

Bruxelles, den 31.5.2017  
COM(2017) 275 final

ANNEX 1

## **BILAG**

**til**

### **EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV**

**om ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af  
visse infrastrukturer  
(EØS-relevant tekst)**

{SWD(2017) 180 final}

{SWD(2017) 181 final}

## BILAG

til

### EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer (EØS-relevant tekst)

- 1) I bilag 0, III, IIIa, IIIb og IV foretages følgende ændringer:
  - a) I bilag 0 ændres punkt 3 således:
    - i) Overskriften affattes således:

"3. "EURO III" -/"EURO IV" -/"EURO V"-køretøjer"
    - ii) i tabellen udgår linjen med "EEV"-køretøj".
    - iii) Der tilføjes følgende:

#### "Euro VI-emissionsgrænser

	Grænseværdier							
	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC (mg/kWh)	CH <sub>4</sub> (mg/kWh)	NO <sub>x</sub> <sup>(1)</sup> (mg/kWh)	NH <sub>3</sub> (ppm)	Partikelm asse (mg/kWh)	Antal partikler (#/kWh)
WHSC (CI)	1500	130			400	10	10	8,0 x 10 <sup>11</sup>
WHTC (CI)	4000	160			460	10	10	6,0 x 10 <sup>11</sup>
WHTC (PI)	4000		160	500	460	10	10	6,0 x 10 <sup>11</sup>

Bemærk:

PI = styret tænding.

CI = kompressionstænding.

<sup>(1)</sup> Det tilladelige niveau af NO<sub>2</sub>-komponent i NO<sub>x</sub>-grænseværdien vil muligvis blive fastsat på et senere tidspunkt."

- b) I bilag III foretages følgende ændringer:
  - i) i afsnit 2 foretages følgende ændringer:

— 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."

– 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."

ii) overskriften i afsnit 4 og dettes første led affattes således:

"4. TUNGE KØRETØJERS TRAFIKANDEL, ÆKVIVALENSFAKTORER OG KORREKTIONSMEKANISME

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

c) bilag IIIa affattes således:

**"BILAG IIIa**

**MINIMUMSKRAV VED PÅLÆGNING AF AFGIFT FOR EKSTERNE OMKOSTNINGER**

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

**1. De relevante dele af vejnettet**

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

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 der ved køretøjernes brug forårsages miljøskader af større omfang end gennemsnitligt på de veje, som er pålagt afgift for eksterne omkostninger, hvilket vurderes **i overensstemmelse med rapportering om luftkvalitet, nationale emissionsopgørelser, trafikmængden og, for så vidt angår støj, i overensstemmelse med direktiv 2002/49/EF**, eller
- at en afgift for eksterne omkostninger på de øvrige dele af vejnettet i denne form kunne få en negativ indflydelse på miljø eller færdselssikkerhed, eller at pålæggelsen og opkrævningen af en afgift for eksterne omkostninger på dem ville medføre uforholdsmæssigt høje omkostninger.

## **2. Relevante køretøjer, veje og tidspunkter**

Hvis en medlemsstat agter at anvende højere afgifter for eksterne omkostninger end de referenceværdier, der er anført i bilag IIIb, meddeler den Kommissionen, hvilken klassificering af køretøjerne der lægges til grund for differentieringen af afgiften for eksterne omkostninger. Medlemsstaten skal også give Kommissionen meddelelse om, hvilke veje der er pålagt en høj afgift for eksterne omkostninger (i det følgende benævnt "veje i forstæder (herunder motorveje)"), og hvilke veje der er pålagt en lav afgift for eksterne omkostninger (i det følgende benævnt "veje mellem byer (herunder motorveje)").

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

Vejenes klassificering som veje i forstæder (herunder motorveje) og veje mellem byer (herunder motorveje) og periodernes placering skal bygge på objektive kriterier, der hænger sammen med, i hvilken grad vejene og deres nærmeste omgivelser er udsat for forurening, f.eks. befolkningstæthed, den gennemsnitlige årlige luftforurening (især med hensyn til PM<sub>10</sub> og NO<sub>2</sub>) og antal dage (for PM<sub>10</sub>) og timer (NO<sub>2</sub>), 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 agter at anvende højere afgifter for eksterne omkostninger end de referenceværdier, der er anført i bilag IIIb.

Medlemsstaten eller, hvor det er relevant, en uafhængig myndighed fastsætter ét bestemt beløb for hver køretøjsklasse, vejtype og periode. Den deraf følgende afgiftsstruktur skal være gennemsigtig, og den skal offentliggøres og være tilgængelig for alle brugere på samme vilkår. Offentliggørelsen bør ske i god tid inden gennemførelsen. Alle parametre, data og øvrige oplysninger, der er nødvendige for at forstå, hvordan de forskellige eksterne omkostningselementer er beregnet, skal offentliggøres.

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

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

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

## **4. Eksterne omkostningselementer**

### **4.1. Omkostninger ved luftforurening fra trafikken**

Hvis en medlemsstat agter 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 omkostningen ved luftforureningen fra trafikken 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 medlemsstaterne benytter til at fastlægge de nationale emissionsopgørelser i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/2284 om nedbringelse af nationale emissioner af visse luftforurenende stoffer\* (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 artikel 7c, stk. 4, omhandlede uafhængig 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 for omkostningerne ved luftforurening under anvendelse af data fra måling af luftforureningen og den lokale værdi for omkostningen ved de forurenende stoffer.

#### 4.2. Omkostninger ved trafikbaseret støjforurening

Hvis en medlemsstat agter 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 omkostningen ved støjforureningen fra trafikken efter nedenstående formel:

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

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

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

hvor

—	$NCV_j =$	støjomkostningen for ét tungt godskøretøj på vejtype j (EUR pr. køretøjskilometer)
—	$NC_{jk} =$	støjomkostningen pr. person, der på vejtype j udsættes for støjniveauet k (EUR pr. person)
—	$POP_k =$	den population, der dagligt udsættes for støjniveau k pr. kilometer (personer pr. kilometer)
—	$WADT =$	den vægtede gennemsnitstrafik pr. døgn (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).

Støjforurening fra trafikken hænger sammen med 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\*\*\*.

Omkostningerne pr. person, der udsættes for støjniveau k, vurderes af medlemsstaten eller, hvor 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 forordning Europa-Parlamentets og Rådets (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.

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.

---

\* 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 Miljøagenturs metode: <http://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2016>.

\*\*\* 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)."

d) bilag IIIa affattes således:

### **BILAG IIIb**

#### **REFERENCEVÆRDIER AF AFGIFTER FOR EKSTERNE OMKOSTNINGER**

I Dette bilag fastlægges referenceværdier for afgiften for eksterne omkostninger, herunder omkostninger til luftforurening og støj.

*Tabel 1: referenceværdier for eksterne omkostninger for tunge godskøretøjer*

<b>Køretøjsklasse</b>	<b>Cent pr. køretøjskilometer</b>	<b>Veje i forstæder<sup>(1)</sup></b>	<b>Veje mellem byer<sup>(2)</sup></b>
Tunge godskøretøjer, hvis højst tilladte bruttovægt er mindre end 14 ton eller som har to aksler	IKKE-EURO	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

	Renere end EURO VI	2,5	0,3
Tunge godskøretøjer, hvis højst tilladte bruttovægt er mellem 14 og 28 ton eller som har tre aksler	IKKE-EURO	23,3	15,1
	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
	Renere end EURO VI	2,5	0,3
Tunge godskøretøjer, hvis højst tilladte bruttovægt er mellem 28 og 40 ton eller som har fire aksler	IKKE-EURO	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
	Renere end EURO VI	2,5	0,3
Tunge godskøretøjer, hvis højst tilladte bruttovægt er over 40 ton eller som har mindst 5 aksler	IKKE-EURO	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
	Renere end EURO VI	2,5	0,3

<sup>(1)</sup> "Veje i forstæder": områder med en befolkningstæthed på mellem 150 og 900 indbyggere pr. km<sup>2</sup> (middelbefolkningstæthed på 300 indbyggere/km<sup>2</sup>).

<sup>(2)</sup> "Veje mellem byer": områder med en befolkningstæthed på under 150 indbyggere pr. km<sup>2</sup>.

*Tabel 2: referenceværdier for eksterne omkostninger for rutebiler*

<b>Køretøjsklasse</b>	<b>Cent pr. køretøjskilometer</b>	<b>Veje i forstæder<sup>(1)</sup></b>	<b>Veje mellem byer<sup>(2)</sup></b>
Rutebil, hvis højeste tilladte bruttovægt er 18 ton eller som har to aksler	IKKE-EURO	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
	Renere end EURO VI	1,4	0,2
Rutebil, hvis højeste tilladte bruttovægt er over 18 ton eller som har mindst 3 aksler	IKKE-EURO	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
	Renere end EURO VI	1,4	0,2

(1) "Veje i forstæder": områder med en befolkningstæthed på mellem 150 og 900 indbyggere pr. km<sup>2</sup> (middelbefolkningstæthed på 300 indbyggere/km<sup>2</sup>).

(2) "Veje mellem byer": områder med en befolkningstæthed på under 150 indbyggere pr. km<sup>2</sup>.

Værdierne i tabel 1 og 2 kan multipliceres 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 og/eller temperaturinversion."

e) i bilag IV affattes tabellen med overskriften "Kombinationer af køretøjer (vogntog)" således:

**"KOMBINATIONER AF KØRETØJER (VOGNTOG)**

Drivaksel forsynet med luftaffjedring eller tilsvarende anerkendt affjedring		Andre former for affjedring af drivaksel		Skadesklasse
Antal aksler og højst tilladte bruttovægt (ton)		Antal aksler og højst tilladte bruttovægt (ton)		
Mindst	Mindre end	Mindst	Mindre end	
<i>2 + 1 aksler</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	
<i>2 + 2 aksler</i>				
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			
<i>2 + 3 aksler</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
<i>3 + 2 aksler</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
		40	44	
40	44			
<i>3 + 3 aksler</i>				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	II
40	44	40	44	
<i>7 aksler</i>				
40	50	40	50	II
50	60	50	60	III
60		60		

8 + 9 aksler				
40	50	40	50	I
50	60	50	60	II
60		60		III"

2) Som bilag V, VI og VII tilføjes:

*"BILAG V*

**MINIMUMSKRAV VED PÅLÆGNING AF EN TRÆNGSELSAFGIFT**

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

**1. De dele af nettet, der er omfattet af trængselsafgifter, køretøjerne og de omfattede perioder**

Medlemsstaterne skal nøjagtigt oplyse:

a) den eller de dele af deres net, der udgøres af deres andel af del 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.

b) klassificeringen af de dele af nettet, som er omfattet af trængselsafgiften, som "byveje" og "ikkebyveje". Medlemsstaterne anvender kriterierne i tabel 1 med henblik på at klassificere hvert vejsegment.

*Table 1: Kriterier til klassificering af veje i nettet som "byveje" og "ikkebyveje", jf. punkt a)*

<b>Vejkategori</b>	<b>Klassificeringskriterie</b>
"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"

c) de perioder, hvor afgiften finder anvendelse, for hvert enkelt segment. Hvis forskellige afgiftsniveauer finder anvendelse i afgiftsperioden, skal medlemsstaterne klart angive begyndelsen og afslutningen for 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 med henblik på at fastsætte proportionerne mellem afgiftsniveauerne for forskellige køretøjsklasser*

<b>Køretøjsklasse</b>	<b>Ækvivalensfaktor</b>
Lette køretøjer	1
Stive tunge godskøretøjer	1,9
Busser og rutebiler	2,5
Leddelt tunge godskøretøjer	2,9

**2. Afgiftsbeløb**

For hver køretøjsklasse, vejsegment og periode 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 maksimale værdi, 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 samme vilkår

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

- 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 periode.

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, eventuelle negative følger for færdselssikkerhed, miljø og trafikbelastning og eventuelle løsninger, der kan mindske disse risici.

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

#### *Bilag VI*

### **DEN MAKSIMALE TRÆNGSELSAFGIFT**

I dette bilag fastsættes det maksimale niveau for trængselsafgiften.

De maksimale niveauer i tabellen nedenfor finder anvendelse på lette køretøjer. Afgifter 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: Det maksimale niveau for trængselsafgiften for lette køretøjer*

<b>Cent pr. køretøjskilometer</b>	<b>Byveje</b>	<b>Ikkebyveje</b>
Motorveje	67	34
Hovedveje	198	66

## Bilag VII

### DIFFERENTIERING AF VEJAFGIFTER OG BRUGSAFGIFTER FOR LETTE KØRETØJER

Dette bilag indeholder de emissionskategorier, som vejafgifter og brugsafgifter skal differentieres efter.

De forurenende emissioner måles i overensstemmelse med Kommissionens forordning (EU) .../...\*.

De lavere satser finder anvendelse for personbiler og lette erhvervskøretøjer med specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner, der måles i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007\*\* og ligger under det niveau, som svarer til de for EU's køretøjsflåde gældende mål i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 443/2009\*\*\* og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 510/2011\*\*\*\*.

*Tabel: emissionskategorier for lette køretøjer*

<b>Overensstemmelsesfaktorer</b>	<b>1,5-2,1</b>	<b>1-1,5</b>	<b>under 1</b>	<b>Nulemissionskøretøjer</b>
<b>Afgift pr. km</b>	10 % under højeste sats	20 % under højeste sats	30 % under højeste sats	75 % under højeste sats

\* Kommissionens forordning (EU) .../... af XXX om ændring af Kommissionens forordning (EU) 2017/xxx og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF for så vidt angår emission ved faktisk kørsel fra lette personkøretøjer og lette erhvervskøretøjer (Euro 6) [RDE 3] (EUT L ... af ... 2017, s. ...).

\*\* Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer (EUT L 171 af 29.6.2007, s. 1).

\*\*\* Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 443/2009 af 23. april 2009 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers emissioner inden for Fællesskabets integrerede tilgang til at nedbringe CO<sub>2</sub>-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer (EUT L 140 af 5.6.2009, s. 1).

\*\*\*\* Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 443/2009 af 23. april 2009 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers emissioner inden for Fællesskabets integrerede tilgang til at nedbringe CO<sub>2</sub>-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer (EUT L 140 af 5.6.2009, s. 1)."