



**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV
1999/62/EG**

av den 17 juni 1999

**om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa
infrastrukturer**

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artiklarna 71.1 och 93 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag ⁽¹⁾,

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ⁽²⁾,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande ⁽³⁾,

i enlighet med artikel 251 i fördraget ⁽⁴⁾, och

av följande skäl:

1. Det är en förutsättning för att kunna avlägsna snedvridning av konkurrensen mellan transportföretag i medlemsstaterna att avgiftssystemen harmoniseras och att rättvisa ordningar införs för att ta ut infrastrukturkostnader av åkare.
2. Dessa mål kan endast uppnås i etapper.
3. En viss grad av harmonisering av skatte- och avgiftssystemen har redan uppnåtts genom antagandet av rådets direktiv 92/81/EEG av den 19 oktober 1992 om harmonisering av strukturerna för punktskatter på mineraloljor ⁽⁵⁾ och rådets direktiv 92/82/EEG av den 19 oktober 1992 om tillnärmning av punktskattesatser för mineraloljor ⁽⁶⁾.
4. Europeiska gemenskapernas domstol upphävde genom dom den 5 juli 1995 i mål C-21/94, Europaparlamentet mot rådet ⁽⁷⁾, rådets direktiv 93/89/EEG av den 25 oktober 1993 om medlemsstaternas tillämpning av skatter på vissa fordon som används för godstransporter på väg och tullar och avgifter för användningen av vissa infrastrukturer ⁽⁸⁾, men förklarade att direktivet alltfjämt skulle vara tillämpligt till dess att rådet antar ett nytt direktiv. Direktiv 93/89/EEG ersätts därför av detta direktiv.
5. Under nuvarande omständigheter bör anpassningen av nationella avgiftssystem begränsas till kommersiella fordon vars högsta tillåtna bruttolastvikt överstiger en viss nivå.
6. För detta ändamål bör vissa minimiskattesatser bestämmas för de fordonsskatter som för närvarande tillämpas av medlemsstaterna eller som eventuellt kommer att ersätta dessa.

⁽¹⁾ EGT C 59, 26.2.1997, s. 9.

⁽²⁾ EGT C 206, 7.7.1997, s. 17.

⁽³⁾ Yttrandet avgett den 3 juni 1999 (ännu ej offentliggjort i EGT).

⁽⁴⁾ Europaparlamentets yttrande av den 17 juli 1997 (EGT C 286, 22.9.1997, s. 217), rådets gemensamma ståndpunkt av den 18 januari 1999 (EGT C 58, 1.3.1999, s. 1) och Europaparlamentets beslut av den 7 maj 1999 (ännu ej offentliggjort i EGT).

⁽⁵⁾ EGT L 316, 31.10.1992, s. 12. Direktivet senast ändrat genom direktiv 94/74/EG (EGT L 365, 31.12.1994, s. 46).

⁽⁶⁾ EGT L 316, 31.10.1992, s. 19. Direktivet ändrat genom direktiv 94/74/EG.

⁽⁷⁾ REG 1995, I-1827.

⁽⁸⁾ EGT L 279, 12.11.1993, s. 32.

▼B

7. Användandet av vägvänliga och mindre förorenande fordon bör uppmuntras genom en differentiering av skatter eller avgifter, förutsatt att en sådan differentiering inte hindrar den inre marknadens funktion.
8. Vissa medlemsstater bör kunna undantas från minimiskattesatserna under en period för att underlätta anpassningen till de nivåer som krävs enligt detta direktiv.
9. Viss lokal inhemsk transportverksamhet med liten inverkan på gemenskapens transportmarknad är för närvarande föremål för nedsatta fordonsskattesatser. Medlemsstaterna bör för att säkerställa en smidig övergång tillåtas föreskriva tillfälliga undantag från minimiskattesatserna.
10. Medlemsstaterna bör tillåtas att tillämpa nedsatta skattesatser eller undantag från fordonsskatt för fordon vars användning sannolikt inte kan inverka på gemenskapens transportmarknad.
11. För att ta hänsyn till vissa särskilda situationer bör det fastställas ett förfarande genom vilket medlemsstater kan tillåtas behålla ytterligare undantag eller nedsättning.
12. Befintliga snedvridningar av konkurrensen kan inte avlägsnas enbart genom harmonisering av skatter eller punktskatter på bränsle, men till dess tekniskt och ekonomiskt lämpligare avgiftsformer införs kan sådana snedvridningar minskas genom möjligheten att behålla eller införa vägtullar och/eller vägavgift på motorvägar. Medlemsstaterna bör dessutom tillåtas att ta ut avgifter för användandet av broar, tunnlar och bergspass.
13. Med tanke på de särskilda villkor som gäller för vissa vägar i Alporna kan det vara lämpligt för en medlemsstat att på ett väldefinierat vägvagnsnät av dess motorvägnät låta bli att tillämpa ett system med vägavgifter för att istället möjliggöra en tillämpning av en infrastrukturrelaterad avgift.
14. Vägtullar och vägavgifter bör inte vara diskriminerande, medföra orimliga formaliteter eller skapa hinder vid inre gränser. Lämpliga åtgärder bör därför vidtas för att tillåta att vägtullar och vägavgifter betalas när som helst och med olika former av betalningsmedel.
15. Vägavgiftssatserna bör grunda sig på hur länge infrastrukturen i fråga används och bör differentieras i förhållande till den kostnad som orsakas av vägfordonen.
16. Nedsatta satser för vägavgifterna bör tillfälligt tillämpas på fordon som är registrerade i Grekland för att ta hänsyn till svårigheter som beror på landets geopolitiska läge.
17. För att säkerställa att vägavgifter och vägtullar tillämpas enhetligt bör vissa regler fastställas för hur dessa får tillämpas, som till exempel egenskaperna hos den infrastruktur som sådana vägavgifter och vägtullar kan tillämpas på, maximinivåer för vissa avgiftssatser och andra allmänna villkor som måste gälla. De viktade genomsnittliga vägtullarna bör vara relaterade till kostnaderna för uppbyggnad, drift och utveckling av det berörda infrastrukturnätet.
18. Medlemsstaterna bör kunna använda en viss procentdel av vägavgifterna eller vägtullarna till skydd för miljön och en balanserad utveckling av transportnätet, under förutsättning att detta belopp beräknas i enlighet med bestämmelserna i detta direktiv.
19. De belopp i detta direktiv som har uttryckts i de nationella valutaenheterna i de medlemsstater som har infört euron kommer att läsas den 1 januari 1999 när värdet på euron kommer att fastställas i enlighet med rådets förordning (EG) nr 2866/98 av den

▼B

31 december 1998 om omräkningskurserna mellan euron och valutorna för de medlemsstater som inför euron ⁽¹⁾. Det är lämpligt att de medlemsstater som inte har infört euron varje år ser över beloppen i nationella valutor i detta direktiv och anpassar dem i förekommande fall för att ta hänsyn till förändringar i växelkurserna. Årliga anpassningar av de nationella valutorna behöver inte vara obligatoriska om tillämpningen av de nya växelkurserna skulle resultera i en ändring som är lägre än en viss procentuell nivå.

20. Territorialprincipen bör tillämpas. Två eller flera medlemsstater kan samarbeta för att införa ett gemensamt system för vägavgifter, förutsatt att vissa ytterligare villkor uppfylls.
21. I enlighet med proportionalitetsprincipen är detta direktiv begränsat till vad som är nödvändigt för att uppnå de eftersträlvade målen, enligt bestämmelserna i artikel 5 tredje stycket i fördraget.
22. En exakt tidtabell bör anges för att revidera bestämmelserna i detta direktiv och för att överväga sådana anpassningar av dem som kan visa sig nödvändiga, med målsättning att utveckla ett mer territoriellt avgiftssystem.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I**Allmänna bestämmelser***Artikel 1*

Detta direktiv är tillämpligt på fordonsskatter, vägtullar och vägavgifter som tas ut på fordon enligt definition i artikel 2.

Detta direktiv skall inte gälla för fordon som utför transportverksamhet uteslutande på medlemsstaternas utomeuropeiska territorier.

Det skall inte heller gälla för fordon registrerade på Kanarieöarna, i Ceuta och Melilla, på Azorerna eller Madeira vilka utför transportverksamhet uteslutande på dessa territorier eller mellan dessa territorier och det spanska eller det portugisiska fastlandet.

Artikel 2

I detta direktiv avses med

▼M1

- a) *transeuropeiskt vägnät*: det vägnät som definieras i avsnitt 2 i bilaga I till Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG av den 23 juli 1996 om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet ⁽²⁾ så som det illustreras med hjälp av kartor. Kartorna hänför sig till motsvarande avsnitt som nämns i artikeldelen och/eller bilaga II till det beslutet,
- aa) *anläggningkostnader*: kostnader i samband med anläggning, i förekommande fall även finansieringskostnader, av
 - ny infrastruktur eller förbättringar av ny infrastruktur (inbegripet betydande strukturella reparationer), eller
 - infrastruktur eller förbättringar av infrastruktur (inbegripet betydande strukturella reparationer) som färdigställts högst 30 år före den 10 juni 2008 för vilka vägtullsystem redan har införts

⁽¹⁾ EGT L 359, 31.12.1998, s. 1.

⁽²⁾ EGT L 228, 9.9.1996, s. 1. Beslutet senast ändrat genom beslut nr 884/2004/EG (EUT L 167, 30.4.2004, s. 1).

▼ M1

den 10 juni 2008 eller som färdigställts högst 30 år före införandet av nya vägtullsystem som införts efter den 10 juni 2008; kostnader för infrastruktur eller förbättringar av infrastruktur som färdigställts före dessa tidsfrister får också anses som anläggningskostnader när

- i) en medlemsstat har inrättat ett vägtullsystem där dessa kostnader täcks genom ett avtal med en vägtulloperatör eller andra rättsliga instrument med motsvarande verkan som träder i kraft före den 10 juni 2008, eller
- ii) en medlemsstat kan påvisa att skälet till att infrastrukturen i fråga byggdes var att dess planerade livslängd var mer än 30 år.

Under alla förhållanden får den del av anläggningskostnaderna som skall beaktas inte överstiga den del av den nuvarande planerade livslängden som återstår för infrastrukturkomponenter vid den 10 juni 2008 eller den tidpunkt när det nya vägtullsystemet införs, om denna tidpunkt infaller senare.

Kostnader för infrastruktur eller förbättringar av infrastruktur får inbegripa eventuella särskilda infrastrukturutgifter som syftar till att minska buller eller förbättra trafiksäkerheten, och infrastrukturoperatörens faktiska betalningar för objektiva miljöfaktorer, exempelvis skydd mot markförorening,

- ab) *finansieringskostnader*: ränta på lån och/eller avkastning på eget kapital från aktieägare,
- ac) *betydande strukturella reparationer*: strukturella reparationer med undantag av sådana reparationer som inte längre är till någon nytta för väganvändare, exempelvis där reparationsarbetet har ersatts av ny vägbeläggning eller annat anläggningsarbete,
- b) *vägtull*: ett bestämt belopp som skall erläggas för ett fordon som tillryggalägger en given sträcka på de infrastrukturer som avses i artikel 7.1; beloppet skall grundas på den sträcka som tillryggalagts och på fordonstyp,
- ba) *viktad genomsnittlig vägtull*: de totala intäkter som genereras av vägtullar under en given period delat med antalet fordonskilometer som tillryggalagts på ett givet vägnät som är belagt med vägtull under denna period, varvid både intäkter och fordonskilometer skall beräknas för de fordon som omfattas av vägtullar,
- c) *vägavgift*: ett bestämt belopp som skall erläggas för att ge fordonet rätt att under en given tid använda de infrastrukturer som avses i artikel 7.1,
- d) *fordon*: motorfordon eller ledad fordonskombination som är avsedda eller används uteslutande för godstransporter på väg och med en högsta tillåten bruttovikt av mer än 3,5 ton,
- e) *fordon av kategorin EURO 0, EURO I, EURO II, EURO III, EURO IV, EURO V, EEV*: fordon som överensstämmer med de utsläppsbegränsningar som anges i bilaga 0,
- f) *fordonstyp*: en kategori som ett fordon indelas i beroende på antal axlar, dimensioner eller vikt, eller andra fordonsklassificeringsfaktorer som avspeglar vägskador, exempelvis det vägskadeklassificeringssystem som redovisas i bilaga IV, förutsatt att det klassificeringssystem som tillämpas bygger på fordonsegenskaper som antingen anges i de fordonshandlingar som används i alla medlemsstater eller är synliga för blotta ögat,

▼M1

- g) *koncessionsavtal*: en ”byggkoncession” eller en ”tjänstekoncession” enligt definitionen i artikel 1 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/18/EG av den 31 mars 2004 om samordning av förfarandena vid offentlig upphandling av byggentreprenader, varor och tjänster ⁽¹⁾,
- h) *koncessionerad vägtull*: vägtull som tas ut av en koncessionshavare enligt ett koncessionsavtal.

▼B

KAPITEL II
Fordonsbeskattning

Artikel 3

1. De fordonsskatter som avses i artikel 1 är följande:

— *Belgien*:

taxe de circulation sur les véhicules automobiles/verkeersbelasting op de autovoertuigen

▼A1

— *Tjeckien*:

silniční daň

▼B

— *Danmark*:

vægtafgift af motorkøretøjer m.v.

— *Tyskland*:

Kraftfahrzeugsteuer

▼A1

— *Estland*:

raskeveokimaks

▼B

— *Grekland*:

Τέλη κυκλοφορίας,

— *Spanien*:

a) impuesto sobre vehículos de tracción mecánica

b) impuesto sobre actividades económicas (endast när det gäller de avgifter som läggs på motorfordon)

— *Frankrike*:

a) taxe spéciale sur certains véhicules routiers

b) taxe différentielle sur les véhicules à moteur

— *Irland*:

vehicle excise duty

— *Italien*:

a) tassa automobilistica

b) addizionale del 5 % Sulla tassa automobilistica

▼A1

— *Cypern*:

⁽¹⁾ EUT L 134, 30.4.2004, s. 114. Direktivet senast ändrat genom kommissionens förordning (EG) nr 2083/2005 (EUT L 333, 20.12.2005, s. 28).

▼ A1

Τέλη Κυκλοφορίας Οχημάτων

— *Lettland:*

transportlīdzekļa ikgadējā nodeva

— *Litauen:*

- a) Transporto priemonių savininkų ar valdytojų naudotojų mokesčiai
- b) Mokesčiai už Lietuvoje įregistruotas krovinines transporto priemones

▼ B

— *Luxemburg:*

taxe sur les véhicules automoteurs

▼ A1

— *Ungern:*

gépjárműadó

— *Malta:*

licenzja tat-triq/road licence fee

▼ B

— *Nederländerna:*

motorrijtuigenbelasting

— *Österrike:*

Kraftfahrzeugsteuer

▼ A1

— *Polen:*

podatek od środków transportowych

▼ B

— *Portugal:*

- a) imposto de camionagem
- b) imposto de circulação

▼ A1

— *Slovenien:*

letno povračilo za uporabo javnih cest za motorna in priklopna vozila

— *Slovakien:*

cestná daň

▼ B

— *Finland:*

varsinainen ajoneuvovero/egentlig fordonsskatt

— *Sverige:*

fordonsskatt

— *Förenade kungariket:*

- a) vehicle excise duty
- b) motor vehicles licence

2. Medlemsstater som ersätter någon skatt under punkt 1 med en annan skatt av samma slag skall anmäla detta till kommissionen som skall göra nödvändiga anpassningar.



Artikel 4

De förfaranden för uttag och indrivning av de skatter som anges i artikel 3 skall fastställas av varje medlemsstat.

Artikel 5

För fordon som är registrerade i medlemsstaterna gäller att de skatter som anges i avikel 3 skall tas ut endast av den medlemsstat där fordonet är registrerat.

Artikel 6

1. Oavsett strukturen på de skatter som anges i artikel 3 skall medlemsstaterna fastställa skattesatserna så att ingen skattesats för någon fordonskategori eller underkategori enligt bilaga I understiger den minimiskattesats som fastställs i nämnda bilaga.

Upp till två år efter det att detta direktiv har trätt i kraft skall Grekland, Italien, Portugal och Spanien ha rätt att tillämpa lägre satser, som dock inte får understiga 65 % av de minimiskattesatser som anges i bilaga I.

2. Medlemsstaterna kan tillämpa nedsatta skattesatser eller göra undantag för

- a) fordon som använts för landets försvar eller civilförsvar, av brand- eller andra utryckningstjänster och av polisen, och fordon som används för vägunderhåll,
- b) fordon som endast tillfälligt körs på allmänna vägar i den medlemsstat där fordonet är registrerat och som används av fysiska eller juridiska personer vars huvudsysselsättning inte är godstransport, förutsatt att den transportverksamhet som utförs av dessa fordon inte snedvrider konkurrensen samt att kommissionen ger sitt samtycke.

3. a) Rådet får på förslag från kommissionen besluta med enhällighet om att tillåta en medlemsstat att behålla ytterligare undantag från eller ytterligare nedsättning av fordonskatter av politiska skäl av socioekonomisk karaktär eller skäl som har att göra med den statens infrastruktur. Sådana undantag eller nedsättningar kan bara göras för fordon registrerade i den medlemsstat som utför transportverksamhet uteslutande inom en klart avgränsad del av dess territorium.

- b) Varje medlemsstat som önskar behålla ett sådant undantag eller en sådan nedsättning skall underrätta kommissionen om detta och skall också till den lämna all nödvändig information. Kommissionen skall inom en månad underrätta de andra medlemsstaterna om det föreslagna undantaget eller nedsättningen.

Rådet skall anses ha givit tillåtelse till att bibehålla det föreslagna undantaget eller nedsättningen om varken kommissionen eller någon medlemsstat inom en period av två månader räknat från det datum när de andra medlemsstaterna informerades i enlighet med föregående stycke begärt att saken skulle undersökas av rådet.

4. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 1 andra stycket samt punkterna 2 och 3 i denna artikel eller artikel 6 i rådets direktiv 92/106/EEG av den 7 december 1992 om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna ⁽¹⁾, får medlemsstaterna inte bevilja några undantag från eller nedsättning av de skatter som anges i artikel 3 som skulle göra den skatt som kan debiteras lägre än det minimibelopp som anges i punkt 1 i denna artikel.

⁽¹⁾ EGT L 368, 17.12.1992, s. 38.

▼B

KAPITEL III

Vägtullar och vägavgifter

Artikel 7

▼M1

1. Medlemsstaterna får behålla eller införa vägtullar och/eller vägavgifter på det transeuropeiska vägnätet, eller på delar av detta vägnät, endast på de villkor som anges i punkterna 2–12. Detta skall inte påverka medlemsstaternas rätt att, i överensstämmelse med fördraget, tillämpa vägtullar och/eller vägavgifter på vägar som inte ingår i det transeuropeiska vägnätet, bland annat på parallella vägar till vilka trafiken kan omledas från det transeuropeiska vägnätet och/eller som direkt konkurrerar med vissa delar av detta nät, eller på andra slags motorfordon som inte omfattas av definitionen av ”fordon” på det transeuropeiska vägnätet, under förutsättning att uttaget av vägtullar och/eller vägavgifter på sådana vägar inte diskriminerar internationell trafik och inte leder till snedvridning av konkurrensen mellan aktörer.

1a. Om en medlemsstat beslutar att behålla eller införa vägtullar och/eller vägavgifter på endast delar av det transeuropeiska vägnätet får det sålunda uppkomma undantaget för övriga delar (på grund av skäl såsom deras geografiska isolering, lägre belastning eller låga utsläppsnivåer eller om detta krävs för införandet av ett nytt vägtullsystem) inte leda till någon diskriminering av internationell trafik.

2. a) En medlemsstat får välja att behålla eller införa vägtullar och/eller vägavgifter endast för fordon med en högsta tillåten bruttovikt på minst 12 ton. Om en medlemsstat väljer att tillämpa vägtullar och/eller vägavgifter på fordon under denna viktgräns skall bestämmelserna i detta direktiv tillämpas.

b) Vägtullar och/eller vägavgifter skall tillämpas på samtliga fordon från och med 2012.

c) En medlemsstat får göra undantag från det krav som anges i led b om den anser att en utökad tillämpning av vägtullarna på fordon under 12 ton skulle

- få betydande negativa följder när det gäller det fria trafikflödet, miljön, bullernivåer, överbelastning eller hälsan,
- medföra administrativa kostnader på över 30 % av de extra inkomsterna.

3. Vägtullar och vägavgifter får inte tas ut samtidigt på någon given fordonskategori för användandet av ett och samma vägavsnitt. Medlemsstaterna får emellertid också ta ut vägtullar för vägnät där vägavgifter tas ut för användandet av broar, tunnlar och bergspass.

4. Vägtullar och vägavgifter får inte vara diskriminerande, direkt eller indirekt, av skäl som hänför sig till transportörens nationalitet, etableringsland eller etableringsort eller fordonets registreringsland eller registreringsort eller transportens ursprung eller destination.

4a. Medlemsstaterna får medge sänkta vägtullsatser eller vägavgifter eller undantag från skyldigheten att betala vägtull eller vägavgift för fordon som är befriade från skyldigheten att installera och använda färdskrivare enligt rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter⁽¹⁾, och i de fall som omfattas av, och på de villkor som avses i artikel 6.2 a och 6.2 b i detta direktiv.

4b. Eftersom avgiftsstrukturer som omfattar rabatter eller avgiftsreduktioner för frekventa användare kan medföra faktiska minskningar av

⁽¹⁾ EGT L 370, 31.12.1985, s. 8. Förordningen senast ändrad genom kommissionens förordning (EG) nr 432/2004 (EUT L 71, 10.3.2004, s. 3)

▼ M1

infrastrukturoperatörens administrativa kostnader, får medlemsstaterna föreskriva sådana rabatter eller reduktioner under förutsättning att

- de uppfyller villkoren i punkt 10 a,
- de är förenliga med fördraget, särskilt artiklarna 12, 49, 86 och 87,
- de inte snedvrider konkurrensen på den inre marknaden,
- den sålunda utformade avgiftsstrukturen är linjär, proportionell, tillgänglig för alla användare på lika villkor och inte leder till att extra kostnader överförs på andra användare i form av högre avgifter.

Sådana rabatter eller reduktioner får under inga omständigheter överstiga 13 % av den avgift som erläggs för likvärdiga fordon som inte är berättigade till rabatten eller reduktionen.

4c. Alla rabatt- och reduktionssystem skall meddelas till kommissionen som skall kontrollera att de uppfyller villkoren i punkterna 4a och 4b och godkänna dem enligt förfarandet i artikel 9c.2.

▼ B

5. Vägtullar och vägavgifter skall tas ut och drivas in och deras betalning övervakas på ett sådant sätt att det orsakar så litet hinder som möjligt för trafikflödet, och obligatoriska kontroller vid gemenskapens inre gränser skall undvikas. Medlemsstaterna skall i detta syfte samarbeta för att utarbeta metoder som gör det möjligt för åkarna att betala vägavgifter dygnet runt, åtminstone vid de större försäljningsstäl-lena, med hjälp av alla vanligen förekommande betalningsmedel, i och utanför de medlemsstater i vilka avgifterna tas ut. Medlemsstaterna skall erbjuda lämpliga anordningar vid stationerna där vägtullar och vägavgifter erläggs, så att normal trafiksäkerhetsstandard bibehålls.

▼ M1

6. Arrangemangen för uttag av vägtullar och/eller vägavgifter får inte innebära omotiverade nackdelar, vare sig ekonomiskt eller på annat sätt, för tillfälliga användare av vägnätet. Särskilt när en medlemsstat uppbär vägtullar och/eller vägavgifter uteslutande genom ett system som kräver användning av en ombordenhet skall den genom rimliga administrativa och ekonomiska arrangemang göra lämpliga ombordenheter tillgängliga.

▼ B

7. Den berörda medlemsstaten skall fastställa vägavgifterna, inklusive administrativa kostnader, för samtliga fordonskategorier till en nivå som inte överstiger de maximisatser som fastställs i bilaga II.

▼ M1

▼ B

8. Vägavgiftssatserna skall vara avpassade efter hur länge den berörda infrastrukturen skall användas.

En medlemsstat får för fordon som är registrerade i den medlemsstaten tillämpa endast årliga avgiftssatser.

▼ M1

9. Vägtullarna skall endast grundas på principen om täckning av infrastrukturnkostnader. Särskilt de viktade genomsnittliga vägtullarna skall vara avpassade efter anläggningskostnaderna och kostnaderna för drift, underhåll och utveckling av det berörda infrastrukturnätet. De viktade genomsnittliga vägtullarna får även inbegripa avkastning på kapital eller vinstmarginal som grundar sig på marknadsvillkoren.

10. a) Utan att det påverkar tillämpningen av de viktade genomsnittliga vägtullar som avses i punkt 9 får medlemsstaterna variera vägtullsatserna för exempelvis sådana syften som att bekämpa miljöskador, undanröja överbelastning, minimera skadorna på infrastrukturen, optimera användningen av den berörda infrastrukturen eller främja trafiksäkerheten, förutsatt att sådana variationer

▼ M1

- står i proportion till det eftersträvade målet,
 - är öppna och icke-diskriminerande särskilt avseende transportörens nationalitet, etableringsland eller etableringsort eller fordonets registreringsland eller registreringsort och transportens ursprung eller destination,
 - inte utformats för att generera extra intäkter från vägtullar, varvid varje oavsiktlig inkomstökning (som leder till viktade genomsnittliga vägtullar som inte överensstämmer med punkt 9) kompenseras av ändringar i differentieringsstrukturen vilka skall genomföras inom två år efter utgången av det bokföringsår då de extra intäkterna har genererats,
 - respekterar de trösklar för högsta flexibilitet som fastställs i led b.
- b) Om inte annat följer av villkoren i led a får vägtullsatserna variera i förhållande till
- EURO-utsläppsklass enligt bilaga 0, inbegripet partikel- och NOx-nivåerna, förutsatt att ingen vägtull är mer än 100 % högre än den vägtull som tas ut för likvärdiga fordon som uppfyller de strängaste utsläppskraven och/eller
 - tidpunkten på dagen, typ av dag eller årstid, förutsatt att
 - i) ingen vägtull är mer än 100 % högre än vägtullen under den billigaste perioden av dagen, typ av dag eller årstid, eller
 - ii) när en nollprocentsats gäller för den billigaste perioden, strafftillägget för den dyraste tidpunkten på dagen, typen av dag eller årstid inte överstiger den vägtullsats som annars skulle ha varit tillämplig för fordonet i fråga med mer än 50 %.
- Medlemsstaterna skall vara skyldiga att variera vägtullsatserna i enlighet med första strecksatsen senast 2010 eller, när det gäller koncessionsavtal, när dessa förnyas.
- En medlemsstat får dock göra undantag från detta krav om
- i) det allvarligt skulle skada enhetligheten inom vägtullsystemen på dess territorium,
 - ii) det inte skulle vara tekniskt genomförbart att införa sådan differentiering för det berörda vägtullsystemet, eller
 - iii) om detta skulle leda till att de mest förorenande fordonen leds bort från det transeuropeiska vägnätet med efterföljande konsekvenser för trafiksäkerheten och folkhälsan.
- Kommissionen skall underrättas om sådana undantag.
- c) Om inte annat följer av villkoren i led a, får vägtullsatserna i undantagsfall för särskilda projekt av stort europeiskt intresse på annat sätt variera för att säkra sådana projekts lönsamhet, när de är direkt konkurrensutsatta i förhållande till andra typer av fordonstransporter. Den avgiftsstruktur som detta leder till skall vara linjär, proportionell, öppet 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 skall kontrollera att villkoren i denna punkt är uppfyllda innan den relevanta avgiftsstrukturen genomförs.

▼ M1

11. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 9.1 och 9.1a får det, i undantagsfall för infrastruktur i bergsregioner, och efter det att kommissionen informerats, tillämpas en uppräknings för vägtullarna för särskilda vägsnitt

- a) där det förekommer akut överbelastning som påverkar fordonens fria rörlighet, eller
- b) där fordonstrafiken förorsakar betydande miljöskador,

under följande förutsättningar:

- Intäkterna från uppräknings skall investeras i prioriterade projekt av europeiskt intresse som fastställs i bilaga III till beslut nr 884/2004/EG, vilka direkt bidrar till att avhjälpa sådan överbelastning eller sådana miljöskador och som är belägna i samma korridor som det vägsnitt uppräknings gäller.
- Uppräknings, som kan tillämpas på differentierade vägtullar i enlighet med punkt 10, får inte överskrida 15 % av den viktade genomsnittliga vägtullen beräknad i enlighet med punkt 9, utom när intäkterna från uppräknings investeras i gränsöverskridande avsnitt av prioriterade projekt av europeiskt intresse som inbegriper infrastruktur i bergsregioner varvid uppräknings inte får överskrida 25 %.
- Tillämpnings av uppräknings får inte leda till orättvis behandling av yrkestrafik jämfört med andra vägtrafikanter.
- Finansieringsplaner för den infrastruktur som uppräknings tillämpas på och en kostnadsnyttoanalys för det nya infrastrukturprojektet skall överlämnas till kommissionen innan uppräknings tillämpas.
- Den period under vilken uppräknings skall tillämpas skall fastställas och begränsas i förväg och, i fråga om förväntade intäkter, stå i samklang med de inlämnade finansieringsplanerna och kostnadsnyttoanalysen.

När det gäller nya gränsöverskridande projekt skall tillämpnings av denna bestämmelse godkännas av de berörda medlemsstaterna.

När kommissionen mottar finansieringsplanerna från en medlemsstat som avser att införa en uppräknings, skall den ställa denna information till förfogande för ledamöterna i den kommitté som avses i artikel 9c.1. Om kommissionen anser att den planerade uppräknings inte uppfyller de villkor som fastställs i denna punkt, eller om den anser att den avsedda uppräknings kommer att få avsevärda skadliga följder för den ekonomiska utvecklingen i randområden, får den i enlighet med förfarandet i artikel 9c.2 förkasta eller begära ändring av de avgiftsplaner som överlämnats av den berörda medlemsstaten.

12. Om en förare inte kan uppvisa de fordonsdokument som är nödvändiga för att styrka de uppgifter som avses i punkt 10 b första strecksatsen, och för att fastställa fordonstyp, får medlemsstaten vid en kontroll tillämpa vägtullar upp till den högsta uttagsnivån.

Artikel 7a

1. Vid fastställandet av de viktade genomsnittliga vägtullnivåerna på den berörda vägnätsinfrastrukturen eller en tydligt angiven del av ett sådant vägnät, skall medlemsstaterna ta hänsyn till de olika kostnaderna enligt artikel 7.9. Dessa kostnader skall vara hänförliga till det vägnät eller den del av vägnätet och till de fordon för vilka vägtullar uppbärs. Medlemsstaterna får välja att inte återvinna dessa kostnader genom vägtullintäkter eller att återvinna endast en procentandel av dessa kostnader.

2. Vägtullar skall fastställas i enlighet med artikel 7 och punkt 1 i denna artikel.

▼ M1

3. För andra nya vägtullsystem än dem som inbegriper koncessionerad vägtull som medlemsstaterna inrättar efter den 10 juni 2008 skall medlemsstaterna vid beräkningen av kostnaderna använda en metod som grundar sig på de grundläggande beräkningsprinciper som anges i bilaga III.

För nya koncessionerade vägtullar som införs efter den 10 juni 2008, skall den högsta avgiften vara lika med eller lägre än den nivå som skulle ha blivit resultatet om man använt en metod som grundar sig på de grundläggande beräkningsprinciper som anges i bilaga III. Bedömningen av en sådan likvärdighet skall göras på grundval av en rimligt lång referensperiod som är anpassad efter koncessionsavtalet.

Vägtullsystem som redan har införts den 10 juni 2008 eller för vilka anbud eller svar på inbjudan till förhandlingar enligt det förhandlade förfarandet har inlämnats efter ett offentligt upphandlingsförfarande före den 10 juni 2008, skall inte omfattas av de skyldigheter som anges i denna punkt så länge som dessa system förblir gällande och förutsatt att de inte ändras i väsentlig omfattning.

4. Medlemsstaterna skall senast fyra månader före genomförandet av ett nytt vägtullsystem meddela kommissionen följande:

- a) Beträffande andra vägtullsystem än sådana som inbegriper koncessionerad vägtull
 - de enhetsvärden och andra parametrar som de tillämpar för att beräkna de olika kostnadsfaktorerna, och
 - tydlig information om de fordon som omfattas av deras vägtullsystem och den geografiska utbredningen av det vägnät eller den del av ett vägnät som använts för kostnadsberäkningen i fråga och vilken procentandel av kostnaderna de avser att återvinna.
- b) Beträffande vägtullsystem som inbegriper koncessionerade vägtullar:
 - Koncessionsavtalen eller väsentliga ändringar av sådana avtal.
 - Det basfall på vilket överlåtaren har grundat koncessionsmedgivandet enligt bilaga VII B till direktiv 2004/18/EG. Detta basfall skall inbegripa de beräknade kostnaderna enligt artikel 7.9 som ingår i koncessionen, den beräknade trafiken uppdelad i fordonstyper, avsedda avgiftsnivåer och den geografiska utbredningen av det nätverk som omfattas av koncessionsavtalet.

5. Medlemsstaterna skall också informera kommissionen minst fyra månader före genomförandet om nya vägtullsystem som skall tillämpas på parallella vägar till vilka trafiken kan omledas från det transeuropeiska vägnätet och/eller som direkt konkurrerar med vissa delar av det nät för vilket vägtullar tas ut. Denna information skall omfatta minst en förklaring av vägtullens geografiska omfattning på det berörda nätet, de fordon som omfattas och vilken vägtullsats som planeras, samt en förklaring om hur vägtullsatsen fastställdes.

6. För sådana fall som omfattas av skyldigheterna i punkt 3 skall kommissionen, inom fyra månader efter mottagandet av den information som avses i punkt 4, avge ett yttrande om huruvida dessa skyldigheter förefaller ha fullgjorts.

För de vägtullsystem som avses i punkt 5 får kommissionen också avge ett yttrande, särskilt angående de föreslagna åtgärdernas proportionalitet och öppenhet samt de förmodade effekterna för konkurrensen inom ramen för den inre marknaden och den fria rörligheten för varor.

Kommissionens yttranden skall göras tillgängliga för den kommitté som anges i artikel 9c.1.

7. Om en medlemsstat önskar tillämpa bestämmelserna i artikel 7.11 vad gäller vägtullsystem som redan inrättats den ... juni 2008 skall den lämna information som påvisar att den viktade genomsnittliga vägtull som tillämpas på den berörda infrastrukturen är förenlig med artikel 2a och artikel 7.9 och 7.10.

▼B*Artikel 7b*

Detta direktiv påverkar inte rätten för medlemsstater som inför ett system med vägtullar och/eller vägavgifter för användning av infrastruktur att, utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 87 och 88 i fördraget, ge lämplig kompensation för dessa avgifter.

▼B*Artikel 8*

1. Två eller flera medlemsstater kan samarbeta för att införa ett gemensamt vägavgiftssystem som är tillämpligt inom hela territoriet. I sådana fall skall medlemsstaterna se till att införandet, genomförandet och eventuella senare ändringar av ett sådant vägavgiftssystem sker i nära samråd med kommissionen.

2. Ett gemensamt system skall vara avhängigt av följande villkor, utöver de villkor som fastställs i artikel 7:

a) De gemensamma vägavgifterna skall fastställas av de deltagande medlemsstaterna till nivåer som inte är högre än de maximisatser som anges i artikel 7.7.

▼M1

b) Betalning av den gemensamma vägavgiften skall ge tillgång till det nät som fastställs av de deltagande medlemsstaterna i enlighet med artikel 7.1.

▼B

c) Andra medlemsstater kan ansluta sig till det gemensamma systemet.

d) En fördelningsordning skall utarbetas av de deltagande medlemsstaterna så att var och en av dem får en skälig andel av inkomsterna från vägavgiften.

▼M1*Artikel 8a*

Varje medlemsstat skall kontrollera att vägtull- och/eller vägavgiftssystemet fungerar under öppna och icke-diskriminerande former.

▼B**KAPITEL IV****Slutbestämmelser***Artikel 9***▼M1**

1. Detta direktiv utgör inget hinder för medlemsstaterna att på ett icke-diskriminerande sätt tillämpa

- a) särskilda skatter eller avgifter
- som tas ut vid fordonsregistrering, eller
 - som påförs fordon eller last med avvikande vikt eller dimensioner,

b) parkeringsavgifter och särskilda avgifter för stadstrafik.

1a. Detta direktiv utgör inget hinder för medlemsstaterna att på ett icke-diskriminerande sätt tillämpa

- a) avgifter som är särskilt utformade för att motverka tids- och platsrelaterad trafiköverbelastning,

▼M1

b) avgifter som är utformade för att motverka miljöeffekter, inbegripet dålig luftkvalitet,

på alla vägar, särskilt i stadsområden, inbegripet vägar som ingår i det transeuropeiska vägnätet och som korsar ett stadsområde.

2. Medlemsstaterna skall besluta hur de inkomster som härrör från avgifter för användning av väginfrastruktur skall utnyttjas. För att trygga utvecklingen av transportnätet i dess helhet bör inkomsterna från avgifterna komma transportsektorn till godo och användas för att få hela trafiksystemet att fungera optimalt.

Artikel 9a

Medlemsstaterna skall upprätta lämpliga kontroller och fastställa det påföljdssystem som skall tillämpas för överträdelser av de nationella bestämmelser som antagits enligt detta direktiv. De skall vidta alla nödvändiga åtgärder för att se till att de tillämpas. De fastställda påföljderna skall vara effektiva, proportionella och avskräckande.

Artikel 9b

Kommissionen skall underlätta dialog och utbyte av tekniskt kunnande mellan medlemsstaterna med avseende på genomförandet av detta direktiv, särskilt bilaga III. Kommissionen skall uppdatera och förtydliga bilagorna 0, III och IV med hänsyn till tekniska framsteg och bilagorna I och II med hänsyn till inflationen, i enlighet med förfarandet i artikel 9c.3.

Artikel 9c

1. Kommissionen skall biträdas av en kommitté.

2. När det hänvisas till denna punkt skall artiklarna 3 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

3. När det hänvisas till denna punkt skall artiklarna 5 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

Den tid som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG skall vara tre månader.

4. Kommittén skall själv anta sin arbetsordning.

▼B*Artikel 10*

1. För tillämpningen av detta direktiv skall växelkurserna mellan euron och de nationella valutorna i de medlemsstater som inte har infört euron vara de kurser som gäller den första arbetsdagen i oktober och som offentliggörs i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*; de skall tillämpas från och med den 1 januari följande kalenderår.

2. De medlemsstater som inte har infört euron har rätt att behålla de belopp som gäller vid tiden för den årliga justeringen enligt punkt 1, om omräkningen av dessa belopp till euro skulle resultera i en ändring av beloppen i nationell valuta som är mindre än 5 %.

▼M1*Artikel 11*

Kommissionen skall senast den 10 juni 2011 lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet om genomförandet av detta direktiv och

▼M1

dess konsekvenser, varvid hänsyn skall tas till den tekniska utvecklingen och utvecklingen av trafiktätheten, inbegripet användningen av fordon på över 3,5 ton och under 12 ton, och en utvärdering göras av direktivets effekt på den inre marknaden, inbegripet öregioner, regioner utan kust och randområden inom gemenskapen, och på investeringsnivån inom sektorn samt av dess bidrag till målet en hållbar transportpolitik.

Medlemsstaterna skall översända den nödvändiga informationen för rapporten till kommissionen senast den 10 december 2010.

Senast den 10 juni 2008 skall kommissionen, efter att ha undersökt samtliga alternativ, inbegripet kostnader relaterade till miljö, buller, överbelastning och hälsa, ta fram en allmängiltig, öppen och begriplig modell för beräkning av samtliga externa kostnader, som skall ligga till grund för framtida beräkningar av infrastrukturavgifter. Denna modell skall åtföljas av en konsekvensanalys av internaliseringen av de externa kostnaderna för samtliga transportmedel och en strategi för ett stegvist genomförande av denna modell för samtliga transportmedel.

Rapporten och modellen skall i förekommande fall åtföljas av förslag till Europaparlamentet och rådet om ytterligare översyn av detta direktiv.

▼B*Artikel 12*

1. Medlemsstaterna skall sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 1 juli 2000. De skall genast underrätta kommissionen om detta.

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

2. Medlemsstaterna skall till kommissionen överlämna texterna till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv. Kommissionen skall informera de övriga medlemsstaterna om detta.

Artikel 13

Detta direktiv träder ikraft samma dag som det offentliggörs i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

Artikel 14

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

▼ **M1***BILAGA 0***UTSLÄPPSBEGRÄNSNINGAR****1. EURO 0-fordon**

Mängd kolmonoxid (CO) g/kWh	Mängd kolväten (HC) g/kWh	Mängd kväveoxid (NOx) g/kWh
12,3	2,6	15,8

2. EURO I/EURO II-fordon

	Mängd kolmonoxid (CO) g/kWh	Mängd kolväten (HC) g/kWh	Mängd kväveoxid (NOx) g/kWh	Mängd partiklar (PT) g/kWh
EURO I-fordon	4,9	1,23	9,0	0,4 ⁽¹⁾
EURO II-fordon	4,0	1,1	7,0	0,15

⁽¹⁾ En koefficient på 1,7 skall tillämpas på gränsvärdet för partikelutsläpp för motorer med en nettoeffekt på högst 85 kW.

3. EURO III/EURO IV/EURO V/EEV-fordon

De specifika massorna av kolmonoxid, totalkolväten, kväveoxider och partiklar enligt resultaten från ESC-provet samt av röktätheten enligt resultatet från ELR-provet får inte överskrida följande värden ⁽¹⁾

	Mängd kolmonoxid (CO) g/kWh	Mängd kolväten (HC) g/kWh	Mängd kväveoxid (NOx) g/kWh	Mängd partiklar (PT) g/kWh	Rökgas m ⁻¹
EURO III-fordon	2,1	0,66	5,0	0,10 ⁽²⁾	0,8
EURO IV-fordon	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
EURO V-fordon	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
EEV-fordon	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15

⁽¹⁾ En provcykel består av en serie provningspunkter, var och en med fastlagt varvtal och vridmoment, vilka motorn skall uppfylla under stationära driftförhållanden (ESC-prov) eller kortvariga driftförhållanden (ETC- och ELR-prov).

⁽²⁾ 0,13 för motorer med en slagvolym under 0,7 dm³ per cylinder och ett varvtal över 3 000 min⁻¹ vid nominell effekt.

4. Framtida utsläppsklasser från fordon enligt definitionen i direktiv 88/77/EEG och senare ändringar får beaktas.



BILAGA I

MINIMISKATTESATSER FÖR FORDON

MOTORFORDON

Antal axlar och maximalt tillåten bruttovikt (i ton)		Minimiskattesatser (i EUR/år)	
Inte mindre än	Mindre än	Drivaxel/axlar med luft- fjädring eller likvärdig fjädring ⁽¹⁾	Andra system för fjädring av drivaxel/axlar
2 axlar			
12	13	0	31
13	14	31	86
14	15	86	121
15	18	121	274
3 axlar			
15	17	31	54
17	19	54	111
19	21	111	144
21	23	144	222
23	25	222	345
25	26	222	345
4 axlar			
23	25	144	146
25	27	146	228
27	29	228	362
29	31	362	537
31	32	362	537

⁽¹⁾ Fjädring som anses vara likvärdig i enlighet med definitionen i bilaga II till rådets direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen (EGT L 235, 17.9.1996, s. 59).

FORDONSKOMBINATIONER (LEDADE FORDON OCH FORDONSTÅG)

Antal axlar och maximalt tillåten bruttovikt (i ton)		Minimiskattesatser (i EUR/år)	
Inte mindre än	Mindre än	Drivaxel/axlar med luft- fjädring eller likvärdig fjädring ⁽¹⁾	Andra system för fjädring av drivaxel/axlar
2 + 1 axlar			
12	14	0	0
14	16	0	0
16	18	0	14
18	20	14	32
20	22	32	75
22	23	75	97

▼B

Antal axlar och maximalt tillåten bruttovikt (i ton)		Minimiskattesatser (i EUR/år)	
Inte mindre än	Mindre än	Drivaxel/axlar med luft- fjädring eller likvärdig fjädring ⁽¹⁾	Andra system för fjädring av drivaxel/axlar
23	25	97	175
25	28	175	307
2 + 2 axlar			
23	25	30	70
25	26	70	115
26	28	115	169
28	29	169	204
29	31	204	335
31	33	335	465
33	36	465	706
36	38	465	706
2 + 3 axlar			
36	38	370	515
38	40	515	700
3 + 2 axlar			
36	38	327	454
38	40	454	628
40	44	628	929
3 + 3 axlar			
36	38	186	225
38	40	225	336
40	44	336	535

⁽¹⁾ Fjädring som anses vara likvärdig i enlighet med definitionen i bilaga II till rådets direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen (EGT L 235, 17.9.1996, s. 59).

▼B*BILAGA II***MAXIMIBELOPP I EURO FÖR VÄGAVGIFTER INKLUSIVE ADMINISTRATIVA KOSTNADER, ENLIGT
ARTIKEL 7.7**

Per år

▼M1

	högst tre axlar	minst fyra axlar
EURO 0	1 332	2 233
EURO I	1 158	1 933
EURO II	1 008	1 681
EURO III	876	1 461
EURO IV och mindre förore- nande	797	1 329

▼B

Per månad och vecka

Högsta avgiftssats per månad och vecka skall stå i proportion till den tid infrastrukturen används.

Per dag

▼M1

Vägavgiften per dag är 11 EUR för samtliga fordonskategorier.



BILAGA III

GRUNDLÄGGANDE PRINCIPER FÖR FÖRDELNING AV KOSTNADER OCH BERÄKNING AV VÄGTULLAR

I denna bilaga fastställs de grundläggande principerna för beräkning av viktade genomsnittliga vägtullar som avspeglar artikel 7.9. Skyldigheten att ställa vägtullarna i proportion till kostnaderna skall inte påverka medlemsstaternas rätt att i enlighet med artikel 7a.1 välja att inte kräva full kostnadstäckning genom tullavgifter, eller deras rätt i enlighet med artikel 7.10 att variera beloppen för särskilda vägtullar och låta dem avvika från genomsnittet⁽¹⁾.

Tillämpningen av dessa principer skall vara fullt förenlig med andra gällande skyldigheter enligt gemenskapslagstiftningen, särskilt kravet att koncessionsavtal skall tilldelas i enlighet med direktiv 2004/18/EG och andra gemenskapsinstrument på området för offentlig upphandling.

När en medlemsstat inleder förhandlingar med en eller flera tredjeparter om ett koncessionsavtal om anläggning eller drift av en del av dess infrastruktur, eller i detta syfte när en liknande uppgörelse som bygger på nationell lagstiftning eller ett avtal som ingåtts av en medlemsstats regering, skall överensstämmelsen med dessa principer bedömas utifrån förhandlingsresultatet.

1. Definition av vägnätet och vilka fordon som omfattas

- Om ett enskilt vägtullsystem inte skall tillämpas för hela det transeuropeiska vägnätet, skall medlemsstaten ange exakt vilken del eller vilka delar av vägnätet som vägtullsystemet skall tillämpas för, liksom vilket system som används för att klassificera fordon vid differentiering av vägtullar. Medlemsstaterna skall också uppges om de utvidgar vägtullsystemet till att omfatta fordon som understiger tröskeln 12 ton.
- Om en medlemsstat väljer att införa olika system för kostnadsåtervinning för olika delar av sitt vägnät (vilket är tillåtet enligt artikel 7a.1), skall en särskild kostnadsberäkning ske för varje klart definierad del av vägnätet. En medlemsstat kan välja att dela upp sitt vägnät i ett antal klart definierade delar för att upprätta separata koncessionsarrangemang eller liknande för varje del.

2. Infrastrukturkostnader

2.1 Investeringskostnader

- Investeringskostnaderna skall innefatta anläggningskostnaderna (inklusive finansieringskostnader) och kostnaderna för utveckling av infrastrukturen plus, i förekommande fall, avkastning på kapitalinvesteringen eller vinstmarginal. Kostnader för markförvärv, planering, projektering, övervakning av byggnadskontrakt och projektförvaltning samt arkeologiska undersökningar och markundersökningar, liksom andra relevanta tillkommande kostnader, skall också inbegripas.
- Täckningen av anläggningskostnaderna skall baseras på antingen den planerade livslängden för infrastrukturen eller någon annan amorteringsperiod (som inte får vara kortare än 20 år) som kan anses lämplig av finansieringsskäl genom ett koncessionsavtal eller på annat sätt. Amorteringsperiodens längd kan vara en nyckelvariabel i förhandlingarna om upprättandet av koncessionsavtal, särskilt om den berörda medlemsstaten som en del av avtalet önskar fastställa ett tak för den tillämpliga viktade genomsnittliga vägtullen.
- Utan att det påverkar beräkningen av investeringskostnaderna kan kostnadstäckningen
 - fördelas jämnt över amorteringsperioden eller genom viktning fördelas på de första, mellersta eller sista åren, förutsatt att denna viktning utförs på ett öppet sätt,
 - innebära en indexering av vägtullar över amorteringsperioden.
- Alla historiska kostnader skall grundas på betalade belopp. Framtida kostnader grundas på rimliga kostnadsprognoser.
- Offentliga investeringar kan antas vara finansierade lån. Den räntesats som skall tillämpas på historiska kostnader skall vara de satser som tillämpats för offentlig upplåning under samma period.

⁽¹⁾ Dessa bestämmelser i kombination med den flexibilitet som finns när det gäller kostnadstäckningen under en tidsperiod (se punkt 2.1 tredje strecksatsen) ger en avsevärd marginal för att fastställa vägtullar på nivåer som är acceptabla för användarna och anpassade till medlemsstatens särskilda mål för transportpolitiken.

▼M1

- Kostnader skall fördelas på tunga lastbilar på objektiva och öppna grunder med beaktande av andelen tung lastbilstrafik som kommer att förekomma på vägnätet och därmed förknippade kostnader. Fordonskilometer som tillryggaläggs av tunga lastbilar får i detta syfte anpassas genom objektiva motiverade "ekvivalensfaktorer", exempelvis de som föreskrivs i punkt 4 ⁽¹⁾.
- Avsättning för beräknad avkastning på kapital eller vinstmarginal skall vara rimlig mot bakgrund av marknadsförhållandena och kan varieras för att ge en kontrakterad tredje part incitament att förbättra tjänstens kvalitet. Avkastningen på kapital kan beräknas med hjälp av sådana ekonomiska indikatorer som intern avkastningsgrad eller viktad genomsnittlig kapitalkostnad.

2.2 Årlig underhållskostnad och strukturella reparationskostnader

- Dessa kostnader skall innefatta både de årliga kostnaderna för underhåll av vägnätet och de periodiska kostnaderna för underhåll, förstärkning och renovering av vägbeläggning, i syfte att bibehålla vägnätets operativa kvalitet.
- Kostnaderna skall fördelas mellan tunga lastbilar och annan trafik på grundval av faktiska och prognostiserade andelar av fordonskilometer och får anpassas genom sådana objektiva motiverade ekvivalensfaktorer som i punkt 4.

3. Drifts-, förvaltnings- och vägtullskostnader

Dessa kostnader skall innefatta alla kostnader som infrastrukturoperatören ådrar sig vilka inte omfattas av avdelning 2 och som hänför sig till genomförande, drift och förvaltning av infrastrukturen och vägtullsystemet. De skall särskilt inbegripa

- kostnaderna för anläggning, upprättande och underhåll av vägtullkabiner och andra betalningssystem,
- dagliga kostnader för drift, administration och upprätthållande av uttagssystemet,
- administrativa avgifter i samband med koncessionsavtalen,
- förvaltningskostnader, administrativa kostnader och servicekostnader i samband med driften av infrastrukturen.

I kostnaderna kan ingå en avkastning på kapital eller en vinstmarginal som avspeglar graden av den risk som överförs.

Kostnaderna skall fördelas mellan alla de fordonsklasser som ingår i vägtullsystemet på ett sätt som är rättvist och som möjliggör insyn.

4. Andel godstrafik, ekvivalensfaktorer och korrektionsmekanism

- Beräkningen av vägtullarna skall grundas på de tunga lastbilarnas 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 lastbilar.
- I följande tabell fastställs en serie vägledande ekvivalensfaktorer. Om en medlemsstat använder ekvivalensfaktorer med procentandelar som skiljer sig från dem som finns i tabellen, skall de vara grundade på objektiva motiverade kriterier och offentliggöras.

Fordonsklass ⁽¹⁾	Ekvivalensfaktorer		
	Strukturunderhåll ⁽²⁾	Investeringar	Årligt underhåll
Mellan 3,5 t och 7,5 t, klass 0	1	1	1
> 7,5 t, klass I	1,96	1	1
> 7,5 t, klass II	3,47	1	1

⁽¹⁾ Medlemsstaternas tillämpning av ekvivalensfaktorer får ta hänsyn till vägbyggnad som utvecklas stegvis eller enligt en livscykelorienterad modell.

▼ **M1**

Fordonsklass ⁽¹⁾	Ekvivalensfaktorer		
	Strukturunderhåll ⁽²⁾	Investeringar	Årligt underhåll
> 7,5 t, klass III	5,72	1	1

⁽¹⁾ Se bilaga IV för bestämning av fordonsklass.

⁽²⁾ Fordonsklasserna motsvarar axeltryck på 5,5; 6,5; 7,5 respektive 8,5 ton.

- Vägtullsystem som bygger på prognostiserade trafiknivåer skall ha en korrigeringsmekanism där vägtullar justeras regelbundet för att korrigera eventuell under- eller övertäckning av kostnader som kan tillskrivas fel i prognoserna.



BILAGA IV

VÄGLEDANDE FORDONSKLASSBESTÄMNING

Fordonsklasserna fastställs i nedanstående tabell.

Fordonen klassificeras i underkategorierna 0, I, II och III i förhållande till de skador de ger upphov till på vägbeläggningen, i stigande ordning (klass III är således den klass som ger upphov till de allvarligaste skadorna på väginfrastrukturerna). Skadorna ökar exponentiellt med ökad axellast.

Alla motorfordon och fordonskombinationer med en högsta tillåten bruttovikt under 7,5 ton tillhör klass 0.

Motorfordon

Drivaxlar utrustade med luftfjädring eller fjädring som erkänns som likvärdig ⁽¹⁾		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		
Två axlar					
7,5	12	7,5	12	I	
12	13	12	13		
13	14	13	14		
14	15	14	15		
15	18	15	18		
Tre axlar					
15	17	15	17	II	
17	19	17	19		
19	21	19	21		
21	23	21	23		
23	25				
25	26				
		23	25		
		25	26		
Fyra axlar					
23	25	23	25		I
25	27	25	27		
27	29				
		27	29	II	
		29	31		
		31	32		
29	31				
31	32				

⁽¹⁾ Fjädring som erkänns som likvärdig i enlighet med definitionen i bilaga II till rådets direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen (EGT L 235, 17.9.1996, s. 59). Direktivet senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/7/EG (EGT L 67, 9.3.2002, s. 47).

▼ **M1****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		
2 + 1 axlar					
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	II	
25	26	25	26		
26	28	26	28		
28	29	28	29		
29	31	29	31		
31	33	31	33		
33	36	33	36		
36	38				
2 + 3 axlar					
36	38	36	38		III
38	40				
		38	40		
3 + 2 axlar					
36	38	36	38	II	
38	40				
		38	40		
		40	44		
40	44				
3 + 3 axlar					
36	38	36	38		I
38	40				
		38	40		
		40	44		
40	44	40	44		