

SV

SV

SV



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 8.7.2008
KOM(2008) 436 slutlig

2008/0147 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

**om ändring av direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen
av viss infrastruktur**

{SEK(2008) 2208}
{SEK(2008) 2209}

(framlagt av kommissionen)

MOTIVERING

1. BAKGRUND

1.1. Motiv och syfte

2006 uppmanade Europaparlamentet och rådet kommissionen att rapportera om en allmänt tillämplig, genomsynlig och begriplig modell för bedömning av de externa transportkostnaderna, som föroreningar och trafikstockningar. Modellen skulle fungera som utgångspunkt för beräkningen av infrastrukturavvänderavgifter. Kommissionen ombads att föreslå en strategi för ett stegvist införande av modellen för alla transportslag, och att vid behov komplettera denna strategi med ett förslag om översyn av direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godstransporter för användningen av vissa infrastrukturer¹.

Därefter har Europaparlamentet i sin resolution av den 11 mars 2008 om en hållbar Europeisk transportpolitik uppmanat kommissionen att utarbeta en sådan modell, en strategi för genomförandet av strategin för alla transportslag, samt rättsaktsförslag, bland annat en översyn av direktivet.

Ett meddelande med en sådan modell och strategi överlämnas till Europaparlamentet och rådet tillsammans med detta förslag (se KOM(2008) 435). Syftet är att sätta korrekta transportpriser som bättre speglar kostnaderna för användningen av fordon, tåg, flygplan och fartyg, inbegripet föroreningar, trängsel och klimatförändring.

Detta förutsätter att man går stegvis tillväga för alla transportslag, men framför allt för vägtrafiksektorn, med tanke på dess roll i transportsystemet och dess bidrag till trafik och utsläpp. Inom denna sektor innebär det att man i större utsträckning måste satsa på vägattullar som anpassas till köravstånd, lokalisering och tidpunkt för körningen, vilket är variabler som bidrar till de externa kostnaderna.

Det bifogade förslaget bidrar till denna mer omfattande strategi. Det syftar till att uppmuntra medlemsstaterna att införa differentierade avgifter för att öka den vägburna godstrafikens effektivitet och miljöprestanda. Förslaget ska ändra direktiv 1999/62/EG och skapa ramar som gör det möjligt för medlemsstaterna att beräkna och variera vägavgifter utgående från de kostnader som trafiken orsakar i form av föroreningar och trängsel, på ett sätt som är förenligt med den inre marknaden.

Sådana avgifter ska uppmuntra vägtransportföretag att använda renare fordon, välja mindre trafikerade sträckor, lasta sina fordon bättre och på lång sikt utnyttja infrastrukturen effektivare.

1.2. Allmän bakgrund

Transport är av avgörande betydelse för vår ekonomi och vårt samhälle. Den är ytterst oljeberoende och skapar samhällskostnader i form av hälsokostnader och minskad produktivitet till följd av luftföroreningar, buller och olyckor, tidsförluster

¹ Artikel 11 i det ändrade direktivet 1999/62/EG.

och drivmedelsförluster i trafikstockningar samt allmän miljöförstörelse som klimatförändringen.

I dag är det samhället som betalar dessa externa kostnader, antingen via allmänna skatter som används för polisarbete, vägunderhåll och sjukhus, eller i form av buller, föroreningar och olyckor som påverkar befolkningens hälsa och livskvalitet.

Cirka 90 % av dessa negativa effekter tillskrivs vanligen vägtransporterna, och en fjärdedel godstrafiken på väg. Med tanke på att godstrafiken på vägarna ökar stadigt, inte minst den internationella trafiken som beräknas kunna fördubblas mellan 2000 och 2020, kommer dessa samhällskostnader sannolikt att öka.

I 2006 års översyn av den europeiska transportpolitiken visades att det krävs ett brett spektrum av styrmedel både på EU- och medlemsstatsnivå för att optimera EU:s logistikkedjor, göra transporterna mer miljövänliga och effektiva och på lång sikt skapa ett hållbarare transportsystem. Rätt blandning av styrmedel påverkar inte bara transportutbudet, utan även priserna. I en marknadsekonomi är detta det effektivaste sättet att hantera transportefterfrågan och uppnå en effektivare infrastruktur-användning.

I dag tillämpar medlemsstaterna mycket olika metoder för att ta ut avgifter för godstrafik på väg. Vissa länder har en blandning av olika avgiftssystem (drivmedels- och fordonsskatter). Andra har ännu mer varierande avgiftssystem som även omfattar väganvändaravgifter för att täcka de infrastrukturkostnader som uppstår när lastbilar använder motorvägarna. Användaravgifter kan antingen vara tidsbaserade (t.ex. Eurovinjett-systemet²), och är då ofta införda som ett övergångssystem, eller avståndsbaserade, varvid avgifterna tas ut på enskilda vägvägnät eller hela vägnätet.

I de flesta fall ger medlemsstaternas nuvarande system inte rätt prissignaler. Alla väganvändare behandlas lika, oberoende av vilken trängsel eller förorening de orsakar. De får inga effektiva incitament att använda renare fordon eller anpassa sitt vägval eller beteende. En lastbil kan få betala avgift för att använda en motorväg genom ett landsbygdsområde, men slipper oftast betala för att köra genom tätbefolkade områden, även om den där kan orsaka upp till fem gånger mer förorenings- och trängselkostnader.

Bortsett från kostnader för klimatförändringen bärs de flesta externa kostnaderna av befolkningen och de lokala eller nationella förvaltningarna i det område där transporten äger rum, och inte där fordonet är registrerat eller tankas. Kostnaderna varierar beroende på köravstånd, fordonets miljöprestanda (t.ex. EURO-utsläppsnormerna) och tidpunkt för körningen (rusningstrafik eller inte), samt på var körningen äger rum (tättbebyggt område eller glesbygd). Det gäller särskilt för kostnader som uppstår till följd av förorening, buller och trängsel.

Det bästa prissättningsinstrumentet för att på ett rättvist och effektivt sätt lägga sådana kostnader på användarna är vägtullar. Detta beror främst på att dessa kan varieras beroende på förorening och trängsel, som är de viktigaste kostnadsfaktorerna. Till skillnad från drivmedelsskatt kan de varieras efter fordonets

² En vinjett eller dekal som bygger på ett avtal mellan flera medlemsstater och ger tillgång till de inblandade ländernas vägnät – därav namnet *Eurovinjett*.

utsläppsstandard. Till skillnad från fordonsskatt eller tidsbaserade användaravgifter (vinjetter) kan de varieras efter användningens intensitet, plats och tidpunkt. Därigenom kan avgifterna fastställas på en nivå som bättre speglar fordonens verkliga användning och därmed de externa kostnader som användarna faktiskt ger upphov till.

Kommissionens konsekvensanalys tyder på att vägtullar som beräknas på grundval av kostnaderna för den trafikrelaterade luftföroreningen och bullret, och av den trängsel som skapas för andra fordon, redan med en låg differentieringsgrad skulle ge avsevärda fördelar i form av tidsbesparing, minskad förorening, bättre trafiksäkerhet och optimalt utnyttjande av infrastrukturen och hela transportsystemet. Genom att minska den mängd drivmedel som går till spillo i trafikstockningar skulle ett sådant avgiftssystem också bidra till att minska vägtrafikens koldioxidutsläpp. Därför skulle vägtullsystem vara ett välkommet bidrag till klimatförändringsstrategin. Det bör betonas att en vägtull som i en medlemsstat sätts utgående från trängsel- och föroreningskostnader har en direkt koppling till användningen av infrastrukturen. Det främsta syftet är att optimera transportsystemet och uppnå en hållbarare mobilitet. Avgiften ska täcka medlemsstaternas, infrastrukturförvaltarens och lokalbefolkningens kostnader. I gengäld ger betalningen rätt att använda infrastrukturen och konsumera den knappa kapaciteten och de knappa resurserna. I det bifogade förslaget förutses det att intäkterna används för att utveckla transportalternativ (renare fordon, ny infrastruktur). Eftersom vägavgifter betalas av alla, oberoende av i vilken medlemsstat de är registrerade (och där de betalar inhemsk fordonsskatt) eller var fordonet tankas (och där de sålunda betalar inhemsk drivmedelsskatt), finns det ingen risk för snedvriden konkurrens mellan åkare från olika medlemsstater.

När det gäller klimatförändringen är motorfordonens inverkan global. Kostnaderna för detta är oberoende av när och var fordonet används, och beror i stället på drivmedelsförbrukningen. Skatt på drivmedel anses därför i allmänhet vara ett enkelt och effektivt sätt att integrera dessa kostnader, oberoende av vilka övriga metoder som väljs för att uppnå Europeiska unionens mål för minskning av koldioxidutsläppen. I detta sammanhang har kommissionen redan föreslagit att tillämpa artikel 93 i fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen för att förbättra samordningen av beskattningen av motorbränslen, delvis genom att höja gemenskapens minimigräns för skatt på kommersiellt dieselbränsle³. Kommissionen kommer att fortsätta att se över det allmänna energiskattedirektivet för att få det att bättre spegla EU:s mål i fråga om klimatförändring och energi. Om inga tillfredsställande resultat nåtts till slutet av 2013 kommer kommissionen emellertid att bedöma huruvida direktivet om avgifter för tunga lastbilar måste ändras så att det inte hindrar medlemsstaterna att införa koldioxidavgifter i vägtullarna.

Trafikolyckor är också en viktig kostnadsfaktor för samhället. Kommissionen föreslog 2003 att man skulle tillåta beaktandet av olyckskostnader i beräkningen av vägtullar. Denna bestämmelse tillbakavisades emellertid till slut av

³ Förslag till rådets direktiv om ändring av direktiv 2003/96/EG när det gäller anpassning av särskilda skatteregler för dieselbrännolja som yrkesmässigt används som motorbränsle och samordning av beskattningen av blyfri bensin och dieselbrännolja som används som motorbränsle, KOM(2007) 52 slutlig.

Europaparlamentet och rådet⁴. Olycksrisker har inte bara att göra med vilket avstånd som körs, utan med en mängd olika faktorer som hög hastighet, alkoholpåverkan eller körning utan bilbälte, och därför kan styrmedel som försäkringskostnader vara effektivare. Denna fråga kommer att tas upp på nytt vid den översyn av det europeiska åtgärdsprogrammet för trafiksäkerhet som kommissionen har för avsikt att genomföra fram till 2010.

1.3. Gällande direktiv

I direktiv 1999/62/EG erkänns principen om att användaren betalar, i och med att medlemsstaterna får rätt att ta ut avståndsbaserade vägtullar för att täcka kostnaderna för konstruktion, underhåll och drift av infrastruktur. I direktivet tillåts även tidsbaserade tullar upp till en viss gräns.

Tullarna kan varieras efter fordonens utsläppsstandarder eller trängselnivån, men en förutsättning är intäktsneutralitet på en tvåårsbas. Utom i Tyskland och Tjeckien har denna möjlighet emellertid förblivit outnyttjad. Bland annat beror det på att det är mycket krångligt för infrastrukturförvaltarna att anpassa sina avgiftssystem till efterfrågan så att intäkterna förblir konstanta.

Direktivet ändrades år 2006 genom direktiv 2006/38/EG, som införde bestämmelser om hur man ska beräkna de infrastrukturkostnader som man får ta ut avgift för. Det har möjliggjort en ökning av vägtullarna i bergsområden med upp till 25 % för att samfinansiera alternativ infrastruktur som av Europaparlamentet och rådets förklarats vara prioriterade projekt inom de transeuropeiska nätverken. Detta tillämpas i dag på Brenner-motorvägen (Österrike) för att samfinansiera järnvägstunneln genom Brenner, som ingår i den prioriterade sträckan mellan Berlin och Palermo. Genom ändringen infördes också en bestämmelse om avgifter som är särskilt utformade för att bekämpa föroreningar och trängsel, men ur rättslig synpunkt är det ännu oklart var och hur dessa skulle tillämpas. Därför tvekar medlemsstaterna att använda dem.

Dessa bestämmelser är ett steg i rätt riktning för att förstärka prissignalerna. De gör det emellertid fortfarande inte möjligt för medlemsstaterna att tillämpa optimal prissättning. Direktivet begränsar intäkterna från vägtullar till vad som absolut krävs för att täcka infrastrukturkostnaderna, även i områden som drabbas av trafikrelaterade förorenings- och trängselkostnader utöver de konstruktionskostnader som kan täckas med avgifter. Det ger inga effektiva incitament för differentierade avgifter som kan anpassas till de viktigaste kostnadsfaktorerna (tidsperiod, plats och fordonstyp). Dessutom täcker det endast användningen av det transeuropeiska nätet, vilket kan leda till inkonsekventa prisstrukturer mellan de viktiga lederna och andra interurbana vägar som används för internationell transport.

1.4. Effektivare och miljövänligare avgifter

De nuvarande vägavgifterna är inte tillräckligt effektiva för att kunna integrera externa kostnader för godstransport på väg. Vägtullar skulle kunna göras effektivare, men det blockeras av det gällande direktivet.

⁴ Förslag till ett direktiv om ändring av direktiv 1999/62/EG, KOM(2003) 448 slutlig.

Kommissionen har sedan länge förespråkat en ökad användning av differentierade infrastrukturavgifter som speglar de externa kostnaderna. Redan 1996 föreslog man en rättsakt⁵ som skulle ge medlemsstaterna rätt att integrera en andel för externa kostnader i de vägtullar som tas ut för tunga lastbilar. Medlemsstaterna ansåg då att detta var för tidigt på grund av osäkerheterna med beräkning av externa kostnader och om huruvida avgiftssystemets teknik var tillräckligt utvecklad.

Dessa skäl är inte längre giltiga.

Det finns nu metoder att uttrycka de externa kostnaderna för föroreningar, buller och trängsel i pengar. De flesta används redan i dag i olika omfattning i så gott som alla medlemsstater för att göra kostnads-/intäktsanalyser för infrastrukturprojekt. Den modell som kommissionen utformat på Europaparlamentets begäran (se KOM(2008) ...) tillhandahåller dessutom tillförlitliga metoder och en rad beräkningsenheter som kan fungera som utgångspunkt för beräkningen av vägavgifter.

När det gäller teknik för uttag av vägtullar har flera medlemsstater redan infört elektroniska system som kombinerar automatisk betalning och lokalisering av fordon. De har visat sig vara både tillförlitliga och kostnadseffektiva. Flera andra medlemsstater har meddelat att de tänker installera sådana system på sitt interurbana vägnät till 2011. Direktiv 2004/52/EG ger redan teknisk och kontraktsmässig driftskompatibilitet för användarna. Sådana system har andra fördelar: de leder inte till lokala trafikstockningar eller hinder, som tullstationer, där lastbilarna ofta måste stanna.

För att möjliggöra effektivare och miljövänligare vägavgifter planerar kommissionen ett tillvägagångssätt i flera steg. Till att börja med föreslås att medlemsstaterna ska få beräkna sina vägtullar utifrån kostnaderna för lokala föroreningar och, under rusningstrafik, för trängsel på överbelastade vägar. Detta uppmuntrar också till att differentiera vägtullarna och införa elektroniska system utan tullstationer.

Detta förslag innebär att medlemsstaterna själva kan välja om de vill ta ut vägtullar grundade på externa kostnader. Det finns fortfarande osäkerhet om sådana vägtullsystems kostnads-/intäktsförhållande på vissa medlemsstaters mindre använda vägnät. Därför är ett system som fasas in stegvis och möjliggör pilotprojekt och uppbyggnad och utbyte av kunskap att föredra framför ett bindande system med obligatoriska användaravgifter. Kommissionen kommer emellertid att se över denna strategi 2013 och avgöra om mer bindande bestämmelser om integrering av externa kostnader är tänkbara i ljuset av de sannolikt sjunkande kostnaderna för den teknik som används för att ta ut vägtullarna. Beroende på hur långt man kommit med införandet av en gemensam klimatförändringskomponent i drivmedelsskatten i direktivet om energibeskattnings ska översynen också ta ställning till om kostnaderna för koldioxidutsläpp bör få tas med i vägtullarna.

För att se till att vägtullar som grundas på externa kostnader tillämpas på samma sätt på hela den inre marknaden innehåller detta förslag liknande bestämmelser som det gällande direktivet avseende vägtullar för att täcka infrastrukturkostnader. Detta ska

⁵ Förslag till rådets direktiv om avgifter på tunga godstransporter för användningen av vissa infrastrukturer, KOM(1996) 331 slutlig.

förebygga diskriminering mellan inhemska och utländska åkare. Det ska förhindra att vägtullar leder till orimliga hinder för fri rörlighet eller medför kontroller och inspektioner vid de inre gränserna. I synnerhet införs gemensamma avgiftsprinciper och mekanismer för att undvika att infrastrukturmonopol tar ut för höga avgifter. I stället införs en gemensam och klar metod för beräkning av de kostnader som får täckas med avgifter. Dessutom uppmuntras användningen av elektroniska vägtullsystem som inte hindrar trafikflödet. Slutligen garanteras att åkaren får ett dokument där avgiftens storlek anges, så att kostnaden enkelt kan vidarebefordras till avlastaren.

Bättre prissättningsinstrument är en förutsättning för hållbara transporter, men det krävs också stora investeringar i forskning och utveckling och i infrastruktur. Inte minst krävs det medel för att minska vägföroreningar vid källan, öka fordonens koldioxid- och energiprestanda och ge användarna fler realistiska alternativ. Så snart dessa behov har tillfredsställts kommer avgiftssystemen att bli effektivare. I det gällande direktivet föreskrivs att intäkter från infrastrukturavgifter ska användas till gagn för transportsektorn och för att optimera transportsystemet som helhet. För de höjda avgifterna i bergsområden angav lagstiftaren att sådana högre vägtullar, som tas ut av användare från hela EU, endast får tas ut om intäkterna tydligt avsätts för särskilda projekt i det transeuropeiska nätet, dvs. transportprojekt av allmänt gemenskapsintresse. Utgående från samma princip föreslår kommissionen att extraintäkter från den del av vägtullarna som ska täcka förorening och trängsel används för att göra transporterna hållbarare, vilket är i gemenskapens intresse och främjar alla transportanvändare på sikt.

Slutligen bör det betonas att vi inte har råd att misslyckas med att införa effektivare och miljövänligare prissättning. Det gäller både vår strävan efter att uppnå en hållbar mobilitet och optimera den inre marknaden. Med tanke på att transportsektorns miljöeffekter ökar är det dessutom ont om tid, och effektiva priser är ett bra sätt att minska transporternas negativa effekter till så små nationalekonomiska kostnader som möjligt. Lokala förvaltningar i områden med tät trafik och mycket föroreningar till följd av internationella transporter har annars snart inget annat val än att på ett osamordnat sätt vidta åtgärder som att införa sektoriella trafikförbud. Det skulle bryta leveranskedjorna och skapa orimliga hinder för den fria rörligheten.

1.5. Förenlighet med Europeiska unionens politik och mål på andra områden

Det föreslagna direktivet omfattas av kommissionens arbetsprogram (TREN/2008/073) och paketet om ”grön” transport. Allmänt sett bidrar det både till EU:s Lissabonagenda och strategin för hållbar utveckling, eftersom det gör det möjligt att hantera trängsel bättre och minska transportsektorns utsläpp i luften, och eftersom det uppmuntrar till utveckling av renare transportteknik.

2. SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNING

Det offentliga samrådet och konsekvensbedömningen omfattade både den allmänna strategin för alla transportslag och detta förslag.

Ett samråd på Internet genomfördes mellan den 29 oktober och den 31 december 2007 och följdes av en offentlig utfrågning med berörda parter den 31 januari 2008.

De konsulterade parterna stödde principen om att integrera transportsektorns externa kostnader, och ansåg att luftföroreningar och trängsel var de två största problemen med vägtransporter och att man enklast kunde hantera dessa problem med differentierade användaravgifter. När det gäller klimatförändringen ansåg man att energiskatter eller integrering av transportsektorn i EU:s system för handel med utsläppsrätter vore lämpligare styrmedel. Allmänt ansåg man att intäkterna från de integrerade kostnaderna bör investeras i alternativ transportinfrastruktur, renare teknik eller mer allmänt för att minska transportsektorns negativa externa kostnader⁶.

I konsekvensbedömningen redogörs det för den externa rådgivning om metodik och modellering som anlitas för rapporten. Bland annat har kommissionen genomfört en undersökning för att kartlägga forskningsläget i fråga om att i teorin och i praktiken bedöma och integrera externa kostnader⁷.

Där bekräftades det att ett scenario utan åtgärder (*business as usual*) för att främja effektiv prissättning skulle omöjliggöra en hållbar mobilitet. Undersökningen visade också att differentierade användaravgifter är mer effektiva för att minska luftföroreningar, buller och trafikstockningar än de brukliga transportavgifterna.

För- och nackdelarna med obligatoriska respektive frivilliga avgiftssystem för godstransport på väg jämfördes. Det visade sig att det visserligen finns entydiga och omedelbara fördelar för medlemsstater med tät trafik, men att frågan om huruvida avgiftssystem för externa kostnader är lönsamma i medlemsstater med glesare trafik kräver vidare undersökning.

Man undersökte också möjligheten att ta ut en koldioxidavgift eller –skatt utöver avgifterna för luftförorening och buller. Slutsatsen var att detta visserligen kunde ge ytterligare fördelar, men att man hellre borde pröva ett mer samordnat initiativ på EU-nivå för att minska växthusgasutsläppen, antingen inom ramen för systemet för handel med utsläppsrätter eller genom ett gemensamt drivmedelsskattelement i direktivet om energiskatter.

Vidare undersöktes hur trängselavgifter påverkar förbindelser med mycket tät trafik. Denna möjlighet skulle minska trängseln, och dessutom bidra till kraftigt sänkta föroreningar och koldioxidutsläpp, särskilt om liknande avgifter tillämpades på personbilar.

Vidare framkom det att om man utvidgar avgiftssystemets räckvidd från att bara gälla de transeuropeiska näten till alla interurbana vägar kan man undvika problemet med en potentiell omfördelning av trafiken från motorvägar med vägtullar till avgiftsfria landsvägar.

För- och nackdelarna med att öronmärka intäkterna från avgifter som ska täcka de externa kostnaderna ändamål undersöktes också, både ur ekonomisk synvinkel och för att se om detta skulle leda till större acceptans bland transportanvändarna.

⁶ En sammanfattning av bidragen och en rapport från utfrågningen finns på http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/road_market_en.htm.

⁷ *Handbook on the estimation of external cost in the transport sector:* http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index_en.htm.

Om alla medlemsstater väljer vägavgifter, så som förslaget tillåter, kan man räkna med en betydande minskning av lokala föroreningar och koldioxidutsläpp från godstrafiken på väg, samt mindre trängsel och färre trafikolyckor. Om avgifterna varierar efter fordonens EURO-utsläppsnormer leder det till en snabbare förnyelse av fordonsparken och därmed bättre miljöprestanda. De positiva effekterna på trängseln leder också till minskad dieselförbrukning med 8 % för lastbilar, och därmed till mindre koldioxidutsläpp. Detta skulle vara ett entydigt bidrag till minskade föroreningar och kampen mot klimatförändringen. Det skulle inte påverka den allmänna mobilitetsnivån (se SEK(2008)...).

3. FÖRSLAGETS RÄTTSLIGA ASPEKTER

3.1. Sammanfattning av den föreslagna åtgärden

Det föreslagna direktivet ger medlemsstaterna möjlighet att i vägtullarna för tunga lastbilar integrera ett belopp som motsvarar kostnaderna för trafikrelaterade luftföroreningar och buller. Under perioder med hög trafikbelastning kan vägtullarna också beräknas utifrån kostnaderna för den trängsel som andra fordon utsätts för. Beloppen kommer att variera med avstånd, plats och tidpunkt för väganvändandet, och därmed bättre återge dessa externa kostnader. Medlemsstaterna måste använda intäkterna för att göra transportsektorn hållbarare, med hjälp av exempelvis forskning och utveckling om renare och energieffektivare fordon, lindring av vägtrafikens föroreningar eller alternativ infrastrukturkapacitet för användarna.

Medlemsstater som väljer denna möjlighet måste respektera gemensamma principer och följa gemensamma förfaranden för anmälan och rapportering av vägtullsystem till kommissionen. Medlemsstaterna måste med en gemensam, lättövervakad metod utse oberoende myndigheter som kan fastställa de kostnader som får täckas av avgifter. Metoden ska kunna anpassas till den tekniska utvecklingen. På så sätt kan man få genomsynliga avgiftssystem som står i proportion till de mål man vill uppnå och inte diskriminerar utgående från åkarnas nationalitet.

Avgiften måste tas ut med ett elektroniskt system som inte hindrar trafikflödet och skapar lokala hinder vid tullstationer. Systemet ska utan större extrainvesteringar kunna utvidgas till andra delar av vägnätet vid ett senare tillfälle. En övergångsperiod har förutsetts för de nuvarande systemen med stationer. För att undvika orimliga användaravgifter måste flera villkor uppfyllas när en avgift för trängsel- och föroreningskostnader kombineras med en avgift som ska täcka infrastrukturkostnaderna.

Förslaget utvidgar det gällande direktivets tillämpningsområde utöver det transeuropeiska nätet för att undvika inkonsekventa prissystem för de stora lederna respektive de interurbana vägarna. Därigenom blir det enklare att tillämpa bestämmelserna i det gällande direktivet avseende extraavgifterna i bergsområden som ska bidra till finansieringen av EU:s prioriterade projekt.

Det hindrar inte medlemsstaterna från att på stadsvägnät tillämpa avgifter som är särskilt avsedda att minska trängseln eller bekämpa miljöeffekter i tätorter.

3.2. Rättslig grund, subsidiaritets- och proportionalitetsprincipen

Förslaget grundar sig på artikel 71 i fördraget, eftersom ökad effektivitet och miljöprestanda för godstransport på väg är ett viktigt mål för den gemensamma transportpolitiken.

Det är förenligt med subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna. Med tanke på transporterens ökande betydelse för den inre marknaden och med tanke på att de gränsöverskridande transporter och de externa kostnaderna ständigt ökar krävs det gemensamma avgiftsprinciper för alla interurbana vägar, inbegripet det transeuropeiska nätet, så att medlemsstaterna kan täcka de externa kostnaderna med vägtullar. Detta kan endast uppnås genom att ett befintligt direktiv ändras, och därför kan problemet inte lösas av medlemsstaterna ensamma.

Förslaget ger medlemsstaterna möjlighet att fritt välja huruvida och på vilka vägar de vill ta ut avgifter, och huruvida de vill integrera kostnaderna för lokala föroreningar och trängsel i avgifterna. Medlemsstaterna kan också välja vilka projekt de vill finansiera med intäkterna från sådana avgifter, förutsatt att projekten bidrar till hållbar mobilitet. Förslaget går följaktligen inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå målen.

Det föreslagna instrumentet är ett direktiv, eftersom en förordning skulle kunna begränsa medlemsstaternas handlingsutrymme i onödan.

Det rör frågor som är av betydelse för EES-området och bör därför utvidgas till detta.

Förslaget får inga konsekvenser för gemenskapens budget.

4. NÄRMARE REDOGÖRELSE FÖR FÖRSLAGET

I artikel 2 införs nya definitioner av vägtullar, avgifter för infrastrukturkostnader, avgifter för externa kostnader, kostnader för trafikrelaterade luftföroreningar och buller samt trängselkostnader. Det tidigare konceptet med vägtullar utgående från ett viktat genomsnitt ersätts med infrastrukturavgifter utgående från ett viktat genomsnitt.

I artikel 7 fastställs att medlemsstaterna inte får införa både landsomfattande vägavgifter och användaravgifter, utan måste välja mellan dessa båda system.

I artikel 7a fastställs förhållandena mellan de dagliga, veckovisa, månatliga och årliga beloppen för tidsbaserade avgifter (vinjetter) för att garantera att avgifterna inte diskriminerar tillfälliga användare, som ofta är utländska åkare.

I artikel 7b fastställs att medlemsstaterna genom vägtullar får ta ut antingen avgifter för kostnaderna för trafikrelaterade föroreningar och buller samt trängsel, eller avgifter för att täcka konstruktionen, underhållet och driften av infrastruktur, eller både och.

I artikel 7c föreskrivs att avgifterna för externa kostnader ska varieras utgående från fordonstyp, vägtyp och tidsperiod. Avgiftens belopp ska fastställas av en oberoende myndighet i enlighet med den metod som anges i bilaga IIIa.

I artikel 7e tillåts högre avgifter på alternativ till huvudsträckor för vilka högre avgifter tas ut i bergsområden, och en bestämmelse införs om att dubbelavgifter ska undvikas när avgifter för externa kostnader kombineras med en sådan avgiftshöjning.

I artikel 7f.5 föreskrivs att dubbelavgifter som leder till en dubbel variation av avgiften för infrastrukturkostnader och avgiften för externa kostnader ska undvikas.

I artikel 7g uppdateras anmälningsbestämmelserna.

Genom artikel 7h förbjuds rabatter eller avdrag i avgifter som grundas på externa kostnader.

I artikel 7i föreskrivs att avgifter för externa kostnader ska tas ut med ett elektroniskt system för vägtullar som undviker hinder för trafikflödet och som senare kan utvidgas utan att det behövs avgiftsstationer som medför betydande investeringar i väginfrastrukturen. En övergångsperiod planeras för nuvarande vägtullsystem. Åkarna måste få ett dokument där avgiftsbeloppet anges.

I artikel 8c föreskrivs att kommissionen ska vara inblandad när flera medlemsstater samarbetar om införandet av ett vägtullsystem.

I artikel 9.1 a fastställs att reglerande avgifter tillåts på stadsgator i tätorter.

Genom artikel 9 avsätts den del av vägtullen som grundas på externa kostnader för olika åtgärder som bidrar till hållbara transporter.

Genom artikel 9b–c får kommissionen rätt att anpassa beräkningsmetoden för sådana avgifter till den vetenskapliga utvecklingen.

I artikel 11 införs rapporteringskrav för medlemsstaterna och kommissionen. En rapport om en ytterligare utvidgning av direktivets tillämpningsområde ska lämnas senast den 31 december 2013.

I de övriga artiklarna upprepas de nuvarande bestämmelserna. De har införts för att garantera rättslig klarhet.

(Artikelnumren hänvisar till det ändrade direktivet och inte till ändringsdirektivet).

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om ändring av direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av viss infrastruktur

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT
DETTA DIREKTIV

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

med beaktande av kommissionens förslag⁸,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande⁹,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande¹⁰,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget, och

av följande skäl:

- (1) Att främja ett hållbart transportsystem är en central fråga i den gemensamma transportpolitiken. I detta syfte måste de negativa följderna av transport, särskilt trängsel, som förhindrar mobiliteten, och luftföroreningar, som ger hälso- och miljöskador, och dess bidrag till klimatförändringen minska. Dessutom måste miljöskyddskraven integreras i utformningen och genomförandet av gemenskapens övriga politik, inbegripet den gemensamma transportpolitiken.
- (2) Målet att minska de negativa följderna av transport bör förverkligas utan att det uppstår hinder för den fria rörligheten som inte står i proportion till detta mål, för att säkerställa en sund ekonomisk tillväxt och en väl fungerande inre marknad.
- (3) För att optimera utvecklingen av transportsystemet måste man inom ramen för den gemensamma transportpolitiken följaktligen använda en blandning av instrument för att förbättra transportinfrastruktur och teknik och möjliggöra en effektivare hantering av transportefterfrågan. Därför måste principen om att användaren betalar tillämpas i större utsträckning och principen om att förorenaren betalar utvecklas i transportsektorn.

8 ...
9 ...
10 ...

- (4) Enligt artikel 11 i Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG¹¹ ska kommissionen ta fram en modell för beräkning av samtliga externa kostnader som kommer av tillämpningen av transportinfrastruktur, som ska ligga till grund för framtida beräkningar av infrastrukturavgifter. Modellen skulle 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, och i förekommande fall av förslag till ytterligare översyn av det direktivet.
- (5) För att åstadkomma en hållbar transportpolitik bör transportpriserna bättre återspegla de kostnader som dagens användning av fordon, tåg, flygplan och fartyg orsakar i form av luftföroreningar, buller, klimatförändring och trängsel, som ett sätt att optimera användningen av infrastruktur, minska lokala föroreningar, hantera trängsel och bekämpa klimatförändringen så kostnadseffektivt som möjligt. Detta förutsätter att man går stegvis tillväga i alla transportslag och beaktar deras särdrag.
- (6) I vägtrafiksektorn utgör avståndsbaserade vägtullar för användning av infrastruktur ett rättvist och effektivt ekonomiskt instrument för att uppnå detta mål, eftersom de är direkt knutna till användningen av infrastruktur och kan variera beroende på det avstånd som tillryggaläggs, fordonens miljöprestanda och den plats och tidpunkt som fordonen används och därefter kan fastställas till en nivå som återspeglar kostnaden för den förorening och trängsel som den aktuella användningen av fordonen orsakar. Dessutom snedvrider vägtullar inte konkurrensen på den inre marknaden, eftersom de ska betalas av alla operatörer oavsett i vilken medlemsstat de har sitt ursprung eller sitt säte och i förhållande till i vilken utsträckning de använder vägnätet.
- (7) Av konsekvensanalysen framgår att vägtullar som beräknas på grundval av kostnaderna för föroreningar och, på överbelastade vägar, trängsel skulle ha positiva effekter på transportsystemet och bidra till EU:s strategi för att bekämpa klimatförändringen. De skulle minska trängsel och lokala föroreningar genom att uppmuntra användning av teknik för renare fordon, optimera företagets användning av logistiken och minska antalet fordon som kör tomma på tillbakavägen. Indirekt skulle vägtullarna spela en viktig roll för att minska drivmedelskonsumtionen och bidra till att bekämpa klimatförändringen. Om man i beräkningen av vägtullar för tillgång till överbelastade vägar tar med en kostnadsfaktor avseende trängsel kommer dessa att vara mer effektiva när det gäller att minska trängseln om medlemsstaterna utformar ett liknande system för väganvändare som inte omfattas av detta direktiv.
- (8) Den medlemsstat där transporten äger rum bär de kostnader som trafiken orsakar i form av luftföroreningar, buller, klimatförändring och trängsel, t.ex. kostnader för hälsa, inbegripet medicinsk vård, sämre skördar och andra produktionsförluster och välfärdskostnader.
- (9) Den modell som kommissionen utformat för att beräkna dessa externa kostnader tillhandahåller tillförlitliga metoder och en rad beräkningsenheter som kan fungera som utgångspunkt för beräkningen av vägavgifter.

¹¹ EGT L 187, 20.7.1999, s. 42. Direktivet senast ändrat genom direktiv 2006/103/EG (EUT L 363, 20.12.2006, s. 344).

- (10) Det finns fortfarande en viss osäkerhet när det gäller kostnader och fördelar med de system som behövs för att övervaka differentierade användaravgifter på vägar med låg trafikintensitet. Till dess att denna osäkerhet har undanröjts är det troligen lämpligast att gemenskapen intar en flexibel hållning. Medlemsstaterna bör således själva få avgöra om och på vilka vägar avgifter för externa kostnader ska införas, med beaktande av vägnätets lokala och nationella särdrag.
- (11) För att undvika att avgiftssystemen fragmenteras, med negativa effekter för transportindustrin till följd, bör tidsbaserade användaravgifter och vägtullar inte tillämpas samtidigt inom en medlemsstats territorium, med undantag i särskilda fall då detta är nödvändigt för att finansiera anläggande av tunnlar, broar eller bergspass.
- (12) Tidsbaserade användaravgifter som tas ut per dag, vecka, månad eller år bör inte vara diskriminerande för tillfälliga användare, eftersom en stor andel av dessa troligen är utländska åkare. Förhållandet mellan avgifterna per dag, vecka, månad och år bör därför fastställas i detalj.
- (13) Man bör undvika inkonsekvens mellan avgiftssystem för det transeuropeiska nätet och andra delar av vägnätet som kan användas av internationell trafik. Samma avgiftsprinciper bör därför användas för hela det interurbana vägnätet.
- (14) Tullar baserade på det avstånd som tillryggaläggs bör få omfatta en extern kostnadsfaktor baserad på de framför allt lokalt burna kostnaderna för trafikrelaterade luftföroreningar och buller liksom – på vägar som ofta är överbelastade och i samband med rusningstid – trängsel. I syfte att undvika otillbörliga avgifter bör den externa kostnadsfaktor som ingår i tullar få läggas till kostnaden för infrastruktur, under förutsättning att vissa villkor uppfylls i samband med beräkningen av kostnaderna.
- (15) För att bättre återspegla de kostnader som trafiken orsakar i form av luftföroreningar, buller och trängsel bör avgiften för den externa kostnaden variera beroende på vilken typ av väg, typ av fordon och tidpunkt (t.ex. dags-, vecko- eller årstidsbaserade perioder med hög eller låg belastning och nattperioder) det rör sig om.
- (16) För att den inre marknaden ska fungera väl krävs det en gemenskapsram för att säkerställa att de vägavgifter som fastställs på grundval av de lokala kostnader som trafiken orsakar i form av luftföroreningar, buller och trafikstockningar är öppet redovisade, proportionella och icke-diskriminerande. Det är därför nödvändigt med gemensamma avgiftsprinciper, beräkningsmetoder och värden per enhet för de externa kostnader som är baserade på erkända vetenskapliga metoder och system för att anmäla och rapportera vägtullsystem till kommissionen.
- (17) Den instans som fastställer avgiften för externa kostnader bör inte ha något egenintresse av att fastställa beloppet till en otillbörlig nivå, och bör därför var oberoende från den instans som tar upp och förvaltar vägtullintäkterna. Erfarenheten har visat att det inte är ändamålsenligt för infrastrukturaktörer att höja tullarna i bergiga områden för att finansiera prioriterade projekt i det transeuropeiska nätet, om den omledning av trafiken som kan bli resultatet av en sådan höjning är så stor att det leder till en intäktsförlust. För att råda bot på denna situation bör det vara tillåtet att höja priserna på alternativa rutter till vilka trafiken annars kan ledas om.

- (18) För att ge anläggningen av prioriterade projekt av europeiskt intresse företräde bör medlemsstater som har möjlighet att tillämpa en höjning använda detta alternativ innan de tar ut en avgift för externa kostnader. För att undvika att det tas ut otillbörliga avgifter av användarna bör en avgift för externa kostnader inte kombineras med en avgiftshöjning såvida inte de externa kostnaderna överstiger den höjning som redan tagits ut. I sådana fall är det således lämpligt att höjningsbeloppet dras av från avgiften för externa kostnader.
- (19) Om differentierade avgifter för externa kostnader tas ut, skulle en varierad infrastrukturavgift för att minska trängseln, optimera användningen av infrastrukturen, minimera skadorna och öka trafiksäkerheten utgöra en orimligt stor börda för vissa användarkategorier och bör således uteslutas.
- (20) Det ska inte vara tillåtet att bevilja rabatter eller reduktioner för avgiften för externa kostnader, eftersom det skulle innebära en betydande risk för diskriminering av vissa användarkategorier.
- (21) Externa kostnader som tas ut i form av vägtullar kommer i större utsträckning att påverka beslut som rör transporter om användarna är medvetna om dessa kostnader. Vägtullinstansen bör således notera dem separat på ett meddelande, en faktura eller motsvarande dokument. Ett sådant dokument skulle dessutom göra det lättare för åkare att föra över kostnaderna för avgiften för externa kostnader till avlastaren eller andra klienter.
- (22) Användningen av elektroniska vägtullssystem är avgörande för att undvika avbrott i trafikflödet och förhindra negativa effekter för den lokala miljön till följd av köer vid vägtullstationer. Det bör därför säkerställas att avgiften för de externa kostnaderna tas ut med hjälp av ett sådant system, under förutsättning att kraven i Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/52/EG av den 29 april 2004 om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullssystem i gemenskapen¹² uppfylls, enligt vilket lämpliga och proportionella åtgärder måste införas för att säkerställa att tekniska, rättsliga och kommersiella frågor och frågor som rör dataskydd och skydd av personuppgifter ordentligt i samband med införande av elektroniska vägtullar. Vidare bör sådana system utformas utan hinder i form av bommar och på ett sätt som gör det möjligt att i efterhand utvidga systemet till eventuella parallella vägar till en liten kostnad. Det bör emellertid vara möjligt med en övergångsperiod i syfte att genomföra nödvändiga anpassningar.
- (23) Med tanke på den rättsliga klarheten bör det i detalj anges var det är tillåtet att ta ut avgifter som är särskilt avsedda att minska trängseln eller bekämpa miljöeffekter, inbegripet luftföroreningar.
- (24) I enlighet med det här direktivets transportpolitiska mål bör de extra intäkter som en avgift för externa kostnader skulle medföra användas i projekt av brett gemenskapsintresse som är utformade för att främja hållbar mobilitet i största allmänhet. Sådana projekt bör därför vara inriktade på att underlätta effektiv prissättning, minska vägföroreningar vid källan, mildra deras effekter, öka fordonens koldioxid- och energiprestanda och utveckla alternativ infrastruktur för

¹² EGT L 166, 30.4.2004, s. 124.

transportanvändarna. Det kan till exempel röra sig om forskning och utveckling av renare fordon och genomförande av transportdelarna av handlingsplanerna enligt rådets direktiv 96/62/EG om utvärdering och säkerställande av luftkvaliteten¹³ och Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/49/EG av den 25 juni 2002 om bedömning och hantering av omgivningsbuller¹⁴, vilka kan omfatta åtgärder för att mildra trafikrelaterat buller och trafikrelaterade luftföroreningar runt stora infrastrukturer och tätbebyggelse. Även om dessa intäkter öronmärks befrias inte medlemsstaterna från skyldigheten enligt artikel 88.3 i fördraget att underrätta kommissionen om vissa nationella åtgärder, och inte heller föregrips resultatet av eventuella förfaranden i enlighet med artiklarna 87 och 88 i fördraget.

- (25) För att främja driftskompatibilitet mellan vägtullsystem, bör två eller flera medlemsstater tillåtas att samarbeta för att genomföra ett gemensamt vägtullssystem, under förutsättning att vissa villkor är uppfyllda.
- (26) Kommissionen bör vid en lämplig tidpunkt till rådet och Europaparlamentet översända en uttömmande utvärdering av de erfarenheter som gjorts i de medlemsstater som tillämpar en avgift för externa kostnader i enlighet med det här direktivet. Denna utvärdering bör också innehålla en analys av hur långt man kommit när det gäller strategin för att bekämpa klimatförändringen, inbegripet när det gäller att införa en gemensam andel i drivmedelsskatten avsatt för klimatförändringen i rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet¹⁵, inbegripet det bränsle som används av tunga godsfordon. Mot bakgrund av vilka framsteg som gjorts bör frågan om koldioxidutsläpp tas med och en analys göras av om det är lämpligt att vidta andra åtgärder.
- (27) I artikel 55.2 i rådets förordning (EG) nr 1083/2006 av den 11 juli 2006 om allmänna bestämmelser för Europeiska regionala utvecklingsfonden, Europeiska socialfonden och Sammanhållningsfonden¹⁶ fastställs att intäkter som genereras från avgifter som betalas direkt av användarna måste beaktas när finansieringsgapet fastställs i inkomstgenererande projekt. Eftersom intäkterna från avgifter för externa kostnader är öronmärkta för projekt som syftar till att minska vägföroreningar vid källan, mildra deras effekter, öka fordonens koldioxid- och energiprestanda och utveckla alternativ infrastruktur för transportanvändarna bör de dock inte beaktas i samband med beräkningen av finansieringsgapet. 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 ska tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter¹⁷.
- (28) Kommissionen bör särskilt ges befogenhet att anpassa bilagorna 0, III, IIIa och IV efter den vetenskapliga och tekniska utvecklingen och bilagorna I och II efter

¹³ EGT L 296, 21.11.1996, s. 55. Direktivet ändrat genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1882/2003 (EUT L 284, 31.10.2003, s. 1).

¹⁴ EGT L 189, 18.8.2002, s. 12.

¹⁵ EUT L 29, 31.10.2003, s. 51. Direktivet senast ändrat genom direktiv 2004/75/EG (EUT L 157, 30.4.2004, s. 100).

¹⁶ EUT L 210, 31.7.2006, s. 25.

¹⁷ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23. Beslutet ändrat genom beslut 2006/512/EG (EUT L 200, 22.7.2006, s. 11).

inflationen. Eftersom dessa åtgärder har allmän räckvidd och är avsedda att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv, måste de antas i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll i artikel 5a i rådets beslut 1999/468/EG.

- (29) Eftersom målen för den föreslagna åtgärden, dvs. att främja differentierade avgifter baserade på de externa kostnaderna som ett sätt att uppnå hållbara transporter, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna själva och de därför, på grund av vikten av de gränsöverskridande aspekterna av transport, bättre kan uppnås på 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 dessa mål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Direktiv 1999/62/EG ändras på följande sätt:

1. Artikel 2 b och ba ska ersättas med följande:

- "b) *vägtull*: en specifik avgift för ett fordon, grundad på det tillryggalagda avståndet inom en viss infrastruktur och som omfattar en infrastrukturavgift och/eller en avgift som ska täcka externa kostnader,
- ba) *infrastrukturavgift*: en avgift som tas upp genom en vägtull för att täcka de kostnader som en medlemsstat haft med avseende på en infrastruktur,
- bb) *avgift för externa kostnader*: en avgift som tas upp genom en vägtull för att täcka de kostnader som en medlemsstat haft med avseende på föroreningar, buller och trängsel orsakade av trafik,
- bc) *kostnad för trafikrelaterad luftförorening*: kostnad för de skador som uppstår till följd av utsläpp av vissa skadliga ämnen i luften i samband med ett fordons drift,
- bd) *kostnad för trafikrelaterat buller*: kostnad för de skador som uppstår till följd av buller från ett fordon eller bullerorsakat av samspelet mellan fordonet och vägens slitlager,
- be) *trängselkostnad*: den extra kostnad i form av tidsförlust, otillförlitliga restider, ökad drivmedelsförbrukning och ökade underhållskostnader som åsamkas andra fordon när användningen av en infrastruktur närmar sig sina kapacitetsgränser,
- bf) *infrastrukturavgift utgående från ett viktat genomsnitt*: de sammanlagda intäkterna från en infrastrukturavgift under en viss period dividerade med antalet körda fordonskilometer på det vägavsnitt som avgiften omfattar under den givna perioden,
- bg) *avgift för externa kostnader utgående från ett viktat genomsnitt*: de sammanlagda intäkterna från en avgift för externa kostnader under en viss period dividerade med

antalet körda fordonskilometer på det vägavsnitt som avgiften omfattar under den givna perioden,”

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

”Artikel 7

1. Medlemsstaterna kan bibehålla eller införa vägtullar och/eller användaravgifter på sitt vägnät eller på vissa sträckor i nätet på de villkor som anges i punkterna 2–4 i denna artikel och i artikel 7a–7j.

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

3. Vägtullar och användaravgifter får inte direkt eller indirekt vara diskriminerande på grundval av åkarens nationalitet, den medlemsstat eller det tredjeland där åkaren är etablerat eller fordonet är registrerat, eller transportens ursprung eller destination.

4. Medlemsstater får införa minskade vägtullar eller användaravgifter, eller undantag från skyldigheten att betala vägtull eller användaravgift, för fordon som är undantagna från skyldigheten att installera och använda färdskrivare enligt rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter¹⁸, och i de fall som omfattas av bestämmelserna i artikel 6.2 a och 6.2 b i detta direktiv, och i enlighet med de bestämmelserna.

5. Under en övergångsperiod fram till och med den 31 december 2011 får medlemsstaterna välja att endast tillämpa vägtullar och/eller användaravgifter på fordon med en högsta tillåten bruttovikt på minst 12 ton. Från och med den 1 januari 2012 ska vägtullar och/eller användaravgifter tillämpas på alla fordon enligt artikel 2d såvida ingen medlemsstat anser att en utvidgning till fordon på mindre än 12 ton skulle

- a) få betydande negativa följder för det fria trafikflödet, miljön, bullernivåerna, trängseln eller folkhälsan, eller
- b) medföra förvaltningskostnader på mer än 30 % av de extrainkomster som skulle ha uppkommit genom utvidgningen.

Artikel 7a

1. Användaravgifter ska stå i proportion till den tidsperiod under vilken infrastrukturen används, och ska kunna tas ut för en dag, en vecka, en månad eller ett år. Årsavgiften ska minst vara 80 gånger högre än dagsavgiften, månadsavgiften ska minst vara 13 gånger högre än dagsavgiften och veckoavgiften ska minst vara fem gånger högre än dagsavgiften.

¹⁸ 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).

En medlemsstat har rätt att för fordon som är registrerade i den medlemsstaten endast tillämpa årliga avgiftssatser.

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

Artikel 7b

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

2. Avgiften för externa kostnader ska stå i förhållande till kostnaderna för den trafikrelaterade luftföroreningen och/eller det trafikrelaterade bullret. På vägavsnitt där trängsel kan uppstå får avgiften för de externa kostnaderna också omfatta trängselkostnader under perioder när dessa vägavsnitt normalt sett har hög belastning.

3. De kostnader som beaktas ska avse det nät, eller en del av det nät, för vilket vägtullen tas ut, och de fordon som omfattas av vägtullen.

Artikel 7c

1. Avgiften för externa kostnader ska variera beroende på vägtyp och fordonets EURO-utsläppsklass, samt på den berörda tidsperioden om avgiften omfattar trängselkostnader och/eller trafikrelaterade bullerkostnader.

2. Avgiften för externa kostnader ska för alla kombinationer av fordonsklass, vägtyp och tidsperiod fastställas i enlighet med de minimikrav, gemensamma formler och maxbelopp för externa kostnader som anges i bilaga IIIa.

3. Avgiften för externa kostnader ska fastställas av en myndighet som för detta syfte utses av medlemsstaten. Myndigheten ska vara rättsligt och ekonomiskt oberoende av den organisation som förvaltar och tar ut avgiften eller delar av avgiften. Om denna organisation emellertid kontrolleras av medlemsstaten får myndigheten vara en administrativ enhet i den staten.

Artikel 7d

1. Medlemsstaterna ska beräkna infrastrukturavgiften utgående från metoder grundade på de beräkningsprinciper som anges i bilaga III.

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

3. Vägtullsystem som redan 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, ska inte omfattas av de skyldigheter som anges i punkterna 1 och 2 så länge som dessa system förblir gällande och förutsatt att de inte ändras i väsentlig omfattning.

Artikel 7e

1. I undantagsfall, när det gäller infrastruktur i bergsregioner, och efter att kommissionen upplysts om detta, tillåts höjda infrastrukturavgifter på specifika vägavsnitt med akut trängsel, eller där fordonstrafiken medför betydande miljöförstörelse, på villkor att

- a) de intäkter som uppkommer till följd av den höjda avgiften investeras i genomförande av prioriterade projekt av europeiskt intresse som anges i bilaga III till beslut nr 1692/96/EG, som direkt bidrar till att minska trängseln eller miljöförstörelsen och som avser samma trafikled som det vägavsnitt för vilket den höjda avgiften tas ut,
- b) höjningen inte överstiger 15 % av den viktade genomsnittliga infrastrukturavgift som beräknats i enlighet med artikel 7b.1 och artikel 7d, utom om de intäkter som genereras investeras i gränsöverskridande avsnitt av prioriterade projekt av europeiskt intresse som omfattar infrastruktur i bergsregioner, varvid höjningen inte får överstiga 25 %,
- c) tillämpningen av höjningen inte leder till orättvis behandling av kommersiell trafik i jämförelse med andra väganvändare,
- d) en redogörelse för den exakta platsen för höjningen, och en handling som styrker att det beslutats att de anläggningsbeten som avses i punkt a ska finansieras, lämnas till kommissionen innan höjningen tillämpas, och
- e) den period under vilken höjningen ska gälla är fastställd och begränsad i förväg och är förenlig, vad gäller de intäkter som förväntas uppkomma, med finansieringsplanerna och kostnads-/intäktsberäkningarna för de projekt som samfinansieras med intäkter från höjningen.

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

2. Efter förhandsinformation till kommissionen får en höjning även tillämpas på vägavsnitt som utgör en alternativ sträcka till den som omfattas av den höjning som avses i punkt 1 om

- tillämpningen av en avgiftshöjning på en väg skulle medföra att en betydande andel av trafiken leddes om till denna alternativa sträcka, och
- villkoren i punkt 1 a–e är uppfyllda.”

3. En höjning kan tillämpas på infrastrukturavgifter som varierats i enlighet med artikel 7f.

4. När kommissionen får den erforderliga informationen från en medlemsstat som har för avsikt att införa en avgiftshöjning ska kommissionen göra denna information tillgänglig för

medlemmarna i den kommitté som avses i artikel 9c. Om kommissionen anser att den planerade höjningen inte uppfyller villkoren i punkt 1 eller att den planerade höjningen kommer att få betydande negativa följder för den ekonomiska utvecklingen i randområden får kommissionen avslå de avgiftsplaner som den berörda medlemsstaten lämnat in eller begära ändringar av dessa planer, i enlighet med det samrådsförfarande som avses i artikel 9c.2.

5. På vägavsnitt där kriterierna för en avgiftshöjning enligt punkt 1 uppfylls får medlemsstaterna inte ta ut avgifter för externa kostnader om ingen avgiftshöjning tillämpas.

6. Det belopp med vilket avgiften höjts ska dras av från den avgift för externa kostnader som beräknats i enlighet med artikel 7c.

Artikel 7f

1. Vägtullar som endast omfattar en infrastrukturavgift ska varieras enligt fordonets EURO-utsläppsklass så att ingen vägtullavgift med mer än 100 % överstiger den vägtullavgift som tas ut för likvärdiga fordon som uppfyller de strängaste utsläppskraven.

2. Om en förare vid en kontroll inte kan förevisa de fordonsdokument som krävs för att styrka fordonets EURO-utsläppsklass får medlemsstaterna tillämpa vägtullar upp till den högsta tillåtna nivån.

3. Vägtullar som endast omfattar infrastrukturavgifter kan också varieras i syfte att minska trängsel, minimera slitage på infrastrukturen och optimera användningen av den berörda infrastrukturen eller främja trafiksäkerheten, på villkor att

- a) variationen är öppen, öppet offentliggjord och tillgänglig för alla användare på lika villkor, och
- b) variationen tillämpas beroende på tidpunkt på dagen, typ av dag eller årstid,
- c) ingen tullsats med mer än 100 % överstiger den tullsats som tas ut för den billigaste perioden av dygnet, för den billigaste typen av dag eller under den billigaste årstiden.

4. De variationer som avses i punkterna 1 och 3 ska inte vara avsedda att generera extra vägtullintäkter, och alla oavsiktliga intäktsökningar ska uppvägas av förändringar av variationsstrukturen som måste genomföras inom två år efter slutet av det räkenskapsår under vilket de extra intäkterna genereras.

5. Om en vägtull omfattar en avgift för externa kostnader ska punkterna 1 och 3 inte tillämpas på den del av vägtullen som utgörs av en infrastrukturavgift.

Artikel 7g

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

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

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

b) För vägtullsystem som omfattar koncessionerad vägtull:

- Koncessionsavtalet eller betydande ändringar av sådana avtal.
- Den grund på vilken överlåtaren utfärdat koncessionsmeddelandet enligt bilaga VII B till direktiv 2004/18/EG. Denna grund ska omfatta de beräknade kostnader enligt artikel 7b.1 som förutses under koncessionen, förutsedd trafik uppdelad på fordonstyp, de vägtullnivåer som planeras och den geografiska räckvidden av det nät som koncessionsavtalet avser.

2. Inom sex månader efter det att kommissionen fått in alla uppgifter den behöver i enlighet med punkt 1 ska den yttra sig om huruvida de skyldigheter som avses i artikel 7d har efterlevts. Kommissionens yttrande ska göras tillgängligt för den kommitté som avses i artikel 9c.

3. Minst sex månader före införandet av ett nytt system för uttag av avgifter för externa kostnader ska medlemsstaterna skicka följande till kommissionen:

- Exakta uppgifter om var de vägavsnitt för vilka avgiften för externa kostnader tas ut befinner sig, och en redogörelse för de fordonsklasser, vägtyper och tidsperioder för körningen som kommer att påverka avgiften.
- Den planerade avgiften för externa kostnader utgående från ett viktat genomsnitt, och de förutsedda sammanlagda intäkterna.
- Namnet på den myndighet som utsetts i enlighet med artikel 7c.3 för att fastställa avgiften, och namnet på myndighetens företrädare. och
- De parametrar, data och andra uppgifter som krävs för att visa hur den beräkningsmetod som avses i bilaga IIIa kommer att tillämpas.

4. Inom sex månader från och med det att uppgifterna enligt punkt 3 har inkommit kan kommissionen uppmana den berörda medlemsstaten att anpassa den föreslagna avgiften för externa kostnader om kommissionen anser att de villkor som avses i artiklarna 7b, 7c, 7i eller 9.2 inte är uppfyllda. Kommissionens beslut ska göras tillgängligt för den kommitté som avses i artikel 9c.

Artikel 7h

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

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

- den avgiftsstruktur som detta leder till är proportionell, öppet offentligjord, tillgänglig för alla användare på lika villkor och inte leder till att tilläggskostnader förs över på andra användare i form av högre tullar, och
- sådana rabatter eller avdrag leder till faktiska besparingar i fråga om administrativa kostnader och inte överstiger 13 % av den infrastrukturavgift som betalas av motsvarande fordon som inte kommer i fråga för rabatten eller avdraget.

3. Om inte annat följer av villkoren i artikel 7f.4 och andra strecksatsen i artikel 7f.3, får vägtullsatserna i undantagsfall för särskilda projekt av stort europeiskt intresse variera på annat sätt för att säkra sådana projekts lönsamhet, när de är direkt konkurrensutsatta i förhållande till andra typer av fordonstransporter. Den avgiftsstruktur som detta leder till ska vara lineär, proportionell, öppet offentligjord, tillgänglig för alla användare på lika villkor och får inte leda till att tilläggskostnader förs över på andra användare i form av högre tullar. Kommissionen ska kontrollera att dessa villkor är uppfyllda innan den relevanta avgiftsstrukturen genomförs.

Artikel 7i

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

2. Systemen för vägtullar och/eller användaravgifter får inte medföra omotiverade nackdelar för icke-reguljära användare, vare sig av ekonomisk eller av annan art. Särskilt när en medlemsstat uppbär vägtullar och/eller vägavgifter uteslutande genom ett system som kräver användning av en ombordenhet ska den sörja för att alla användare får tillgång till lämpliga ombordenheter som uppfyller kraven i direktiv 2004/52/EG med rimliga administrativa och ekonomiska arrangemang.

3. Om en medlemsstat tar ut en avgift för de externa kostnader som ett fordon orsakar ska avgiftsbeloppet anges i ett dokument som tillhandahålls åkaren.

4. Avgifter för externa kostnader ska tas ut och drivas in med hjälp av ett elektroniskt system som uppfyller kraven i artikel 2.1 i direktiv 2004/52/EG och som senare kan utvidgas till andra vägavsnitt utan att kräva vägstationer som medför betydande extrainvesteringar i väginfrastrukturen.

5. Under en övergångsperiod fram till och med den 31 december 2013 får emellertid avgifter för externa kostnader tas ut och samlas in med hjälp av befintliga vägtullsystem. I sådana fall ska den berörda medlemsstaten till kommissionen anmäla planer på att senast den 31 december 2013 byta till ett system som överensstämmer med kraven i punkt 4.

Artikel 7j

Detta direktiv ska inte hindra de medlemsstater som inför system för vägtullar och/eller infrastrukturavgifter att, utan att det påverkar artiklarna 87 och 88 i fördraget, tillhandahålla tillräcklig kompensation för dessa avgifter.

3. Följande artikel ska införas som artikel 8c:

”Artikel 8c

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

2. Det gemensamma vägtullsystemet ska omfattas av de villkor som anges i artikel 7–7j och ska vara öppet för andra medlemsstater.”

4. Artikel 9.1a ska ersättas med följande:

”Detta direktiv utgör inget hinder för medlemsstaterna att på ett icke diskriminerande sätt tillämpa avgifter som är särskilt avsedda att minska trängseln eller bekämpa miljöpåverkan, inklusive dålig luftkvalitet på stadsvägnät i tätbebyggda områden.”

5. Artikel 9.2 ska ersättas med följande:

”Medlemsstater som tar ut avgifter för externa kostnader ska se till att de intäkter som genereras av denna avgift avsätts för åtgärder som syftar till att underlätta effektiv prissättning, minskar föroreningarna från vägtrafiken vid källan, lindrar dess effekter, ökar fordonens koldioxid- och energiprestanda och utvecklar alternativa infrastrukturer för transportanvändarna.

Medlemsstater som tar ut infrastrukturavgifter ska bestämma hur de intäkter som genereras av denna avgift ska användas. För att möjliggöra en utveckling av transportnätet som helhet ska intäkter från sådana avgifter användas till förmån för transportsektorn och bidra till att optimera transportsystemet som helhet.

6. Artikel 9b ska ersättas med följande:

”Artikel 9b

Kommissionen ska underlätta dialog och utbyte av tekniskt kunnande mellan medlemsstaterna med avseende på genomförandet av detta direktiv, särskilt bilagorna. Kommissionen ska anpassa bilagorna 0, III, IIIa och IV med hänsyn till tekniska och vetenskapliga framsteg och bilagorna I och II med hänsyn till inflationen. Sådana åtgärder, som syftar till att ändra icke

väsentliga delar av detta direktiv, ska antas enligt det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 9c.3.”

7. Artikel 9c ska ersättas med följande:

”Artikel 9c

1. Kommissionen ska biträdas av en kommitté.
2. När det hänvisas till denna punkt ska 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 ska artiklarna 5a.1–4 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.”

8. Artikel 11 ska ersättas med följande:

”Artikel 11

1. Medlemsstater som tar ut en avgift för externa kostnader och/eller en infrastrukturavgift ska vart fjärde år, och för första gången senast den 31 december 2012, utarbeta en rapport om de vägtullar som har tagits ut på deras territorium och vidarebefordra den till kommissionen. Rapporten ska innehålla följande information:

- Den viktade genomsnittliga avgiften för externa kostnader och de belopp som tagits ut för alla kombinationer av fordonsklass, vägtyp och tidsperiod.
- De sammanlagda intäkterna från avgiften för externa kostnader, och upplysningar om hur intäkterna har använts.
- Den viktade genomsnittliga infrastrukturavgiften och sammanlagda intäkter från infrastrukturavgiften.

2. Kommissionen ska senast den 31 december 2013 lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet om genomförandet av detta direktiv och dess konsekvenser, i synnerhet vad avser effektiviteten hos bestämmelserna om återvinnande av kostnaderna som hör samman med trängsel och trafikrelaterade föroreningar och om fordon som väger mer än 3,5 men mindre än 12 ton. Rapporten ska även göra en bedömning av följande:

- Om det är relevant att i beräkningen av vägtullar ta med andra externa kostnader, särskilt kostnaderna för koldioxidutsläpp om införandet av en gemensam klimatförändringskomponent i drivmedelsskatten inte har gett tillfredsställande resultat, kostnaderna för olyckor och kostnaderna för minskad biologisk mångfald.
- Om det är relevant att utvidga direktivets tillämpningsområde till andra fordonskategorier.

- Om det är möjligt att anta en reviderad fordonsklassificering i syfte att variera vägtullarna med beaktande av den genomsnittliga påverkan på miljö, trängsel och infrastruktur, fordonens koldioxid- och energiprestanda, samt om det är praktiskt och ekonomiskt genomförbart att ta ut och driva in vägtullar.
- Om det är tekniskt och ekonomiskt genomförbart att på de största interurbana vägarna införa lägstanivåer för avståndsbaserade vägavgifter. Rapporten ska redogöra för de vägnivåer där det är möjligt att ta ut en avgift, de sätt på vilka det är möjligt att på ett kostnadseffektivt sätt ta ut och driva in sådana avgifter och en gemensam enkel metod för att fastställa minimiavgifter.”

9. I bilaga III ska formuleringen ”viktade genomsnittliga vägtullar” ersättas av ”viktade genomsnittliga infrastrukturavgifter”.

10. Bilagan till det här direktivet ska föras in efter bilaga III.

Artikel 2

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 31 december 2010. De ska genast underrätta kommissionen om detta och överlämna en jämförelsetabell över dessa bestämmelser och bestämmelserna i direktivet.

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

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

Artikel 3

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

Artikel 4

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

BILAGA IIIA

MINIMIKRAV FÖR UTTAG AV EN AVGIFT FÖR EXTERNA KOSTNADER OCH MAXBELOPP FÖR EXTERNA KOSTNADSFAKTORER

I denna bilaga fastställs minimikraven för uttag av en avgift för externa kostnader samt övre gränser för kostnadsfaktorer som får inkluderas när beloppet fastställs.

1. BERÖRDA DELAR AV NÄTET

Medlemsstaterna ska exakt ange de nätdelar (en eller flera) där en avgift för externa kostnader ska tas ut.

Om en medlemsstat väljer att ta ut en avgift för externa kostnader endast för en eller flera delar av nätet, ska dessa delar väljas efter en bedömning där man konstaterar att

- omfattningen av de miljöskador och den trängsel som uppstår till följd av fordons utnyttjande av de vägar där avgiften för externa kostnader tas ut är större än genomsnittet i andra delar av vägnätsinfrastrukturen där ingen avgift för externa kostnader tas ut, eller att
- införandet av en avgift för externa kostnader i andra delar av nätet skulle kunna inverka negativt på miljön, trafikläget eller trafiksäkerheten, eller att uttag och inkassering av en avgift för externa kostnader i dessa delar skulle föra med sig oproportionerliga kostnader.

2. BERÖRDA FORDON, VÄGAR OCH TIDSPERIODER

Medlemsstaten ska underrätta kommissionen om den fordonsklassificering som ska ligga till grund för vägtulldifferentieringen. Den ska också underrätta kommissionen om det geografiska läget för vägar där högre avgifter för externa kostnader tas ut (nedan kallade *förstadsvägar*) och för vägar där lägre avgifter för externa kostnader tas ut (nedan kallade *andra interurbana vägar*).

I tillämpliga fall ska den också meddela kommissionen exakt vilka tidsperioder som motsvarar nattetid och de olika trafikintensiva perioder under dagen, veckan eller årstiden då en högre avgift för externa kostnader får tas ut för att återspegla ökad trängsel eller större bullerproblem.

Klassificeringen av vägar och fastställandet av tidsperioder ska grundas på objektiva kriterier som hänger samman med i vilken utsträckning vägarna och dess omgivningar drabbas av trängsel och föroreningar – t.ex. befolkningstäthet, årligt antal föroreningstoppar uppmätta i enlighet med direktiv 96/62/EG, trafikgenomsnitt per dag och per timme och servicenivå (hur stor del av dagen eller året – uttryckt i procent – utnyttjas vägen nära eller över sin kapacitetsgräns, genomsnittliga förseningar och/eller kölängder). De kriterier som används ska anges i meddelandet.

3. AVGIFTSBELOPP

För varje fordonsklass, vägtyp och tidsperiod ska den oberoende myndigheten fastställa ett enda specifikt belopp. Den avgiftsstruktur som detta leder till ska vara öppen, öppet offentliggjord och tillgänglig för alla användare på lika villkor.

När avgifterna fastställs ska den oberoende myndigheten vägledas av principen om effektiv prissättning, dvs. priset ska ligga nära samhällets marginalkostnader till följd av utnyttjandet av det fordon för vilket avgiften tas ut. De externa kostnader som kan tillskrivas den berörda kategorin väganvändare ska ligga så nära den fastställda avgiften som möjligt.

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

Den oberoende myndigheten ska övervaka effektiviteten i avgiftssystemet när det gäller att minska de miljöskador som uppstår till följd av vägtransport och när det gäller att avhjälpa trängsel där systemet används. Den ska regelbundet anpassa avgiftsstrukturen – och det avgiftsbelopp som fastställts för en viss fordonsklass, vägtyp och tidsperiod – till förändringarna i transportefterfrågan.

4. EXTERNA KOSTNADSAKTORER

4.1. Kostnad för trafikrelaterade luftföroreningar

När en medlemsstat väljer att inkludera hela eller delar av kostnaden för trafikrelaterade luftföroreningar i avgiften för externa kostnader, ska den oberoende myndigheten beräkna den kostnad för trafikrelaterade luftföroreningar som får täckas av avgifter genom att använda följande formler eller genom att använda beräkningsenheterna i tabell 1 om dessa är lägre:

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

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

Endast utsläpp av partiklar och av ozonbildande ämnen såsom kväveoxid och flyktiga organiska föreningar kommer att beaktas. Emissionsfaktorerna ska vara desamma som de som används av medlemsstaten vid upprättandet av de nationella utsläppsinventeringar som avses i direktiv 2001/81/EG om nationella utsläppstak (vilket kräver användning av *EMEP/CORINAIR Emission Inventory Guidebook*)¹⁹. Kostnaderna till följd av föroreningar ska hämtas från tabell 13 i *Handbook on estimation of external cost in the transport sector*²⁰.

Tabell 1: Kostnad för luftföroreningar från fordon (PCV)

Eurocent/fordonskilometer	Förstadsvägar	Andra interurbana vägar
---------------------------	---------------	-------------------------

¹⁹ Europeiska miljöbyråns metod: <http://reports.eea.europa.eu/EMEP-CORINAIR5/>.
²⁰ http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index_en.htm.

EURO 0	16	13
EURO I	11	8
EURO II	9	8
EURO III	7	6
EURO IV	4	4
EURO V och mindre förorenande	3	2

Värden i eurocent, 2000

Värdena i tabell 1 är aritmetiska genomsnitt av de värden som anges i tabell 15 i *Handbook on the estimation of external cost in the transport sector*²¹ för fordon i fyra olika viktklasser. Medlemsstaterna får använda en korrektionsfaktor för värdena i tabell 1 för att avspegla fordonsparkens faktiska sammansättning vad gäller fordonsstorlek. Värdena i tabell 1 får multipliceras med en faktor upp till 2 i bergsområden i den mån det är motiverat på grund av vägarnas stigning, höjden och/eller temperaturinversioner.

Den oberoende myndigheten får använda alternativa metoder och därvid utnyttja data från mätningar av luftföroreningar samt det lokala värdet av kostnader till följd av luftföroreningar, under förutsättning att resultaten inte överskrider de resultat som skulle ha erhållits med ovannämnda formler eller ovannämnda beräkningsenheter för någon fordonsklass.

Alla parametrar, data och övriga upplysningar som är nödvändiga för att förstå hur man beräknar den kostnad för luftföroreningar som får täckas av avgifter, ska offentliggöras.

4.2 Kostnad för trafikrelaterat buller

När en medlemsstat väljer att inkludera hela eller delar av kostnaden för trafikrelaterat buller i avgiften för externa kostnader, ska den oberoende myndigheten beräkna den kostnad för trafikrelaterat buller som får täckas av avgifter genom att använda följande formler eller genom att använda beräkningsenheterna i tabell 2 om dessa är lägre:

$$NCV_{ij} (dag) = \sum_k NC_{jk} \times POP_k / ADT$$

$$NCV_{ij} (natt) = n \times NCV_{ij} (dag) \text{ där}$$

- NCV_{ij} är kostnaden för buller från fordonsklass i på vägtyp j (euro/fordonskilometer),
- NC_{jk} är bullerkostnaden för varje person som på vägtyp j utsätts för bullernivå k (euro/person),
- POP_k är antalet personer som dagligen utsätts för bullernivå k per kilometer (person/kilometer),
- ADT är trafikgenomsnittet per dag (fordon),
- n är korrektionsfaktorn för natt.

²¹ Ibid.

Antalet personer som utsätts för bullernivå k ska hämtas från de strategiska bullerkartor som utarbetats enligt artikel 7 i direktiv 2002/49/EG om bedömning och hantering av omgivningsbuller.

Kostnaden per person som utsätts för bullernivå k ska hämtas från tabell 20 i *Handbook on estimation of external cost in the transport sector*²².

För trafikgenomsnittet per dag används en vägningsfaktor på högst 4 mellan tunga lastbilar och personbilar.

Tabell 2: Fordonsrelaterad bullerkostnad som får täckas av avgifter (NCV)

Eurocent/fordonskilometer	Dag	Natt
Förstadsvägar	1.1	2
Andra interurbana vägar	0.13	0.23

Värden i eurocent, 2000

Källa: *Handbook on the estimation of external cost in the transport sector*, tabell 22²³

Värdena i tabell 2 får multipliceras med en faktor upp till 5 i bergsområden i den mån det är motiverat på grund av vägarnas stigning, temperaturinversioner och/eller ”amfiteatereffekter” i dalgångar.

Alla parametrar, data och övriga upplysningar som är nödvändiga för att förstå hur man beräknar den bullerkostnad som får täckas av avgifter, ska offentliggöras.

4.3 Trängselkostnader

På överbelastade vägar får en medlemsstat välja att inkludera hela eller delar av trängselkostnaden i avgiften för externa kostnader, under förutsättning att medlemsstaten visar att den trängselkostnad som ett fordon ger upphov till för andra användare överskrider den infrastrukturutvecklingskostnad som redan pålagts detta fordon. I sådana fall ska den oberoende myndigheten beräkna den trängselkostnad som får täckas av avgifter för de olika tidsperioderna genom att använda följande formler eller genom att använda beräkningsenheterna i tabell 3 om dessa är lägre.

$$CCV = MEC(Q_0) - IDC$$

$$MEC(Q) = \frac{VOT \times Q}{v(Q)^2} \times \frac{(v(Q) - v(Q - \Delta Q))}{\Delta Q} \quad \text{där}$$

- CCV är den trängselkostnad som får täckas av avgifter (euro/fordonskilometer),

²² Ibid.
²³ Ibid.

- IDC är den redan pålagda kostnaden för infrastrukturutveckling (euro/fordonskilometer),
- Q_0 är den optimala trafikvolymen per timme (fordon/timme),
- $MEC(Q)$ är den marginella externa trängselkostnaden (euro/fordonskilometer),
- VOT är tidsvärdet (euro/fordonstimme),
- Q är den genomsnittliga trafikvolymen per timme (fordon),
- ΔQ är en liten ändring i trafikvolymen per timme,
- $v(Q)$ är den genomsnittliga trafikhastigheten (km/h).

För trafikgenomsnittet per timme används en ekvivalensfaktor på högst 3 mellan tunga lastbilar och personbilar.

Den optimala trafikvolymen per timme ska beräknas genom iterativ ökning av kostnaden till dess att jämvikt uppnås mellan trafikvolymen per timme och den marginella externa trängselkostnaden. Alternativt ska förhållandet mellan den trängselkostnad som får täckas av avgifter (CCV) och den marginella externa trängselkostnaden (MEC) vara 0,5.

Funktionen hastighet–flöde ska baseras på kurvor som är vedertagna inom ingenjörsvetenskapen.

Tidsvärdet ska baseras på undersökningar på aktuell kunskapsnivå om betalningsvillighet.

Tabell 3: Fordonsrelaterad trängselkostnad som får täckas av avgifter (CCV)

Eurocent/fordonskilometer	Tidsperiod A	Tidsperiod B	Tidsperiod C
Förstadsvägar	0	20	65
Andra interurbana vägar	0	2	7

Värden i eurocent, 2000

Källa: Beräkning från Handbook on the estimation of external cost in the transport sector, tabell 7²⁴

Tidsperiod A är en period utanför rusningstid med stabilt trafikflöde.

Tidsperiod B är en period med rusningstrafik eller näst intill rusningstrafik och med instabilt trafikflöde.

Tidsperiod C är en period med extrem rusningstrafik och med ansträngt trafikflöde eller trafikstillestånd.

²⁴ Ibid.

Alla parametrar, data och övriga upplysningar som är nödvändiga för att förstå hur man beräknar den trängselkostnad som får täckas av avgifter, ska offentliggöras.