

TILSKIPUN EVRÓPUÞINGSINS OG RÁÐSINS 2011/76/ESB

2017/EES/10/44

frá 27. september 2011

um breytingu á tilskipun 1999/62/EB um álagningu gjalda á þungaflutningabifreiðar fyrir notkun á tilteknum grunnvirkjum (*)

EVROPUÞINGIÐ OG RÁÐ EVRÓPUSAMBANDSINS
HAGA,

með hliðsjón af sáttmálanum um starfshætti Evrópusambandsins, einkum l. mgr. 91. gr.,

með hliðsjón af tillögu framkvæmdastjórnar Evrópusambandsins,

með hliðsjón af álitum efnahags- og félagsmálanefndar Evrópusambandsins⁽¹⁾,

með hliðsjón af álitum svæðanefndarinnar⁽²⁾,

í samræmi við almenna lagasetningarmeðferð⁽³⁾,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

- 1) Efling sjálfbærra flutninga er lykilþáttur í sameiginlegu stefnunni í flutningamálum. Í þessu skyni skal draga úr þætti flutningageirans á loftslagsbreytingar og neikvæðum áhrifum hans, einkum umferðarteppu, sem hindra samgöngur, og loft- og hávaðamengun, sem valda tjóni á heilbrigði og umhverfi. Enn fremur ber að samþætta umhverfisverndarkröfur við mótun og framkvæmd á öðrum stefnumálum Sambandsins, þ.m.t. sameiginlegri stefnu í flutningamálum.
- 2) Í þágu trausts hagvaxtar, eðlilegrar starfsemi innri markaðarins og samheldni milli svæða skal markmiðinu um að draga úr neikvæðum áhrifum flutninga náð þannig að komist sé hjá óhóflægum hindrunum á frjálsri för.
- 3) Til að bæta flutningakerfið því til samræmis skal sameiginlega stefnan í flutningamálum nýta mismunandi

aðferðir til að bæta samgöngugrunnvirki og notkun á tækni og til að greiða fyrir skilvirkari stjórnun á flutningaþörf, einkum með því að stuðla að endurnýjun flotans, skilvirkari notkun á grunnvirkjum og samhæfðu fyrirkomulagi. Því þarf að beita meginreglunni um að notandinn borgi í ríkara mæli sem og að þróa mengunarbótaregluna og beita henni í flutningageiranum, að því er varðar allar tegundir flutningsmáta.

- 4) Með tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 1999/62/EB⁽⁴⁾ var framkvæmdastjórnin hvött til þess að leggja fram líkan til að meta allan ytri kostnað við notkun á samgöngugrunnvirkjum, sem liggja skal til grundvallar útreikningum á grunnvirkjagjöldum í framtíðinni. Þessu líkani skyldi fylgja greining á áhrifum innfellingar ytri kostnaðar, fyrir allar tegundir flutningsmáta, og áætlun um þrepskipta framkvæmd líkansins og, ef við á, tillögur að frekari endurskoðun á þeirri tilskipun.
- 5) Í því skyni að stuðla að sjálfbærri stefnu í flutningamálum skal verðlagning í flutningum endurspegla betur kostnað, sem tengist loft- og hávaðamengun frá umferð, loftslagsbreytingum og umferðarteppu vegna raunnotkunar hvers konar flutningsmáta, og þannig hámarka notkun grunnvirkis, draga úr staðbundinni mengun, stjórna umferðarteppu og berjast gegn loftslagsbreytingum með sem minnstum tilkostnaði fyrir hagkerfið. Því þarf að beita þrepskiptri nálgun í tengslum við alla flutningsmáta þar sem tekið er tillit til sérstakra eiginleika þeirra.
- 6) Innfelling ytri kostnaðar hefur þegar verið hafin innan mismunandi tegunda flutningsmáta og samkvæmt viðkomandi löggjöf Sambandsins fer slík innfelling fram í áföngum og löggjöfin kemur a.m.k. ekki í veg fyrir þessa innfellingu. Samt sem áður þarf að hafa eftirlit með þessu ferli og ýta undir framgang þess, að því er varðar allar tegundir flutningsmáta, með því að beita almennum meginreglum og taka um leið tillit til sérstakra eiginleika hvers flutningsmáta.

(*) Þessi EB-gerð birtist í Stjtið. ESB L 269, 14.10.2011, bls. 1. Hentar var getið í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 244/2016 frá 2. desember 2016 um breytingu á XIII viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn, biður birtingar

⁽¹⁾ Stjtið. ESB C 255, 22.9.2010, bls. 92.

⁽²⁾ Stjtið. ESB C 120, 28.5.2009, bls. 47.

⁽³⁾ Afstaða Evrópuþingsins frá 11. mars 2009 (Stjtið. ESB C 87 E, 1.4.2010, bls. 345) og afstaða ráðsins eftir fyrstu umræðu frá 14. febrúar 2011 (Stjtið. ESB C 77 E, 11.3.2011, bls. 1). Afstaða Evrópuþingsins frá 7. júní 2011 (hefur enn ekki verið birt í Stjórnartíðindunum) og ákvörðun ráðsins frá 12. september 2011.

⁽⁴⁾ Stjtið. EB L 187, 20.7.1999, bls. 42.

- 7) Í flutningum á vegum teljast vegatollar, reiknaðir út sem gjöld á grundvelli vegalengdar vegna notkunar grunnvirkis, vera réttlátt og skilvirkt efnahagslegt stjórnæki til að koma sjálfbærri stefnu í flutningamálum til leiðar, þar sem þeir eru í beinu sambandi við notkun á grunnvirkinu, vistvænleika ökutækja, sem og stað og stund þegar ökutæki er notað, og því getur fjárhæð þeirra endurspeglað kostnað vegna mengunar og umferðarteppu vegna raunnotkunar ökutækja. Að auki valda vegatollar ekki röskun á samkeppni á innri markaðnum þar sem öllum rekstraraðilum ber að greiða tolla, án tillits til upprunaaðildarríkis þeirra eða staðfestu, og í hlutfalli við notkun á vegakerfinu.
- 8) Greining á áhrifum sýnir að notkun vegatolla, sem reiknaðir eru út á grundvelli kostnaðar af mengun, og, að því er varðar teppta vegi, á grundvelli meiri breytileika vegatolla á álagstímum, getur haft jákvæð áhrif á flutningakerfið og orðið til eflingar áætlunar Sambandsins um loftslagsbreytingar. Notkun vegatolla getur dregið úr umferðarteppu og staðbundinni mengun með því að ýta undir notkun á vistvænni tækni fyrir ökutæki, hámarka vöruferlisstjórnun og draga úr akstri án farms. Þetta gæti óbeint átt mikilvægan þátt í því að draga úr eldsneytisnotkun og þannig orðið að liði í baráttunni gegn loftslagsbreytingum.
- 9) Tilskipun þessi kemur ekki í veg fyrir að aðildarríki beiti landsreglum við gjaldtöku vegna annarra vegfarenda, sem falla utan gildissviðs þessarar tilskipunar.
- 10) Kostnaður af völdum loft- og hávaðamengunar frá umferð, s.s. heilbrigðiskostnaður, þ.m.t. læknishjálp, tjón á uppskeru og annað framleiðslutap, sem og velferðarkostnaður, skal lenda á því yfirráðasvæði aðildarríkisins þar sem flutningurinn á sér stað. Mengunarbótareglunni skal hrint í framkvæmd með gjaldtöku vegna ytri kostnaðar en það stuðlar að lækkun á ytri kostnaði.
- 11) Að því er þessa tilskipun varðar skal líkanið, sem framkvæmdastjórnin útfærir til útreiknings á ytri kostnaði vegna loft- og hávaðamengunar frá umferð, fela í sér áreiðanlegar aðferðir og mismunandi einingagildi, sem geta nú þegar verið grundvöllur fyrir útreikninga á gjöldum vegna ytri kostnaðar.
- 12) Óvissa er enn fyrir hendi um kostnað og ávinning af þeim kerfum, sem nauðsynleg eru til að leggja á breytileg gjöld, á vegum þar sem umferð er lítil. Á meðan slík óvissa er til staðar hæfir best sveigjanleg nálgun á vettvangi Sambandsins. Með þessari sveigjanlegu nálgun skal aðildarríkjum gefinn kostur á því að ákveða, á grundvelli staðbundinna og landsbundinna einkenna vegakerfisins, hvort, og á hvaða vegum, skuli innleiða gjöld vegna ytri kostnaðar.
- 13) Þar sem ekki hefur verið hrint í framkvæmd gjaldtökukerfi, sem byggist á vegalengd sem farin er og endurspeglar betur raunnotkun grunnvirkis, teljast notendagjöld, sem miðast við tímalengd, gagnleg aðferð til að beita meginreglunni um að notandinn borgi. Notendagjöld, sem miðast við tíma og eru lögð á á daglegum, vikulegum, mánaðarlegum eða árlegum grunni, skulu ekki fela í sér mismunun gegn óreglulegum notendum, þar sem stór hluti þeirra er að öllum líkindum útlendir farmflytjendur. Því skal ákvarða nákvæmlega hlutfallið á milli daglegra, vikulegra, mánaðarlegra og árlegra gjalda fyrir þungaflytningabifreiðar.
- 14) Til þess að tryggja að evrópskir farmflytjendur fái skýrar vísbendingar um verð, sem hvetur þá til að hámarka atferli sitt, skal til meðallangs tíma kappkosta að ná fram samleitni í aðferðunum sem aðildarríkin nota til að reikna út ytri kostnað.
- 15) Skýr og gagnsæ framkvæmd gjaldtökukerfa gæti haft í för með sér bætta starfsemi innri markaðarins. Því skal forðast ósamræmi í gjaldtökukerfum til þess að raska ekki samkeppni í vöruflutningum á milli landa á samevrópska vegakerfinu, eða á tilteknum hlutum þess, og á öðrum hlutum vegakerfa eða hraðbrauta sem liggja að þeim og eru ekki hluti af samevrópska vegakerfinu. Einkum skulu sömu meginreglur um gjaldtöku gilda á öllu hraðbrautakerfi aðildarríkjanna.
- 16) Aðildarríki skulu eiga kost á að leggja á þau hámarksgjöld, sem heimiluð eru samkvæmt þessari tilskipun vegna kostnaðar af grunnvirki og ytri kostnaðar, með vegatollum, en jafnframt eiga möguleika á að leggja á lægra gjald, vegna annaðhvort grunnvirkis eða ytri kostnaðar eða hvors tveggja, eða taka ekkert gjald þeirra vegna.
- 17) Þegar ákveðið er á hvaða vegakerfi skuli beita gjaldtöku vegna ytri kostnaðar, skulu aðildarríki eiga möguleika á að taka ekki gjald vegna ytri kostnaðar á tilteknum vegum, í því skyni að bæta aðgengi og samkeppnishæfni jaðarsvæða, landluktra svæða og eysvæða.
- 18) Á grundvelli kostnaðar vegna loft- og hávaðamengunar frá umferð skal vera mögulegt að bæta ytri kostnaðarþætti við grunnvirkjagjald. Heimilt skal að bæta ytri kostnaðarþætti, sem innifalinn er í vegatollum, við kostnað vegna grunnvirkjanotkunar, að því tilskildu að tilekin skilyrði séu uppfyllt við útreikning á kostnaðinum, svo forðast megi óréttmæta gjaldtöku.
- 19) Svo að gjaldið vegna ytri kostnaðar endurspegli betur kostnaðinn, sem hlýst af loft- og hávaðamengun vegna umferðar, skal það vera mismunandi eftir gerð vega, gerð ökutækja og, að því er hávaða varðar, eftir viðkomandi tímabilum.

- 20) Umferðarteppa hefur neikvæð áhrif fyrir vegfarendur almennt að því leyti að hún hefur í för með sér tímaeyðslu og eldsneytissóun. Breytileiki í grunnvirkjagjaldi felur í sér aðferð til að stjórna umferðarteppu, að því tilskildu að breytilegur vegatollur gefi vegfarendum skýrt og skilmerkilega til kynna tiltekinn kostnað þannig að þeir geti breytt atferli sínu og forðast vegarkafla sem eru teptir á álagstímum.
- 21) Þegar breytilegum gjöldum er beitt í þeim tilgangi að koma í veg fyrir að umferðarteppa myndist á tilteknum vegarkafla, skal útfæra breytileg gjöld og beita þeim þannig að það hafi ekki áhrif á heildartekjur (e. *revenue-neutral*), en að farmflytjendur, sem nota viðkomandi vegarkafla utan álagstíma, njóti umtalsverðs fjárhagslegs ávinnings fram yfir þá sem nota hann á álagstímum.
- 22) Með tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2002/49/EB frá 25. júní 2002 um mat og stjórn á hávaða í umhverfinu ⁽⁵⁾ hefur nú þegar verið lagður fram grunnur til að þróa og fullgera ráðstafanir Sambandsins varðandi hávaða frá ökutækjum og vegagrunnvirkjum, með því að þar er gerð krafa um að lögbær yfirvöld geri stefnumarkandi hávaðakort fyrir aðalvegi, sem og aðgerðaáætlanir til að draga úr hávaða þar sem hljóðstyrkur getur haft skaðleg áhrif á heilsu manna.
- 23) Til að starfsemi innri markaðarins sé snurðulaus er þörf á Sambandsramma til að tryggja að veggjöld, sem ákvörðuð eru á grundvelli staðbundins kostnaðar vegna loft- og hávaðamengunar frá umferð og á grundvelli umferðarteppa, séu gagnsæ, hófleg og án mismununar. Þessi rammi skal fela í sér sameiginlegar meginreglur um gjaldtöku, aðferðir við útreikninga, hámarks-gildi og einingagildi fyrir ytri kostnað, sem byggjast á viðurkenndum vísindalegum aðferðum, ásamt verklagsreglum um tilkynningar og skýrslugjöf til framkvæmdastjórnarinnar vegna vegatollaáætlana.
- 24) Ef aðildarríki tilnefni yfirvald til að ákvarða gjald vegna ytri kostnaðar skal yfirvaldið ekki hafa neina hagsmuni af því að hafa gjaldið óhóflegt og skal því vera óháð þeim aðila sem innheimtir vegatolla og sýslar með tekjur af þeim.
- 25) Stofnleiðin, þar sem hærrí álagning er heimiluð, getur náð til samhliða fjallvegakafla, sem eru í beinni samkeppni og innan hæfilegrar fjarlægðar og sem umferðin getur beinst til vegna innleiðingar á hærrí álagningu. Þegar um er að ræða verkefni sem ná yfir landamæri skal beiting þessa ákvæðis samþykkt af hlutaðeigandi aðildarríkjum og framkvæmdastjórninni.
- 26) Til þess að framkvæmdir forgangsverkefnanna, sem varða evrópska hagsmuni og tilgreind eru í III. viðauka við ákvörðun Evrópuþingsins og ráðsins nr. 661/2010/ESB frá 7. júlí 2010 um viðmiðunarreglur Sambandsins varðandi uppbyggingu samevrópska flutninganetsins ⁽⁶⁾, sitji fyrir, skulu aðildarríkin, sem hafa möguleika á að beita hærrí álagningu, nýta þann kost áður en þau leggja á gjald vegna ytri kostnaðar. Til að koma í veg fyrir ótilhlýðileg notendagjöld skal ekki vera hægt að sameina gjald vegna ytri kostnaðar hækkaðri álagningu, nema ytri kostnaður sé meiri en sem nemur hækkingunni sem þegar hefur verið lögð á. Í þeim tilvikum er því viðeigandi að fjárhæð hækkingarinnar sé dregin frá gjaldinu vegna ytri kostnaðar.
- 27) Ekki skal heimilt að veita afslátt af gjaldi vegna ytri kostnaðar eða lækka það, þar sem þá gæti skapast umtalsverð áhætta á óréttmætri mismunun gegn tilteknum hópum notenda.
- 28) Með fyrirvara um viðeigandi ákvæði um ríkisaðstoð í sáttmálanum um starfshætti Evrópusambandsins, skal heimila hvetjandi ráðstafanir vegna ferða sem fela í sér kostnaðarsöm skipti á flutningamátum, s.s. vegur-sjórvegur, í þágu samheldni milli svæða sem og aðgengis og samkeppnishæfni jaðarsvæða, landluktra svæða og eysvæða.
- 29) Við tiltekna aðstæður skal vera mögulegt að heimila afslátt eða lækkun á grunnvirkjagjaldi fyrir hvaða notendahóp sem er, s.s. reglulega notendur eða notendur rafrænna vegatollkerfa.
- 30) Gjaldtaka vegna ytri kostnaðar með vegatollum mun hafa meiri áhrif á ákvarðanir notenda ef þeir eru meðvitadír um slíkan kostnað. Því skal tilgreina þann kostnað sérstaklega á reikningsyfirliti, á reikningi eða sambærilegu skjali frá rekstraraðila vegatolls. Enn fremur mun slíkt skjal auðvelda farmflytjendum að færa kostnað af gjöldum vegna ytri kostnaðar á farmsendandann eða aðra viðskiptavini.
- 31) Æskilegt er að nota rafrænt vegatollkerfi til að forðast röskun á frjálsu flæði umferðar og koma í veg fyrir að raðir við vegatollhlið hafi skaðleg áhrif á nánasta umhverfi. Því er æskilegt að leggja á gjald vegna ytri kostnaðar með slíku kerfi, í samræmi við tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2004/52/EB frá 29. apríl 2004 um rekstrar-samhæfi rafræns vegatollskerfis í Bandalaginu ⁽⁷⁾. Í því skyni að greiða fyrir eðlilegri starfsemi innri markaðarins skal framkvæmdastjórnin hafa eftirlit með því að í samræmi við tilskipun 2004/52/EB og innan gefinna tímamarka, fari fram innleiðing á gagngerðri evrópskri rafrænni vegatollþjónustu, sem felur í sér að í ákveðnu ökutæki er aðeins eitt rafrænt vegatolltæki sem er að fullu samhæft rafrænum kerfum fyrir innheimtu gjalda í öllum aðildarríkjunum.

⁽⁵⁾ Stjtið. EB L 189, 18.7.2002, bls. 12.

⁽⁶⁾ Stjtið. ESB L 204, 5.8.2010, bls. 1.

⁽⁷⁾ Stjtið. ESB L 166, 30.4.2004, bls. 124.

- 32) Ef ákvarðanir um landsbundin opinber útgjöld, þ.m.t. notkun tekna sem til koma samkvæmt þessari tilskipun, eru í höndum aðildarríkjanna, í samræmi við nálægðarregluna, skal verja viðbótartekjum af gjöldum vegna ytri kostnaðar, eða sambærilegu fjárhagslegu gildi þessara tekna, í samræmi við markmið þessarar tilskipunar að því er varðar stefnu í flutningamálum, í þágu flutningageirans og til að stuðla almennt að sjálfbærum samgöngum. Slík verkefni skulu því m.a. tengjast því að greiða fyrir skilvirkri verðlagningu, draga úr mengun vegna flutninga á vegum þar sem hún á upptök sín, milda áhrif hennar, bæta koltvísyrings- og orkunýtingu ökutækja, þróa annars konar grunnvirki fyrir flutningsþega, hámarka vöruferilsstjórnun eða bæta umferðaröryggi.
- 33) Til þess að stuðla að rekstrarsamhæfi fyrirkomulags vegatolla og með fyrirvara um að tiltekin skilyrði séu uppfyllt, skal tveimur eða fleirum aðildarríkjum leyfilegt að starfa saman við innleiðingu sameiginlegra vegatollakerfa.
- 34) Framkvæmdastjórnin skal á tilskildum tíma senda Evrópuþinginu og ráðinu ítarlegt mat á fenginni reynslu í þeim aðildarríkjum sem leggja á gjald vegna ytri kostnaðar og/ eða grunnvirkjagjald, í samræmi við þessa tilskipun.
- 35) Í reglugerð ráðsins (EB) nr. 1083/2006 frá 11. júlí 2006 um almenn ákvæði um Byggingaþróunarsjóð Evrópu, Félagsmálasjóð Evrópu og Samheldnisjóðinn⁽⁸⁾ er kveðið á um að við ákvörðun á fjármögnunarþörf tekjuskapandi verkefnis skuli taka tillit til tekna af gjöldum sem notendur greiða beint. Þó skulu tekjur af gjöldum vegna ytri kostnaðar ekki teknar með í útreikningi á fjármögnunarþörfinni, þar sem þeim tekjum ber að verja til verkefna sem miða að því að draga úr mengun vegna flutninga á vegum þar sem hún á upptök sín, milda áhrif hennar, bæta koltvísyrings- og orkunýtingu ökutækja og þróa annars konar grunnvirki fyrir flutningsþega.
- 36) Þegar annars konar vísindalegum aðferðum er beitt við útreikning á gjöldum vegna ytri kostnaðar skulu aðildarríkin taka mið af aðferðunum við útreikning á peningalegum ytri kostnaði, sem fjallað er um í rannsókninni „Handbók um mat á ytri kostnaði í flutningageiranum“ (e. „*Handbook on estimation of external costs in the transport sector*“) ⁽⁹⁾, þar sem er að finna yfirlit yfir nýjustu og fullkonnustu aðferðir, fræðilegar og verklegar, við mat á ytri kostnaði.
- 37) Á fjallasvæðum, eins og þeim er lýst í rannsókninni „Fjallasvæði í Evrópu: greining á fjallasvæðum í aðildarríkjum ESB, inngöngulöndum og öðrum löndum í Evrópu“ (e. *Mountain areas in Europe: analysis of mountain areas in EU Member States, acceding and other European countries*), sem gerð var fyrir framkvæmdastjórn Evrópusambandsins árið 2004, skulu hærri gjöld vegna ytri kostnaðar heimiluð að því marki að með hlutlægum vísindagögnum sé sýnt fram á að loft- og hávaðamengun valdi meiri skaða á þessum fjallasvæðum vegna landfræðilegra aðstæðna og eðlisfræðilegra fyrirbæra s.s. veggalla, hitahvarfa og endurvarpsáhrifa í dölum (e. *amphitheatre effect of valleys*).
- 38) Til að tryggja samræmd skilyrði fyrir framkvæmd þessarar tilskipunar skal framkvæmdastjórninni falið framkvæmdarvald. Þessu valdi skal beitt í samræmi við reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 182/2011 frá 16. febrúar 2011 um reglur og almennar meginreglur varðandi tilhögun eftirlits aðildarríkjanna með framkvæmdastjórninni þegar hún beitir framkvæmdavaldi sínu⁽¹⁰⁾.
- 39) Framkvæmdastjórnin skal hafa umboð til þess að samþykkja framseldar gerðir í samræmi við 290. gr. sáttmálans um starfshætti Evrópusambandsins að því er varðar tilteknar aðlaganir á viðaukunum. Einkum er mikilvægt að framkvæmdastjórnin hafi viðeigandi samráð meðan á undirbúningsvinnu hennar stendur, þ.m.t. við sérfræðinga.
- 40) Í samræmi við 34. lið samstarfssamnings milli stofnana um betri lagasetningu ⁽¹¹⁾ eru aðildarríkin hvött til þess, bæði í eigin þágu og í þágu Sambandsins, að taka saman og birta sínar eigin töflur sem sýna, eftir því sem unnt er, samsvörun milli þessarar tilskipunar og lögleiðingarráðstafana þeirra.
- 41) Þar eð aðildarríkin geta ekki fyllilega náð markmiði þessarar tilskipunar, þ.e. að hvetja til breytilegrar gjalddöku á grundvelli ytri kostnaðar og stuðla þannig að sjálfbærum flutningum, og markmiðinu verður betur náð á vettvangi Sambandsins vegna mikilvægis flutninga yfir landamæri, er Sambandinu heimilt að samþykkja ráðstafanir í samræmi við nálægðarregluna, eins og kveðið er á um í 5. gr. sáttmálans um Evrópusambandið. Í samræmi við meðalhófsregluna, eins og hún er sett fram í þeirri grein, er ekki gengið lengra en nauðsyn krefur í þessari tilskipun til að ná þessu markmiði.

SAMÞYKKT TILSKIPUN ÞESSA:

I. gr.

Tilskipun 1999/62/EB er breytt sem hér segir:

1) Ákvæðum 2. gr. er breytt sem hér segir:

a) Eftirfarandi liður bætist við:

⁽⁸⁾ Stjtið. ESB L 210, 31.7.2006, bls. 25.

⁽⁹⁾ http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index_en.htm

⁽¹⁰⁾ Stjtið. ESB L 55, 28.2.2011, bls. 13.

⁽¹¹⁾ Stjtið. ESB C 321, 31.12.2003, bls. 1.

- „ad) „hraðbraut“: vegur sem er sérhannaður og byggður fyrir umferð vélknúinna ökutækja en þjónar ekki landareignum sem liggja meðfram honum og:
- i. akbrautir í báðar áttir eru aðskildar, nema á sérstökum stöðum eða tímabundið, annaðhvort með miðræmu, sem ekki er ætluð til aksturs, eða, í sérstökum undantekningartilvikum, með einhverju öðru móti,
 - ii. myndar ekki krossgötur í sama fleti við annan veg, járnbrautar- eða sporvagnateina, hjólastíga eða göngustíga og
 - iii. er sérmerktur sem hraðbraut.“
- b) Í stað b- og ba-liðar komi eftirfarandi:
- „b) „vegatollur“: tiltekin fjárhæð sem greiða skal fyrir ökutæki og fer eftir vegalengd, ekinni um ákveðið grunnvirki, og eftir gerð ökutækis og sem felur í sér grunnvirkjagjald og/eða gjald vegna ytri kostnaðar,
- ba) „grunnvirkjagjald“: gjald sem lagt er á í þeim tilgangi að endurheimta kostnað sem til er stofnað í aðildarríki vegna byggingar, viðhalds, reksturs og þróunar í tengslum við grunnvirki,“
- c) Eftirfarandi liðir bætist við:
- „bb) „gjald vegna ytri kostnaðar“: gjald sem lagt er á í þeim tilgangi að endurheimta kostnað sem til er stofnað í aðildarríki í tengslum við loftmengun frá umferð og/eða hávaðamengun frá umferð,
- bc) „kostnaður vegna loftmengunar frá umferð“: kostnaður vegna þess skaða sem losun efnisagna og forefna ósons, t.d. köfnunarefnisoxíðs og rokgyrnra, lífrænna efnasambanda, veldur á meðan akstri ökutækis stendur,
- bd) „kostnaður vegna hávaðamengunar frá umferð“: kostnaður vegna þess skaða sem verður vegna hávaða frá ökutæki eða hávaða vegna samspils ökutækis og yfirborðs vegar,
- be) „vegið meðaltal grunnvirkjagjalds“: heildartekjur af grunnvirkjagjaldi yfir tiltekið tímabil deilt með fjölda ökutækjakílómetra sem eknir eru á vegarköflunum sem gjaldið tekur til á því tímabili,
- bf) „vegið meðalgjald vegna ytri kostnaðar“: heildartekjur af gjaldi vegna ytri kostnaðar yfir tiltekið tímabil deilt með fjölda ökutækjakílómetra sem eknir eru á vegarköflunum sem gjaldið tekur til á því tímabili,“
- d) Í stað d-liðar komi eftirfarandi:
- „d) „ökutæki“: vélknúð ökutæki eða liðskipt, samtengd vagnalest, ætluð eða notuð til vöruflutninga á vegum, með leyfilega hámarksþyngd með hleðslu sem er yfir 3,5 tonnum,“
- 2) Í stað 7. gr., 7. gr. a og 7. gr. b komi eftirfarandi:
- „7. gr.
1. Með fyrirvara um a-lið 1. mgr. 9. gr. geta aðildarríkin viðhaldið eða lagt á vegatolla og/eða notendagjöld í samevrópska vegakerfinu, eða á tilteknum hluta þess, og á alla viðbótarhluta hraðbrautakerfis síns sem ekki er hluti af samevrópska vegakerfinu, samkvæmt skilyrðunum, sem mælt er fyrir um í 2., 3., 4. og 5. mgr. þessarar greinar og í 7. gr. a til 7. gr. k. Þetta hefur ekki áhrif á rétt aðildarríkja, í samræmi við sáttmálann um starfshætti Evrópusambandsins, til að nota vegatolla og/eða notendagjöld á öðrum vegum, að því tilskildu að álagning vegatolla og/eða notendagjalda á öðrum vegum mismuni ekki millilandaflutningum og valdi rökun á samkeppni milli rekstraraðila.
 2. Aðildarríkin skulu ekki leggja bæði vegatolla og notendagjöld á ákveðinn flokk ökutækja vegna afnota af einum og sama vegarkafnanum. Aðildarríki, sem leggur á notendagjöld í vegakerfi sínu, getur þó einnig lagt á vegatolla fyrir afnot af brúm, göngum og fjallaskörðum.
 3. Beita skal vegatollum og notendagjöldum án beinnar eða óbeinnar mismununar á grundvelli ríkisfangs farmflytjanda, þess aðildarríkis eða þriðja lands sem er staðfestustaður hans eða skráningarland ökutækisins, eða á grundvelli upphafs- eða ákvörðunarstaðar flutningsins.
 4. Aðildarríkin geta heimilað lækkun vegatolla eða notendagjalda, eða undanþágur frá gjaldskyldu vegatolla eða notendagjalda, þegar um er að ræða ökutæki undanþegin kröfunni um uppsetningu og notkun skráningarbúnaðar samkvæmt reglugerð ráðsins (EBE) nr. 3821/85 frá 20. desember 1985 um að taka upp skráningarbúnað í ökutækjum í flutningum á vegum ⁽¹²⁾, sem og í tilvikum sem falla undir a- og b-lið 2. mgr. 6. gr. þessarar tilskipunar og skilyrðin sem þar eru sett.
 5. Aðildarríki getur ákveðið að beita vegatollum og/eða notendagjöldum eingöngu gagnvart ökutækjum með leyfilega hámarksþyngd með hleðslu sem er 12 tonn eða meira, ef það telur að rýmkun, að því er varðar ökutæki undir 12 tonnum, geti, m.a.:
- a) haft umtalsverð neikvæð áhrif á frjálst flæði umferðar, umhverfið, hávaðastig, umferðarþunga eða heilsu manna eða á umferðaröryggi, þegar umferð er beint annað,

(12) Stjtið. EB L 370, 31.12.1985, bls. 8.

- b) falið í sér stjórnsýslukostnað sem er meiri en 30% af þeim aukatekjum sem mögulega skapast vegna rýmkunarinnar.

Aðildarríki sem ákveða að beita vegatollum og/eða notendagjöldum eingöngu gagnvart ökutækjum með leyfilega hámarksþyngd með hleðslu sem er 12 tonn eða meira, skulu tilkynna framkvæmdastjórninni um ákvörðun sína og ástæður fyrir henni.

7. gr. a

1. Notendagjöld skulu vera í réttu hlutfalli við tímalengd notkunar á grunnvirkinu en þó ekki vera umfram þau gildi, sem mælt er fyrir um í II. viðauka, og þau skulu fást með gildistíma fyrir dag, viku, mánuð eða ár. Mánaðargjald skal ekki vera hærra en 10% árgjalds, vikugjald skal ekki vera hærra en 5% árgjalds og daggjald skal ekki vera hærra en 2% árgjalds.

Aðildarríki má aðeins leggja árgjöld á ökutæki sem skráð eru í því aðildarríki.

2. Aðildarríki skal ákvarða notendagjöld, þ.m.t. umsýslukostnað, fyrir alla ökutækjaflokka, sem ekki eru hærra en þau hámarksgjöld sem mælt er fyrir um í II. viðauka.

7. gr. b

1. Grunnvirkjagjald skal miðast við meginregluna um endurheimt kostnaðar við grunnvirki. Vegið meðalgrunnvirkjagjald skal tengjast kostnaði við byggingu, rekstur, viðhald og þróun viðkomandi grunnvirkjanets. Vegið meðalgrunnvirkjagjald getur einnig náð yfir fjármagnstekjur og/eða hagnaðarhlutfall byggt á markaðsaðstæðum.

2. Kostnaður, sem tekið er tillit til, skal tengjast vegakerfinu eða þeim hluta þess, sem grunnvirkjagjaldið eru lagt á, sem og þeim ökutækjum sem gjaldið á við um. Aðildarríki geta ákveðið að endurheimta aðeins hluta af þessum kostnaði.

7. gr. c

1. Gjald vegna ytri kostnaðar getur tengst kostnaði vegna loftmengunar frá umferð. Á vegarköflum sem liggja um svæði, þar sem íbúar verða fyrir hávaðamengun frá umferð, má gjald vegna ytri kostnaðar fela í sér kostnað vegna hávaðamengunar frá umferð.

Gjald vegna ytri kostnaðar skal vera breytilegt og ákvarðað í samræmi við lágmarkskröfurnar og aðferðirnar, sem tilgreindar eru í III. viðauka a, og skal ekki fara yfir hámarksgildin sem mælt er fyrir um í III. viðauka b.

2. Kostnaður, sem tekið er tillit til, skal tengjast vegakerfinu eða þeim hluta þess, sem gjöld vegna ytri kostnaðar eru lögð á, sem og þeim ökutækjum sem gjaldið á við um. Aðildarríki geta ákveðið að endurheimta aðeins hluta af þessum kostnaði.

3. Gjald vegna ytri kostnaðar, sem tengist loftmengun frá umferð, á ekki við um ökutæki, sem uppfylla

ströngustu losunarstaðla EURO, fyrr en fjórum árum eftir gildistökudaginn sem mælt er fyrir um í reglunum þar sem þessir staðlar eru innleiddir.

4. Hlutaðeigandi aðildarríki skal ákvarða fjárhæð gjalds vegna ytri kostnaðar. Ef aðildarríki tilnefnið yfirvald í þessum tilgangi skal yfirvaldið vera löglega og fjárhagslega óháð þeirri stofnun sem ber ábyrgð á umsýslan gjaldsins og innheimtu þess, að hluta eða að fullu.

7. gr. d

Eigi síðar en einu ári eftir samþykkt væntanlegra og strangari losunarstaðla EURO skulu Evrópuþingið og ráðið, í samræmi við almenna lagasetningarmeðferð, ákvarða samsvarandi hámarksgildi í III. viðauka b.

7. gr. e

1. Aðildarríki skulu reikna út hámarksgildi fyrir grunnvirkjagjald með aðferðum sem byggjast á meginreglum fyrir útreikning, sem settar eru fram í III. viðauka.

2. Að því er varðar sérleyfistolla skal hæsta þrep grunnvirkjagjalds vera jafnt eða lægra en þrepið sem hefði orðið niðurstaðan með notkun aðferða sem byggjast á meginreglum fyrir útreikning, sem settar eru fram í III. viðauka. Mat á slíku jafngildi skal framkvæmt á grunni hæfilega langs viðmiðunartímabils í samræmi við eðli sérleyfissamningsins.

3. Vegatollafyrirkomulag, sem þegar var til staðar 10. júní 2008 eða þar sem borist hafa tilboð eða svör við boðum um að ganga til samningskaupa, samkvæmt opinberu innkaupaferli og fyrir 10. júní 2008, skal ekki vera háð þeim skuldbindingum sem settar eru fram í 1. og 2. mgr., á meðan þetta fyrirkomulag er í gildi og svo framarlega sem því er ekki breytt að verulegu leyti.

7. gr. f

1. Í undantekningartilvikum, sem varða grunnvirki á fjallasvæðum og eftir að hafa tilkynnt það framkvæmdastjórninni, er heimilt að hækka grunnvirkjagjaldið sem lagt er á tiltekna vegarkafli, þar sem mikil umferðarteppa myndast eða þar sem notkun ökutækja veldur umtalsverðu umhverfistjóni, með eftirfarandi skilyrðum:

a) að tekjur af hækkun álagningarinnar séu notaðar til fjármögnunar á framkvæmdum forgangsverkefnanna sem varða evrópska hagsmuni og tilgreind eru í III. viðauka við ákvörðun Evrópuþingsins og ráðsins nr. 661/2010/ESB frá 7. júlí 2010 um viðmiðunarræglur Sambandsins varðandi uppbyggingu samevrópska flutninganetsins ⁽¹³⁾ og sem stuðla beint að því að draga úr umferðarteppu eða umhverfistjóni sem verður á sömu stofnleið og vegarkafliinn þar sem hækkunin á við,

⁽¹³⁾ Stjtið. ESB L 204, 5.8.2010, bls. 1.

- b) að hækkun álagningar fari ekki yfir 15% af vegnu meðalgrunnvirkjagjaldi, reiknuðu í samræmi við 1. mgr. 7. gr. b og 7. gr. e, nema þegar tekjur sem skapast eru lagðar í forgangsverkefni sem varða evrópska hagsmuni á landamærasvæðum og taka til grunnvirkja á fjallasvæðum, en þar má hækkingin ekki fara yfir 25%,
- c) hækkun álagningarinnar valdi ekki ósanngjarnri meðferð flutningaumferðar samanborið við aðra vegfar- endur,
- d) að nákvæm lýsing sé lögð fyrir framkvæmdastjórnina á því hvar hækkun álagningarinnar gildir og sönnur séu færðar fyrir ákvörðuninni um að fjármagna framkvæmdir forgangsverkefnanna, sem um getur í a-lið, áður en til hækkingar á álagningu kemur,
- e) að gildistímabil hækkingarinnar sé skilgreint og takmarkað fyrir fram og, með tilliti til þeirra tekna sem vænst er að verði aflað, sé í samræmi við fjárhagsáætlanir og kostnaðar- og ábatagreiningu verkefnisins, sem að hluta til er fjármagnað með tekjum af hækkingunni.

Fyrsta undirgrein gildir um ný verkefni sem ná yfir landamæri, með fyrirvara um samþykki aðildarríkjanna sem taka þátt í því verkefni.

2. Hækka má álagningu grunnvirkjagjalds sem hefur verið breytt í samræmi við 7. gr. g.

3. Þegar framkvæmdastjórnin hefur tekið á móti tilskildum upplýsingum frá aðildarríki, sem hefur í hyggju að hækka álagningu, skal hún gera upplýsingarnar aðgengilegar nefndarmönnum þeim sem um getur í 9. gr. c. Telji framkvæmdastjórnin að fyrirhuguð hækkun sé ekki í samræmi við skilyrðin sem sett eru fram í 1. mgr., eða telji að fyrirhuguð hækkun hafi umtalsverð neikvæð áhrif á efnahagsþróun á jaðarsvæðum, getur hún hafnað áætluninni um gjaldtöku, sem viðkomandi aðildarríki leggur fram, eða farið fram á breytingu á henni. Þessar framkvæmdargerðir skulu samþykktar í samræmi við ráðgjafarnefndarmeðferðina sem um getur í 2. mgr. 9. gr. c.

4. Á vegarköflum, þar sem viðmiðanir um hækkun álagningar skv. 1. mgr. eru uppfylltar, mega aðildarríkin ekki leggja á gjald vegna ytri kostnaðar nema að álagning sé hækkuð.

5. Fjárhæð hækkingarinnar skal dregin frá fjárhæð gjaldsins vegna ytri kostnaðar, reiknuðu út í samræmi við 7. gr. c, nema þegar um er að ræða ökutæki í EURO-losunarflokki 0, I og II, frá og með 15. október 2011 og flokki III, frá og með árinu 2015. Allar þessar tekjur, sem skapast af því að beita samtímis hækkaðri álagningu og gjaldi vegna ytri kostnaðar, skulu lagðar í fjármögnun framkvæmda forgangsverkefnanna sem varða evrópska hagsmuni og tilgreind eru í III. viðauka við ákvörðun nr. 661/2010/ESB.

7. gr. g

1. Aðildarríkin skulu breyta grunnvirkjagjaldi samkvæmt EURO-losunarflokki ökutækis þannig að ekkert

grunnvirkjagjald sé meira en 100% hærra en sama gjald fyrir sambærileg ökutæki sem uppfylla ströngustu losunarstaðla. Gildandi sérleyfissamningar eru undanþegnir þessari kröfu þar til samningurinn er endurnýjaður.

Aðildarríki getur þó vikið frá kröfunni um breytilegt grunnvirkjagjald ef:

- i. með því er grafið verulega undan samræmi vegatollkerfa á yfirráðasvæði þess,
- ii. ekki er tæknilega gerlegt að taka upp slíka aðgreiningu í viðkomandi vegatollkerfi,
- iii. það leiðir til þess að umferð ökutækja sem valda mestri mengun beinist annað, með neikvæðum áhrifum á umferðaröryggi og lýðheilsu eða
- iv. vegatollurinn felur í sér gjald vegna ytri kostnaðar.

Tilkynna ber framkvæmdastjórninni um öll slík frávik eða undanþágur.

2. Þegar skoðun fer fram og ökumaður eða, ef við á, farmflytjandi getur ekki lagt fram nauðsynleg skjöl vegna ökutækis til að staðfesta EURO-losunarflokk þess, geta aðildarríkin beitt vegatollum í hæsta mögulega gjaldþrepi.

3. Grunnvirkjagjaldið getur einnig verið breytilegt til þess að draga úr umferðarteppu, lágmarka tjón á grunnvirki og hámarka notkun viðkomandi grunnvirkis eða til að stuðla að umferðaröryggi, með því skilyrði:

- a) að breytilegu gjöldin séu gagnsæ, opinber og aðgengileg öllum notendum á jafnréttisgrundvelli,
- b) að breytilegu gjöldunum sé beitt eftir tíma dags, degi eða árstíð,
- c) að ekkert grunnvirkjagjald sé meira en 175% hærra en hæsta mögulega vegið meðalgrunnvirkjagjald eins og um getur í 7. gr. b,
- d) að álagstíminn, þegar hærra grunnvirkjagjald er lagt á í þeim tilgangi að draga úr umferðarteppu, sé ekki lengri en fimm klukkustundir á dag,
- e) að breytilegu gjöldin séu útfærð og þeim beitt á gagnsæjan hátt og þannig að það hafi ekki áhrif á heildartekjur, og þetta sé gert á vegarkafla þar sem umferðarteppa er tíð, með því að bjóða lægri vegatolla fyrir farmflytjendur sem ferðast utan álagstíma og hærri taxa fyrir farmflytjendur sem ferðast á álagstímum á sama vegarkafli og
- f) að aðildarríki, sem hyggst taka upp slíkan breytileika í gjöldum eða gera breytingar á því fyrirkomulagi breytileika sem fyrir er, tilkynni það framkvæmdastjórninni og láti henni í té nauðsynlegar upplýsingar til staðfestingar því að öll skilyrði séu uppfyllt. Á grundvelli veittra upplýsinga skal framkvæmdastjórnin birta opinberlega og uppfæra reglulega skrá yfir þau tímabil þegar breytilegu gjöldin eiga við, ásamt tilheyrandi taxa.

4. Breytileika í gjöldum, sem um getur í 1. og 3. mgr., er ekki ætlað að skapa aukatekjur af vegatollum. Öll aukning á tekjum, sem ekki er ráðgerð, skal jöfnuð út með breytingum á útfærslu breytileikans, sem hrinda skal í framkvæmd innan tveggja ára frá lokum þess uppgjörsárs þegar aukatekjurnar skapast.

7. gr. h

1. A.m.k. sex mánuðum áður en nýtt vegatolla-fyrirkomulag fyrir grunnvirkjagjald er tekið upp skulu aðildarríkin senda framkvæmdastjórninni eftirfarandi:

a) að því er varðar fyrirkomulag vegatolla, annarra en þeirra sem fela í sér sérleyfistolla:

- einingarverð og aðrar breytur sem notaðar eru við útreikninga ýmissa kostnaðarliða grunnvirkis og
- skýrar upplýsingar um hvaða ökutæki falla undir tollafyrirkomulagið, landfræðilegt umfang vegakerfisins, eða hluta þess, sem notað er við hvern kostnaðarútreikning, og um þann hundradshluta kostnaðar sem ætlunin er að endurheimta,

b) að því er varðar fyrirkomulag vegatolla sem fela í sér sérleyfistolla:

- sérleyfissamninga eða umtalsverðar breytingar á slíkum samningum,
- grunntilvikið, sem veitandi hefur byggt tilkynningu um sérleyfi á, eins og vísað er til í VII. viðauka B við tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2004/18/EB frá 31. mars 2004 um samræmingu reglna um útboð og gerð opinberra verksamninga, vörusamninga og þjónustusamninga ⁽¹⁴⁾, og sem skal fela í sér áætlaðan kostnað, eins og hann er skilgreindur í 1. mgr. 7. gr. b og fyrirhugaður samkvæmt sérleyfinu, áætlaða umferð eftir gerðum farartækja, áætluð tollþrep og landfræðilegt umfang vegakerfisins sem sérleyfissamningurinn tekur til.

2. Innan sex mánaða frá því að framkvæmdastjórnin tekur á móti nauðsynlegum upplýsingum, í samræmi við 1. mgr., skal hún gefa álit sitt á því hvort skyldurnar skv. 7. gr. e séu uppfylltar. Álit framkvæmdastjórnarinnar skal gert aðgengilegt nefndinni sem um getur í 9. gr. c.

3. Áður en nýju vegatollafyrirkomulagi, fyrir gjald vegna ytri kostnaðar, er komið á skulu aðildarríkin senda framkvæmdastjórninni:

a) nákvæmar upplýsingar um staðsetningu vegarkafllanna, þar sem leggja skal á gjald vegna ytri kostnaðar, og lýsingu á þeim ökutækjaflokkum, gerðum vega og tímabilum sem breytileiki gjaldsins vegna ytri kostnaðar fer eftir,

b) áætlað vegið meðalgjald vegna ytri kostnaðar og áætlaðar heildartekjur,

c) ef við á, nafn yfirvalds sem er tilnefnt í samræmi við 4. mgr. 7. gr. c og ákvarðar fjárhæð gjaldsins, og fulltrúa þess,

d) nauðsynlegar breytur, gögn og upplýsingar til að sýna fram á hvernig útreikningsaðferðinni, sem sett er fram í III. viðauka a, er beitt.

4. Framkvæmdastjórnin skal taka ákvörðun um hvort skuldbindingarnar skv. 7. gr. b, 7. gr. c, 7. gr. j eða 2. mgr. 9. gr. séu uppfylltar, eigi síðar en:

a) sex mánuðum eftir framlagningu skjalanna, sem um getur í 3. mgr., eða

b) ef við á, að viðbættum þremur mánuðum eftir mótöku viðbótarupplýsinga skv. 3. mgr. sem framkvæmdastjórnin óskar eftir.

Hlutaðeigandi aðildarríki skulu aðlaga áætlað gjald vegna ytri kostnaðar til þess að uppfylla skilyrði ákvörðunarinnar. Ákvörðun framkvæmdastjórnarinnar skal gerð aðgengileg nefndinni, sem um getur 9. gr. c., Evrópuþinginu og ráðinu.

7. gr. i

1. Aðildarríki skulu ekki veita neinum notendum afslátt eða lækkun á gjaldi að því er varðar þann hluta vegatollsins sem lýtur að ytri kostnaði.

2. Aðildarríkjum er heimilt að veita afslátt eða lækka gjaldið vegna grunnvirkjagjalds, að því tilskildu:

a) að slíkt gjaldtökufyrirkomulag sé hlutfallslegt, birt opinberlega og aðgengilegt öllum notendum á jafnréttisgrundvelli og hafi ekki í för með sér að viðbótarkostnaður leggist á aðra notendur í formi hærri vegatolla,

b) slíkur afsláttur eða lækkun leiði til raunsparnaðar í stjórnsýslukostnaði og

c) slíkur afsláttur eða lækkun sé ekki umfram 13% af grunnvirkjagjaldi því sem samsvarandi ökutæki, sem ekki njóta afsláttar eða lækkunar, greiða.

3. Með fyrirvara um skilyrðin, sem kveðið er á um í b-lið 3. mgr. 7. gr. g og í 4. mgr. 7. gr. g, geta vegatollar, í undantekningartilvikum, nánar tiltekið ef um er að ræða tiltekin verkefni sem varða mikilvæga evrópska hagsmuni og tilgreind eru í III. viðauka við ákvörðun nr. 661/2010/ESB, verið breytilegir á annan hátt, svo tryggja megi viðskiptalega hagkvæmni slíkra verkefna þegar þau mæta beinni samkeppni við annan máta flutninga með ökutækjum. Slíkt gjaldtökufyrirkomulag skal vera línulegt, hlutfallslegt, birt opinberlega og aðgengilegt öllum notendum á jafnréttisgrundvelli og skal ekki hafa í för með sér að viðbótarkostnaður leggist á aðra notendur í formi hærri vegatolla. Framkvæmdastjórnin skal sannreyna að farið sé að þessum skilyrðum áður en viðkomandi gjaldtökufyrirkomulagi er hrint í framkvæmd.

⁽¹⁴⁾ Stjtið. ESB L 134, 30.4.2004, bls. 114.

7. gr. j

1. Álagning vegatolla og notendagjalda og eftirlit með innheimtu þeirra skal vera með þeim hætti að þau valdi sem minnstum töfum á umferð og komist verði hjá lögboðnu eftirliti og skoðunum á innri landamærum Sambandsins. Í þessu skyni skulu aðildarríkin starfa saman að því að koma á aðferðum til að gera farmflytjendum kleift að greiða vegatolla og notendagjöld hvenær sem er sólarhringsins, a.m.k. á helstu sölustöðum, með almennum greiðslumiðlum, innan og utan aðildarríkjanna þar sem þeim er beitt. Aðildarríkin skulu veita viðunandi aðstöðu á afgreiðslustöðum vegatolla og notendagjalda þannig farið sé að almennum stöðlum um umferðaröryggi.

2. Fyrirkomulag við innheimtu vegatolla og notendagjalda skal ekki valda óréttmætri mismunun, hvorki fjárhagslegri né af öðrum toga, fyrir óreglulega notendur vegakerfisins. Ef aðildarríki innheimtir vegatolla eða notendagjöld eingöngu í gegnum kerfi, sem er háð notkun búnaðar um borð í ökutækjum, skal það tryggja að viðkomandi búnaður, sem uppfyllir kröfur tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins 2004/52/EB frá 29. apríl 2004 um rekstrarsamhæfi rafræns vegatollskerfis í Bandalaginu ⁽¹⁵⁾, sé tiltækur öllum notendum með sanngjörnu stjórnsýslulegu og efnahagslegu fyrirkomulagi.

3. Ef aðildarríki leggur vegatoll á ökutæki skal gefa upp heildarfjárhæð vegatollsins, fjárhæð grunnvirkjagjaldsins og/eða fjárhæð gjaldsins vegna ytri kostnaðar, á kvittun sem farmflytjandanum er afhent, á rafrænu formi, sé þess kostur.

4. Þar sem það er fjárhagslega gerlegt skulu aðildarríkin leggja á og innheimta gjöld vegna ytri kostnaðar með rafrænu kerfi sem uppfyllir kröfur 1. mgr. 2. gr. tilskipunar 2004/52/EB. Framkvæmdastjórnin skal stuðla að samstarfi aðildarríkjanna, sem getur reynst nauðsynlegt til að tryggja rekstrarsamhæfi rafrænna innheimtukerfa fyrir vegatolla, á evrópskum vettvangi.

7. gr. k

Með fyrirvara um 107. og 108. gr. sáttmálans um starfshætti Evrópusambandsins hefur þessi tilskipun ekki áhrif á frelsi aðildarríkjanna, sem innleiða kerfi fyrir vegatolla og/eða notendagjöld vegna grunnvirkis, til að veita viðeigandi bætur vegna þessara gjalda.“

3) Eftirfarandi bætist við á eftir 8. gr. a:

„8. gr. b

1. Tvö eða fleiri aðildarríki geta haft samvinnu um að innleiða sameiginlegt kerfi vegatolla sem er notað á

samanlögðu yfirráðasvæði þeirra. Sé það gert skulu þessi aðildarríki sjá til þess að framkvæmdastjórnin sé upplýst um slíkt samstarf sem og um starfrækslu kerfisins og breytingar sem kunna að verða gerðar á því síðar.

2. Sameiginlega vegatollakerfið skal uppfylla skilyrðin sem sett eru fram í 7. gr. til 7. gr. k. Önnur aðildarríki geta orðið aðilar að sameiginlega kerfinu.“

4) Í stað a-liðar 1. mgr. 9. gr. og 2. mgr. 9. gr. komi eftirfarandi:

„a-liður 1. mgr. Þessi tilskipun kemur ekki í veg fyrir að aðildarríkin leggi á gjöld, án mismununar, sem sérstaklega er ætlað að draga úr umferðartæppu eða sporna við umhverfisáhrifum, þ.m.t. lélegum loftgæðum, á hvaða vegum sem er á þéttbýlissvæðum, þ.m.t. vegum í samevrópska vegakerfinu sem liggja um þéttbýlissvæði.

2. Aðildarríkin skulu ákvarða hvernig nota skuli tekjur sem skapast vegna þessarar tilskipunar. Svo unnt sé að þróa flutninganetið í heild sinni skal verja tekjum af grunnvirkjagjöldum og gjöldum vegna ytri kostnaðar, eða sambærilegu fjárhagslegu gildi þessara tekna, í þágu flutningageirans og til að bæta flutningakerfið í heild. Einkum skal nota tekjur af gjöldum vegna ytri kostnaðar, eða sambærilegt fjárhagslegt gildi þessara tekna, til að gera flutninga sjálfbærari, þ.m.t. eitt eða fleira af eftirfarandi:

- a) greiða fyrir skilvirkri verðlagningu,
- b) draga úr mengun vegna flutninga á vegum, þar sem hún á upptök sín,
- c) milda áhrif mengunar vegna flutninga á vegum, þar sem hún á upptök sín,
- d) bæta koltvísyrings- og orkunýtingu ökutækja,
- e) þróa önnur grunnvirki fyrir flutningsþega og/eða auka núverandi afkastagetu,
- f) styðja við samevrópska flutninganetið,
- g) hámarka vöruferilsstjórnun,
- h) bæta umferðaröryggi og
- i) sjá fyrir áreiðanlegum bílastæðum.

Litið skal svo á að aðildarríkin beiti þessari málsgrein ef þau hafa komið á og fylgja efnahags- og skattastefnu sem felur í sér fjárstuðning við samevrópska flutninganetið og jafngildir a.m.k. 15% tekna af grunnvirkjagjöldum og gjöldum vegna ytri kostnaðar í hverju aðildarríki.“

5) Í stað 9. gr. b og c komi eftirfarandi:

⁽¹⁵⁾ Stjtið. ESB L 166, 30.4.2004, bls. 124.

„9. gr. b

Framkvæmdastjórnin skal greiða fyrir skoðanaskiptum og miðlun tækniþekkingar á milli aðildarríkjanna í tengslum við framkvæmd þessarar tilskipunar, einkum viðaukana.

9. gr. c

1. Framkvæmdastjórnin skal njóta aðstoðar nefndar. Sú nefnd skal vera nefnd í skilningi reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 182/2011 frá 16. febrúar 2011 um reglur og almennar meginreglur varðandi tilhögun eftirlits aðildarríkjanna með framkvæmdastjórninni þegar hún beitir framkvæmdavaldi sínu⁽¹⁶⁾.

2. Þegar vísað er til þessarar málsgreinar gilda ákvæði 4. gr. reglugerðar (ESB) nr. 182/2011.

9. gr. d

Framkvæmdastjórnin skal samþykkja framseldar gerðir í samræmi við 290. gr. sáttmálans um starfshætti Evrópusambandsins að því er varðar:

- aðlögun viðauka 0 að réttarreglum Sambandsins,
- aðlögun formúlanna, í þætti 4.1 og 4.2. í III. viðauka a, að vísinda- og tækni framförum.

Málsmeðferðarreglurnar, sem settar eru fram í 9. gr. e, 9. gr. f og 9. gr. g, gilda um framseldu gerðirnar sem um getur í þessari grein.

9. gr. e

1. Valdið til að samþykkja framseldu gerðirnar, sem um getur í 9. gr. d, skal falið framkvæmdastjórninni um óákveðinn tíma.

2. Jafnskjótt og framkvæmdastjórnin hefur samþykkt framselda gerð skal hún tilkynna það Evrópuþinginu og ráðinu.

3. Valdið til að samþykkja framseldar gerðir er falið framkvæmdastjórninni með fyrirvara um skilyrðin sem mælt er fyrir um í 9. gr. f og 9. gr. g.

9. gr. f

1. Evrópuþinginu eða ráðinu er heimilt að afturkalla það framsal valds sem um getur í 9. gr. d.

2. Sú stofnun, sem hafið hefur innri málsmeðferð til að skera úr um hvort afturkalla eigi framsal valds, skal leitast við að upplýsa hina stofnunina og framkvæmdastjórnina með hæfilegum fyrirvara áður en endanleg ákvörðun er tekin og tilgreina hvaða framseldu valdheimildir gætu verið afturkallaðar og mögulegar ástæður fyrir því.

3. Með ákvörðun um afturköllun skal bundinn endi á framsal þeirra valdheimilda sem tilgreindar eru í ákvörðuninni og skal hún öðlast gildi án tafar, eða síðar, eftir því sem tilgreint er í ákvörðuninni. Ákvörðunin skal ekki hafa áhrif á lögmæti framseldra gerða sem þegar eru í gildi. Hún skal birt í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins*.

9. gr. g

1. Evrópuþingið eða ráðið getur andmælt framseldri gerð innan tveggja mánaða frá tilkynningardegi.

Þetta tímabil skal framlengt um tvo mánuði að frumkvæði Evrópuþingsins eða ráðsins.

2. Ef hvorki Evrópuþingið né ráðið hefur andmælt framseldu gerðinni þegar þetta tímabil rennur út, skal hún birt í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins* og öðlast gildi á þeim degi sem þar er tilgreindur.

Áður en þetta tímabil rennur út má birta framseldu gerðina í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins* og hún öðlast gildi ef bæði Evrópuþingið og ráðið hafa upplýst framkvæmdastjórnina um þá fyrirætlan sína að hreyfa ekki andmælum.

3. Ef Evrópuþingið eða ráðið andmælir framseldri gerð öðlast hún ekki gildi. Sú stofnun sem andmælir framseldu gerðinni skal tilgreina ástæðurnar fyrir því.“

6) Í 1. mgr. 10. gr. komi orðið „Evrópusambandið“ í stað orðsins „Evrópubandalögin“,

7) Eftirfarandi grein bætist við á eftir 10. gr.:

„10. gr. a

1. Fjárhæðir í evrum, eins og mælt er fyrir um í II. viðauka, og fjárhæðir í sentum, eins og mælt er fyrir um í töflum 1 og 2 í III. viðauka b, skal endurskoða á tveggja ára fresti og í fyrsta skipti 1. janúar 2013, svo taka meg tillit til breytinga á samræmdri vísitölu neysluverðs í Evrópusambandinu, að undanskilinni orku og óunnum matvælum (eins og birt er af framkvæmdastjórninni (Hagstofu Evrópusambandsins)).

Fjárhæðirnar skulu aðlagðar sjálfkrafa með því að hækka grunnfjárhæðina, í evrum eða sentum, í hlutfalli við breytingu á þeirri vísitölu. Fjárhæðin skal námunduð að næstu evru, að því er varðar II. viðauka, námunduð að næsta tíunda hluta úr senti, að því er varðar töflu 1 í III. viðauka b, og námunduð að næsta hundradshluta úr senti, að því er varðar töflu 2 í III. viðauka b.

2. Framkvæmdastjórnin skal birta aðlagðar fjárhæðir, sem um getur í 1. mgr., í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins*. Þessar aðlöguðu fjárhæðir taka gildi fyrsta dag næsta mánaðar eftir birtingu þeirra.“

8) Í stað 11. gr. komi eftirfarandi:

„11. gr.

1. Eigi síðar en 16. október 2014 og á fjögurra ára fresti þaðan í frá, skulu aðildarríkin, sem leggja á gjald vegna ytri kostnaðar og/eða grunnvirkjagjald, taka saman skýrslu um vegatolla, þ.m.t. sérleyfistolla, sem lagðir eru á innan yfirráðasvæðis þeirra, og senda hana

⁽¹⁶⁾ Stjtið. ESB L 55, 28.2.2011, bls. 13.

framkvæmdastjórninni, sem skal gera hana aðgengilega öðrum aðildarríkjum. Í skýrslunni er heimilt að undanskilja tollafyrirkomulag, sem var þegar fyrir hendi 10. júní 2008 og felur ekki í sér gjöld vegna ytri kostnaðar, svo fremi sem þetta fyrirkomulag verður áfram í gildi og að því tilskildu að ekki verði á því umtalsverðar breytingar. Í skýrslunni skulu vera upplýsingar um:

- a) vegið meðalgjald vegna ytri kostnaðar og þær tilteknu fjárhæðir sem lagðar eru á hverja útfærslu á samsetningu ökutækjaflokka fyrir sig, gerð vegar og tímabil,
- b) breytileika grunnvirkjagjalda eftir tegund ökutækis og stund,
- c) vegið meðalgrunnvirkjagjald og heildartekjur sem aflað er með grunnvirkjagjaldi,
- d) heildartekjur sem aflað er með gjöldum vegna ytri kostnaðar og
- e) þær aðgerðir sem gripið er til skv. 2. mgr. 9. gr.

2. Eigi síðar en 16. október 2015 skal framkvæmdastjórnin, með aðstoð nefndarinnar sem um getur í 9. gr. c, leggja skýrslu fyrir Evrópuþingið og ráðið um framkvæmd og áhrif þessarar tilskipunar, einkum að því er varðar skilvirkni ákvæðanna um endurheimt kostnaðar í tengslum við mengun frá umferð og um hvernig þau ná til ökutækja sem vega meira en 3,5 tonn og minna en 12 tonn. Í skýrslunni skal einnig vera greining, sem byggist á stöðugri vöktun, og mat, m.a. á:

- a) skilvirkni ráðstafanna, sem gert er ráð fyrir í þessari tilskipun, til að draga úr neikvæðum áhrifum af völdum flutninga á vegum, þar sem sérstaklega er tekið tillit til áhrifa á landfræðilega einangruð aðildarríki og aðildarríki á jaðarsvæðum,
- b) hverju framkvæmd þessarar tilskipunar hefur skilað í þá veru að beina notendum að umhverfisvænustu og skilvirkustu flutningamöguleikum og skulu þar meðtaldar upplýsingar um innleiðingu á gjöldum sem byggjast á vegalengdum,
- c) framkvæmd breytilegra grunnvirkjagjalda, sem um getur í 7. gr. g, og hvernig þau draga úr staðbundinni loftmengun og umferðarteppu; í skýrslunni skal einnig leggja mat á hvort mesti breytileiki og álagstíma, sem um getur í 7. gr. g, nægi til að breytilegt fyrirkomulag virki eins og til er ætlast,
- d) vísindalegri framþróun við mat á ytri flutningskostnaði vegna innfellingar hans og
- e) framþróun, sem orðið hefur á sviði álagningar gjalda á vegfarendur, og á leiðum til að samræma, í áföngum, gjaldkerfi sem notuð eru vegna atvinnuökutækja.

Í skýrslunni skal einnig leggja mat á notkun rafrænna kerfa við álagningu og innheimtu grunnvirkjagjalda sem og gjalda vegna ytri kostnaðar og á rekstrarsamhæfi þeirra samkvæmt tilskipun 2004/52/EB.

3. Skýrslunni skal, ef við á, fylgja tillaga til Evrópuþingsins og ráðsins um frekari endurskoðun þessarar tilskipunar.

4. Eigi síðar en 16. október 2012 skal framkvæmdastjórnin skila skýrslu þar sem teknar eru saman aðrar ráðstafanir, t.d. stefna í reglusetningu, sem gerðar eru til að fella inn eða lækka ytri kostnað af öllum flutningsmátum, sem tengist umhverfi, hávaða og heilbrigði, þ.m.t. lagagrundvöllur og hámarksgildi sem notuð eru.

Til að tryggja réttláta samkeppni á milli flutningsmáta, á sama tíma og gjöld vegna ytri kostnaðar eru lögð á alla flutningsmáta í áföngum, skal í skýrslunni vera tímaáætlun um þær ráðstafanir, sem á eftir að gera vegna annarra flutningsmáta eða ökutækja og/eða vegna þátta í ytri kostnaði, sem ekki hefur verið tekið tillit til ennþá, að teknu tilliti til framvindu við endurskoðun á tilskipun ráðsins 2003/96/EB frá 27. október 2003 um endurskipulagningu ramma Bandalagsins fyrir skattlagningu orkugjafa og raforku ⁽¹⁷⁾.

9) Ákvæðum III. viðauka er breytt sem hér segir:

a) Í stað fyrstu málsgreinar komi eftirfarandi:

„Í þessum viðauka er mælt fyrir um meginreglur við útreikning á vegnu meðalgrunnvirkjagjaldi sem endurspeglar 1. mgr. 7. gr. b. Sú skylda að tengja grunnvirkjagjald við kostnað skal vera með fyrirvara um frelsi aðildarríkja til að velja, í samræmi við 2. mgr. 7. gr. b, að endurheimta kostnað ekki að fullu með tekjum af grunnvirkjagjaldi, eða frelsi, í samræmi við 7. gr. f, til að láta upphæðir tilgreindra grunnvirkjagjalda víkja frá meðaltalinu.“

b) Í annari málsgrein komi orðið „Sambandið“ í stað orðsins „Bandalagið“.

c) Í öðrum undirlíð 1. liðar komi „2. mgr. 7. gr. b“ í stað „1. mgr. 7. gr. a“.

10) Á eftir III. viðauka er viðaukanum við þessa tilskipun bætt við.

2. gr.

1. Aðildarríkin skulu samþykka nauðsynleg lög og stjórn-sýslufyrirmæli til að fara að tilskipun þessari eigi síðar en 16. október 2013. Þau skulu þegar í stað senda framkvæmdastjórninni texta þessara ákvæða.

Þegar aðildarríkin samþykka þessi ákvæði skal vera í þeim tilvísun í þessa tilskipun eða þeim fylgja slík tilvísun þegar þau eru birt opinberlega. Aðildarríkin skulu setja nánari reglur um slíka tilvísun.

⁽¹⁷⁾ Stjtið. ESB L 283, 31.10.2003, bls. 51.

Sú skylda að leiða í lög og framkvæma þessa tilskipun gildir ekki um aðildarríki á meðan hvorki er beitt vegatollum né notendagjöldum á yfirláðasvæði þeirra.

2. Aðildarríkin skulu senda framkvæmdastjórninni helstu ákvæði úr landslögum sem þau samþykkja um málefni sem tilskipun þessi nær til.

3. gr.

Tilskipun þessi öðlast gildi daginn eftir að hún birtist í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins*.

4. gr.

Tilskipun þessari er beint til aðildarríkjanna.

Gjört í Strassborg 27. september 2011.

Fyrir hönd Evrópuþingsins,

J. BUZEK

forseti.

Fyrir hönd ráðsins,

M. DOWGIELEWICZ

forseti.

VIÐAUKI

„III. VIÐAUKI a

LÁGMARKSKRÖFUR UM ÁLAGNINGU GJALDS VEGNA YTRI KOSTNAÐAR

Í þessum viðauka er kveðið á um lágmarkskröfur fyrir álagningu gjalds vegna ytri kostnaðar og fyrir útreikning á vegnu meðalgjaldi vegna ytri kostnaðar.

1. Hlutar vegakerfisins sem um er að ræða

Aðildarríkin skulu tilgreina nákvæmlega þann hluta eða þá hluta vegakerfa sinna sem gjald vegna ytri kostnaðar skal taka til.

Þegar aðildarríki leggur gjald vegna ytri kostnaðar aðeins á einstaka hluta af vegakerfi sínu, sem falla innan gildissviðs þessarar tilskipunar, skulu þessir vegarkafar valdir að undangengnu mati sem leiðir í ljós:

- að notkun ökutækja á þeim vegum þar sem gjaldi vegna ytri kostnaðar er beitt valdi meira tjóni á umhverfinu en að meðaltali á öðrum hlutum vegakerfisins, sem falla innan gildissviðs þessarar tilskipunar, og þar sem gjaldi vegna ytri kostnaðar er ekki beitt,
- að álagning gjalds vegna ytri kostnaðar á öðrum hlutum vegakerfisins, sem falla innan gildissviðs þessarar tilskipunar, geti haft skaðleg áhrif á umhverfið eða á umferðaröryggi, eða að álagning eða innheimta gjalda vegna ytri kostnaðar á þessa vegarköflum geti leitt til óhóflegs kostnaðar.

2. Ökutæki, vegir og tímabil sem um ræðir

Aðildarríkin skulu tilkynna framkvæmdastjórninni hvaða flokkun ökutækja liggur til grundvallar breytilegum vegatollum. Hún skal einnig tilkynna framkvæmdastjórninni um staðsetningu vega, sem falla undir hærri gjöld vegna ytri kostnaðar (hér á eftir nefndir „vegir í þéttbýli (þ.m.t. hraðbrautir)“), og vega, sem falla undir lægri gjöld vegna ytri kostnaðar (hér á eftir nefndir „vegir á milli þéttbýlissvæða (þ.m.t. hraðbrautir)“).

Eftir atvikum skal einnig tilkynna framkvæmdastjórninni hvaða tímabil nákvæmlega teljast til nætur, þegar beita má herra gjaldi vegna ytri kostnaðar til að endurspegla meiri óþægindi vegna hávaða.

Flokkun vega í vegi í þéttbýli (þ.m.t. hraðbrautir) og vegi á milli þéttbýlissvæða (þ.m.t. hraðbrautir) og skilgreining á tímabilum skal byggjast á hlutlægum viðmiðunum, sem standa í sambandi við hversu miklum áhrifum vegirnir, og nágrenni þeirra, verða fyrir vegna mengunar, s.s. þéttleika byggðar og árlegum fjölda mengunartoppa, sem mældir eru í samræmi við þessa tilskipun. Upplýsingar um viðmiðanirnar sem nota á skulu vera í tilkynningunni.

3. Fjárhæð gjaldsins

Aðildarríki eða, ef við á, óháð yfirvald skal ákvarða eina tiltekna fjárhæð fyrir hvern flokk ökutækja, gerð vega og tímabil. Það skipulag gjaldtöku sem af því leiðir, þ.m.t. upphafs- og lokatími hvers nætur tímabils, þegar gjald vegna ytri kostnaðar tekur til kostnaðar vegna hávaðamengunar, skal vera gagnsætt, birt opinberlega og aðgengilegt öllum notendum á jafnréttisgrundvelli. Birting skal eiga sér stað tímanlega áður en kemur að framkvæmd. Birta skal opinberlega allar breytur, gögn og aðrar upplýsingar, nauðsynlegar til að skilja hvernig mismunandi þættir í ytri kostnaði eru reiknaðir út.

Þegar gjöld eru ákvörðuð skal aðildarríki eða, ef við á, óháð yfirvald hafa að leiðarljósi meginregluna um skilvirka verðlagningu, sem felur í sér að verð sé nálægt félagslegum jaðarkostnaði af notkun þeirra ökutækja sem gjaldið er lagt á.

Þá skal gjaldið ákvarðað eftir að áhættan af því að beina umferðinni annað hefur verið tekin til athugunar ásamt öllum skaðlegum áhrifum á umferðaröryggi, umhverfið og umferðarteppu sem og mögulegum lausnum til að draga úr þessum áhættum.

Aðildarríkið eða, ef við á, óháð yfirvald skal hafa eftirlit með skilvirkni gjaldtökukerfisins við að draga úr umhverfistjóni vegna flutninga á vegum. Ef við á, skal aðildarríkið, á tveggja ára fresti, aðlaga skipulag gjaldtöku og fjárhæð gjaldanna sem ákvörðuð eru eftir ákveðnum ökutækjaflokkum, gerð vega og tímabilum, að breytingum á framboði og eftirspurn í flutningum.

4. Þættir í tengslum við ytri kostnað**4.1. Kostnaður vegna loftmengunar frá umferð**

Þegar aðildarríki velur að taka allan kostnað eða hluta af kostnaði vegna loftmengunar frá umferð inn í gjaldið vegna ytri kostnaðar, skal það eða, ef við á, óháð yfirvald reikna út þann kostnað vegna loftmengunar frá umferð sem innheimta má, með því að nota eftirfarandi formúlu eða nota einingagildin í töflu I í III. viðauka b, ef hið síðara er lægra:

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

þar sem:

- PCV_{ij} = kostnaður við loftmengun vegna ökutækjaflokks i á j-gerð vega (evra/ökutækjakílómetri)
- EF_{ik} = losunarstuðull mengunarefnis k og ökutækjaflokks i (gramm/ökutækjakílómetri)
- PC_{jk} = peningalegur kostnaður af mengunarefni k á j-gerð vega (evra/gramm)

Losunarstuðlar skulu vera þeir sömu og aðildarríkið notar við gerð landsskrár um losun, sem kveðið er á um í tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2001/81/EB frá 23. október 2001 um landsbundin efri mörk losunar fyrir tiltekin loftmengunarefni ⁽¹⁸⁾ (þar sem notkun EMEP/CORINAIR-leiðbeininganna fyrir skrár um losun er gerð skyldubundin ⁽¹⁹⁾). Aðildarríkið eða, ef við á, óháð yfirvald skal meta peningalegan kostnað vegna mengunarefna, með tilliti til nýjustu matsaðferða.

Aðildarríkið eða, ef við á, óháð yfirvald getur notað aðrar vísindalega sannaðar aðferðir til að reikna út fjárhæð kostnaðar af loftmengun með gögnum úr mælingum á loftmengunarefnum og staðbundnu gildi peningalegs kostnaðar af loftmengunarefnum, að því tilskildu að niðurstöðurnar séu ekki hærri en einingagildin sem um getur í töflu 1 í III. viðauka b, að því er varðar alla ökutækjaflokka.

4.2. Kostnaður vegna hávaðamengunar frá umferð

Þegar aðildarríki velur að taka allan kostnað eða hluta af kostnaði vegna hávaðamengunar frá umferð inn í gjaldið vegna ytri kostnaðar, skal aðildarríkið eða, ef við á óháð yfirvald reikna þann kostnað vegna hávaðamengunar frá umferð sem innheimta má, með því að nota eftirfarandi formúlu eða nota einingagildin í töflu 2 í III. viðauka b, ef hið síðara er lægra:

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

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

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

þar sem:

- NCV_j = kostnaður vegna hávaða frá einni þungaflutningabifreið á j-gerð vega (evra/ökutækjakílómetri)
- NC_{jk} = kostnaður vegna hávaða á hvern einstakling sem verður fyrir hávaða í hávaðastigi k á j-gerð vega (evra/einstaklingur)
- POP_k = mannfjöldi sem verður daglega fyrir hávaða í hávaðastigi k á hvern kílómetra (einstaklingur/kílómetri)
- $WADT$ = vegin dagleg meðalumferð (jafngildi fólksbifreiðar)
- a og b eru vægisstuðlar sem aðildarríkið ákvarðar þannig að endanlegt vegið meðalgjald vegna hávaða á hvern ökutækjakílómetra sé ekki herra en NCV_j (daglega).

Hávaðamengun frá umferð stendur í sambandi við hvaða verkun hún hefur á hávaðastig, mælt nálægt staðnum þar sem áhrifin verða og fyrir aftan hljóðtálma, sé slíkt til staðar.

Ákvarða skal þann mannfjölda, sem verður fyrir hávaða í hávaðastigi k, út frá stefnumarkandi hávaðakortum, sem gerð eru skv. 7. gr. tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins 2002/49/EB frá 25. júní 2002 um mat og stjórnmál hávaða í umhverfinu ⁽²⁰⁾.

Aðildarríkið eða, ef við á, óháð yfirvald skal meta kostnað á hvern einstakling sem verður fyrir hávaða í hávaðastigi k, með tilliti til nýjustu matsaðferða.

Við útreikning á veginni daglegri meðalumferð skal nota jafngildisstuðul „e“ sem ekki er hærri en 4 á milli þungaflutningabifreiða og fólksbifreiða.

⁽¹⁸⁾ Stjtið. EB L 309, 27.11.2001, bls. 22.

⁽¹⁹⁾ Aðferðir Umhverfisstofnunar Evrópu: <http://reports.eea.europa.eu/EMEP/CORINAIR5/>

⁽²⁰⁾ Stjtið. EB L 189, 18.7.2002, bls. 12.

Aðildarríki eða, ef við á, óháð yfirvald getur notað aðrar vísindalega sannaðar aðferðir til að reikna út fjárhæð kostnaðar vegna hávaða, að því tilskildu að niðurstöðurnar séu ekki hærri en einingagildin sem um getur í töflu 2 í III. viðauka b.

Aðildarríki eða, ef við á, óháð yfirvald getur komið á breytileika í gjöldum vegna hávaða til að umbuna fyrir notkun hljóðlátari ökutækja, að því tilskildu að slíkt leiði ekki til mismununar gagnvart erlendum ökutækjum. Ef breytileiki í hávaðagjöldum er innleiddur skulu gjöldin fyrir háværasta ökutækjaflokkinn ekki vera hærri en einingagildin, sem um getur í töflu 2 í III. viðauka b, og ekki hærri en fjórfalt hávaðagjaldið fyrir hljóðlátasta ökutækið.

III. VIÐAUKI b

HÆSTA VEGIÐ MEÐALGJALD VEGNA YTRI KOSTNAÐAR

Í viðauka þessum eru settar fram breytur sem nota skal við útreikning á hæsta vegna meðalgjaldi vegna ytri kostnaðar.

1. Hámarkskostnaður vegna loftmengunar frá umferð

Tafla 1: Hámarksgjöld vegna kostnaðar af loftmengun

Sent/ökutækjakílómetri	Vegir í þéttbýli (þ.m.t. hraðbrautir)	Vegir á milli þéttbýlissvæða (þ.m.t. hraðbrautir)
EURO 0	16	12
EURO I	11	8
EURO II	9	7
EURO III	7	6
EURO IV	4	3
EURO V	0	0
eftir 31. desember 2013	3	2
EURO VI	0	0
eftir 31. desember 2017	2	1
Minni mengun en EURO VI	0	0

Gildin í töflu 1 má margfalda með allt að 2 á fjallasvæðum að því marki sem það telst réttlætanlegt vegna veghalla, hæðar og/eða hitahvarfa.

2. Hámarkskostnaður vegna hávaðamengunar frá umferð

Tafla 2: Hámarksgjöld vegna kostnaðar af hávaðamengun

Sent/ökutækjakílómetri	Að degi	Að nóttu
Vegir í þéttbýli (þ.m.t. hraðbrautir)	1,1	2
Vegir á milli þéttbýlissvæða (þ.m.t. hraðbrautir)	0,2	0,3

Gildin í töflu 2 má margfalda með allt að 2 á fjallasvæðum að því marki sem það telst réttlætanlegt vegna veghalla, hitahvarfa og/eða endurvarpsáhrifa í dölum.

YFIRLÝSING FRAMKVÆMDASTJÓRNARINNAR UM SAMSVÖRUNARTÖFLUR

Framkvæmdastjórnin minnir á skuldbindingu sína um að tryggja að aðildarríkin geri samsvörunartöflur, sem tengja samþykktar lögleiðingarráðstafanir þeirra við tilskipun ESB, og sendi þær framkvæmdastjórninni, innan ramma lögleiðingar á löggjöf ESB, í þágu borgaranna, betri lagasetningar og aukins lagalegs gagnsæis og svo auðvelda megi skoðun á samræmi landsreglna við ákvæði ESB.

Framkvæmdastjórnin harmar lítinn stuðning við ákvæðin, þ.m.t. við tillögu að tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins um breytingu á tilskipun 1999/62/EB um álagningu gjalda á þungaflutningabifreiðar fyrir notkun á tilteknum grunnvirkjum (Eurovignette-tilskipunin), sem miðaði að því að gera gerð samsvörunartaflna skyldubundna.

Í anda málamíðlunar og til að tryggja tafarlausa samþykkt þeirrar tillögu getur framkvæmdastjórnin samþykkt að skipta út ákvæði tilskipunarinnar um skyldubundnar samsvörunartöflur fyrir viðeigandi forsendu þar sem aðildarríkin eru hvött til að fylgja þessum starfsvenjum. Framkvæmdastjórnin mun, innan 12 mánaða frá samþykkt þessa samkomulags á allsherjarfundum, greina frá starfsvenjum aðildarríkjanna við að taka saman og birta, í eigin þágu og í þágu Sambandsins, sínar eigin töflur sem sýna, eftir því sem kostur er, samsvörun á milli þessarar tilskipunar og lögleiðingarráðstafana þeirra og hún mun jafnframt semja skýrslu þess efnis við lok lögleiðingartímabilsins.

Afstaða framkvæmdastjórnarinnar í þessu máli skal þó ekki talin fordæmisgefandi. Framkvæmdastjórnin mun halda áfram viðleitni sinni til að finna, í samstarfi við Evrópuþingið og ráðið, viðeigandi lausn á þessu þverlæga málefni sem snýr að stofnunum.

YFIRLÝSING FRÁ UNGVERJALANDI, PÓLLANDI, DANMÖRKU OG KÝPUR, SEM FORMENNSKURÍKJA Í RÁÐINU

„Því er hér með lýst yfir að samkomulagið, sem náðist á milli ráðsins og Evrópuþingsins á þriðri fundi 23. maí 2011 varðandi tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins um breytingu á tilskipun 1999/62/EB um álagningu gjalda á þungaflutningabifreiðar fyrir notkun á tilteknum grunnvirkjum (Eurovignette-tilskipunin), hefur ekki áhrif á niðurstöðu samningaviðræðna á milli stofnana um samsvörunartöflur.“

YFIRLÝSING FRÁ EVRÓPUÞINGINU

„Evrópuþingið harmar að ráðið hafi ekki verið reiðubúið að samþykkja skyldubundna útgáfu samsvörunartaflna í tengslum við tillöguna um breytingu á tilskipun 1999/62/EB. Því er hér með lýst yfir að samkomulagið, sem náðist á milli Evrópuþingsins og ráðsins á þriðri fundi 23. maí 2011 varðandi tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins um breytingu á tilskipun 1999/62/EB um álagningu gjalda á þungaflutningabifreiðar fyrir notkun á tilteknum grunnvirkjum (Eurovignette-tilskipunin), hefur ekki áhrif á niðurstöðu samningaviðræðna á milli stofnana um samsvörunartöflur.“

Evrópuþingið fer þess á leit við framkvæmdastjórn Evrópusambandsins að hún greini þinginu, innan 12 mánaða frá samþykkt þessa samkomulags á allsherjarfundum, frá starfsvenjum aðildarríkjanna við að taka saman og birta sínar eigin töflur sem sýna, eftir því sem kostur er, samsvörun á milli þessarar tilskipunar og lögleiðingarráðstafana þeirra, og semji jafnframt skýrslu þess efnis við lok lögleiðingartímabilsins.“