

## EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 1999/62/EG

av den 17 juni 1999

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

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

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

med beaktande av kommissionens förslag <sup>(1)</sup>,

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande <sup>(2)</sup>,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande <sup>(3)</sup>,

i enlighet med artikel 251 i fördraget <sup>(4)</sup>, och

av följande skäl:

1. Det är en förutsättning för att kunna avlägsna snedvridning av konkurrensen mellan transportföretag i medlemsstaterna att avgiftssystemen harmoniseras och att rättvisa ordningar införs för att ta ut infrastrukturkostnader av åkare.
2. Dessa mål kan endast uppnås i etapper.
3. En viss grad av harmonisering av skatte- och avgiftssystemen har redan uppnåtts genom antagandet av rådets direktiv 92/81/EEG av den 19 oktober 1992 om harmonisering av strukturerna för punktskatter på mineraloljor <sup>(5)</sup> och rådets direktiv 92/82/EEG av den 19 oktober 1992 om tillnärmning av punktskattesatser för mineraloljor <sup>(6)</sup>.
4. Europeiska gemenskapernas domstol upphävde genom dom den 5 juli 1995 i mål C-21/94, Europaparlamentet mot rådet <sup>(7)</sup>, rådets direktiv 93/89/EEG av den 25 oktober 1993 om medlemsstaternas tillämpning av skatter på vissa fordon som används för godstransporter på väg och tullar och avgifter för användningen av vissa infrastrukturer <sup>(8)</sup>, men förklarade att direktivet alltjämt skulle vara tillämpligt till dess att rådet antar ett nytt

direktiv. Direktiv 93/89/EEG ersätts därför av detta direktiv.

5. Under nuvarande omständigheter bör anpassningen av nationella avgiftssystem begränsas till kommersiella fordon vars högsta tillåtna bruttolastvikt överstiger en viss nivå.
6. För detta ändamål bör vissa minimiskattesatser bestämmas för de fordonsskatter som för närvarande tillämpas av medlemsstaterna eller som eventuellt kommer att ersätta dessa.
7. Användandet av vägvänliga och mindre förorenande fordon bör uppmuntras genom en differentiering av skatter eller avgifter, förutsatt att en sådan differentiering inte hindrar den inre marknadens funktion.
8. Vissa medlemsstater bör kunna undantas från minimiskattesatserna under en period för att underlätta anpassningen till de nivåer som krävs enligt detta direktiv.
9. Viss lokal inhemsk transportverksamhet med liten inverkan på gemenskapens transportmarknad är för närvarande föremål för nedsatta fordonsskattesatser. Medlemsstaterna bör för att säkerställa en smidig övergång tillåtas föreskriva tillfälliga undantag från minimiskattesatserna.
10. Medlemsstaterna bör tillåtas att tillämpa nedsatta skattesatser eller undantag från fordonsskatt för fordon vars användning sannolikt inte kan inverka på gemenskapens transportmarknad.
11. För att ta hänsyn till vissa särskilda situationer bör det fastställas ett förfarande genom vilket medlemsstater kan tillåtas behålla ytterligare undantag eller nedsättning.
12. Befintliga snedvridningar av konkurrensen kan inte avlägsnas enbart genom harmonisering av skatter eller punktskatter på bränsle, men till dess tekniskt och ekonomiskt lämpligare avgiftsformer införs kan sådana snedvridningar minskas genom möjligheten att behålla eller införa vägtullar och/jeller vägavgift på motorvägar. Medlemsstaterna bör dessutom tillåtas att ta ut avgifter för användandet av broar, tunnlar och bergspass.

<sup>(1)</sup> EGT C 59, 26.2.1997, s. 9.

<sup>(2)</sup> EGT C 206, 7.7.1997, s. 17.

<sup>(3)</sup> Yttrandet avgett den 3 juni 1999 (ännu ej offentliggjort i EGT).

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

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

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

<sup>(7)</sup> REG 1995, I-1827.

<sup>(8)</sup> EGT L 279, 12.11.1993, s. 32.

13. Med tanke på de särskilda villkor som gäller för vissa vägar i Alperna kan det vara lämpligt för en medlemsstat att på ett väldefinierat vägavsnitt av dess motorvägnät låta bli att tillämpa ett system med vägavgifter för att istället möjliggöra en tillämpning av en infrastrukturrelaterad avgift.
14. Vägtullar och vägavgifter bör inte vara diskriminerande, medföra orimliga formaliteter eller skapa hinder vid inre gränser. Lämpliga åtgärder bör därför vidtas för att tillåta att vägtullar och vägavgifter betalas när som helst och med olika former av betalningsmedel.
15. Vägavgiftssatserna bör grunda sig på hur länge infrastrukturen i fråga används och bör differentieras i förhållande till den kostnad som orsakas av vägfordonen.
16. Nedsatta satser för vägavgifterna bör tillfälligt tillämpas på fordon som är registrerade i Grekland för att ta hänsyn till svårigheter som beror på landets geopolitiska läge.
17. För att säkerställa att vägavgifter och vägtullar tillämpas enhetligt bör vissa regler fastställas för hur dessa får tillämpas, som till exempel egenskaperna hos den infrastruktur som sådana vägavgifter och vägtullar kan tillämpas på, maximinivåer för vissa avgiftssatser och andra allmänna villkor som måste gälla. De viktade genomsnittliga vägtullarna bör vara relaterade till kostnaderna för uppbyggnad, drift och utveckling av det berörda infrastrukturnätet.
18. Medlemsstaterna bör kunna använda en viss procentdel av vägavgifterna eller vägtullarna till skydd för miljön och en balanserad utveckling av transportnätet, under förutsättning att detta belopp beräknas i enlighet med bestämmelserna i detta direktiv.
19. De belopp i detta direktiv som har uttryckts i de nationella valutaenheter i de medlemsstater som har infört euron kommer att läsas den 1 januari 1999 när värdet på euron kommer att fastställas i enlighet med rådets förordning (EG) nr 2866/98 av den 31 december 1998 om omräkningskurserna mellan euron och valutorna för de medlemsstater som inför euron<sup>(1)</sup>. Det är lämpligt att de medlemsstater som inte har infört euron varje år ser över beloppen i nationella valutor i detta direktiv och anpassar dem i förekommande fall för att ta hänsyn till förändringar i växelkurserna. Årliga anpassningar av de nationella valutorna behöver inte vara obligatoriska om tillämpningen av de nya växelkurserna skulle resultera i en ändring som är lägre än en viss procentuell nivå.

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

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

## KAPITEL I

### Allmänna bestämmelser

#### Artikel 1

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

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

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

#### Artikel 2

I detta direktiv avses med

- a) *motorväg*: väg som är utformad och byggd särskilt för motortrafik, som inte betjänar fastigheter som gränsar till den och som
- i) är försedd, utom vid speciella platser eller tillfälligt, med skilda körbanor för trafik i två riktningar, skilda från varandra genom en mittsträng som inte är avsedd för trafik, eller undantagsvis med andra medel,
  - ii) inte korsar annan väg, järnväg, spårvägslinje eller gångstig i samma plan,
  - iii) är särskilt skyltad som motorväg,
- b) *vägtull*: betalning av ett bestämt belopp för ett fordon som tillryggalägger ett avstånd mellan två punkter på den infrastruktur som anges i artikel 7.2. Beloppet skall grundas på det avstånd som tillryggalagts och på fordonskategori,

<sup>(1)</sup> EGT L 359, 31.12.1998, s. 1.

- c) *vägavgift*: betalning av ett bestämt belopp som ger fordonet rätt att under en given tid använda de infrastrukturer som anges i artikel 7.2,
- d) *fordon*: motorfordon eller ledad fordonskombination avsedd uteslutande för godstransporter på väg och med en högsta tillåten bruttovikt av minst 12 ton,
- e) *EURO I-fordon*: fordon med de egenskaper som anges i rad A i tabellen i punkt 8.3.1.1 i bilaga I till direktiv 88/77/EEG av den 3 december 1987 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar från dieselmotorer som används i fordon <sup>(1)</sup>,
- f) *EURO II-fordon*: fordon med de egenskaper som anges i rad B i tabellen i punkt 8.3.1.1 i bilaga I till direktiv 88/77/EEG.

## KAPITEL II

### Fordonsbeskattning

#### Artikel 3

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

— *Belgien*:

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

— *Danmark*:

vægtafgift af motorkøretøjer m.v.

— *Tyskland*:

Kraftfahrzeugsteuer

— *Grekland*:

Τέλη κυκλοφορίας,

— *Spanien*:

a) impuesto sobre vehiculos de tracción mecánica

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

— *Frankrike*:

a) taxe spéciale sur certains véhicules routiers

b) taxe différentielle sur les véhicules à moteur

— *Irland*:

vehicle excise duty

— *Italien*:

a) tassa automobilistica

b) addizionale del 5 % Sulla tassa automobilistica

— *Luxemburg*:

taxe sur les véhicules automoteurs

— *Nederländerna*:

motorrijtuigenbelasting

— *Österrike*:

Kraftfahrzeugsteuer

— *Portugal*:

a) imposto de camionagem

b) imposto de circulação

— *Finland*:

varsinainen ajoneuvovero/egentlig fordonsskatt

— *Sverige*:

fordonsskatt

— *Förenade kungariket*:

a) vehicle excise duty

b) motor vehicles licence

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

#### Artikel 4

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

#### Artikel 5

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

#### Artikel 6

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

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

2. Medlemsstaterna kan tillämpa nedsatta skattesatser eller göra undantag för

a) fordon som används för landets försvar eller civilförsvar, av brand- eller andra utryckningstjänster och av polisen, och fordon som används för vägunderhåll,

<sup>(1)</sup> EGT L 36, 9.2.1988, s. 33. Direktivet senast ändrat genom direktiv 96/1/EG (EGT L 40, 17.2.1996, s. 1).

b) fordon som endast tillfälligt körs på allmänna vägar i den medlemsstat där fordonet är registrerat och som används av fysiska eller juridiska personer vars huvudsysselsättning inte är godstransport, förutsatt att den transportverksamhet som utförs av dessa fordon inte snedvrider konkurrensen samt att kommissionen ger sitt samtycke.

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

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

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

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

### KAPITEL III

#### Vägtullar och vägavgifter

##### Artikel 7

1. Medlemsstaterna får behålla eller införa vägtullar och/eller vägavgifter på de villkor som anges i punkterna 2–10.

2. a) Vägtullar och vägavgifter får endast tas ut av dem som använder motorvägar eller andra flerfiliga vägar av motorvägskaraktär eller av dem som använder broar, tunnlar och bergspass. I en medlemsstat där det inte finns något allmänt motorvägsnät eller tvåfiliga vägar med skilda körbanor med liknande egenskaper får emellertid vägtullar och vägavgifter tas ut i den medlems-

staten av dem som använder vägarna i den tekniskt sett högsta kategorin.

b) Efter samråd med kommissionen och i enlighet med det förfarande som fastställs i rådets beslut av den 21 mars 1962 om införande av ett förfarande för förhandsgranskning och samråd beträffande vissa lagar och andra författningar som medlemsstaterna planerar att utfärda inom transportområdet<sup>(2)</sup>

i) får vägtullar och vägavgifter också tas ut av dem som använder andra avsnitt av huvudledsnätet, särskilt

— när detta är motiverat med hänsyn till säkerheten,

— i en medlemsstat som i större delen av landet saknar ett sammanhängande motorvägsnät eller nät med tvåfiliga vägar med skilda körbanor med liknande egenskaper, i den delen av landet, men endast på vägar som används för internationell och interregional tung godstransport, under förutsättning att trafikbehovet och befolkningstätheten i denna del av landet inte gör det ekonomiskt motiverat att bygga motorvägar eller tvåfiliga vägar med skilda körbanor av liknande slag,

ii) får en särskild ordning för gränsområden införas av de berörda medlemsstaterna,

iii) får Österrike undanta motorvägsträckan mellan Kufstein och Brennerpasset från de österrikiska vägavgifterna.

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

4. Vägtullar och vägavgifter får inte vara diskriminerande, direkt eller indirekt, av skäl som grundar sig på åkarens nationalitet eller fordonets ursprung eller destination.

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

6. En medlemsstat får föreskriva att fordon registrerade i den staten skall avkrävas vägavgifter för användande av hela vägnätet inom sitt territorium.

<sup>(1)</sup> EGT L 368, 17.12.1992, s. 38.

<sup>(2)</sup> EGT 23, 3.4.1962, s. 720/62. Beslutet senast ändrat genom beslut 73/402/EEG (EGT L 347, 17.12.1973, s. 48).

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

Den 1 juli 2002 och därefter vartannat år skall dessa maximibelopp revideras. Kommissionen skall, i den omfattning som anses nödvändig, utarbeta förslag till lämpliga justeringar och Europaparlamentet och rådet skall besluta om dessa i enlighet med bestämmelserna i fördraget.

Medlemsstater som tillämpar vägavgifter skall inom de två första åren efter det att detta direktiv har trätt i kraft tillämpa en nedsättning på 50 % av vägavgiftssatserna för fordon registrerade i Grekland på grund av landets geopolitiska läge. Kommissionen får besluta att bemyndiga dessa medlemsstater att förlänga nedsättningen från år till år.

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

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

9. De viktade genomsnittliga vägtullarna bör vara relaterade till kostnaderna för uppbyggnad, drift och utveckling av det berörda infrastrukturnätet.

10. Utan att det påverkar tillämpningen av de viktade genomsnittliga vägtullarna som anges i punkt 9 får medlemsstaterna variera vägtullsatserna i förhållande till

- a) fordonens utsläppsklasser, förutsatt att ingen tullsats är mer än 50 % högre än tullsatsen för likvärdiga fordon som uppfyller de striktaste normerna för utsläpp,
- b) tidpunkten på dygnet, förutsatt att ingen tullsats är mer än 100 % högre än tullsatsen under den billigaste perioden av dygnet.

Alla variationer i de vägtullar som tas ut med avseende på fordonens utsläppsklasser eller tidpunkten på dygnet skall stå i proportion till det eftersträfvade målet.

#### Artikel 8

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

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

- a) De gemensamma vägavgifterna skall fastställas av de deltagande medlemsstaterna till nivåer som inte är högre än de maximisatser som anges i artikel 7.7.
- b) Betalning av den gemensamma vägavgiften skall ge tillgång till det nät som fastställs av de deltagande medlemsstaterna i enlighet med artikel 7.2.

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

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

## KAPITEL IV

### Slutbestämmelser

#### Artikel 9

1. Detta direktiv utgör inget hinder för medlemsstaterna att tillämpa

- a) särskilda skatter eller avgifter
  - som tas ut vid fordonsregistrering, eller
  - läggs på fordon eller last med avvikande vikt eller dimensioner,
- b) parkeringsavgifter och särskilda avgifter för stadstrafik,
- c) avgifter som är särskilt utformade för att förhindra tids- och platsrelaterad trafiköverbelastning.

2. Detta direktiv utgör inget hinder för medlemsstaterna att använda en viss procentdel av vägavgifterna eller vägtullarna till skydd för miljön och en balanserad utveckling av transportnätet under förutsättning att detta belopp beräknas i enlighet med artikel 7.7 och 7.9.

#### Artikel 10

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

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

#### Artikel 11

1. Senast de datum som anges i artikel 7.7 andra stycket skall kommissionen lägga fram en rapport till Europaparlamentet och rådet om genomförandet av detta direktiv med hänsyn till den tekniska utvecklingen och förändringar i trafikbelastningen.

2. Medlemsstaterna skall senast sex månader före de datum som avses i punkt 1 delge kommissionen den information som den behöver för att kunna utarbeta rapporten.

3. Medlemsstater som inför elektroniska system för att uppbära vägtullar och/eller vägavgifter skall samarbeta för att säkerställa att systemen är tillräckligt kompatibla.

*Artikel 12*

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

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

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

*Artikel 13*

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

*Artikel 14*

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Luxemburg den 17 juni 1999.

*På Europaparlamentets vägnar*

J. M. GIL-ROBLES

*Ordförande*

*På rådets vägnar*

F. MÜNTEFERING

*Ordförande*

## BILAGA I

## MINIMISKATTESATSER FÖR FORDON

## MOTORFORDON

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

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

## FORDONSKOMBINATIONER (LEDADE FORDON OCH FORDONSTÅG)

Antal axlar och maximalt tillåten bruttovikt (i ton)		Minimiskattesatser (i EUR/år)	
Inte mindre än	Mindre än	Drivaxel/axlar med luftfjädring eller likvärdig fjädring <sup>(1)</sup>	Andra system för fjädring av drivaxel/axlar
<b>2 + 1 axlar</b>			
12	14	0	0
14	16	0	0
16	18	0	14
18	20	14	32
20	22	32	75
22	23	75	97
23	25	97	175
25	28	175	307

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

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

## BILAGA II

**MAXIMIBELOPP I EURO FÖR VÄGAVGIFTER INKLUSIVE ADMINISTRATIVA KOSTNADER, ENLIGT  
ARTIKEL 7.7****Per år**

	<i>högst 3 axlar</i>	<i>minst 4 axlar</i>
ICKE EURO	960	1 550
EURO I	850	1 400
EURO II och renare	750	1 250

**Per månad och vecka**

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

**Per dag**

Vägavgiften per dag är 8 euro för samtliga fordonskategorier.

---