I

(Meddelanden)

RÅDET

GEMENSAM STÅNDPUNKT (EG) nr 33/2005

antagen av rådet den 6 september 2005

inför antagandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/…/EG av den … om ändring av direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer

(2005/C 275 E/01)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 71.1 i detta,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG av den 17 juni 1999 om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer [1], särskilt artikel 7 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande [2],

med beaktande av Regionkommitténs yttrande [3],

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget [4], och

av följande skäl:

(1) Avskaffandet av snedvridningar av konkurrensen mellan medlemsstaternas transportföretag, en väl fungerande inre marknad och en förbättrad konkurrenskraft förutsätter att det inrättas rättvisa mekanismer för att debitera transportörerna för de kostnader som är förknippade med användningen av infrastrukturer. En viss grad av harmonisering har redan uppnåtts genom direktiv 1999/62/EG.

(2) Ett rättvisare avgiftssystem för användning av väginfrastrukturen är av största vikt för att uppmuntra till hållbara transporter i gemenskapen. Målet att uppnå optimal användning av det befintliga vägnätet och en avsevärd minskning av dess negativa effekter bör, för att främja en sund ekonomisk tillväxt och en väl fungerande inre marknad, förverkligas utan att ytterligare bördor läggs på operatörerna.

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

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

---

[1] EGT L 187, 20.7.1999, s. 42. Direktivet ändrat genom 2003 års anslutningsakt.
[2] EUT C 241, 28.9.2004, s. 58.
[3] EUT C 109, 30.4.2004, s. 14.
[4] Europaparlamentets yttrande av den 20 april 2004 (EUT C 104 E, 30.4.2004, s. 372) och rådets gemensamma ståndpunkt av den 6 september 2005 (ännu ej offentliggjord i EUT).

(5) De internationella vägtransporterna är koncentrerade på det transeuropeiska vägtransportnätet. Dessutom är en väl fungerande inre marknad av avgörande vikt för de kommersiella transporterna. Gemenskapsramen bör följaktligen omfatta de kommersiella transporterna på det transeuropeiska transportnätet såsom det definieras i Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG av den 23 juli 1996 om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet ([1]). Medlemsstaterna bör vara fria att i enlighet med subsidiaritetsprincipen tillämpa vägtullar och/eller vägavgifter på andra vägar än det transeuropeiska transportnätet, i enlighet med fördraget.

(6) Av kostnadseffektivitetsskäl i samband med genomförandet av vägtullsystemen behöver inte nödvändigtvis hela den infrastruktur som en vägtull avser bli föremål för tillträdesrestriktioner med kontroll av avgifterna. Medlemsstaterna kan välja att genomföra detta direktiv genom användning av vägtullar enbart på en viss punkt i den infrastruktur som tullen avser.

(7) Vägtullarna bör grundas på principen om täckning av infrastrukturkostnaderna. Om dessa infrastrukturer har samfinansierats genom Europeiska unionens allmänna budget, bör gemenskapens bidrag inte täckas genom vägtullar, såvida det inte finns särskilda bestämmelser i de tillämpliga gemenskapsinstrumenten där framtida intäkter genom avgifter tas med i beräkningen vid fastställandet av gemenskapens del i samfinansieringen.

(8) Användarens möjlighet att fatta beslut som påverkar avgiften genom val av de minst förorenande fordonen samt tidsperioder och vägsträckor med lägre belastning utgör en viktig beståndsdel i systemet med vägtullar. Medlemsstaterna bör därför ges möjlighet att differentiera vägtullarna med hänsyn till fordonets utsläppskategori (”EURO”-klassificering) och den skada det orsakar vägarna med hänsyn till plats, tidpunkt och belastning. En sådan differentiering av vägtullsnivån bör stå i proportion till det mål som eftersträvas.

(9) Aspekter av kommersiell prissättning på väginfrastrukturanvändning som inte täcks av detta direktiv bör följa reglerna i fördraget.

(10) Detta direktiv påverkar inte möjligheten för medlemsstater som inför ett system med vägtullar och/eller vägavgifter för användning av infrastruktur att, utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 87 och 88 i fördraget, fritt ge lämplig kompensation för dessa avgifter. Sådan kompensation bör inte leda till snedvridning av konkurrensen på den inre marknaden och bör omfattas av tillämpliga bestämmelser i gemenskapsrätten, särskilt de minimiskattesatser för fordon som anges i bilaga I till direktiv 1999/62/EG och rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet ([2]).

(11) När medlemsstaterna tar ut vägtullar eller vägavgifter för användning av vägar som ingår i det transeuropeiska vägnätet, bör avgiftsbelagda vägar på lämpligt sätt prioriteras i medlemsstaternas underhållsplaner.

(12) Bergsregioner som Alperna eller Pyrenéerna bör särskilt uppmärksammas. Nya omfattande infrastrukturprojekt har ofta inte genomförts, eftersom de betydande ekonomiska resurser som de skulle kräva inte har varit tillgängliga. I sådana regioner får man därför begära att användarna skall betala en extra avgift för att finansiera viktiga projekt av mycket högt europeiskt värde, även sådana som omfattar ett annat transportsätt i samma korridor. Detta belopp bör vara kopplat till projektets ekonomiska behov. Beloppet bör också vara kopplat till grundnivån på vägtullarna för att inte förorsaka konstlat höga avgifter i en korridor, vilket skulle kunna leda till att trafiken läggs om till andra korridorer och därmed orsakar lokala trafikstockningsproblem och en ineffektiv användning av näten.

(13) Avgifterna bör vara icke-diskriminerande och uttaget av dessa bör inte leda till överdrivna formaliteter eller skapa hinder vid de inre gränserna. Man bör därför vidta lämpliga åtgärder för att underlätta betalningen för tillfälliga användare, i synnerhet om vägtullar och/eller vägavgifter uteslutande tas upp med hjälp av ett system som förutsätter en anordning för elektronisk betalning (ombordenhet).

(14) I syfte att säkerställa en enhetlig och harmoniserad tillämpning av system för avgiftsbeläggning av infrastrukturerna bör i nya vägtullsystem kostnaderna beräknas enligt ett antal huvudprinciper eller fastställas på en nivå som inte överstiger den som skulle följa om dessa principer tillämpades. Dessa krav bör inte gälla befintliga system om de inte ändras i väsentlig omfattning i framtiden. Som väsentliga ändringar bör anses varje betydande ändring av de ursprungliga villkoren för vägtullsystemet genom ändring av ett avtal med vägtulloperatören, men inte ändringar som fanns med redan i

([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).

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

det ursprungliga systemet. I fråga om koncessionsavtal kan väsentliga förändringar genomföras enligt ett förfarande för offentlig upphandling. I syfte att möjliggöra insyn utan att orsaka svårigheter för marknadsekonomin och offentlig-privata partnerskap bör medlemsstaterna dessutom till kommissionen meddela de enhetsvärden och andra parametrar som de avser tillämpa vid beräkningen av de olika kostnadsfaktorerna för avgifterna, eller, i fråga om koncessionsavtal, det aktuella avtalet och basfallet så att kommissionen får möjlighet att yttra sig. Yttranden som har antagits av kommissionen före införandet av nya vägtullsystem i medlemsstaterna påverkar inte på något sätt kommissionens skyldighet enligt fördraget att se till att gemenskapslagstiftningen tillämpas.

(15) Det krävs fortfarande ytterligare tekniska framsteg för att utveckla avgiftssystemet för användning av väginfrastrukturerna. I detta syfte bör ett förfarande införas som medger att kommissionen kan anpassa kraven i direktiv 1999/62/EG till de tekniska framstegen efter samråd med medlemsstaterna.

(16) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra detta direktiv bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter ([1]).

(17) Eftersom målet för detta direktiv, nämligen harmoniseringen av de villkor som är tillämpliga för vägtullar och vägavgifter som är kopplade till användningen av väginfrastrukturen, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och det därför, på grund av dess gemenskapsdimension och med hänsyn till skyddet av den inre marknaden för transporter, bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.

(18) Direktiv 1999/62/EG bör därför ändras.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

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

1) Artikel 2 skall ändras på följande sätt:

a) Led a skall ersättas med följande:

”a) *transeuropeiskt vägnät:* det vägnät som definieras i avsnitt 2 i bilaga I till Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG av den 23 juli 1996 om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet (*) så som det illustreras med hjälp av kartor. Kartorna hänför sig till motsvarande avsnitt som nämns i artikeldelen och/eller bilaga II till det beslutet,

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

b) Följande led skall införas:

”aa) *anläggningskostnader för uppbyggnad:* kostnader i samband med byggande, i förekommande fall även finansieringskostnader, för

— ny infrastruktur eller nya förbättringar i ny infrastruktur (inklusive betydande strukturella reparationer), eller

— infrastruktur eller förbättringar i infrastruktur (inklusive betydande strukturella reparationer) som färdigställts högst 30 år före den ... (*) för vilka vägtullsystem redan har införts den ... (*) eller som färdigställts högst 30 år före införandet av nya vägtullsystem som införts efter ... (*); kostnader för infrastruktur eller förbättringar i 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... (*), eller

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

([1]) EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

(*) 24 månader efter det att detta direktiv har trätt i kraft.

Under alla förhållanden får den del av kostnaderna för uppbyggnad som skall beaktas inte överstiga den del av den nuvarande planerade livslängden som återstår för infrastrukturkomponenter vid ... (*) eller den tidpunkt när det nya vägtullsystemet införs, om denna tidpunkt infaller senare.

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

ab) *finansieringskostnader:* ränta på lån och/eller avkastning på eget kapital från aktieägare,

ac) *betydande strukturella reparationer:* strukturella reparationer med undantag av sådana reparationer som inte längre är till någon nytta för väganvändare, t.ex. där reparationsarbetet har ersatts av ny vägbeläggning eller annat byggnadsarbete,"

c) Led b skall ersättas med följande:

"b) *vägtull:* ett bestämt belopp som skall erläggas för ett fordon som tillryggalägger en given sträcka på de infrastrukturer som avses i artikel 7.1; beloppet skall grundas på den sträcka som tillryggalagts och på fordonstyp,"

d) Följande nya led ba skall införas:

"ba) *viktad genomsnittlig vägtull:* de totala intäkter som genereras av vägtullar under en given period delat med antalet fordonskilometer som tillryggalagts på ett givet vägnät som är belagt med tullavgifter under denna period, varvid både intäkter och fordonskilometer skall beräknas för de fordon som omfattas av vägtullar,"

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

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

d) *fordon:* motorfordon eller ledad fordonskombination som är avsedda eller används uteslutande för godstransporter på väg och med en högsta tillåten bruttovikt av mer än 3,5 ton,

e) *fordon av kategorin 'EURO 0', 'EURO I', 'EURO II', 'EURO III', 'EURO IV', 'EURO V', 'EEV'*: fordon som överensstämmer med de utsläppsbegränsningar som anges i bilaga 0 till detta direktiv,

f) *fordonstyp:* en kategori som ett fordon indelas i beroende på antal axlar, dimensioner eller vikt, eller andra fordonsklassificeringsfaktorer som avspeglar vägskador, t.ex. det vägskadeklassificeringssystem som redovisas i bilaga IV, förutsatt att det klassificeringssystem som tillämpas bygger på fordonsegenskaper som antingen anges i de fordonshandlingar som används i alla medlemsstater eller är synliga för blotta ögat,"

f) Följande led skall läggas till:

"g) *koncessionsavtal:* en 'byggkoncession' eller en 'tjänstekoncession' enligt definitionen i artikel 1 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/18/EG av den 31 mars 2004 om samordning av förfarandena vid offentlig upphandling av byggentreprenader, varor och tjänster (*),

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

(*) EUT L 134, 30.4.2004, s. 114. Direktivet senast ändrat genom kommissionens förordning (EG) nr 1874/2004 (EUT L 326, 29.10.2004, s. 17)."

2) Artikel 7 skall ändras på följande sätt:

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

"1. Medlemsstaterna får behålla eller införa vägtullar och/eller vägavgifter på det transeuropeiska vägnätet, eller på delar av detta vägnät, endast på de villkor som anges i punkterna 2–12. Detta skall inte påverka medlemsstaternas rätt att tillämpa vägtullar och/eller vägavgifter på vägar som inte ingår i det transeuropeiska vägnätet eller på andra slags motorfordon som inte omfattas av definitionen av 'fordon' på det transeuropeiska vägnätet, i överensstämmelse med fördraget.

2. En medlemsstat får välja att behålla eller införa vägtullar och/eller vägavgifter endast för fordon med en högsta tillåten lastvikt på minst 12 ton. Om en medlemsstat väljer att tillämpa vägtullar och/eller vägavgifter på fordon under denna viktgräns skall bestämmelserna i detta direktiv tillämpas.

(*) 24 månader efter det att detta direktiv har trätt i kraft.

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

4. Vägtullar och vägavgifter får inte vara diskriminerande, direkt eller indirekt, av skäl som grundar sig på transportörens nationalitet, etableringsland eller etableringsort eller fordonets registreringsland eller registreringsort eller transportens ursprung eller destination."

b) Följande punkter skall införas:

"4a. Medlemsstaterna får medge sänkta vägtullsatser eller vägavgifter eller undantag från skyldigheten att betala vägtull eller vägavgift för fordon som är befriade från skyldigheten att installera och använda färdskrivare enligt rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter (*), och i de fall som omfattas av, och på de villkor som avses i artikel 6.2 a och 6.2 b i detta direktiv.

4b. Eftersom avgiftsstrukturer som omfattar rabatter eller avgiftsreduktioner för frekventa användare kan medföra faktiska minskningar av infrastrukturoperatörens administrativa kostnader, får medlemsstaterna föreskriva sådana rabatter eller reduktioner under förutsättning att

— de uppfyller villkoren i punkt 10 a,

— de överensstämmer med fördraget, särskilt artiklarna 12, 49, 86 och 87,

— de inte snedvrider konkurrensen på den inre marknaden,

— den sålunda utformade avgiftsstrukturen är linjär, proportionell, tillgänglig för alla användare på lika villkor och inte leder till att extra kostnader överförs på andra användare i form av högre avgifter.

Sådana rabatter eller reduktioner får under inga omständigheter överstiga 13 % av den avgift som erläggs för likvärdiga fordon som inte är berättigade till rabatten eller reduktionen.

4c. Alla rabatt- och reduktionssystem skall meddelas till kommissionen som skall kontrollera att de uppfyller villkoren i punkterna 4a och 4b och godkänna dem enligt förfarandet i artikel 9c.2.

(*) EGT L 370, 31.12.1985, s. 8. Förordningen senast ändrad genom kommissionens förordning (EG) nr 432/2004 (EUT L 71, 10.3.2004, s. 3)."

c) Punkt 6 skall ersättas med följande:

"6. Arrangemangen för uttag av vägtullar och/eller vägavgifter skall inte innebära omotiverade nackdelar, vare sig ekonomiskt eller på annat sätt, för tillfälliga användare av vägnätet. Särskilt när en medlemsstat uppbär vägtullar och/eller vägavgifter uteslutande genom ett system som kräver användning av en ombordenhet (OBU) skall den genom rimliga administrativa och ekonomiska arrangemang göra lämpliga ombordenheter tillgängliga."

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

e) Punkterna 9 och 10 skall ersättas med följande:

"9. Vägtullarna skall endast grundas på principen om täckning av infrastrukturkostnader. Särskilt de viktade genomsnittliga vägtullarna skall vara avpassade efter kostnaderna för uppbyggnad, drift, underhåll och utveckling av det berörda infrastrukturnätet. De viktade genomsnittliga vägtullarna får även inbegripa avkastning på kapital eller vinstmarginal som grundar sig på marknadsvillkoren.

10. a) Utan att det påverkar tillämpningen av de viktade genomsnittliga vägtullar som avses i punkt 9 får medlemsstaterna variera vägtullsatserna för t.ex. sådana syften som att bekämpa miljöskador, undanröja trängsel, minimera skadorna på infrastrukturen, optimera användningen av den berörda infrastrukturen eller främja trafiksäkerheten, förutsatt att sådana variationer

— står i proportion till det eftersträvade målet,

— är öppna och icke-diskriminerande särskilt avseende transportörens nationalitet, etableringsland eller -ort eller fordonets registreringsland eller -ort och transportens ursprung eller destination,

— inte utformats för att generera extra intäkter från vägtullar, varvid varje oavsiktlig inkomstökning (som leder till viktade genomsnittliga vägtullar som inte överensstämmer med punkt 9) kompenseras av ändringar i differentieringsstrukturen vilka skall genomföras inom två år efter utgången av det bokföringsår då de extra intäkterna har genererats,

— respekterar de trösklar för högsta flexibilitet som fastställs i led b nedan.

b) Om inte annat följer av villkoren i led a får vägtullsatserna variera i förhållande till

— EURO-utsläppsklass enligt bilaga 0, förutsatt att ingen vägtull är mer än 100 % högre än den vägtull som tas ut för likvärdiga fordon som uppfyller de strängaste utsläppskraven och/eller

— tidpunkten på dagen, typ av dag eller årstid, förutsatt att

i) ingen vägtull är mer än 100 % högre än vägtullen under den billigaste perioden av dagen, typ av dag eller årstid, eller

ii) när en nollprocentsats gäller för den billigaste perioden, strafftillägget för den dyraste tidpunkten på dagen, typen av dag eller årstid inte överstiger den vägtullsats som annars skulle ha varit tillämplig för fordonet i fråga med mer än 50 %.

c) Om inte annat följer av villkoren i led a, får vägtullsatserna i undantagsfall för särskilda projekt av stort europeiskt intresse på annat sätt variera för att säkra sådana projekts lönsamhet, när de är direkt konkurrensutsatta i förhållande till andra typer av fordonstransporter. Den avgiftsstruktur som detta leder till skall vara lineär, proportionell, öppet offentliggjord, tillgänglig för alla användare på lika villkor och får inte leda till att tilläggskostnader förs över på andra användare i form av högre tullar. Kommissionen skall kontrollera att villkoren i denna punkt är uppfyllda innan den relevanta avgiftsstrukturen genomförs."

f) Följande punkter skall läggas till:

"11. I undantagsfall för infrastruktur i bergsregioner, och efter det att kommissionen informerats, får en uppräkning tillämpas för vägtullarna för särskilda vägavsnitt

a) där det förekommer akut överbelastning som påverkar fordonens fria rörlighet, eller

b) där fordonstrafiken förorsakar betydande miljöskador,

under följande förutsättningar:

— Intäkterna från uppräkningen skall investeras i prioriterade projekt av europeiskt intresse som fastställs i bilaga III till beslut nr 884/2004/EG, vilka direkt bidrar till att avhjälpa sådan överbelastning eller sådana miljöskador och som är belägna i samma korridor som det vägavsnitt uppräkningen gäller.

— Uppräkningen, som kan tillämpas på differentierade vägtullar i enlighet med punkt 10, får inte överskrida 15 % av den viktade genomsnittliga vägtullen beräknad i enlighet med punkt 9, utom när intäkterna från uppräkningen investeras i gränsöverskridande avsnitt av prioriterade projekt av europeiskt intresse som inbegriper infrastruktur i bergsregioner varvid uppräkningen inte får överskrida 25 %.

— Tillämpningen av uppräkningen får inte leda till orättvis behandling av yrkestrafik jämfört med andra vägtrafikanter.

— Finansieringsplaner för den infrastruktur som uppräkningen tillämpas på och en kostnadsnyttoanalys för det nya infrastrukturprojektet skall överlämnas till kommissionen innan uppräkningen tillämpas.

— Den period under vilken uppräkningen skall tillämpas skall fastställas och begränsas i förväg och, i fråga om förväntade intäkter, stå i samklang med de inlämnade finansieringsplanerna och kostnadsnyttoanalysen.

När det gäller nya gränsöverskridande projekt skall tillämpningen av denna bestämmelse godkännas av de berörda medlemsstaterna.

När kommissionen mottar finansieringsplanerna från en medlemsstat som avser att införa en uppräkning, skall den ställa denna information till förfogande för ledamöterna i den kommitté som avses i artikel 9c.1. Om kommissionen anser att den planerade uppräkningen inte motsvarar de villkor som fastställs i denna punkt, eller om den anser att den avsedda uppräkningen kommer att få avsevärda skadliga följder för den ekonomiska utvecklingen i randområden, får den i enlighet med förfarandet i artikel 9c.2 förkasta eller begära ändring av avgiftsplanerna som överlämnats av den berörda medlemsstaten.

12. Om en förare inte kan uppvisa de fordonsdokument som är nödvändiga för att styrka de uppgifter som avses i punkt 10 b första strecksatsen, och för att fastställa fordonstyp, får medlemsstaten vid en kontroll tillämpa vägtullar upp till den högsta uttagsnivån."

3) Följande artikel skall införas:

"Artikel 7a

1. Vid fastställandet av de viktade genomsnittliga vägtullnivåerna på den berörda vägnätsinfrastrukturen eller en tydligt angiven del av ett sådant vägnät, skall medlemsstaterna ta hänsyn till de olika kostnaderna enligt artikel 7.9. Dessa kostnader skall stå i proportion till vägnätet eller den del av vägnätet och till de fordon för vilka vägtullar uppbärs. Medlemsstaterna får välja att inte återvinna dessa kostnader genom tullavgifter eller att återvinna endast en procentandel av dessa kostnader.

2. Vägtullar skall fastställas i enlighet med artikel 7 och punkt 1 i denna artikel.

3. För andra nya vägtullsystem än de som inbegriper koncessionerad vägtull som medlemsstaterna inrättar efter den ... (*) skall medlemsstaterna vid beräkningen av kostnaderna använda en metod som grundar sig på de grundläggande beräkningsprinciper som anges i bilaga III.

För nya koncessionerade vägtullar, som införs efter den ... (*), skall den högsta avgiften vara lika med eller lägre än den nivå som skulle ha blivit resultatet om man använt en metod som grundar sig på de grundläggande beräkningsprinciper som anges i bilaga III. Bedömningen av en sådan likvärdighet skall göras på grundval av en rimligt lång referensperiod som lämpar sig för ett koncessionsavtal.

Vägtullsystem som redan har införts den ... (*) eller för vilka anbud eller svar på inbjudan till förhandlingar enligt det förhandlade förfarandet har inlämnats efter ett offentligt upphandlingsförfarande före den ... (*), skall inte omfattas av de skyldigheter som anges i denna punkt så länge som dessa system förblir gällande och förutsatt att de inte ändras i väsentlig omfattning.

4. Medlemsstaterna skall senast fyra månader före genomförandet av ett nytt vägtullsystem meddela kommissionen följande:

a) Beträffande andra vägtullsystem än sådana som inbegriper koncessionerad vägtull

— de enhetsvärden och andra parametrar som de tillämpar för att beräkna de olika kostnadsfaktorerna, och

— tydlig information om de fordon som omfattas av deras vägtullsystem och den geografiska utbredningen av det vägnät eller den del av ett vägnät som använts för kostnadsberäkningen i fråga och vilken procentandel av kostnaderna de avser att återvinna.

b) Beträffande vägtullsystem som inbegriper koncessionerade vägtullar:

— Koncessionsavtalen eller avgörande ändringar av sådana avtal.

— Det basfall på vilket överlåtaren har grundat koncessionsmedgivandet enligt bilaga VII B till direktiv 2004/18/EG. Detta basfall skall inbegripa de beräknade kostnaderna enligt artikel 7.9 som ingår i koncessionen, den beräknade trafiken uppdelad i fordonstyper, avsedda avgiftsnivåer och den geografiska utbredningen av det nätverk som omfattas av koncessionsavtalet.

5. För sådana fall som omfattas av skyldigheterna i punkt 3 skall kommissionen, inom fyra månader efter mottagandet av den information som avses i punkt 4, avge ett yttrande om huruvida dessa skyldigheter förefaller ha fullgjorts.

Kommissionens yttranden skall göras tillgängliga för den kommitté som anges i artikel 9c.1.

6. Om en medlemsstat önskar tillämpa bestämmelserna i artikel 7.11 vad gäller vägtullsystem som redan inrättats den ... (*) skall den berörda medlemsstaten lämna information som påvisar att den viktade genomsnittliga vägtull som tillämpas på den berörda infrastrukturen överensstämmer med artikel 2aa och artikel 7.9 och 7.10."

4) Artikel 8.2 b skall ersättas med följande:

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

5) Följande artikel skall införas:

"Artikel 8a

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

6) Artikel 9 skall ändras på följande sätt:

a) Följande led skall läggas till i punkt 1:

"d) skatter på försäkringarna."

b) Punkt 2 skall ersättas med följande:

"2. I överensstämmelse med subsidiaritetsprincipen skall medlemsstaterna besluta hur de inkomster som härrör från avgifter för användning av väginfrastruktur skall utnyttjas. För att trygga utvecklingen av transportnätet i dess helhet bör inkomsterna från avgifterna komma transportsektorn till godo och användas för att få hela trafiksystemet att fungera optimalt."

(*) 24 månader efter det att detta direktiv har trätt i kraft.

7) Följande artiklar skall införas:

"Artikel 9a

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

Artikel 9b

Kommissionen skall underlätta dialog och utbyte av tekniskt kunnande mellan medlemsstaterna med avseende på genomförandet av detta direktiv, särskilt bilaga III. Kommissionen skall uppdatera och förtydliga bilagorna 0, III och IV med hänsyn till tekniska framsteg och bilagorna I och II med hänsyn till prisökningar, i enlighet med förfarandet i artikel 9c.3.

Artikel 9c

1. Kommissionen skall biträdas av en kommitté.

2. När det hänvisas till denna punkt skall artiklarna 3 och 7 i rådets beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

3. När det hänvisas till denna punkt skall artiklarna 5 och 7 i rådets beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

Den tid som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG skall vara tre månader.

4. Kommittén skall själv anta sin arbetsordning."

8) Artikel 11 skall ersättas med följande:

"Artikel 11

Kommissionen skall senast den ... (*) lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet om genomförandet av detta direktiv och dess konsekvenser, varvid hänsyn skall tas till den tekniska utvecklingen och utvecklingen av trafiktätheten och en utvärdering göras av direktivets effekt på den inre marknaden, inklusive gemenskapens öregioner, regioner utan kust och randområden och på investeringsnivån inom sektorn samt av dess bidrag till målet hållbar transportpolitik.

Rapporten skall vid behov åtföljas av förslag till Europaparlamentet och rådet om ytterligare översyn av direktivet.

Medlemsstaterna skall översända de nödvändiga uppgifterna till kommissionen senast den … (**)."

9) Tabellen i bilaga II över beloppen för årliga vägavgifter skall ersättas med följande:

	"högst tre axlar	minst fyra axlar
ICKE EURO och EURO I	1 020	1 648
EURO II och EURO III	904	1 488
EURO IV, EURO V och EEV	797	1 329"

10) Den sista meningen i bilaga II skall ersättas med följande:

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

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

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

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

Artikel 2

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

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

2. Medlemsstaterna skall till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv, samt en jämförelsetabell över bestämmelserna i detta direktiv och de nationella bestämmelser som antagits.

Artikel 3

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

Artikel 4

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar	*På rådets vägnar*
…	…
Ordförande	*Ordförande*

(*) 5 år efter det att detta direktiv har trätt i kraft.

(**) 54 månader efter det att detta direktiv har trätt i kraft.

(***) 24 månader efter det att detta direktiv har trätt i kraft.

BILAGA I

”BILAGA 0

UTSLÄPPSBEGRÄNSNINGAR

1. **EURO 0-fordon**

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

2. **EURO I/EURO II-fordon**

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

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

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

De specifika massorna av kolmonoxid, totalkolväten, kväveoxider och partiklar enligt resultaten från ESC-provet samt av 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 driftsförhållanden (ESC prov) eller kortvariga driftsförhållanden (ETC och ELR prov).
(2) 0,13 för motorer med en slagvolym under 0,7 dm^3 per cylinder och ett varvtal över 3 000 min^{-1} vid nominell effekt.

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

BILAGA II

”BILAGA III

GRUNDLÄGGANDE PRINCIPER FÖR FÖRDELNING AV KOSTNADER OCH BERÄKNING AV VÄGTULLAR

I denna bilaga fastställs de grundläggande principerna för beräkning av viktade genomsnittliga vägtullar som avspeglar artikel 7.9. Skyldigheten att ställa vägtullarna i proportion till kostnaderna skall inte påverka medlemsstaternas frihet att i enlighet med artikel 7a.1 välja att inte kräva full kostnadstäckning genom tullavgifter, eller deras frihet i enlighet med artikel 7.10 att variera beloppen för särskilda vägtullar och låta dem avvika från genomsnittet ([1]).

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

När en medlemsstat inleder förhandlingar med en eller flera tredjeparter om ett koncessionsavtal om byggande 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 förhandlingsresultatet bli föremål för en bedömning av hur dessa principer följts.

1. **Definition av vägnätet och vilka fordon som omfattas**

— Om ett enskilt vägtullsystem inte skall tillämpas för hela det transeuropeiska vägnätet, skall medlemsstaten ange exakt vilken del eller vilka delar av vägnätet som vägtullsystemet skall tillämpas för, liksom vilket system som används för att klassificera fordon vid differentiering av vägtullar. Medlemsstaterna skall också uppge om de utvidgar vägtullsystemet till att omfatta fordon som understiger tröskeln 12 ton.

— Om en medlemsstat väljer att införa olika system för kostnadsåtervinning för olika delar av sitt vägnät (vilket är tillåtet enligt artikel 7a.1), skall en särskild kostnadsberäkning ske för varje klart definierad del av vägnätet. En medlemsstat kan välja att dela upp sitt vägnät i ett antal klart definierade delar för att upprätta separata koncessionsarrangemang eller liknande för varje del.

2. **Infrastrukturkostnader**

2.1 *Investeringskostnader*

— Investeringskostnaderna skall innefatta anläggningskostnaderna för uppbyggnad (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 inkluderas.

— Täckningen av anläggningskostnaderna för uppbyggnaden skall baseras på antingen den planerade livslängden för infrastrukturen eller någon annan amorteringsperiod (som inte får vara kortare än 20 år) som kan anses lämplig av finansieringsskäl genom ett koncessionsavtal eller på annat sätt. Amorteringsperiodens längd kan vara en nyckelvariabel i förhandlingarna om upprättandet av koncessionsavtal, särskilt om den berörda medlemsstaten som en del av avtalet önskar fastställa ett tak för den tillämpliga viktade genomsnittliga vägtullen.

— Utan att det påverkar beräkningen av investeringskostnaderna kan kostnadstäckningen

  — fördelas jämnt över amorteringsperioden eller genom viktning fördelas på de första, mellersta eller sista åren, förutsatt att denna viktning utförs på ett öppet sätt,

  — innebära en indexering av vägtullar över amorteringsperioden.

— Alla anskaffningskostnader skall grundas på betalade belopp. Framtida kostnader grundas på rimliga kostnadsprognoser.

([1]) Dessa bestämmelser i kombination med den flexibilitet som finns när det gäller kostnadstäckningen under en tidsperiod (se punkt 2.1 tredje strecksatsen) ger en avsevärd marginal för att fastställa vägtullar på nivåer som är acceptabla för användarna och anpassade till medlemsstatens särskilda mål för transportpolitiken.

— Offentliga investeringar kan antas vara finansierade lån. Den räntesats som skall tillämpas för anskaffningskostnader skall vara de satser som tillämpats för offentliga lån 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 sådana objektivt motiverade 'ekvivalensfaktorer' som i punkt 4 ([1]).

— Avsättning för beräknad avkastning på kapital eller vinstmarginal skall vara rimlig mot bakgrund av marknadsförhållandena och kan varieras för att ge en kontrakterad tredjepart incitament att förbättra tjänstens kvalitet. Avkastningen på kapital kan beräknas med hjälp av sådana ekonomiska indikatorer som intern avkastningsgrad eller viktad genomsnittlig kapitalkostnad.

2.2 *Årlig underhållskostnad och strukturella reparationskostnader*

— Dessa kostnader skall innefatta både de årliga kostnaderna för underhåll av vägnätet och de periodiska kostnaderna för underhåll, förstärkning och renovering av vägbeläggning, i syfte att bibehålla vägnätets operativa kvalitet.

— Kostnaderna skall fördelas mellan tunga lastbilar och annan trafik på grundval av faktiska och prognostiserade andelar av fordonskilometer och får anpassas genom sådana objektivt 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 innefatta

— kostnaderna för byggnad, upprättande och underhåll av vägtullkabiner och andra betalningssystem,

— dagliga kostnader för drift, administration och upprätthållande av uttagssystemet,

— administrativa avgifter i samband med koncessionsavtalen,

— förvaltningskostnader, administrativa kostnader och servicekostnader i samband med driften av infrastrukturen.

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

Kostnaderna skall fördelas på rättvisa och genomblickbara grunder mellan alla de fordonsklasser som ingår i vägtullsystemet.

4. **Andel lastbilstrafik, 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 bygga och reparera infrastrukturer som används av tunga 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 objektivt försvarbara kriterier och offentliggöras.

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

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

(1) Se bilaga IV för bestämning av fordonsklass.
(2) Fordonsklasserna motsvarar axeltryck på 5,5; 6,5; 7,5 respektive 8,5 ton.

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

BILAGA III

"BILAGA IV

VÄGLEDANDE FORDONSKLASSBESTÄMNING

Fordonsklasserna fastställs i nedanstående tabell.

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

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

Motorfordon

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

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

Fordonskombinationer (ledade fordon och fordonståg)

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

RÅDETS MOTIVERING

I. INLEDNING

Kommissionen antog sitt förslag den 23 juli 2003.

Europaparlamentet antog sitt yttrande vid första behandlingen den 20 april 2004.

Rådet antog den 6 september 2005 sin gemensamma ståndpunkt i enlighet med artikel 251 i fördraget.

Rådet tog i sitt arbete även hänsyn till yttrandena från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén ([1]) och Regionkommittén ([2]).

II. ANALYS AV DEN GEMENSAMMA STÅNDPUNKTEN

Rådet kunde den 21 april 2005, vid fjärde försöket, slutligen nå politisk överenskommelse, vilket gjorde det möjligt att anta den gemensamma ståndpunkten och därigenom avsluta en intern förhandlingsprocess som hade pågått i mer än 18 månader. Svårigheten med att nå denna överenskommelse avspeglar de olika medlemsstaternas intressen och attityder, vilka beror både på deras geografiska läge (i centrum av eller i utkanten av den inre marknaden) och andra faktorer, som utvecklingsläget i deras befintliga vägnät och den metod de föredrar för att finansiera infrastrukturprojekt.

Förhandlingarna ägde rum i ett politiskt sammanhang som utformats av kommissionen i vitboken om den gemensamma transportpolitiken fram till 2010 ([3]), där man betonade den avgörande roll som effektiva avgifter för transportinfrastruktur spelar för att balansera tillväxten i de olika transportsätten och på så sätt ta itu med de ökande problemen med överbelastning och miljöskador.

1. *Att förverkliga de huvudsakliga politiska målen*

I sin gemensamma ståndpunkt har rådet koncentrerat sig på att nå fram till specifika förbättringar med mervärde för det befintliga direktivet, så att den nya rättsliga ramen kommer att ge uttryck för en modern transportpolitik för det 21:a århundradet inom gemenskapen. Den gemensamma ståndpunkten syftar framför allt till att

— angripa problemen med *överbelastning och miljöskador*,

— tillhandahålla medel för att ytterligare öka *finansieringen* av investeringar i *alternativ infrastruktur* (omställning),

— skapa större *öppenhet och objektivitet vid fastställande av vägtullar*, tillsammans med ytterligare ”verktyg” så att kommissionen bättre skall kunna övervaka efterlevnaden,

— anpassa den rättsliga ramen till modellen med *offentlig-privata partnerskap* för att finansiera uppbyggnaden av infrastruktur.

De ändringar som motsvarar dess fyra mål redovisas nedan.

([1]) EUT C 241, 28.9.2005, s. 58.
([2]) EUT C 109, 30.4.2004, s. 14.
([3]) KOM(2001) 370, 12.9.2001.

i) *Att angripa överbelastning och miljöskador*

Differentiering av vägtullar (artikel 7.10)

Möjligheten att differentiera vägtullarna efter EURO-klass och tid på dagen är den viktigaste mekanism som planeras för att angripa överbelastning och miljöskador. Rådet tog intryck av Europaparlamentet (ändring 29) när det gäller att införa möjligheten att differentiera vägtullarna under veckoslut och helgdagar. Men den differentiering som rådet tillåter går långt utöver den som föreslås i ändring 29. Den största skillnaden är att parlamentet förordar en generell gräns, så att den högsta vägtullen inte kan bli mer än dubbelt så hög som den lägsta. Rådet begränsar däremot inte alls differentieringen när det gäller skador på vägen (t.ex. vikt, antal axlar), och för differentiering efter utsläppsklass och tidpunkt är gränserna på 100 % kumulativa. Effekten av detta blir att en tung förorenande lastbil som passerar under en tid på dagen med mycket trafik kan komma att få betala kanske fyra gånger så mycket som ett lättare, miljövänligare fordon som använder vägen vid en lugnare tidpunkt. Denna effekt förstärks ytterligare genom att möjligheten till ”nolltaxa” vid vissa tider på dagen införs.

För att undvika missbruk av dessa nya möjligheter har ett klart och otvetydigt krav införts på att differentieringssystemen skall vara intäktsneutrala och att alla oavsiktliga inkomstöverskott skall kompenseras genom minskade vägtullar i framtiden. Denna princip om intäktsneutralitet återfinns också i parlaments ändring 12.

Det andra inslaget i den gemensamma ståndpunkten som är relevant för frågorna om överbelastning och miljöskador är den uppräkning som diskuteras i nästa avsnitt.

ii) *Finansiering av alternativ infrastruktur*

Uppräkning (artikel 7.11)

Rådet har godtagit kommissionens förslag så att det i undantagsfall blir möjligt att tillämpa en uppräkning av vägtullarna i bergsområden på grund av överbelastning eller risk för miljöskador. I gränsöverskridande fall behålls nivån på 25 %, och 15 % blir högsta nivå för nationella fall. Europaparlamentets förslag (ändring 30) om att utvidga uppräkningen till att omfatta förorenade tätortsområden antogs inte. Kravet på att intäkter från uppräkningen skall användas för korsfinansiering av prioriterade TEN-projekt i samma transportkorridor behålls och förstärks i den gemensamma ståndpunkten.

Uppräkningen är viktig eftersom den innebär ytterligare nettointäkter (utöver kostnaderna för att bygga den väg som används) som skall reserveras för att finansiera alternativ infrastruktur (i de flesta fall järnväg).

iii) *Öppna och objektiva vägtullnivåer, övervakade av kommissionen*

Definition av ”Kostnader för uppbyggnad” (artikel 2 aa)

I den gemensamma ståndpunkten läggs denna definition till, på förslag av kommissionen, som ett sätt att fastställa de historiska kostnader som kan beaktas när vägtullnivåerna skall fastställas. I rådets text har parlamentets förslag (ändring 21) om att godkänna endast en del av dessa kostnader anammats, men som utgångspunkt för denna fördelning tas infrastrukturens livslängd snarare än amorteringsnivån. (Amorteringsnivån är svårare att tillämpa som begrepp om infrastrukturuppbyggnaden inte har finansierats med lån.)

Tillåtna kostnader (artikel 7.9)

I den gemensamma ståndpunkten behandlas kommissionens förslag om att mer detaljerat fastställa de kostnader som vägtullarna får grundas på. Delar av parlamentets ändringsförslag 28, som strykningen av kostnader för olyckor som inte har försäkringsskydd, tillägget av avkastning av kapital och förtydligandet av att det handlar om maximinivåer (detta förtydligande finns i artikel 7a.1 i rådets text) har anammats.

Avgiftsreduktioner för frekventa användare (artikel 7.4b och 7.4c)

Artikel 8b i kommissionens förslag har strukits och ersatts med ovanstående bestämmelser som innehåller procentuella begränsningar för reduktionerna till frekventa användare. Detta är ett viktigt bidrag för att garantera större klarhet och objektivitet när det gäller nivån på reduktioner som är tillåtna enligt gemenskapslagstiftningen.

Metod/beräkningsprinciper (bilaga III)

Den kortfattade beskrivning av metoder som kommissionen föreslagit har utvidgats och utvecklats till en uppsättning uttömmande principer om kostnadsberäkning och fördelning. De kommer att bli bindande för alla framtida vägtullsystem som införs, men även indirekt för de koncessionsbaserade systemen. Kommissionen kan uppdatera och förtydliga dessa principer genom kommittéförfarande.

Övervakning av systemet (Artikel 7a)

Parlamentets förslag om att stryka de bestämmelser som syftar till att inrätta oberoende myndigheter för övervakning av infrastrukturer i medlemsstaterna har visserligen godtagits (ändringarna 18 och 38), men kommissionens uppgift att övervaka systemet och se till att de nya vägtullsystemen överensstämmer med de regler som gäller utvecklas ytterligare i artikel 7a.

iv) *Överensstämmelse med offentlig-privata partnerskap (PPP)*

Särskilda arrangemang för koncessionsavtal

Med tanke på att koncessionsbaserade offentlig-privata partnerskap har blivit det vanligaste medlet för att finansiera och bygga ny infrastruktur, har rådet infört flera element i texten till den gemensamma ståndpunkten för att försöka se till att direktivet anpassas till de offentlig-privata partnerskapens existens. Dessa ändringar som är rådets bemötande av de farhågor som kom till synes i parlamentets ändringar 9, 33 och 52, är

— särskild behandling av avtal i definitionen av ”kostnader för uppbyggnad” i artikel 2aa,

— möjligheten att vägtullarna kan medföra en vinstmarginal i artikel 7.9,

— ”indirekt tillämpning” av koncessionsavtal för de övervakningssystem som föreskrivs i artikel 7a.

2. ***Övriga viktiga frågor***

Öronmärkning av inkomster av vägtullar (artikel 9.2)

Rådet godtog helt och hållet den försiktiga kompromiss som Europaparlamentet föreslagit i denna fråga i ändring 48. Den strikta öronmärkningen av inkomsterna från uppräkningen (artikel 7.11) för återinvestering i lämpliga TEN-projekt står kvar.

Externa miljökostnader

Efter att ha behandlat parlamentets ändringar 2, 17, 25, 28, 41 och 50 beslutade rådet att följa kommissionens förslag och behålla det befintliga systemet som grundas på täckning av infrastrukturkostnaderna.

Räckvidd (artikel 7.1 och 7.2)

Enligt kommissionens förslag skulle medlemsstaterna bli skyldiga att tillämpa ett ”allt-eller-inget”-system för vägtullar, för alla TEN-vägar och alla fordon ner till 3,5 ton. Rådet ansåg att en sådan räckvidd skulle få en mycket avskräckande inverkan på införandet av vägtullsystem i många medlemsstater, där man inte kan ta för givet att allmänheten accepterar vägtullsystem. Kommissionens förslag i den ursprungliga versionen, skulle allvarligt kunna äventyra det huvudsakliga målet att gå mot ett system där användarna i högre grad bidrar till kostnaderna för den transportinfrastruktur de använder. Rådet har i stället valt en ram som innebär att gemenskapsreglerna gäller i fråga om vägtullar på en TEN-väg och ett fordon på 3,5 ton eller därutöver, men medlemsstaterna kan fortfarande besluta vilka delar av deras TEN-vägar som skall beläggas med vägtull och om vägtullar skall begränsas till att gälla tyngre fordon.

I andra delar av direktivet har rådet försökt begränsa den flexibilitet som kommissionen vill ge medlemsstaterna att ta ut mycket höga vägtullar på vissa vägar (till exempel på vägar med hög andel transittrafik). Som exempel har artikel 7.10 c i kommissionens förslag, som tillät differentiering av vägtullar för vissa vägar i nätet, strukits.

Ersättning till väganvändare

Rådet, liksom Europaparlamentet (se ändring 36), hade farhågor för att de lösningar som framfördes i kommissionens förslag för att kompensera transportörerna för de nya kostnader som vägtullsystemen förorsakar, nämligen minskningar av fordonsbeskattningen, skulle kunna få en diskriminerande effekt. Rådet såg inte heller något skäl till att ”upphäva” den harmonisering av fordonsbeskattningen som åstadkommits genom det nuvarande direktivet. Artikel 7b i kommissionens förslag har därför strukits i rådets text och ersatts av skäl 10 där det också hänvisas till andra former av kompensation som till exempel minskning av bränsleskatten, vilket ansluter till den tanke som ligger bakom parlamentets ändring 13.

3. ***Europaparlamentets ändringar***

Rådets svar på ändringarna 2, 9, 12, 13, 17, 18, 21, 25, 28, 29, 30, 33, 36, 38, 41, 48, 50 och 52 redovisas ovan i anslutning till de viktigaste frågorna.

Dessutom har rådet i sin helhet, delvis, eller i princip, godkänt ändringarna 3, 4, 10, 22, 24, 34, 39, 42 och 43.

III. **SLUTSATS**

Rådets intensiva och långvariga ansträngningar för att nå en överenskommelse om denna gemensamma ståndpunkt avspeglar att man är synnerligen medveten om frågans vikt för gemenskapens vidare transportpolitik. I den gemensamma ståndpunkten inrättas en rättslig ram för avgifterna som är tydligare och lättare att genomföra på ett öppet, objektivt och rättvist sätt, men som samtidigt ger nya möjligheter att använda vägtullar som ett verktyg för att avhjälpa de problem som gemenskapen står inför när det gäller miljöskador och överlastning. Texten uppvisar verkliga, identifierbara och konkreta förbättringar av direktivet från 1999, genom att den går en försiktig balansgång mellan behovet av en hållbar transportpolitik och kravet på en inre marknad som fungerar väl.