

## I

(Lagstiftningsakter)

## DIREKTIV

## EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2011/76/EU

av den 27 september 2011

## om ändring av direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktions-sätt, särskilt artikel 91.1,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande <sup>(1)</sup>,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande <sup>(2)</sup>,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet <sup>(3)</sup>, och

av följande skäl:

- (1) Att främja hållbar transport är ett nyckelelement i den gemensamma transportpolitiken. I detta avseende måste transportsektorns bidrag till klimatförändringen och dess negativa följder minska, särskilt trängsel, som hindrar framkomligheten, och luftföroreningar och buller, som ger upphov till hälso- och miljöskador. Vidare måste miljöskyddskraven integreras i utformningen och genomförandet av unionens övriga politik, däribland den gemensamma transportpolitiken.
- (2) För att säkerställa en sund ekonomisk tillväxt, en väl fungerande inre marknad och territoriell sammanhållning bör målet att minska transporternas negativa följder förverkligas utan att det uppstår hinder för den fria rörligheten som inte står i proportion till detta mål.
- (3) För att optimera transportsystemet bör man inom ramen för den gemensamma transportpolitiken använda en rad

olika instrument för att förbättra transportinfrastrukturen och teknikanvändningen och för att göra det möjligt att hantera efterfrågan på transporter mer effektivt, särskilt genom att främja förnyelse av fordonsparken, effektivare användning av infrastruktur och sammodalitet. Detta talar för en ökad tillämpning av principen om att användaren betalar samt utveckling och tillämpning av principen om att förorenaren betalar för samtliga transportmedel i transportsektorn.

- (4) Enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG <sup>(4)</sup> ska kommissionen ta fram en modell för beräkning av samtliga externa kostnader som följer av användningen av transportinfrastruktur, som ska ligga till grund för framtida beräkningar av infrastrukturavgifter. Den modellen skulle åtföljas av en konsekvensanalys av internaliseringen av de externa kostnaderna för samtliga transportmedel och en strategi för att genomföra denna modell stegvis och, i förekommande fall, av förslag till ytterligare översyn av det direktivet.
- (5) För att medverka till en hållbar transportpolitik bör transportpriserna bättre återspegla de kostnader som är knutna till trafikrelaterade luftföroreningar och trafikrelaterat buller och till den klimatförändring och trängsel som den faktiska användningen av samtliga transportmedel orsakar, som ett hjälpmedel för att optimera användningen av infrastruktur, minska lokala föroreningar, hantera trängsel och bekämpa klimatförändringen så kostnadseffektivt som möjligt. Detta förutsätter att man går stegvis till väga i fråga om alla transportslag och beaktar deras särdrag.
- (6) Vissa transportslag har redan börjat internalisera externa kostnader och relevant unionslagstiftning fasar antingen in sådan internalisering eller förhindrar den åtminstone inte. Denna process måste dock kontrolleras och främjas ytterligare för alla transportslag utifrån gemensamma principer samtidigt som de specifika egenskaperna inom varje transportslag beaktas.

<sup>(1)</sup> EUT C 255, 22.9.2010, s. 92.

<sup>(2)</sup> EUT C 120, 28.5.2009, s. 47.

<sup>(3)</sup> Europaparlamentets ståndpunkt av den 11 mars 2009 (EUT C 87 E, 1.4.2010, s. 345) och rådets ståndpunkt vid första behandlingen av den 14 februari 2011 (EUT C 77 E, 11.3.2011, s. 1). Europaparlamentets ståndpunkt av den 7 juni 2011 (ännu ej offentliggjord i EUT) och rådets beslut av den 12 september 2011.

<sup>(4)</sup> EGT L 187, 20.7.1999, s. 42.

- (7) Inom vägtrafiksektorn utgör vägtullar som beräknas på grundval av körd sträcka för användning av infrastruktur ett rättvist och effektivt ekonomiskt instrument för att åstadkomma en hållbar transportpolitik, eftersom de är direkt knutna till användningen av infrastruktur, fordonsens miljöprestanda och den plats och tidpunkt som fordonen används och därför kan fastställas till en nivå som återspeglar kostnaden för den nivå av förorening och trängsel som den aktuella användningen av fordonen orsakar. Dessutom snedvrider vägtullar inte konkurrensen på den inre marknaden, eftersom de ska betalas av alla operatörer oavsett i vilken medlemsstat de har sitt ursprung eller är etablerade samt i förhållande till den utsträckning i vilken de använder vägnätet.
- (8) Av konsekvensanalysen framgår att vägtullar som beräknas på grundval av kostnaderna för föroreningar och, på överbelastade vägar, på grundval av större differentiering av vägtullsatserna under perioder av trängsel skulle kunna ha positiva effekter på transportsystemet och bidra till unionens strategi för klimatförändringen. De skulle kunna minska trängsel och lokala föroreningar genom att uppmuntra användning av teknik för renare fordon, optimera användningen av logistik och minska antalet fordon som kör tomma på tillbakavägen. Indirekt skulle vägtullarna kunna spela en viktig roll för att minska drivmedelskonsumtionen och bidra till att bekämpa klimatförändringen.
- (9) Detta direktiv hindrar inte medlemsstaterna från att tillämpa nationella regler om avgifter för andra väganvändare som inte omfattas av detta direktivs tillämpningsområde.
- (10) Den medlemsstat där transporten äger rum bär de kostnader som trafiken orsakar i form av luftförorening och buller, t.ex. hälsorelaterade kostnader, inbegripet sjukvård, skördebortfall och andra produktionsförluster samt välfärdskostnader. Principen om att förorenaren ska betala kommer att genomföras genom avgiftsbeläggning av externa kostnader, vilket i sin tur kommer att bidra till att de externa kostnaderna minskas.
- (11) För direktivets syften tillhandahåller den modell som kommissionen utformat för att beräkna de externa kostnaderna för trafikrelaterade luftföroreningar och trafikrelaterat buller tillförlitliga metoder och en rad värden som redan kan fungera som utgångspunkt för beräkningen av avgifter för externa kostnader.
- (12) Det finns fortfarande en viss osäkerhet när det gäller kostnader för och fördelar med de system som behövs för att genomföra differentierade avgifter på vägar med låg trafikintensitet. Så länge denna osäkerhet består verkar det lämpligast med en flexibel hållning på unionsnivå. Detta flexibla förhållningssätt bör ge medlemsstaterna möjlighet att själva bestämma om, och på vilka vägar, avgifter för externa kostnader ska införas, med beaktande av vägnätets lokala och nationella särdrag.
- (13) Tidsbaserade vägavgifter utgör ett användbart system för att tillämpa principen om att användaren betalar i de fall då man för närvarande inte använder ett avgiftssystem som bygger på tillryggalagd sträcka, vilket bättre återspeglar användningen av infrastruktur. Tidsbaserade vägavgifter som tas ut per dag, vecka, månad eller år bör inte vara diskriminerande för tillfälliga användare, eftersom en stor andel av dessa troligen är utländska transportföretag. Förhållandet mellan avgifterna per dag, vecka, månad och år bör därför fastställas i detalj för tunga godsfordon.
- (14) För att de europeiska transportföretagen ska få klara pris signaler, som ger dem incitament att optimera sitt beteende, bör man på medellång sikt eftersträva enhetliga metoder för beräkning av de externa kostnaderna i medlemsstaterna.
- (15) Ett tydligt och öppet genomförande av avgiftssystemen skulle kunna bidra till att den inre marknaden fungerar bättre. Man bör därför undvika inkonsekvens mellan avgiftssystemen så att konkurrensen i fråga om internationell godstrafik inte snedvrider på det transeuropeiska vägnätet eller på vissa delar av detta nät och på några andra delar av med detta nät sammanlänkade nät eller motorvägnät som inte ingår i det transeuropeiska vägnätet. Samma avgiftsprinciper bör i synnerhet gälla för alla delar av en medlemsstats motorvägnät.
- (16) Medlemsstaterna bör ges möjlighet att genom vägtullar ta ut de högsta avgifter som tillåts enligt detta direktiv för infrastrukturkostnader och externa kostnader, men bör även kunna välja att ta ut lägre avgifter för en eller båda dessa kostnader, eller att inte ta ut någon avgift alls för dem.
- (17) Vid fastställande av det nät på vilket en avgift för externa kostnader ska tillämpas bör medlemsstaterna kunna välja att avstå från att ta ut avgifter för externa kostnader på vissa vägar för att förbättra åtkomligheten till och konkurrenskraften i rand-, inlands-, och ömråden.
- (18) Det bör vara möjligt att till en infrastrukturavgift lägga en extern kostnadsfaktor baserad på kostnaderna för trafikrelaterad luftförorening och trafikrelaterat buller. Den externa kostnadsfaktor som ingår i vägtullar bör få läggas till kostnaden för användning av infrastruktur, under förutsättning att vissa villkor uppfylls i samband med beräkningen av kostnaderna för att undvika att otillbörliga avgifter tas ut.
- (19) För att bättre återspegla kostnaderna för trafikrelaterade luftföroreningar och trafikrelaterat buller bör avgiften för externa kostnader differentieras beroende på vilken typ av väg, typ av fordon och, när det gäller buller, berörd tidsperiod.

- (20) Trängsel har negativa effekter för väganvändare i allmänhet i form av slöseri med tid och drivmedel. Differentierade infrastrukturavgifter erbjuder ett verktyg för att hantera trängsel, förutsatt att de differentierade vägavgifterna ger en tydlig och meningsfull prissignal till väganvändarna om att de bör ändra sitt beteende och undvika överbelastade vägar under rusningstid.
- (21) När differentierade avgifter tillämpas för att minska trängseln på ett visst vägavsnitt bör denna differentiering utformas på ett intäktsneutralt sätt som ger transportföretag som använder det berörda vägavsnittet under lågtrafik betydande ekonomiska fördelar gentemot de transportföretag som använder det i högtrafik.
- (22) Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/49/EG av den 25 juni 2002 om bedömning och hantering av omgivningsbuller<sup>(1)</sup> utgör redan en grund för att utveckla och komplettera unionsåtgärderna mot buller från vägfordon och infrastruktur genom kravet på att behöriga myndigheter ska utarbeta strategiska bullerkartor för större vägar och handlingsplaner för bullerminskning där exponeringsnivåerna kan medföra skadliga effekter på människors hälsa.
- (23) För att den inre marknaden ska fungera väl krävs en unionsram för att säkerställa att vägavgifter som fastställs på grundval av lokala kostnader för trafikrelaterad luftförorening och trafikrelaterat buller och på grundval av trängsel redovisas öppet, och är proportionella och icke-diskriminerande. En sådan ram bör innefatta gemensamma avgiftsprinciper, beräkningsmetoder, maximivärden och värden per enhet för externa kostnader som är baserade på erkända vetenskapliga metoder samt förfaranden för att anmäla och rapportera vägtullsystem till kommissionen.
- (24) Om en myndighet av en medlemsstat har utsetts för att fastställa avgiften för externa kostnader bör den inte ha något egenintresse av att fastställa beloppet till en otillbörlig nivå, och bör därför vara oberoende av det organ som tar ut och förvaltar vägtullintäkterna.
- (25) Den korridor där högre avgifter tillåts får omfatta parallella och direkt konkurrerande vägavsnitt i bergsregioner inom rimligt avstånd dit trafiken kan komma att ledas om på grund av de förhöjda avgifterna. Vid gränsöverskridande projekt bör tillämpningen av denna bestämmelse godkännas av de berörda medlemsstaterna och av kommissionen.
- (26) För att ge företräde åt anläggningen av de prioriterade projekt av europeiskt intresse som anges i bilaga III till Europaparlamentets och rådets beslut nr 661/2010/EU av den 7 juli 2010 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet<sup>(2)</sup> bör medlemsstater som har möjlighet att tillämpa en uppräknings användning av alternativet innan de tar ut en avgift för externa kostnader. För att undvika att otillbörliga avgifter tas ut av användarna bör en avgift för externa kostnader inte kombineras med en uppräknings, såvida inte de externa kostnaderna överstiger den uppräknings som redan tas ut. I sådana fall är det således lämpligt att uppräknings dras av från avgiften för externa kostnader.
- (27) Det bör inte vara tillåtet att bevilja rabatter eller avdrag på avgiften för externa kostnader, eftersom det skulle innebära en betydande risk för diskriminering av vissa användarkategorier.
- (28) Om inte annat följer av de relevanta bestämmelserna i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt om statligt stöd, bör stimulansåtgärder tillåtas för resor som innebär dyra byten av transportslag, såsom väg-sjö-väg, för att främja territoriell sammanhållning och tillgänglighet samt konkurrenskraften för rand-, inlands- och öområden.
- (29) Det bör vara möjligt att tillåta rabatter eller avdrag på infrastrukturavgifter under vissa förutsättningar för vilka kategorier av användare som helst, såsom ofta återkommande användare eller användare av elektroniska vägtullsystem.
- (30) Externa kostnader som tas ut i form av vägtullar kommer att påverka användarnas beslut i större utsträckning om de är medvetna om dessa kostnader. Därför bör de kostnaderna noteras separat på en sammanställning, på en faktura eller på motsvarande dokument som vägtullorganet tillhandahåller. Ett sådant dokument skulle dessutom göra det lättare för transportföretag att föra över kostnaderna för avgiften för externa kostnader till speditören eller till andra kunder.
- (31) För att undvika avbrott i trafikflödet och förhindra negativa effekter på den lokala miljön till följd av köer vid vägtullstationer, är det önskvärt att använda elektroniska vägtullsystem. Det är därför önskvärt att en avgift för externa kostnader tas ut genom sådana system, i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/52/EG av den 29 april 2004 om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem i gemenskapen<sup>(3)</sup>. För att förbättra den inre marknads funktion bör kommissionen därför kontrollera att man i enlighet med direktiv 2004/52/EG och inom de angivna tidsfristerna tar fram ett verkligt europeiskt elektroniskt system för vägavgifter så att det räcker med en elektronisk anordning för vägavgifter i varje enskilt fordon vilken är fullt kompatibel med de elektroniska avgiftsinsamlingsystemen i alla medlemsstater.

(1) EGT L 189, 18.7.2002, s. 12.

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

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

- (32) Även om beslut som avser de nationella offentliga utgifterna, inbegripet användningen av de intäkter som genereras genom detta direktiv, enligt subsidiaritetsprincipen är en fråga för medlemsstaterna, bör de extra intäkter som genereras av avgifter för externa kostnader, eller ett finansiellt värde motsvarande dessa intäkter, i enlighet med detta direktivs transportpolitiska mål användas till förmån för transportsektorn och för att främja hållbar mobilitet i allmänhet. Sådana projekt bör därför bland annat vara inriktade på att underlätta effektiv prissättning, minska miljöförorening på grund av vägtrafik vid källan, mildra dess effekter, öka fordonens koldioxid- och energiprestanda, utveckla alternativ infrastruktur för transportanvändarna, optimera logistiken eller förbättra trafiksäkerheten.
- (33) För att främja driftskompatibilitet mellan vägtullsystem, och under förutsättning att vissa villkor är uppfyllda, bör två eller flera medlemsstater tillåtas att samarbeta för att införa ett gemensamt vägtullsystem.
- (34) Kommissionen bör vid en lämplig tidpunkt till Europaparlamentet och rådet översända en uttömmande utvärdering av de erfarenheter som gjorts i de medlemsstater som tillämpar en avgift för externa kostnader och/eller en infrastrukturavgift i enlighet med detta direktiv.
- (35) I rådets förordning (EG) nr 1083/2006 av den 11 juli 2006 om allmänna bestämmelser för Europeiska regionala utvecklingsfonden, Europeiska socialfonden och Sammanhållningsfonden <sup>(1)</sup> fastställs att intäkter som genereras från avgifter som betalas direkt av användarna måste beaktas när finansieringsgapet fastställs i inkomstgenererande projekt. Intäkterna från avgifter för externa kostnader bör dock inte beaktas vid beräkningen av finansieringsgapet eftersom dessa intäkter bör användas för projekt som syftar till att minska miljöförorening på grund av vägtrafik vid källan, mildra dess effekter, öka fordonens koldioxid- och energiprestanda och utveckla alternativ infrastruktur för transportanvändarna.
- (36) Om alternativa vetenskapliga beräkningsmetoder tillämpas för att beräkna avgifterna för externa kostnader bör medlemsstaterna kunna beakta metoderna för att beräkna värdet av de externa kostnaderna enligt studien *Handbook on estimation of external cost in the transport sector* <sup>(2)</sup>, som ger en översikt över det aktuella forskningsläget när det gäller beräkningen av externa kostnader i teori och praktik.
- (37) I de bergsområden som beskrivs i rapporten *Mountain Areas in Europe: Analysis of mountain areas in EU Member States, acceding and other European countries*, som Europeiska kommissionen beställde år 2004, bör högre avgifter för externa kostnader tillåtas i den mån det av objektiva vetenskapliga uppgifter framgår att luftförorening och buller orsakar mer omfattande skador i dessa bergsområden på grund av geografiska omständigheter och fysiska fenomen, såsom vägarnas stigning, temperaturinversioner och "amfiteatereffekter" i dalgångar.
- (38) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av detta direktiv bör kommissionen ges genomförandebefogenheter. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter <sup>(3)</sup>.
- (39) Kommissionen bör ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt vad gäller vissa anpassningar av bilagorna. Det är av särskild betydelse att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå.
- (40) I enlighet med punkt 34 i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning <sup>(4)</sup> uppmuntras medlemsstaterna att, för egen del och i unionens intresse, upprätta egna tabeller som så långt det är möjligt visar överensstämmelsen mellan detta direktiv och införlivandeåtgärderna samt att offentliggöra dessa tabeller.
- (41) Eftersom målet för detta direktiv, nämligen att främja differentierade avgifter baserade på de externa kostnaderna som ett sätt att göra transporter mer hållbara, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna själva och de därför, på grund av vikten av de gränsöverskridande aspekterna av transport, bättre kan uppnås på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

#### Artikel 1

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

1. Artikel 2 ska ändras på följande sätt:

a) Följande led ska införas:

<sup>(1)</sup> EUT L 210, 31.7.2006, s. 25.

<sup>(2)</sup> [http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index_en.htm)

<sup>(3)</sup> EUT L 55, 28.2.2011, s. 13.

<sup>(4)</sup> EUT C 321, 31.12.2003, s. 1.



”ad) *motorväg*: väg som är utformad och byggd särskilt för motortrafik, som inte betjänar fastigheter som gränsar till den och som

i) är försedd, utom vid speciella platser eller tillfälligt, med skilda körbanor för trafik i två riktningar, skilda från varandra genom en mittsträng som inte är avsedd för trafik, eller undantagsvis med andra medel,

ii) inte korsar annan väg, järnväg, spårvägslinje, cykelbana eller gångväg i samma plan, och

iii) är särskilt skyltad som motorväg.”

b) Leden b och ba ska ersättas med följande:

”b) *vägtull*: en specifik avgift för ett fordon, grundad på den tillryggalagda sträckan inom en viss infrastruktur och på fordonstyp och som omfattar en infrastrukturavgift och/eller en avgift för externa kostnader,

ba) *infrastrukturavgift*: en avgift som tas ut för att täcka en medlemsstats kostnader för uppförande, underhåll, drift och utveckling av infrastruktur,”

c) Följande led ska införas:

”bb) *avgift för externa kostnader*: en avgift som tas ut för att täcka en medlemsstats kostnader till följd av trafikrelaterade luftföroreningar och/eller trafikrelaterat buller,

bc) *kostnad för trafikrelaterad luftförorening*: kostnad för de skador som uppstår till följd av utsläpp av partiklar och av ozonbildande ämnen, såsom kväveoxid och flyktiga organiska föreningar, i samband med ett fordonets drift,

bd) *kostnad för trafikrelaterat buller*: kostnad för de skador som uppstår till följd av buller från ett fordon eller från växelverkan mellan fordonet och vägytan,

be) *viktad genomsnittlig infrastrukturavgift*: de sammanlagda intäkterna från en infrastrukturavgift under en viss period dividerade med antalet körda fordonskilometer på det vägavsnitt som avgiften omfattar under den perioden,

bf) *viktad genomsnittlig avgift för externa kostnader*: de sammanlagda intäkterna från en avgift för externa kostnader under en viss period dividerade med antalet körda fordonskilometer på det vägavsnitt som avgiften omfattar under den perioden.”

d) Led d ska ersättas med följande:

”d) *fordon*: motorfordon avsett eller använt, eller ledad fordonskombination avsedd eller använd, för gods-transporter på väg och med en högsta tillåten bruttovikt av mer än 3,5 ton.”

2. Artiklarna 7, 7a och 7b ska ersättas med följande:

”Artikel 7

1. Om inte annat följer av artikel 9.1a får medlemsstaterna bibehålla eller införa vägtullar och/eller vägavgifter på det transeuropeiska vägnätet eller på vissa delar av detta nät och på alla andra delar av sina motorvägnät som inte ingår i det transeuropeiska vägnätet på de villkor som anges i punkterna 2, 3, 4 och 5 i den här artikeln och i artiklarna 7a–7k. Detta ska inte påverka medlemsstaternas rätt att, i enlighet med fördraget om Europeiska unionens funktions-sätt, tillämpa vägtullar och/eller vägavgifter på andra vägar, förutsatt att införandet av vägtullar och/eller vägavgifter på sådana andra vägar inte diskriminerar internationell trafik och inte resulterar i en snedvridning av konkurrensen mellan operatörerna.

2. Medlemsstaterna får inte på sitt territorium införa både vägtullar och vägavgifter för en och samma fordonskategori för användandet av ett och samma vägavsnitt. Däremot får medlemsstater som tar ut vägavgifter på sitt nät även ta ut vägtullar för användningen av broar, tunnlar och bergspass.

3. Vägtullar och vägavgifter får inte direkt eller indirekt vara diskriminerande på grund av transportföretagets nationalitet, den medlemsstat eller det tredjeland där transportföretaget är etablerat eller fordonet är registrerat, eller transportens ursprung eller destination.

4. Medlemsstater får föreskriva nedsatta vägtullar eller vägavgifter, eller undantag från skyldigheten att betala vägtull eller vägavgift, för fordon som är undantagna från skyldigheten att installera och använda färdskrivare enligt rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter (\*), och på de villkor som anges i artikel 6.2 a och b i detta direktiv.

5. En medlemsstat får välja att tillämpa vägtullar och/eller vägavgifter endast på fordon med en högsta tillåten bruttovikt på minst 12 ton, om den anser att en utvidgning till fordon på mindre än 12 ton bland annat skulle

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

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

Medlemsstater som väljer att ta ut vägtullar och/eller användaravgifter för endast de fordon som har en högsta tillåten bruttovikt på minst 12 ton ska informera kommissionen om detta samt motivera beslutet.

#### Artikel 7a

1. Vägavgifter ska stå i proportion till den tidsperiod under vilken infrastrukturen används, dock utan att överstiga de värden som föreskrivs i bilaga II, och ska gälla för en dag, en vecka, en månad eller ett år. Månadsavgiften ska uppgå till högst 10 % av årsavgiften, veckoavgiften till högst 5 % av årsavgiften och dagsavgiften till högst 2 % av årsavgiften.

En medlemsstat får, när det gäller fordon som är registrerade i den medlemsstaten, besluta att endast tillämpa årliga avgiftssatser.

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

#### Artikel 7b

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

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

#### Artikel 7c

1. Avgiften för externa kostnader får avse kostnaderna för trafikrelaterade luftföroreningar. På vägavsnitt inom områden med en befolkning som är utsatt för vägtrafikrelaterat buller, får avgiften för externa kostnader inkludera kostnaden för trafikrelaterat buller.

Avgiften för externa kostnader ska vara differentierad och fastställas i enlighet med de minimikrav och metoder som anges i bilaga IIIa och ska respektera de maximivärden som anges i bilaga IIIb.

2. De kostnader som beaktas ska avse det nät, eller den del av detta, för vilket avgifter för externa kostnader tas ut,

och de fordon som omfattas av avgifterna. Medlemsstaterna får välja att ta ut avgifter för att täcka endast en viss procentandel av dessa kostnader.

3. Avgift för externa kostnader som avser trafikrelaterade luftföroreningar ska inte tillämpas på fordon som uppfyller de strängaste euro-utsläppskraven förrän fyra år efter tillämpningsdagen för de bestämmelser där dessa krav infördes.

4. Avgiften för externa kostnader ska fastställas av den berörda medlemsstaten. Om en medlemsstat utser en myndighet för detta syfte, ska myndigheten vara rättsligt och ekonomiskt oberoende av den organisation som förvaltar eller tar ut hela eller delar av avgiften.

#### Artikel 7d

Senast ett år efter att de kommande, strängare euro-utsläppskraven antagits ska Europaparlamentet och rådet, i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, fastställa motsvarande maximivärden i bilaga IIIb.

#### Artikel 7e

1. Medlemsstaterna ska beräkna maximinivån för infrastrukturavgiften med hjälp av metoder som utgår från de grundläggande beräkningsprinciper som anges i bilaga III.

2. För koncessionerad vägtull ska maximinivån för infrastrukturavgiften vara lika med eller lägre än den nivå som skulle ha framkommit med en metod grundad på de beräkningsprinciper som anges i bilaga III. Bedömningen av denna ekvivalens ska göras utgående från en rimligt lång referensperiod som är förenlig med koncessionsavtalets art.

3. Vägtullsystem som införts före den 10 juni 2008, eller för vilka anbud eller svar på inbjudan till förhandlingar enligt det förhandlade förfarandet mottagits efter ett offentligt upphandlingsförfarande före den 10 juni 2008, ska inte omfattas av de skyldigheter som anges i punkterna 1 och 2 så länge dessa system förblir gällande och förutsatt att de inte ändras i väsentlig omfattning.

#### Artikel 7f

1. I undantagsfall tillåts när det gäller infrastruktur i bergsregioner, och sedan kommissionen underrättats om detta, en uppräknings av infrastrukturavgifterna på specifika vägavsnitt med kraftig trängsel, eller där fordonstrafiken medför betydande miljöförstörelse, under förutsättning att

- a) de intäkter som uppkommer till följd av uppräknings investeras i genomförande av prioriterade projekt av europeiskt intresse, enligt bilaga III till beslut nr 661/2010/EU av den 7 juli 2010 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet (\*\*), som direkt bidrar till att minska trängseln eller miljöförstörelsen och som avser samma korridor som det vägavsnitt för vilket uppräknings gälls,

- b) uppräknningen inte överstiger 15 % av den viktade genomsnittliga infrastrukturavgift som beräknats i enlighet med artiklarna 7b.1 och 7e, såvida inte de intäkter som genereras investeras i gränsöverskridande avsnitt av prioriterade projekt av europeiskt intresse som innefattar infrastruktur i bergsregioner, varvid uppräknningen inte får överstiga 25 %,
- c) tillämpningen av uppräknningen inte leder till orättvis behandling av kommersiell trafik i jämförelse med andra väganvändare,
- d) en beskrivning av det exakta vägavsnitt för vilket uppräknningen ska gälla, samt en handling som styrker att det beslutats att genomförandet av de prioriterade projekt som avses i led a ska finansieras, lämnas till kommissionen innan uppräknningen tillämpas, och
- e) den period under vilken uppräknningen ska gälla är fastställd och begränsad i förväg och är, vad gäller de intäkter som förväntas uppkomma, förenlig med finansieringsplanerna och kostnads-nyttoanalyserna för de projekt som delfinansieras med intäkter från uppräknningen.

Första stycket ska gälla för nya gränsöverskridande projekt under förutsättning att alla medlemsstater som deltar i projektet är överens om detta.

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

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

4. På vägavsnitt där kriterierna för en uppräknning enligt punkt 1 uppfylls får medlemsstaterna inte ta ut en avgift för externa kostnader om ingen uppräknning tillämpas.

5. Det belopp som motsvarar uppräknningen ska dras av från den avgift för externa kostnader som beräknas i enlighet med artikel 7c, utom för fordon inom euro-utsläppsklass 0, I och II från den 15 oktober 2011 och III från 2015. Alla de intäkter som genereras genom att uppräknningen och avgifterna för externa kostnader tillämpas samtidigt ska användas till att finansiera de prioriterade projekt av europeiskt intresse som anges i bilaga III till beslut nr 661/2010/EU.

#### Artikel 7g

1. Medlemsstaterna ska differentiera infrastrukturavgiften i enlighet med fordonets euro-utsläppsklass så att ingen

infrastrukturavgift med mer än 100 % överstiger samma avgift som tas ut för likvärdiga fordon som uppfyller de strängaste utsläppskraven. Befintliga koncessionsavtal är undantagna från detta krav tills avtalet förnyas.

En medlemsstat får dock göra undantag från detta krav på differentierade infrastrukturavgifter om

- i) detta allvarligt skulle skada enhetligheten inom vägtullsystemen på dess territorium,
- ii) det inte skulle vara tekniskt genomförbart att införa sådan differentiering för det berörda vägtullsystemet,
- iii) detta skulle leda till att de mest förorenande fordonen leds bort med negativa konsekvenser för trafiksäkerheten och folkhälsan, eller
- iv) vägtullen innefattar en avgift för externa kostnader.

Kommissionen ska underrättas om sådana undantag.

2. Om en förare, eller i förekommande fall transportföretaget, vid en kontroll inte kan förete de fordonsdokument som krävs för att styrka fordonets euro-utsläppsklass, får medlemsstaterna tillämpa vägtullar upp till den högsta tillåtna nivån.

3. Infrastrukturavgiften får också differentieras i syfte att minska trängsel, minimera slitage på infrastrukturen och optimera användningen av den berörda infrastrukturen eller främja trafiksäkerheten, under förutsättning att

- a) differentieringen är transparent, offentliggjord och tillgänglig för alla användare på lika villkor,
- b) differentieringen tillämpas beroende på tidpunkt på dagen, typ av dag eller årstid,
- c) ingen infrastrukturavgift överstiger maximinivån för de viktade genomsnittliga infrastrukturavgifter som avses i artikel 7b med mer än 175 %,
- d) de perioder med rusningstrafik då de högre infrastrukturavgifterna tas ut i syfte att minska trängseln inte överstiger fem timmar per dag,
- e) differentieringen har utformats och tillämpas på ett transparent och inkomstneutralt sätt på ett vägavsnitt där det ofta förekommer trängsel genom att tillämpa lägre vägtullar för transportföretag som kör i lågtrafik och högre vägtullar för dem som kör i högtrafik på det aktuella vägavsnittet, och
- f) en medlemsstat som önskar införa en sådan differentiering eller ändra en befintlig differentiering informerar kommissionen om detta och lämnar den information som krävs för att se till att villkoren uppfylls; utifrån denna information ska kommissionen offentliggöra och regelbundet uppdatera en förteckning över de perioder och motsvarande avgifter som differentieringen gäller.

4. Den differentiering som avses i punkterna 1 och 3 är inte avsedd att generera extra vägtullintäkter. Alla oavsiktliga intäktsökningar ska uppvägas av förändringar av differentieringens struktur som måste genomföras inom två år efter utgången av det räkenskapsår under vilket de extra intäkterna genereras.

#### Artikel 7h

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

a) För andra vägtullsystem än sådana som omfattar koncessionerad vägtull:

- De enhetsvärden och andra parametrar som används för beräkning av de olika kostnadsfaktorerna för infrastrukturen.
- Entydiga uppgifter om vilka fordon som omfattas av vägtullsystemet, geografisk räckvidd för det nät eller den del av ett nät som används för varje kostnadsberäkning, samt den andel av kostnaderna som förväntas återvinnas.

b) För vägtullsystem som omfattar koncessionerad vägtull:

- Koncessionsavtalen eller betydande ändringar av sådana avtal.
- Den grund på vilken överlåtaren har utfärdat koncessionsmeddelandet enligt bilaga VII B till Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/18/EG av den 31 mars 2004 om samordning av förfarandena vid offentlig upphandling av byggtreprenader, varor och tjänster (\*\*), vilken ska omfatta de beräknade kostnader enligt artikel 7b.1 som förväntas uppkomma i samband med koncessionen, förutsedd trafik uppdelad på fordonstyp, de vägtullnivåer som planeras och den geografiska räckvidden för det nät som koncessionsavtalet avser.

2. Inom sex månader från mottagandet av alla nödvändiga uppgifter i enlighet med punkt 1 ska kommissionen yttra sig om huruvida skyldigheterna enligt artikel 7e har fullgjorts. Kommissionens yttranden ska göras tillgängliga för den kommitté som avses i artikel 9c.

3. Före införandet av ett nytt system för uttag av avgifter för externa kostnader ska medlemsstaterna skicka följande till kommissionen:

- a) Exakta uppgifter om var de vägvägningspunkter för vilka avgiften för externa kostnader ska tas ut är belägna samt en redogörelse för de fordonsklasser, vägtyper och exakta tidsperioder för körningen som kommer att påverka avgiftens differentiering.
- b) Den planerade viktade genomsnittliga avgiften för externa kostnader, och de förväntade sammanlagda intäkterna.

c) I förekommande fall, namnet på den myndighet som utsetts i enlighet med artikel 7c.4 för att fastställa avgiften, och namnet på myndighetens företrädare.

d) De parametrar, data och andra uppgifter som krävs för att visa hur den beräkningsmetod som avses i bilaga IIIa kommer att tillämpas.

4. Kommissionen ska fatta beslut om huruvida skyldigheterna enligt artiklarna 7b, 7c, 7j eller 9.2 har fullgjorts senast

a) sex månader efter det att uppgifterna enligt punkt 3 har inkommit, eller

b) i förekommande fall, ytterligare tre månader efter mottagandet av övriga uppgifter enligt punkt 3 på kommissionens begäran.

Den berörda medlemsstaten ska anpassa den föreslagna avgiften för externa kostnader så att den överensstämmer med beslutet. Kommissionens beslut ska göras tillgängligt för den kommitté som avses i artikel 9c och för Europaparlamentet och rådet.

#### Artikel 7i

1. Medlemsstaterna ska inte för någon användare medge rabatter eller avdrag på den del av en vägtull som avser avgiften för externa kostnader.

2. Medlemsstaterna får medge rabatter eller avdrag på infrastrukturavgiften under förutsättning att

a) den avgiftsstruktur som detta leder till är proportionell, offentliggjord, tillgänglig för alla användare på lika villkor och inte leder till att tilläggskostnader förs över på andra användare i form av högre tullar,

b) sådana rabatter eller avdrag leder till faktiska besparingar i fråga om administrativa kostnader, och

c) de inte överstiger 13 % av den infrastrukturavgift som betalas av motsvarande fordon som inte är berättigade till rabatten eller avdraget.

3. Om inte annat följer av villkoren i artikel 7g.3 b och 7g.4, får vägtullsatserna i undantagsfall, nämligen för särskilda projekt av stort europeiskt intresse som anges i bilaga III till beslut nr 661/2010/EU, differentieras på annat sätt för att säkra sådana projekts lönsamhet, när de är direkt konkurrensutsatta i förhållande till andra typer av fordonstransporter. Den avgiftsstruktur som detta leder till ska vara linjär, proportionell, offentliggjord, tillgänglig för alla användare på lika villkor och får inte leda till att tilläggskostnader förs över på andra användare i form av högre vägtullar. Kommissionen ska kontrollera att dessa villkor är uppfyllda innan den relevanta avgiftsstrukturen införs.



*Artikel 7j*

1. Vägtullar och vägavgifter ska tas ut och drivas in och deras betalning ska övervakas på ett sådant sätt att det orsakar så lite störningar som möjligt för trafikflödet, och obligatoriska kontroller vid unionens inre gränser ska undvikas. Medlemsstaterna ska i detta syfte samarbeta för att utarbeta metoder som gör det möjligt för transportföretag att betala vägtullar och vägavgifter dygnet runt, åtminstone vid de större försäljningsställena, med hjälp av vanligen förekommande betalningsmedel, i och utanför de medlemsstater där avgifterna tas ut. Medlemsstaterna ska erbjuda lämpliga anordningar vid stationerna där vägtullar och vägavgifter ska erläggas, så att normal trafiksäkerhetsstandard bibehålls.

2. Systemen för att ta ut vägtullar och vägavgifter får inte medföra omotiverade nackdelar för icke-reguljära användare av vägnätet, vare sig av ekonomisk eller av annan art. När en medlemsstat uppbär vägtullar eller vägavgifter uteslutande genom ett system som kräver användning av en ombordenhet, ska den särskilt sörja för att alla användare får tillgång till lämpliga ombordenheter som uppfyller kraven i Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/52/EG av den 29 april 2004 om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem i gemenskapen (\*\*\*\*) med rimliga administrativa och ekonomiska arrangemang.

3. Om en medlemsstat tar ut vägtull för ett fordon, ska totalbeloppet av vägtullen, infrastrukturavgiften och/eller avgiften för externa kostnader anges på ett kvitto som tillhandahålls transportföretaget, såvitt möjligt på elektronisk väg.

4. Om det är ekonomiskt möjligt ska medlemsstaterna ta ut och driva in avgifter för externa kostnader med hjälp av ett elektroniskt system som uppfyller kraven i artikel 2.1 i direktiv 2004/52/EG. Kommissionen ska främja samarbete mellan medlemsstaterna för att säkerställa driftskompatibiliteten mellan elektroniska avgiftsinsamlingssystem på europeisk nivå.

*Artikel 7k*

Om inte annat följer av artiklarna 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, ska detta direktiv inte hindra de medlemsstater som inför system för vägtullar och/eller vägavgifter för infrastruktur att tillhandahålla lämplig kompensation för dessa avgifter.

(\*) EGT L 370, 31.12.1985, s. 8.

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

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

(\*\*\*\*) EUT L 166, 30.4.2004, s. 124.”

3. Följande artikel ska införas:

*”Artikel 8b*

1. Två eller flera medlemsstater får samarbeta för att införa ett gemensamt vägtullsystem som är tillämpligt inom hela deras gemensamma territorium. I sådana fall

ska dessa medlemsstater se till att kommissionen informeras om sådant samarbete och systemets senare genomförande och eventuella ändringar.

2. Det gemensamma vägtullsystemet ska omfattas av de villkor som anges i artiklarna 7–7k. Andra medlemsstater får ansluta sig till det gemensamma systemet.”

4. I artikel 9 ska punkterna 1a och 2 ersättas med följande:

”1a. Detta direktiv ska inte hindra medlemsstaterna från att på ett icke diskriminerande sätt tillämpa avgifter som är särskilt utformade för att minska trängsel eller motverka miljöpåverkan, inklusive dålig luftkvalitet på vägar i tätbebyggda områden, inbegripet de vägar i det transeuropeiska nätet som går genom tätbebyggda områden.

2. Medlemsstaterna ska besluta om användningen av de intäkter som genereras genom detta direktiv. För att trygga utvecklingen av transportnätet i dess helhet bör inkomsterna från infrastrukturavgifter och avgifter för externa kostnader, eller ett finansiellt värde motsvarande dessa intäkter, komma transportsektorn till godo och användas för att få hela trafiksystemet att fungera optimalt. I synnerhet bör de intäkter som genereras av avgifterna för externa kostnader, eller ett finansiellt värde motsvarande dessa intäkter, användas för att göra transporterna mer hållbara, däribland ett eller flera av följande:

- a) underlätta effektiv prissättning,
- b) minska föroreningarna från vägtrafik vid källan,
- c) mildra effekterna av föroreningarna från vägtrafik vid källan,
- d) öka fordonens koldioxid- och energiprestanda,
- e) utveckla alternativ infrastruktur för transportanvändarna och/eller utöka den nuvarande kapaciteten,
- f) stödja det transeuropeiska transportnätet,
- g) optimera logistiken,
- h) förbättra trafiksäkerheten, och
- i) tillhandahålla säkra parkeringsplatser.

Denna punkt ska anses vara uppfylld av medlemsstaterna om de har infört och tillämpar skattemässiga och ekonomiska stödåtgärder som innebär ekonomiskt stöd till det transeuropeiska nätet och som har ett värde motsvarande minst 15 % av de inkomster som genereras från infrastruktur och avgifter för externa kostnader i varje medlemsstat.”

5. Artiklarna 9b och 9c ska ersättas med följande:

*”Artikel 9b*

Kommissionen ska främja dialog och utbyte av tekniskt kunnande mellan medlemsstaterna med avseende på genomförandet av detta direktiv, särskilt bilagorna.

*Artikel 9c*

1. Kommissionen ska biträdas av en kommitté. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (\*).

2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 4 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

*Artikel 9d*

Kommissionen ska anta delegerade akter i överensstämmelse med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt vad gäller

- anpassningen av bilaga 0 till unionens regelverk,
- anpassningen av de formler som återfinns i avsnitten 4.1 och 4.2 i bilaga IIIa till vetenskapliga och tekniska framsteg.

Förfarandena i artiklarna 9e, 9f och 9g ska gälla för de delegerade akter som avses i denna artikel.

*Artikel 9e*

1. Befogenheten att anta de delegerade akter som avses i artikel 9d ska ges till kommissionen för obestämd tid.

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

3. Befogenheten att anta delegerade akter ges kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i artiklarna 9f och 9g.

*Artikel 9f*

1. Den delegering av befogenhet som avses i artikel 9d får återkallas av Europaparlamentet eller rådet.

2. Den institution som har inlett ett internt förfarande för att besluta huruvida en delegering av befogenhet ska återkallas ska sträva efter att underrätta den andra institutionen och kommissionen i rimlig tid innan det slutliga beslutet fattas, och ange vilken delegerad befogenhet som kan komma att återkallas och de eventuella skälen för detta.

3. Beslutet om återkallande innebär att delegeringen av de befogenheter som anges i beslutet upphör att gälla. Det får verkan omedelbart, eller vid ett senare, i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan trätt i kraft. Det ska offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning*.

*Artikel 9g*

1. Europaparlamentet eller rådet får invända mot en delegerad akt inom en period på två månader från delgivningsdagen.

På Europaparlamentets eller rådets initiativ ska denna period förlängas med två månader.

2. Om varken Europaparlamentet eller rådet vid utgången av denna period har invänt mot den delegerade akten ska den offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning* och träda i kraft den dag som anges i den.

Den delegerade akten får offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning* och träda i kraft innan denna period löper ut, förutsatt att både Europaparlamentet och rådet har underrättat kommissionen om att de har beslutat att inte invända.

3. Om Europaparlamentet eller rådet invänder mot den delegerade akten ska den inte träda i kraft. Den institution som invänder mot den delegerade akten ska ange skälen för detta.

(\*) EUT L 55, 28.2.2011, s. 13.”

6. I artikel 10.1 ska orden ”Europeiska gemenskaperna” ersättas med orden ”Europeiska unionen”.

7. Följande artikel ska införas:

*”Artikel 10a*

1. De belopp i euro som fastställs i bilaga II samt de belopp i cent som fastställs i tabell 1 och 2 i bilaga IIIb ska ses över vartannat år från och med den 1 januari 2013 så att hänsyn tas till förändringarna i det EU-omspännande harmoniserade indexet för konsumentpriser exklusive energi och obearbetade livsmedel (som offentliggörs av kommissionen [Eurostat]).

Beloppen ska justeras automatiskt genom att grundbeloppet i euro eller cent höjs med den procentuella förändringen av detta index. De uppkomna beloppen ska rundas av uppåt till närmaste antal hela euro avseende bilaga II, rundas av uppåt till närmaste tiondels cent avseende tabell 1 i bilaga IIIb och rundas av uppåt till närmaste hundra cent avseende tabell 2 i bilaga IIIb.

2. De justerade belopp som avses i punkt 1 offentliggörs av kommissionen i *Europeiska unionens officiella tidning*. Dessa justerade belopp träder i kraft den första dagen i månaden efter offentliggörandet.”

8. Artikel 11 ska ersättas med följande:

*”Artikel 11*

1. Senast den 16 oktober 2014, och vart fjärde år därefter, ska de medlemsstater som tar ut en avgift för externa kostnader och/eller en infrastrukturavgift utarbeta en rapport om de vägtullar, inbegripet koncessionerade vägtullar, som har tagits ut på deras territorium och vidarebefordra

den till kommissionen, som ska göra den tillgänglig för övriga medlemsstater. Vägtullsystem som redan införts den 10 juni 2008 och som inte omfattar avgifter för externa kostnader behöver inte ingå i rapporten, under den tid som dessa system fortsätter att gälla och förutsatt att de inte ändras på ett väsentligt sätt. Rapporten ska innehålla information om

- a) den viktade genomsnittliga avgiften för externa kostnader och de särskilda belopp som tagits ut för alla kombinationer av fordonsklass, vägtyp och tidsperiod,
- b) infrastrukturavgifternas differentiering beroende på fordonstyp och tidpunkt,
- c) den viktade genomsnittliga infrastrukturavgiften och sammanlagda intäkter från infrastrukturavgiften,
- d) de sammanlagda intäkterna från avgifterna för externa kostnader, och
- e) de åtgärder som vidtas i enlighet med artikel 9.2.

2. Senast den 16 oktober 2015 ska kommissionen, biträdd av den kommitté som avses i artikel 9c, lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet om genomförandet av detta direktiv och dess konsekvenser, i synnerhet vad avser effektiviteten hos bestämmelserna om återvinnande av kostnader som hör samman med trafikrelaterade föroreningar och om inbegripande av fordon som väger mer än 3,5 ton men mindre än 12 ton. Rapporten ska även innehålla en analys, grundad på kontinuerlig övervakning, och en bedömning av bland annat

- a) effektiviteten av de åtgärder som fastställs i detta direktiv för att komma till rätta med vägtransporternas negativa effekter, varvid särskild hänsyn även ska tas till konsekvenserna för geografiskt isolerade och perifera medlemsstater,
- b) effekten av genomförandet av detta direktiv när det gäller att få användarna att välja de mest miljövänliga och effektiva transportlösningarna, och ska inkludera information om införandet av distansbaserade avgifter,
- c) genomförandet och effekten av differentieringen av infrastrukturavgifter enligt artikel 7g på minskningen av lokala luftföroreningar och lokal trängsel. I rapporten ska också utvärderas om den totala differentiering och rusningstid som anges i artikel 7g är tillräcklig för att differentieringsmekanismen ska kunna fungera som planerat,
- d) vetenskapliga framsteg för att beräkna de externa kostnaderna för transporter i syfte att internalisera dem,
- e) framsteg mot att tillämpa avgifter för väganvändare och metoder för att gradvis harmonisera de avgiftssystem som gäller för kommersiella fordon.

Rapporten ska också utvärdera användningen av elektroniska system för att ta ut och driva in infrastrukturavgifter och avgifter för externa kostnader och graden av interoperabilitet i enlighet med direktiv 2004/52/EG.

3. Rapporten ska vid behov åtföljas av förslag till Europaparlamentet och rådet om ytterligare översyn av detta direktiv.

4. Senast den 16 oktober 2012 ska kommissionen lägga fram en rapport som ger en sammanfattning av andra åtgärder, såsom regleringspolitik, som har vidtagits för att internalisera eller sänka de externa kostnader som hör samman med miljö, buller och hälsa inom samtliga transportslag, inbegripet rättslig grund och de maximivärden som tillämpas.

För att garantera rättvis intermodal konkurrens samtidigt som man successivt avgiftsbelägger externa kostnader med avseende på samtliga transportmedel ska rapporten innehålla en tidsplan för åtgärder som det återstår att vidta för att ta itu med andra transportslag eller fordon och/eller externa kostnadsfaktorer som ännu inte har beaktats, med beaktande av revideringen av rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet (\*).

(\*) EUT L 283, 31.10.2003, s. 51."

9. Bilaga III ska ändras på följande sätt:

a) Första stycket ska ersättas med följande:

"I denna bilaga fastställs de grundläggande principerna för beräkning av viktade genomsnittliga infrastrukturavgifter som avspeglar artikel 7b.1. Skyldigheten att relatera infrastrukturavgifterna till kostnaderna ska inte påverka medlemsstaternas rätt att i enlighet med artikel 7b.2 välja att inte täcka samtliga kostnader genom intäkterna från infrastrukturavgifter, eller deras rätt i enlighet med artikel 7f att differentiera beloppen för särskilda infrastrukturavgifter och låta dem avvika från genomsnittet."

b) I andra stycket ska ordet "gemenskapen" ersättas med ordet "unionen".

c) I punkt 1 andra strecksatsen ska orden "artikel 7a.1" ersättas med "artikel 7b.2".

10. Efter bilaga III ska texten i bilagan till detta direktiv föras in.

#### Artikel 2

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 16 oktober 2013. De ska genast överlämna texten till dessa bestämmelser till kommissionen.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

Skyldigheterna att införliva och genomföra detta direktiv ska inte gälla medlemsstater så länge som varken vägtullar eller vägavgifter införts inom deras territorium.

2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

*Artikel 3*

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

*Artikel 4*

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg den 27 september 2011.

*På Europaparlamentets vägnar*

J. BUZEK  
*Ordförande*

*På rådets vägnar*

M. DOWGIELEWICZ  
*Ordförande*



## BILAGA

## "BILAGA IIIa

## MINIMIKRAV FÖR UTTAG AV EN AVGIFT FÖR EXTERNA KOSTNADER

I denna bilaga fastställs minimikraven för uttag av en avgift för externa kostnader samt för beräkning av maximal viktad genomsnittlig avgift för externa kostnader.

**1. Berörda delar av vägnätet**

Medlemsstaterna ska exakt ange den eller de delar av deras vägnät där en avgift för externa kostnader ska tas ut.

Om en medlemsstat väljer att ta ut en avgift för externa kostnader endast för en eller flera delar av det vägnät som omfattas av detta direktivs tillämpningsområde, ska dessa delar väljas efter en bedömning som visar att

- när fordon utnyttjar vägar där avgiften för externa kostnader tas ut genererar detta miljöskador som är större än dem som i genomsnitt genereras i andra delar av det vägnät som omfattas av detta direktivs tillämpningsområde och där ingen avgift för externa kostnader tas ut, eller att
- införandet av en avgift för externa kostnader på andra delar av vägnätet som omfattas av detta direktivs tillämpningsområde skulle kunna inverka negativt på miljön eller trafiksäkerheten, eller att uttag och inkassering av en avgift för externa kostnader i dessa delar skulle föra med sig oproportionerliga kostnader.

**2. Berörda fordon, vägar och tidsperioder**

Medlemsstaten ska underrätta kommissionen om den fordonsklassificering som ska ligga till grund för differentieringen av vägtullen. Den ska också underrätta kommissionen om det geografiska läget för vägar där högre avgifter för externa kostnader tas ut, nedan kallade *vägar i tätort* (inbegripet motorvägar), och för vägar där lägre avgifter för externa kostnader tas ut, nedan kallade *interurbana vägar* (inbegripet motorvägar).

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

Klassificeringen av vägar som vägar i tätort (inbegripet motorvägar) och interurbana vägar (inbegripet motorvägar) samt fastställandet av tidsperioder ska grundas på objektiva kriterier som hänger samman med i vilken utsträckning vägarna och dess omgivning drabbas av föroreningar, t.ex. befolkningstäthet och årligt antal föroreningstoppar uppmätta i enlighet med detta direktiv. De kriterier som används ska anges i meddelandet.

**3. Avgiftsbelopp**

För varje fordonsklass, vägtyp och tidsperiod ska medlemsstaten eller, i tillämpliga fall, den oberoende myndigheten fastställa ett enda specifikt belopp. Den avgiftsstruktur som detta leder till, inbegripet inlednings- och sluttidpunkten för varje nattperiod när avgiften för externa kostnader omfattar kostnaden för buller, ska vara öppen, offentliggjord och tillgänglig för alla användare på lika villkor. Offentliggörandet ska ske i god tid före genomförandet. Alla parametrar, uppgifter och annan information som är nödvändig för att förstå hur de externa kostnadsfaktorerna beräknas, ska offentliggöras.

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

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

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

**4. Externa kostnadsfaktorer****4.1 Kostnad för trafikrelaterade luftföroreningar**

När en medlemsstat väljer att inkludera hela eller delar av kostnaden för trafikrelaterade luftföroreningar i avgiften för externa kostnader, ska medlemsstaten eller, om så är lämpligt, den oberoende myndigheten beräkna den kostnad för trafikrelaterade luftföroreningar som får täckas av avgifter genom att använda följande formel eller genom att använda beräkningsenheter i tabell 1 i bilaga IIb, om de är lägre:

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

där

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

Emissionsfaktorerna ska vara desamma som de som används av medlemsstaten vid upprättandet av de nationella utsläppsinventeringar som avses i Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/81/EG av den 23 oktober 2001 om nationella utsläppstak för vissa luftföroreningar <sup>(1)</sup> (vilket kräver användning av EMEP/Corinair Emission Inventory Guidebook <sup>(2)</sup>). De monetära kostnaderna för föroreningar ska bedömas av medlemsstaterna eller, om så är lämpligt, av en oberoende myndighet, med hänsyn till den senaste tekniken.

Medlemsstaten eller, om så är lämpligt, en oberoende myndighet får tillämpa vetenskapligt bevisade alternativa metoder för att beräkna kostnaderna till följd av luftföroreningar och därvid utnyttja data från mätningar av luftföroreningar samt det lokala värdet av de monetära kostnaderna till följd av luftföroreningar, under förutsättning att resultaten inte överskrider de enhetsvärden som anges i tabell 1 i bilaga IIIb för någon fordonsklass.

#### 4.2 Kostnad för trafikrelaterat buller

När en medlemsstat väljer att inkludera hela eller delar av kostnaden för trafikrelaterat buller i avgiften för externa kostnader, ska medlemsstaten eller, om så är lämpligt, en oberoende myndighet beräkna den kostnad för trafikrelaterat buller som får täckas av avgifter genom att använda följande formler eller genom att använda enhetsvärdena i tabell 2 i bilaga IIIb, om de är lägre:

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

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

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

där

- $NCV_j$  = kostnaden för buller från ett tungt godsfordon på vägtyp j (euro/fordonskilometer),
- $NC_{jk}$  = bullerkostnaden för varje person som på vägtyp j utsätts för bullernivå k (euro/person),
- $POP_k$  = antalet personer som dagligen utsätts för bullernivå k per kilometer (person/kilometer),
- $WADT$  = det viktade trafikgenomsnittet per dag (personbilsekvivalent),
- a och b viktningsfaktorer som ska fastställas av medlemsstaten, varvid den viktade genomsnittliga bulleravgiften per fordonskilometer som blir resultatet inte får överstiga  $NCV_j$  (dag).

Det trafikrelaterade bullret avser inverkan på bullernivåerna mätt nära exponeringsplatsen och i förekommande fall bakom bullerskydd.

Antalet personer som utsätts för bullernivå k ska hämtas från de strategiska bullerkartor som utarbetats enligt artikel 7 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/49/EG av den 25 juni 2002 om bedömning och hantering av omgivningsbuller <sup>(3)</sup>.

Kostnaderna per person som utsätts för bullernivå k ska bedömas av medlemsstaterna eller, om så är lämpligt, av en oberoende myndighet med hänsyn till den senaste tekniken.

För det viktade trafikgenomsnittet per dag används en ekvivalensfaktor "e" på högst fyra mellan tunga godsfordon och personbilar.

<sup>(1)</sup> EGT L 309, 27.11.2001, s. 22.

<sup>(2)</sup> Europeiska miljöbyråns metod: <http://reports.eea.europa.eu/EMEP/CORINAIR5/>

<sup>(3)</sup> EGT L 189, 18.7.2002, s. 12.

Medlemsstaten eller, om så är lämpligt, en oberoende myndighet får tillämpa vetenskapligt bevisade metoder för att beräkna värdet på bullerkostnaderna, under förutsättning att resultaten inte överskrider de enhetsvärden som anges i tabell 2 i bilaga IIIb.

Medlemsstaten eller, om så är lämpligt, en oberoende myndighet får fastställa differentierade bulleravgifter för att gynna användningen av tystare fordon, förutsatt att detta inte leder till att utländska fordon diskrimineras. Om differentierade bulleravgifter införs, får avgifterna för den fordonskategori som medför högst buller inte överskrida de enhetsvärden som avses i tabell 2 i bilaga IIIb och fyra gånger den bulleravgift som gäller för det tystaste fordonet.

---

BILAGA IIIb

**MAXIMAL VIKTAD GENOMSNITTLIG AVGIFT FÖR EXTERNA KOSTNADER**

I denna bilaga fastställs vilka parametrar som ska tillämpas vid beräkning av den maximala viktade genomsnittliga avgiften för externa kostnader.

**1. Maximal kostnad för trafikrelaterade luftföroreningar:**

Tabell 1: Maximal kostnad för luftföroreningar som får täckas av avgifter

Cent/fordonskilometer	Vägar i tätort (inbegripet motorvägar)	Interurbana vägar (inbegripet motorvägar)
Euro 0	16	12
Euro I	11	8
Euro II	9	7
Euro III	7	6
Euro IV	4	3
Euro V	0	0
efter den 31 december 2013	3	2
Euro VI	0	0
efter den 31 december 2017	2	1
Mindre förorenande än euro VI	0	0

Värdena i tabell 1 får multipliceras med en faktor upp till två i bergsområden i den mån det är motiverat på grund av vägnas stigning, höjden och/eller temperaturinversioner.

**2. Maximal kostnad för trafikrelaterat buller**

Tabell 2: Maximal kostnad för buller som får täckas av avgifter

Cent/fordonskilometer	Dag	Natt
Vägar i tätort (inbegripet motorvägar)	1,1	2
Interurbana vägar (inbegripet motorvägar)	0,2	0,3

Värdena i tabell 2 får multipliceras med en faktor på upp till två i bergsområden i den mån det är motiverat på grund av vägnas stigning, temperaturinversioner och/eller "amfiteatereffekter" i dalgångar."

---

## UTTALANDE FRÅN KOMMISSIONEN OM JÄMFÖRELSETABELLER

”Kommissionen erinrar om sitt åtagande att se till att medlemsstaterna upprättar jämförelsetabeller som kopplar de införlivandeåtgärder som de antar till EU-direktivet och informerar kommissionen om dem inom ramen för införlivande av EU-lagstiftning, till fromma för medborgarna, bättre lagstiftningsförfaranden och större juridisk överblickbarhet och som hjälp vid utvärderingen av nationella bestämmelser överensstämelse med EU-föreskrifter.

Kommissionen beklagar bristen på stöd för den bestämmelse i förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer (Eurovinjett) som syftade till att göra upprättandet av jämförelsetabeller obligatoriskt.

Kommissionen kan, som ett uttryck för kompromissvilja och i syfte att se till att förslaget antas omedelbart, gå med på att den obligatoriska bestämmelsen om jämförelsetabeller i texten byts ut mot ett ingresskäl om detta där medlemsstaterna uppmanas att använda denna metod. Kommissionen kommer att inom tolv månader efter antagandet av denna överenskommelse i kammaren att informera och i slutet av införlivandeperioden ta fram en rapport om medlemsstaternas praxis att för egen del och i unionens intresse upprätta egna tabeller som så långt det är möjligt visar överensstämmelsen mellan detta direktiv och införlivandeåtgärderna samt att offentliggöra dessa tabeller.

Kommissionens ställningstagande i detta ärende ska emellertid inte betraktas som ett prejudikat. Kommissionen kommer att fortsätta sina ansträngningar med sikte på att, tillsammans med Europaparlamentet och rådet, finna en lämplig lösning på denna institutionsövergripande fråga.”

---

## UTTALANDE FRÅN RÅDETS UNGERSKA, POLSKA, DANSKA OCH CYPRIOTISKA ORDFÖRANDESKAP

”Härmed förklaras att den överenskommelse som uppnåddes mellan rådet och Europaparlamentet under trepartssammanträdet den 23 maj 2011 om Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer (Eurovinjett) inte påverkar resultatet av interinstitutionella förhandlingar om jämförelsetabeller.”

---

## UTTALANDE FRÅN EUROPAPARLAMENTET

”Europaparlamentet beklagar att rådet inte kunde godta att ett offentliggörande av jämförelsetabellerna ska vara obligatoriskt i samband med omarbetningen av direktiv 1999/62/EG. Härmed förklaras att den överenskommelse som uppnåddes mellan Europaparlamentet och rådet under trepartssammanträdet den 23 maj 2011 om Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer (Eurovinjett) inte påverkar resultatet av interinstitutionella förhandlingar om jämförelsetabeller.

Europaparlamentet uppmanar kommissionen att underrätta parlamentet inom tolv månader efter antagandet av denna överenskommelse i kammaren och att i slutet av införlivandeperioden ta fram en rapport om medlemsstaternas praxis för upprättande av egna tabeller, som så långt det är möjligt visar överensstämmelsen mellan detta direktiv och införlivandeåtgärderna, samt att offentliggöra dessa tabeller.”

---