og 15. juni 2021 og ledsaget af en række tekniske møder, gjorde det muligt for medlovgiverne at mindske afstanden mellem deres holdninger og således nå til politisk enighed.

⁽¹⁾ EFT L 187 af 20.7.1999, s. 42.

⁽²⁾ Jf. dok. 14426/17.

14. Den 30. juni 2021 gennemgik De Faste Repræsentanternes Komité den foreløbige kompromistekst med henblik på at nå til enighed ⁽³⁾.
15. Den 14. juli 2021 sendte formanden for Europa-Parlamentets TRAN-udvalg en skrivelse ⁽⁴⁾ til formanden for De Faste Repræsentanternes Komité, hvori det blev angivet, at hun ville henstille til medlemmerne af TRAN-udvalget og efterfølgende til plenarforsamlingen, at Rådets holdning vedtages uden ændringer ved Europa-Parlamentets andenbehandling med forbehold af jurist-lingvist-gennemgangen, hvis Rådet vedtager sin førstebehandlingsholdning i overensstemmelse med teksten i bilaget til skrivelsen.
16. Den 9. november 2021 vedtog Rådet sin førstebehandlingsholdning til forslaget, jf. dok. 10542/21.

II. FORMÅL

17. Ændringerne af direktiv 1999/62/EF i Europa-Kommissionens forslag havde til formål at fremme dekarboniseringen af vejtransporten. Der var primært fokus på følgende:
- udvidelse af anvendelsesområdet for afgiftsreglerne til også at omfatte busser og rutebiler, lastbiler på mellem 3,5 og 12 ton og til en vis grad lette køretøjer, herunder personbiler
 - udfasning af tidsbaserede afgiftssystemer (de såkaldte vignetter) for tunge og lette køretøjer
 - obligatorisk anvendelse af en afgift for eksterne omkostninger på tunge køretøjer på de dele af nettet, hvor miljøskader forårsaget af sådanne køretøjer ville være betydelige, samt revision af kravene om at opkræve sådanne afgifter
 - differentiering af priser på baggrund af CO₂-emissioner i stedet for EURO-emissionsklasser og
 - allokering af indtægterne fra trængselsafgifter eller deres tilsvarende finansielle værdi til at afhjælpe problemet med trafikoverbelastning.

III. ANALYSE AF RÅDETS FØRSTEBEHANDLINGSHOLDNING

A. Generelt

18. Den kompromistekst, der blev bekræftet af Rådet den 9. november 2021, afspejler fuldt ud den politiske enighed mellem medlovgiverne. Den fastholder også de vigtigste målsætninger med Europa-Kommissionens forslag og afspejler samtidig en balance mellem de vigtigste ændringer, som Europa-Parlamentet vedtog under førstebehandlingen, og Rådets mandat.
19. Ved førstebehandlingen vedtog Europa-Parlamentet omkring 130 ændringer, der er blevet analyseret ved flere lejligheder i Landtransportgruppen. Fra begyndelsen syntes de to medlovgiveres holdninger at være meget forskellige med hensyn til mange bestemmelser, herunder de mest kontroversielle, såsom udfasning af brugsafgifter. Alligevel blev der efter intensive forhandlinger på både politisk og teknisk plan til slut opnået konvergens mellem de to medlovgivere.

B. De vigtigste spørgsmål

20. Ændringerne i Europa-Kommissionens forslag overholder generelt de overordnede mål med hensyn til at:
- styrke anvendelsen af principperne om, at brugeren betaler, og forureneren betaler
 - yde et passende bidrag til finansieringen af vejinfrastrukturen
 - afhjælpe trængsel
 - fremme dekarbonisering af transportsektoren og
 - bidrage til at nå klimamålene.

⁽³⁾ Jf. dok. 9960/21 og 9960/21 COR 1.

⁽⁴⁾ Jf. IM 010110 2021. Bemærk venligst, at papirudgaven af skrivelsen på grund af covid-19-pandemien ikke blev sendt med almindelig post.

21. Samtidig har medlovgiverne fundet den rette balance mellem ambitionsniveauet for de ovennævnte mål og behovet for at sikre, at lovrammen let kan anvendes af sektoren eller myndighederne, og at den er fleksibel nok til, at medlemsstaterne kan vælge de mest hensigtsmæssige afgiftssystemer uden at skabe uberettigede administrative byrder.
22. De vigtigste ændringer i forhold til det oprindelige forslag fra Europa-Kommissionen kan mere specifikt sammenfattes som følger:
- a) Listen over definitioner i artikel 2 er blevet udvidet, der er tilføjet nogle nye definitioner (f.eks. »campingbil«, »varevogn«, »nulemissionskøretøj«), og andre er blevet gjort klarere eller mere specifikke (f.eks. »tungt køretøj«, »let køretøj«, »væsentligt ændret vejafgifts- eller brugsafgiftsordning«).
- b) Artikel 7, den centrale bestemmelse, der definerer de generelle afgiftsprincipper, er blevet revideret, således at:
- afgifter for køretøjer — såvel lette som tunge køretøjer eller køretøjstyper inden for disse kategorier — kan opkræves uafhængigt af hinanden. Hvis der opkræves afgifter for personbiler, skal der dog også opkræves afgifter for lette erhvervskøretøjer på samme niveau eller højere
 - medlemsstaterne kan beslutte at opretholde status quo for eksisterende koncessionskontrakter og samtidig undlade at anvende de nye afgiftsregler, før kontrakten er blevet fornyet, eller vejafgifts- eller brugsafgiftsordningen er blevet ændret væsentligt
 - medlemsstaterne kan indføre reducerede vejafgifter eller brugsafgifter eller undtagelser fra forpligtelsen til at betale vejafgift eller brugsafgift i særlige tilfælde (f.eks. for nulemissionskøretøjer, hvis højeste teknisk tilladte totalvægt er på op til 4,25 ton)
 - brugsafgifter på tunge køretøjer bliver udfaset på TEN-T-hovednettet senest otte år efter direktivets ikrafttræden. Medlemsstater, der anvender et fælles brugsafgiftssystem (f.eks. »eurovignettertraktaten«), har dog yderligere to år til at tilpasse eller ophæve dette system. Som en fravigelse af det generelle princip om udfasning er undtagelser tilladt i behørigt begrundede tilfælde, efter at der er givet Kommissionen meddelelse om ordningen
 - artiklen (sammen med artikel 7a) indeholder nu to revisionsklausuler, der giver Kommissionen mulighed for at vurdere direktivets gennemførelse og effektivitet med hensyn til opkrævning af afgifter på lette køretøjer samt den tekniske og juridiske gennemførlighed af at differentiere behandlingen af lette erhvervskøretøjer.
- c) En ny bestemmelse, artikel 7aa, fastlægger nu det såkaldte »kombinerede afgiftssystem«. I henhold til denne artikel kan medlemsstater, der anvender vejafgifter på deres TEN-T-hovednet eller en del heraf inden direktivets ikrafttræden, indføre et kombineret afgiftssystem for alle tunge køretøjer eller for visse typer af tunge køretøjer. I dette system skal brugsafgifterne differentieres efter køretøjets CO₂-emissioner og EURO-emissionsklasse.
- d) Der er foretaget mindre justeringer af forholdsmæssigheden af brugsafgifterne for personbiler i artikel 7a. I henhold til denne bestemmelse skal benyttelsen af infrastrukturen desuden også være tilladt i et døgn, en uge eller 10 døgn eller begge dele. Medlemsstaterne kan dog begrænse den daglige brugsafgift til kun transitformål. Hvis medlemsstaterne fastsætter forskellige afgifter for lette erhvervskøretøjer og personbiler, skal afgiftssatserne for lette erhvervskøretøjer være højere end for personbiler.
- e) Hvad angår internalisering af eksterne omkostninger for tunge køretøjer, gør artikel 7ca og 7cb nu opkrævningsen af eksterne omkostninger for luftforurening obligatorisk efter en overgangsperiode på fire år, hvor der anvendes vejafgifter. Medlemsstaterne vil dog efter underretning af Kommissionen have mulighed for ikke at anvende afgiften for eksterne omkostninger ved luftforurening i tilfælde af utilsigtede konsekvenser af, at trafikken flyttes til en anden rute. Denne obligatoriske afgift berører ikke medlemsstaternes mulighed for alligevel at anvende en afgift for eksterne omkostninger ved CO₂-emissioner. Kommissionen vil ikke desto mindre få mulighed for at evaluere gennemførelsen og effektiviteten af afgifter for eksterne omkostninger ved CO₂-emissioner.

f) Med hensyn til fakultative afgifter:

- Artikel 7da fastsætter nu, at provenuet fra (fakultative) trængselsafgifter eller den tilsvarende finansielle værdi skal anvendes til at løse problemet med trængsel eller til at udvikle bæredygtig transport og mobilitet generelt. Hvis et sådan provenu er opført på det almindelige budget, anses medlemsstaterne for at have opfyldt forpligtelsen, hvis de gennemfører finansielle støttepolitikker til løsning af trængselsproblemet eller udvikling af bæredygtig transport og mobilitet til en værdi svarende til provenuet fra trængselsafgifterne, og
- artikel 7f fastsætter nu, at hvis to eller flere medlemsstater beslutter at anvende en forhøjelse i samme korridor, kan forhøjelsen kun overstige 25 % (men ikke 50 %) efter samtykke fra alle de medlemsstater, der er en del af korridoren, og som grænser op til de medlemsstater, på hvis område det afsnit af den korridor, for hvilken forhøjelsen anvendes, henhører.

g) For så vidt angår differentiering baseret på CO₂-emissioner og køretøjernes miljøpræstationer:

- Med ny bestemmelse artikel 7ga indføres CO₂ på listen over omkostninger, der kan opkræves afgift for i overensstemmelse med klimamålene. Denne bestemmelse kræver, at medlemsstaterne differentierer infrastruktur- og brugerafgifter for tunge køretøjer baseret på CO₂-emissioner. I første omgang bør ordningen kun gælde for de største lastbiler, men den vil gradvis blive udvidet til andre typer tunge køretøjer og løbende blive tilpasset den teknologiske udvikling. Medlemsstaterne vil også kunne give fortrinsbehandling til nulemissionskøretøjer for at tilskynde til køb af køretøjer, der er de bedste i deres klasse. Den nye bestemmelse omfatter dog sikkerhedsforanstaltninger for at undgå at dobbeltbelønne hybridkøretøjer og eventuel overlapning i forhold til andre prissætningsinstrumenter, og
- artikel 7gb lader det nu være op til medlemsstaterne at bestemme, hvornår vejafgifter og brugsafgifter skal differentieres for lette køretøjer efter køretøjets miljøpræstationer. Denne bestemmelse kræver dog, at der fra 2026 foretages obligatorisk differentiering af vejafgifter og årsafgiften for brugsafgifterne for varevogne og minibusser efter køretøjets miljøpræstationer, hvis der anvendes vejafgifter eller brugsafgifter, og hvis det er teknisk gennemførligt.

h) Artikel 11 er blevet tilpasset dels med hensyn til, hvilken type oplysninger der skal indgå i den rapport, som medlemsstaterne skal offentliggøre i sammenfattet form, dels hvor ofte den skal offentliggøres (dvs. rapporten vil skulle udarbejdes tre år efter direktivets ikrafttræden og derefter hvert femte år).

i) Artikel 4 i ændringsdirektivet fastsætter en overgangsperiode på to år, og

j) bilagene er blevet revideret for så vidt angår de maksimale brugerafgifter, minimumskrav og referenceværdier for afgifter for eksterne omkostninger, minimumskrav og referenceværdier for trængselsafgifter og emissionspræstationskriterier for forurenende stoffer for lette køretøjer.

IV. KONKLUSION

23. Rådets holdning fastholder de vigtigste mål i Europa-Kommissionens forslag og afspejler til fulde det kompromis, der blev opnået enighed om under de uformelle forhandlinger mellem Rådet og Europa-Parlamentet med støtte fra Europa-Kommissionen.
 24. Dette kompromis blev bekræftet ved skrivelse fra formanden for Europa-Parlamentets TRAN-udvalg stilet til formandskabet og dateret den 14. juli 2021. Det blev efterfølgende vedtaget af Rådet (økonomi og finans) på samlingen den 9. november 2021 som førstebehandlingsholdning.
-

ISSN 1977-0871 (elektronisk udgave)
ISSN 1725-2393 (papirudgave)



Den Europæiske Unions Publikationskontor
L-2985 Luxembourg
LUXEMBOURG

DA