

EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDS DIREKTIV 2006/38/EF

2016/EØS/64/05

av 17. mai 2006

om endring av direktiv 1999/62/EF 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,

under henvisning til direktiv 1999/62/EF⁽¹⁾, særlig artikkel 7,

under henvisning til forslag fra Kommisjonen,

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité⁽²⁾,

under henvisning til uttalelse fra Regionkomiteen⁽³⁾,

etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 251⁽⁴⁾ og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) For å fjerne konkurransevridninger mellom transportforetak i medlemsstatene, sikre at det indre marked fungerer på en tilfredsstillende måte, og øke konkurransen må det innføres rettfærdige avregningssystemer for dekning av infrastrukturkostnader hos transportørene. Det ble oppnådd en viss grad av harmonisering ved direktiv 1999/62/EF.
- 2) En mer rettfærdig avgiftsordning for bruk av veiinfrastruktur, basert på prinsippet om at brukeren betaler, og på muligheten for å anvende prinsippet om at forurenseren betaler, for eksempel ved å variere bompenger for å ta hensyn til kjøretøyenes miljøvennlighet, er avgjørende for å fremme bærekraftig transport i Fellesskapet. Målet om best mulig utnyttelse av det eksisterende veinettet og en vesentlig begrensning av nettets negative virkninger bør nås uten at det forekommer dobbeltbeskatning, og uten ytterligere byrder for transportørene, for å sikre sunn økonomisk vekst og et velfungerende indre marked, også i randområder.
- 3) I hvitboken «Europeisk transportpolitikk fram mot 2010: Veivalg for framtiden» varslet Kommisjonen at den ville framlegge et forslag til direktiv om avgifter for bruk av veiinfrastruktur. Europaparlamentet bekreftet i sin resolusjon⁽⁵⁾ av 12. februar 2003 om hvitbokens

konklusjoner at det var behov for infrastrukturavgifter. Etter Det europeiske råds møte i Göteborg 15. og 16. juni 2001, der det ble rettet særskilt oppmerksomhet mot bærekraftig transport, ble det også på Det europeiske råds møte i København 12. og 13. desember 2002 og Det europeiske råds møte i Brussel 20. og 21. mars 2003 uttrykt tilfredshet med Kommisjonens intensjon om å framlegge et nytt «Eurovignett»-direktiv.

- 4) Ifølge punkt 29 i formannskapets konklusjoner etter Det europeiske råds møte i Göteborg bør en bærekraftig transportpolitikk løse problemet med økende trafikk og trafikk tetthet, støy og forurensning, og oppmuntre til bruk av miljøvennlige transportmidler samt til fullstendig internalisering av sosiale kostnader og miljøkostnader.
- 5) I direktiv 1999/62/EF tas det hensyn til infrastrukturens bygge-, drifts-, vedlikeholds- og utviklingskostnader ved fastsettelsen av bompenger. Det er behov for en særbestemmelse for å avklare hvilke byggekostnader det kan tas hensyn til.
- 6) Den internasjonale veitransporten er konsentrert om det transeuropeiske transportnett. Videre er det svært viktig for kommersiell transport at det indre marked fungerer tilfredsstillende. Fellesskapsrammen bør derfor få anvendelse på kommersiell transport på det transeuropeiske veinett som definert i europaparlaments- og rådsvedtak nr. 1692/96/EF av 23. juli 1996 om fellesskapsretningslinjer for utviklingen av et transeuropeisk transportnett⁽⁶⁾. Medlemsstatene bør i samsvar med nærhetsprinsippet stå fritt til å anvende bompenger og/eller veibruksavgifter på andre veier enn det transeuropeiske veinett, i samsvar med traktaten. Dersom medlemsstatene velger å opprettholde eller innføre bompenger og/eller veibruksavgifter bare på visse deler av det transeuropeiske veinett på eget territorium og ikke på andre, for eksempel på grunn av avsides beliggenhet, begrenset trafikk tetthet eller lav forurensning, eller fordi det er nødvendig i forbindelse med innføring av en ny bompengordning, bør valget av hvilke deler av veinettet som skal omfattes av bompenger eller avgifter, ikke innebære forskjellsbehandling av den internasjonale trafikken eller føre til konkurransevridning

(*) Denne unionsrettsakten, kunngjort i EUT L 157 av 9.6.2006, s. 8, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 129/2012 av 13. juli 2012 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 63 av 8.11.2012, s. 9.

⁽¹⁾ EFT L 187 av 20.7.1999, s. 42. Direktivet endret ved tiltredelsesakten av 2003.

⁽²⁾ EUT C 241 av 28.9.2004, s. 58.

⁽³⁾ EUT C 109 av 30.4.2004, s. 14.

⁽⁴⁾ Europaparlamentsuttalelse av 20. april 2004 (EUT C 104 E av 30.4.2004, s. 371), Rådets felles holdning av 6. september 2005 (EUT C 275 E av 8.11.2005, s. 1) og Europaparlamentets holdning av 15. desember 2005 (ennå ikke offentliggjort i EUT). Rådsbeslutning av 27. mars 2006.

⁽⁵⁾ EUT C 43 E av 19.2.2004, s. 250.

⁽⁶⁾ EFT L 228 av 9.9.1996, s. 1. Vedtaket sist endret ved vedtak nr. 884/2004/EF (EUT L 167 av 30.4.2004, s. 1).

mellom ulike transportører. Samme krav bør gjelde dersom en medlemsstat for å bedre trafikkflyten opprettholder eller innfører bompenger og/eller veibruksavgifter på veier som ikke inngår i det transeuropeiske veinett, for eksempel på parallelle veier.

- 7) Dersom en medlemsstat velger å innføre bompenger og/eller veibruksavgifter utenfor det transeuropeiske veinett, for eksempel for å inkludere parallelle veier som trafikken på det transeuropeiske veinett kan ledes over til, og/eller som direkte konkurrerer med deler av dette nettet, bør den sikre at dette samordnes med de myndighetene som har ansvar for disse veiene.
- 8) Av hensyn til en kostnadseffektiv gjennomføring av bompengordninger kan det hende at deler av den avgiftsbelagte infrastrukturen ikke trenger å være underlagt adgangsbegrensninger med sikte på innkrevingskontroll. Medlemsstatene kan velge å gjennomføre dette direktiv ved å innkreve bompenger bare på et bestemt punkt i den avgiftsbelagte infrastrukturen. Dette må ikke innebære forskjellsbehandling av ikke-lokal trafikk.
- 9) Bompengene bør bygge på prinsippet om dekning av infrastrukturkostnader. I tilfeller der infrastrukturen er samfinansiert gjennom Den europeiske unions alminnelige budsjett, bør Fellesskapets bidrag ikke dekkes gjennom bompenger, med mindre det finnes særbestemmelser i relevante fellesskapsdokumenter der det er tatt hensyn til framtidige bompenginntekter, ved fastsettelsen av Fellesskapets del av samfinansieringen.
- 10) Brukerens mulighet til å ta beslutninger som påvirker bompengesatsen ved å velge mindre forurensende kjøretøyer og tidsrom eller ruter med lavere trafikk tetthet, er en viktig del av en avgiftsordning. Medlemsstatene bør derfor kunne differensiere bompengene etter kjøretøyets utslippsklasse («EURO»-klasse) og graden av veislitasje samt sted, tidspunkt og trafikk tetthet. En slik differensiering i bompenger bør stå i forhold til målet som tilstrebes.
- 11) Andre sider ved kommersiell prisfastsettelse for bruk av veiinfrastruktur som ikke omfattes av dette direktiv, bør overholde reglene i traktaten.
- 12) Dette direktiv berører ikke muligheten for at medlemsstater som innfører en ordning med bompenger og/eller veibruksavgifter for infrastruktur, med forbehold for traktatens artikkel 87 og 88, kan fastsette en passende

kompensasjon for disse avgiftene. Kompensasjonen må ikke innebære konkurransevridning på det indre marked og må være omfattet av relevante fellesskapsbestemmelser, særlig minstesatsene for kjøretøyavgifter angitt i vedlegg I til direktiv 1999/62/EF og bestemmelsene i rådsdirektiv 2003/96/EF av 27. oktober 2003 om en omstrukturering av fellesskapsrammen for avgifter på energiprodukter og elektrisitet⁽¹⁾.

- 13) Dersom medlemsstatene innkrever bompenger eller veibruksavgifter for bruk av veier i det transeuropeiske veinett, bør de avgiftsbelagte veiene behørig prioriteres i medlemsstatenes vedlikeholdsplaner. Inntekter fra bompenger eller veibruksavgifter bør brukes til vedlikehold av den berørte infrastrukturen og til transportsektoren i sin helhet med henblikk på en balansert og bærekraftig utvikling av transportnettene.
- 14) Det bør rettes særlig oppmerksomhet mot fjellområder som Alpene og Pyreneene. Ofte har det ikke latt seg gjøre å iverksette store nye infrastrukturprosjekter fordi de betydelige økonomiske midlene det vil kreve, ikke har vært tilgjengelige. I slike områder kan brukerne derfor bli bedt om å betale en forhøyet pris for å finansiere viktige prosjekter av stor europeisk verdi, herunder prosjekter som omfatter andre transportformer i samme korridor. Prisforhøyelsen bør stå i forhold til prosjektets finansieringsbehov. Den bør også stå i forhold til det grunnleggende nivået for bompenger for å unngå kunstig høye avgifter i én korridor i forhold til en annen, noe som vil kunne føre til at trafikken ledes over til andre korridorer med derav følgende lokale problemer med trafikkorker og dårlig utnyttelse av veinettene.
- 15) Avgiftene bør ikke innebære forskjellsbehandling, og innkrevningen bør ikke innebære urimelig omfattende formaliteter eller skape hindringer på indre grenser. Det bør derfor treffes egnede tiltak for å forenkle betalingen for tilfeldige brukere, særlig på steder der bompenger og/eller veibruksavgifter utelukkende innkreves ved hjelp av et system som krever en innretning for elektronisk betaling (enhet montert om bord).
- 16) For å unngå at ulike ordninger i medlemsstatene og tredjestater fører til en omlegging av trafikken, bør Kommisjonen ved forhandlinger om internasjonale avtaler bestrebe seg på å sikre at tredjestater ikke treffer tiltak som kan innebære forskjellsbehandling av transittrafikken, f.eks. en ordning for handel med transittrettigheter.

⁽¹⁾ EUT L 283 av 31.10.2003, s. 51. Direktivet sist endret ved direktiv 2004/75/EF (EUT L 157 av 30.4.2004, s. 100).

17) For å sikre en enhetlig og harmonisert anvendelse av avgifter på bruk av infrastruktur bør kostnadene i nye bompengordninger beregnes etter de grunnleggende prinsippene fastsatt i vedlegg II eller fastsettes på et nivå som ikke ligger over det som ville følge av anvendelsen av disse prinsippene. Kravene bør ikke få anvendelse på eksisterende ordninger med mindre de endres vesentlig i framtiden. Vesentlige endringer omfatter alle vesentlige endringer av de opprinnelige vilkårene for bompengordningen gjennom endring av en avtale med bompengoperatøren, men ikke endringer som omhandles i den opprinnelige ordningen. Ved konsesjonskontrakter kan det gjennomføres vesentlige endringer i henhold til en offentlig innkjøpsordning. For å oppnå åpenhet uten å skape hindringer for markedsøkonomien og offentlig-private partnerskap bør medlemsstatene dessuten meddele Kommisjonen de enhetsverdier og andre parametere som skal inngå i beregningen av de ulike elementene i bompengekostnaden eller, ved konsesjonskontrakter, den relevante kontrakten og utgangspunktet for den, slik at Kommisjonen får anledning til å avgi en uttalelse. Uttalelser som vedtas av Kommisjonen før det innføres nye bompengordninger i medlemsstatene, berører på ingen måte Kommisjonens plikt i henhold til traktaten til å sørge for at fellesskapsretten gjennomføres.

18) For at det i framtiden skal være mulig å treffe en gjennomtenkt og objektiv beslutning om en mulig anvendelse av prinsippet om at forurenseren betaler, på alle transportmidler, gjennom internalisering av eksterne kostnader, bør det utvikles prinsipper for enhetlig beregning basert på vitenskapelig anerkjente data. Ved enhver framtidig beslutning bør det tas hensyn til den eksisterende avgiftsbelastningen for godstransportører på vei, herunder kjøretøyavgifter og særavgifter på drivstoff.

19) Kommisjonen bør starte arbeidet med å utvikle en generelt anvendelig, åpen og forståelig modell for vurdering av eksterne kostnader for alle transportmidler, som skal danne grunnlag for framtidige beregninger av infrastrukturavgifter. Under arbeidet bør Kommisjonen undersøke alle alternativer når det gjelder sammensetning av de eksterne kostnadene som skal tas med i beregningen, idet den tar hensyn til postene som er angitt i hvitboken fra 2001, «Europeisk transportpolitikk fram mot 2010», samt nøye vurdere virkningene av en internalisering av de ulike kostnadsalternativene. Europaparlamentet og Rådet vil behandle grundig ethvert forslag fra Kommisjonen om ytterligere endring av direktiv 1999/62/EF.

20) Det er fremdeles behov for ytterligere tekniske framskritt for å utvikle ordningen med avgifter på bruk av veiinfrastruktur. Det bør innføres en framgangsmåte

som gjør at Kommisjonen kan tilpasse kravene i direktiv 1999/62/EF til tekniske framskritt etter samråd med medlemsstatene.

21) De tiltak som er nødvendige for gjennomføringen av dette direktiv, bør vedtas i samsvar med rådsbeslutning 1999/468/EF av 28. juni 1999 om fastsettelse av nærmere regler for utøvelsen av den gjennomføringsmyndighet som er gitt Kommisjonen⁽¹⁾.

22) Ettersom målene for dette direktiv, som er harmonisering av vilkårene for bompenger og veibruksavgifter for bruk av veiinfrastruktur, ikke i tilstrekkelig grad kan nås av medlemsstatene alene og derfor, på grunn av direktivets europeiske dimensjon og med henblikk på å sikre det indre marked for transport, bedre kan nås på fellesskapsplan, kan Fellesskapet treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i traktatens artikkel 5. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet fastsatt i nevnte artikkel går dette direktiv ikke utover det som er nødvendig for å nå dette målet.

23) Direktiv 1999/62/EF bør derfor endres —

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

Artikkel 1

1. I artikkel 2 i direktiv 1999/62/EF gjøres følgende endringer:

a) Bokstav a) skal lyde:

a) «“transeuropeisk veinett” det veinettet som er definert i avsnitt 2 i vedlegg I til europaparlaments- og rådsvedtak nr. 1692/96/EF av 23. juli 1996 om fellesskapsretningslinjer for utviklingen av et transeuropeisk transportnett^(*), og som er illustrert med kart. Kartene viser til tilsvarende avsnitt i den dispositive delen og/eller vedlegg II til nevnte vedtak,

(*) EFT L 228 av 9.9.1996, s. 1. Vedtaket sist endret ved vedtak nr. 884/2004/EF (EUT L 167 av 30.4.2004, s. 1).»

b) Nye bokstaver aa), ab) og ac) skal lyde:

aa) «“byggekostnader” kostnader forbundet med bygging og eventuelt også kostnader til finansiering av

– ny infrastruktur eller forbedringer av ny infrastruktur (herunder store strukturelle reparasjoner), eller

(1) EUT L 184 av 17.7.1999, s. 23.

– infrastruktur eller forbedringer av infrastruktur (herunder store strukturelle reparasjoner) som er ferdigstilt høyst 30 år før 10. juni 2008 dersom bompengedordningen allerede er på plass 10. juni 2008, eller ferdigstilt høyst 30 år før innføringen av nye bompengedordninger som er innført etter 10. juni 2008. Kostnader for infrastruktur eller forbedringer av infrastruktur som er ferdigstilt før disse tidsfristene, kan også anses som byggekostnader dersom

- i) en medlemsstat har innført en bompengedordning der kostnadene dekkes gjennom en kontrakt med en bompengeloperatør eller gjennom andre rettsakter med tilsvarende virkning som trer i kraft innen 10. juni 2008, eller
- ii) en medlemsstat kan dokumentere at årsaken til byggingen av den berørte infrastrukturen var at den skulle ha en beregnet levetid på over 30 år.

Andelen byggekostnader som skal tas med i beregningen, skal uansett ikke overstige andelen av den nåværende planlagte levetiden som gjenstår for infrastrukturens deler 10. juni 2008 eller på tidspunktet for innføringen av den nye bompengedordningen, dersom det inntreffer senere.

Kostnader til infrastruktur eller forbedringer av infrastruktur kan omfatte eventuelle særkostnader til infrastruktur som skal redusere støy eller bedre trafikkikkerheten, samt infrastrukturoperatørens faktiske betaling for objektive miljøfaktorer, som vern mot forurensning av jord,

- ab) “finansieringskostnader” renter på lån og/eller avkastning på eventuell egenkapital som aksjonærer har bidratt med,
- ac) “vesentlige strukturelle reparasjoner” strukturelle reparasjoner med unntak av reparasjoner som ikke lenger kommer trafikantene til gode, f.eks. dersom reparasjonsarbeidet er blitt erstattet med ytterligere arbeid med veidekket eller annet byggearbeid.»
- c) Bokstav b) skal lyde:

«b) “bompenger” et bestemt beløp som skal betales for et kjøretøy som tilbakelegger en gitt strekning i infrastrukturene nevnt i artikkel 7 nr. 1; beløpet skal bygge på den tilbakelagte strekningen og typen kjøretøy,»

d) Ny bokstav ba) skal lyde:

«ba) “vektet gjennomsnitt for bompenger” den samlede inntekten fra bompenger i et gitt tidsrom, dividert på antall kjøretøykilometer som i samme tidsrom er tilbakelagt i et gitt nett som er belagt med bompenger, idet både inntekten og antall kjøretøykilometer beregnes for kjøretøyene det skal betales bompenger for,»

e) Bokstav c), d), e) og f) skal lyde:

«c) “veibruksavgift” et bestemt beløp som når det betales, gir rett til å benytte et kjøretøy i infrastrukturene nevnt i artikkel 7 nr. 1 i et nærmere bestemt tidsrom,

d) “kjøretøy” motorvogn eller vogntog beregnet eller til bruk utelukkende for godstransport på vei og med tillatt totalvekt på 3,5 tonn eller mer,

e) “EURO 0-kjøretøy”, “EURO I-kjøretøy”, “EURO II-kjøretøy”, “EURO III-kjøretøy”, “EURO IV-kjøretøy”, “EURO V-kjøretøy”, “EEV-kjøretøy” et kjøretøy som overholder utslippsgrensene nevnt i vedlegg 0,

f) “kjøretøytype” et kjøretøy kategorisert etter antall aksler, mål eller vekt, eller andre parametere for klassifisering av kjøretøyer som gjenspeiler veiskader, f.eks. klassifiserings-systemet for veiskader i vedlegg IV, forutsatt at klassifiserings-systemet som brukes, bygger på kjøretøyets egenskaper, angitt i kjøretøydokumentene som anvendes i alle medlemsstater, eller er umiddelbart synlige.»

f) Nye bokstaver g) og h) skal lyde:

«g) “konsesjonskontrakt” en “offentlig bygge- og anleggskonsesjon” eller en “tjenestekonsesjon” som definert i artikkel 1 i europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/18/EF av 31. mars 2004 om samordning av framgangsmåtene ved tildeling av offentlige bygge- og anleggskontrakter, kontrakter om offentlige varekjøp og kontrakter om offentlig tjenesteyting(*),

- h) "konesjonsbompenger" bompenger som innkreves av en konesjonsinnehaver i henhold til en konesjonskontrakt.

(*) EUT L 134 av 30.4.2004, s. 114. Direktivet sist endret ved kommisjonsforordning (EF) nr. 2083/2005 (EUT L 333 av 20.12.2005, s. 28).»

2. I artikkel 7 gjøres følgende endringer:

- a) Nr. 1, 2, 3 og 4 erstattes med følgende numre:

«1. Medlemsstatene kan opprettholde eller innføre bompenger og/eller veibruksavgifter på det transeuropeiske veinettet eller på deler av det bare på vilkårene fastsatt i nr. 2-12. Dette berører ikke medlemsstatenes rett i henhold til traktaten til å anvende bompenger og/eller veibruksavgifter på veier som ikke omfattes av det transeuropeiske veinettet, blant annet på parallelle veier som trafikken i det transeuropeiske veinettet kan ledes over til, og/eller som direkte konkurrerer med deler av dette nettet, eller på andre typer motorvogner som ikke omfattes av definisjonen av «kjøretøy» i det transeuropeiske veinettet, forutsatt at innkrevningen av bompenger og/eller veibruksavgifter på slike veier ikke innebærer forskjellsbehandling av den internasjonale trafikken eller fører til konkurransevridning mellom ulike transportører.

1a. Dersom en medlemsstat velger å opprettholde eller innføre bompenger og/eller veibruksavgifter bare på deler av det transeuropeiske veinettet, skal unntakene som følger for de andre delene (for eksempel på grunn av avsides beliggenhet, begrenset trafikk tetthet eller lav forurensning, eller dersom det er nødvendig med tanke på innføring av en ny bompengordning), ikke medføre forskjellsbehandling av internasjonal trafikk.

2. a) En medlemsstat kan velge å opprettholde eller innføre bompenger og/eller veibruksavgifter bare på kjøretøyer med tillatt totalvekt på minst tolv tonn. Dersom en medlemsstat velger å anvende bompenger og/eller veibruksavgifter på kjøretøyer under denne grensen, får bestemmelsene i dette direktiv anvendelse.

b) Bompenger og/eller veibruksavgifter får anvendelse på alle kjøretøyer fra 2012.

c) En medlemsstat kan gjøre unntak fra kravet fastsatt i bokstav b) dersom den anser at en utvidelse av bompengordningen til å gjelde kjøretøyer under tolv tonn kan medføre

- betydelig negative følger for trafikkflyt, miljø, støynivå, trafikk tetthet eller helse, eller
- administrasjonskostnader på over 30 % av den ekstra inntekten.

3. Det skal ikke innkreves både bompenger og veibruksavgift samtidig av noen kjøretøygruppe for bruk av én og samme veistrekning. 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, etableringsstat eller etableringssted, kjøretøyet registreringsstat eller registreringssted, eller transportens opprinnelse eller bestemmelsessted.»

- b) Nye nr. 4a, 4b og 4c skal lyde:

«4a. Medlemsstatene kan innføre reduserte bompengesatser eller veibruksavgifter eller fritak for plikten til å betale bompenger eller veibruksavgifter for kjøretøyer som er unntatt fra kravet om å installere og bruke fartsskriver i henhold til rådsforordning (EØF) nr. 3821/85 av 20. desember 1985 om bruk av fartsskriver innen veitransport(*), og i tilfeller som omfattes av og er underlagt vilkårene fastsatt i artikkel 6 nr. 2 bokstav a) og b) i dette direktiv.

4b. Siden avgiftsstrukturer som innebærer rabatter eller reduserte bompenger for hyppige brukere, kan medføre faktiske besparelser i infrastrukturoperatørens administrasjonskostnader, kan medlemsstatene innføre slike rabatter eller reduksjoner, forutsatt at

- de oppfyller vilkårene fastsatt i nr. 10 bokstav a),
- de overholder traktaten, særlig artikkel 12, 49, 86 og 87,
- de ikke vrir konkurransen i det indre marked,
- den derav følgende avgiftsstrukturen er lineær og forholdsmessig og tilgjengelig for alle brukere på like vilkår samt ikke fører til at ekstra kostnader overføres på andre brukere i form av høyere bompenger.

Slike rabatter eller reduksjoner skal i alle tilfeller ikke overstige 13 % av bompengene som betales av tilsvarende kjøretøyer som ikke er berettiget til rabatten eller reduksjonen.

4c. Alle rabatt- og reduksjonsordninger skal meddeles Kommisjonen, som skal kontrollere at de oppfyller vilkårene i nr. 4a og 4b, og godkjenne dem etter framgangsmåten i artikkel 9c nr. 2.

(*) EFT L 370 av 31.12.1985, s. 8. Forordningen sist endret ved kommisjonsforordning (EF) nr. 432/2004 (EUT L 71 av 10.3.2004, s. 3).»

c) Nr. 6 skal lyde:

6. «Ordningene for å innkreve bompenger og/eller veibruksavgifter skal ikke medføre uberettigede ulemper, det være seg økonomisk eller på annen måte, for tilfeldige brukere av veinettet. Særlig dersom en medlemsstat innkrever bompenger og/eller veibruksavgifter utelukkende gjennom et system som krever bruk av en enhet montert om bord, skal den gjennom rimelige administrative og økonomiske ordninger gjøre passende enheter av denne typen tilgjengelig.»

d) I nr. 7 oppheves annet og tredje ledd.

e) Nr. 9 og 10 skal lyde:

9. «Bompengene skal bygge bare på prinsippet om dekning av infrastrukturkostnader. Særlig skal det veide gjennomsnittet for bompenger stå i forhold til kostnadene til bygging, drift, vedlikehold og utvikling av det aktuelle infrastrukturnettet. Det veide gjennomsnittet for bompenger kan også inkludere kapitalavkastning eller fortjenestemargin basert på markedsvilkår.

10. a) Uten at det berører det veide gjennomsnittet for bompenger nevnt i nr. 9, kan medlemsstatene anvende differensierte satser med henblikk på å bekjempe miljøskader, redusere trafikk tettheten, begrense skader på infrastrukturen mest mulig, optimere bruken av den aktuelle infrastrukturen eller fremme trafiksikkerheten, forutsatt at en slik differensiering

- står i forhold til målet som tilstrebes,
- er åpen og ikke innebærer forskjellsbehandling, særlig med hensyn til transportørens nasjonalitet, etableringsstat eller etableringssted, kjøretøyets registreringsstat eller registreringssted og transportens opprinnelse eller bestemmelsessted,
- ikke innføres for å skape ekstra inntekter fra bompenger, idet en eventuell utilsiktet økning i inntektene (som fører til et veid gjennomsnitt for bompenger som ikke er i samsvar med nr. 9) oppveies av endringer i differensieringens struktur, som skal gjennomføres senest to år etter avslutningen av regnskapsåret da den ekstra inntekten ble skapt,
- overholder grenseverdiene for differensiering fastsatt i bokstav b).

b) Med forbehold for vilkårene i bokstav a) kan bompengesatsene differensieres slik at de følger

- EURO-utslippklassen som fastsatt i vedlegg 0, herunder PM- og NO_x-nivået,

forutsatt at ingen bompengesats ligger mer enn 100 % over den bompengesatsen som innkreves for tilsvarende kjøretøyer som oppfyller de strengeste utslippskravene, og/eller

- tidspunktet på dagen, type dag eller årstid, forutsatt
 - i) at ingen bompengesats ligger mer enn 100 % over den bompengesatsen som innkreves i den billigste perioden av dagen, typen dag eller årstiden, eller
 - ii) dersom satsen i den billigste perioden er null, at straffetillettet for det dyreste tidspunktet på dagen, typen dag eller årstiden ligger høyst 50 % over den bompengesatsen som ellers ville gjelde for det aktuelle kjøretøyet.

Medlemsstatene er forpliktet til å differensiere bompengesatsene i samsvar med første ledd senest i 2010 eller, for konsesjonskontrakter, når konsesjonskontrakten fornyes.

En medlemsstat kan likevel fravike dette kravet dersom

- i) det vesentlig vil undergrave sammenhengen i bompengereordningene på dens territorium,
- ii) det for den berørte bompengereordningen ikke vil være teknisk mulig å innføre en slik differensiering, eller
- iii) det vil føre til at de mest forurensende kjøretøyene blir ledet bort fra det transeuropeiske veinettet med alvorlige konsekvenser for trafiksikkerheten og folkehelsen.

Kommisjonen skal underrettes om eventuelle fravik av denne typen.

- c) Med forbehold for vilkårene i bokstav a) kan bompengesatsene i unntakstilfeller ved særskilte prosjekter av stor europeisk interesse også differensieres på andre måter for å sikre prosjektenes lønnsomhet, dersom de er utsatt for direkte konkurranse fra andre transportformer for kjøretøyer. Den derav følgende avgiftsstrukturen skal være lineær og forholdsmessig, skal offentliggjøres, skal være tilgjengelig for alle brukere på like vilkår og skal ikke føre til at ekstra kostnader overføres på andre brukere i form av høyere bompenger. Kommisjonen skal kontrollere at vilkårene i dette nummer er oppfylt, før den aktuelle avgiftsstrukturen gjennomføres.»

f) Nye nr. 11 og 12 skal lyde:

11. «Uten at det berører artikkel 9 nr. 1 og 1a, kan det i unntakstilfeller for infrastruktur i fjellområder, etter at Kommisjonen er blitt underrettet, innføres en prisforhøyelse av bompengene for særskilte veistrekninger

a) der trafikk tettheten er så stor at det påvirker kjøretøyenes frie bevegelighet, eller

b) der veitrafikken forårsaker vesentlige miljøskader,

forutsatt at:

- inntekten fra prisforhøyelsen investeres i prioriterte prosjekter av europeisk interesse som fastsatt i vedlegg III til vedtak nr. 884/2004/EF som bidrar direkte til å forbedre den aktuelle trafikk tettheten eller miljøskaden, og som befinner seg i samme korridor som den veistrekingen prisforhøyelsen gjelder,
- prisforhøyelsen, som kan få anvendelse på differensierte bompenger i samsvar med nr. 10, ikke overstiger 15 % av det vektede gjennomsnittet for bompenger, beregnet i samsvar med nr. 9, unntatt når inntektene fra forhøyelsen investeres i grensekryssende deler av prioriterte prosjekter av europeisk interesse som omfatter infrastruktur i fjellområder, da forhøyelsen ikke skal overstige 25 %,
- anvendelsen av forhøyelsen ikke fører til urettferdig behandling av kommersiell trafikk i forhold til andre trafikanter,
- finansieringsplanene for infrastrukturen som prisforhøyelsen gjelder, samt en nytte- og kostnadsanalyse for det nye infrastrukturprosjektet framlegges for Kommisjonen før forhøyelsen trer i kraft,
- tidsrommet som forhøyelsen skal gjelde, defineres og begrenses på forhånd og står i forhold til den framlagte finansieringsplanen og nytte- og kostnadsanalysen med hensyn til forventet inntekt.

Anvendelse av denne bestemmelsen på nye grensekryssende prosjekter forutsetter de berørte medlemsstatenes samtykke.

Når Kommisjonen mottar finansieringsplaner fra en medlemsstat som har til hensikt å innføre en prisforhøyelse, skal den gjøre opplysningene tilgjengelige for medlemmene av komiteen nevnt i artikkel 9c nr. 1. Dersom Kommisjonen anser at den

planlagte prisforhøyelsen ikke oppfyller vilkårene i dette nummer, eller den anser at den planlagte prisforhøyelsen kommer til å virke negativt inn på den økonomiske utviklingen i randområder, kan den etter framgangsmåten i artikkel 9c nr. 2 forkaste eller anmode om endring av avgiftsplanene som den berørte medlemsstaten har framlagt.

12. Dersom en sjåfør i forbindelse med en kontroll ikke kan framvise de kjøretøydokumentene som er nødvendige for å underbygge opplysningene nevnt i nr. 10 bokstav b) første strekpunkt, og for å bestemme kjøretøytypen, kan medlemsstaten innkreve den høyeste bompengesatsen.»

3. Ny artikkel 7a skal lyde:

«*Artikkel 7a*

1. Ved fastsettelsen av nivåene for de vektede gjennomsnittene for bompenger som skal innkreves for det berørte infrastrukturnettet eller en tydelig avgrenset del av et slikt nett, skal medlemsstatene ta hensyn til de ulike kostnadene nevnt i artikkel 7 nr. 9. Kostnadene som medregnes, skal gjelde nettet eller delen av nettet samt kjøretøyene som det innkreves bompenger for. Medlemsstatene kan velge ikke å dekke disse kostnadene gjennom bompengerinntekter eller å dekke bare en prosentandel av kostnadene.

2. Bompenger skal fastsettes i samsvar med artikkel 7 og nr. 1 i denne artikkel.

3. For nye bompengereordninger som ikke omfatter konsesjonsbompenger, og som medlemsstatene innfører etter 10. juni 2008, skal medlemsstatene beregne kostnadene etter en metode basert på de grunnleggende beregningsprinsippene i vedlegg III.

For nye konsesjonsbompenger som innføres etter 10. juni 2008, skal den høyeste satsen tilsvare eller være lavere enn satsen som ville vært resultatet dersom det var anvendt en metode basert på de grunnleggende beregningsprinsippene fastsatt i vedlegg III. Vurderingen av en slik likeverdighet skal foretas på grunnlag av en rimelig lang referanseperiode som er tilpasset konsesjonskontraktens art.

Bompengereordninger som er innført før 10. juni 2008, eller som det før 10. juni 2008 i forbindelse med en offentlig innkjøpsprosess er mottatt anbud på eller svar på innbydelse til forhandlinger ved kjøp etter forhandling, er ikke underlagt forpliktelsene fastsatt i dette nummer, så lenge ordningene forblir gjeldende og forutsatt at de ikke endres vesentlig.

4. Medlemsstatene skal minst fire måneder før de innfører en ny bompengordning, underrette Kommisjonen om følgende:

- a) for bompengordninger som ikke omfatter konsesjonsbompenger:
- de enhetsverdiene og andre parametere som de anvender for å beregne de ulike kostnadselementene, og
 - klare opplysninger om kjøretøyene som omfattes av bompengordningen, og den geografiske utstrekningen av veinettet eller delen av veinettet som anvendes for hver kostnadsberegning, samt hvor stor prosent av kostnadene som forsøkes dekket,
- b) for bompengordninger som omfatter konsesjonsbompenger:
- konsesjonskontraktene eller vesentlige endringer av slike kontrakter,
 - grunnlaget som konsesjongiveren har basert konsesjonskunngjøringen på, som nevnt i vedlegg VII B til direktiv 2004/18/EF. Grunnlaget skal omfatte de beregnede kostnadene, som definert i artikkel 7 nr. 9 som inngår i konsesjonen, den forventede trafikken inndelt i kjøretøytyper, de planlagte bompengesatsene og den geografiske utstrekningen av nettet som omfattes av konsesjonskontrakten.

5. Medlemsstatene skal også underrette Kommisjonen minst fire måneder før de gjennomfører nye bompengordninger for parallelle veier som trafikken på det transeuropeiske veinettet kan ledes over til, og/eller som direkte konkurrerer med bestemte deler av det avgiftsbelagte nettet. Opplysningene skal minst omfatte en begrunnelse for den geografiske utstrekningen av det avgiftsbelagte nettet, kjøretøyene som omfattes, og de planlagte bompengesatsene samt en forklaring på hvordan bompengesatsen ble fastsatt.

6. For tilfeller som omfattes av forpliktelsene i nr. 3, skal Kommisjonen senest fire måneder etter å ha mottatt opplysningene omhandlet i nr. 4 avgi en uttalelse om hvorvidt forpliktelsene synes å være oppfylt eller ikke.

Kommisjonen kan også avgi uttalelse om bompengordningene nevnt i nr. 5, særlig om de foreslåtte ordningenes forholdsmessighet og gjennomsliktighet og deres forventede innvirkning på konkurransen i det indre marked og på fritt varebytte.

Kommisjonens uttalelser skal gjøres tilgjengelige for komiteen nevnt i artikkel 9c nr. 1.

7. Dersom en medlemsstat ønsker å anvende bestemmelsene i artikkel 7 nr. 11 på bompengordninger som er innført før 10. juni 2008, skal den framlegge dokumentasjon som viser at det veide gjennomsnittet for bompenger for den berørte infrastrukturen er i samsvar med artikkel 2 bokstav aa) og artikkel 7 nr. 9 og 10.»

4. Ny artikkel 7b skal lyde:

«Artikkel 7b

Dette direktiv berører ikke muligheten for at medlemsstater som innfører en ordning med bompenger og/eller veibruksavgifter for infrastruktur, med forbehold for traktatens artikkel 87 og 88, kan fastsette en passende kompensasjon for disse avgiftene.»

5. Artikkel 8 nr. 2 bokstav b) skal lyde:

- 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. 1.»

6. Ny artikkel 8a skal lyde:

«Artikkel 8a

Medlemsstatene skal overvåke ordningen for bompenger og/eller veibruksavgifter for å sikre at den fungerer på en åpen måte og ikke medfører forskjellsbehandling.»

7. I artikkel 9 gjøres følgende endringer:

a) Nr. 1 erstattes med følgende ordlyd:

1. «Dette direktiv skal ikke hindre at medlemsstatene uten forskjellsbehandling anvender

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.

1a. Dette direktiv skal ikke hindre at medlemsstatenes uten forskjellsbehandling anvender

a) reguleringsavgifter særlig beregnet på å hindre trafikkork på visse steder til visse tider,

b) reguleringsavgifter beregnet på å hindre miljøvirkninger, herunder dårlig luftkvalitet,

på alle veier, særlig i byområder, herunder veier i det transeuropeiske veinett som krysser et byområde.»

b) Nr. 2 skal lyde:

2. «Medlemsstatene skal bestemme hvordan inntektene fra avgiftene for bruk av veiinfrastrukturen skal brukes. For å sikre utviklingen av transportnettverket som helhet bør inntektene fra avgiftene komme transportsektoren til gode og anvendes slik at hele transportsystemet fungerer best mulig.»

8. Nye artikler 9a, 9b og 9c skal lyde:

«Artikkel 9a

Medlemsstatene skal innføre egnede kontroller og fastsette en sanksjonsordning som skal gjelde ved overtredelser av de nasjonale bestemmelsene som vedtas i henhold til dette direktiv. De skal treffe alle nødvendige tiltak for å sikre at de gjennomføres. De fastsatte sanksjonene skal være virkningsfulle, stå i forhold til overtredelsen og virke avskrekkende.

Artikkel 9b

Kommisjonen skal fremme dialog og utveksling av teknisk fagkunnskap mellom medlemsstatene med hensyn til gjennomføringen av dette direktiv, særlig vedlegg III. Kommisjonen skal ajourføre og klarlegge vedlegg 0, III og IV på bakgrunn av den tekniske utvikling og vedlegg I og II på bakgrunn av inflasjon etter framgangsmåten nevnt i artikkel 9c nr. 3.

Artikkel 9c

1. Kommisjonen skal bistås av en komité.
2. Når det vises til dette nummer, får artikkel 3 og 7 i beslutning 1999/468/EF anvendelse, samtidig som det tas hensyn til bestemmelsene i beslutningens artikkel 8.
3. Når det vises til dette nummer, får artikkel 5 og 7 i beslutning 1999/468/EF anvendelse, samtidig som det tas hensyn til bestemmelsene i beslutningens artikkel 8.

Tidsrommet fastsatt i artikkel 5 nr. 6 i beslutning 1999/468/EF skal være tre måneder.

4. Komiteen fastsetter sin forretningsorden.»

9. Artikkel 11 skal lyde:

«Artikkel 11

Senest 10. juni 2011 skal Kommisjonen framlegge for Europaparlamentet og Rådet en rapport om gjennomføringen og konsekvensene av dette direktiv, der det tas hensyn til den tekniske utvikling og utviklingen i trafikk tettheten, herunder bruk av kjøretøyer på over 3,5

tonn og under 12 tonn, der den også vurderer direktivets konsekvenser for det indre marked, herunder øyer, innestengte områder og randområder i Fellesskapet, investeringsnivået i sektoren samt dets bidrag til å nå målet om en bærekraftig transportpolitikk.

Medlemsstatene skal oversende Kommisjonen de nødvendige opplysninger til rapporten senest 10. desember 2010.

Senest 10. juni 2008 skal Kommisjonen, etter å ha undersøkt alle alternativer, herunder kostnader knyttet til miljø, støy, trafikk tetthet og helse, framlegge en generelt anvendelig, åpen og forståelig modell for vurdering av alle eksterne kostnader som skal danne grunnlag for framtidige beregninger av infrastrukturavgifter. Modellen skal være vedlagt en konsekvensanalyse av internaliseringen av de eksterne kostnadene for alle transportformer og en strategi for en trinnvis gjennomføring av modellene for samtlige transportformer.

Rapporten og modellen skal eventuelt være vedlagt forslag til Europaparlamentet og Rådet om ytterligere revisjon av dette direktiv.»

10. Tabellen i vedlegg II om de årlige satsene skal erstattes med følgende:

	høyst tre aksler	minst fire 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 renere	797	1 329»

11. Vedlegg II siste punktum skal lyde:

«Den daglige veibruksavgift er den samme for alle kjøretøygrupper og utgjør 11 euro.»

12. Vedlegg 0 i dette direktivs vedlegg I tilføyes som nytt vedlegg.

13. Vedlegg III i dette direktivs vedlegg II tilføyes som nytt vedlegg.

14. Vedlegg IV i dette direktivs vedlegg III tilføyes som nytt vedlegg.

Artikkel 2

1. Medlemsstatene skal sette i kraft de lover og forskrifter som er nødvendige for å etterkomme dette direktiv, innen 10. juni 2008. De skal umiddelbart underrette Kommisjonen om dette.

Når disse bestemmelsene vedtas av medlemsstatene, skal de 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 Kommisjonen teksten til de internrettslige bestemmelser som de vedtar på det området dette direktiv omhandler, sammen med en tabell som viser sammenhengen mellom bestemmelsene i dette direktiv og de vedtatte nasjonale bestemmelsene.

Artikkel 3

Dette direktiv trer i kraft dagen etter at det er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Artikkel 4

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Strasbourg, 17. mai 2006.

For Europaparlamentet

J. BORRELL FONTELLES

President

For Rådet

H. WINKLER

Formann

VEDLEGG I

«VEDLEGG 0

UTSLIPPSGRENSER

1. «EURO 0»-kjøretøy

Mengde karbonmonoksid (CO) g/kWh	Mengde hydrokarboner (HC) g/kWh	Mengde nitrogenoksider (NO _x) g/kWh
12,3	2,6	15,8

2. «EURO I»-/«EURO II»-kjøretøy

	Mengde karbonmonoksid (CO) g/kWh	Mengde hydrokarboner (HC) g/kWh	Mengde nitrogenoksider (NO _x) g/kWh	Mengde partikler (PT) g/kWh
«EURO I»-kjøretøy	4,9	1,23	9,0	0,4 ⁽¹⁾
«EURO II»-kjøretøy	4,0	1,1	7,0	0,15

⁽¹⁾ Det anvendes en koeffisient på 1,7 på grenseverdien for partikkelutslipp fra motorer med en effekt på 85 kW eller mindre.

3. «EURO III»-/«EURO IV»-/«EURO V»-/«EEV»-kjøretøy

De spesifikke mengdene av karbonmonoksid, samlede hydrokarboner, nitrogenoksider og partikler i henhold til ESC-prøving og røyktettheten i henhold til ELR-prøving må ikke overstige følgende verdier⁽¹⁾:

	Mengde karbonmonoksid (CO) g/kWh	Mengde hydrokarboner (HC) g/kWh	Mengde nitrogenoksider (NO _x) g/kWh	Mengde partikler (PT) g/kWh	Eksos m ⁻¹
«EURO III»-kjøretøy	2,1	0,66	5,0	0,10 ⁽²⁾	0,8
«EURO IV»-kjøretøy	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
«EURO V»-kjøretøy	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
«EEV»-kjøretøy	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15

⁽¹⁾ En prøvingsyklus består av en sekvens av prøvingspunkter der hvert punkt er definert med et bestemt turtall og dreiemoment som motoren skal overholde ved stasjonær driftstilstand (ESC-prøving) eller ikke-stasjonær driftstilstand (ETC- og ELR-prøving).

⁽²⁾ 0,13 for motorer med et slagvolum under 0,7 dm³ og et turtall over 3000 min⁻¹ ved nominell effekt.

4. Framtidige utslippklasser i henhold til definisjonen i direktiv 88/77/EØF og senere endringer kan tas i betraktning.»

VEDLEGG II

«VEDLEGG III

GRUNNLEGGENDE PRINSIPPER FOR FORDELING AV KOSTNADER OG BEREKNING AV BOMPENGER

I dette vedlegg fastsettes grunnleggende prinsipper for beregning av vektete gjennomsnitt for bompenger som skal avspeile artikkel 7 nr. 9. Plikten til å fastsette bompenger i forhold til kostnader berører ikke medlemsstatenes rett i henhold til artikkel 7a nr. 1 til å velge å ikke dekke alle kostnader gjennom bompenger, eller deres rett i henhold til artikkel 7 nr. 10 til å la særlige bompenger avvike fra gjennomsnittet⁽¹⁾.

Anvendelsen av disse prinsippene skal være i samsvar med andre gjeldende plikter i henhold til fellesskapsretten, særlig kravet om at konsesjonskontrakter skal tildeles i samsvar med direktiv 2004/18/EF og andre fellesskapsdokumenter på området offentlige innkjøp.

Dersom en medlemsstat innleder forhandlinger med én eller flere tredjemenn med henblikk på å etablere en konsesjonskontrakt om bygging eller drift av en del av medlemsstatens infrastruktur, eller av samme grunn innfører en lignende ordning basert den nasjonale lovgivning eller en avtale som en medlemsstats regjering har inngått, skal overholdelsen av disse prinsippene vurderes på grunnlag av resultatet av disse forhandlingene.

1. Definisjon av nettet og av kjøretøyene som omfattes

- Dersom det ikke skal anvendes én enkelt bompengordning for hele det transeuropeiske veinettet, skal medlemsstaten angi nøyaktig hvilken del eller hvilke deler av nettet bompengordningen skal gjelde, samt systemet som brukes for å klassifisere kjøretøyer ved differensiering av bompengesatser. Medlemsstatene skal også angi om de utvider bompengordningen til å omfatte kjøretøyer under grensen på 12 tonn.
- Dersom en medlemsstat velger å innføre ulike systemer for dekning av kostnader for ulike deler av nettet (tillatt i henhold til artikkel 7a nr. 1), skal det foretas en særskilt kostnadsberegning for hver enkelt tydelig definerte del av nettet. En medlemsstat kan velge å dele inn nettet i en rekke tydelig definerte deler for å etablere forskjellige konsesjonsordninger eller lignende for hver del.

2. Infrastrukturkostnader**2.1. Investeringskostnader**

- Investeringskostnader omfatter byggekostnader (herunder finansieringskostnader) og kostnader til utvikling av infrastruktur og eventuelt avkastning på kapitalinvesteringen eller fortjenestemargin. Kostnader til tomtekjøp, planlegging, prosjektering, tilsyn med byggekontrakter og prosjektledelse, samt arkeologiske undersøkelser og bakkeundersøkelser, i tillegg til andre relevante tilleggskostnader, skal også inkluderes.
- Dekningen av byggekostnader skal bygge enten på den planlagte levetiden for infrastrukturen eller en annen nedbetalingsperiode (minst 20 år) som kan anses som passende av hensyn til finansieringen via en konsesjonskontrakt eller på annen måte. Nedbetalingsperiodens varighet kan være en viktig variabel i forhandlinger om inngåelse av konsesjonskontrakter, særlig dersom den berørte medlemsstaten som en del av kontrakten ønsker å fastsette en øvre grense for de anvendte vektete gjennomsnitt for bompengene.
- Med forbehold for beregningen av investeringskostnader kan dekningen av kostnader
 - fordeles jevnt over nedbetalingsperioden eller vektet til de første, midterste eller siste år, forutsatt at en slik vektning foretas på en åpen måte,
 - innebære en indeksregulering av bompenger over nedbetalingsperiodene.
- Alle historiske kostnader skal baseres på de betalte beløpene. Kostnader som ennå ikke er påløpt, baseres på rimelige kostnadsprognoser.

⁽¹⁾ Disse bestemmelsene i kombinasjon med fleksibiliteten i måten kostnadene kan dekkes på over tid (se nr. 2.1 tredje strekpunkt), gir en betydelig margin til å fastsette bompenger på nivåer som er akseptable for brukerne og tilpasset medlemsstatenes særskilte transportpolitiske mål.

- Statlige investeringer kan antas å være finansierte lån. Renten på historiske kostnader skal være samme rente som brukes på statlige utlån i samme periode.
- Kostnadene skal fordeles på tunge lastebiler på et objektivt og åpent grunnlag idet det tas hensyn til den del av den tunge godstrafikken som nettet skal bære, og kostnadene forbundet med dette. Kjøretøykilometer som tilbakelegges av tunge lastebiler, kan for dette formål tilpasses gjennom objektivt begrunnede «ekvivalensfaktorer», f.eks. dem som er beskrevet i nr. 4⁽¹⁾.
- Avsetning for beregnet kapitalavkastning eller fortjenestemargin skal være rimelig i lys av markedsforholdene og kan differensieres for å oppmuntre en kontraktsforpliktet tredjemann til å oppfylle kvalitetskrav. Kapitalavkastning kan beregnes med økonomiske indikatorer som intern kapitalforrentningsgrad (IRR) eller vektet gjennomsnittlig kapitalkostnad (WACC).

2.2. Årlige kostnader til vedlikehold og strukturelle reparasjoner

- Disse kostnadene skal omfatte både de årlige kostnadene til vedlikehold av nettet og de periodiske kostnadene til reparasjon, forsterking og fornyelse av veidekket for å sikre at bruken av nettets funksjoner kan opprettholdes over tid.
- Kostnadene skal fordeles mellom tunge lastebiler og annen trafikk på grunnlag av de faktiske og forventede andelene av kjøretøykilometer og kan justeres med objektivt begrunnede ekvivalensfaktorer som nevnt i nr. 4.

3. Drifts-, forvaltnings- og bompengekostnader

Disse kostnadene omfatter alle kostnader som infrastrukturoperatøren pådrar seg, som ikke omfattes av nr. 2, og som gjelder gjennomføring, drift og forvaltning av infrastrukturen og bompengedordningen. De omfatter særlig

- kostnadene til bygging, etablering og vedlikehold av bompengekiosker og andre betalingssystemer,
- de daglige kostnadene til drift, administrasjon og gjennomføring av innkrevningssystemet,
- administrasjonsgebyrer og -avgifter i forbindelse med konsesjonskontrakter,
- forvaltnings-, administrasjons- og servicekostnader i forbindelse med driften av infrastrukturen.

Kostnadene kan omfatte en kapitalavkastning eller fortjenestemargin som gjenspeiler graden av risikoen som overføres.

Kostnadene skal fordeles på en rettferdig og åpen måte mellom alle kjøretøyklasser som inngår i bompengedordningen.

4. Andel godstrafikk, ekvivalensfaktorer og korreksjonssystem

- Beregningen av bompenger skal bygge på de tunge lastebilenes faktiske eller forventede kjøretøykilometer, ved behov justert med ekvivalensfaktorer for å ta behørig hensyn til de økte kostnadene ved å bygge og reparere infrastruktur som brukes av godskjøretøyer.
- Tabellen nedenfor inneholder noen veiledende ekvivalensfaktorer. Dersom en medlemsstat bruker ekvivalensfaktorer med andre prosentandeler enn dem i tabellen, skal disse bygge på objektivt begrunnede kriterier og offentliggjøres.

⁽¹⁾ Medlemmene kan ved anvendelse av ekvivalensfaktorer ta hensyn til veibygging som utvikles trinnvis eller med lang levetid som tilnærming.

Kjøretøyklasse ⁽¹⁾	Ekvivalensfaktorer		
	Strukturell reparasjon ⁽²⁾	Investeringer	Årlig vedlikehold
Mellom 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

(¹) Se vedlegg IV for bestemmelse av kjøretøyklasse.

(²) Kjøretøyklassene tilsvarer akseltrykk på henholdsvis 5,5, 6,5, 7,5 og 8,5 tonn.

- Bompengordninger som bygger på forventet trafikk, skal omfatte et korreksjonssystem der bompengene justeres regelmessig for å korrigere for en eventuell under- eller overdekning av kostnadene på grunn av feil i prognosen.»

VEDLEGG III

«VEDLEGG IV

VEILEDENDE BESTEMMELSE AV KJØRETØYKLASSE

Kjøretøyklassene er definert i tabellen nedenfor.

Kjøretøyene er klassifisert i undergruppene 0, I, II og III etter de skadene de påfører veidekket, i stigende rekkefølge (klasse III er dermed den klassen som forårsaker de største skadene på veiinfrastrukturen). Skadene øker eksponentielt med økt aksellast.

Alle motorvogner og kjøretøykombinasjoner med tillatt totalvekt under 7,5 tonn tilhører skadeklasse 0.

Motorvogner

Drivaksler med luftfjæring eller tilsvarende ⁽¹⁾		Andre fjæringssystemer for drivaksler		Skadeklasse	
Antall aksler og tillatt totalvekt (i tonn)		Antall aksler og tillatt totalvekt (i tonn)			
Minst	Mindre enn	Minst	Mindre enn		
<i>To 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>Tre 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>Fire aksler</i>					
23	25	23	25		I
25	27	25	27		
27	29				
		27	29	II	
		29	31		
		31	32		
29	31				
31	32				

⁽¹⁾ Fjæring som regnes 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). Direktivet sist endret ved europaparlaments- og rådsdirektiv 2002/7/EF (EFT L 67 av 9.3.2002, s. 47).

Kjøretøykombinasjoner (semitrailervogntog og vogntog)

Drivaksler med luftfjæring eller tilsvarende		Andre fjæringssystemer for drivaksler		Skadeklasse
Antall aksler og tillatt totalvekt (i tonn)		Antall aksler og tillatt totalvekt (i tonn)		
Minst	Mindre enn	Minst	Mindre enn	
<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	
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	II
31	33	31	33	
33	36	33	36	
36	38			
<i>2 + 3 aksler</i>				
				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
<i>3 + 2 aksler</i>				
				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
		40	44	
40	44			
<i>3 + 3 aksler</i>				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	II
		40	44»	
40	44	40	44»	