

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2006/38/EG

av den 17 maj 2006

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

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

sådant sätt att dubbelbeskattning undviks och utan att ytterligare bördor läggs på operatörerna.

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 71.1,

med beaktande av direktiv 1999/62/EG⁽¹⁾, särskilt artikel 7,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande⁽²⁾,med beaktande av Regionkommitténs yttrande⁽³⁾,i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget⁽⁴⁾, och

av följande skäl:

- (1) Avskaffandet av snedvridning av konkurrensen mellan medlemsstaternas transportföretag, en väl fungerande inre marknad och en förbättrad konkurrenskraft förutsätter att det inrättas rättvisa mekanismer för att debitera transportörerna för de kostnader som är förknippade med användningen av infrastrukturer. En viss grad av harmonisering har redan uppnåtts genom direktiv 1999/62/EG.
- (2) Ett rättvisare avgiftssystem för användning av väginfrastrukturen, grundat på principen om att användaren skall betala och möjligheten att tillämpa principen om att förorenaren skall betala, exempelvis genom att variera vägtullarna för att ta hänsyn till fordonens miljöprestanda, är av avgörande vikt för att uppmuntra till hållbara transporter i gemenskapen. Målet att uppnå optimal användning av det befintliga vägnätet och en avsevärd minskning av dess negativa effekter bör, för att främja en sund ekonomisk tillväxt och en väl fungerande inre marknad, inbegripet randområdena, förverkligas på ett

- (3) I vitboken "Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden" tillkännagav kommissionen sin avsikt att föreslå ett direktiv för avgiftsbeläggning av väginfrastrukturerna. I sin resolution av den 12 februari 2003 om vitbokens slutsatser⁽⁵⁾ bekräftade Europaparlamentet behovet av infrastrukturavgifter. Efter Europiska rådet i Göteborg den 15 och 16 juni 2001, som särskilt uppmärksammade frågan om hållbara transporter, ställde sig Europeiska rådet vid sina möten i Köpenhamn den 12 och 13 december 2002 och i Bryssel den 20 och 21 mars 2003 positivt till kommissionens avsikt att lägga fram ett nytt "Eurovinjett-direktiv".

- (4) Vid mötet i Göteborg angav Europeiska rådet i punkt 29 i sina slutsatser att en hållbar transportpolitik bör innefatta åtgärder mot ökande trafikvolym och överbelastning, buller och föroreningar och uppmuntra användningen av miljövänliga transportsätt samt fullständig internalisering av de sociala och miljörelaterade kostnaderna.

- (5) För fastställande av vägtullar tas det i direktiv 1999/62/EG hänsyn till kostnaderna för anläggning, drift, underhåll och utveckling av infrastrukturnätet. Det behövs en särskild bestämmelse för att ge klarhet i fråga om vilka anläggningskostnader som får beaktas.

- (6) De internationella vägtransporterna är koncentrerade på det transeuropeiska vägtransportnätet. Dessutom är en väl fungerande inre marknad av avgörande vikt för kommersiella transporter. Gemenskapsramen bör följaktligen omfatta de kommersiella transporterna på det transeuropeiska vägnätet såsom det definieras i Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG av den 23 juli 1996 om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet⁽⁶⁾. Medlemsstaterna bör vara fria att i enlighet med subsidiaritetsprincipen tillämpa vägtullar och/eller vägavgifter på andra vägar än det transeuropeiska vägnätet, i överensstämmelse med fördraget. Om medlemsstaterna väljer att behålla eller införa vägtullar och/eller vägavgifter endast på delar av det transeuropeiska vägnätet inom sitt territorium och inte på andra delar, exempelvis på grund av geografisk isolering, lägre belastning eller låga utsläppsnivåer eller om detta krävs för införandet av ett nytt vägtullsystem,

⁽¹⁾ EGT L 187, 20.7.1999, s. 42. Direktivet ändrat genom 2003 års anslutningsakt.

⁽²⁾ EUT C 241, 28.9.2004, s. 58.

⁽³⁾ EUT C 109, 30.4.2004, s. 14.

⁽⁴⁾ Europaparlamentets yttrande av den 20 april 2004 (EUT C 104 E, 30.4.2004, s. 371), rådets gemensamma ståndpunkt av den 6 september 2005 (EUT C 275 E, 8.11.2005, s. 1) och Europaparlamentets ståndpunkt av den 15 december 2005 (ännu ej offentliggjord i EUT). Rådets beslut av den 27 mars 2006.

⁽⁵⁾ EUT C 43 E, 19.2.2004, s. 250.

⁽⁶⁾ 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).

- bör det val de gör beträffande vilka delar av vägnätet som skall omfattas av vägtullar eller avgifter inte verka diskriminerande mot den internationella trafiken eller snedvrیدا konkurrensen mellan olika aktörer. Samma krav bör gälla om en medlemsstat behåller eller inför vägtullar och/eller vägavgifter på vägar som inte ingår i det transeuropeiska vägnätet, exempelvis på parallella vägar i syfte att hantera trafikflödena.
- (7) Om en medlemsstat väljer att utvidga tillämpningen av vägtullar och/eller vägavgifter till vägar utanför det transeuropeiska vägnätet, exempelvis parallella vägar till vilka trafiken kan ledas om från det transeuropeiska vägnätet och/eller som direkt konkurrerar med vissa delar av detta nät, bör den säkerställa att samordning sker med de myndigheter som ansvarar för dessa vägar.
- (8) Av kostnadseffektivitetsskäl i samband med genomförandet av vägtullsystemen behöver inte nödvändigtvis hela den infrastruktur som en vägtull avser bli föremål för tillträdesrestriktioner med kontroll av avgifterna. Medlemsstaterna kan välja att genomföra detta direktiv genom användning av vägtullar enbart på en viss punkt i den infrastruktur som tullen avser. Den icke-lokala trafiken bör emellertid inte diskrimineras.
- (9) Vägtullarna bör grundas på principen om täckning av infrastrukturkostnaderna. Om dessa infrastrukturer har samfinansierats genom Europeiska unionens allmänna gemenskapsbudget, bör gemenskapens bidrag inte täckas genom vägtullar, såvida det inte finns särskilda bestämmelser i de tillämpliga gemenskapsinstrumenten där framtida intäkter genom avgifter tas med i beräkningen vid fastställandet av gemenskapens del i samfinansieringen.
- (10) Användarens möjlighet att fatta beslut som påverkar avgiften genom val av de minst förenande fordonen samt tidsperioder och vägsträckor med lägre belastning utgör en viktig beståndsdel i systemet med vägtullar. Medlemsstaterna bör därför ges möjlighet att differentiera vägtullarna med hänsyn till fordonets utsläppskategori ("EURO"-klassificering) och den skada det orsakar vägarna, platsen, tidpunkten och graden av överbelastning. En sådan differentiering av vägtullsnivån bör stå i proportion till det mål som eftersträvas.
- (11) Aspekter av kommersiell prissättning på väginfrastruktur användning som inte omfattas av detta direktiv bör följa reglerna i fördraget.
- (12) 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. Sådan kompensation bör inte leda till snedvridning av konkurrensen på den inre marknaden och bör omfattas av tillämpliga bestämmelser i gemenskapsrätten, särskilt de minimisatser för fordonsskatt som anges i bilaga I till direktiv 1999/62/EG och rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet⁽¹⁾.
- (13) När medlemsstaterna tar ut vägtullar eller vägavgifter för användning av vägar som ingår i det transeuropeiska vägnätet, bör avgiftsbelagda vägar på lämpligt sätt prioriteras i medlemsstaternas underhållsplaner. Inkomster från vägtullar eller vägavgifter bör användas för underhåll av den berörda väginfrastrukturen och för hela transportsektorn, så att en avvägd och hållbar utveckling av transportnätet kan uppnås.
- (14) Bergsregioner som Alperna eller Pyrenéerna bör särskilt uppmärksammas. Nya omfattande infrastrukturprojekt har ofta inte genomförts, eftersom de betydande ekonomiska resurser som de skulle kräva inte har varit tillgängliga. I sådana regioner får man därför begära att användarna skall betala en extra avgift för att finansiera viktiga projekt av mycket högt värde för Europa, inbegripet sådana som omfattar ett annat transportsätt i samma korridor. Detta belopp bör vara kopplat till projektets ekonomiska behov. Beloppet bör också vara kopplat till grundnivån på vägtullarna för att inte förorsaka konstlat höga avgifter i en korridor, vilket skulle kunna leda till att trafiken läggs om till andra korridorer och därmed orsakar lokala överbelastningsproblem och en ineffektiv användning av näten.
- (15) Avgifterna bör vara icke-diskriminerande och uttaget av dessa bör inte vara förenat med överdrivna formaliteter eller skapa hinder vid de inre gränserna. Man bör därför vidta lämpliga åtgärder för att underlätta betalningen för tillfälliga användare, i synnerhet om vägtullar och/eller vägavgifter uteslutande tas upp med hjälp av ett system som förutsätter en anordning för elektronisk betalning (ombordenhet).
- (16) I syfte att förhindra att trafiken läggs om på grund av olikartade system mellan medlemsstater och tredjeländer bör kommissionen vid förhandlingar om internationella avtal försöka se till att tredjeländer inte vidtar några åtgärder som skulle kunna få diskriminerande effekter för transittrafiken, exempelvis ett system för handel med transiträtter.

⁽¹⁾ EUT L 283, 31.10.2003, s. 51. Direktivet senast ändrat genom direktiv 2004/75/EG (EUT L 157, 30.4.2004, s. 100).

(17) I syfte att säkerställa en enhetlig och harmoniserad tillämpning av system för avgiftsbeläggning av infrastrukturerna bör i nya vägtullsystem kostnaderna beräknas enligt de huvudprinciper som anges i bilaga II eller fastställas på en nivå som inte överstiger den som skulle följa om dessa principer tillämpades. Dessa krav bör inte gälla befintliga system om de inte ändras i väsentlig omfattning i framtiden. Som väsentliga ändringar bör anses varje betydande ändring av de ursprungliga villkoren för vägtullsystemet genom ändring av ett avtal med vägtulloperatören, men inte ändringar som föreskrevs redan i det ursprungliga systemet. I fråga om koncessionsavtal kan väsentliga förändringar genomföras enligt ett förfarande för offentlig upphandling. I syfte att möjliggöra insyn utan att orsaka svårigheter för marknadsekonomi och offentlig-privata partnerskap bör medlemsstaterna dessutom till kommissionen meddela de enhetsvärden och andra parametrar som de avser tillämpa vid beräkningen av de olika kostnadsfaktorerna för avgifterna, eller, i fråga om koncessionsavtal, det aktuella avtalet och basfallet, så att kommissionen får möjlighet att yttra sig. Yttranden som har antagits av kommissionen före införandet av nya vägtullsystem i medlemsstaterna påverkar inte på något sätt kommissionens skyldighet enligt fördraget att se till att gemenskapslagstiftningen tillämpas.

(18) För att det i framtiden skall vara möjligt att fatta ett genomtänkt och objektivt beslut om eventuell tillämpning av principen om att förorenaren skall betala i fråga om alla transportmedel, genom en internalisering av de externa kostnaderna, bör enhetliga beräkningsprinciper baserade på vetenskapligt erkända data utvecklas. Framtida beslut i denna fråga bör fattas med full hänsyn till den skattebörda som redan belastar vägtransportföretagen, inbegripet fordonsskatter och punktskatter på bränsle.

(19) Kommissionen bör inleda arbetet med att ta fram en allmängiltig, öppen och begriplig modell för uppskattning av de externa kostnaderna för samtliga transportmedel, vilken skall ligga till grund för framtida beräkningar av infrastrukturavgifter. Kommissionen bör vid genomförandet av detta arbete utvärdera alla möjliga alternativ när det gäller sammansättningen av de externa kostnader som skall tas med i beräkningen, med beaktande av de poster som anges i dess vitbok från 2001 om den gemensamma transportpolitiken fram till 2010, samt noggrant utvärdera effekterna av en internalisering av de olika kostnadsalternativen. Europaparlamentet och rådet bör omsorgsfullt undersöka sådana förslag från kommissionen för ytterligare översyn av direktiv 1999/62/EG.

(20) Det krävs fortfarande ytterligare tekniska framsteg för att utveckla avgiftssystemet för användning av väginfrakstrukturerna. I detta syfte bör ett förfarande införas som

medger att kommissionen kan anpassa kraven i direktiv 1999/62/EG till de tekniska framstegen efter samråd med medlemsstaterna.

- (21) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra detta direktiv bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter (*).
- (22) Eftersom målet för detta direktiv, nämligen harmoniseringen av de villkor som är tillämpliga för vägtullar och vägavgifter som är kopplade till användningen av väginfrakstrukturen, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och det därför, på grund av dess gemenskapsdimension och med hänsyn till skyddet av den inre marknaden för transporter, bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.
- (23) Direktiv 1999/62/EG bör således ändras.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

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

1. Artikel 2 skall ändras på följande sätt:
 - a) Led a skall ersättas med följande:

”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 (*) 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.

(*) 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).”
 - b) Följande led skall införas:

”aa) *anläggningskostnader*: kostnader i samband med anläggning, i förekommande fall även finansieringskostnader, av

— ny infrastruktur eller förbättringar av ny infrastruktur (inbegripet betydande strukturella reparationer), eller

(*) EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

— 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 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."

c) Led b skall ersättas med följande:

"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."

d) Följande led skall införas:

"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."

e) Leden c, d, e och f skall ersättas med följande:

"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 utsläpps begränsningar 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 vägskadorna, 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."

f) Följande led skall läggas till:

"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 (*).

h) *koncessionerad vägtull*: vägtull som tas ut av en koncessionshavare enligt ett koncessionsavtal.

(*) 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)."

2. Artikel 7 skall ändras på följande sätt:

a) Punkterna 1, 2, 3 och 4 skall ersättas med följande:

"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 uppkomna 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."

b) Följande punkter skall införas:

"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 (*), 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 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.

(*) 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)"

c) Punkt 6 skall ersättas med följande:

”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.”

d) I punkt 7 skall andra och tredje stycket utgå.

e) Punkterna 9 och 10 skall ersättas med följande:

”9. Vägtullarna skall endast grundas på principen om täckning av infrastrukturkostnader. Särskilt de viktade genomsnittliga vägtullarna skall vara avpassade efter anläggningskostnaderna och kostnaderna för drift, underhåll och utveckling av det berörda infrastruktur-nätet. 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 vägtullsats-erna 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

— står i proportion till det eftersträfvade 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.”

f) Följande punkter skall läggas till:

”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 vägvagnsnitt

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 vägvagnsnitt 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.”

3. Följande artikel skall införas:

”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.

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 2aa och artikel 7.9 och 7.10."

4. Följande artikel skall införas:

"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."

5. Artikel 8.2 b skall ersättas med följande:

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

6. Följande artikel skall införas:

"Artikel 8a

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

7. Artikel 9 skall ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 skall ersättas med följande:

"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,

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."

b) Punkt 2 skall ersättas med följande:

”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.”

8. Följande artiklar skall införas:

”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 förordandet 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.”

9. Artikel 11 skall ersättas med följande:

”Artikel 11

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

10. Tabellen i bilaga II över beloppen för årliga vägavgifter skall ersättas med följande:

	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 förorenande	797	1 329

11. Den sista meningen i bilaga II skall ersättas med följande:

”Vägavgiften per dag är 11 EUR för samtliga fordonskategorier.”

12. Bilaga 0, som återfinns i bilaga I till detta direktiv, skall införas.

13. Bilaga III, som återfinns i bilaga II till detta direktiv, skall läggas till.

14. Bilaga IV, som återfinns i bilaga III till detta direktiv, skall läggas till.

Artikel 2

1. Medlemsstaterna skall sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den ... juni 2008. 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 texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv, samt en jämförelsetabell över bestämmelserna i detta direktiv och de nationella bestämmelser som antagits.

Artikel 3

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

Artikel 4

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg den 17 maj 2006.

På Europaparlamentets vägnar

J. BORRELL FONTELLES

Ordförande

På rådets vägnar

H. WINKLER

Ordförande

BILAGA I

"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 röktheten 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 II

"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 uppge 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.

⁽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.

- 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.
- 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 tredjepart 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.

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

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
> 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 III

"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	
<i>Två axlar</i>				
7,5	12	7,5	12	I
12	13	12	13	
13	14	13	14	
14	15	14	15	
15	18	15	18	
<i>Tre axlar</i>				
15	17	15	17	
17	19	17	19	
19	21	19	21	
21	23	21	23	
23	25			
25	26			II
		23	25	
		25	26	
<i>Fyra axlar</i>				
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).

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	
<i>2 + 2 axlar</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	III
33	36	33	36	
36	38			
<i>2 + 3 axlar</i>				
36	38	36	38	II
38	40			
		38	40	III
<i>3 + 2 axlar</i>				
36	38	36	38	II
38	40			
		38	40	III
		40	44	
40	44			
<i>3 + 3 axlar</i>				
36	38	36	38	I
38	40			II
		38	40	
40	44	40	44"	