



EUROPEISKA KOMMISSIONEN

Bryssel den 14.5.2012
COM(2012) 199 final

MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN

om nationella vägavgifter för lätta motordrivna privatfordon

(Text av betydelse för EES)

MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN

om nationella vägavgifter för lätta motordrivna privatfordon

(Text av betydelse för EES)

1. INLEDNING

Det allmänna mål med Europeiska unionens transportpolitik som presenteras i vitboken om transporter¹ är ”att inrätta ett system som understödjer de ekonomiska framstegen i Europa, ökar konkurrenskraften och erbjuder högkvalitativa transporttjänster på ett resurseffektivt sätt”. I praktiken måste användare av transportsystem bland annat på ett bättre sätt använda infrastrukturen och minska de negativa miljöeffekterna. En korrekt prissättning, med tillämpning av principerna ”användaren betalar” och ”förorenaren betalar”, är ett sätt att se till att användarna av transportnätet blir medvetna om vilka effekter deras val av transportsätt får. Ett modernt system för vägavgifter som utformas för att bidra till målen i vitboken väntas

- främja en rättvis konkurrens mellan transportsätten genom rättvisa och transparenta mekanismer för att låta användarna betala för infrastrukturkostnader (principen ”användaren betalar”),
- förhindra direkt eller indirekt diskriminering av användare på grundval av nationalitet eller bostadsort,
- främja principerna för hållbar utveckling genom harmoniserade och transparenta mekanismer för att låta användarna betala för externa kostnader, såsom utsläpp, buller, trafikträngsel och olyckor, som vanligen betalas av hela samhället (principen ”förorenaren betalar”), och
- bidra till att finansiera infrastruktur av hög kvalitet.

I vitboken beskrivs kommissionens avsikt att föreslå tvingande åtgärder för att internalisera de viktigaste externa transportkostnaderna, som omfattar buller, lokala föroreningar och trafikträngsel fram till 2020. Detta kräver bland annat en omstrukturering av vägavgifterna, vilket planeras ske i två faser. I den första fasen fram till 2016 planeras infasningen av en obligatorisk infrastrukturavgift för tunga godsfordon. Den obligatoriska infrastrukturavgiften, som krävs för att lägga en bra grund för den efterföljande internaliseringen av externa kostnader, måste harmoniseras i hela EU med avseende på avgiftsstruktur, kostnadskomponenter, uttagsmetod och öronmärkning av intäkter. Dessutom måste det bedömas om befintliga vägavgiftssystem för bilar är förenliga med EU-fördragen, och riktlinjerna för att tillämpa en internalisering av externa kostnader på alla fordon måste utvecklas. I den andra fasen (2016–2020) ska det enligt vitboken ske en fullständig övergång till obligatorisk internalisering av de externa kostnaderna för tunga godsfordon. Det ska också

¹ Vitbok om transporter *Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem*, KOM(2011) 144.

finnas möjlighet att utvidga detta till alla fordon, utöver den obligatoriska återvinningen av infrastrukturkostnader (för slitage).

Det finns sekundär EU-lagstiftning om vägavgifter som tas ut för tunga godsfordon med en tillåten totalvikt på mer än 3,5 ton², men de enda reglerna om avgifter på lätta motordrivna privatfordon³, lätta nyttofordon med en tillåten totalvikt på högst 3,5 ton och bussar härrör direkt från fördraget om Europeiska unionens funktionssätt. Medlemsstaterna tillämpar vanligtvis samma avgiftssystem med samma avgiftsnivåer⁴ på lätta nyttofordon som används för transport för annans räkning eller för egen räkning som på lätta motordrivna privatfordon. Anledningen är det inte finns någon betydande skillnad mellan dessa typer av fordon när det gäller genomsnittliga mönster för infrastrukturanvändning och administrativa kostnader för systemet. Det här meddelandet kan tillämpas på lätta nyttofordon, men det görs inga anspråk på att täcka alla tänkbara frågor som rör uttag av vägavgifter för kommersiella transporter. Meddelandet gäller inte heller bussar, som normalt sett omfattas av samma avgiftssystem som tunga godsfordon.

Meddelandet ingår i den bredare strategi för vägavgifter som behandlas i vitboken. Det syftar till att klargöra kommissionens uppfattning om hur de allmänna principerna om icke-diskriminering och proportionalitet i fördraget ska tillämpas på ett vinjettsystem för lätta motordrivna privatfordon. Det ger även vägledning om tillämpningen av ett sådant vinjettsystem.

Meddelandet ska inte ligga till grund för ny lagstiftning. Det är i slutändan Europeiska unionens domstol som tolkar unionslagstiftningen på ett bindande sätt.

2. GÄLLANDE AVGIFTSSYSTEM

Då det saknas EU-lagstiftning på det här området är medlemsstaterna i princip fria att inrätta ett system med nationella vägavgifter på lätta motordrivna privatfordon (vinjettsystem). De kan fastställa reglerna för ett sådant system, förutsatt att de nationella åtgärderna inte strider mot de grundläggande principerna i EU-fördragen, i synnerhet principen om icke-diskriminering på grund av nationalitet och proportionalitetsprincipen.

Flera ärenden som hänskjutits till kommissionen har emellertid visat att dessa principer inte alltid efterlevs. I enlighet med subsidiaritetsprincipen har kommissionen inga planer på att lägga fram något förslag till lagstiftning på det här området. Kommissionen anser dock att tiden är mogen för att beskriva och förtydliga EU-lagstiftningen såsom den i dagsläget tillämpas i enlighet med fördraget om Europeiska unionens funktionssätt och domstolens rättspraxis. Mot bakgrund av kommissionens uppgifter och skyldigheter enligt artikel 17 i fördraget om Europeiska unionen, åligger det kommissionen att se till att dessa principer tillämpas till gagn för Europa och dess invånare.

Genom att offentliggöra detta meddelande verkar kommissionen för att öka transparensen i och förtydliga EU:s regler, som den ska verkställa. Den föreslår för alla berörda

² Direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer, i dess ändrade lydelse, kallat *Eurovinjettdirektivet*.

³ Personbilar, motorcyklar och andra motorfordon med tillåten totalvikt på högst 3,5 ton som främst används för privat bruk.

⁴ Det enda undantaget är Rumänien som tillämpar andra vägavgiftsnivåer för lätta lastbilar.

medlemsstater ett referensinstrument som en ram, inom vilken det garanteras att vinjettsystemen är i överensstämmelse med de grundläggande principerna i EU-rätten.

Hittills har sju EU-medlemsstater utnyttjat möjligheten att införa ett vinjettsystem för lätta motordrivna privatfordon⁵. De nuvarande avgifterna för sådana fordon återspeglar att de olika medlemsstaterna tillämpar helt olika tillvägagångssätt. Vissa länder har en blandning av olika beskattningsinstrument (drivmedels- och fordonsskatter). Andra har en mer varierad kombination av instrument, som även omfattar vägavgifter för att täcka infrastrukturkostnaderna för bilisternas användning av motorvägar. Användaravgifter kan utgöras av tidsbaserade avgifter (vinjetter) som ofta tas ut på hela det primära vägnätet, eller avståndsbaserade avgifter (tullar) på enskilda vägavsnitt som ofta är utrustade med vägtullstationer.

Nationella vinjetter betalas av lätta motordrivna privatfordon för rätten att använda det primära vägnätet under en viss period. De många klagomål som kommissionen hela tiden får in visar dock att vinjettsystem för sådana fordon, om de inte utformas på rätt sätt, kan föranleda praktiska problem genom att skapa hinder för det fria trafikflödet, särskilt i gränsregioner, och leda till olämplig kontrollpraxis. Det kan också finnas risker för att tillfälliga användare diskrimineras, främst bilister från andra medlemsstater, som kanske inte erbjuds vinjetter för kortare tid eller erbjuds vinjetter för kortare tid till en dagavgift som är betydligt högre än dagavgiften för årsvinjetter, som framförallt används av användare som är bosatta i landet. Detta kan anses vara oproportionerligt.

Tillämpningen av vinjettsystemen varierar mellan medlemsstaterna, och variationerna kan potentiellt skapa problem. Vägtullsystem för lätta motordrivna privatfordon medför dock inte samma problem som vinjettsystemen, eftersom vägtullar grundas på avståndet och är direkt knutna till användningen av infrastruktur. De medför därför mindre risk för diskriminering. Elektroniska vägtullsystem stör inte heller trafikflödet, eftersom användarna inte måste stanna vid vägtullstationer.

Efter en grundlig analys av de vinjettsystem som tillämpas på lätta motordrivna privatfordon i EU⁶ har kommissionen beslutat att lägga fram det här meddelandet som hjälp för de medlemsstater som planerar att införa ett nytt vinjettsystem för lätta motordrivna privatfordon eller som önskar vidareutveckla de nuvarande systemen i linje med EU:s principer.

3. EU-FÖRDRAGETS PRINCIPER

De grundläggande regler i EU-lagstiftningen som är av särskild betydelse är principen om icke-diskriminering på grund av nationalitet och proportionalitetsprincipen.

3.1. Icke-diskriminering på grund av nationalitet

Det finns inte någon EU-lagstiftning med specifika regler om avgifter på privatfordon, men medlemsstaterna måste följa bestämmelserna i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt då vinjetter för sådana fordon införs. All diskriminering av EU-medborgare på

⁵ Vinjettsystem för lätta personfordon tillämpas för närvarande i sju av EU:s medlemsstater, närmare bestämt Österrike, Bulgarien, Tjeckien, Ungern, Slovakien, Slovenien och Rumänien. Andra medlemsstater (t.ex. Belgien) planerar att införa sådana system

⁶ Se även undersökningen *Assessment of Vignette Systems for Private Vehicles applied in Member States* (Booz & Co 2010) och *Study on Impacts of application of the Vignette systems to Private Vehicles* (Booz & Co 2012) http://ec.europa.eu/transport/road/road_charging/charging_private_vehicles_en.htm.

grund av nationalitet är förbjuden enligt artikel 18 i fördraget, där följande fastställs: ”Inom fördragens tillämpningsområde och utan att det påverkar tillämpningen av någon särskild bestämmelse i fördragen, ska all diskriminering på grund av nationalitet vara förbjuden. Europaparlamentet och rådet kan i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet anta bestämmelser i syfte att förbjuda sådan diskriminering.” I enlighet med EG-domstolens rättspraxis⁷ förbjuder artikel 18 i fördraget även ojämlik behandling som inte uttryckligen är bunden till nationalitet men som, genom tillämpning av andra särskiljningskriterier, i själva verket leder till samma resultat (indirekt diskriminering på grund av nationalitet). Eftersom fördraget inte innehåller några särskilda bestämmelser om privata transporter, bör eventuella vinjettsystem för lätta motordrivna privatfordon därför bedömas mot bakgrund av artikel 18 i fördraget.

3.2. Proportionalitet

Vinjettsystem som tillämpas av en medlemsstat är till nackdel för medborgare i andra medlemsstater om det inte finns möjlighet att betala en avgift för korttidsanvändning eller transitering av väginfrastrukturen. Då bestraffas utomlands bosatta förare som använder vägnätet endast på tillfällig basis.

En nationell åtgärd som tillämpas på samma sätt på medborgare eller i landet bosatta och utländska medborgare eller i utlandet bosatta kan också utgöra en diskriminerande åtgärd (indirekt diskriminering). Sådan diskriminering kan ändå vara motiverad av tvingande hänsyn till allmänintresset, t.ex. förbättring av trafikflödet och/eller minskning av miljökostnader/miljöskador. Det måste dock understrykas att sådana åtgärder bör vara ett *proportionellt* medel för att uppnå mål av allmänt intresse, vilket framförallt innebär att syftet med åtgärden inte kan uppnås genom andra åtgärder som är mindre betungande. Med andra ord måste de åtgärder som antagits i syfte att uppnå dessa mål klara proportionalitetstestet. Vägledning ges av den situation som domstolen analyserade i sin dom i målet Cura Anlagen⁸. Domstolen ansåg där att det inte rådde något tvivel om att en konsumtionsskatt kan ha som mål av allmänintresse att avskräcka från köp eller innehav av fordon med hög bränsleförbrukning. Den ansåg dock också att en sådan skatt strider mot proportionalitetsprincipen, eftersom det mål som eftersträvas med skatten skulle kunna uppnås genom en skatt som står i proportion till hur länge fordonet har varit registrerat i den medlemsstat där det används.

1996 analyserade kommissionen ett förslag till vinjettsystem som Österrike planerat. I sitt yttrande⁹ konstaterade kommissionen att det, utöver de ursprungligen planerade vinjetterna för ett år respektive två månader, bör finnas åtminstone en veckovinjett för att undvika diskriminering av turister och personer som är bosatta utomlands, dvs. typiska tillfälliga användare. De flesta andra medlemsstater följde den österrikiska modellen i sina vinjettsystem, med undantag av Slovenien som införde ett mycket annorlunda vinjettsystem under 2008. Det slovenska systemet visade sig ha vissa brister som ledde till att ett överträdelseförfarande inleddes i oktober 2008. Kommissionen ansåg att det slovenska vinjettsystemet, i sin ursprungliga form, sannolikt skulle vara till nackdel för medborgare i andra medlemsstater än Slovenien, eftersom man endast kunde köpa vinjetter för ett år eller ett halvår för personbilar och motorcyklar för användning av landets motorvägsnät.

⁷ C-398/92 Mund & Fester mot Hatrex International Transport, REG 1994, s. 467, särskilt punkt 14.

⁸ Domstolens dom av den 21 mars 2002 i mål C-451/99, Cura Anlagen GmbH mot Auto Service Leasing GmbH (ASL), REG 2002, s. I-03193.

⁹ K(96) 2166 av den 30 juli 1996.

Kommissionen gjorde bedömningen att detta utgjorde indirekt diskriminering på grund av nationalitet. I juli 2009 införde Slovenien därför vecko- och månadsvinjetter vid sidan av årsvinjetterna för personbilar. På så vis kom man till rätta med kommissionens ursprungliga invändningar att systemet indirekt diskriminerade medborgare i andra medlemsstater som endast då och då använder det slovenska motorvägsnätet. Överträdelseförfarandet kunde därmed avslutas.

På grundval av domstolens rättspraxis och de två mål som nämns ovan, anser kommissionen att ett vinjettsystem t.ex. bör innehålla minst tre typer av vinjetter ("veckovisa" (7–14 dagar), "månatliga" (30–60 dagar) och "årliga" (ett kalenderår)) för att inte betraktas som diskriminerande. I dag erbjuder alla medlemsstater som tillämpar ett vinjettsystem för lätta motordrivna privatfordon dessa tre typer, inbegripet vinjetter för kort tid (7–10 dagar).

4. VÄGLEDNING OM TILLÄMPNING AV NATIONELLA VINJETTSYSTEM

På grundval av mottagna klagomål och gjorda analyser, ger kommissionen vägledning på följande punkter:

- Proportionellt prissatta vinjetter.
- Lämplig tillgång till information.
- Uttag av avgifter och betalning.
- Lämplig kontrollpraxis.

Dessa aspekter kan anses vara av betydelse för att vinjettsystem för lätta motordrivna privatfordon inte ska vara diskriminerande. Vägledningen grundas inte på domstolens rättspraxis utan utgörs av kommissionens svar på frågor om tillämpningen av vinjettsystem.

4.1. Proportionella vinjettpriser

En invändning som kan göras på grundval av EU-rätten är att priset på vinjetter för kort tid fastställs på en så hög nivå jämfört med vinjetter för lång tid (ett år) att förare bosatta i utlandet i praktiken bestraffas och att det således kan vara fråga om indirekt diskriminering. För att bedöma när en betydande oproportionalitet anses föreligga kan priset på vinjetter räknas ut per dag, genom att priset delas med det antal dagar under vilket tillträde till vinjettsystemet ges. Ju lägre kvoten är mellan genomsnittligt pris per dag för vinjetter för kort respektive lång tid, desto närmare ligger dagspriset för en vinjett för kort tid dagspriset för en vinjett för lång tid, vilket innebär att priset inte medför någon indirekt diskriminering av tillfälliga användare¹⁰. Tabellen i bilagan innehåller uppgifter om nuvarande vinjettavgifter i de medlemsstater som tillämpar ett vinjettsystem för lätta motordrivna privatfordon.

Kommissionen konstaterar dock att vissa skillnader mellan det genomsnittliga priset per dag för vinjetter för kort respektive lång tid kan vara motiverade framförallt av följande:

¹⁰ Som exempel kan nämnas att det genomsnittliga dagspriset för vinjetten med kortast giltighet (10 dagar) i Österrike är 0,8 euro (dvs. 8 euro delat med 10 dagar). Det genomsnittliga dagspriset för vinjetten med längst giltighet (årsvinjett) i Österrike är 0,21 euro (dvs. 77,80 euro delat med 365 dagar). Kvoten mellan det genomsnittliga dagspriset för vinjetter för kort respektive lång tid är således $0,8/0,21 = 3,8$. Se även tabell 5-4 på sidan 24 i undersökningen *Assessment of Vignette Systems for Private Vehicles applied in Member States* (Booz & Co 2010).

- De administrativa kostnaderna för förvaltningen av vinjettsystemet och hanteringen av varje transaktion, vilket också omfattar kostnaderna för produktion, tillhandahållande av användarinformation, distribution och försäljning av vinjetter och kontroll av systemet. Ett vinjettsystem bör i alla händelser ge tillräckliga intäkter för att dessa kostnader ska täckas. Om det finns flera kategorier av vinjetter är det därför rimligt att anpassa de administrativa kostnaderna till detta.
- Skillnaden i användning av det vägnät där vinjetter krävs. Det verkar rimligt att se vinjettpriserna som en avspeglning av infrastruktur användningen grundad på den genomsnittliga väganvändningen under de olika vinjetternas löptid. Vinjetter för längre perioder återspeglar en större total användning, men förhållandet är inte linjärt. En pendlare som köper en årsvinjett kanske till exempel använder vinjetten så ofta som 500 gånger per år, för relativt korta resor, om han kör på motorväg (två gånger per dag 250 gånger om året). En person som köper en vinjett för ett år för regelbundet återkommande resor på fritiden kanske däremot använder nätet för betydligt färre resor än en pendlare, men för längre sträckor.

Kommissionen menar därför att ett vinjettsystem, för att vara proportionellt, måste erbjuda en vinjett för kort tid till ett pris som är proportionellt mot årsvinjettens pris, med hänsyn till skillnaderna i administrativa kostnader för de olika typerna av vinjetter (eller fasta administrativa kostnader) i kombination med den genomsnittliga infrastruktur användning som hänger samman med de olika typerna av vinjetter¹¹.

I sitt yttrande från 1996 till Österrike konstaterade kommissionen att hanteringen av vinjetter för kort tid kan medföra extra administrativa kostnader. Samtidigt betonades att stordriftsfördelar borde ha möjliggjort vinjetter för kort tid som inte var oproportionellt dyra. Förutsatt ett pris på en årsvinjett på 42 ecu per fordon under 3,5 ton konstaterades att priset på en veckovinjett måste ligga under 6 ecu för att kraven på proportionalitet skulle vara uppfyllda. Med hänsyn till de administrativa kostnaderna fastställdes således priset på den österrikiska vinjett för 10 dagar som nyligen hade införts till ett värde motsvarande ungefär 5 ecu.

I artikel 7a.1 i direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer finns dessutom redan bestämmelser om prisproportionaliteten mellan vinjetter för kort respektive lång tid för tunga godsfordon¹²: "Vägavgifter ska stå i proportion till den tidsperiod under vilken infrastrukturen används, dock utan att överskrida de värden som föreskrivs i bilaga II, och ska gälla för en dag, en vecka, en månad eller ett år. Månadsavgiften ska uppgå till högst 10 % av årsavgiften, veckoavgiften till högst 5 % av årsavgiften och dagsavgiften till högst 2 % av årsavgiften." Med tanke på att vinjettsystemen för både tunga godsfordon och lätta motordrivna privatfordon i stort sett förvaltas på samma sätt och det praktiskt taget inte är någon skillnad vad gäller produkt, försäljningsmetod och kontroll, bör det inte finnas några större skillnader vad gäller administrativa kostnader. Även om det kan finnas skillnader i genomsnittliga mönster för infrastruktur användning är det eventuellt lämpligt för medlemsstaterna att tillämpa samma principer för privata fordon som för tunga godsfordon, då vinjettavgifter fastställs.

¹¹ Ett exempel på metod för beräkning av proportionella vinjettpriser finns i *Study on Impacts of application of the Vignette systems to Private Vehicles* (Booz & Co 2012).

¹² EGT L 187, 20.7.1999, s. 42, ändrat genom direktiv 2006/38/EG (EUT L 157, 9.6.2006, s. 8) och direktiv 2011/76/EU (EUT L 269, 14.10.2011, s. 1).

4.2. Tillgång till information

För att undvika att utomlands bosatta tillfälliga användare kan diskrimineras är det viktigt att de får tillräcklig information om att en vinjett måste köpas innan de använder ett avgiftsbelagt vägnät. Informationen om kravet på vinjett kan finnas med i turistreklam, på lättillgängliga webbplatser eller på andra platser som medlemsstaterna anser lämpliga. För att informationen ska vara till hjälp måste den förklara kravet, om nödvändigt på grannmedlemsstaternas språk och andra stora europeiska språk, och innehålla uppgifter om olika sätt att köpa en vinjett.

Vägs skyltar behövs också för att ge användarna nödvändig information innan de kommer till ett avgiftsbelagt nät och för att öka systemets transparens. Helst bör skyltarna innehålla information, förutom på den aktuella medlemsstatens språk, också på grannmedlemsstaternas språk och på ett eller flera av de större europeiska språken. De bör innehålla information om pris och betalningssätt och en vägbeskrivning till närmaste försäljningsställe och även ge information om påföljder. Detta bör ingå i en mer övergripande politik som inriktas på att uppmuntra bilister att köpa vinjetter, snarare än på att i efterhand jaga och bötfälla dem som inte följer reglerna.

För att på ett bättre sätt informera bilister som vill köpa vinjetter bör det vid försäljningsställen eller självbetjäningstationer ges information om följande:

- För vilken typ av fordon som en vinjett måste köpas.
- På vilka vägar vinjetter krävs.
- Alternativ och priser.
- Hur man köper vinjetter.
- Hur man hittar mer information.
- Påföljder.

För att undvika oklarheter om hur en vecka eller månad definieras bör det av skyltarna klart framgå under hur många kalenderdagar de olika typerna av vinjett är giltiga. Om det rör sig om ett klistermärke bör sista användningsdag anges på märket, så att användare säkert vet för vilka dagar som vinjetten gäller.

4.3. Uttag av avgifter och betalning

För att undvika diskriminering är det viktigt att det finns flera olika sätt för utomlands bosatta tillfälliga väganvändare att betala för en vinjett. När det gäller klistermärken bör försäljningsställen och självbetjäningstationer finnas i närheten av de avgiftsbelagda vägarna, bland annat vid berörda gränser. De flesta försäljningsställen bör vara öppna dagligen under så lång tid som möjligt. Vanligt förekommande betal- och kreditkort bör kunna användas, liksom kontanter i euro/den nationella valutan och grannmedlemsstaternas valutor.

Med elektroniska vinjettsystem krävs inte klistermärken för att visa att avgiften betalats, utan tillfälliga användare kan betala för en vinjett i förväg, innan de påbörjar resan. De behöver

inte ta en omväg till ett försäljningsställe innan de kommer till en avgiftsbelagd väg¹³. Möjligheterna att köpa per telefon (via SMS eller samtal) eller på internet skulle ge användarna ett mervärde, eftersom det då inte finns några geografiska begränsningar eller begränsningar vad gäller öppettider.

För användare på genomresa genom flera medlemsstater med vinjettsystem skulle det vara ett mervärde med vinjetter som gäller för flera medlemsstater. Ett exempel är Eurovinjetten för tunga godsfordon¹⁴ som ger denna flexibilitet, eftersom den ger tillgång till väginfrastrukturen i fem EU-medlemsstater. En liknande produkt för lätta motordrivna privatfordon skulle kunna vara särskilt lämplig för internationella användare, framförallt mellan grannmedlemsstater med omfattande internationell trafik.

4.4. Kontroll av efterlevnad

Det är medlemstaterna som ensamma har befogenhet när det gäller kontroll av efterlevnaden av vinjettsystemen. Bestämmelserna får dock inte vara diskriminerande och de måste vara proportionella i förhållande till överträdelsen. Invånarna måste också ha möjlighet att i praktiken utöva sina processuella rättigheter. Framförallt måste man undvika kontrollmetoder som kan ge upphov till indirekt diskriminering av utomlands bosatta tillfälliga användare.

Kontrollerna bör inte främst göras för att man ska gripa så många lagöverträdare som möjligt, utan i stället inriktas på att främja förståelsen för systemet för att uppmuntra att användarna följer reglerna för systemet. Kontrollanter bör därför ges tillräckligt med handlingsutrymme för att instruera användare att köpa en vinjett omedelbart så att de undviker påföljder, om det är rimligt att anta att ett misstag gjorts. Detta kan bidra till att kontrollinsatserna koncentreras på dem som ofta bryter mot reglerna och inte främst på utomlands bosatta, som ofta begår överträdelsen en enda gång. Om kontrollstationer, kameror och deras skyltar, liksom andra kontrollverktyg, är lätta att upptäcka kan detta främja att användarna följer reglerna för systemet och ge anledning till betydligt mindre kontrollverksamhet.

Användare måste inse att det medför mindre risker och lägre kostnader att köpa en vinjett jämfört med att bli ertappad med en överträdelse. Framförallt bör utomlands bosatta tillfälliga användare som drabbas av påföljder ges tydlig information på minst ett större europeiskt språk om olika sätt att betala och om hur de kan överklaga påföljden om den anses vara felaktig eller orimlig. Det är lämpligt att

- lagar och andra författningar om vinjetten, överträdelser, påföljder och förfaranden offentliggörs i enlighet med nationella förfaranden och att de centrala bestämmelserna om möjligt sammanfattas för att öka transparensen,
- kontrollerna koncentreras på platser där överträdelser är förhållandevis vanligt förekommande och inte bara vid gränser, så att både i landet bosatta och utomlands bosatta behandlas på samma sätt (helst bör inspektioner göras när ett fordon lämnar en medlemsstat).

¹³ Man slipper också klistermärken på motorfordonets främre vindruta (invid A-stolpen) som skulle kunna reducera förarens synfält och negativt påverka säkerheten för sårbara väganvändare, t.ex. gångtrafikanter.

¹⁴ Det gemensamma vinjettsystem för fem medlemsstater (Belgien, Nederländerna, Luxemburg, Danmark och Sverige) som fastställs genom *Agreement on the collection of charges for the use of certain roads by heavy goods vehicles*, av den 4 februari 1994.

Samordning och samarbete mellan medlemsstaterna skulle bidra till att böter kan krävas in över gränserna.

Påföljderna måste också vara proportionella, dvs. stå i proportion till hur allvarlig överträdelsen är. Bestämmelserna om påföljder för tunga godsfordon finns redan i artikel 9a i det ovan nämnda Eurovinjettdirektivet där följande fastställs: ”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.” Medlemsstaterna uppmanas att tillämpa samma principer för lätta motordrivna privatfordon.

5. SLUTSATSER

För att vinjettsystem för lätta motordrivna privatfordon inte ska vara diskriminerande föreslår kommissionen att medlemsstaterna inför system där man förutom års- och månadsvinjetter även kan köpa veckovinjetter (eller vinjetter för kortare tid).

Det är också lämpligt

- att priserna för vinjetter för kort respektive lång tid är proportionella,
- att utomlands bosatta tillfälliga användare har tillgång till information om avgiftsbelagda fordon, avgiftsbelagd infrastruktur, olika typer av vinjetter och deras giltigheter och prisnivåer, försäljningsställen och påföljder,
- att det finns flera olika sätt för utomlands bosatta tillfälliga användare att betala för en vinjett,
- att kontroller koncentreras på platser där sannolikheten för överträdelser är förhållandevis stor och att man inte framförallt kontrollerar utomlands bosatta vid gränser som ofta begår överträdelsen en enda gång, så att i landet bosatta och utomlands bosatta behandlas på samma sätt,
- att påföljderna är proportionella i förhållande till andra trafiköverträdelser och utgör en rimlig sanktion.

Eftersom vinjettsystem framförallt bygger på principen att användaren betalar¹⁵ förespråkar kommissionen en transparent användning av intäkterna. De bör helst gå till vägar för vilka det finns lämpliga underhållsprogram så att användarna får något tillbaka för de avgifter de betalar.

Kommissionen uppmanar de medlemsstater som har infört ett vinjettsystem för lätta motordrivna privatfordon eller som har för avsikt att införa ett sådant system att bedöma sina system mot bakgrund av det här meddelandet.

¹⁵ Det finns ingen medlemsstat som tillämpar en differentiering av vinjettpriser med hänsyn till miljönormerna för lätta motordrivna privatfordon. Vinjetter verkar inte heller vara ett lämpligt verktyg för att bekämpa trafikträngsel, som ofta uppstår på mycket specifika tider och platser.

På grundval av gjorda erfarenheter kan kommissionen komma att överväga ett initiativ för att ytterligare förtydliga de bestämmelser som gäller för vägavgifter för lätta motordrivna fordon.

Bilaga

Vägavgifter (vinjetter) för fordon $\leq 3,5$ ton i EU¹⁶

2012

Österrike		
Vecka (10 dagar)	2 månader	År
8 euro	23,40 euro	77,80 euro
Bulgarien		
Vecka (7 dagar)	Månad	År
5 euro	13 euro	34 euro
Tjeckien		
Vecka (10 dagar)	Månad	År
12,40 euro	17,60 euro	59,90 euro
Ungern (elektroniskt vinjettsystem)		
Vecka (10 dagar)	Månad	År
10,30 euro	16,60 euro	148,90 euro
Slovakien		
Vecka (10 dagar)	Månad	År
10 euro	14 euro	50 euro
Slovenien		

¹⁶

Tabellen innehåller inte vinjettpreiser för motorcyklar och lätta släpvagnar.

Vecka (7 dagar)	Månad	År	
15 euro	30 euro	95 euro	
Rumänien (elektroniskt vinjettsystem) Lätta motordrivna privatfordon och lätta nyttofordon som används för passagerartransporter			
Vecka (7 dagar)	Månad	3 månader	År
3 euro	7 euro	13 euro	28 euro
Lätta nyttofordon som används för godstransporter			
Vecka (7 dagar)	Månad	3 månader	År
6 euro	16 euro	36 euro	96 euro

Växelkurser per den 27 februari 2012