

## EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2006/38/EF

af 17. maj 2006

## om ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 71, stk. 1,

under henvisning til direktiv 1999/62/EF <sup>(1)</sup>, særlig artikel 7,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg <sup>(2)</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget <sup>(3)</sup>,

efter proceduren i traktatens artikel 251 <sup>(4)</sup>, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) For at fjerne konkurrencefordrejninger mellem medlemsstaternes transportvirksomheder, for at sikre et funktionsdygtigt indre marked og for at øge konkurrencen er det nødvendigt, at der indføres retfærdige ordninger, der bevirker, at transportvirksomhederne betaler for de omkostninger, som deres brug af infrastrukturen forårsager. En vis grad af harmonisering er allerede opnået med direktiv 1999/62/EF.
- (2) Et mere retfærdigt tarifafgiftssystem for brug af vejinfrastruktur med udgangspunkt i princippet om brugerbetaling og muligheden for at anvende princippet om, at forurenere betaler, f.eks. gennem en differentiering af vejafgifter, der tager hensyn til køretøjers miljømæssige egenskaber, er af væsentlig betydning for at sikre bæredygtige transportvilkår i Fællesskabet. Målet om den bedst mulige udnyttelse af det eksisterende vejnet og en mærkbar reduktion af de heraf følgende negative virkninger bør nås, uden at der forekommer dobbeltbeskatning, og uden yderligere belastning for operatørerne for at sikre en holdbar økonomisk vækst og et funktionsdygtigt indre marked, der omfatter randområderne.
- (3) I hvidbogen »Den europæiske transportpolitik frem til 2010 — De svære valg« anførte Kommissionen, at den ville forelægge et direktivforslag om opkrævning af afgifter for brug af vejinfrastruktur. Europa-Parlamentet

bekræftede i sin beslutning af 12. februar 2003 <sup>(5)</sup> om hvidbogen, at der var behov for afgifter for brug af infrastruktur. Efter mødet i Det Europæiske Råd den 15. og 16. juni 2001 i Göteborg, der specielt drøftede spørgsmålet om bæredygtige transportformer, udtrykte Det Europæiske Råd i København den 12. og 13. december 2002 og i Bruxelles den 20. og 21. marts 2003 desuden tilfredshed med Kommissionens hensigt om at forelægge et nyt forslag til »Eurovignet«-direktiv.

- (4) Det anføres i punkt 29 i formandskabets konklusioner fra Det Europæiske Råds møde i Göteborg, at en bæredygtig transportpolitik bør løse problemet med stigende trafikmængder, trafiktæthed, støj og forurening og fremme anvendelsen af miljøvenlige transportformer samt fuldstændig internalisering af de sociale og miljømæssige omkostninger.
- (5) Ifølge direktiv 1999/62/EF tages der ved fastsættelsen af vejafgifter hensyn til omkostningerne ved anlæg, drift, vedligeholdelse og udvikling af infrastrukturen. Der er behov for en særlig bestemmelse for at afklare, hvilke anlægsomkostninger, der kan tages i betragtning.
- (6) Den internationale vejtransport er koncentreret på det transeuropæiske vejtransportnet. Desuden er det indre markeds tilfredsstillende funktion af afgørende betydning for den erhvervsmæssige transport. Derfor bør fællesskabsrammebestemmelserne gælde for erhvervsmæssig transport på det transeuropæiske vejnet som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 1692/96/EF af 23. juli 1996 om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet <sup>(6)</sup>. Medlemsstaterne bør i overensstemmelse med nærhedsprincippet frit kunne vælge, om de under overholdelse af traktaten vil anvende vejafgifter og/eller brugsafgifter på andre veje end på det transeuropæiske vejnet. Vælger medlemsstaterne alene at bibeholde eller indføre vejafgifter og/eller brugsafgifter på visse dele af det transeuropæiske vejnet på deres territorium, men ikke på andre dele, på grund af deres isolerede beliggenhed eller begrænset trafiktæthed eller lavt forureningsniveau, eller hvor indførelsen af en ny vejafgiftsordning kræver det, må valget af de dele af vejnettet, hvortil der opkræves

<sup>(1)</sup> EFT L 187 af 20.7.1999, s. 42. Ændret ved tiltrædelsesakten af 2003.

<sup>(2)</sup> EUT C 241 af 28.9.2004, s. 58.

<sup>(3)</sup> EUT C 109 af 30.4.2004, s. 14.

<sup>(4)</sup> Europa-Parlamentets udtalelse af 20.4.2004 (EUT C 104 E af 30.4.2004, s. 371), Rådets fælles holdning af 6.9.2005 (EUT C 275 E af 8.11.2005, s. 1) og Europa-Parlamentets holdning af 15.12.2005 (endnu ikke offentliggjort i EUT), Rådets afgørelse af 27.3.2006.

<sup>(5)</sup> EUT C 43 E af 19.2.2004, s. 250.

<sup>(6)</sup> EFT L 228 af 9.9.1996, s. 1. Senest ændret ved beslutning nr. 884/2004/EF (EUT L 167 af 30.4.2004, s. 1).

vejafgifter eller brugsafgifter, ikke medføre forskelsbehandling af den internationale trafik og ikke indebære konkurrencefordrejninger mellem operatørerne. Det samme bør gælde i de tilfælde, hvor en medlemsstat bibeholder eller indfører vejafgifter og/eller brugsafgifter på veje, som ikke indgår i det transeuropæiske vejnet, f.eks. parallelle strækninger, med henblik på at styre trafikstrømmene.

- (7) Vælger en medlemsstat at udvide opkrævning af vejafgifter og/eller brugsafgifter til veje, der ikke indgår i det transeuropæiske vejnet, f.eks. for at inddrage parallelle strækninger, som trafikken på det transeuropæiske vejnet kan ledes over på, og/eller som direkte konkurrerer med dele af dette net, bør den sikre, at dette samordnes med de myndigheder, der er ansvarlige for disse veje.
- (8) Af hensyn til omkostningseffektiviteten ved gennemførelsen af vejafgiftsordningerne behøver ikke nødvendigvis hele den infrastruktur, som er omfattet af vejafgiften, at være underlagt adgangsrestriktioner til styring af opkrævningen. Medlemsstaterne kan vælge at gennemføre dette direktiv ved kun at opkræve vejafgifter på et bestemt punkt i den infrastruktur, som er omfattet af vejafgiften. Dette må ikke indebære forskelsbehandling af ikke-lokal trafik.
- (9) Vejafgifter bør bygge på princippet om dækning af infrastrukturomkostningerne. Såfremt sådanne omkostninger er medfinansieret over Den Europæiske Unions almindelige budget, bør det bidrag, der kommer fra fællesskabsmidlerne, ikke inddrives gennem vejafgifter, medmindre der i den relevante fællesskabslovgivning ved fastsættelsen af størrelsen af fællesskabsmedfinansieringen udtrykkeligt er taget hensyn til fremtidige indtægter fra vejafgifter.
- (10) Det, at brugeren kan træffe beslutninger, der har indflydelse på den vejafgift, der skal betales, ved at vælge mindre forurenende køretøjer og mindre overbelastede perioder og ruter udgør et væsentligt element i et vejafgiftssystem. Derfor bør medlemsstaterne kunne differentiere vejafgifterne efter køretøjets type, dvs. dets emissionsklasse (EURO-klasserne), og graden af slidskader, som det forårsager på vejene, stedet, tidspunktet samt overbelastningsniveauet. Denne differentiering af afgiftsniveauet bør stå i rimeligt forhold til det forfulgte mål.
- (11) Aspekter af kommerciel prisfastsættelse vedrørende brug af vejinfrastruktur, der ikke er omfattet af bestemmelserne i dette direktiv, bør overholde reglerne i traktaten.
- (12) Dette direktiv berører ikke muligheden for, at medlemsstater, der indfører et system for vejafgifter og/eller afgifter for brug af infrastruktur, kan fastsætte passende

kompensation for disse afgifter med forbehold af traktatens artikel 87 og 88. Denne kompensation må ikke medføre konkurrenceforvridning på det indre marked og skal være omfattet af relevante bestemmelser i EF-retten, navnlig de minimumsafgiftssatser for køretøjer, der er angivet i bilag I til direktiv 1999/62/EF og bestemmelserne i Rådets direktiv 2003/96/EF af 27. oktober 2003 om omstrukturering af EF-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet <sup>(1)</sup>.

- (13) Hvis medlemsstaterne opkræver vejafgifter eller brugsafgifter på veje i det transeuropæiske vejnet, bør de afgiftsbelagte veje prioriteres i medlemsstaternes tidsplaner for vedligeholdelse. Sådanne indtægter bør anvendes til vedligeholdelse af den pågældende infrastruktur og af den samlede transportsektor med henblik på en afbalanceret og bæredygtig udvikling af transportnettet.
- (14) Bjergområder som Alperne og Pyrenæerne bør gøres til genstand for særlig opmærksomhed. Lanceringen af nye store infrastrukturprojekter er ofte strandet på, at de nødvendige betydelige finansieringsmidler ikke kunne tilvejebringes. I sådanne områder kan det derfor være nødvendigt at afkræve brugerne et forholdsmæssigt højere beløb til finansiering af væsentlige projekter af meget høj europæisk værdi, herunder projekter, der omfatter andre transportformer i samme korridor. Dette beløb bør stå i forhold til projektets finansieringsbehov. Det bør også stå i forhold til basisniveauet for vejafgifterne for ikke at føre til kunstigt forhøjede afgifter i én korridor i forhold til andre, da dette kunne bevirke omlodning af trafikken til andre korridorer med lokale overbelastningsproblemer og en ineffektiv udnyttelse af vejnettene til følge.
- (15) Afgifterne bør ikke indebære forskelsbehandling, og opkrævningen af dem bør ikke indebære for store formaliteter eller skabe hindringer ved de indre grænser. Med henblik herpå bør der træffes relevante foranstaltninger for at lette lejlighedsvis brugeres betaling, navnlig hvor vejafgifterne og/eller brugsafgifterne udelukkende opkræves ved hjælp af et system, der kræver anvendelse af en elektronisk betalingsanordning (on-board unit).
- (16) For at undgå, at forskellige ordninger i medlemsstaterne og tredjelande fører til en omlodning af trafikken, bør Kommissionen i forhandlingerne om internationale aftaler bestræbe sig på at sikre, at tredjelande ikke træffer foranstaltninger, f.eks. handel med transitrettigheder, der kan indebære forskelsbehandling af transittrafikken.

<sup>(1)</sup> EUT L 283 af 31.10.2003, s. 51. Senest ændret ved direktiv 2004/75/EF (EUT L 157 af 30.4.2004, s. 100).

(17) For at sikre en sammenhængende og harmoniseret anvendelse af afgiftssystemerne for brug af infrastruktur bør omkostningerne ved nye vejafgiftsordninger beregnes efter de grundlæggende principper, der er fastlagt i bilag II, eller fastsættes på et niveau, der ikke ligger over det niveau, der ville være resultatet af disse princippers anvendelse. Disse krav bør ikke gælde for eksisterende ordninger, medmindre de i fremtiden ændres væsentligt. Ved væsentlige ændringer forstås også større ændringer i vejafgiftsordningens oprindelige vilkår og betingelser gennem ændringer i en aftale med vejafgiftsordningens operatør, men ikke ændringer, der er omhandlet i den oprindelige ordning. Ved koncessionsaftaler kan der gennemføres væsentlige ændringer efter en udbudsprocedure. Med henblik på at opnå gennemsnitlighed uden at skabe hindringer for markedssøknationen og offentlig-private partnerskaber bør medlemsstaterne desuden meddele Kommissionen, således at den kan afgive en udtalelse, de enhedsværdier og andre parametre, som de påtænker at anvende ved beregning af vejafgifternes forskellige omkostningselementer eller, ved koncessionsaftaler, den relevante kontrakt og den oprindelige sag. Udtalelser vedtaget af Kommissionen forud for indførelsen af nye vejafgiftsordninger i medlemsstaterne berører på ingen måde Kommissionens forpligtelse i henhold til traktaten til at drage omsorg for gennemførelsen af fællesskabsretten.

(18) For i fremtiden at kunne nå frem til en velunderbygget og objektiv beslutning om den mulige anvendelse af princippet om, at forurenere betaler, på alle transportformer gennem internalisering af eksterne omkostninger, bør der udvikles principper for ensartede beregninger, som bygger på videnskabeligt anerkendte data. Enhver fremtidig beslutning herom bør tage hensyn til vejtransportvirksomheders allerede eksisterende afgiftsbyrde som f.eks. motorkøretøjs- og brændstofafgifter.

(19) Kommissionen bør iværksætte udviklingen af en almindeligt anvendelig, gennemskuelig og forståelig model til vurdering af eksterne omkostninger, som skal danne grundlag for fremtidige beregninger af infrastrukturafgifter. I den forbindelse bør Kommissionen på baggrund af de punkter, der er anført i hvidbogen om »Den europæiske transportpolitik frem til 2010«, undersøge samtlige muligheder med hensyn til sammensætningen af de eksterne omkostninger, der skal tages i betragtning, og foretage en omhyggelig vurdering af de eventuelle følger af internalisering af de forskellige omkostningsmuligheder. Europa-Parlamentet og Rådet vil grundigt behandle sådanne forslag fra Kommissionen om yderligere ændring af direktiv 1999/62/EF på dette område.

(20) Der er stadig behov for andre tekniske fremskridt med henblik på at få udviklet tarifsystemet for opkrævning af afgifter for brug af infrastruktur. Der bør indføres en

procedure, således at Kommissionen kan tilpasse kravene i direktiv 1999/62/EF til de tekniske fremskridt efter at have rådført sig med medlemsstaterne til dette formål.

- (21) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af dette direktiv bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen <sup>(1)</sup>.
- (22) Målet for dette direktiv, som består i harmonisering af betingelserne for opkrævning af vejafgifter for brug af infrastruktur, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan på grund af den europæiske dimension og af hensyn til det indre transportmarked derfor bedre gennemføres på fællesskabsplan; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.
- (23) Direktiv 1999/62/EF bør ændres i overensstemmelse hermed —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

#### Artikel 1

Direktiv 1999/62/EF ændres således:

1) Artikel 2 ændres således:

a) Litra a) affattes således:

»a) »det transeuropæiske vejnet«: det vejnet, der er fastlagt i afsnit 2 i bilag I til Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 1692/96/EF af 23. juli 1996 om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet (\*) og illustreret med kort. Kortene refererer til de tilsvarende afsnit i den dispositive tekst og/eller bilag II i nævnte beslutning.

(\*) EFT L 228 af 9.9.1996, s. 1. Senest ændret ved beslutning nr. 884/2004/EF (EUT L 167 af 30.4.2004, s. 1).«

b) Følgende litraer indsættes:

»aa) »anlægsomkostninger«: omkostninger i forbindelse med anlæggelsen, herunder eventuelle finansieringsomkostninger, til:

— ny infrastruktur eller forbedringer af ny infrastruktur (herunder omfattende strukturreparationer), eller

(1) EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

— infrastruktur eller forbedringer af infrastruktur (herunder omfattende strukturreparationer), der er blevet færdiggjort højst 30 år før den 10. juni 2008, for så vidt der allerede er indført vejafgiftsordninger den 10. juni 2008, eller som er blevet færdiggjort højst 30 år inden indførelsen af nye vejafgiftsordninger, der måtte blive indført efter den 10. juni 2008. Omkostninger til infrastruktur eller forbedringer af infrastruktur, der afsluttes inden disse tidsfrister, kan også betragtes som anlægsomkostninger, såfremt:

i) en medlemsstat har indført en vejafgiftsordning, hvorefter disse omkostninger dækkes gennem en kontrakt med en vejafgiftsforvalter eller andre retsakter med tilsvarende virkning, som træder i kraft inden den 10. juni 2008, eller

ii) en medlemsstat kan påvise, at der ved anlæg af den pågældende infrastruktur var beregnet en livscyklus på mere end 30 år.

Under alle omstændigheder må den andel af anlægsomkostningerne, der medregnes, ikke overstige den del af den på indeværende tidspunkt beregnede livscyklus for infrastrukturkomponenterne, der fortsætter efter den 10. juni 2008 eller efter den dato, hvor de nye vejafgiftsordninger indføres, hvis denne dato ligger senere.

Omkostninger til infrastruktur eller forbedringer af infrastruktur kan omfatte alle former for specifikke infrastrukturudgifter, hvis formål er at mindske støjgener eller forbedre vejsikkerheden, og faktiske betalinger afholdt af infrastrukturforvalteren svarende til objektive miljøtiltag, som f.eks. beskyttelse mod jordforurening

ab) »finansieringsomkostninger«: renter på lån og/eller udbytte af aktionærers finansiering af egenkapital

ac) »omfattende strukturreparationer«: strukturreparationer bortset fra reparationer, der ikke længere er til fordel for trafikanterne, f.eks. hvis reparationsarbejdet er blevet erstattet af et nyt slidlag eller andre anlægsarbejder«.

c) Litra b) affattes således:

»b) »vejafgift«: betaling af et bestemt beløb for et køretøjs tilbagelæggelse af en given strækning på en af de i artikel 7, stk. 1, nævnte infrastrukturer, idet beløbets størrelse afhænger af den tilbagelagte afstand og køretøjstypen«.

d) Følgende litra indsættes:

»ba) »vægtet, gennemsnitlig vejafgift«: den samlede indtægt fra vejafgifter i en given periode, divideret med det antal vognkilometer, der i samme periode er tilbagelagt på et givet net, der er omfattet af vejafgift, idet både indtægten og antallet af vognkilometer beregnes for de køretøjer, der skal betales vejafgift for«.

e) Litra c), d), e) og f) affattes således:

»c) »brugsafgift«: betaling af et bestemt beløb, der giver et køretøj ret til at benytte de i artikel 7, stk. 1, nævnte infrastrukturer i et nærmere bestemt tidsrum

d) »køretøj«: et motorkøretøj eller en kombination af sammenkoblede køretøjer, som udelukkende er beregnet til eller benyttes til vejgodstransport, og hvis højeste tilladte totalvægt er på over 3,5 tons

e) »EURO 0«-, »EURO I«-, »EURO II«-, »EURO III«-, »EURO IV«-, »EURO V«- og »EEV«- køretøj: et køretøj, der opfylder emissionsgrænserne som anført i bilag 0

f) »køretøjstype«: et køretøj kategoriseret efter antal aksler, dets dimensioner eller vægt eller anden køretøjsklassifikation, som afspejler slidskader på vejene, f.eks. det klassifikationssystem for vejskader, der fremgår af bilag IV, såfremt det anvendte klassifikationssystem er baseret på køretøjskarakteristika, som enten findes i den køretøjsdokumentation, der anvendes i samtlige medlemsstater, eller er umiddelbart synlige«.

f) Følgende litraer tilføjes:

»g) »koncessionskontrakt«: en »koncessionskontrakt om offentlige bygge- og anlægsarbejder« eller en »koncessionskontrakt om tjenesteydelser« som defineret i artikel 1 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/18/EF af 31. marts 2004 om samordning af fremgangsmåderne ved indgåelse af offentlige vareindkøbskontrakter, offentlige tjenesteydelseskontrakter og offentlige bygge- og anlægskontrakter (\*)

h) »koncessionsvejafgift«: en vejafgift, der opkræves af en koncessionshaver i henhold til en koncessionskontrakt.

(\*) EUT L 134 af 30.4.2004, s. 114. Senest ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 2083/2005 (EUT L 333 af 20.12.2005, s. 28).«

2) Artikel 7 ændres således:

a) Stk. 1, 2, 3 og 4 erstattes af følgende:

»1. Medlemsstaterne må kun på betingelserne i stk. 2-12 bibeholde eller indføre vejafgifter og/eller brugsafgifter på det transeuropæiske vejnet eller en del af dette vejnet. Dette berører ikke medlemsstaternes ret til under overholdelse af traktaten at anvende vejafgifter og/eller brugsafgifter på veje, der ikke indgår i det transeuropæiske vejnet, f.eks. på parallelle strækninger, som trafikken på det transeuropæiske vejnet kan ledes over på, og/eller som direkte konkurrerer med dele af dette net, eller på andre typer motorkøretøjer, der ikke er omfattet af definitionen på »køretøj« i det transeuropæiske vejnet forudsat at opkrævning af vejafgifter og/eller brugsafgifter for disse veje ikke indebærer forskelsbehandling af den internationale trafik og ikke indebærer konkurrencefordrejninger mellem operatørerne.

1a. Vælger en medlemsstat alene at bibeholde eller indføre vejafgifter og/eller brugsafgifter på en del af det transeuropæiske vejnet, må de deraf følgende undtagelser for de andre dele (f.eks. på grund af isoleret beliggenhed eller begrænset trafikthed eller lavt forureningsniveau, eller hvor indførelsen af en ny vejafgiftsordning kræver det) ikke medføre forskelsbehandling af den internationale trafik.

2. a) En medlemsstat kan vælge at bibeholde eller indføre vejafgifter og/eller brugsafgifter, der kun gælder for køretøjer med en højest tilladt totalvægt på mindst 12 tons. Vælger en medlemsstat at anvende vejafgifter og/eller brugsafgifter for køretøjer under denne vægtgrænse, finder bestemmelserne i dette direktiv anvendelse.

b) Vejafgifter og/eller brugsafgifter anvendes for alle køretøjer fra 2012.

c) En medlemsstat kan gøre undtagelse fra litra b), hvis udvidelsen af vejafgiftssystemet til køretøjer med en totalvægt på mindre end 12 tons skønnes:

— at medføre betydelige negative konsekvenser for den smidige afvikling af trafikstrømmene, miljøet, støjniveauet, trafikbelastningen eller folkesundheden, eller

— at medføre administrationsomkostninger på mere end 30 % af de deraf følgende merindtægter.

3. En given køretøjskategori må ikke samtidig pålægges både vejafgifter og brugsafgifter for benyttelse af en enkelt vejstrækning. Medlemsstaterne kan dog også pålægge vejafgifter for vejnet, hvor der opkræves brugsafgifter for benyttelse af broer og tunneller samt bjergpas.

4. Vejafgifter og brugsafgifter skal opkræves uden direkte eller indirekte forskelsbehandling begrundet i transportvirksomhedernes nationalitet, etableringsland eller -sted eller køretøjernes registreringsland eller -sted, eller transportens afsendelses- eller bestemmelsessted.«

b) Følgende stykker indsættes:

»4a. Medlemsstaterne kan indføre reducerede vej- eller brugsafgifter eller undtagelser fra pligten til at betale vej- eller brugsafgift for køretøjer, der er undtaget fra kravet om, at der skal installeres og anvendes kontrolapparater i henhold til Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport (\*), og i de tilfælde, der er omfattet af nærværende direktivs artikel 6, stk. 2, litra a) og b), på de deri fastsatte betingelser.

4b. Da afgiftsstrukturer, der involverer rabat eller nedsættelse af vejafgifter for hyppige brugere, kan medføre faktiske besparelser i de administrative omkostninger for infrastrukturforvalteren, kan medlemsstaterne indføre sådanne rabatter eller nedsættelser under forudsætning af, at

— de overholder vilkårene i stk. 10, litra a)

— de overholder traktaten, navnlig artikel 12, 49, 86 og 87

— de ikke fordrejer konkurrencen på det indre marked

— den deraf følgende afgiftsstruktur er lineær og proportionel, tilgængelig for alle brugere på lige vilkår og ikke medfører, at andre brugere pålægges yderligere udgifter i form af højere vejafgifter.

Under alle omstændigheder må sådanne rabatter eller nedsættelser ikke overskride 13 % af den vejafgift, der betales af tilsvarende køretøjer, som ikke er berettigede til rabatten eller nedsættelsen.

4c. Alle rabat- eller nedsættelsesordninger skal meddeles Kommissionen til kontrol af, om vilkårene i stk. 4a og 4b er overholdt, og godkendelse i henhold til proceduren i artikel 9c, stk. 2.

(\*) EFT L 370 af 31.12.1985, s. 8. Senest ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 432/2004 (EUT L 71 af 10.3.2004, s. 3).«

c) Stk. 6 affattes således:

»6. Ordningerne for opkrævning af vejafgifter og/eller brugsafgifter må ikke uberettiget stille lejlighedsvis brugere af vejnettet ringere, hverken finansielt eller på anden måde. Hvis en medlemsstat opkræver vejafgifter og/eller brugsafgifter udelukkende ved hjælp af systemer, der kræver udstyr til installation i køretøjet (on-board units), skal den stille de relevante on-board units til rådighed som led i rimelige administrative og økonomiske ordninger.«

d) Stk. 7, andet og tredje afsnit, udgår.

e) Stk. 9 og 10 affattes således:

»9. Vejafgifter skal bygge på princippet om, at kun infrastrukturomkostninger skal dækkes. Specielt skal de vægtede gennemsnitlige vejafgifter stå i forhold til anlægsudgifterne og omkostningerne til drift, vedligeholdelse og udvikling af det pågældende infrastruktturnet. De vægtede gennemsnitlige vejafgifter kan også omfatte kapitalindkomst eller fortjenstmargen baseret på markedsvilkår.

10. a) Uden at dette berører de vægtede gennemsnitlige vejafgifter i stk. 9, kan medlemsstaterne differentiere vejafgiftssatserne med henblik på at bekæmpe miljøskader, reducere trafikbelastningen, mindske skader på infrastrukturer, optimere anvendelsen af den pågældende infrastruktur eller fremme vejsikkerheden, såfremt en sådan differentiering:

— står i forhold til det forfulgte mål

— er gennemsigtig og ikke-diskriminerende i forhold til transportvirksomhedernes nationalitet, etableringsland eller -sted eller køretøjernes registreringsland eller -sted, samt transportens afsendelses- eller bestemmelsessted

— ikke er udformet med henblik på at tilvejebringe ekstra vejafgiftsindtægter, idet en eventuel utilsigtet forhøjelse af indtægterne (der fører til vægtede gennemsnitlige vejafgifter, der er i strid med stk. 9) skal opvejes af ændringer i differentieringens struktur, som skal gennemføres senest to år efter afslutningen af det regnskabsår, i hvilket den ekstra indtægt er opstået

— overholder de maksimale fleksibilitetstærskler, der er omhandlet i litra b).

b) Med forbehold af betingelserne i litra a) kan vejafgiftssatserne differentieres i forhold til

— EURO-emissionsklasse som fastsat i bilag 0, inklusive PM- og NOx-niveauet, forudsat at ingen vejafgift udgør mere end 100 % mere

end den vejafgift, der opkræves for tilsvarende køretøjer, som opfylder de strengeste emissionsstandarder, og/eller

— tidspunktet på dagen, dagen eller årstiden, forudsat at

i) der ikke opkræves en vejafgift på mere end 100 % mere end den vejafgift, der opkræves for det billigste tidspunkt på dagen eller den billigste dag eller årstid, eller

ii) hvis satsen for det billigste tidspunkt er nul, prisen for det dyreste tidspunkt på dagen eller den dyreste dag eller årstid ligger højst 50 % over det vejafgiftsniveau, som ellers ville gælde for det pågældende køretøj.

Medlemsstaterne er forpligtet til at differentiere vejafgiftssatserne i overensstemmelse med første led senest i 2010, eller i tilfælde af koncessioner, på tidspunktet for fornyelse af den pågældende koncession.

En medlemsstat kan dog undtages fra dette krav, hvis:

i) dette i alvorlig grad ville undergrave sammenhængen i vejafgiftssystemerne på dens territorium

ii) det for det pågældende vejafgiftssystem ikke er teknisk gennemførligt at indføre en sådan differentiering, eller

iii) det ville føre til, at de mest forurenende køretøjer blev ledt væk fra det trans-europæiske vejnet med alvorlige konsekvenser for trafikikkerheden og folkesundheden.

Kommissionen underrettes om sådanne undtagelser.

c) Med forbehold af betingelserne i litra a) kan vejafgifterne i undtagelsestilfælde ved specifikke projekter af væsentlig europæisk interesse også differentieres på andre måder for at sikre sådanne projekters kommercielle levedygtighed, når de er udsat for direkte konkurrence fra andre transportformer for køretøjer. Den deraf følgende afgiftsstruktur skal være lineær og proportionel, skal offentliggøres samt være tilgængelig for alle brugere på lige vilkår og må ikke medføre, at der væltes yderligere udgifter over på andre brugere i form af højere vejafgifter. Inden den pågældende afgiftsstruktur gennemføres, kontrollerer Kommissionen, om vilkårene i dette litra er overholdt.«

## f) Følgende stykker tilføjes:

»11. Med forbehold af artikel 9, stk. 1 og 1a, kan der for usædvanlig infrastruktur i bjergområder efter underretning af Kommissionen opkræves en forhøjet vejafgift for specifikke vejafsnit:

a) hvor trafikbelastningen er så alvorlig, at den påvirker køretøjernes frie bevægelighed, eller

b) hvor vejtrafikken forårsager væsentlige miljøskader,

såfremt:

— provenuet fra forhøjelsen investeres i prioriterede projekter af europæisk interesse, jf. bilag III til beslutning nr. 884/2004/EF, som direkte bidrager til at lette den pågældende trafikbelastning eller miljøskade, og som befinder sig i samme korridor som det vejafsnit, forhøjelsen vedrører

— forhøjelsen, når den vedrører vejafgifter, der er differentieret i overensstemmelse med stk. 10, ikke overstiger 15 % af den vægtede gennemsnitlige vejafgift, beregnet i overensstemmelse med stk. 9, medmindre provenuet fra forhøjelsen investeres i grænseoverskridende afsnit af prioriterede projekter af europæisk interesse med infrastruktur i bjergområder; forhøjelsen må i så fald ikke overstige 25 %

— forhøjelsen ikke fører til uretfærdig behandling af erhvervsmæssig trafik i forhold til andre trafikanter

— finansieringsplanerne for infrastruktur, hvor der finder forhøjelse sted, samt en cost-benefit-analyse for det nye infrastrukturprojekt forelægges for Kommissionen, inden forhøjelsen træder i kraft

— den periode, hvor forhøjelsen skal gælde, defineres og begrænses på forhånd og, for så vidt angår den forventede indtægtsstigning, er i overensstemmelse med de fremlagte finansieringsplaner og cost-benefit-analyser.

Denne bestemmelse må kun anvendes på nye grænseoverskridende projekter, hvis de berørte medlemsstater giver deres samtykke hertil.

Når Kommissionen modtager finansieringsplanerne fra en medlemsstat, der agter at opkræve en forhøjet afgift, skal den stille disse oplysninger til rådighed for medlemmerne af det i artikel 9c, stk. 1, omhandlede udvalg. Hvis Kommissionen finder, at den pågældende forhøjelse ikke opfylder betingelserne i dette stykke, eller hvis den finder, at den planlagte forhøjelse vil påvirke et randområdes økonomiske udvikling i stærkt negativ retning, kan den efter proceduren i artikel 9c,

stk. 2, forkaste de afgiftsplaner, der er fremlagt af den pågældende medlemsstat, eller forlange dem ændret.

12. Hvis en fører i forbindelse med en kontrol ikke kan fremvise de køretøjsdokumenter, der er nødvendige for at fremlægge de oplysninger, der er omhandlet i stk. 10, litra b), første led, og dokumentere køretøjstypen, kan medlemsstaterne anvende den højeste vejafgift, der finder anvendelse på den pågældende køretøjsklasse.«

## 3) Følgende artikel indsættes:

## »Artikel 7a

1. Ved fastlæggelse af niveauerne for de vægtede gennemsnitlige vejafgifter, der skal opkræves for det pågældende infrastrukturnet eller en klart defineret del af et sådant net, tager medlemsstaterne hensyn til de forskellige omkostninger, der er omhandlet i artikel 7, stk. 9. De omkostninger, der medregnes, skal vedrøre det net eller en del af det net, for hvilket vejafgifterne opkræves, og de køretøjer, der er pålagt vejafgift. Medlemsstaterne kan vælge ikke at lade disse omkostninger dække gennem vejafgiftsprovenuet eller kun at dække en del af omkostningerne.

2. Vejafgifter fastsættes i henhold til artikel 7 og stk. 1 i nærværende artikel.

3. For nye vejafgiftsordninger, der ikke involverer koncessionsvejafgifter, og som medlemsstaterne indfører efter den 10. juni 2008, beregner medlemsstaterne omkostningerne under anvendelse af en metode, der er baseret på de grundlæggende beregningsprincipper i bilag III.

For nye koncessionsvejafgifter, der indføres efter den 10. juni 2008, skal det maksimale vejafgiftsniveau svare til eller ligge under det niveau, der ville være resultatet, hvis der var anvendt en metode baseret på de grundlæggende beregningsprincipper i bilag III. Vurderingen af, om afgifterne er på et hertil svarende niveau, foretages på grundlag af en referenceperiode af en rimelig længde, der er afpasset efter koncessionskontraktens art.

Forpligtelserne i henhold til dette stykke gælder ikke for vejafgiftsordninger, der allerede er indført den 10. juni 2008, eller for hvilke der inden den 10. juni 2008 ifølge en udbudsprocedure er modtaget bud eller svar på opfordringer til at forhandle ved udbud med forhandling, så længe disse ordninger fortsat er gældende, og forudsat de ikke ændres væsentligt.

4. Medlemsstaterne forelægger mindst fire måneder før indførelsen af en ny vejafgiftsordning følgende for Kommissionen:

a) For vejafgiftsordninger, der ikke involverer koncessionsvejafgifter:

— de enhedsværdier og andre parametre, som de anvender ved beregning af de forskellige omkostningsselementer, og

— klare oplysninger om de køretøjstyper, der er omfattet af vejafgiftsordningen, og den geografiske udstrækning af nettet eller den del af nettet, der anvendes ved hver omkostningsberegning, samt om hvor stor en procentdel af omkostningerne de søger dækket.

b) For vejafgiftsordninger, der involverer koncessionsvejafgifter:

— koncessionskontrakterne eller væsentlige ændringer af sådanne kontrakter

— den oprindelige sag, som koncessionsgiveren har baseret bekendtgørelsen om koncession på, jf. bilag VII B til direktiv 2004/18/EF; i denne oprindelige sag skal indgå de skønnede omkostninger som defineret i artikel 7, stk. 9, i forbindelse med koncessionen, den forventede trafik opgjort for de enkelte køretøjstyper, de påtænkte vejafgiftsniveauer og den geografiske udstrækning af det net, der er omfattet af koncessionskontrakten.

5. Medlemsstaterne giver endvidere Kommissionen meddelelse om en ny vejafgiftsordning for parallelle strækninger senest fire måneder før den indføres, som trafikken på det transeuropæiske vejnet kan ledes over på, og/eller som direkte konkurrerer med dele af det net, for hvilket vejafgifterne opkræves. Denne meddelelse omfatter mindst oplysning om vejafgiftens geografiske rækkevidde, de køretøjer, der er omfattet af vejafgiftsordningen, og de planlagte afgiftsbeløb sammen med en redegørelse for den måde, hvorpå afgiftsniveaulet er fastlagt.

6. I de tilfælde, som er underlagt forpligtelserne i stk. 3, skal Kommissionen senest fire måneder efter at have modtaget de i stk. 4 omhandlede oplysninger afgive udtalelse om, hvorvidt disse forpligtelser ser ud til at være opfyldt.

Kommissionen kan endvidere afgive udtalelse om de i stk. 5 omhandlede vejafgiftsordninger, navnlig hvad angår de foreslåede ordningers proportionalitet og gennemskuelighed og deres forventede indvirkning på konkurrencen på det indre marked og den frie bevægelighed for varer.

Kommissionens udtalelser stilles til rådighed for det i artikel 9c, stk. 1, omhandlede udvalg.

7. Såfremt en medlemsstat ønsker at anvende bestemmelserne i artikel 7, stk. 11, på vejafgiftsordninger, der allerede er indført inden den 10. juni 2008, skal den forelægge dokumentation for, at den vægtede gennemsnitlige afgift for den pågældende infrastruktur er i overensstemmelse med artikel 2, litra aa), og artikel 7, stk. 9 og 10.«

4) Følgende artikel indsættes:

»Artikel 7b

Dette direktiv forhindrer ikke medlemsstater, der indfører et ordning med vejafgifter og/eller afgifter for brug af infrastruktur, under overholdelse af traktatens artikel 87 og 88 at fastsætte passende kompensation for disse afgifter.«

5) Artikel 8, stk. 2, litra b), affattes således:

b) »betaling af den fælles brugsafgift skal give adgang til nettet som defineret af de deltagende medlemsstater i henhold til artikel 7, stk. 1«.

6) Følgende artikel indsættes:

»Artikel 8a

Medlemsstaterne kontrollerer deres ordninger med vejafgifter og/eller brugsafgifter for at sikre, at det fungerer på gennemsigtig og ikke-diskriminerende vis.«

7) Artikel 9 ændres således:

a) Stk. 1 erstattes af følgende:

»1. Dette direktiv berører ikke medlemsstaternes mulighed for ikke-diskriminerende anvendelse af:

a) særlige afgifter eller gebyrer

— som opkræves ved registreringen af køretøjer, eller

— som pålægges køretøjer eller læs af særlig stor vægt eller særlig store dimensioner

b) parkeringsafgifter og særlige afgifter for kørsel i byer.

1a. Dette direktiv berører ikke medlemsstaternes mulighed for ikke-diskriminerende anvendelse af:

a) reguleringsafgifter med særlig henblik på at undgå trafikoverbelastning på visse steder og tidspunkter

b) reguleringsafgifter med henblik på at bekæmpe indvirkningerne på miljøet, herunder luftforurening

på alle veje, særlig i byområder, herunder veje, der indgår i det transeuropæiske vejnet, og som krydser et byområde.«



b) Stk. 2 affattes således:

»2. Medlemsstaterne bestemmer, hvordan indtægterne fra de afgifter, der opkræves for brug af vejinfrastrukturen, skal anvendes. For at sikre udviklingen af transportnettet som helhed bør indtægterne fra afgifterne komme transportsektoren til gode og anvendes på en sådan måde, at det samlede transportsystem kommer til at fungere optimalt.«

8) Følgende artikler indsættes:

»Artikel 9a

Medlemsstaterne indfører relevante kontrolforanstaltninger og fastlægger den sanktionsordning, der skal gælde for overtrædelse af de nationale bestemmelser, der vedtages til gennemførelse af dette direktiv. De træffer de nødvendige foranstaltninger til iværksættelsen heraf. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have en afskrækkende virkning.

Artikel 9b

Kommissionen fremmer dialog og udveksling af teknisk knowhow mellem medlemsstaterne i forbindelse med gennemførelsen af dette direktiv og navnlig bilag III. Kommissionen ajourfører og tydeliggør bilag 0, III og IV på baggrund af de tekniske fremskridt og bilag I og II på baggrund af inflationen, efter proceduren i artikel 9c, stk. 3.

Artikel 9c

1. Kommissionen bistås af et udvalg.

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 3 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

3. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

Perioden i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til tre måneder.

4. Udvalget vedtager selv sin forretningsorden.«

9) Artikel 11 affattes således:

»Artikel 11

Senest den 10. juni 2011 aflægger Kommissionen rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen og virkningerne af dette direktiv på baggrund af den teknologiske udvikling og udviklingen i trafiktætheden, herunder anvendelsen af køretøjer med en totalvægt over 3,5 tons og under 12 tons, og foretager samtidig en vurdering af

direktivets følger for det indre marked, herunder for ømråder, indlandsområder og randområder i Fællesskabet, investeringsniveauet i sektoren samt dets bidrag til at nå målet om en bæredygtig transportpolitik.

Medlemsstaterne meddeler Kommissionen de nødvendige oplysninger til brug for rapporten senest den 10. december 2010.

Senest den 10. juni 2008 fremlægger Kommissionen på baggrund af en undersøgelse af alle elementer, inklusive omkostningerne i forbindelse med miljø, støjgener, trafikoverbelastning og sundhed, en almindeligt anvendelig, gennemskuelig og forståelig model til vurdering af alle eksterne omkostninger, som skal danne grundlag for fremtidige beregninger af infrastrukturbenyttelsesafgifter. Denne model suppleres med en konsekvensanalyse af internaliseringen af eksterne omkostninger for alle transportformer og en strategi for en trinvis anvendelse af denne model på alle transportformer.

Rapporten og modellen ledsages af forslag til Europa-Parlamentet og Rådet med henblik på yderligere revision af direktivet.«

10) Tabellen i bilag II vedrørende de årlige afgiftsbeløb affattes således:

	højest 3 aksler	mindst 4 aksler
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 og mindre forurenende	797	1 329

11) Bilag II, sidste punktum, affattes således:

»Den daglige brugsafgift er ens for alle køretøjskategorier og beløber sig til 11 EUR.«

12) Teksten i bilag I i nærværende direktiv indføres som bilag 0.

13) Teksten i bilag II i nærværende direktiv tilføjes som bilag III.

14) Teksten i bilag III i nærværende direktiv tilføjes som bilag IV.

*Artikel 2*

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 10. juni 2008. De underretter straks Kommissionen herom.

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv, samt en sammenligningstabel over bestemmelserne i dette direktiv og de tilsvarende bestemmelser i den vedtagne nationale lovgivning.

*Artikel 3*

Dette direktiv træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

*Artikel 4*

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Strasbourg, den 17. maj 2006.

På Europa-Parlamentets vegne

J. BORRELL FONTELLES

*Formand*

På Rådets vegne

H. WINKLER

*Formand*

## BILAG I

## »BILAG 0

## EMISSIONSGRÆNSER

## 1. »EURO 0«-køretøj

Carbonmonoxidmasse (CO) g/kWh	Carbonhydridmasse (CH) g/kWh	Nitrogenoxidmasse (NO <sub>x</sub> ) g/kWh
12,3	2,6	15,8

## 2. »EURO I«-/»EURO II«-køretøjer

	Carbonmonoxidmasse (CO) g/kWh	Carbonhydridmasse (CH) g/kWh	Nitrogenoxidmasse (NO <sub>x</sub> ) g/kWh	Partikelmasse (PT) g/kWh
»EURO I«-køretøj	4,9	1,23	9,0	0,4 <sup>(1)</sup>
»EURO II«-køretøj	4,0	1,1	7,0	0,15

<sup>(1)</sup> Der anvendes en koefficient på 1,7 på grænseværdien for partikelemissioner fra motorer med en effekt på mindre end eller lig med 85 kW.

## 3. »EURO III«-/»EURO IV«-/»EURO V«-/»EEV«-køretøjer

Den specifikke masse af carbonmonoxid, af samlede carbonhydrider, af nitrogenoxider og af partikler som bestemt ved ESC-testen samt af udstødningens røgtæthed som bestemt ved ELR-testen må ikke overstige følgende værdier <sup>(1)</sup>:

	Carbonmonoxidmasse (CO) g/kWh	Carbonhydridmasse (CH) g/kWh	Nitrogenoxidmasse (NO <sub>x</sub> ) g/kWh	Partikelmasse (PT) g/kWh	Røg m <sup>-1</sup>
»EURO III«-køretøj	2,1	0,66	5,0	0,10 <sup>(2)</sup>	0,8
»EURO IV«-køretøj	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
»EURO V«-køretøj	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
»EEV«-køretøj	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15

<sup>(1)</sup> En »testcyklus« består i en sekvens af testpunkter, der hver er karakteriseret ved en bestemt hastighed og et bestemt drejningsmoment, som motoren skal overholde henholdsvis i stationær funktionsmåde (ESC-test) og i ikke-stationær funktionsmåde (ETC- og ELR-test).

<sup>(2)</sup> 0,13 for motorer med et slagvolumen på under 0,7 dm<sup>3</sup> pr. cylinder og et omdrejningstal ved største effekt på over 3 000 min<sup>-1</sup>.

## 4. Fremtidige køretøjsemissionsklasser som defineret i direktiv 88/77/EØF og ændringer hertil kan tages i betragtning.

## BILAG II

## »BILAG III

**GRUNDLÆGGENDE PRINCIPPER FOR FORDELING AF OMKOSTNINGER OG BEREKNING AF VEJAFGIFTER**

I dette bilag fastlægges de grundlæggende principper for beregning af vægtede gennemsnitlige vejafgifter, der skal afspejle bestemmelserne i artikel 7, stk. 9. Denne pligt til at fastsætte afgifterne efter omkostningerne berører ikke medlemsstaternes frihed til i overensstemmelse med artikel 7a, stk. 1, at vælge ikke at dække omkostningerne fuldt ud med afgiftsindtægter eller deres frihed til i overensstemmelse med artikel 7, stk. 10, at lade særlige afgifter afvige fra gennemsnittet<sup>(1)</sup>.

Anvendelsen af disse principper skal være helt forenelig med andre gældende forpligtelser i henhold til EF-retten, navnlig kravet om, at koncessionskontrakter skal tildeles i henhold til direktiv 2004/18/EF og andre EF-retsakter vedrørende offentlige kontrakter.

Hvis en medlemsstat indleder forhandlinger med et eller flere tredjelande med henblik på at etablere en koncessionskontrakt om anlæggelse eller drift af en del af sin infrastruktur eller med henblik herpå indfører en lignende ordning baseret på den nationale lovgivning eller en aftale, som en medlemsstats regering har indgået, vurderes overholdelsen af disse principper på grundlag af resultatet af disse forhandlinger.

**1. Definition af nettet og af de omfattede køretøjer**

- Hvis der ikke anvendes en vejafgiftsordning på hele det transeuropæiske vejnet, angiver medlemsstaten nøjagtigt, hvilke(n) del(e) af nettet der er omfattet af en vejafgiftsordning, og hvilket system den anvender til klassificering af køretøjer med henblik på differentierede afgifter. Medlemsstaterne skal også angive, om de udvider deres vejafgiftsordning til også at omfatte køretøjer under 12-tonstærsklen.
- Hvis en medlemsstat vælger at anvende forskellige politikker vedrørende omkostningsdækning for forskellige dele af sit net (som tilladt i henhold til artikel 7a, stk. 1), foretages der en særskilt omkostningsberegning for hver klart definerede del af nettet. En medlemsstat kan vælge at opdele sit net i en række klart definerede dele for at etablere særskilte koncessionsordninger eller lignende for hver del.

**2. Infrastrukturomkostninger****2.1. Investeringsomkostninger**

- Investeringsomkostninger omfatter anlægsomkostninger (inkl. finansieringsomkostninger) og omkostninger til udvikling af infrastrukturen plus eventuelt afkast af kapitalinvesteringen eller fortjeneste. Omkostninger til jordkøb, planlægning, konstruktion, tilsyn med anlægskontrakter og projektstyring og til arkæologiske undersøgelser og jordbundsundersøgelser samt andre relevante påløbne omkostninger skal også medregnes.
- Dækningen af anlægsomkostninger baseres på enten infrastrukturens forudfastsatte livscyklus eller en anden afskrivningsperiode (dog mindst 20 år), der måtte anses for passende af hensyn til finansieringen via en koncessionskontrakt eller på anden måde. Afskrivningsperiodens længde kan være en central variabel i forhandlinger om etablering af koncessionskontrakter, især hvis den pågældende medlemsstat som led i kontrakten ønsker at fastsætte et loft for den vægtede gennemsnitlige vejafgift, der skal anvendes.
- Med forbehold af beregningen af investeringsomkostningerne kan omkostningsdækningen
  - fordeles jævnt over afskrivningsperioden eller vægtes til de første, midterste eller sidste år, forudsat at en sådan vægning foretages på gennemsigtig vis
  - sikre indeksregulering af vejafgifter over afskrivningsperioden.
- Alle historiske omkostninger baseres på de betalte beløb. Omkostninger, der endnu ikke er afholdt, baseres på rimelige omkostningsoverslag.

<sup>(1)</sup> Disse bestemmelser giver sammen med fleksibiliteten i den måde, hvorpå omkostningerne dækkes over en periode (jf. punkt 2.1, tredje led), en betydelig margen til at fastsætte afgifter på niveauer, der er acceptable for brugerne og tilpasset efter medlemsstaternes specifikke transportpolitiske mål.

- Statslige investeringer kan formodes at være finansieret låntagning. Den rentesats, der skal anvendes for historiske omkostninger, skal være den sats, der anvendes for statslån i den pågældende periode.
- Fordelingen af omkostninger på tunge godskøretøjer foretages på et objektivt og gennemsigtigt grundlag under hensyntagen til den del af den tunge godstrafik, som nettet skal bære, og omkostningerne i forbindelse hermed. De vognkilometer, som tunge godskøretøjer kører, kan til dette formål justeres med objektivt begrundede »ækvivalensfaktorer« som f.eks. dem, der er fastsat i dette bilags punkt 4 <sup>(1)</sup>.
- Skøn over afkast af kapital eller fortjeneste skal være rimelige set i lyset af markedsforholdene og kan differentieres med henblik på at give tredjepart under kontrakt incitament til at leve op til kvalitetskrav. Afkast af kapital kan vurderes ved hjælp af økonomiske indikatorer som IRR (intern rente af investeringen) eller WACC (vægtede gennemsnitlige kapitalomkostninger).

## 2.2. Årlige omkostninger til vedligeholdelse og strukturreparationer

- Disse omkostninger omfatter både de årlige omkostninger til vedligeholdelse af nettet og de periodiske omkostninger til reparation, forstærkning og fornyelse af slidlag for at sikre, at nettet fortsat er brugbart i længere tid.
- Omkostningerne fordeles mellem tunge godskøretøjer og anden trafik på grundlag af de faktiske og anslåede vognkilometerandele og kan justeres med objektivt begrundede ækvivalensfaktorer som f.eks. dem, der er fastsat i punkt 4.

## 3. Omkostninger til drift, forvaltning og vejafgifter

Denne omkostningspost omfatter alle infrastrukturforvalterens omkostninger, der ikke er dækket af afsnit 2, og som vedrører implementering, drift og forvaltning af infrastrukturen og vejafgiftsordningen. Den omfatter navnlig

- omkostninger til anlæg, etablering og vedligeholdelse af betalingsanlæg og andre betalingssystemer
- de daglige omkostninger til drift, forvaltning og gennemførelse af afgiftsopkrævningssystemet
- administrationsgebyrer og -afgifter i forbindelse med koncessionskontrakter
- forvaltnings-, administrations- og serviceomkostninger i forbindelse med driften af infrastrukturen.

Omkostningerne kan omfatte kapitalafkast eller fortjenstmargen, der afspejler den overførte risikos størrelse.

Disse omkostninger skal fordeles på en retfærdig og gennemsigtig måde mellem alle køretøjsklasser, der er omfattet af vejafgiftsordningen.

## 4. Godskøretøjers trafikandel, ækvivalensfaktorer og korrektionsmekanisme

- Beregningen af vejafgifter baseres på tunge godskøretøjers faktiske eller anslåede vognkilometerandele, eventuelt justeret med ækvivalensfaktorer, for at tage højde for de højere omkostninger ved konstruktion og reparation af infrastruktur til brug for godskøretøjer.
- Nedenstående tabel angiver vejledende ækvivalensfaktorer. Såfremt en medlemsstat anvender ækvivalensfaktorer med tal, der afviger fra tallene i tabellen, skal de baseres på kriterier, som kan begrundes objektivt, og de skal offentliggøres.

<sup>(1)</sup> Medlemsstaterne kan ved anvendelsen af ækvivalensfaktorer tage hensyn til vejbygning, der foretages i etaper eller anvender en tilgang med lang livstidscyklus.

Køretøjsklasse <sup>(1)</sup>	Ækvivalensfaktorer		
	Strukturreparation <sup>(2)</sup>	Investeringer	Årlig vedligeholdelse
Mellem 3,5 t og 7,5 t, klasse 0	1	1	1
> 7,5 t, klasse I	1,96	1	1
> 7,5 t, klasse II	3,47	1	1
> 7,5 t, klasse III	5,72	1	1

<sup>(1)</sup> Jf. køretøjsklasserne i bilag IV.

<sup>(2)</sup> Køretøjsklasserne svarer til akseltryk på henholdsvis 5,5, 6,5, 7,5 og 8,5 tons.

- Vejafgiftsordninger, der er baseret på anslået trafik, skal omfatte en korrektionsmekanisme, hvorefter vejafgifter regelmæssigt justeres for at korrigere en eventuel under- eller overvurdering af omkostninger på grund af fejl i prognosen.»

## BILAG III

## »BILAG IV

## VEJLEDENDE KØRETØJSKLASSER

Køretøjsklasserne er defineret i nedenstående tabel.

Køretøjerne klassificeres i underklasserne 0, I, II og III efter de slidskader, de forårsager på vejbelægningen og i stigende orden (klasse III er altså den kategori, der forårsager størst skade på vejinfrastrukturen). Omfanget af skaderne øges eksponentielt med akseltrykket.

Alle motorkøretøjer og kombinationer af køretøjer, hvis højst tilladte bruttovægt er under 7,5 tons, tilhører klasse 0.

**Motorkøretøjer**

Drivaksel forsynet med luftaffjedring eller tilsvarende anerkendt affjedring <sup>(1)</sup>		Andre former for affjedring af drivaksel		Skadesklasse
Antal aksler og højst tilladte bruttovægt (tons)		Antal aksler og højst tilladte bruttovægt (tons)		
Mindst	Mindre end	Mindst	Mindre end	
<i>2 aksler</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>3 aksler</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>4 aksler</i>				
23	25	23	25	I
25	27	25	27	
27	29			
		27	29	II
		29	31	
		31	32	
29	31			
31	32			

<sup>(1)</sup> Tilsvarende anerkendt affjedring som nærmere fastlagt i bilag II til Rådets direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vej køretøjer i brug i Fællesskabet (EFT L 235 af 17.9.1996, s. 59). Senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/7/EF (EFT L 67 af 9.3.2002, s. 47).

**Kombinationer af køretøjer (vogntog)**

Drivaksel forsynet med luftaffjedring eller tilsvarende anerkendt affjedring		Andre former for affjedring af drivaksel		Skadesklasse
Antal aksler og højst tilladte bruttovægt (tons)		Antal aksler og højst tilladte bruttovægt (tons)		
Mindst	Mindre end	Mindst	Mindre end	
<i>2 + 1 aksler</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 aksler</i>				
23	25	23	25	II
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	
31	33	31	33	
33	36	33	36	
36	38			
		38	40	
<i>3 + 3 aksler</i>				II
36	38	36	38	III
38	40			
		38	40	
<i>3 + 2 aksler</i>				II
36	38	36	38	III
38	40			
		38	40	
		40	44	
40	44			
<i>3 + 3 aksler</i>				
36	38	36	38	I
38	40			II
		38	40	
40	44	40	44«	