



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 31.5.2017
COM(2017) 275 final

ANNEX 1

BILAGOR

till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

**om ändring av direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen
av vissa infrastrukturer
(Text av betydelse för EES)**

{ SWD(2017) 180 final }

{ SWD(2017) 181 final }

BILAGOR

till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om ändring av direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen
av vissa infrastrukturer
(Text av betydelse för EES)

(1) Bilagorna 0, III, IIIa, IIIb och IV ska ändras på följande sätt:

(a) Avsnitt 3 i bilaga 0 ska ändras på följande sätt:

(i) Rubriken ska ersättas med följande:

'3. "EURO III-" "EURO IV-" "EURO V-fordon".

(ii) I tabellen ska den rad som avser "EEV-fordon" strykas.

(iii) Följande ska läggas till:

"Gränsvärden för Euro VI

	Gränsvärden							
	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x ⁽¹⁾ (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	PM (massa) (mg/kWh)	Antal partiklar (#/kWh)
WHSC (CI)	1500	130			400	10	10	8,0 x 10 ¹¹
WHSC (CI)	4000	160			460	10	10	6,0 x 10 ¹¹
WHTC (PI)	4000		160	500	460	10	10	6,0 x 10 ¹¹

Observera:

PI = Gnisttändning (*positive ignition*).

CI = Kompressionständning (*compression ignition*).

⁽¹⁾ Tillåten NO₂-halt i gränsvärdet för NO_x kan fastställas senare."

(b) Bilaga III ska ändras på följande sätt:

(i) Avsnitt 2 ska ändras på följande sätt:

— i punkt 2.1 ska den sjätte strecksatsen ersättas med följande:

'— Kostnader ska fördelas på tunga fordon på objektiva och öppna grunder med beaktande av andelen trafik med tunga fordon på vägnätet och därmed förknippade

kostnader. Fordonskilometer som tillryggaläggs av tunga fordon får i detta syfte anpassas genom objektiva motiverade "ekvivalensfaktorer", exempelvis de som föreskrivs i punkt 4 (*).

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

— I punkt 2.2 ska andra strecksatsen ersättas med följande:

'— Kostnaderna ska fördelas mellan tunga fordon och annan trafik på grundval av faktiska och prognostiserade andelar av fordonskilometer och får anpassas genom objektiva motiverade ekvivalensfaktorer enligt punkt 4."

(ii) I avsnitt 4 ska rubriken och första strecksatsen ersättas med följande:

'4. ANDEL TRAFIK MED TUNGA FORDON, EKVIVALENSFAKTORER OCH KORREKTIONSMEKANISM

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

(c) Bilaga IIIa ska ersättas med följande:

"BILAGA IIIa

MINIMIKRAV FÖR UTTAG AV EN AVGIFT FÖR EXTERNA KOSTNADER

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

1. Berörda delar av vägnätet

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

Om en medlemsstat avser att ta ut en avgift för externa kostnader endast för en eller flera delar av det vägnät som utgör medlemsstatens del av det transeuropeiska nätet och av medlemsstatens motorvägar, ska dessa delar väljas efter en bedömning som visar

- att fordonens användning av de vägar där avgift tas ut för externa kostnader genererar miljöskador som är större än de miljöskador som genereras i genomsnitt enligt en bedömning i **enlighet med luftkvalitetsrapportering, nationella utsläppsinventeringar, trafikvolym och, för buller, i enlighet med direktiv 2002/49/EG**, eller
- att införandet av en avgift för externa kostnader på andra delar av vägnätet 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

Om en medlemsstat avser att ta ut högre avgifter för externa kostnader än de referensvärden som anges i bilaga IIb ska den till kommissionen anmäla den klassificering av fordon på vilken differentieringen av avgifter för externa kostnader baseras. 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 omgivningar drabbas av föroreningar, t.ex. befolkningstäthet och årsgenomsnittet för luftföroreningar (i synnerhet för PM₁₀ och NO₂) samt antal dagar (för PM₁₀) och timmar (NO₂) då de gränsvärden som fastställs enligt direktiv 2008/50/EG överskrids. De kriterier som används ska anges i meddelandet.

3. Avgiftsbelopp

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

För varje fordonsklass, vägtyp och tidsperiod ska medlemsstaten eller, i tillämpliga fall, den oberoende myndigheten fastställa ett enda specifikt belopp. Den resulterande avgiftsstrukturen ska vara transparent, offentliggjord och tillgänglig för alla användare på lika villkor. Offentliggörandet ska ske i god tid före genomförandet. Alla parametrar och uppgifter och all annan information som är nödvändig för att förstå hur de externa kostnadsfaktorerna beräknas, ska offentliggöras.

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

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

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

4. Externa kostnadsfaktorer

4.1. Kostnad för trafikrelaterade luftföroreningar

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

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

där

— PCV_{ij} = kostnaden för luftföroreningar från fordonsklass i på vägtyp j (euro/fordonskilometer),

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

Emissionsfaktorerna ska vara desamma som de som används av medlemsstaten vid upprättandet av de nationella utsläppsinventeringar som avses i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/2284 om minskning av nationella utsläpp av vissa luftföroreningar * (vilket kräver användning av EMEP/EEA:s vägledning för inventering av utsläpp av luftföroreningar **). De monetära kostnaderna för föroreningar ska bedömas av medlemsstaterna eller, om så är lämpligt, av den oberoende myndighet som avses i artikel 7c.4, med användning av vetenskapligt bevisade metoder.

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

4.2. *Kostnad för trafikrelaterat buller*

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

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

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

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

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	är viktningsfaktorer som ska fastställas av medlemsstaten, varvid den viktade genomsnittliga bulleravgiften per fordonskilometer som blir resultatet motsvarar NCV_j (dag).

Det trafikrelaterade bullret avser bullrets inverkan på folkhälsan kring vägen.

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

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

För det viktade trafikgenomsnittet per dag används en ekvivalensfaktor "e" tunga godsfordon och personbilar som tas fram på grundval av bullernivåerna från en genomsnittlig bil och ett genomsnittligt tungt godsfordon och med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 540/2014 av den 16 april 2014 om motorfordons ljudnivå och om utbytesljuddämpningssystem och om ändring av direktiv 2007/46/EG och om upphävande av direktiv 70/157/EEG.

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.

* Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/2284 av den 14 december 2016 om minskning av nationella utsläpp av vissa luftföroreningar, om ändring av direktiv 2003/35/EG och om upphävande av direktiv 2001/81/EG (EUT L 344, 17.12.2016, s. 1).

** Europeiska miljöbyråns metod: <http://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2016>

*** Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/49/EG av den 25 juni 2002 om bedömning och hantering av omgivningsbuller (EGT L 189, 18.7.2002, s. 12)."

(d) Bilaga IIIb ska ersättas med följande:

"BILAGA IIIb

REFERENSVÄRDEN FÖR AVGIFTER FÖR EXTERNA KOSTNADER

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

Tabell 1: Referensvärden – avgifter för externa kostnader för tunga godsfordon

Fordonsklass	Cent/fordonskilometer	Vägar i tätort⁽¹⁾	Interurbana vägar⁽²⁾
Tunga godsfordon med en högsta tillåten totalvikt på mindre än 14 ton eller med två axlar	EURO 0	13,3	8,3
	EURO I	9,1	5,4
	EURO II	8,8	5,4
	EURO III	7,7	4,3
	EURO IV	5,9	3,1
	EURO V	5,7	1,9
	EURO VI	3,2	0,6
	Mindre förorenande än euro VI	2,5	0,3
Tunga godsfordon med	EURO 0	23,3	15,1

en högsta tillåten totalvikt på mellan 14 och 28 ton eller med tre axlar	EURO I	16,4	10,1
	EURO II	15,7	10,0
	EURO III	13,5	8,2
	EURO IV	9,5	5,7
	EURO V	8,9	3,7
	EURO VI	3,6	0,8
	Mindre förorenande än euro VI	2,5	0,3
Tunga godsfordon med en högsta tillåten totalvikt på mellan 28 och 40 ton eller med fyra axlar	EURO 0	30,4	19,7
	EURO I	22,6	13,9
	EURO II	21,3	13,9
	EURO III	17,8	11,2
	EURO IV	12,2	7,7
	EURO V	9,2	4,0
	EURO VI	3,5	0,8
Tunga godsfordon med en högsta tillåten totalvikt på över 40 ton eller med 5 axlar eller fler	Mindre förorenande än euro VI	2,5	0,3
	EURO 0	43,0	28,6
	EURO I	31,5	19,8
	EURO II	29,2	19,4
	EURO III	24,0	15,6
	EURO IV	16,2	10,6
	EURO V	9,8	4,7
	EURO VI	3,6	1,0
	Mindre förorenande än euro VI	2,5	0,3

(1) ”Vägar i tätort” avser områden med en befolkningstäthet mellan 150 och 900 invånare/km² (medianbefolkningstäthet: 300 invånare/km²).

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

Tabell 2: Referensvärden – avgifter för externa kostnader för tunga godsfordon

Fordonsklass	Cent/fordonskilometer	Vägar i tätort ⁽¹⁾	Interurbana vägar ⁽²⁾
Buss med en högsta tillåten bruttovikt på 18 ton. eller med två axlar	EURO 0	20,3	13,1
	EURO I	16,0	10,4
	EURO II	15,6	9,9
	EURO III	13,9	8,5
	EURO IV	10,0	5,7
	EURO V	9,0	5,0
	EURO VI	2,8	0,8

	Mindre förorenande än euro VI	1,4	0,2
Buss med en högsta tillåten bruttovikt som överstiger 18 ton. eller med 3 axlar eller fler	EURO 0	24,9	16,2
	EURO I	19,2	12,3
	EURO II	18,5	12,0
	EURO III	15,7	9,8
	EURO IV	10,6	6,6
	EURO V	10,2	5,2
	EURO VI	2,8	0,8
	Mindre förorenande än euro VI	1,4	0,2

(1) ”Vägar i tätort” avser områden med en befolkningstäthet mellan 150 och 900 invånare/km² (medianbefolkningstäthet: 300 invånare/km²).

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

Värdena i tabellerna 1 och 2 får multipliceras med en faktor upp till två i bergsområden och kring stora tätortsområden i den mån det är motiverat på grund av lägre spridning, vägarnas stigning, höjden och/eller temperaturinversioner.”

(e) I bilaga IV ska tabellen med rubriken ”FORDONSKOMBINATIONER (LEDADE FORDON OCH FORDONSTÅG)” ersättas med följande:

”FORDONSKOMBINATIONER (LEDADE FORDON OCH FORDONSTÅG)

Drivaxlar utrustade med luftfjädring eller fjädring som erkänns som likvärdig		Andra upphängningssystem för drivaxlarna		Skadeklass
Antal axlar och högsta tillåten bruttovikt (i ton)		Antal axlar och högsta tillåten bruttovikt (i ton)		
Minst	Mindre än	Minst	Mindre än	
<i>2 + 1 axlar</i>				
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 axlar				
23	25	23	25	
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	II
31	33	31	33	
33	36	33	36	III
36	38			
2 + 3 axlar				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
3 + 2 axlar				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
		40	44	
40	44			
3 + 3 axlar				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	II
40	44	40	44	
7 axlar				
40	50	40	50	II
50	60	50	60	III
60		60		
8 eller 9 axlar				
40	50	40	50	I
50	60	50	60	II

60	60	III
----	----	-----

(2) Följande bilagor V, VI och VII ska läggas till:

”BILAGA V

MINIMIKRAV FÖR UTTAG AV TRÄNGSELAVGIFT

I denna bilaga fastställs minimikraven för uttag av trängselavgift.

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

Medlemsstaterna ska exakt ange följande:

(a) Den del eller de delar av deras nät som utgör deras andel av det transeuropeiska vägnätet och deras motorvägar enligt artikel 7.1, som ska omfattas av en trängselavgift, i enlighet med artikel 7da.1 och 7da.3.

(b) Klassificeringen av avsnitt av nätet som omfattas av trängselavgiften som ”storstadsväg” respektive ”icke-storstadsväg”. Medlemsstaterna ska använda de kriterier som anges i tabell 1 för att fastställa klassificeringen av varje vägsegment.

Tabell 1: Kriterier för klassificering av vägar i nätet enligt led a som ”storstad” respektive ”icke-storstad”

Vägkategori	Kriterium för klassificering
storstadsväg:	avsnitt av nätet som går genom stora tätortsområden vars befolkning uppgår till 250 000 invånare eller mer.
icke-storstadsväg:	avsnitt av nätet som inte kan definieras som storstadsväg.

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

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

Tabell 2: Ekvivalensfaktorer för att fastställa förhållandet mellan trängselavgiftsnivåerna för olika fordonskategorier

Fordonskategori	Ekvivalensfaktor
Lätta fordon	1
Stela tunga godsfordon	1.9
Bussar	2.5
Ledade tunga godsfordon	2.9

2. Avgiftsbelopp

För varje fordonskategori, vägsegment och tidsperiod ska medlemsstaten eller, i tillämpliga fall, en oberoende myndighet fastställa ett enda specifikt belopp, som fastställs i enlighet med bestämmelserna i avsnitt 1 i denna bilaga, med beaktande av motsvarande maxvärde som

anges i tabellen i bilaga VI. Den resulterande avgiftsstrukturen ska vara transparent, offentliggjord och tillgänglig för alla användare på lika villkor.

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

(a) Alla parametrar, data och andra uppgifter som krävs för att förstå hur klassificeringen av vägar och fordon och fastställandet av tillämpningsperioder för avgiften fastställs.

(b) En uttömmande beskrivning av trängselavgifter som tillämpas på varje fordonskategori på vägsegmentet och för varje tidsperiod.

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

Avgiften får fastställas först efter att man beaktat 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, i tillämpliga fall, en oberoende myndighet ska övervaka effektiviteten i avgiftssystemet när det gäller att minska trängseln. Om så behövs ska den vartannat år anpassa avgiftsstruktur, avgiftsperiod(er) och det specifika avgiftsbelopp som fastställts för varje fordonsklass, vägtyp och tidsperiod, till förändringarna i transportutbudet och efterfrågan.

BILAGA VI

MAXNIVÅ FÖR TRÄNGSELAVGIFTER

I denna bilaga fastställs maxnivån för trängselavgifter.

De maxnivåer som anges i tabellen nedan ska tillämpas på lätta fordon. Avgifterna för andra fordonskategorier ska fastställas genom att den avgift som tillämpas på lättafordon multipliceras med de ekvivalensfaktorer som anges i tabell V.

Tabell: Maxnivå för trängselavgifter för lätta fordon

Cent/fordonskilometer	Storstadsväg	Icke-storstadsväg
Motorväg	67	34
Huvudväg	198	66

BILAGA VII

DIFFERENTIERING AV VÄGTULLAR OCH VÄGAVGIFTER FÖR LÄTTA FORDON

I denna bilaga specificeras de utsläppskategorier som ligger till grund för differentieringen av vägtullar och vägavgifter

Förorenande utsläpp ska mätas i enlighet med kommissionens förordning (EU) .../...*.

De lägre taxorna ska tillämpas på varje personbil och lätt nyttofordon med specifika CO₂-utsläpp, mätta i enlighet med i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007**, som understiger de nivåer som motsvarar de mål som är tillämpliga på EU-flottan som helhet och som fastställs i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 443/2009*** och Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 510/2011****.

Tabell: Utsläppskategorier för lätta fordon

Överensstämmelsefaktor	1.5-2.1	1-1.5	under 1	Utsläppsfria fordon
Avgift per km	10 % under den högsta taxan	20 % under den högsta taxan	30 % under den högsta taxan	75 % under den högsta taxan

* KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) .../... av den XXX om ändring av kommissionens förordning (EU) 2017/xxx och Europaparlamentets och rådets direktiv om 2007/46/EG vad gäller utsläpp vid verklig körning från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 6) [RDE 3] (EUT L ...,2017, s. ...).

** Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 av den 20 juni 2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon (EUT L 171, 29.6.2007, s. 1).

*** Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 443/2009 av den 23 april 2009 om utsläppsnormer för nya personbilar som del av gemenskapens samordnade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon (EUT L 140, 5.6.2009, s. 1).

**** Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 443/2009 av den 23 april 2009 om utsläppsnormer för nya personbilar som del av gemenskapens samordnade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon (EUT L 140, 5.6.2009, s. 1).”