

## EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDS DIREKTIV 1999/62/EF

2002/EØS/47/13

av 17. juni 1999

## om avgifter på tunge lastebiler for bruk av visse typer infrastruktur (\*)

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap, særlig artikkel 71 nr. 1 og artikkel 93,

under henvisning til forslag fra Kommisjonen<sup>(1)</sup>,

under henvisning til uttalelse fra Den økonomiske og sosiale komité<sup>(2)</sup>,

under henvisning til uttalelse fra Regionkomiteen<sup>(3)</sup>,

etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 251<sup>(4)</sup> og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Dersom det skal lykkes å fjerne konkurransevridningene mellom transportforetak i medlemsstatene, er det nødvendig å harmonisere avgiftsordningene og innføre rettfærdige avregningssystemer for dekning av infrastrukturkostnader hos transportørene.
- 2) Disse målene kan nås bare etappevis.
- 3) Det ble oppnådd en viss grad av harmonisering av avgiftsordningene ved vedtakelsen av rådsdirektiv 92/81/EØF av 19. oktober 1992 om harmonisering av strukturen på særavgifter på mineralolje<sup>(5)</sup> og rådsdirektiv 92/82/EØF av 19. oktober 1992 om tilnærming av satsene for særavgift på mineralolje<sup>(6)</sup>.
- 4) Ved sin dom av 5. juli 1995 i sak C-21/94 Europaparlamentet v. Rådet<sup>(7)</sup> opphevet De europeiske fellesskaps domstol rådsdirektiv 93/89/EØF av 25. oktober 1993 om medlemsstatenes anvendelse av avgiftsordninger på visse kjøretøyer som benyttes til godstransport på vei, samt bompeng- og veibruksavgiftsordninger for bruk av visse infrastrukturer<sup>(8)</sup>, samtidig som den lot nevnte

direktiv beholde sin virkning inntil Rådet hadde vedtatt et nytt direktiv. Dette direktiv erstatter derfor direktiv 93/89/EØF.

- 5) Under de nåværende forhold bør tilpasningen av de nasjonale avgiftsordninger begrenses til nyttekjøretøyer med totalvekt som overstiger en gitt grense.
- 6) For dette formål må det fastsettes minstesatser for kjøretøyavgifter som i øyeblikket anvendes i medlemsstatene eller for avgifter som vil kunne erstatte disse.
- 7) Bruken av veivennlige kjøretøyer som forurensrer mindre bør oppmuntres gjennom differensiering av skatter eller avgifter, forutsatt at slik differensiering ikke påvirker det indre markeds virkemåte.
- 8) For enkelte medlemsstater bør det kunne innvilges et tidsrom med unntak fra disse minstesatsene for å lette tilpasningen til de nivåer som dette direktiv krever.
- 9) For visse typer lokal innenlands transport med liten innvirkning på Fellesskapets transportmarked er det for tiden reduserte satser på kjøretøyavgiften. For å sikre en lett overgang kan medlemsstatene gis tillatelse til å fastsette midlertidige unntak fra minstesatsene.
- 10) Medlemsstatene bør tillates å anvende reduserte satser eller unntak fra kjøretøyavgifter når det gjelder kjøretøyer hvis bruk antas ikke å påvirke Fellesskapets transportmarked.
- 11) For å ta hensyn til visse spesielle situasjoner må det fastsettes en framgangsmåte for å tillate medlemsstatene å opprettholde ytterligere fritak eller reduksjoner.
- 12) Eksisterende former for konkurransevridning kan ikke fjernes utelukkende ved å harmonisere avgiftene eller særavgiftene på drivstoff. Inntil teknisk og økonomisk sett mer hensiktsmessige avgiftsformer er kommet plass, kan slik vridning dempes ved muligheten for å beholde eller innføre bompenger og/eller veibruksavgifter for bruk av motorveier. Dessuten bør medlemsstatene tillates å innkreve avgifter for bruken av bruer, tunneler og fjellpass.

(\*) Denne fellesskapsrettsakten, kunngjort i EFT L 187 av 20.7.1999, s. 42, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 5/2002 av 1. februar 2002 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til De Europaiske Fellesskaps Tidende nr. 18 av 4.4.2002, s. 6.

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

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

<sup>(3)</sup> Uttalelse avgitt 3. juni 1999 (ennå ikke offentliggjort i EFT).

<sup>(4)</sup> Europaparlamentsuttalelse av 17. juli 1997 (EFT C 286 av 22.9.1997, s. 217), Rådets felles holdning av 18. januar 1999 (EFT C 58 av 1.3.1999, s. 1) og europaparlamentsbeslutning av 7. mai 1999 (ennå ikke offentliggjort i EFT).

<sup>(5)</sup> EFT L 316 av 31.10.1992, s. 12. Direktivet sist endret ved direktiv 94/74/EF (EFT L 365 av 31.12.1994, s. 46).

<sup>(6)</sup> EFT L 316 av 31.10.1992, s. 19. Direktivet endret ved direktiv 94/74/EF. Saml. 1995 I-1827.

<sup>(7)</sup> EFT L 36 av 9.2.1988, s. 33. Direktivet sist endret ved direktiv 96/1/EF (EFT L 40 av 17.2.1996, s. 1).

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

- 13) Med tanke på de særlige forholdene på visse alpeveier kan det være hensiktsmessig for en medlemsstat å avstå fra å anvende en veibruksavgiftsordning på en klart definert del av sitt motorveinett for å kunne anvende en infrastrukturellert avgift.
- 14) Bompenger og veibruksavgifter bør ikke innebære forskjellsbehandling eller urimelig omfattende formaliteter eller skape hindringer på indre grenser. Det bør derfor treffes passende tiltak for å tillate betaling av bompenger og veibruksavgifter til enhver tid og med ulike betalingsmidler.
- 15) Satsene for veibruksavgifter bør være fastsatt etter varigheten av bruken av den aktuelle infrastrukturen og være differensiert i forhold til kostnadene forårsaket av de veigående kjøretøyene.
- 16) Reduserte satser på veibruksavgifter bør anvendes midlertidig for kjøretøyer registrert i Hellas for å ta hensyn til problemer som skyldes Hellas' geopolitiske stilling.
- 17) For å sikre at veibruksavgifter og bompenger anvendes på en ensartet måte, bør det fastsettes visse regler for å bestemme måten de skal anvendes på, som kjennetegnene på den infrastrukturen de får anvendelse på, øvre grenser for visse satser og andre alminnelige vilkår som må oppfylles. Veide gjennomsnitt for bompenger bør knyttes til bygge-, drifts- og utviklingskostnadene for det aktuelle infrastrukturnettet.
- 18) Medlemsstatene bør kunne la en prosentdel av veibruksavgiftene eller bompengene gå til miljøvern og en balansert utvikling av transportnettene, forutsatt at dette beløpet er beregnet i samsvar med bestemmelsene i dette direktiv.
- 19) Beløpene i dette direktiv som er uttrykt i de nasjonale valutaenhetene til de medlemsstater som innfører euroen, ble fastsatt 1. januar 1999 da euroens verdi ble bestemt i samsvar med rådsforordning (EF) nr. 2866/98 av 31. desember 1998 om omregningskursene mellom euroen og valutaene i de medlemsstater som innfører euroen<sup>(1)</sup>. De medlemsstater som ikke innfører euroen, bør årlig revidere beløpene i dette direktiv i nasjonale valutaer og eventuelt tilpasse dem for å ta hensyn til endringer i vekslingskursene. Årlige tilpasninger i nasjonale valutaer kan ikke være obligatorisk dersom endringen som følger av at det benyttes nye vekslingskurser gir et nivå under en viss prosentdel.
- 20) Territorialprinsippet bør anvendes. To eller flere medlemsstater kan samarbeide med henblikk på å innføre en felles ordning for veibruksavgifter, forutsatt at visse tilleggsvilkår oppfylles.

- 21) Etter forholdsmessighetsprinsippet begrenser dette direktiv seg selv til det minimum som er nødvendig for å nå målene i henhold til traktatens artikkel 5 tredje ledd.
- 22) Det bør fastsettes en streng tidsplan for gjennomgåelsen av bestemmelsene i dette direktiv og for en eventuell tilpasning av dem, med sikte på å utvikle en mer områdeavhengig avgiftsordning —

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

## KAPITTEL I

### Alminnelige bestemmelser

#### Artikkel 1

Dette direktiv får anvendelse på kjøretøyavgifter, bompenger og veibruksavgifter pålagt kjøretøyer som definert i artikkel 2.

Dette direktiv gjelder ikke kjøretøyer som utfører transport utelukkende på medlemsstatenes ikke-europeiske territorier.

Det gjelder heller ikke kjøretøyer registrert i Kanariøyene, Ceuta og Melilla, Azorene eller Madeira som utfører transport utelukkende på nevnte territorier eller mellom disse territoriene og fastlandsterritoriene til henholdsvis Spania og Portugal.

#### Artikkel 2

I dette direktiv menes med:

- a) «motorvei»: en vei som er særlig konstruert og bygd for biltrafikk, uten innkjørsler fra tilgrensende eiendommer, og
- i) som har atskilte kjørebaneer i hver kjøreretning som bortsett fra på særlige steder eller midlertidig er atskilt fra hverandre av en midtrabatt som ikke er beregnet på trafikk, eller unntaksvis med andre midler,
  - ii) som ikke krysses på samme nivå av noen vei, jernbane- eller sporveislinje eller gangsti,
  - iii) som er særlig betegnet som motorvei,
- b) «bompenger»: betaling av et bestemt beløp for et kjøretøy som tilbakelegger avstanden mellom to punkter i infrastrukturene nevnt i artikkel 7 nr. 2; beløpet skal være basert på den tilbakelagte strekningen og typen kjøretøy,
- c) «veibruksavgift»: betaling av et bestemt beløp som gir rett til å benytte et kjøretøy i infrastrukturene nevnt i artikkel 7 nr. 2 i et nærmere bestemt tidsrom.

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

- d) «kjøretøy»: motorvogn eller vogntog til bruk utelukkende for godstransport på vei og med tillatt totalvekt på tolv tonn eller mer.
- e) «EURO I-kjøretøy»: et kjøretøy med kjennetegnene som er oppført i linje A i tabellen i avsnitt 8.3.1.1 i vedlegg I til rådsdirektiv 88/77/EØF av 3. desember 1987 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om tiltak mot utslipp av forurensende gasser og partikler fra dieselmotorer til bruk i kjøretøyer<sup>(1)</sup>,
- f) «EURO II-kjøretøy»: et kjøretøy med kjennetegnene som er oppført i linje B i tabellen i avsnitt 8.3.1.1 i vedlegg I til direktiv 88/77/EØF.

## KAPITTEL II

### Kjøretøyavgifter

#### Artikkel 3

1. Kjøretøyavgiftene nevnt i artikkel 1 er som følger:

— *Belgia:*

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

— *Danmark:*

vægtafgift af motorkøretøjer m.v.,

— *Tyskland:*

Kraftfahrzeugsteuer,

— *Hellas:*

Τέλη κυκλοφορίας

— *Spania:*

- a) impuesto sobre vehículos de tracción mecánica,  
b) impuesto sobre actividades económicas (bare med hensyn til det avgiftsbeløp som innkreves for motorvogner),

— *Frankrike:*

- a) taxe spéciale sur certains véhicules routiers,  
b) taxe différentielle sur les véhicules à moteur,

— *Irland:*

vehicle excise duty,

— *Italia:*

- a) tassa automobilistica,  
b) addizionale del 5 % sulla tassa automobilistica,

— *Luxembourg:*

taxe sur les véhicules automoteurs,

— *Nederland:*

motorrijtuigenbelasting,

— *Østerrike:*

Kraftfahrzeugsteuer,

— *Portugal:*

- a) imposto de camionagem,  
b) imposto de circulação,

— *Finland:*

varsinainen ajoneuvovero/egentlig fordonsskatt,

— *Sverige:*

fordonsskatt,

— *Det forente Kongerike:*

- a) vehicle excise duty,  
b) motor vehicles licence.

2. Medlemsstater som erstatter en avgift nevnt i nr. 1 med en annen avgift av samme art, skal underrette Kommissjonen, som skal foreta de nødvendige endringer.

#### Artikkel 4

Framgangsmåtene for innkreving og inndriving av avgiftene nevnt i artikkel 3 skal fastsettes av hver medlemsstat.

#### Artikkel 5

For kjøretøyer registrert i medlemsstatene kan avgiftene nevnt i artikkel 3 innkreves bare av den medlemsstat der kjøretøyet er registrert.

#### Artikkel 6

1. Uavhengig av strukturen på avgiftene nevnt i artikkel 3, skal medlemsstatene fastsette avgiftssatsene slik at avgiftssatsen for hver gruppe eller undergruppe kjøretøyer oppført i vedlegg I ikke er lavere enn minstesatsene oppført i nevnte vedlegg.

Hellas, Italia og Portugal og Spania kan i inntil to år etter direktivets ikrafttredelse anvende reduserte satser; disse satsene må imidlertid ikke være lavere enn 65 % av minstesatsene fastsatt i vedlegg I.

2. Medlemsstatene kan anvende reduserte satser eller fritak for

- a) kjøretøyer som benyttes av det nasjonale forsvar, sivilforsvaret, brannvesenet og andre redningstjenester samt politiet, og kjøretøyer for vedlikehold av veier,  
b) kjøretøyer som bare leilighetsvis benyttes på offentlig

<sup>(1)</sup> EFT L 36 av 9.2.1988, s. 33. Direktivet sist endret ved direktiv 96/1/EF (EFT L 40 av 17.2.1996, s. 1).

vei i den medlemsstat der de er registrert, og som brukes bare av fysiske eller juridiske personer som ikke har godstransport som hovedvirksomhet, forutsatt at transporten som foretas med disse kjøretøyene ikke medfører konkurransevidninger, og at Kommisjonen har gitt sitt samtykke.

3. a) Rådet kan ved enstemmig beslutning etter forslag fra Kommisjonen tillate en medlemsstat å opprettholde fritak for eller reduksjon av kjøretøyavgifter på grunn av særlig sosio-økonomisk politikk eller politikk knyttet til den aktuelle stats infrastrukturen. Fritakene eller reduksjonene kan gjelde bare kjøretøyer som er registrert i den aktuelle medlemsstat, og som foretar transport utelukkende innenfor en klart avgrenset del av dens territorium.
- b) Medlemsstater som ønsker å opprettholde et slikt fritak eller en slik reduksjon, skal underrette Kommisjonen om dette, og oversende den alle nødvendige opplysninger. Kommisjonen skal underrette de øvrige medlemsstatene om fritaket eller reduksjonen som er foreslått, innen en måned.

Rådet skal anses å ha gitt tillatelse til opprettholdelse av foreslått fritak eller reduksjon dersom verken Kommisjonen eller noen medlemsstat innen to måneder regnet fra den dag de øvrige medlemsstatene ble underrettet i samsvar med første ledd, har bedt Rådet om å vurdere saken.

4. Med forbehold for bestemmelsene i nr. 1 annet ledd og nr. 2 og 3 i denne artikkel og i artikkel 6 i rådsdirektiv 92/106/EØF av 7. desember 1992 om innføring av felles regler for visse typer kombinert transport av gods mellom medlemsstater<sup>(1)</sup>, kan medlemsstatene ikke tillate fritak for eller reduksjon av avgiftene nevnt i artikkel 3 som fører til at avgiftsbeløpet blir lavere enn minstesatsene nevnt i nr. 1 i denne artikkel.

### KAPITTEL III

#### Bompenger og veibruksavgifter

##### Artikkel 7

1. Medlemsstatene kan opprettholde eller innføre bompenger og/eller veibruksavgifter på vilkårene fastsatt i nr. 2-10:
2. a) Bompenger og veibruksavgifter skal innkreves bare for bruk av motorveier eller andre veier med flere kjørefelt og med samme kjennetegn som motorveier, samt for bruk av bruer, tunneler og fjellpass.

I en medlemsstat uten et alminnelig motorveinett eller et nett av tofeltsveier med tilsvarende kjennetegn, kan det imidlertid innkreves bompenger og veibruksavgifter for bruk av øverste veiklasse sett ut fra et teknisk

synspunkt.

- b) Etter samråd med Kommisjonen, og etter framgangsmåten fastsatt i rådsvedtak av 21. mars 1962 om innføring av en framgangsmåte for forutgående undersøkelse og samråd med hensyn til forslag til lover og forskrifter på transportområdet i medlemsstatene<sup>(2)</sup>,
- i) kan det også innkreves bompenger og veibruksavgifter for bruk av andre deler av hovedveinettet, særlig
- dersom det er sikkerhetsmessige grunner for det,
- i medlemsstater der det ikke eksisterer et sammenhengende nett av motorveier eller tofeltsveier med tilsvarende kjennetegn i denne landsdelen, men bare på veier som brukes til internasjonal og interregional godstransport, forutsatt at trafikkbehovet og befolkningstettheten ikke gjør bygging av motorveier eller tofeltsveier med tilsvarende kjennetegn økonomisk berettiget,
- ii) kan det av de berørte medlemsstater innføres særordninger i grenseområder,
- iii) kan Østerrike unnta motorveistrekingen mellom Kufstein og Brenner fra den østerrikske veibruksavgift.

3. Det skal ikke innkreves både bompenger og veibruksavgift samtidig for bruk av en og samme veistreking. Medlemsstatene kan imidlertid, på nett der det innkreves veibruksavgifter, også anvende bompenger for bruk av broer, tunneler og veier gjennom fjellpass,

4. Bompenger og veibruksavgifter skal anvendes uten direkte eller indirekte forskjellsbehandling på grunnlag av transportørens nasjonalitet, eller transportens opprinnelse eller bestemmelsessted,

5. Bompengene og veibruksavgiftene skal anvendes og innkreves og betalingen kontrolleres slik at trafikkflyten forstyrres minst mulig og at enhver obligatorisk kontroll ved Fellesskapets indre grenser unngås. For dette formål skal medlemsstatene samarbeide om å fastsette metoder som gjør det mulig for transportører å betale veibruksavgift 24 timer i døgnet, i det minste på alle større salgssteder, og bruke alle alminnelige betalingsmidler i og utenfor de medlemsstatene der de anvendes. Medlemsstatene skal stille til rådighet hensiktsmessige innretninger på de steder der betalingen av bompenger og veibruksavgifter finner sted, slik at normale veisikkerhetsstandarder opprettholdes.

6. En medlemsstat kan fastsette at kjøretøyer registrert på

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

<sup>(2)</sup> EFT 23 av 3.4.1962, s. 720/62. Vedtaket sist endret ved vedtak 73/402/EØF (EFT L 347 av 17.12.1973, s. 48).

dens territorium skal underlegges veibruksavgifter for bruk av hele dens veinett.

7. Veibruksavgifter, herunder administrative kostnader, skal for alle kjøretøygrupper fastsettes av den berørte medlemsstat på et nivå som ikke er høyere enn maksimumssatsene fastsatt i vedlegg II.

Disse maksimumssatsene skal vurderes på nytt 1. juli 2002 og deretter hvert annet år. Når det er nødvendig, skal Kommisjonen framlegge forslag til hensiktsmessige tilpasninger, og Europaparlamentet og Rådet skal treffe beslutning om dem, i samsvar med vilkårene fastsatt i traktaten.

Medlemsstater som anvender veibruksavgift, skal i inntil to år etter at dette direktiv har trådt i kraft anvende en reduksjon på 50 % i brukeravgiftssatsene for kjøretøyer registrert i Hellas på grunn av Hellas' geopolitiske plassering. Kommisjonen kan gjøre vedtak om å tillate at denne reduksjonen forlenges av disse medlemsstatene fra år til år.

8. Satsene for veibruksavgifter skal stå i forhold til den tid den aktuelle infrastruktur har vært brukt.

En medlemsstat kan anvende utelukkende årssatser for kjøretøyer som er registrert på dens territorium,

9. De veide gjennomsnittlige bompenger skal stå i forhold til kostnadene ved bygging, drift og utvikling av det aktuelle infrastrukturnett.

10. Med forbehold for det veide gjennomsnitt for bompenger nevnt i nr. 9, kan medlemsstatene anvende differensierte satser, slik at de innkrevde bompenger følger:

- a) kjøretøyets utslippsklasse, forutsatt at ingen bompengesats ligger mer enn 50 % over den bompengesats som innkreves for tilsvarende kjøretøyer som oppfyller de strengeste utslippskravene,
- b) tidspunktet på dagen, forutsatt at ingen bompengesats ligger mer enn 100 % over den bompengesats som innkreves i den billigste perioden av dagen.

Eventuell differensiering i bompengene med hensyn til kjøretøyets utslippsklasse eller tidspunktet på dagen skal stå i forhold til det målet som tilstrebes.

#### Artikkel 8

1. To eller flere medlemsstater kan samarbeide om å opprette en felles veibruksavgiftsordning for anvendelse på deres samlede territorier. Medlemsstatene skal i denne forbindelse og for videre drift og eventuelle endringer av ordningen, sørge for nær forbindelse med Kommisjonen.

2. Med forbehold for artikkel 7 skal en felles ordning være underlagt følgende bestemmelser:

- a) de felles satser for veibruksavgift skal fastsettes av de deltakende medlemsstater til et nivå som ikke overstiger satsene nevnt i artikkel 7 nr. 7,

- b) betaling av den felles veibruksavgift skal gi adgang til det nett som fastsettes av hver av de deltakende medlemsstater i samsvar med artikkel 7 nr. 2,

c) andre medlemsstater kan tiltre den felles ordning,

- d) de deltakende medlemsstater skal utarbeide et fordelingsystem, slik at hver av dem får en rimelig andel av inntektene fra veibruksavgiften.

## KAPITTEL IV

### Sluttbestemmelser

#### Artikkel 9

1. Dette direktiv skal ikke hindre medlemsstatenes anvendelse av

- a) særlige skatter eller avgifter

— innkrevd ved registrering av kjøretøyet, eller

— pålagt kjøretøyer eller last av særlig stor vekt eller særlig store dimensjoner,

- b) parkeringsavgifter og særlige avgifter for bytrafikk,

- c) reguleringsavgifter særlig beregnet på å hindre trafikkork på visse steder til visse tider.

2. Dette direktiv skal heller ikke være til hinder for at medlemsstatene anvender en prosentdel av beløpet fra veibruksavgiften eller bompengene til miljøvern og en balansert utvikling av transportnettene, forutsatt at dette beløpet beregnes i samsvar med artikkel 7 nr. 7 og 9.

#### Artikkel 10

1. For gjennomføringen av dette direktiv skal vekslingskursene mellom euroen og de nasjonale valutaer i de medlemsstatene som ikke har innført euroen, være gjeldende vekslingskurser den første virkedag i oktober og som offentliggjøres i *De Europaiske Fellesskaps Tidende*; de får anvendelse fra 1. januar det påfølgende kalenderår.

2. Medlemsstatene som ikke har innført euroen, kan opprettholde gjeldende beløp ved den årlige tilpasningen i henhold til nr. 1 dersom de omregnede beløp i euro medfører en endring i nasjonal valuta på mindre enn 5 %.

#### Artikkel 11

1. Kommisjonen skal på datoene nevnt i artikkel 7 nr. 7 annet ledd framlegge en rapport for Europaparlamentet og Rådet om gjennomføringen av dette direktiv, der det tas hensyn til den tekniske utvikling og utviklingen i trafikk tettheten.

2. For at Kommisjonen skal kunne utarbeide rapporten, skal medlemsstatene senest seks måneder før datoene nevnt i nr. 1 oversende Kommisjonen de nødvendige opplysninger.

3. Medlemsstater som innfører elektroniske systemer for innkreving av bompenger og/eller veibruksavgifter, skal samarbeide med henblikk på å oppnå et hensiktsmessig nivå av samvirkingsevne mellom systemene.

*Artikkel 12*

1. Medlemsstatene skal innen 1. juli 2000 sette i kraft de lover og forskrifter som er nødvendige for å etterkomme dette direktiv. De skal umiddelbart underrette Kommissjonen om dette.

Disse bestemmelsene skal, når de vedtas av medlemsstatene, inneholde en henvisning til dette direktiv, eller det skal vises til direktivet når de kunngjøres. Nærmere regler for henvisningen fastsettes av medlemsstatene.

2. Medlemsstatene skal oversende Kommissjonen teksten til de viktigste internrettslige bestemmelser som de vedtar på det området dette direktiv omhandler. Kommissjonen skal underrette de øvrige medlemsstatene om dette.

*Artikkel 13*

Dette direktiv trer i kraft den dag det kunngjøres i *De Europeiske Fellesskaps Tidende*.

*Artikkel 14*

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.

*For Europaparlamentet*

J. M. GIL-ROBLES

*President*

*For Rådet*

F. MÜNTEFERING

*Formann*

Utfærdiget i Luxembourg, 17. juni 1999.

VEDLEGG I

MINSTESATSER FOR KJØRETØYAVGIFTER

Motorvogner

Antall aksler og tillatt totalvekt (i tonn)		Minsteavgiftssats (i euro/år)	
Lik eller større enn	Mindre enn	Drivaksel (-aksler) med luftfjæring eller tilsvarende anerkjent fjæring <sup>(1)</sup>	Drivaksel (-aksler) med andre fjæringssystemer
<b>To aksler</b>			
12	13	0	31
13	14	31	86
14	15	86	121
15	18	121	274
<b>Tre aksler</b>			
15	17	31	54
17	19	54	111
19	21	111	144
21	23	144	222
23	25	222	345
25	26	222	345
<b>Fire aksler</b>			
23	25	144	146
25	27	146	228
27	29	228	362
29	31	362	537
31	32	362	537

<sup>(1)</sup> Fjæring anerkjent som tilsvarende i henhold til definisjonen i vedlegg II til rådsdirektiv 96/53/EF av 25. juli 1996 om fastsettelse av største tillatte dimensjoner i innenlands og internasjonal trafikk og av største tillatte totalvekt i internasjonal trafikk for visse veigående kjøretøyer i Fællesskapet (EFT L 235 av 17.9.1996, s. 59).

KJØRETØYKOMBINASJONER (SEMITRAILERVOGNTOG OG VOGNTOG)

Antall aksler og tillatt totalvekt (i tonn)		Minsteavgiftssats (i euro/år)	
Lik eller større enn	Mindre enn	Drivaksel (-aksler) med luftfjæring eller tilsvarende anerkjent fjæring <sup>(1)</sup>	Drivaksel (-aksler) med andre fjæringssystemer
<b>2 + 1 aksler</b>			

12	14	0	0
14	16	0	0
16	18	0	14
18	20	14	32
20	22	32	75
22	23	75	97
23	25	97	175
25	28	175	307
Antall aksler og tillatt totalvekt (i tonn)		Minsteavgiftssats (i euro/år)	
Lik eller større enn	Mindre enn	Drivaksel (-aksler) med luftfjæring eller tilsvarende anerkjent fjæring <sup>(1)</sup>	Drivaksel (-aksler) med andre fjæringssystemer
<b>2 + 2 aksler</b>			
23	25	30	70
25	26	70	115
26	28	115	169
28	29	169	204
29	31	204	335
31	33	335	465
33	36	465	706
36	38	465	706
<b>2 + 3 aksler</b>			
36	38	370	515
38	40	515	700
<b>3 + 2 aksler</b>			
36	38	327	454
38	40	454	628
40	44	628	929
<b>3 + 3 aksler</b>			
36	38	186	225
38	40	225	336
40	44	336	535

<sup>(1)</sup> Fjæring anerkjent som tilsvarende i henhold til definisjonen i vedlegg II til rådsdirektiv 96/53/EF av 25. juli 1996 om fastsettelse av største tillatte dimensjoner i innenlands og internasjonal trafikk og av største tillatte totalvekt i internasjonal trafikk for visse veigående kjøretøyer i Fellesskapet (EFT L 235 av 17.9.1996, s. 59).



## VEDLEGG II

**MAKSIMUMSBELØP I EURO FOR VEIBRUKSAVGIFTER, HERUNDER ADMINISTRATIVE  
KOSTNADER, OMHANDLET I ARTIKKEL 7 NR. 7****Årlig sats**

	<i>høyst tre aksler</i>	<i>minst fire aksler</i>
IKKE-EURO	960	1 550
EURO I	850	1 400
EURO II og renere	750	1 250

**Månedlig og ukentlig sats**

De høyeste månedlige og ukentlige satser skal stå i forhold til den tiden infrastrukturen brukes.

**Daglig sats**

Den daglige veibruksavgift er den samme for alle kjøretøygrupper og utgjør 8 euro.