

EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSDIREKTIV 2011/76/EU

2018/EØS/87/46

av 27. september 2011

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 Den europeiske unions virkemåte, særlig artikkel 91 nr. 1,

under henvisning til forslag fra Europakommisjonen,

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité⁽¹⁾,

under henvisning til uttalelse fra Regionkomiteen⁽²⁾,

etter den ordinære regelverksprosessen⁽³⁾ og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Å fremme bærekraftig transport er et viktig element i den felles transportpolitikken. For dette formål bør transportsektorens bidrag til klimaendringer og dens negative virkninger reduseres, særlig trafikkopphopping, som hindrer framkommeligheten, og luft- og støyforurensning, som forårsaker helse- og miljøskader. Dessuten må miljøvernkrav integreres i utformingen og gjennomføringen av annen unionspolitikk, herunder den felles transportpolitikken.
- 2) Målet om å redusere de negative virkningene av transport bør nås på en slik måte at uforholdsmessig store hindringer for den frie bevegelse unngås, av hensyn til en holdbar økonomisk vekst, et velfungerende indre marked og territorial utjevning.
- 3) For å optimere transportsystemet i samsvar med dette bør den felles transportpolitikken benytte et utvalg

virkemidler for å forbedre transportinfrastrukturen og bruken av teknologi samt muliggjøre en mer effektiv styring av transportbehovet, særlig gjennom å fremme en fornyelse av vognparken, en mer effektiv bruk av infrastrukturer og sammodalitet. Dette krever økt anvendelse av prinsippet om at brukeren betaler, og en utvikling og gjennomføring av prinsippet om at forurenseren betaler i transportsektoren, innenfor alle transportformer.

- 4) I henhold til europaparlaments- og rådsdirektiv 1999/62/EF⁽⁴⁾ skal Kommisjonen legge fram en modell for vurdering av alle eksterne kostnader ved bruk av transportinfrastrukturen, som skal danne grunnlaget for framtidige beregninger av infrastrukturavgifter. Denne modellen skal vedlegges en konsekvensanalyse av internaliseringen av de eksterne kostnadene for alle transportformer og en strategi for en trinnvis gjennomføring av modellen, og eventuelt forslag til ytterligere revisjon av direktivet.
- 5) For at det skal oppnås en mer bærekraftig transportpolitikk, bør transportprisene bedre gjenspeile kostnadene knyttet til luft- og støyforurensning fra trafikken, klimaendringer og trafikkopphopping forårsaket av faktisk bruk av alle transportformer, som et middel til å optimere bruken av infrastruktur, redusere lokal forurensning, håndtere trafikkopphoppingen og bekjempe klimaendringer med lavest mulige kostnader for økonomien. Dette krever en trinnvis tilnærming for alle transportformer, der det tas hensyn til deres særtrekk.
- 6) Transportformene har allerede begynt å internalisere eksterne kostnader, og det relevante unionsregelverket faser enten inn internaliseringen eller forhindrer den i det minste ikke. Denne prosessen må imidlertid overvåkes og fremmes ytterligere for alle transportformer og baseres på felles prinsipper, samtidig som det tas hensyn til særtrekkene ved hver transportform.

(*) Denne unionsrettsakten, kunngjort i EUT L 269 av 14.10.2011, s. 1, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 244/2016 av 2. desember 2016 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 56 av 23.8.2018, s. 52.

⁽¹⁾ EUT C 255 av 22.9.2010, s. 92.

⁽²⁾ EUT C 120 av 28.5.2009, s. 47.

⁽³⁾ Europaparlamentets holdning av 11. mars 2009 (EUT C 87 E av 1.4.2010, s. 345) og Rådets holdning ved første behandling av 14. februar 2011 (EUT C 77 E av 11.3.2011, s. 1). Europaparlamentets holdning av 7. juni 2011 (ennå ikke offentliggjort i EUT) og rådsbeslutning av 12. september 2011.

⁽⁴⁾ EFT L 187 av 20.7.1999, s. 42.

- 7) I veitransportsektoren er bompenger som beregnes som avstandsbaserte avgifter for bruk av infrastrukturen, et rettferdig og effektivt økonomisk virkemiddel for å oppnå en bærekraftig transportpolitikk, ettersom de knyttes direkte til bruken av infrastrukturen, kjøretøyenes miljøprestasjoner og tid og sted for bruk av kjøretøyene, og de kan derfor fastsettes til et nivå som gjenspeiler kostnadene ved forurensningen og trafikkoppbygningen forårsaket av den faktiske bruken av kjøretøyene. Dessuten fører ikke bompenger til konkurransevridning på det indre marked, ettersom de må betales av alle transportører uansett hjemstat eller etableringsstat i forhold til hvor mye de bruker veinettet.
- 8) Konsekvensanalysen viser at bruk av bompenger som beregnes på grunnlag av kostnadene ved forurensning, og en større differensiering av bompengesatsene i trafikksterke perioder på veier med stor trafikkbelastning, kan ha positiv virkning på transportsystemet og bidra til Unionens strategi mot klimaendringer. Dette kan redusere trafikkoppbygningen og lokal forurensning gjennom å oppmuntre til bruk av renere kjøretøyt teknologi, optimere logistikkatferden og redusere antall kjøretøyer som kjører tomme tilbake. Dette kan indirekte spille en viktig rolle i arbeidet med å redusere drivstofforbruket og bekjempe klimaendringer.
- 9) Dette direktiv hindrer ikke medlemsstatene i å anvende nasjonale regler for å pålegge andre trafikanter avgifter som ikke omfattes av dette direktiv.
- 10) Kostnadene ved luft- og støyforurensning fra trafikken, som helseutgifter, herunder utgifter til legehjelp, og tap av avlinger og andre produksjonstap samt velferdsutgifter, bæres av den medlemsstaten der transporten finner sted. Prinsippet om at forurenseren betaler, blir gjennomført ved hjelp av avgifter for eksterne kostnader, noe som bidrar til å redusere de eksterne kostnadene.
- 11) For dette direktivs formål gir den modellen som er utarbeidet av Kommisjonen for å beregne eksterne kostnader for luft- og støyforurensning fra trafikken, pålitelige metoder og en rekke enhetsverdier som allerede kan danne grunnlaget for beregning av avgifter for eksterne kostnader.
- 12) Det er fortsatt usikkerhet knyttet til kostnadene og fordelene ved systemene som kreves for å iverksette differensierte avgifter på veier med lav trafikk tetthet. Inntil denne usikkerheten er fjernet, virker en fleksibel tilnærming på unionsplan mest hensiktsmessig. Denne fleksible tilnærmingen bør gi medlemsstatene mulighet til å bestemme om og på hvilke veier det skal innføres avgifter for eksterne kostnader, basert på nettets lokale og nasjonale særtrekk.
- 13) Tidsbaserte veibruksavgifter er allerede et nyttig system for anvendelse av prinsippet om at brukeren betaler, i de tilfellene der det ennå ikke er iverksatt et avgiftssystem basert på strekningen som tilbakelegges, som bedre gjenspeiler faktisk bruk av infrastrukturen. Tidsbaserte veibruksavgifter som pålegges på døgn-, ukes-, måneds- eller årsbasis, bør ikke forskjellsbehandle tilfeldige brukere, ettersom en stor andel av slike brukere sannsynligvis er utenlandske transportører. Forholdet mellom døgn-, ukes-, måneds- og årssatser bør derfor fastsettes i detalj for tunge lastebiler.
- 14) For å sikre at europeiske transportører får klare pris-signaler, noe som stimulerer dem til å optimere atferden, bør det på mellomlang sikt tilstrebes en tilnærming i metodene som medlemsstatene benytter for å beregne eksterne kostnader.
- 15) En tydelig og åpen gjennomføring av avgiftsordningene kan føre til et mer velfungerende indre marked. Inkonsekvente avgiftsordninger bør derfor unngås for ikke å forårsake konkurransevridning innenfor den internasjonale godstransporten på det transeuropeiske veinettet eller på visse deler av dette nettet, samt på eventuelle andre deler av disse sammenknyttede nettene eller motorveiene som ikke er del av det transeuropeiske veinettet. De samme avgiftsprinsippene bør særlig anvendes på alle deler av motorveinettet i en medlemsstat.
- 16) Medlemsstatene bør gjennom bompenger ha mulighet til å pålegge høyeste avgiftsnivå for infrastrukturkostnader og eksterne kostnader som tillates i henhold til dette direktiv, men de bør også kunne velge å pålegge en lavere avgift for én av eller begge disse kostnadene, eller ikke å pålegge avgift for dem i det hele tatt.
- 17) Når medlemsstatene fastsetter nettet der det skal pålegges en avgift for eksterne kostnader, bør de kunne velge ikke å pålegge avgifter for eksterne kostnader på visse veier for å forbedre tilgangen til og konkurranseevnen i randområder, inntengt område og øyområder.
- 18) I en infrastrukturavgift bør det være mulig å legge til et eksternt kostnadselement basert på kostnaden for luft- og støyforurensning fra trafikken. Det eksterne kostnadselementet som er inkludert i bompenger, bør kunne legges til kostnaden for bruk av infrastrukturen, forutsatt at visse vilkår oppfylles ved beregningen av kostnadene, for å unngå at det pålegges uberettigede avgifter.
- 19) For bedre å gjenspeile kostnaden for luft- og støyforurensning fra trafikken bør avgiften for eksterne kostnader differensieres etter veitype, kjøretøytype og, når det gjelder støy, aktuelle tidsperioder.

- 20) Trafikkopphopningen har negative virkninger for trafikanter generelt, ettersom den innebærer sløsing med tid og drivstoff. Differensiering av infrastrukturavgifter er et verktøy for å håndtere trafikkopphopningen, forutsatt at de differensierte bompengene gir et tydelig og meningsfullt prissignal til trafikantene om å endre sin atferd og unngå veistrekninger med trafikkopphopning i trafikksterke perioder.
- 21) Når det pålegges differensierte avgifter for å redusere trafikkopphopningen på en bestemt veistrekning, bør differensieringen utformes og anvendes på en inntektsnøytral måte som gir betydelige økonomiske fordeler til transportører som benytter den aktuelle veistrekningen i trafikksvake perioder, framfor dem som bruker den i trafikksterke perioder.
- 22) Europaparlaments- og rådsdirektiv 2002/49/EF av 25. juni 2002 om vurdering og håndtering av ekstern støy⁽¹⁾ danner allerede et grunnlag for å utvikle og ferdigstille unionstiltakene mot støy fra veigående kjøretøyer og infrastruktur ved å krevne at vedkommende myndigheter utarbeider strategiske støykart for større veier, og handlingsplaner for å redusere støyen der eksponeringsnivåene kan ha skadelige virkninger på menneskers helse.
- 23) For at det indre marked skal fungere tilfredsstillende, kreves det en unionsramme som sikrer at veiavgifter som er fastsatt på grunnlag av den lokale kostnaden for luft- og støyforurensning fra trafikken og på grunnlag av trafikkopphopningen, er oversiktlige, står i forhold til målet og ikke innebærer forskjellsbehandling. Denne rammen bør omfatte felles avgiftsprinsipper, beregningsmetoder, høyeste nivåer og enhetsverdier for eksterne kostnader som er basert på anerkjente vitenskapelige metoder, samt framgangsmåter for melding og rapportering om bompengoordninger til Kommisjonen.
- 24) Dersom en myndighet utpekes av en medlemsstat til å fastsette avgiften for eksterne kostnader, bør den ikke ha noen egeninteresse av å fastsette beløpet på et urimelig nivå, og den bør derfor være uavhengig av organet som krevne inn og håndterer bompengene.
- 25) Korridoren der en avgiftsforhøyelse tillates, kan omfatte parallelle og direkte konkurrerende veistrekninger i fjellområder innenfor en rimelig avstand, dit trafikken kan komme til å forflytte seg som følge av avgiftsforhøyelsen. I prosjekter på tvers av landegrensene bør de berørte medlemsstatene og Kommisjonen være enige om anvendelsen av denne bestemmelsen.
- 26) For å gi forrang til utbygging av prioriterte prosjekter av europeisk interesse angitt i vedlegg III til europaparlaments- og rådsbeslutning nr. 661/2010/EU av 7. juli 2010 om unionsretningslinjer for utviklingen av et transeuropeisk transportnett⁽²⁾, bør medlemsstater som har mulighet til å innføre en avgiftsforhøyelse, benytte denne muligheten før de pålegger en avgift for eksterne kostnader. For å unngå at brukere pålegges uberettigede avgifter, bør en avgift for eksterne kostnader ikke kombineres med en avgiftsforhøyelse med mindre de eksterne kostnadene overskrider avgiftsforhøyelsen som allerede er foretatt. I slike tilfeller bør avgiftsforhøyelsen trekkes fra avgiften for eksterne kostnader.
- 27) Det bør ikke tillates rabatter på eller nedsettelse av avgiften for eksterne kostnader, ettersom det vil innebære en betydelig risiko for urimelig forskjellsbehandling av visse bruker kategorier.
- 28) Med forbehold for de relevante bestemmelsene om statsstøtte i traktaten om Den europeiske unions virkemåte bør stimuleringstiltak tillates for reiser som omfatter kostbare skifter av transportform, som vei-sjøvei, for å fremme territorial utjevning samt forbedre tilgangen til og konkurransevnen i randområder, innestengte områder og øyområder.
- 29) Det bør kunne tillates rabatter på eller nedsettelse av infrastrukturavgiften på visse vilkår for alle brukerkategorier, for eksempel hyppige brukere eller brukere av elektroniske bompengesystemer.
- 30) Det å pålegge eksterne kostnader gjennom bompenger vil påvirke brukernes beslutninger mer effektivt dersom de er kjent med slike kostnader. Slike kostnader bør derfor angis separat på et utdrag, en faktura eller et tilsvarende dokument fra bompengoperatøren. Et slikt dokument gjør det dessuten enklere for transportørene å føre avgiften for eksterne kostnader over på avsenderen eller eventuelle kunder.
- 31) Bruken av elektroniske bompengesystemer er ønskelig for å unngå brudd i trafikkflyten og forhindre negative virkninger på lokalmiljøet som følge av køer ved bomstasjoner. Det er derfor ønskelig å pålegge en avgift for eksterne kostnader ved hjelp av slike systemer, i samsvar med europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/52/EF av 29. april 2004 om samvirkingsevnen mellom elektroniske bompengesystemer i Fellesskapet⁽³⁾. For å fremme et velfungerende indre marked bør Kommisjonen overvåke de framskritt som gjøres innenfor rammen av direktiv 2004/52/EF når det gjelder å gjennomføre, innen de avtalte fristene, en reell europeisk elektronisk bompengtjeneste som begrenser antallet elektroniske bompengennetninger i et gitt kjøretøy til én innretning som er fullt kompatibel med de elektroniske avgiftsinnkrevingsssystemene i alle medlemsstatene.

(1) EFT L 189 av 18.7.2002, s. 12.

(2) EUT L 204 av 5.8.2010, s. 1.

(3) EUT L 166 av 30.4.2004, s. 124.

- 32) Selv om beslutninger om nasjonale offentlige utgifter, herunder bruk av inntekter generert i henhold til dette direktiv, i samsvar med nærhetsprinsippet er en sak for medlemsstatene, bør de ekstra inntektene fra avgifter for eksterne kostnader, eller en økonomisk verdi tilsvarende disse inntektene, i samsvar med de transportpolitiske mål i dette direktiv anvendes til fordel for transportsektoren og fremme bærekraftig mobilitet generelt. Slike prosjekter bør derfor blant annet ha til formål å tilrettelegge for effektiv prising, redusere veitranportforurensning ved kilden og redusere dens virkninger, forbedre kjøretøyenes CO₂- og energiutslipp, utvikle alternativ infrastruktur for transportbrukere, optimere logistikken eller forbedre trafiksikkerheten.
- 33) For å fremme samvirkingsevnen mellom bompengerordninger, og forutsatt at visse vilkår oppfylles, bør det tillates at to eller flere medlemsstater samarbeider om innføring av felles bompengesystemer.
- 34) Kommisjonen bør på et passende tidspunkt sende Europaparlamentet og Rådet en samlet vurdering av erfaringene fra medlemsstater som pålegger en avgift for eksterne kostnader og/eller en infrastrukturavgift i samsvar med dette direktiv.
- 35) Rådforordning (EF) nr. 1083/2006 av 11. juli 2006 om fastsettelse av alminnelige bestemmelser om Det europeiske fond for regionutvikling, Det europeiske sosialfond og Utjevningsfondet⁽¹⁾ fastsetter at inntekter som genereres fra avgifter som betales direkte av brukere, må tas i betraktning når finansieringsgapet bestemmes for et inntektsgenererende prosjekt. Inntekter fra avgifter for eksterne kostnader bør imidlertid ikke tas i betraktning ved beregning av finansieringsgapet, ettersom denne inntekten bør anvendes på prosjekter som tar sikte på å redusere veitranportforurensning ved kilden og redusere dens virkninger, forbedre kjøretøyenes CO₂- og energiutslipp og utvikle alternativ infrastruktur for transportbrukere.
- 36) Når det anvendes alternative vitenskapelige metoder for å beregne avgifter for eksterne kostnader, bør medlemsstatene kunne ta hensyn til metodene for å beregne verdien av eksterne kostnader som er omhandlet i «Handbook on estimation of external costs in the transport sector»⁽²⁾, som gir en oversikt over aktuell teori og praksis ved beregning av eksterne kostnader.
- 37) I fjellområder som beskrevet i undersøkelsen «Mountain areas in Europe: analysis of mountain areas in EU Member States, acceding and other European countries», bestilt av Europakommisjonen i 2004, bør høyere avgifter for eksterne kostnader tillates i den grad objektive vitenskapelige data viser at luft- og støyforurensning forårsaker større skade i disse fjellområdene på grunn av geografiske forhold og fysiske fenomener, som veienes stigning, temperaturinversjon og amfiteatereffekten i daler.
- 38) For å sikre ensartede vilkår for gjennomføringen av dette direktiv bør Kommisjonen gis gjennomføringsmyndighet. Denne myndighet bør utøves i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011 av 16. februar 2011 om fastsettelse av allmenne regler og prinsipper for medlemsstatenes kontroll med Kommisjonens utøvelse av sin gjennomføringsmyndighet⁽³⁾.
- 39) Kommisjonen bør gis myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 290 i traktaten om Den europeiske unions virkemåte når det gjelder visse tilpasninger av vedleggene. Det er særlig viktig at Kommisjonen holder hensiktsmessige samråd under det forberedende arbeidet, også på ekspertplan.
- 40) I samsvar med nr. 34 i den tverrinstitusjonelle avtalen om bedre regelverksutforming⁽⁴⁾ oppfordres medlemsstatene til, for eget formål og i Unionens interesse, å utarbeide og offentliggjøre egne tabeller som så langt det er mulig viser sammenhengen mellom dette direktiv og innarbeidingstiltakene.
- 41) Ettersom målet for dette direktiv, som er å oppmuntre til differensierte avgifter basert på eksterne kostnader som et middel til å oppnå en bærekraftig transport, ikke kan nås i tilstrekkelig grad av medlemsstatene og derfor på grunn av transportens viktige grensekryssende dimensjon bedre kan nås på unionsplan, kan Unionen treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i artikkel 5 i traktaten om Den europeiske union. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet fastsatt i nevnte artikkel går dette direktiv ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå dette målet.

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

Artikkel 1

I direktiv 1999/62/EF gjøres følgende endringer:

- 1) I artikkel 2 gjøres følgende endringer:
 - a) Ny bokstav skal lyde:

⁽¹⁾ EUT L 210 av 31.7.2006, s. 25.⁽²⁾ http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index_en.htm⁽³⁾ EUT L 55 av 28.2.2011, s. 13.⁽⁴⁾ EUT C 321 av 31.12.2003, s. 1.

«ad) «motorvei» en vei som er særlig konstruert og bygd for biltrafikk, uten innkjørsler fra tilgrensende eiendommer, og

i) som har atskilte kjørebaneer i hver kjøretretning 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, sykkelsti eller gangsti,

iii) som er særlig betegnet som motorvei.»

b) Bokstav b) og ba) skal lyde:

«b) «bompenger» betaling av et bestemt beløp for et kjøretøy, basert på den tilbakelagte strekningen i en gitt infrastruktur og typen kjøretøy, som omfatter en infrastrukturavgift og/eller en avgift for eksterne kostnader,

ba) «infrastrukturavgift» en avgift som pålegges for å dekke en medlemsstats kostnader for bygging, vedlikehold, drift og utvikling knyttet til infrastruktur,».

c) Følgende bokstaver skal lyde:

«bb) «avgift for eksterne kostnader» en avgift som pålegges for å dekke en medlemsstats kostnader knyttet til luftforurensning og/eller støyforurensning fra trafikken,

bc) «kostnad for luftforurensning fra trafikken» kostnad for skader forårsaket av utslipp av partikler og ozondannende stoffer, som nitrogenoksid og flyktige organiske forbindelser, ved bruk av et kjøretøy,

bd) «kostnad for støyforurensning fra trafikken» kostnad for skader forårsaket av støy fra kjøretøyer eller fra deres kontakt med veibanen,

be) «veid gjennomsnittlig infrastrukturavgift» samlet inntekt fra en infrastrukturavgift i en gitt periode dividert med antall kjøretøykilometer tilbakelagt på den avgiftsbelagte veistrekningen i den perioden,

bf) «veid gjennomsnittlig avgift for eksterne kostnader» samlet inntekt fra en avgift for eksterne kostnader i en gitt periode dividert med antall kjøretøykilometer tilbakelagt på den avgiftsbelagte veistrekningen i den perioden,».

d) Bokstav d) skal lyde:

«d) «kjøretøy» motorvogn eller vogntog som er beregnet på eller brukes til godstransport på vei og har tillatt totalvekt på 3,5 tonn eller mer,».

2) Artikkel 7, 7a og 7b erstattes med følgende:

«Artikkel 7

1. Med forbehold for artikkel 9 nr. 1a kan medlemsstatene opprettholde eller innføre bompenger og/eller veibruksavgifter på det transeuropeiske veinett eller på visse deler av det samt på alle andre deler av sine motorveinett som ikke inngår i det transeuropeiske veinett, på vilkårene fastsatt i nr. 2, 3, 4 og 5 i denne artikkel og i artikkel 7a-7k. Dette berører ikke medlemsstatenes rett, i samsvar med traktaten om Den europeiske unions virkemåte, til å anvende bompenger og/eller veibruksavgifter på andre veier, forutsatt at innføringen av bompenger og/eller veibruksavgifter på slike andre veier ikke forskjellsbehandler internasjonal trafikk eller fører til konkurransevridning mellom operatørene.

2. Medlemsstatene kan ikke innføre både bompenger og veibruksavgifter for en gitt kjøretøykategori for bruk av en og samme veistrekning. En medlemsstat som innfører en veibruksavgift på sitt nett, kan imidlertid også innføre bompenger for bruk av broer, tunneler og veier gjennom fjellpass.

3. Bompenger og veibruksavgifter skal anvendes uten direkte eller indirekte forskjellsbehandling på grunnlag av transportørens nasjonalitet, den medlemsstat eller tredjestat der transportøren er etablert eller kjøretøyet er registrert, eller transportens opprinnelsessted eller bestemmelsessted.

4. 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.

5. En medlemsstat kan velge å anvende bompenger og/eller veibruksavgifter bare på kjøretøyer med tillatt totalvekt på tolv tonn eller mer dersom den anser at en utvidelse som gjelder kjøretøyer under tolv tonn, blant annet kan

a) ha betydelig negativ innvirkning på trafikkflyt, miljø, støynivå, trafikkopphøpning, helse eller trafikksikkerhet som følge av trafikkforflytning,

- b) medføre administrasjonskostnader på over 30 % av den ekstra inntekten som ville blitt generert ved utvidelsen.

Medlemsstater som velger å anvende bompenger og/eller veibruksavgifter bare på kjøretøyer med tillatt totalvekt på tolv tonn eller mer, skal underrette Kommisjonen om beslutningen og årsakene.

Artikkel 7a

1. Veibruksavgifter skal stå i forhold til varigheten av bruken av infrastrukturen, ikke overstige verdiene fastsatt i vedlegg II og gjelde for en dag, en uke, en måned eller et år. Månedsgiften skal ikke være mer enn 10 % av årsavgiften, ukergiften skal ikke være mer enn 5 % av årsavgiften, og dagsgiften skal ikke være mer enn 2 % av årsavgiften.

En medlemsstat kan velge å anvende bare årsavgifter for kjøretøyer som er registrert i den medlemsstaten.

2. Medlemsstatene skal fastsette veibruksavgifter, herunder administrasjonskostnader, for alle kjøretøyergrupper på et nivå som ikke overstiger de høyeste satsene fastsatt i vedlegg II.

Artikkel 7b

1. Infrastrukturavgiften skal baseres på prinsippet om dekning av infrastrukturkostnader. Veid gjennomsnittlig infrastrukturavgift skal stå i forhold til kostnadene ved bygging, drift, vedlikehold og utvikling av det aktuelle infrastrukturnettet. Veid gjennomsnittlig infrastrukturavgift kan også omfatte kapitalavkastning og/eller fortjenestemargin basert på markedsvilkår.

2. Kostnadene som medregnes, skal gjelde det nettet eller den delen av nettet som det innkreves infrastrukturavgifter for, samt de kjøretøyene som omfattes av avgiftene. Medlemsstatene kan velge å inndrive bare en prosentdel av disse kostnadene.

Artikkel 7c

1. Avgiften for eksterne kostnader kan knyttes til kostnaden for luftforurensning fra trafikken. På veistrekninger i områder med en befolkning som utsettes for støyforurensning fra trafikken, kan avgiften for eksterne kostnader omfatte kostnaden for støyforurensning fra trafikken.

Avgiften for eksterne kostnader skal differensieres og fastsettes i samsvar med minstekravene og metodene angitt i vedlegg IIIa og overholde de høyeste verdiene fastsatt i vedlegg IIIb.

2. Kostnadene som medregnes, skal gjelde det nettet eller den delen av nettet som det innkreves avgifter for eksterne kostnader for, samt de kjøretøyene som omfattes av avgiftene. Medlemsstatene kan velge å inndrive bare en prosentdel av disse kostnadene.

3. Avgiften for eksterne kostnader knyttet til luftforurensning fra trafikken skal ikke gjelde kjøretøyer som

oppfyller de strengeste Euro-utslippsstandardene, før fire år etter anvendelsesdatoene fastsatt i bestemmelsene som innførte disse standardene.

4. Avgiftsbeløpet for eksterne kostnader skal fastsettes av den berørte medlemsstat. Dersom en medlemsstat utpeker en myndighet for dette formål, skal myndigheten være juridisk og økonomisk uavhengig av organisasjonen som forvalter eller innkrever hele eller deler av avgiften.

Artikkel 7d

Senest ett år etter vedtakelsen av framtidige og strengere Euro-utslippsstandarder skal Europaparlamentet og Rådet, etter den ordinære regelverksprosessen, fastsette de tilhørende høyeste verdier i vedlegg IIIb.

Artikkel 7e

1. Medlemsstatene skal beregne det høyeste nivået på infrastrukturavgiften ved hjelp av en metode som er basert på de grunnleggende beregningsprinsippene fastsatt i vedlegg III.

2. For konsesjonsbompenger skal det høyeste nivået på infrastrukturavgiften tilsvare eller være lavere enn nivået som ville vært resultatet dersom det ble 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.

3. Bompengerordninger som var innført før 10. juni 2008, eller som det før 10. juni 2008, i forbindelse med en framgangsmåte ved tildeling av kontrakter, var mottatt tilbud på eller svar på innbydelse til forhandlinger om ved kjøp etter forhandling, skal ikke være underlagt forpliktelsene fastsatt i nr. 1 og 2 så lenge disse ordningene forblir gjeldende, og forutsatt at de ikke endres vesentlig.

Artikkel 7f

1. For infrastruktur i fjellområder kan det i unntakstilfeller, og etter at Kommisjonen er blitt underrettet, innkreves en forhøyet infrastrukturavgift på bestemte veistrekninger med kraftig trafikkoppbygging, eller der veitrafikken forårsaker omfattende miljøskader, forutsatt at

a) inntekten fra avgiftsforhøyelsen benyttes til finansiering av bygging i prioriterte prosjekter av europeisk interesse angitt i vedlegg III til europaparlaments- og rådsbeslutning nr. 661/2010/EU av 7. juli 2010 om unionsretningslinjer for utviklingen av et transeuropeisk transportnett(**), som bidrar direkte til å redusere trafikkoppbyggingen eller miljøskaden, og som befinner seg i samme korridor som den veistrekningen som avgiftsforhøyelsen gjelder,

- b) avgiftsforhøyelsen ikke overstiger 15 % av veid gjennomsnittlig infrastrukturavgift beregnet i samsvar med artikkel 7b nr. 1 og artikkel 7e, unntatt når inntekten fra forhøyelsen investeres i tverrnasjonale deler av prioriterte prosjekter av europeisk interesse som omfatter infrastruktur i fjellområder, der avgiftsforhøyelsen ikke kan overstige 25 %,
- c) avgiftsforhøyelsen ikke fører til urettferdig behandling av kommersiell trafikk i forhold til andre trafikanter,
- d) en beskrivelse av nøyaktig hvor avgiftsforhøyelsen gjelder, og bevis på beslutningen om å finansiere bygging av prioriterte prosjekter som nevnt i bokstav a), framlegges for Kommisjonen før avgiftsforhøyelsen gjennomføres, og
- e) tidsrommet som avgiftsforhøyelsen skal gjelde for, defineres og begrenses på forhånd og, med hensyn til forventet inntekt, er i samsvar med finansieringsplanene og nytte- og kostnadsanalysen for prosjektene som samfinansieres med inntekten fra avgiftsforhøyelsen.

Første ledd får anvendelse på nye tverrnasjonale prosjekter, forutsatt at alle medlemsstater som er involvert i prosjektet, er enige om dette.

2. En avgiftsforhøyelse kan anvendes på en infrastrukturavgift som er blitt differensiert i samsvar med artikkel 7g.
3. Etter at Kommisjonen har mottatt nødvendige opplysninger fra en medlemsstat som har til hensikt å innføre en avgiftsforhøyelse, skal den gjøre opplysningene tilgjengelige for medlemmene av komiteen nevnt i artikkel 9c. Dersom Kommisjonen mener at den planlagte avgiftsforhøyelsen ikke oppfyller vilkårene i nr. 1, eller mener at den planlagte avgiftsforhøyelsen vil ha svært negativ innvirkning på den økonomiske utviklingen i randområder, kan den forkaste eller anmode om endring av avgiftsplanene framlagt av den berørte medlemsstaten. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas etter framgangsmåten med rådgivende komité nevnt i artikkel 9c nr. 2.
4. På veistrekninger der kriteriene for en avgiftsforhøyelse i henhold til nr. 1 er oppfylt, kan medlemsstatene pålegge en avgift for eksterne kostnader bare dersom det også er foretatt en avgiftsforhøyelse.
5. Det beløp som tilsvarer avgiftsforhøyelsen, skal trekkes fra avgiftsbeløpet for eksterne kostnader beregnet i samsvar med artikkel 7c, unntatt for kjøretøyer i Euro-utslippsklasse 0, I og II fra 15. oktober 2011 og III fra 2015. Alle disse inntektene som blir generert ved den samtidige anvendelsen av avgiftsforhøyelsen og avgifter for eksterne kostnader, skal benyttes til finansiering av bygging av prioriterte prosjekter av europeisk interesse angitt i vedlegg III til beslutning nr. 661/2010/EU.

Artikkel 7g

1. Medlemsstatene skal differensiere infrastrukturavgiften etter kjøretøyets Euro-utslippsklasse slik at ingen

infrastrukturavgift er mer enn 100 % høyere enn samme avgift for tilsvarende kjøretøyer som oppfyller de strengeste utslippsstandardene. Eksisterende konsesjonskontrakter er unntatt fra dette krav inntil kontrakten fornyes.

En medlemsstat kan likevel fravike kravet om å differensiere infrastrukturavgiften dersom

- i) dette vesentlig vil undergrave sammenhengen i bompengoordningene på dens territorium,
- ii) det ikke vil være teknisk mulig å innføre en slik differensiering for den berørte bompengoordningen,
- iii) det vil føre til at de mest forurensende kjøretøyene blir ledet til en annen rute, med negative konsekvenser for trafikksikkerheten og menneskers helse, eller
- iv) bompengene omfatter en avgift for eksterne kostnader.

Kommisjonen skal underrettes om eventuelle fravik av denne typen.

2. Dersom en fører eller, der det er relevant, en transportør ved en kontroll ikke kan framvise kjøretøydokumentene som kreves for å bestemme kjøretøyets Euro-utslippsklasse, kan medlemsstatene pålegge bompenger opp til høyeste tillatte nivå.

3. Infrastrukturavgiften kan også differensieres for å redusere trafikkopphopningen, begrense skader på infrastrukturen mest mulig, optimere bruken av den berørte infrastrukturen eller fremme trafikksikkerheten, forutsatt at

- a) differensieringen er oversiktlig, offentliggjort og tilgjengelig for alle brukere på like vilkår,
- b) differensieringen skjer på grunnlag av tidspunktet på dagen, type dag eller årstid,
- c) ingen infrastrukturavgift er mer enn 175 % høyere enn høyeste nivå for veid gjennomsnittlig infrastrukturavgift som er nevnt i artikkel 7b,
- d) de trafikksterke periodene der det pålegges høyere infrastrukturavgifter for å redusere trafikkopphopningen, ikke overstiger fem timer per dag,
- e) differensieringen er utformet og anvendes på en oversiktlig og inntektsnøytral måte på en veistrekning med trafikkopphopning, ved å benytte reduserte bompengesatser for transportører som kjører i trafikksvake perioder og økte bompengesatser for transportører som kjører i trafikksterke perioder på den samme veistrekningen, og
- f) en medlemsstat som ønsker å innføre en slik differensiering eller endre en eksisterende, underretter Kommisjonen om dette og gir den de opplysningene som kreves for å sikre at vilkårene oppfylles. På grunnlag av opplysningene som er gitt, skal Kommisjonen offentliggjøre og regelmessig ajourføre en oversikt over periodene da differensieringen gjelder, og tilhørende satser.

4. Differensieringen nevnt i nr. 1 og 3 er ikke utformet for å generere ekstra bompenginntekter. En eventuell utilsiktet økning i inntektene skal oppveies av endringer i differensieringens struktur, som må gjennomføres senest to år etter avslutningen av regnskapsåret da den ekstra inntekten ble generert.

Artikkel 7h

1. Minst seks måneder før gjennomføringen av en ny bompengordning for infrastrukturavgift skal medlemsstatene sende følgende til Kommisjonen:

a) for bompengordninger som ikke omfatter konsesjonsbompenger:

- enhetsverdiene og andre parametere som anvendes for å beregne de ulike infrastrukturkostnadselementene, og
- klare opplysninger om hvilke kjøretøyer som omfattes av bompengordningen, den geografiske utstrekningen av det nettet eller den delen av nettet som anvendes for hver kostnadsberegning, og hvor stor prosentdel av kostnadene som forventes dekket,

b) for bompengordninger som omfatter konsesjonsbompenger:

- konsesjonskontraktene eller vesentlige endringer av slike kontrakter,
- grunnmodellen som konsesjonsgiveren har basert konsesjonskunngjøringen på, som nevnt i vedlegg VII B til 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(**); grunnmodellen skal omfatte de beregnede kostnadene som definert i artikkel 7b nr. 1 i forbindelse med konsesjonen, den forventede trafikken inndelt i kjøretøytyper, de planlagte bompengesatsene og den geografiske utstrekningen av nettet som omfattes av konsesjonskontrakten.

2. Innen seks måneder etter å ha mottatt alle nødvendige opplysninger i henhold til nr. 1 skal Kommisjonen avgi en uttalelse om hvorvidt forpliktelsene i artikkel 7e er oppfylt. Kommisjonens uttalelser skal gjøres tilgjengelige for komiteen nevnt i artikkel 9c.

3. Før gjennomføringen av en ny bompengordning for avgifter for eksterne kostnader skal medlemsstatene sende følgende til Kommisjonen:

a) nøyaktige opplysninger om veistrekningene der det skal pålegges avgift for eksterne kostnader, og om hvordan avgiften for eksterne kostnader skal differensieres etter kjøretøyklasser, veityper og nøyaktige tidsperioder,

b) forventet veid gjennomsnittlig avgift for eksterne kostnader og forventet samlet inntekt,

c) dersom det er relevant, navnet på myndigheten som er utpekt i samsvar med artikkel 7c nr. 4, og som skal fastsette avgiften, og navnet på dens representanter,

d) parametere, data og opplysninger som er nødvendige for å vise hvordan beregningsmetoden fastsatt i vedlegg IIIa vil bli anvendt.

4. Kommisjonen skal treffe beslutning om hvorvidt forpliktelsene i artikkel 7b, 7c, 7j eller artikkel 9 nr. 2 er oppfylt, senest

a) seks måneder etter inngivelse av dokumentasjonen nevnt i nr. 3, eller

b) dersom det er relevant, ytterligere tre måneder etter mottak av tilleggsopplysninger i henhold til nr. 3 som Kommisjonen har anmodet om.

Medlemsstatene skal tilpasse den foreslåtte avgiften for eksterne kostnader slik at den er i samsvar med beslutningen. Kommisjonens beslutning skal gjøres tilgjengelig for komiteen nevnt i artikkel 9c, for Europaparlamentet og for Rådet.

Artikkel 7i

1. Medlemsstatene skal ikke gi noen brukere rabatter på eller reduksjoner av den delen av bompengene som utgjør avgiften for eksterne kostnader.

2. Medlemsstatene kan gi rabatter på eller reduksjoner av infrastrukturavgiften, forutsatt at

a) den påfølgende avgiftsstrukturen er forholdsmessig, offentliggjort og tilgjengelig for brukerne på like vilkår og ikke fører til at andre brukere pålegges ekstra kostnader i form av høyere bompenger,

b) slike rabatter eller reduksjoner gir faktiske besparelser i administrasjonskostnader, og

c) de ikke overstiger 13 % av infrastrukturavgiften betalt av tilsvarende kjøretøyer som ikke er berettiget til rabatten eller reduksjonen.

3. Med forbehold for vilkårene i artikkel 7g nr. 3 bokstav b) og artikkel 7g nr. 4 kan bompengesatsene i unntakstilfeller, det vil si for særskilte prosjekter av stor europeisk interesse angitt i vedlegg III til beslutning nr. 661/2010/EU, differensieres på andre måter for å sikre prosjektenes lønnsomhet når de er utsatt for direkte konkurranse fra andre former for kjøretøytransport. Den påfølgende avgiftsstrukturen skal være lineær, forholdsmessig, offentliggjort og tilgjengelig for alle brukere på like vilkår og ikke føre til at andre brukere pålegges ekstra kostnader i form av høyere bompenger. Kommisjonen skal kontrollere at disse vilkårene overholdes, før den aktuelle avgiftsstrukturen gjennomføres.

Artikkel 7j

1. Bompenger og veibruksavgifter skal pålegges og innkreves, og betalingen av dem skal overvåkes på en slik måte at trafikkflyten i minst mulig grad hindres, og at obligatoriske kontroller ved Unionens indre grenser unngås. For dette formål skal medlemsstatene samarbeide om å utarbeide metoder for å gi transportørene mulighet til å betale bompenger og veibruksavgifter hele døgnet, i det minste på de store utsalgsstedene, ved hjelp av vanlige betalingsmidler, i og utenfor medlemsstatene der de pålegges. Medlemsstatene skal sørge for hensiktsmessige innretninger ved stasjonene for betaling av bompenger og veibruksavgifter, for å opprettholde normal trafiksikkerhetsstandard.

2. Ordningene for innkreving av bompenger og veibruksavgifter skal ikke medføre uberettigede ulemper, verken økonomiske eller andre, for tilfeldige brukere av veinettet. Særlig når en medlemsstat innkrever bompenger eller veibruksavgifter utelukkende gjennom et system som krever bruk av en enhet montert i kjøretøyet, skal den sørge for at alle brukere kan få tak i passende enheter som oppfyller kravene i europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/52/EF av 29. april 2004 om samvirkingsevnen mellom elektroniske bompengesystemer i Felleskapet(****), gjennom rimelige administrative og økonomiske ordninger.

3. Dersom en medlemsstat innkrever bompenger for et kjøretøy, skal samlet beløp for bompenger, infrastrukturavgift og/eller avgift for eksterne kostnader angis på en kvittering som utleveres til transportøren, så vidt mulig elektronisk.

4. Dersom det er økonomisk gjennomførbart, skal medlemsstatene pålegge og innkreve avgifter for eksterne kostnader ved hjelp av et elektronisk system som oppfyller kravene i artikkel 2 nr. 1 i direktiv 2004/52/EF. Kommisjonen skal fremme det samarbeidet mellom medlemsstatene som måtte være nødvendig for å sikre samvirkingsevnen mellom elektroniske bompengesystemer på europeisk plan.

Artikkel 7k

Med forbehold for artikkel 107 og 108 i traktaten om Den europeiske unions virkemåte er dette direktiv ikke til hinder for at medlemsstater som innfører en ordning med bompenger og/eller veibruksavgifter for infrastruktur, kan fastsette en passende kompensasjon for disse avgiftene.

(*) EFT L 370 av 31.12.1985, s. 8.

(**) EUT L 204 av 5.8.2010, s. 1.

(***) EUT L 134 av 30.4.2004, s. 114.

(****) EUT L 166 av 30.4.2004, s. 124.»

3) Etter artikkel 8a skal ny artikkel lyde:

«Artikkel 8b

1. To eller flere medlemsstater kan samarbeide om å innføre et felles bompengesystem som gjelder for hele

deres samlede territorium. I slike tilfeller skal disse medlemsstatene sørge for at Kommisjonen blir underrettet om et slikt samarbeid, videre drift av systemet og eventuelle endringer.

2. Det felles bompengesystemet skal oppfylle vilkårene fastsatt i artikkel 7-7k. Andre medlemsstater kan slutte seg til det felles systemet.»

4) I artikkel 9 skal nr. 1a og 2 lyde:

«1a. Dette direktiv skal ikke hindre medlemsstatene i å anvende, uten forskjellsbehandling, reguleringsavgifter særlig beregnet på å redusere trafikkoppbygging eller hindre miljøvirkninger, herunder dårlig luftkvalitet, på veier i byområder, herunder veier i det transeuropeiske veinett som går gjennom byområder.

2. Medlemsstatene skal bestemme hvordan inntekter generert som følge av dette direktiv skal brukes. For å sikre utviklingen av transportnettet som helhet bør inntektene fra infrastrukturavgifter og avgifter for eksterne kostnader, eller en økonomisk verdi tilsvarende disse inntektene, komme transportsektoren til gode og anvendes til å få hele transportsystemet til å fungere optimalt. Særlig bør inntektene fra avgifter for eksterne kostnader, eller en økonomisk verdi tilsvarende disse inntektene, anvendes for å gjøre transporten mer bærekraftig, herunder til ett eller flere av følgende formål:

- a) lette effektiv prising,
- b) redusere veitransportforurensning ved kilden,
- c) redusere virkningen av veitransportforurensning ved kilden,
- d) forbedre kjøretøyenes CO₂- og energiytelse,
- e) utvikle alternativ infrastruktur for transportbrukere og/eller utvide gjeldende kapasitet,
- f) støtte det transeuropeiske transportnettet,
- g) optimere logistikken,
- h) forbedre trafiksikkerheten, og
- i) sørge for sikre parkeringsplasser.

Dette nummer skal anses som oppfylt av medlemsstatene dersom de har innført og gjennomført skattemessige og økonomiske støtteordninger som innebærer økonomisk støtte til det transeuropeiske nettet, og som har en verdi tilsvarende minst 15 % av inntektene fra infrastrukturavgifter og avgifter for eksterne kostnader i hver medlemsstat.»

5) Artikkel 9b og 9c erstattes med følgende:

«Artikkel 9b

Kommisjonen skal fremme dialog og utveksling av teknisk fagkunnskap mellom medlemsstatene med hensyn til gjennomføringen av dette direktiv, særlig vedleggene.

Artikkel 9c

1. Kommisjonen skal bistås av en komité. Denne komiteen skal være en komité i henhold til europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011 av 16. februar 2011 om fastsettelse av allmenne regler og prinsipper for medlemsstatenes kontroll med Kommisjonens utøvelse av sin gjennomføringsmyndighet(*).

2. Når det vises til dette nummer, får artikkel 4 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.

Artikkel 9d

Kommisjonen skal vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 290 i traktaten om Den europeiske unions virkemåte med hensyn til

- tilpasning av vedlegg 0 til gjeldende unionsrett,
- tilpasning av formlene i nr. 4.1 og 4.2 i vedlegg IIIa til den vitenskapelige og tekniske utvikling.

Framgangsmåtene fastsatt i artikkel 9e, 9f og 9g får anvendelse på de delegerte rettsaktene nevnt i denne artikkel.

Artikkel 9e

1. Kommisjonen gis myndighet til å vedta de delegerte rettsaktene nevnt i artikkel 9d på ubestemt tid.

2. Så snart Kommisjonen vedtar en delegert rettsakt, skal den samtidig underrette Europaparlamentet og Rådet om dette.

3. Myndigheten til å vedta delegerte rettsakter gis Kommisjonen på vilkårene fastsatt i artikkel 9f og 9g.

Artikkel 9f

1. Den delegerte myndighet nevnt i artikkel 9d kan tilbakekalles av Europaparlamentet eller Rådet.

2. Det organet som har innledet en intern framgangsmåte for å beslutte om den delegerte myndigheten skal tilbakekalles, skal bestrebe seg på å underrette det andre organet og Kommisjonen innen rimelig tid før den endelige beslutningen treffes, og angi hvilken delegert myndighet som kan bli tilbakekalt, og de mulige grunnene til dette.

3. Beslutningen om tilbakekalling innebærer at den delegerte myndighet som er angitt i beslutningen, opphører å gjelde. Den får virkning umiddelbart eller på et senere tidspunkt angitt i beslutningen. Den berører ikke gyldigheten av delegerte rettsakter som allerede er trådt i kraft. Den skal offentliggjøres i *Den europeiske unions tidende*.

Artikkel 9g

1. Europaparlamentet eller Rådet kan gjøre innsigelse mot en delegert rettsakt innen en frist på to måneder etter at den ble meddelt dem.

På Europaparlamentets eller Rådets initiativ kan denne fristen forlenges med to måneder.

2. Dersom verken Europaparlamentet eller Rådet ved utløpet av fristen har gjort innsigelse mot den delegerte rettsakten, skal den kunngjøres i *Den europeiske unions tidende* og tre i kraft den dag som er angitt der.

Den delegerte rettsakten kan kunngjøres i *Den europeiske unions tidende* og tre i kraft før fristen utløper dersom både Europaparlamentet og Rådet har underrettet Kommisjonen om at de ikke har til hensikt å gjøre innsigelse.

3. Dersom Europaparlamentet eller Rådet gjør innsigelse mot en delegert rettsakt, skal den ikke tre i kraft. Det organet som gjør innsigelse mot en delegert rettsakt, skal angi grunnene til dette.

(*) EUT L 55 av 28.2.2011, s. 13.»

6) I artikkel 10 nr. 1 skal ordene «De Europeiske Fellesskaps» erstattes med «Den europeiske unions».

7) Etter artikkel 10 skal ny artikkel lyde:

«Artikkel 10a

1. Beløpene i euro som fastsatt i vedlegg II og beløpene i cent som fastsatt i tabell 1 og 2 i vedlegg IIIb skal gjennomgås annethvert år fra og med 1. januar 2013 for å ta hensyn til endringer i EUs harmoniserte konsumprisindeks, unntatt energi og ubearbejdede næringsmidler (som offentliggjort av Kommisjonen (Eurostat)).

Beløpene skal justeres automatisk ved at grunnbeløpet i euro eller cent økes med den prosentvise endringen i nevnte indeks. Beløpene som framkommer, skal avrundes oppover til nærmeste euro med hensyn til vedlegg II, avrundes oppover til nærmeste tidels cent med hensyn til tabell 1 i vedlegg IIIb og avrundes oppover til nærmeste hundredels cent med hensyn til tabell 2 i vedlegg IIIb.

2. Kommisjonen skal offentliggjøre de justerte beløpene nevnt i nr. 1 i *Den europeiske unions tidende*. Disse justerte beløpene trer i kraft den første dagen i måneden etter at de er offentliggjort.»

8) Artikkel 11 skal lyde:

«Artikkel 11

1. Senest 16. oktober 2014 og deretter hvert fjerde år skal medlemsstater som pålegger en avgift for eksterne kostnader og/eller en infrastrukturavgift, utarbeide en rapport om bompenger som er pålagt på deres territorium, herunder konsesjonsbompenger, og sende den til

Kommisjonen, som skal gjøre den tilgjengelig for de andre medlemsstatene. Denne rapporten kan utelate bompengerordninger som allerede var innført 10. juni 2008, og som ikke omfatter avgifter for eksterne kostnader, så lenge disse ordningene fortsatt gjelder, og forutsatt at de ikke endres vesentlig. Rapporten skal inneholde opplysninger om

- a) veid gjennomsnittlig avgift for eksterne kostnader og de særskilte beløp som er pålagt for hver kombinasjon av kjøretøyklasse, veitype og tidsperiode,
- b) differensieringen i infrastrukturavgifter etter kjøretøytyper og tidspunkt,
- c) veid gjennomsnittlig infrastrukturavgift og samlet inntekt fra infrastrukturavgiften,
- d) samlet inntekt fra avgifter for eksterne kostnader og
- e) tiltak truffet i henhold til artikkel 9 nr. 2.

2. Senest 16. oktober 2015 skal Kommisjonen, med bistand fra komiteen nevnt i artikkel 9c, framlegge for Europaparlamentet og Rådet en rapport om gjennomføringen og virkningene av dette direktiv, særlig hvor virkningsfulle bestemmelsene om dekning av kostnadene knyttet til forurensning fra trafikken er, og om inkluderingen av kjøretøyer på mellom 3,5 og 12 tonn. Rapporten skal også inneholde en analyse, basert på kontinuerlig overvåking, og en vurdering av blant annet

- a) hvor virkningsfulle tiltakene fastsatt i dette direktiv er med hensyn til å redusere negative virkninger av veitransport, med særlig vekt også på konsekvensene for geografisk isolerte medlemsstater og medlemsstater i randområder,
- b) virkningen av gjennomføringen av dette direktiv med hensyn til å få brukerne til å velge de mest miljøvennlige og effektive transportløsningene, herunder opplysninger om innføringen av avstandsbaserte avgifter,
- c) gjennomføringen og virkningen av differensieringen av infrastrukturavgifter som nevnt i artikkel 7g på reduksjon av lokal luftforurensning og trafikkoppøsing. Rapporten skal også inneholde en vurdering av om den største differensieringen og de trafikksterke periodene som er nevnt i artikkel 7g, er tilstrekkelige til at differensieringssystemet fungerer som planlagt,
- d) den vitenskapelige utviklingen med hensyn til å anslå eksterne kostnader for transport med henblikk på å internalisere dem, og
- e) framskrittene i retning av å pålegge trafikantene avgifter og metoder for gradvis å harmonisere avgiftssystemene som gjelder for kommersielle kjøretøyer.

Rapporten skal også inneholde en vurdering av bruken av elektroniske systemer for å pålegge og innkreve infrastrukturavgifter og avgifter for eksterne kostnader samt graden av deres samvirkningsevne i henhold til direktiv 2004/52/EF.

3. Rapporten skal eventuelt følges av et forslag til Europaparlamentet og Rådet om ytterligere revisjon av dette direktiv.

4. Senest 16. oktober 2012 skal Kommisjonen framlegge en rapport som sammenfatter de andre tiltakene, for eksempel regelverkspolitikk, som er truffet for å internalisere eller redusere de eksterne kostnadene knyttet til miljø, støy og helse for alle transportformer, herunder det rettslige grunnlaget og de høyeste verdiene som er anvendt.

For å sikre rettferdig konkurranse mellom ulike transport-systemer samtidig som det gradvis pålegges eksterne kostnader for alle transportformer, skal rapporten inneholde en tidsplan for de tiltakene som det gjenstår å treffe for å kunne håndtere andre transportformer eller kjøretøyer og/eller eksterne kostnadselementer som ennå ikke er tatt i betraktning, der det tas hensyn til framdriften i revisjonen av rådsdirektiv 2003/96/EF av 27. oktober 2003 om en omstrukturering av fellesskapsrammen for avgifter på energiprodukter og elektrisitet(*).

(*) EUT L 283 av 31.10.2003, s. 51.»;

9) I vedlegg III gjøres følgende endringer:

a) Første ledd skal lyde:

«I dette vedlegg fastsettes grunnleggende prinsipper for beregning av veid gjennomsnittlig infrastrukturavgift, som skal avspeile artikkel 7b nr. 1. Plikten til å fastsette infrastrukturavgifter etter kostnader skal ikke berøre medlemsstatenes rett i samsvar med artikkel 7b nr. 2 til å velge ikke å dekke alle kostnader gjennom inntekter fra infrastrukturavgifter, eller deres rett i samsvar med artikkel 7f til å la særlige infrastrukturavgifter avvike fra gjennomsnittet.»

b) I annet ledd erstattes ordene «fellesskapsretten» og «fellesskapsdokumenter» med henholdsvis «unionsretten» og «unionsdokumenter».

c) I nr. 1 annet strekpunkt erstattes ordene «artikkel 7a nr. 1» med ordene «artikkel 7b nr. 2».

10) Etter vedlegg III skal teksten i vedlegget til dette direktiv innsettes.

Artikkel 2

1. Medlemsstatene skal innen 16. oktober 2013 sette i kraft de lover og forskrifter som er nødvendige for å etterkomme dette direktiv. De skal umiddelbart oversende Kommisjonen teksten til disse bestemmelsene.

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.

Forpliktelsen til å innarbeide og gjennomføre dette direktiv skal ikke gjelde for medlemsstater så lenge verken bompenger eller veibruksavgifter er innført på deres territorium.

2. Medlemsstatene skal oversende Kommisjonen teksten til de viktigste internrettslige bestemmelser som de vedtar på det området dette direktiv omhandler.

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, 27. september 2011.

For Europaparlamentet

J. BUZEK

President

For Rådet

M. DOWGIELEWICZ

Formann

VEDLEGG

«VEDLEGG IIIa

MINSTEKRAV FOR PÅLEGGING AV EN AVGIFT FOR EKSTERNE KOSTNADER

I dette vedlegg fastsettes minstekravene for pålegging av en avgift for eksterne kostnader og for beregning av høyeste veid gjennomsnittlig avgift for eksterne kostnader.

1. Berørte deler av veinettet

Medlemsstatene skal angi nøyaktig hvilken del eller hvilke deler av deres veinett der det skal pålegges en avgift for eksterne kostnader.

Dersom en medlemsstat velger å pålegge en avgift for eksterne kostnader på bare deler av det veinettet som omfattes av dette direktiv, skal disse delene velges etter en vurdering der det framgår at

- kjøretøyenes bruk av veiene der avgiften for eksterne kostnader er pålagt, forårsaker større miljøskader enn dem som i gjennomsnitt forårsakes i andre deler av det veinettet som omfattes av dette direktiv, og som ikke er pålagt en avgift for eksterne kostnader, eller
- innføringen av en avgift for eksterne kostnader i andre deler av det veinettet som omfattes av dette direktiv, kan ha negativ innvirkning på miljøet eller trafikksikkerheten, eller at påleggingen og innkrevningen av en avgift for eksterne kostnader vil medføre uforholdsmessig høye kostnader.

2. Berørte kjøretøyer, veier og tidsperioder

Medlemsstaten skal underrette Kommissjonen om klassifiseringen av kjøretøyer som legges til grunn for differensieringen av bompengene. Den skal også underrette Kommissjonen om beliggenheten av veier som er pålagt høyere avgifter for eksterne kostnader (heretter kalt «forstadsveier (herunder motorveier)»), og om veier som er pålagt lavere avgifter for eksterne kostnader (heretter kalt «veier mellom byer (herunder motorveier)»).

Dersom det er relevant, skal den også underrette Kommissjonen om de nøyaktige tidsperiodene som svarer til nattperioden da det kan pålegges høyere støyavgifter for eksterne kostnader for å gjenspeile større støyplager.

Veienes klassifisering som forstadsveier (herunder motorveier) og veier mellom byer (herunder motorveier) samt fastsettelsen av tidsperiodene skal baseres på objektive kriterier som er knyttet til i hvilken grad veiene og deres nærmeste omgivelser er utsatt for forurensning, for eksempel befolkningstetthet og det årlige antallet forurensningstopper målt i samsvar med dette direktiv. Kriteriene som anvendes, skal angis i underretningen.

3. Avgiftsbeløp

For hver kjøretøyklasse, veitype og tidsperiode skal medlemsstaten eller, dersom det er hensiktsmessig, en uavhengig myndighet fastsette ett bestemt beløp. Den avgiftsstrukturen som følger av dette, herunder starttidspunkt og sluttidspunkt for hver nattperiode der avgiften for eksterne kostnader omfatter kostnaden for støyforurensning, skal være oversiktlig, offentliggjort og tilgjengelig for alle brukere på like vilkår. Offentliggjøringen skal finne sted i god tid før gjennomføringen. Alle parametere, data og andre opplysninger som er nødvendige for å forstå hvordan de ulike eksterne kostnadselementene beregnes, skal offentliggjøres.

Når avgiftene fastsettes, skal medlemsstaten eller, dersom det er hensiktsmessig, en uavhengig myndighet følge prinsippet om effektiv prising, det vil si en pris som ligger nær samfunnets marginalkostnad for bruk av kjøretøyet som det kreves avgift for.

Når avgiften fastsettes, skal det også tas hensyn til risikoen for en trafikkforflytning og en eventuell negativ innvirkning på trafikksikkerhet, miljø og trafikkopphopning, samt eventuelle løsninger for å redusere disse risikoene.

Medlemsstaten eller, dersom det er hensiktsmessig, en uavhengig myndighet skal overvåke i hvor stor grad avgiftsordningen reduserer miljøskader som oppstår som følge av veitransport. Den skal annethvert år om nødvendig justere avgiftsstrukturen og de bestemte avgiftsbeløpene fastsatt for en gitt kjøretøyklasse, veitype og tidsperiode etter endringer i transporttilbudet og transportetterspørselen.

4. Eksterne kostnadselementer**4.1. Kostnad for luftforurensning fra trafikken**

Når en medlemsstat velger å inkludere hele eller deler av kostnaden for luftforurensning fra trafikken i avgiften for eksterne kostnader, skal medlemsstaten eller, dersom det er hensiktsmessig, en uavhengig myndighet beregne den kostnaden for luftforurensning fra trafikken som skal dekkes av avgifter, ved å anvende følgende formel eller benytte enhetsverdiene i tabell 1 i vedlegg IIIB, dersom disse er lavere:

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

der:

- PCV_{ij} = luftforurensningskostnad for kjøretøyklasse i på veitype j (euro/kjøretøykilometer)
- EF_{ik} = utslippsfaktor for forurensende stoff k og kjøretøyklasse i (gram/kjøretøykilometer)
- PC_{jk} = monetær kostnad for forurensende stoff k for veitype j (euro/gram)

Utslippsfaktorene skal være de samme som dem som benyttes av medlemsstatene til å utarbeide nasjonale utslippsfortegnelser som fastsatt i europaparlaments- og rådsdirektiv 2001/81/EF av 23. oktober 2001 om nasjonale utslippstak for visse luftforurensende stoffer⁽¹⁾ (som krever bruk av EMEP/CORINAIR Emission Inventory Guidebook⁽²⁾). De monetære kostnadene for forurensende stoffer skal anslås av medlemsstaten eller, dersom det er hensiktsmessig, en uavhengig myndighet, som tar hensyn til den nyeste kunnskapen.

Medlemsstaten eller, dersom det er hensiktsmessig, en uavhengig myndighet kan anvende vitenskapelig beviste alternative metoder for å beregne verdien av luftforurensningskostnader ved hjelp av data fra målinger av luftforurensende stoffer og den lokale verdien av den monetære kostnaden for luftforurensende stoffer, forutsatt at resultatene ikke overstiger enhetsverdiene angitt i tabell 1 i vedlegg IIIb for noen av kjøretøyklassene.

4.2. Kostnad for støyforurensning fra trafikken

Når en medlemsstat velger å inkludere hele eller deler av kostnaden for støyforurensning fra trafikken i avgiften for eksterne kostnader, skal medlemsstaten eller, dersom det er hensiktsmessig, en uavhengig myndighet beregne den kostnaden for støyforurensning fra trafikken som skal dekkes av avgifter, ved å anvende følgende formler eller benytte enhetsverdiene i tabell 2 i vedlegg IIIb, dersom disse er lavere:

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

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

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

der:

- NCV_j = støykostnad for én tung lastebil på veitype j (euro/kjøretøykilometer)
- NC_{jk} = støykostnad per person på veitype j som utsettes for støynivå k (euro/person)
- POP_k = antall personer som daglig utsettes for støynivå k per kilometer (person/kilometer)
- $WADT$ = veid gjennomsnittlig daglig trafikk (personbilekvivalent)
- a og b er vektorer som fastsettes av medlemsstaten på en slik måte at veid gjennomsnittlig støyavgift per kjøretøykilometer ikke overstiger NCV_j (daglig).

Støyforurensningen fra trafikken er knyttet til innvirkningen på støynivåene målt nær eksponeringspunktet og bak eventuelle støyskjermer.

De personer som utsettes for støynivå k, skal hentes fra de strategiske støykartene utarbeidet i henhold til artikkel 7 i europaparlaments- og rådsdirektiv 2002/49/EF av 25. juni 2002 om vurdering og håndtering av ekstern støy⁽³⁾.

Kostnaden per person som utsettes for støynivå k, skal anslås av medlemsstaten eller, dersom det er hensiktsmessig, en uavhengig myndighet, som tar hensyn til den nyeste kunnskapen.

Veid gjennomsnittlig daglig trafikk skal ha en ekvivalensfaktor «e» på høyst fire mellom tunge lastebiler og personbiler.

⁽¹⁾ EFT L 309 av 27.11.2001, s. 22.

⁽²⁾ Det europeiske miljøvernbyrås metode: <http://reports.eea.europa.eu/EMEP-CORINAIR5/>

⁽³⁾ EFT L 189 av 18.7.2002, s. 12.

Medlemsstaten eller, dersom det er hensiktsmessig, en uavhengig myndighet kan anvende vitenskapelig beviste alternative metoder for å beregne verdien av støykostnader, forutsatt at resultatene ikke overstiger enhetsverdiene angitt i tabell 2 i vedlegg IIIb.

Medlemsstaten eller, dersom det er hensiktsmessig, en uavhengig myndighet kan fastsette differensierte støyavgifter for å belønne bruken av mer støysvake kjøretøyer, forutsatt at dette ikke fører til forskjellsbehandling av utenlandske kjøretøyer. Dersom det innføres differensierte støyavgifter, kan avgiftene for de mest støyende kjøretøygruppene ikke overstige enhetsverdiene nevnt i tabell 2 i vedlegg IIIb og fire ganger støyavgiften for det mest støysvake kjøretøyet.

VEDLEGG IIIb

HØYESTE VEID GJENNOMSNTTLIG AVGIFT FOR EKSTERNE KOSTNADER

I dette vedlegg fastsettes parametere som skal brukes til å beregne høyeste veid gjennomsnittlig avgift for eksterne kostnader.

1. Største kostnad for luftforurensning fra trafikken

Tabell 1: Største luftforurensningskostnad som skal dekkes av avgifter

Cent/kjøretøykilometer	Forstadsveier (herunder motorveier)	Veier mellom byer (herunder motorveier)
Euro 0	16	12
Euro I	11	8
Euro II	9	7
Euro III	7	6
Euro IV	4	3
Euro V	0	0
etter 31. desember 2013	3	2
Euro VI	0	0
etter 31. desember 2017	2	1
Mindre forurensende enn Euro VI	0	0

Verdiene i tabell 1 kan multipliseres med en faktor på inntil to i fjellområder, i den grad dette er berettiget ut fra veienes stigning, høyden over havet og/eller temperaturinversjoner.

2. Største kostnad for støyforurensning fra trafikken

Tabell 2: Største støykostnad som skal dekkes av avgifter

Cent/kjøretøykilometer	Dag	Natt
Forstadsveier (herunder motorveier)	1,1	2
Veier mellom byer (herunder motorveier)	0,2	0,3

Verdiene i tabell 2 kan multipliseres med en faktor på inntil to i fjellområder, i den grad dette er berettiget ut fra veienes stigning, temperaturinversjoner og amfiteatereffekten i daler.

ERKLÆRING FRA KOMMISSJONEN OM SAMMENLIGNINGSTABELLER

«Kommissjonen minner om sin forpliktelse til å sørge for at medlemsstatene utarbeider sammenligningstabeller som knytter innarbeidingstiltakene som de vedtar, til EU-direktivet, og at de underretter Kommissjonen om dem innenfor rammen av innarbeiding av Unionens regelverk, til beste for borgerne, for å fremme bedre regelverksutforming og for å skape juridisk klarhet samt for å hjelpe til med å undersøke om nasjonale regler er i samsvar med unionsbestemmelsene.

Kommissjonen beklager den manglende støtten for bestemmelsen i forslaget til et europaparlaments- og rådsdirektiv om endring av direktiv 1999/62/EF om avgifter på tunge lastebiler for bruk av visse typer infrastruktur (Eurovignette), som hadde som mål å gjøre utarbeidingen av sammenligningstabeller obligatorisk.

Kommissjonen kan, som et uttrykk for kompromissvilje og for å sikre at forslaget vedtas umiddelbart, godta at den obligatoriske bestemmelsen om sammenligningstabeller i teksten erstattes med en relevant betraktning som oppfordrer medlemsstatene til å følge denne praksis. Den vil senest tolv måneder etter vedtakelsen av denne avtale i plenum informere og ved utgangen av innarbeidingsperioden framlegge en rapport om medlemsstatenes praksis med å utarbeide og offentliggjøre, for eget formål og i Unionens interesse, egne tabeller som så langt det er mulig viser sammenhengen mellom dette direktiv og innarbeidingstiltakene.

Kommissjonens holdning i denne sak må imidlertid ikke anses å skape presedens. Kommissjonen vil fortsette sin innsats for å finne, sammen med Europaparlamentet og Rådet, en egnet løsning på dette horisontale institusjonelle spørsmål.»

ERKLÆRING FRA DET UNGARSKKE, POLSKE, DANSKE OG KYPRIOTISKE FORMANNSKAPET I RÅDET

«Det erklæres herved at avtalen inngått mellom Rådet og Europaparlamentet på trepartsmøtet 23. mai 2011 om europaparlaments- og rådsdirektivet om endring av direktiv 1999/62/EF om avgifter på tunge lastebiler for bruk av visse typer infrastruktur (Eurovignette) ikke påvirker resultatet av tverrinstitusjonelle forhandlinger om sammenligningstabeller.»

ERKLÆRING FRA EUROPAPARLAMENTET

«Europaparlamentet beklager at Rådet ikke var villig til å godta en obligatorisk offentliggjøring av sammenligningstabeller i forbindelse med forslaget til endring av direktiv 1999/62/EF. Det erklæres herved at avtalen inngått mellom Europaparlamentet og Rådet på trepartsmøtet 23. mai 2011 om europaparlaments- og rådsdirektivet om endring av direktiv 1999/62/EF om avgifter på tunge lastebiler for bruk av visse typer infrastruktur (Eurovignette) ikke påvirker resultatet av tverrinstitusjonelle forhandlinger om sammenligningstabeller.

Europaparlamentet oppfordrer Europakommisjonen til senest tolv måneder etter vedtakelsen av denne avtale i plenum å informere om og ved utgangen av innarbeidingsperioden framlegge en rapport om medlemsstatenes praksis med å utarbeide og offentliggjøre egne tabeller som så langt det er mulig viser sammenhengen mellom dette direktiv og innarbeidingstiltakene.»
