



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

av den 17 juni 1999

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

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

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

med beaktande av kommissionens förslag ⁽¹⁾,

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

med beaktande av Regionkommitténs yttrande ⁽³⁾,

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

av följande skäl:

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

⁽¹⁾ EGT C 59, 26.2.1997, s. 9.

⁽²⁾ EGT C 206, 7.7.1997, s. 17.

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

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

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

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

⁽⁷⁾ REG 1995, I-1827.

⁽⁸⁾ EGT L 279, 12.11.1993, s. 32.

▼B

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/eller vägavgift på motorvägar. Medlemsstaterna bör dessutom tillåtas att ta ut avgifter för användandet av broar, tunnlar och bergspass.
13. Med tanke på de särskilda villkor som gäller för vissa vägar i Alporna kan det vara lämpligt för en medlemsstat att på ett väldefinierat vägvagnsnät 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.

▼B

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 Grekland för att ta hänsyn till svårigheter som beror på landets geopolitiska läge.
17. För att säkerställa att vägavgifter och vägtullar tillämpas enhetligt bör vissa regler fastställas för hur dessa får tillämpas, som till exempel egenskaperna hos den infrastruktur som sådana vägavgifter och vägtullar kan tillämpas på, maximinivåer för vissa avgiftssatser och andra allmänna villkor som måste gälla. De viktade genomsnittliga vägtullarna bör vara relaterade till kostnaderna för uppbyggnad, drift och utveckling av det berörda infrastrukturnätet.
18. Medlemsstaterna bör kunna använda en viss procentdel av vägavgifterna eller vägtullarna till skydd för miljön och en balanserad utveckling av transportnätet, under förutsättning att detta belopp beräknas i enlighet med bestämmelserna i detta direktiv.
19. De belopp i detta direktiv som har uttryckts i de nationella valutaenheterna i de medlemsstater som har infört euron kommer att låsas 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⁽¹⁾. Det är lämpligt att de medlemsstater som inte har infört euron varje år ser över beloppen i nationella valutor i detta direktiv och anpassar dem i förekommande fall för att ta hänsyn till förändringar i växelkurserna. Årliga anpassningar av de nationella valutorna behöver inte vara obligatoriska om tillämpningen av de nya växelkurserna skulle resultera i en ändring som är lägre än en viss procentuell nivå.
20. Territorialprincipen bör tillämpas. Två eller flera medlemsstater kan samarbeta för att införa ett gemensamt system för vägavgifter, förutsatt att vissa ytterligare villkor uppfylls.
21. I enlighet med proportionalitetsprincipen är detta direktiv begränsat till vad som är nödvändigt för att uppnå de eftersträfvade 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.

⁽¹⁾ EGT L 359, 31.12.1998, s. 1.

▼B

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

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

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

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

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

Artikel 2

I detta direktiv avses med

▼M1

- a) *transeuropeiskt vägnät*: det vägnät som definieras i avsnitt 2 i bilaga I till Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG av den 23 juli 1996 om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet⁽¹⁾ så som det illustreras med hjälp av kartor. Kartorna hänför sig till motsvarande avsnitt som nämns i artikeldelen och/eller bilaga II till det beslutet,
- aa) *anläggningskostnader*: kostnader i samband med anläggning, i förekommande fall även finansieringskostnader, av
- ny infrastruktur eller förbättringar av ny infrastruktur (inbegripet betydande strukturella reparationer), eller
 - infrastruktur eller förbättringar av infrastruktur (inbegripet betydande strukturella reparationer) som färdigställts högst 30 år före den 10 juni 2008 för vilka vägtullsystem redan har införts den 10 juni 2008 eller som färdigställts högst 30 år före införandet av nya vägtullsystem som införts efter den 10 juni 2008; kostnader för infrastruktur eller förbättringar av infrastruktur som färdigställts före dessa tidsfrister får också anses som anläggningskostnader när
- i) en medlemsstat har inrättat ett vägtullsystem där dessa kostnader täcks genom ett avtal med en vägtulloperatör eller andra rättsliga instrument med motsvarande verkan som träder i kraft före den 10 juni 2008, eller

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

▼ M1

- ii) en medlemsstat kan påvisa att skälet till att infrastrukturen i fråga byggdes var att dess planerade livslängd var mer än 30 år.

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

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

- ab) *finansieringskostnader*: ränta på lån och/eller avkastning på eget kapital från aktieägare,
- ac) *betydande strukturella reparationer*: strukturella reparationer med undantag av sådana reparationer som inte längre är till någon nytta för väganvändare, exempelvis där reparationsarbetet har ersatts av ny vägbeläggning eller annat anläggningsarbete,

▼ M3

- ad) *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, cykelbana eller gångväg i samma plan, och
 - iii) är särskilt skyltad som motorväg,
- b) *vägtull*: en specifik avgift för ett fordon, grundad på den tillryggalagda sträckan inom en viss infrastruktur och på fordonstyp och som omfattar en infrastrukturavgift och/eller en avgift för externa kostnader,
- ba) *infrastrukturavgift*: en avgift som tas ut för att täcka en medlemsstats kostnader för uppförande, underhåll, drift och utveckling av infrastruktur,

▼ M3

- bb) *avgift för externa kostnader*: en avgift som tas ut för att täcka en medlemsstats kostnader till följd av trafikrelaterade luftföroreningar och/eller trafikrelaterat buller,
- bc) *kostnad för trafikrelaterad luftförorening*: kostnad för de skador som uppstår till följd av utsläpp av partiklar och av ozonbildande ämnen, såsom kväveoxid och flyktiga organiska föreningar, i samband med ett fordonets drift,
- bd) *kostnad för trafikrelaterat buller*: kostnad för de skador som uppstår till följd av buller från ett fordon eller från växelverkan mellan fordonet och vägytan,
- be) *viktad genomsnittlig infrastrukturavgift*: de sammanlagda intäkterna från en infrastrukturavgift under en viss period dividerade med antalet körda fordonskilometer på det vägavsnitt som avgiften omfattar under den perioden,
- bf) *viktad genomsnittlig avgift för externa kostnader*: 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 perioden,

▼ M1

- c) *vägavgift*: ett bestämt belopp som skall erläggas för att ge fordonet rätt att under en given tid använda de infrastrukturer som avses i artikel 7.1,

▼ M3

- d) *fordon*: motorfordon avsett eller använt, eller ledad fordonskombination avsedd eller använd, för godstransporter på väg och med en högsta tillåten bruttovikt av mer än 3,5 ton,

▼ M1

- e) *fordon av kategorin EURO 0, EURO I, EURO II, EURO III, EURO IV, EURO V, EEV*: fordon som överensstämmer med de utsläppsbegränsningar som anges i bilaga 0,
- f) *fordonstyp*: en kategori som ett fordon indelas i beroende på antal axlar, dimensioner eller vikt, eller andra fordonsklassificeringsfaktorer som avspeglar vägskador, exempelvis det vägskadeklassificeringssystem som redovisas i bilaga IV, förutsatt att det klassificeringssystem som tillämpas bygger på fordonsegenskaper som antingen anges i de fordonshandlingar som används i alla medlemsstater eller är synliga för blotta ögat,

▼ M1

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

▼ B

KAPITEL II
Fordonsbeskattning

Artikel 3

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

— *Belgien*:

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

▼ M2

— *Bulgarien*:

данък върху превозните средства

▼ A1

— *Tjeckien*:

silniční daň

▼ B

— *Danmark*:

vægtafgift af motorkøretøjer m.v.

— *Tyskland*:

Kraftfahrzeugsteuer

▼ A1

— *Estland*:

raskeveokimaks

▼ B

— *Grekland*:

Τέλη κυκλοφορίας,

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

▼ B— *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

▼ M4— *Kroatien:*

godišnja naknada za uporabu javnih cesta koja se plaća pri registraciji motornih i priključnih vozila

▼ B— *Irland:*

vehicle excise duty

— *Italien:*

- a) tassa automobilistica
- b) addizionale del 5 % Sulla tassa automobilistica

▼ A1— *Cypern:*

Τέλη Κυκλοφορίας Οχημάτων

— *Lettland:*

transportlīdzekļa ikgadējā nodeva

— *Litauen:*

- a) Transporto priemonių savininkų ar valdytojų naudotojo mokestis
- b) Mokestis už Lietuvoje įregistruotas krovinines transporto priemones

▼ B— *Luxemburg:*

taxe sur les véhicules automoteurs

▼ A1— *Ungern:*

gépjárműadó

▼ A1

— *Malta*:

licenzja tat-triq/road licence fee

▼ B

— *Nederländerna*:

motorrijtuigenbelasting

— *Österrike*:

Kraftfahrzeugsteuer

▼ A1

— *Polen*:

podatek od środków transportowych

▼ B

— *Portugal*:

a) imposto de camionagem

b) imposto de circulação

▼ M2

— *Rumänien*:

Taxa asupra mijloacelor de transport

▼ A1

— *Slovenien*:

letno povračilo za uporabo javnih cest za motorna in priklopna vozila

— *Slovakien*:

cestná daň

▼ B

— *Finland*:

varsinainen ajoneuvovero/egentlig fordonsskatt

— *Sverige*:

fordonsskatt

— *Förenade kungariket*:

a) vehicle excise duty

b) motor vehicles licence

▼B

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

Artikel 4

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

Artikel 5

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

Artikel 6

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

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

2. Medlemsstaterna kan tillämpa nedsatta skattesatser eller göra undantag för

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

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

3. a) Rådet får på förslag från kommissionen besluta med enhällighet om att tillåta en medlemsstat att behålla ytterligare undantag från eller ytterligare nedsättning av fordonsskatter 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.

▼B

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

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

KAPITEL III**Vägtullar och vägavgifter****▼M3***Artikel 7*

1. Om inte annat följer av artikel 9.1a får medlemsstaterna bibehålla eller införa vägtullar och/eller vägavgifter på det transeuropeiska vägnätet eller på vissa delar av detta nät och på alla andra delar av sina motorvägnät som inte ingår i det transeuropeiska vägnätet på de villkor som anges i punkterna 2, 3, 4 och 5 i den här artikeln och i artiklarna 7a–7k. Detta ska inte påverka medlemsstaternas rätt att, i enlighet med fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, tillämpa vägtullar och/eller vägavgifter på andra vägar, förutsatt att införandet av vägtullar och/eller vägavgifter på sådana andra vägar inte diskriminerar internationell trafik och inte resulterar i en snedvridning av konkurrensen mellan operatörerna.

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

3. Vägtullar och vägavgifter får inte direkt eller indirekt vara diskriminerande på grund av transportföretagets nationalitet, den medlemsstat eller det tredjeland där transportföretaget är etablerat eller fordonet är registrerat, eller transportens ursprung eller destination.

4. Medlemsstater får föreskriva nedsatta vägtullar eller vägavgifter, eller undantag från skyldigheten att betala vägtull eller vägavgift, 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 vägtransporter ⁽²⁾, och på de villkor som anges i artikel 6.2 a och b i detta direktiv.

⁽¹⁾ EGT L 368, 17.12.1992, s. 38.

⁽²⁾ EGT L 370, 31.12.1985, s. 8.

▼ M3

5. En medlemsstat får välja att tillämpa vägtullar och/eller vägavgifter endast på fordon med en högsta tillåten bruttovikt på minst 12 ton, om den anser att en utvidgning till fordon på mindre än 12 ton bland annat skulle

- a) få betydande negativa följder för det fria trafikflödet, miljön, bullernivåerna, trängsel, folkhälsan eller trafiksäkerheten på grund av att trafiken leds om,
- b) medföra administrativa kostnader på mer än 30 % av de extra-inkomster som skulle ha uppkommit genom utvidgningen.

Medlemsstater som väljer att ta ut vägtullar och/eller användaravgifter för endast de fordon som har en högsta tillåten bruttovikt på minst 12 ton ska informera kommissionen om detta samt motivera beslutet.

Artikel 7a

1. 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.

En medlemsstat får, när det gäller fordon som är registrerade i den medlemsstaten, besluta att endast tillämpa årliga avgiftssatser.

2. Medlemsstaterna ska fastställa vägavgifter, 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 ska vara relaterade till kostnaderna för uppförande, drift, underhåll och utveckling av det berörda infrastrukturnätet. De viktade genomsnittliga infrastrukturavgifterna får också omfatta avkastning på kapital och/eller en vinstmarginal grundad på marknadsvillkor.

2. De kostnader som beaktas ska avse det nät, eller en del av detta, för vilket infrastrukturavgifter tas ut, och de fordon som omfattas av dem. Medlemsstaterna får välja att ta ut avgifter för att täcka endast en viss procentandel av dessa kostnader.

Artikel 7c

1. Avgiften för externa kostnader får avse kostnaderna för trafikrelaterade luftföroreningar. På vägavsnitt inom områden med en befolkning som är utsatt för vägtrafikrelaterat buller, får avgiften för externa kostnader inkludera kostnaden för trafikrelaterat buller.

▼ **M3**

Avgiften för externa kostnader ska vara differentierad och fastställas i enlighet med de minimikrav och metoder som anges i bilaga IIIa och ska respektera de maximivärden som anges i bilaga IIIb.

2. De kostnader som beaktas ska avse det nät, eller den del av detta, för vilket avgifter för externa kostnader tas ut, och de fordon som omfattas av avgifterna. Medlemsstaterna får välja att ta ut avgifter för att täcka endast en viss procentandel av dessa kostnader.

3. Avgift för externa kostnader som avser trafikrelaterade luftföroreningar ska inte tillämpas på fordon som uppfyller de strängaste euro-utsläppskraven förrän fyra år efter tillämpningsdagen för de bestämmelser där dessa krav infördes.

4. Avgiften för externa kostnader ska fastställas av den berörda medlemsstaten. Om en medlemsstat utser en myndighet för detta syfte, ska myndigheten vara rättsligt och ekonomiskt oberoende av den organisation som förvaltar eller tar ut hela eller delar av avgiften.

Artikel 7d

Senast ett år efter att de kommande, strängare euro-utsläppskraven antagits ska Europaparlamentet och rådet, i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, fastställa motsvarande maximivärden i bilaga IIIb.

Artikel 7e

1. Medlemsstaterna ska beräkna maximinivån för infrastrukturavgiften med hjälp av metoder som utgår från de grundläggande beräkningsprinciper som anges i bilaga III.

2. För koncessionerad vägtull ska maximinivån för infrastrukturavgiften vara lika med eller lägre 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 införts före den 10 juni 2008, eller för vilka anbud eller svar på inbjudan till förhandlingar enligt det förhandlade förfarandet mottagits efter ett offentligt upphandlingsförfarande före den 10 juni 2008, ska inte omfattas av de skyldigheter som anges i punkterna 1 och 2 så länge dessa system förblir gällande och förutsatt att de inte ändras i väsentlig omfattning.

Artikel 7f

1. I undantagsfall tillåts när det gäller infrastruktur i bergsregioner, och sedan kommissionen underrättats om detta, en uppräknig av infrastrukturavgifterna på specifika vägavsnitt med kraftig trängsel, eller där fordonstrafiken medför betydande miljöförstörelse, under förutsättning att

▼ **M3**

- a) de intäkter som uppkommer till följd av uppräknigen investeras i genomförande av prioriterade projekt av europeiskt intresse, enligt bilaga III till beslut nr 661/2010/EU av den 7 juli 2010 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet (¹), som direkt bidrar till att minska trängseln eller miljöförstörelsen och som avser samma korridor som det vägavsnitt för vilket uppräknigen gäller,
- b) uppräknigen inte överstiger 15 % av den viktade genomsnittliga infrastrukturavgift som beräknats i enlighet med artiklarna 7b.1 och 7e, såvida inte de intäkter som genereras investeras i gränsöverskridande avsnitt av prioriterade projekt av europeiskt intresse som innefattar infrastruktur i bergsregioner, varvid uppräknigen inte får överstiga 25 %,
- c) tillämpningen av uppräknigen inte leder till orättvis behandling av kommersiell trafik i jämförelse med andra väganvändare,
- d) en beskrivning av det exakta vägavsnitt för vilket uppräknigen ska gälla, samt en handling som styrker att det beslutats att genomförandet av de prioriterade projekt som avses i led a ska finansieras, lämnas till kommissionen innan uppräknigen tillämpas, och
- e) den period under vilken uppräknigen ska gälla är fastställd och begränsad i förväg och är, vad gäller de intäkter som förväntas uppkomma, förenlig med finansieringsplanerna och kostnads-nyttanalyserna för de projekt som delfinansieras med intäkter från uppräknigen.

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

2. En uppräkning får tillämpas på infrastrukturavgifter som har differentierats i enlighet med artikel 7g.

3. Efter att ha mottagit den erforderliga informationen från en medlemsstat som har för avsikt att införa en uppräkning, ska kommissionen göra denna information tillgänglig för ledamöterna i den kommitté som avses i artikel 9c. Om kommissionen anser att den planerade uppräknigen inte uppfyller villkoren i punkt 1 eller att den planerade uppräknigen kommer att få betydande negativa följder för den ekonomiska utvecklingen i randområden, får kommissionen avslå de avgiftsplaner som den berörda medlemsstaten har lämnat in eller begära ändringar av dessa planer. Dessa genomförandeåtgärder ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 9c.2.

4. På vägavsnitt där kriterierna för en uppräkning enligt punkt 1 uppfylls får medlemsstaterna inte ta ut en avgift för externa kostnader om ingen uppräkning tillämpas.

5. Det belopp som motsvarar uppräknigen ska dras av från den avgift för externa kostnader som beräknas i enlighet med artikel 7c, utom för fordon inom euro-utsläppsklass 0, I och II från den 15 oktober 2011 och III från 2015. Alla de intäkter som genereras genom att uppräknigen och avgifterna för externa kostnader tillämpas samtidigt ska användas till att finansiera de prioriterade projekt av europeiskt intresse som anges i bilaga III till beslut nr 661/2010/EU.

⁽¹⁾ EUT L 204, 5.8.2010, s. 1.

▼ M3*Artikel 7g*

1. Medlemsstaterna ska differentiera infrastrukturavgiften i enlighet med fordonets euro-utsläppsklass så att ingen infrastrukturavgift med mer än 100 % överstiger samma avgift som tas ut för likvärdiga fordon som uppfyller de strängaste utsläppskraven. Befintliga koncessionsavtal är undantagna från detta krav tills avtalet förnyas.

En medlemsstat får dock göra undantag från detta krav på differentierade infrastrukturavgifter om

- i) detta allvarligt skulle skada enhetligheten inom vägtullsystemen på dess territorium,
- ii) det inte skulle vara tekniskt genomförbart att införa sådan differentiering för det berörda vägtullsystemet,
- iii) detta skulle leda till att de mest förorenande fordonen leds bort med negativa konsekvenser för trafiksäkerheten och folkhälsan, eller
- iv) vägtullen innefattar en avgift för externa kostnader.

Kommissionen ska underrättas om sådana undantag.

2. Om en förare, eller i förekommande fall transportföretaget, vid en kontroll inte kan förete de fordonsdokument som krävs för att styrka fordonets euro-utsläppsklass, får medlemsstaterna tillämpa vägtullar upp till den högsta tillåtna nivån.

3. Infrastrukturavgiften får också differentieras i syfte att minska trängsel, minimera slitage på infrastrukturen och optimera användningen av den berörda infrastrukturen eller främja trafiksäkerheten, under förutsättning att

- a) differentieringen är transparent, offentliggjord och tillgänglig för alla användare på lika villkor,
- b) differentieringen tillämpas beroende på tidpunkt på dagen, typ av dag eller årstid,
- c) ingen infrastrukturavgift överstiger maximinivån för de viktade genomsnittliga infrastrukturavgifter som avses i artikel 7b med mer än 175 %,
- d) de perioder med rusningstrafik då de högre infrastrukturavgifterna tas ut i syfte att minska trängseln inte överstiger fem timmar per dag,
- e) differentieringen har utformats och tillämpas på ett transparent och inkomstneutralt sätt på ett vägavsnitt där det ofta förekommer trängsel genom att tillämpa lägre vägtullar för transportföretag som kör i lågtrafik och högre vägtullar för dem som kör i högtrafik på det aktuella vägavsnittet, och

▼ M3

f) en medlemsstat som önskar införa en sådan differentiering eller ändra en befintlig differentiering informerar kommissionen om detta och lämnar den information som krävs för att se till att villkoren uppfylls; utifrån denna information ska kommissionen offentliggöra och regelbundet uppdatera en förteckning över de perioder och motsvarande avgifter som differentieringen gäller.

4. Den differentiering som avses i punkterna 1 och 3 är inte avsedd att generera extra vägtullintäkter. Alla oavsiktliga intäktsökningar ska uppvägas av förändringar av differentieringens struktur som måste genomföras inom två år efter utgången av det räkenskapsår under vilket de extra intäkterna genereras.

Artikel 7h

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 enhetsvärden och andra parametrar som används för beräkning av de olika kostnadsfaktorerna för infrastrukturen.

— Entydiga uppgifter om vilka fordon som omfattas av vägtullsystemet, geografisk räckvidd för det nät eller den del av ett nät som används för varje kostnadsberäkning, samt den andel av kostnaderna som förväntas återvinnas.

b) För vägtullsystem som omfattar koncessionerad vägtull:

— Koncessionsavtalen eller betydande ändringar av sådana avtal.

— Den grund på vilken överlåtaren har utfärdat koncessionsmeddelandet enligt bilaga VII B till Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/18/EG av den 31 mars 2004 om samordning av förfarandena vid offentlig upphandling av byggentreprenader, varor och tjänster⁽¹⁾, vilken ska omfatta de beräknade kostnader enligt artikel 7b.1 som förväntas uppkomma i samband med koncessionen, förutsedd trafik uppdelad på fordonstyp, de vägtullnivåer som planeras och den geografiska räckvidden för det nät som koncessionsavtalet avser.

2. Inom sex månader från mottagandet av alla nödvändiga uppgifter i enlighet med punkt 1 ska kommissionen yttra sig om huruvida skyldigheterna enligt artikel 7e har fullgjorts. Kommissionens yttranden ska göras tillgängliga för den kommitté som avses i artikel 9c.

⁽¹⁾ EUT L 134, 30.4.2004, s. 114.

▼ **M3**

3. Före införandet av ett nytt system för uttag av avgifter för externa kostnader ska medlemsstaterna skicka följande till kommissionen:

- a) Exakta uppgifter om var de vägavsnitt för vilka avgiften för externa kostnader ska tas ut är belägna samt en redogörelse för de fordonsklasser, vägtyper och exakta tidsperioder för körningen som kommer att påverka avgiftens differentiering.
- b) Den planerade viktade genomsnittliga avgiften för externa kostnader, och de förväntade sammanlagda intäkterna.
- c) I förekommande fall, namnet på den myndighet som utsetts i enlighet med artikel 7c.4 för att fastställa avgiften, och namnet på myndighetens företrädare.
- d) De parametrar, data och andra uppgifter som krävs för att visa hur den beräkningsmetod som avses i bilaga IIIa kommer att tillämpas.

4. Kommissionen ska fatta beslut om huruvida skyldigheterna enligt artiklarna 7b, 7c, 7j eller 9.2 har fullgjorts senast

- a) sex månader efter det att uppgifterna enligt punkt 3 har inkommit, eller
- b) i förekommande fall, ytterligare tre månader efter mottagandet av övriga uppgifter enligt punkt 3 på kommissionens begäran.

Den berörda medlemsstaten ska anpassa den föreslagna avgiften för externa kostnader så att den överensstämmer med beslutet. Kommissionens beslut ska göras tillgängligt för den kommitté som avses i artikel 9c och för Europaparlamentet och rådet.

Artikel 7i

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

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

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

▼ M3

3. Om inte annat följer av villkoren i artikel 7g.3 b och 7g.4, får vägtullsatserna i undantagsfall, nämligen för särskilda projekt av stort europeiskt intresse som anges i bilaga III till beslut nr 661/2010/EU, differentieras 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 linjär, proportionell, offentliggjord, tillgänglig för alla användare på lika villkor och får inte leda till att tilläggskostnader förs över på andra användare i form av högre vägtullar. Kommissionen ska kontrollera att dessa villkor är uppfyllda innan den relevanta avgiftsstrukturen införs.

Artikel 7j

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

2. Systemen för att ta ut vägtullar och vägavgifter får inte medföra omotiverade nackdelar för icke-reguljära användare av vägnätet, vare sig av ekonomisk eller av annan art. När en medlemsstat uppbär vägtullar eller vägavgifter uteslutande genom ett system som kräver användning av en ombordenhet, ska den särskilt sörja för att alla användare får tillgång till lämpliga ombordenheter som uppfyller kraven i Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/52/EG av den 29 april 2004 om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem i gemenskapen ⁽¹⁾ med rimliga administrativa och ekonomiska arrangemang.

3. Om en medlemsstat tar ut vägtull för ett fordon, ska totalbeloppet av vägtullen, infrastrukturavgiften och/eller avgiften för externa kostnader anges på ett kvitto som tillhandahålls transportföretaget, såvitt möjligt på elektronisk väg.

4. Om det är ekonomiskt möjligt ska medlemsstaterna ta ut och driva in avgifter för externa kostnader med hjälp av ett elektroniskt system som uppfyller kraven i artikel 2.1 i direktiv 2004/52/EG. Kommissionen ska främja samarbete mellan medlemsstaterna för att säkerställa driftskompatibiliteten mellan elektroniska avgiftsinsamlingsystem på europeisk nivå.

Artikel 7k

Om inte annat följer av artiklarna 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, ska detta direktiv inte hindra de medlemsstater som inför system för vägtullar och/eller vägavgifter för infrastruktur att tillhandahålla lämplig kompensation för dessa avgifter.

⁽¹⁾ EUT L 166, 30.4.2004, s. 124.

▼ B*Artikel 8*

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

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

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

▼ M1

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

▼ B

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

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

▼ M1*Artikel 8a*

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

▼ M3*Artikel 8b*

1. Två eller flera medlemsstater får samarbeta för att införa ett gemensamt vägtullsystem som är tillämpligt inom hela deras gemensamma territorium. I sådana fall ska dessa medlemsstater se till att kommissionen informeras om sådant samarbete och systemets senare genomförande och eventuella ändringar.

2. Det gemensamma vägtullsystemet ska omfattas av de villkor som anges i artiklarna 7–7k. Andra medlemsstater får ansluta sig till det gemensamma systemet.

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

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

a) särskilda skatter eller avgifter

— som tas ut vid fordonsregistrering, eller

▼ M1

— som påförs fordon eller last med avvikande vikt eller dimensioner,

b) parkeringsavgifter och särskilda avgifter för stadstrafik.

▼ M3

1a. Detta direktiv ska inte hindra medlemsstaterna från att på ett icke diskriminerande sätt tillämpa avgifter som är särskilt utformade för att minska trängsel eller motverka miljöpåverkan, inklusive dålig luftkvalitet på vägar i tätbebyggda områden, inbegripet de vägar i det transeuropeiska nätet som går genom tätbebyggda områden.

2. Medlemsstaterna ska besluta om användningen av de intäkter som genereras genom detta direktiv. För att trygga utvecklingen av transportnätet i dess helhet bör inkomsterna från infrastrukturavgifter och avgifter för externa kostnader, eller ett finansiellt värde motsvarande dessa intäkter, komma transportsektorn till godo och användas för att få hela trafiksystemet att fungera optimalt. I synnerhet bör de intäkter som genereras av avgifterna för externa kostnader, eller ett finansiellt värde motsvarande dessa intäkter, användas för att göra transporterna mer hållbara, däribland ett eller flera av följande:

- a) underlätta effektiv prissättning,
- b) minska föroreningarna från vägtrafik vid källan,
- c) mildra effekterna av föroreningarna från vägtrafik vid källan,
- d) öka fordonens koldioxid- och energiprestanda,
- e) utveckla alternativ infrastruktur för transportanvändarna och/eller utöka den nuvarande kapaciteten,
- f) stödja det transeuropeiska transportnätet,
- g) optimera logistiken,
- h) förbättra trafiksäkerheten, och
- i) tillhandahålla säkra parkeringsplatser.

Denna punkt ska anses vara uppfylld av medlemsstaterna om de har infört och tillämpar skattemässiga och ekonomiska stödåtgärder som innebär ekonomiskt stöd till det transeuropeiska nätet och som har ett värde motsvarande minst 15 % av de inkomster som genereras från infrastruktur och avgifter för externa kostnader i varje medlemsstat.

▼ M1*Artikel 9a*

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

▼ M3*Artikel 9b*

Kommissionen ska främja dialog och utbyte av tekniskt kunnande mellan medlemsstaterna med avseende på genomförandet av detta direktiv, särskilt bilagorna.

Artikel 9c

1. Kommissionen ska biträdas av en kommitté. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter ⁽¹⁾.

2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 4 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

Artikel 9d

Kommissionen ska anta delegerade akter i överensstämmelse med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt vad gäller

- anpassningen av bilaga 0 till unionens regelverk,
- anpassningen av de formler som återfinns i avsnitten 4.1 och 4.2 i bilaga IIIa till vetenskapliga och tekniska framsteg.

Förfarandena i artiklarna 9e, 9f och 9g ska gälla för de delegerade akter som avses i denna artikel.

Artikel 9e

1. Befogenheten att anta de delegerade akter som avses i artikel 9d ska ges till kommissionen för obestämd tid.

2. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna akt.

3. Befogenheten att anta delegerade akter ges kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i artiklarna 9f och 9g.

Artikel 9f

1. Den delegering av befogenhet som avses i artikel 9d får återkallas av Europaparlamentet eller rådet.

2. Den institution som har inlett ett internt förfarande för att besluta huruvida en delegering av befogenhet ska återkallas ska sträva efter att underrätta den andra institutionen och kommissionen i rimlig tid innan det slutliga beslutet fattas, och ange vilken delegerad befogenhet som kan komma att återkallas och de eventuella skälen för detta.

3. Beslutet om återkallande innebär att delegeringen av de befogenheter som anges i beslutet upphör att gälla. Det får verkan omedelbart, eller vid ett senare, i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan trätt i kraft. Det ska offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning*.

⁽¹⁾ EUT L 55, 28.2.2011, s. 13.

▼ M3*Artikel 9g*

1. Europaparlamentet eller rådet får invända mot en delegerad akt inom en period på två månader från delgivningsdagen.

På Europaparlamentets eller rådets initiativ ska denna period förlängas med två månader.

2. Om varken Europaparlamentet eller rådet vid utgången av denna period har invänt mot den delegerade akten ska den offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning* och träda i kraft den dag som anges i den.

Den delegerade akten får offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning* och träda i kraft innan denna period löper ut, förutsatt att både Europaparlamentet och rådet har underrättat kommissionen om att de har beslutat att inte invända.

3. Om Europaparlamentet eller rådet invänder mot den delegerade akten ska den inte träda i kraft. Den institution som invänder mot den delegerade akten ska ange skälen för detta.

▼ B*Artikel 10*

1. För tillämpningen av detta direktiv skall växelkurserna mellan euron och de nationella valutorna i de medlemsstater som inte har infört euron vara de kurser som gäller den första arbetsdagen i oktober och som offentliggörs i ► M3 *Europeiska unionens* ◀ *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 %.

▼ M3*Artikel 10a*

1. De belopp i euro som fastställs i bilaga II samt de belopp i cent som fastställs i tabell 1 och 2 i bilaga IIIb ska ses över vartannat år från och med den 1 januari 2013 så att hänsyn tas till förändringarna i det EU-omspännande harmoniserade indexet för konsumentpriser exklusive energi och obearbetade livsmedel (som offentliggörs av kommissionen [Eurostat]).

Beloppen ska justeras automatiskt genom att grundbeloppet i euro eller cent höjs med den procentuella förändringen av detta index. De uppkomna beloppen ska rundas av uppåt till närmaste antal hela euro avseende bilaga II, rundas av uppåt till närmaste tiondels cent avseende tabell 1 i bilaga IIIb och rundas av uppåt till närmaste hundra cent avseende tabell 2 i bilaga IIIb.

2. De justerade belopp som avses i punkt 1 offentliggörs av kommissionen i *Europeiska unionens officiella tidning*. Dessa justerade belopp träder i kraft den första dagen i månaden efter offentliggörandet.

▼ M3*Artikel 11*

1. Senast den 16 oktober 2014, och vart fjärde år därefter, ska de medlemsstater som tar ut en avgift för externa kostnader och/eller en infrastrukturavgift utarbeta en rapport om de vägtullar, inbegripet koncessionerade vägtullar, som har tagits ut på deras territorium och vidarebefordra den till kommissionen, som ska göra den tillgänglig för övriga medlemsstater. Vägtullsystem som redan införts den 10 juni 2008 och som inte omfattar avgifter för externa kostnader behöver inte ingå i rapporten, under den tid som dessa system fortsätter att gälla och förutsatt att de inte ändras på ett väsentligt sätt. Rapporten ska innehålla information om

- a) den viktade genomsnittliga avgiften för externa kostnader och de särskilda belopp som tagits ut för alla kombinationer av fordonsklass, vägtyp och tidsperiod,
- b) infrastrukturavgifternas differentiering beroende på fordonstyp och tidpunkt,
- c) den viktade genomsnittliga infrastrukturavgiften och sammanlagda intäkter från infrastrukturavgiften,
- d) de sammanlagda intäkterna från avgifterna för externa kostnader, och
- e) de åtgärder som vidtas i enlighet med artikel 9.2.

2. Senast den 16 oktober 2015 ska kommissionen, biträdd av den kommitté som avses i artikel 9c, 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 kostnader som hör samman med trafikrelaterade föroreningar och om inbegripande av fordon som väger mer än 3,5 ton men mindre än 12 ton. Rapporten ska även innehålla en analys, grundad på kontinuerlig övervakning, och en bedömning av bland annat

- a) effektiviteten av de åtgärder som fastställs i detta direktiv för att komma till rätta med vägtransporternas negativa effekter, varvid särskild hänsyn även ska tas till konsekvenserna för geografiskt isolerade och perifera medlemsstater,
- b) effekten av genomförandet av detta direktiv när det gäller att få användarna att välja de mest miljövänliga och effektiva transportlösningarna, och ska inkludera information om införandet av distansbaserade avgifter,
- c) genomförandet och effekten av differentieringen av infrastrukturavgifter enligt artikel 7g på minskningen av lokala luftföroreningar och lokal trängsel. I rapporten ska också utvärderas om den totala differentiering och rusningstid som anges i artikel 7g är tillräcklig för att differentieringsmekanismen ska kunna fungera som planerat,
- d) vetenskapliga framsteg för att beräkna de externa kostnaderna för transporter i syfte att internalisera dem,
- e) framsteg mot att tillämpa avgifter för väganvändare och metoder för att gradvis harmonisera de avgiftssystem som gäller för kommersiella fordon.

▼ M3

Rapporten ska också utvärdera användningen av elektroniska system för att ta ut och driva in infrastrukturavgifter och avgifter för externa kostnader och graden av interoperabilitet i enlighet med direktiv 2004/52/EG.

3. Rapporten ska vid behov åtföljas av förslag till Europaparlamentet och rådet om ytterligare översyn av detta direktiv.

4. Senast den 16 oktober 2012 ska kommissionen lägga fram en rapport som ger en sammanfattning av andra åtgärder, såsom regleringspolitik, som har vidtagits för att internalisera eller sänka de externa kostnader som hör samman med miljö, buller och hälsa inom samtliga transportslag, inbegripet rättslig grund och de maximivärden som tillämpas.

För att garantera rättvis intermodal konkurrens samtidigt som man successivt avgiftsbelägger externa kostnader med avseende på samtliga transportmedel ska rapporten innehålla en tidsplan för åtgärder som det återstår att vidta för att ta itu med andra transportslag eller fordon och/eller externa kostnadsfaktorer som ännu inte har beaktats, med beaktande av revideringen av rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet⁽¹⁾.

▼ B*Artikel 12*

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

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

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

Artikel 13

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

Artikel 14

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

⁽¹⁾ EUT L 283, 31.10.2003, s. 51.



BILAGA 0

UTSLÄPPSBEGRÄNSNINGAR

1. EURO 0-fordon

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

2. EURO I/EURO II-fordon

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

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

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

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

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

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

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

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



BILAGA I

MINIMISKATTESATSER FÖR FORDON

MOTORFORDON

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

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

FORDONSKOMBINATIONER (LEDADE FORDON OCH FORDONSTÅG)

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

▼B

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

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

▼B*BILAGA II***MAXIMIBELOPP I EURO FÖR VÄGAVGIFTER INKLUSIVE ADMINISTRATIVA KOSTNADER, ENLIGT ARTIKEL 7.7****Per år****▼M1**

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

▼B**Per månad och vecka**

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

Per dag**▼M1**

Vägavgiften per dag är 11 EUR för samtliga fordonskategorier.

▼ **M1***BILAGA III***GRUNDLÄGGANDE PRINCIPER FÖR FÖRDELNING AV KOSTNADER OCH BERÄKNING AV VÄGTULLAR**▼ **M3**

I denna bilaga fastställs de grundläggande principerna för beräkning av viktade genomsnittliga infrastrukturavgifter som avspeglar artikel 7b.1. Skyldigheten att relatera infrastrukturavgifterna till kostnaderna ska inte påverka medlemsstaternas rätt att i enlighet med artikel 7b.2 välja att inte täcka samtliga kostnader genom intäkterna från infrastrukturavgifter, eller deras rätt i enlighet med artikel 7f att differentiera beloppen för särskilda infrastrukturavgifter och låta dem avvika från genomsnittet.

▼ **M1**

Tillämpningen av dessa principer skall vara fullt förenlig med andra gällande skyldigheter enligt ► **M3** unionen ◀ gemenskapslagstiftningen, särskilt kravet att koncessionsavtal skall tilldelas i enlighet med direktiv 2004/18/EG och andra ► **M3** unionen ◀ gemenskapsinstrument på området för offentlig upphandling.

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

1. Definition av vägnätet och vilka fordon som omfattas

- Om ett enskilt vägtullsystem inte skall tillämpas för hela det transeuropeiska vägnätet, skall medlemsstaten ange exakt vilken del eller vilka delar av vägnätet som vägtullsystemet skall tillämpas för, liksom vilket system som används för att klassificera fordon vid differentiering av vägtullar. Medlemsstaterna skall också uppge om de utvidgar vägtullsystemet till att omfatta fordon som understiger tröskeln 12 ton.
- Om en medlemsstat väljer att införa olika system för kostnadsåtervinning för olika delar av sitt vägnät (vilket är tillåtet enligt ► **M3** artikel 7b.2 ◀), skall en särskild kostnadsberäkning ske för varje klart definierad del av vägnätet. En medlemsstat kan välja att dela upp sitt vägnät i ett antal klart definierade delar för att upprätta separata koncessionsarrangemang eller liknande för varje del.

2. Infrastrukturkostnader**2.1 Investeringskostnader**

- Investeringskostnaderna skall innefatta anläggningskostnaderna (inklusive finansieringskostnader) och kostnaderna för utveckling av infrastrukturen plus, i förekommande fall, avkastning på kapitalinvesteringen eller vinstmarginal. Kostnader för markförvärv, planering, projektering, övervakning av byggnadskontrakt och projektförvaltning samt arkeologiska undersökningar och markundersökningar, liksom andra relevanta tillkommande kostnader, skall också inbegripas.
- Täckningen av anläggningskostnaderna skall baseras på antingen den planerade livslängden för infrastrukturen eller någon annan amorteringsperiod (som inte får vara kortare än 20 år) som kan anses lämplig av finansieringsskäl genom ett koncessionsavtal eller på annat sätt. Amorteringsperiodens längd kan vara en nyckelvariabel i förhandlingarna om upprättandet av koncessionsavtal, särskilt om den berörda medlemsstaten som en del av avtalet önskar fastställa ett tak för den tillämpliga viktade genomsnittliga vägtullen.

▼ M1

- Utan att det påverkar beräkningen av investeringskostnaderna kan kostnadstäckningen
 - fördelas jämnt över amorteringsperioden eller genom viktning fördelas på de första, mellersta eller sista åren, förutsatt att denna viktning utförs på ett öppet sätt,
 - innebära en indexering av vägtullar över amorteringsperioden.
- Alla historiska kostnader skall grundas på betalade belopp. Framtida kostnader grundas på rimliga kostnadsprognoser.
- Offentliga investeringar kan antas vara finansierade lån. Den räntesats som skall tillämpas på historiska kostnader skall vara de satser som tillämpats för offentlig upplåning under samma period.
- Kostnader skall fördelas på tunga lastbilar på objektiva och öppna grunder med beaktande av andelen tung lastbilstrafik som kommer att förekomma på vägnätet och därmed förknippade kostnader. Fordonskilometer som tillryggaläggs av tunga lastbilar får i detta syfte anpassas genom objektiva motiverade "ekvivalensfaktorer", exempelvis de som föreskrivs i punkt 4 ⁽¹⁾.
- Avsättning för beräknad avkastning på kapital eller vinstmarginal skall vara rimlig mot bakgrund av marknadsförhållandena och kan varieras för att ge en kontrakterad tredje part incitament att förbättra tjänstens kvalitet. Avkastningen på kapital kan beräknas med hjälp av sådana ekonomiska indikatorer som intern avkastningsgrad eller viktad genomsnittlig kapitalkostnad.

2.2 Årlig underhållskostnad och strukturella reparationskostnader

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

3. Drifts-, förvaltnings- och vägtullskostnader

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

- kostnaderna för anläggning, upprättande och underhåll av vägtullkabiner och andra betalningssystem,
- dagliga kostnader för drift, administration och upprätthållande av uttagssystemet,

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

▼ M1

- administrativa avgifter i samband med koncessionsavtalen,
- förvaltningskostnader, administrativa kostnader och servicekostnader i samband med driften av infrastrukturen.

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

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

4. Andel godstrafik, ekvivalensfaktorer och korrektionsmekanism

- Beräkningen av vägtullarna skall grundas på de tunga lastbilarnas faktiska eller prognostiserade andelar av fordonskilometer, vid behov justerat med ekvivalensfaktorer för att ta vederbörlig hänsyn till de ökade kostnaderna för att anlägga och reparera infrastrukturer som används av lastbilar.
- I följande tabell fastställs en serie vägledande ekvivalensfaktorer. Om en medlemsstat använder ekvivalensfaktorer med procentandelar som skiljer sig från dem som finns i tabellen, skall de vara grundade på objektiva motiverade kriterier och offentliggöras.

Fordonsklass ⁽¹⁾	Ekvivalensfaktorer		
	Strukturunderhåll ⁽²⁾	Investeringar	Årligt underhåll
Mellan 3,5 t och 7,5 t, klass 0	1	1	1
> 7,5 t, klass I	1,96	1	1
> 7,5 t, klass II	3,47	1	1
> 7,5 t, klass III	5,72	1	1

⁽¹⁾ Se bilaga IV för bestämning av fordonsklass.

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

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

▼ **M3***BILAGA IIIa***MINIMIKRAV FÖR UTTAG AV EN AVGIFT FÖR EXTERNA KOSTNADER**

I denna bilaga fastställs minimikraven för uttag av en avgift för externa kostnader samt för beräkning av maximal viktad genomsnittlig avgift för externa kostnader.

1. Berörda delar av vägnätet

Medlemsstaterna ska exakt ange den eller de delar av deras vägnät 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 det vägnät som omfattas av detta direktivs tillämpningsområde, ska dessa delar väljas efter en bedömning som visar att

- när fordon utnyttjar vägar där avgiften för externa kostnader tas ut genererar detta miljöskador som är större än dem som i genomsnitt genereras i andra delar av det vägnät som omfattas av detta direktivs tillämpningsområde och där ingen avgift för externa kostnader tas ut, eller att
- införandet av en avgift för externa kostnader på andra delar av vägnätet som omfattas av detta direktivs tillämpningsområde skulle kunna inverka negativt på miljön 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 differentieringen av vägtullen. Den ska också underrätta kommissionen om det geografiska läget för vägar där högre avgifter för externa kostnader tas ut, nedan kallade *vägar i tätort* (inbegripet motorvägar), och för vägar där lägre avgifter för externa kostnader tas ut, nedan kallade *interurbana vägar* (inbegripet motorvägar).

I tillämpliga fall ska den också meddela kommissionen exakt vilka tidsperioder som motsvarar den nattperiod då en högre avgift för externa bullerkostnader får tas ut för att återspegla större bullerstörningar.

Klassificeringen av vägar som vägar i tätort (inbegripet motorvägar) och interurbana vägar (inbegripet motorvägar) samt fastställandet av tidsperioder ska grundas på objektiva kriterier som hänger samman med i vilken utsträckning vägarna och dess omgivningar drabbas av föroreningar, t.ex. befolkningstäthet och årligt antal föroreningstoppar uppmätta i enlighet med detta direktiv. De kriterier som används ska anges i meddelandet.

3. Avgiftsbelopp

För varje fordonsklass, vägtyp och tidsperiod ska medlemsstaten eller, i tillämpliga fall, den oberoende myndigheten fastställa ett enda specifikt belopp. Den avgiftsstruktur som detta leder till, inbegripet inlednings- och sluttidpunkten för varje nattperiod när avgiften för externa kostnader omfattar kostnaden för buller, ska vara öppen, offentliggjord och tillgänglig för alla användare på lika villkor. Offentliggörandet ska ske i god tid före genomförandet. Alla parametrar, uppgifter och annan information som är nödvändig för att förstå hur de externa kostnadsfaktorer beräknas, ska offentliggöras.

▼ **M3**

När avgifterna fastställs ska medlemsstaten, eller om så är lämpligt, 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.

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

Medlemsstaten eller, om så är lämpligt, en oberoende myndighet ska övervaka effektiviteten i avgiftssystemet när det gäller att minska de miljöskador som uppstår till följd av vägtransport. Om så behövs ska den vartannat år anpassa avgiftsstrukturen, och det avgiftsbelopp som fastställts för en viss fordonsklass, vägtyp och tidsperiod, till förändringarna i transportutbudet och efterfrågan.

4. Externa kostnadsfaktorer

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 medlemsstaten eller, om så är lämpligt, den oberoende myndigheten beräkna den kostnad för trafikrelaterade luftföroreningar som får täckas av avgifter genom att använda följande formel eller genom att använda beräkningsenheterna i tabell 1 i bilaga IIIb, om de är lägre:

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

där

— PCV_{ij} = kostnaden för luftföroreningar från fordonsklass i på vägtyp j (euro/fordonskilometer),

— EF_{ik} = emissionsfaktorn för förorening k och fordonsklass i (gram/fordonskilometer),

— PC_{jk} = den monetära kostnaden för förorening k för vägtyp j (euro/gram).

Emissionsfaktorerna ska vara desamma som de som används av medlemsstaten vid upprättandet av de nationella utsläppsinventeringar som avses i Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/81/EG av den 23 oktober 2001 om nationella utsläppstak för vissa luftföroreningar⁽¹⁾ (vilket kräver användning av EMEP/Corinair Emission Inventory Guidebook⁽²⁾). De monetära kostnaderna för föroreningar ska bedömas av medlemsstaterna eller, om så är lämpligt, av en oberoende myndighet, med hänsyn till den senaste tekniken.

Medlemsstaten eller, om så är lämpligt, en oberoende myndighet får tillämpa vetenskapligt bevisade alternativa metoder för att beräkna kostnaderna till följd av luftföroreningar och därvid utnyttja data från mätningar av luftföroreningar samt det lokala värdet av de monetära kostnaderna till följd av luftföroreningar, under förutsättning att resultaten inte överskrider de enhetsvärden som anges i tabell 1 i bilaga IIIb för någon fordonsklass.

⁽¹⁾ EGT L 309, 27.11.2001, s. 22.

⁽²⁾ Europeiska miljöbyråns metod: <http://reports.eea.europa.eu/EMEP-CORINAIR5/>

▼ **M3**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 medlemsstaten eller, om så är lämpligt, en oberoende myndighet beräkna den kostnad för trafikrelaterat buller som får täckas av avgifter genom att använda följande formler eller genom att använda enhetsvärdena i tabell 2 i bilaga IIb, om de är lägre:

$$NCV_j \text{ (daglig)} = e \times \sum_k NC_{jk} \times POP_k / WADT$$

$$NCV_j \text{ (dag)} = a \times NCV_j$$

$$NCV_j \text{ (natt)} = b \times NCV_j$$

där

- NCV_j = kostnaden för buller från ett tungt godsfordon på vägtyp j (euro/fordonskilometer),
- NC_{jk} = bullerkostnaden för varje person som på vägtyp j utsätts för bullernivå k (euro/person),
- POP_k = antalet personer som dagligen utsätts för bullernivå k per kilometer (person/kilometer),
- $WADT$ = det viktade trafikgenomsnittet per dag (personbilsekvivalent),
- a och b viktningfaktorer som ska fastställas av medlemsstaten, varvid den viktade genomsnittliga bulleravgiften per fordonskilometer som blir resultatet inte får överstiga NCV_j (dag).

Det trafikrelaterade bullret avser inverkan på bullernivåerna mätt nära exponeringsplatsen och i förekommande fall bakom bullerskydd.

Antalet personer som utsätts för bullernivå k ska hämtas från de strategiska bullerkartor som utarbetats enligt artikel 7 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/49/EG av den 25 juni 2002 om bedömning och hantering av omgivningsbuller ⁽¹⁾.

Kostnaderna per person som utsätts för bullernivå k ska bedömas av medlemsstaterna eller, om så är lämpligt, av en oberoende myndighet med hänsyn till den senaste tekniken.

För det viktade trafikgenomsnittet per dag används en ekvivalensfaktor ”e” på högst fyra mellan tunga godsfordon och personbilar.

Medlemsstaten eller, om så är lämpligt, en oberoende myndighet får tillämpa vetenskapligt bevisade metoder för att beräkna värdet på bullerkostnaderna, under förutsättning att resultaten inte överskrider de enhetsvärden som anges i tabell 2 i bilaga IIb.

⁽¹⁾ EGT L 189, 18.7.2002, s. 12.

▼M3

Medlemsstaten eller, om så är lämpligt, en oberoende myndighet får fastställa differentierade bulleravgifter för att gynna användningen av tystare fordon, förutsatt att detta inte leder till att utländska fordon diskrimineras. Om differentierade bulleravgifter införs, får avgifterna för den fordonskategori som medför högst buller inte överskrida de enhetsvärden som avses i tabell 2 i bilaga IIIb och fyra gånger den bulleravgift som gäller för det tystaste fordonet.

▼ **M3***BILAGA IIIb***MAXIMAL VIKTAD GENOMSNITTLIG AVGIFT FÖR EXTERNA KOSTNADER**

I denna bilaga fastställs vilka parametrar som ska tillämpas vid beräkning av den maximala viktade genomsnittliga avgiften för externa kostnader.

1. Maximal kostnad för trafikrelaterade luftföroreningar:*Tabell 1: Maximal kostnad för luftföroreningar som får täckas av avgifter*

Cent/fordonskilometer	Vägar i tätort (inbegripet motorvägar)	Interurbana vägar (inbegripet motorvägar)
Euro 0	16	12
Euro I	11	8
Euro II	9	7
Euro III	7	6
Euro IV	4	3
Euro V	0	0
efter den 31 december 2013	3	2
Euro VI	0	0
efter den 31 december 2017	2	1
Mindre förorenande än euro VI	0	0

Värdena i tabell 1 får multipliceras med en faktor upp till två i bergsområden i den mån det är motiverat på grund av vägarnas stigning, höjden och/eller temperaturinversioner.

2. Maximal kostnad för trafikrelaterat buller*Tabell 2: Maximal kostnad för buller som får täckas av avgifter*

Cent/fordonskilometer	Dag	Natt
Vägar i tätort (inbegripet motorvägar)	1,1	2
Interurbana vägar (inbegripet motorvägar)	0,2	0,3

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

▼ **M1***BILAGA IV***VÄGLEDANDE FORDONSKLASSBESTÄMNING**

Fordonsklasserna fastställs i nedanstående tabell.

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

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

Motorfordon

Drivaxlar utrustade med luftfjädring eller fjädring som erkänns som likvärdig ⁽¹⁾		Andra upphängningssystem för drivaxlarna		Skadeklass	
Antal axlar och högsta tillåten bruttovikt (i ton)		Antal axlar och högsta tillåten bruttovikt (i ton)			
Minst	Mindre än	Minst	Mindre än		
<i>Two axles</i>					
7,5	12	7,5	12	I	
12	13	12	13		
13	14	13	14		
14	15	14	15		
15	18	15	18		
<i>Three axles</i>					
15	17	15	17	II	
17	19	17	19		
19	21	19	21		
21	23	21	23		
23	25				
25	26				
		23	25		
		25	26		
<i>Four axles</i>					
23	25	23	25		I
25	27	25	27		
27	29			II	
		27	29		
		29	31		
		31	32		
29	31				
31	32				

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

▼ M1**Fordonskombinationer (ledade fordon och fordonståg)**

Drivaxlar utrustade med luftfjädring eller fjädring som erkänns som likvärdig		Andra upphängningssystem för drivaxlarna		Skadeklass
Antal axlar och högsta tillåten bruttovikt (i ton)		Antal axlar och högsta tillåten bruttovikt (i ton)		
Minst	Mindre än	Minst	Mindre än	
<i>2 + 1 axlar</i>				
7,5	12	7,5	12	I
12	14	12	14	
14	16	14	16	
16	18	16	18	
18	20	18	20	
20	22	20	22	
22	23	22	23	
23	25	23	25	
25	28	25	28	
<i>2 + 2 axlar</i>				
23	25	23	25	
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	II
31	33	31	33	
33	36	33	36	III
36	38			
<i>2 + 3 axlar</i>				
36	38	36	38	II
38	40			
		38	40	III
<i>3 + 2 axlar</i>				
36	38	36	38	II
38	40			
		38	40	III
		40	44	
40	44			
<i>3 + 3 axlar</i>				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	II
40	44	40	44	