

Onderstaande tekst dient louter ter informatie en is juridisch niet bindend. De EU-instellingen zijn niet aansprakelijk voor de inhoud. Alleen de besluiten die zijn gepubliceerd in het Publicatieblad van de Europese Unie (te raadplegen in EUR-Lex) zijn authentiek. Deze officiële versies zijn rechtstreeks toegankelijk via de links in dit document

► **B** ► **M9 RICHTLIJN 1999/62/EG VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**
van 17 juni 1999
betreffende het in rekening brengen van het gebruik van wegeninfrastructuur aan voertuigen ◀
(PB L 187 van 20.7.1999, blz. 42)

Gewijzigd bij:

		Publicatieblad		
		nr.	blz.	datum
► M1	Richtlijn 2006/38/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 mei 2006	L 157	8	9.6.2006
► M2	Richtlijn 2006/103/EG van de Raad van 20 november 2006	L 363	344	20.12.2006
► M3	Richtlijn 2011/76/EU van het Europees Parlement en de Raad van 27 september 2011	L 269	1	14.10.2011
► M4	Richtlijn 2013/22/EU van de Raad van 13 mei 2013	L 158	356	10.6.2013
► M5	Bijwerking van bijlage II en de tabellen 1 en 2 van bijlage III ter met betrekking tot de geldende bedragen in euro overeenkomstig artikel 10 bis van Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad, als gewijzigd 2014/C 46/05	C 46	3	18.2.2014
► M6	Bijwerking van bijlage II en de tabellen 1 en 2 van bijlage III ter met betrekking tot de geldende bedragen in euro overeenkomstig artikel 10 bis van Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad, als gewijzigd bij Richtlijn 2011/76/EU van het Europees Parlement en de Raad 2016/C 101/01	C 101	1	17.3.2016
► M7	Bijwerking van bijlage II en de tabellen 1 en 2 van bijlage III ter met betrekking tot de geldende bedragen in euro overeenkomstig artikel 10 bis van Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad, als gewijzigd bij Richtlijn 2011/76/EU van het Europees Parlement en de Raad 2018/C 205/01	C 205	1	14.6.2018
► M8	Bijwerking van bijlage II en de tabellen 1 en 2 van bijlage III ter met betrekking tot de geldende bedragen in euro overeenkomstig artikel 10 bis van Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad, als gewijzigd bij Richtlijn 2011/76/EU van het Europees Parlement en de Raad 2020/C 223/01	C 223	1	7.7.2020

-
- **M9** Richtlijn (EU) 2022/362 van het Europees Parlement en de Raad van L 69 1 4.3.2022
24 februari 2022

Gewijzigd bij:

- **A1** Akte betreffende de toetredingsvoorwaarden voor de Tsjechische Repu- L 236 33 23.9.2003
blik, de Republiek Estland, de Republiek Cyprus, de Republiek Let-
land, de Republiek Litouwen, de Republiek Hongarije, de Republiek
Malta, de Republiek Polen, de Republiek Slovenië en de Slowaakse
Republiek en de aanpassing van de Verdragen waarop de Europese
Unie is gegrond

Gerectificeerd bij:

- **C1** Rectificatie PB C 194 van 1.6.2016, blz. 15 (2016/C 101/01)
► **C2** Rectificatie PB L 420 van 25.11.2021, blz. 132 (2011/76/EU)
► **C3** Rectificatie PB L 227 van 1.9.2022, blz. 133 (2022/362)

▼ B▼ M9**RICHTLIJN 1999/62/EG VAN HET EUROPEES PARLEMENT
EN DE RAAD****van 17 juni 1999****betreffende het in rekening brengen van het gebruik van
wegeninfrastructuur aan voertuigen**▼ B**HOOFDSTUK I****Algemene bepalingen**▼ M9*Artikel 1*

1. Deze richtlijn is van toepassing op:
 - a) belastingen op zware vrachtvoertuigen;
 - b) tolgelden en gebruiksrechten op voertuigen.
2. Deze richtlijn is niet van toepassing op voertuigen die uitsluitend worden gebruikt op de niet-Europese grondgebieden van de lidstaten.
3. De richtlijn is evenmin van toepassing op voertuigen die zijn ingeschreven op de Canarische Eilanden, in Ceuta en Melilla en op de Azoren en Madeira, en uitsluitend vervoer verrichten binnen die grondgebieden of tussen die grondgebieden en het vasteland van Spanje, respectievelijk Portugal.

Artikel 2

1. Voor de toepassing van deze richtlijn wordt verstaan onder:
 - 1) „trans-Europees wegennet”: de infrastructuur voor het wegvervoer als bedoeld in hoofdstuk II, afdeling 3, van Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾, als aangeduid op de kaarten in bijlage I bij die verordening;
 - 2) „trans-Europees kernnetwerk voor vervoer”: de overeenkomstig hoofdstuk III van Verordening (EU) nr. 1315/2013 geïdentificeerde vervoersinfrastructuur;
 - 3) „aanlegkosten”: de kosten in verband met de aanleg, inclusief, waar passend, de financieringskosten, van:
 - a) nieuwe infrastructuurvoorzieningen of nieuwe infrastructuurverbeteringen (inclusief significante structurele reparaties);
 - b) infrastructuur of infrastructuurverbeteringen (inclusief significante structurele reparaties) die voltooid waren uiterlijk 30 jaar vóór 10 juni 2008, indien de tolregelingen reeds waren ingesteld op 10 juni 2008, of die voltooid waren uiterlijk 30 jaar vóór de vaststelling van nieuwe tolregelingen die na 10 juni 2008 zijn ingevoerd, of

⁽¹⁾ Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk (PB L 348 van 20.12.2013, blz. 1).

▼ M9

- c) infrastructuur of infrastructuurverbeteringen die voltooid waren vóór de in punt b) bedoelde termijnen, indien:
- i) een lidstaat een tolsysteem heeft ingesteld dat voorziet in het terugbetalen van die kosten door middel van een overeenkomst met een exploitant van een tolsysteem of andere rechtshandelingen van gelijke werking die van kracht zijn geworden vóór 10 juni 2008, of
 - ii) een lidstaat kan aantonen dat de aanleg van de betrokken infrastructuur slechts gerechtvaardigd was als de geplande levensduur meer dan 30 jaar bedraagt;
- 4) „financieringskosten”: rente over leningen en rendement op eventueel door aandeelhouders beschikbaar gesteld aandelenkapitaal;
- 5) „significante structurele reparaties”: structurele reparaties, met uitzondering van reparaties die tegenwoordig geen nut meer hebben voor de weggebruiker, met name indien verdere vernieuwing van het wegdek of andere aanlegwerkzaamheden in de plaats zijn gekomen van het reparatiewerk;
- 6) „autosnelweg”: een weg die speciaal is ontworpen en aangelegd voor verkeer met motorvoertuigen waarop aanliggende percelen geen uitweg hebben en die:
- a) behalve op bepaalde plaatsen of tijdelijk, is voorzien van gescheiden rijbanen voor beide verkeersrichtingen, welke rijbanen van elkaar gescheiden zijn hetzij door een scheidende strook die niet voor het verkeer is bestemd hetzij, bij uitzondering, op andere wijze;
 - b) geen andere weg, spoorweg of trambaan, fietspad of voetpad gelijkvloers kruist, en
 - c) specifiek als autosnelweg is aangeduid;
- 7) „tolgeld”: een vastgesteld bedrag dat betaald moet worden met betrekking tot een voertuig en dat gebaseerd is op de afstand die een bepaald type voertuig op een infrastructuurvoorziening heeft afgelegd, waarvan de betaling het recht geeft om met dat voertuig de infrastructuurvoorziening te gebruiken, en dat bestaat uit een of meer van de volgende heffingen:
- a) een infrastructuurheffing,
 - b) een congestieheffing, of
 - c) een externekostenheffing;
- 8) „infrastructuurheffing”: een heffing ter dekking van door een lidstaat gemaakte aanleg-, onderhouds-, exploitatie- en ontwikkelingskosten in verband met de infrastructuur;
- 9) „externekostenheffing”: een heffing ter dekking van de kosten in verband met een of meer van de volgende heffingen:
- a) door het verkeer veroorzaakte luchtverontreiniging;

▼ M9

- b) door het verkeer veroorzaakte geluidshinder, of
 - c) door het verkeer veroorzaakte CO₂-emissies;
- 10) „kosten van door het verkeer veroorzaakte luchtverontreiniging”: de kosten van de schade aan de menselijke gezondheid en aan het milieu die wordt veroorzaakt door de uitstoot, tijdens het gebruik van een voertuig, van fijn stof en van ozonprecursoren zoals NO_x en vluchtige organische stoffen;
 - 11) „kosten van door het verkeer veroorzaakte geluidshinder”: de kosten van de schade aan de menselijke gezondheid en aan het milieu die wordt veroorzaakt door de geluidshinder voortgebracht door voertuigen of door het contact van voertuigen met het wegdek;
 - 12) „kosten van door het verkeer veroorzaakte CO₂-emissies”: de kosten van de schade die wordt veroorzaakt door het vrijkomen van CO₂ tijdens het gebruik van een voertuig;
 - 13) „congestie”: een situatie waarin het verkeersvolume in de buurt komt van of hoger is dan de wegcapaciteit;
 - 14) „congestieheffing”: een heffing op voertuigen ter dekking van de in een lidstaat veroorzaakte congestiekosten en tot terugdringing van de verkeerscongestie;
 - 15) „gewogen gemiddelde infrastructuurheffing”: de totale inkomsten van een infrastructuurheffing over een bepaalde periode, gedeeld door het aantal kilometers dat zware bedrijfsvoertuigen in die periode op de aan die heffing onderworpen trajecten hebben afgelegd;
 - 16) „gebruiksrecht”: een vastgesteld bedrag waarvan de betaling recht geeft om gedurende een bepaalde tijd met een voertuig gebruik te maken van de in artikel 7, leden 1 en 2, bedoelde infrastructuurvoorzieningen;
 - 17) „voertuig”: een motorvoertuig met minstens vier wielen of een samenstel van gelede voertuigen bedoeld of gebruikt voor het vervoer van personen of goederen over de weg;
 - 18) „zwaar bedrijfsvoertuig”: een voertuig met een technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand van meer dan 3,5 ton;
 - 19) „zwaar vrachtvoertuig”: een zwaar bedrijfsvoertuig voor goederenvervoer;
 - 20) „touringcar” en „bus”: een zwaar bedrijfsvoertuig voor het vervoer van meer dan acht passagiers, de bestuurder niet meegerekend;
 - 21) „licht voertuig”: een voertuig met een technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand van niet meer dan 3,5 ton;

▼ **M9**

- 22) „personenauto”: een licht voertuig voor het vervoer van niet meer dan acht passagiers, de bestuurder niet meegerekend;
- 23) „voertuig van historisch belang”: een voertuig van historisch belang in de zin van artikel 3, punt 7, van Richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾;
- 24) „minibus”: een licht voertuig voor het vervoer van meer dan acht passagiers, de bestuurder niet meegerekend;
- 25) „kampeerauto”: een voertuig uitgerust met een leefruimte die een tafel en zitplaatsen (die al dan niet kunnen worden omgevormd tot slaappleaatsen), eventueel afzonderlijke slaappleaatsen, en kook- en opslagfaciliteiten omvat;
- 26) „licht bedrijfsvoertuig”: een licht voertuig voor goederenvervoer;
- 27) „bestelwagen”: een licht voertuig als gedefinieerd in punt 4.2 van deel C van bijlage I bij Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad ⁽²⁾;
- 28) „CO₂-emissies” van een zwaar bedrijfsvoertuig: de specifieke CO₂-emissies die zijn vermeld in punt 2.3 van het klanteninformatiedossier van het voertuig in de zin van deel II van bijlage IV bij Verordening (EU) 2017/2400 van de Commissie ⁽³⁾;
- 29) „emissievrij voertuig”:
- a) een „emissievrij zwaar bedrijfsvoertuig” in de zin van artikel 3, punt 11, van Verordening (EU) 2019/1242 van het Europees Parlement en de Raad ⁽⁴⁾, of
 - b) een personenauto, minibus of licht bedrijfsvoertuig zonder interne verbrandingsmotor;
- 30) „emissiearm zwaar bedrijfsvoertuig”:
- a) een „emissiearm zwaar bedrijfsvoertuig” in de zin van artikel 3, punt 12, van Verordening (EU) 2019/1242, of

⁽¹⁾ Richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot intrekking van Richtlijn 2009/40/EG (PB L 127 van 29.4.2014, blz. 51).

⁽²⁾ Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009 en tot intrekking van Richtlijn 2007/46/EG (PB L 151 van 14.6.2018, blz. 1).

⁽³⁾ Verordening (EU) 2017/2400 van de Commissie van 12 december 2017 tot uitvoering van Verordening (EG) nr. 595/2009 van het Europees Parlement en de Raad wat de bepaling van de CO₂-emissies en het brandstofverbruik van zware bedrijfsvoertuigen betreft, en tot wijziging van Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad en Verordening (EU) nr. 582/2011 van de Commissie (PB L 349 van 29.12.2017, blz. 1).

⁽⁴⁾ Verordening (EU) 2019/1242 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 tot vaststelling van CO₂-emissionormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen en tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 595/2009 en (EU) 2018/956 van het Europees Parlement en de Raad en Richtlijn 96/53/EG van de Raad (PB L 198 van 25.7.2019, blz. 202).

▼ **M9**

- b) een zwaar bedrijfsvoertuig dat niet onder artikel 2, lid 1, punten a) tot en met d), van die verordening valt en waarvan de CO₂-emissies minder dan 50 % bedragen van de referentiewaarden van CO₂-emissies van de groep voertuigen waartoe dat voertuig behoort, en dat geen emissievrij voertuig is;
- 31) „vervoerder”: een onderneming die goederen of passagiers vervoert over de weg;
- 32) „voertuig van emissieklasse Euro 0, Euro I, Euro II, Euro III, Euro IV, Euro V, EEV, Euro VI”: een zwaar bedrijfsvoertuig dat voldoet aan de emissiegrenswaarden in bijlage 0;
- 33) „type zwaar bedrijfsvoertuig”: een categorie waartoe een zwaar bedrijfsvoertuig behoort op basis van het aantal assen, de afmetingen of de massa van het voertuig, of op basis van een voertuigindeling volgens aan de weg toegebrachte schade, zoals het in bijlage IV opgenomen indelingssysteem op basis van de aan het wegdek toegebrachte schade, mits het indelingssysteem gebaseerd is op voertuigkenmerken die voorkomen in de voertuigdocumenten die in alle lidstaten worden gebruikt, of die duidelijk zichtbaar zijn;
- 34) „subgroep voertuigen”: een „subgroep voertuigen” in de zin van artikel 3, punt 8, van Verordening (EU) 2019/1242;
- 35) „groep voertuigen”: een groep voertuigen die is opgenomen in tabel 1 van bijlage I bij Verordening (EU) 2017/2400;
- 36) „rapportingsperiode van jaar Y”: een „rapportingsperiode van jaar Y” in de zin van artikel 3, punt 3, van Verordening (EU) 2019/1242;
- 37) „emissiereductietraject” voor de rapportingsperiode van jaar Y en subgroep voertuigen (sg), namelijk $ET_{Y,sg}$: het product van de jaarlijkse CO₂-emissiereductiefactor ($R-ET_Y$) maal de referentiewaarden van CO₂-emissies (rCO_{2sg}) van de subgroep (sg), namelijk $ET_{Y,sg} = R-ET_Y \times rCO_{2sg}$; voor de jaren $Y \leq 2030$ zijn $R-ET_Y$ en rCO_{2sg} allebei bepaald in punt 5.1 van bijlage I bij Verordening (EU) 2019/1242; voor de jaren $Y > 2030$ is $R-ET_Y$ gelijk aan 0,70; rCO_{2sg} is van toepassing zoals aangepast door middel van de gedelegeerde handelingen die zijn vastgesteld overeenkomstig artikel 11, lid 2, van Verordening (EU) 2019/1242 voor de rapportingsperiodes vanaf de respectieve datums van toepassing van die gedelegeerde handelingen;
- 38) „referentiewaarden van CO₂-emissies van een groep voertuigen”:
- a) wat voertuigen betreft die onder Verordening (EU) 2019/1242 vallen, het volgens de formule in punt 3 van bijlage I bij die verordening berekende bedrag;
- b) wat voertuigen betreft die niet onder Verordening (EU) 2019/1242 vallen, het gemiddelde van alle CO₂-emissies van voertuigen in die groep voertuigen, dat overeenkomstig Verordening (EU) 2018/956 van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾ voor de eerste rapportingsperiode is gerapporteerd; die periode begint na de datum waarop de registratie, de verkoop of het in

⁽¹⁾ Verordening (EU) 2018/956 van het Europees Parlement en de Raad van 28 juni 2018 betreffende de monitoring en de rapportering van de CO₂-emissies en het brandstofverbruik van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen ((PB L 173 van 9.7.2018, blz. 1).

▼M9

het verkeer brengen van voertuigen van die groep voertuigen, die niet voldoen aan de verplichtingen als bedoeld in artikel 9 van Verordening (EU) 2017/2400, verboden is overeenkomstig artikel 24 van Verordening (EU) 2017/2400;

- 39) „concessieovereenkomst”: een „concessie voor werken” of een „concessie voor diensten” in de zin van artikel 5, punt 1, a) of b), van Richtlijn 2014/23/EU van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾;
- 40) „concessietolgeld”: tolgeld geheven door een concessiehouder krachtens een concessieovereenkomst;
- 41) „ingrijpend gewijzigde tol- of heffingsregeling”: een tol- of heffingsregeling waarbij de inkomsten door tariefwijziging naar verwachting zullen stijgen met meer dan 10 % ten opzichte van het voorgaande boekjaar, exclusief het effect van een verkeerstoename en na inflatiecorrectie, gemeten aan de hand van veranderingen in het EU-brede geharmoniseerde indexcijfer van de consumptieprijzen (GICP), met uitzondering van energie en onbewerkte voedingsmiddelen, zoals gepubliceerd door de Commissie (Eurostat).

2. Voor de toepassing van lid 1, punt 2:

- a) mag het percentage van de aanlegkosten dat in aanmerking wordt genomen, in geen geval groter zijn dan het percentage van de huidige geplande levensduur van de infrastructuurcomponenten dat nog moest ingaan op 10 juni 2008 of, indien dat later is, op de invoeringsdatum van de nieuwe tolregelingen;
- b) kunnen infrastructuurkosten of infrastructuurverbeteringen ook specifieke uitgaven omvatten voor infrastructuurvoorzieningen om geluidshinder te beperken, innovatieve technologieën toe te passen of de verkeersveiligheid te verbeteren, alsook daadwerkelijk door de exploitant van de infrastructuur gemaakte kosten, op basis van objectieve milieuaspecten zoals bescherming tegen bodemverontreiniging.

3. Onverminderd artikel 7 quinquies bis, lid 3, kunnen de lidstaten een kampeerauto ofwel als een touringcar of bus, ofwel als een personenauto behandelen.

▼B**HOOFDSTUK II****Belastingen op voertuigen***Artikel 3*

1. De in artikel 1 bedoelde belastingen op voertuigen zijn:

— *België:*

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

⁽¹⁾ Richtlijn 2014/23/EU van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2014 betreffende het plaatsen van concessieovereenkomsten (PB L 94 van 28.3.2014, blz. 1).

▼ M2

- *Bulgarije*:
данък върху превозните средства;

▼ A1

- *Tsjechië*:
silniční daň;

▼ B

- *Denemarken*:
vægtafgift af motorkøretøjer m.v.;

- *Duitsland*:
Kraftfahrzeugsteuer;

▼ A1

- *Estland*:
raskeveokimaks;

▼ B

- *Griekenland*:
Τέλη κυκλοφορίας;
- *Spanje*:
- a) impuesto sobre vehículos de tracción mecánica,
 - b) impuesto sobre actividades económicas (uitsluitend wat betreft het gedeelte van de belasting dat voor motorvoertuigen wordt geheven);
- *Frankrijk*:
- a) taxe spéciale sur certains véhicules routiers,
 - b) taxe différentielle sur les véhicules à moteur;

▼ M4

- *Kroatië*:
godišnja naknada za uporabu javnih cesta koja se plaća pri registraciji motornih i priključnih vozila;

▼ B

- *Ierland*:
vehicle excise duty;
- *Italië*:
- a) tassa automobilistica,
 - b) addizionale del 5 % sulla tassa automobilistica;

▼ A1

- *Cyprus*:
Τέλη Κυκλοφορίας Οχημάτων;

▼ A1

— *Letland:*

transportlīdzekļa ikgadējā nodeva;

— *Litouwen:*

- a) Transporto priemonių savininkų ar valdytojų naudotojo mokestis,
- b) Mokestis už Lietuvoje įregistruotas krovinines transporto priemones;

▼ B

— *Luxemburg:*

taxe sur les véhicules automoteurs;

▼ A1

— *Hongarije:*

gépjárműadó;

— *Malta:*

ličenziya tat-triq/road licence fee;

▼ B

— *Nederland:*

motorrijtuigenbelasting;

— *Oostenrijk:*

Kraftfahrzeugsteuer;

▼ A1

— *Polen:*

podatek od środków transportowych;

▼ B

— *Portugal:*

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

▼ M2

— *Roemeniē:*

Taxa asupra mijloacelor de transport;

▼ A1

— *Sloveniē:*

letno povračilo za uporabo javnih cest za motorna in priklopna vozila;

— *Slowakije:*

cestná daň;

▼ B

— *Finland:*

varsinainen ajoneuvoveroegentlig fordonsskatt;

▼B

— *Zweden:*

fordonsskatt;

— *Verenigd Koninkrijk:*

a) vehicle excise duty,

b) motor vehicles licence.

2. Een lidstaat die een van de in lid 1 genoemde belastingen door een andere, soortgelijke belasting vervangt, stelt de Commissie daarvan in kennis opdat zij de nodige wijzigingen kan aanbrengen.

Artikel 4

Elke lidstaat stelt de procedures voor heffing en inning van de in artikel 3 genoemde belastingen vast.

Artikel 5

De in artikel 3 genoemde belastingen worden ten aanzien van in een lidstaat geregistreerde voertuigen uitsluitend door de lidstaat van registratie geheven.

Artikel 6

1. Ongeacht de structuur van de in artikel 3 genoemde belastingen stellen de lidstaten de tarieven van deze belastingen zodanig vast, dat zij voor elke in bijlage I omschreven categorie of subcategorie voertuigen niet lager liggen dan de in die bijlage genoemde minimumtarieven.

Tot twee jaar na de inwerkingtreding van de richtlijn mogen Griekenland, Italië, Portugal en Spanje lagere tarieven toepassen, die evenwel ten minste 65 % van de in bijlage I vermelde minimumtarieven moeten bedragen.

2. De lidstaten kunnen verlaagde tarieven of vrijstellingen toepassen voor:

a) militaire voertuigen, voertuigen van de burgerbescherming, de brandweer en andere diensten voor eerstehulpverlening, alsook politievoertuigen en voertuigen voor wegonderhoud;

b) voertuigen die slechts af en toe deelnemen aan het verkeer op de openbare weg in de lidstaat van registratie en die door natuurlijke of rechtspersonen worden gebruikt die het goederenvervoer niet als hoofdactiviteit hebben, mits het vervoer door deze voertuigen niet leidt tot vervalsing van de mededinging, en behoudens toestemming van de Commissie.

3. a) Op voorstel van de Commissie kan de Raad met eenparigheid van stemmen, om specifieke redenen van sociaal-economische aard of in verband met de infrastructuurvoorzieningen, aan een lidstaat toestemming verlenen voor het handhaven van verdere vrijstellingen of verlagingen van de belastingen op voertuigen. Deze vrijstellingen of verlagingen mogen alleen betrekking

▼B

hebben op in de betrokken lidstaat geregistreerde voertuigen die uitsluitend binnen een nauwkeurig afgebakend gedeelte van het grondgebied van die lidstaat vervoer verrichten.

- b) Elke lidstaat die een dergelijke vrijstelling of verlaging wil handhaven, stelt de Commissie hiervan in kennis en doet haar voorts alle noodzakelijke informatie toekomen. De Commissie stelt de overige lidstaten binnen een maand in kennis van de voorgestelde vrijstelling of verlaging.

De Raad wordt geacht toestemming te hebben verleend voor het handhaven van de voorgestelde vrijstelling of verlaging wanneer binnen twee maanden na de datum waarop de overige lidstaten overeenkomstig de eerste alinea geïnformeerd zijn, noch door de Commissie noch door een lidstaat verzocht is dat de kwestie door de Raad wordt besproken.

4. Onverminderd het bepaalde in de tweede alinea van lid 1 en de leden 2 en 3 van dit artikel, en in artikel 6 van Richtlijn 92/106/EEG van de Raad van 7 december 1992 houdende vaststelling van gemeenschappelijke voorschriften voor bepaalde vormen van gecombineerd vervoer tussen de lidstaten⁽¹⁾; mogen de lidstaten geen enkele vrijstelling of verlaging van de in artikel 3 genoemde belastingen toekennen, wanneer hierdoor het bedrag van de verschuldigde belasting onder de in lid 1 van dit artikel bedoelde minimumtarieven zou komen te liggen.

HOOFDSTUK III**Tolgelden en gebruiksrechten****▼M9***Artikel 7*

1. Onverminderd artikel 9, lid 1 bis, kunnen de lidstaten tolgelden en gebruiksrechten handhaven of invoeren op het trans-Europees wegennet of op bepaalde delen daarvan, en op andere trajecten van hun autosnelwegennet die geen deel uitmaken van het trans-Europees wegennet, mits aan de in de leden 4 tot en met 14 van dit artikel en aan de in de artikelen 7 bis tot en met 7 duodecies gestelde voorwaarden is voldaan.

2. Lid 1 doet geen afbreuk aan het recht van de lidstaten om met inachtneming van het VWEU tolgelden en gebruiksrechten toe te passen op andere wegen, mits het invoeren van tolgelden en gebruiksrechten op dergelijke andere wegen geen discriminerende werking heeft jegens het internationaal verkeer en niet tot concurrentievervalsing tussen vervoerders leidt. Tolgelden en gebruiksrechten die worden toegepast op andere wegen dan snelwegen en dan wegen die deel uitmaken van het trans-Europees wegennet voldoen aan de voorwaarden die zijn vastgesteld in de leden 4 en 5 van dit artikel, in artikel 7 bis en in artikel 7 undecies, leden 1, 2 en 4.

3. Onverminderd andere bepalingen van deze richtlijn kunnen tolgelden en gebruiksrechten voor verschillende voertuigcategorieën, zoals zware bedrijfsvoertuigen, zware vrachtoertuigen, touringcars en bussen, lichte voertuigen, lichte bedrijfsvoertuigen, minibussen en personenauto's, onafhankelijk van elkaar worden ingevoerd of gehandhaafd. Wanneer de lidstaten echter "personenauto's in rekening brengen, brengen zij ook lichte bedrijfsvoertuigen in rekening.

⁽¹⁾ PB L 368 van 17.12.1992, blz. 38.

▼ **M9**

4. Voor het gebruik van een en hetzelfde traject leggen de lidstaten niet zowel tolgelden als gebruiksrechten op aan een voertuigcategorie. Een lidstaat die voor het gebruik van zijn wegennet een gebruiksrecht oplegt, mag echter ook tolgelden heffen voor het gebruik van bruggen, tunnels en bergpassen.

De lidstaten kunnen ertoe besluiten artikel 7 quater bis, lid 3, artikel 7 octies bis, lid 1, en artikel 7 octies ter, lid 2, niet toe te passen op tolgelden voor het gebruik van bruggen, tunnels en bergpassen, indien aan minstens één van de volgende voorwaarden is voldaan:

- a) de toepassing van artikel 7 quater bis, lid 3, artikel 7 octies bis, lid 1, en artikel 7 octies ter, lid 2, maakt het technisch niet werkbaar om in het betrokken tolsysteem een dergelijke differentiatie aan te brengen;
- b) de toepassing van artikel 7 quater bis, lid 3, artikel 7 octies bis, lid 1, en artikel 7 octies ter, lid 2, zou ertoe leiden dat de meest vervuilende voertuigen omrijden, met negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid en de volksgezondheid.

Een lidstaat die besluit om overeenkomstig de tweede alinea van dit lid, artikel 7 quater bis, lid 3, artikel 7 octies bis, lid 1, en artikel 7 octies ter, lid 2, niet toe te passen, stelt de Commissie in kennis van dat besluit.

5. Bij het heffen van tolgelden en gebruiksrechten wordt geen onderscheid gemaakt, direct of indirect, op grond van

- a) de nationaliteit van de weggebruiker;
- b) de lidstaat of het derde land waar de vervoerder gevestigd is;
- c) de lidstaat of het derde land waar het voertuig geregistreerd is;
- d) de herkomst of de bestemming van het vervoer.

6. De lidstaten kunnen in verlaagde tolgelden of gebruiksrechten voorzien op bepaalde trajecten, of bepaalde trajecten volledig vrijstellen van wegenheffingen, met name daar waar de verkeersdrukte gering is in dunbevolkte gebieden.

7. In het geval van weginfrastructuur die onder concessieovereenkomsten valt en indien de overeenkomst werd ondertekend vóór 24 maart 2022 of indien in het kader van een procedure voor overheidsopdrachten, de inschrijvingen of antwoorden op uitnodigingen om te onderhandelen op grond van een procedure van gunning door onderhandelingen zijn ontvangen vóór 24 maart 2022, kunnen de lidstaten ervoor kiezen artikel 7 quater bis, lid 3, artikel 7 octies, leden 1 en 2, artikel 7 octies bis en artikel 7 octies ter niet toe te passen op tolgelden en gebruiksrechten op die weginfrastructuur totdat de overeenkomst wordt verlengd of de tol- of heffingsregeling ingrijpend wordt gewijzigd.

8. Lid 7 geldt ook voor overeenkomsten op lange termijn tussen een openbare en een particuliere entiteit die werden ondertekend vóór 24 maart 2022 voor de uitvoering van werken en/of het beheer van andere diensten dan de uitvoering van werkzaamheden die niet de overdracht van het vraagrisico omvatten.

▼ **M9**

9. De lidstaten kunnen voorzien in verlaagde tolgelden of gebruiksrechten, dan wel in vrijstellingen van de verplichting tolgeld of gebruiksrechten te betalen, voor:

- a) zware bedrijfsvoertuigen die zijn vrijgesteld van de verplichting om een controleapparaat te installeren en te gebruiken krachtens Verordening (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾;
- b) zware vrachtvoertuigen met een technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand van meer dan 3,5 ton en minder dan 7,5 ton die worden gebruikt voor het vervoer van materiaal, uitrusting of machines die zijn bestemd voor gebruik door de bestuurder tijdens diens werk, of voor het afleveren van ambachtelijk vervaardigde goederen, als het vervoer niet voor rekening van derden wordt verricht;
- c) elk voertuig dat onder de voorwaarden van artikel 6, lid 2, punten a) en b), valt of gebruikt wordt door dan wel eigendom is van een persoon met een handicap, en
- d) emissievrije voertuigen met een technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand tot 4,25 ton.

10. Vanaf 25 maart 2030 passen de lidstaten geen gebruiksrechten voor zware bedrijfsvoertuigen toe op het trans-Europees kernnetwerk voor vervoer.

11. In afwijking van lid 10 kunnen de lidstaten gebruiksrechten voor zware bedrijfsvoertuigen heffen op gedeelten van het trans-Europees kernnetwerk voor vervoer, maar alleen in behoorlijk gemotiveerde gevallen waarin tolheffing:

- a) ertoe zou leiden dat de administratieve, investerings- en exploitatiekosten niet meer in verhouding staan tot de verwachte inkomsten of baten van een dergelijke tolheffing, bijvoorbeeld omdat de betrokken trajecten relatief kort of de bevolkingsdichtheid of het verkeersvolume relatief laag zijn, of
- b) zou leiden tot een omleiding van het verkeer met negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid of de volksgezondheid.

Alvorens die gebruiksrechten toe te passen, stellen de lidstaten de Commissie in kennis van dergelijk voornemen. Die kennisgeving bevat de redenen voor de toepassing, in het licht van de eerste alinea, van de gebruiksrechten op basis van objectieve criteria en duidelijke informatie over de voertuigen en trajecten waarop de gebruiksrechten betrekking hebben.

De lidstaten kunnen één enkele kennisgeving indienen voor meerdere trajecten die onder de vrijstellingen vallen, mits de motivering voor elk traject is opgenomen.

⁽¹⁾ Verordening (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en van de Raad van 4 februari 2014 betreffende tachografen in het wegvervoer, tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende het controleapparaat in het wegvervoer en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer (PB L 60 van 28.2.2014, blz. 1).

▼ **M9**

12. Wanneer lidstaten overeenkomstig artikel 8 een gemeenschappelijke regeling voor gebruiksrechten toepassen, passen die lidstaten de gemeenschappelijke regeling aan, of heffen zij die op, uiterlijk op 25 maart 2032.

13. Met betrekking tot zware vrachtvoertuigen kan een lidstaat er tot en met 25 maart 2027 voor kiezen tolgelden en gebruiksrechten uitsluitend toe te passen op zware vrachtvoertuigen met een technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand van ten minste 12 ton, indien die lidstaat van oordeel is dat het heffen van tolgelden of gebruiksrechten op zware vrachtvoertuigen van minder dan 12 ton:

- a) als gevolg van omrijden via alternatieve routes grote negatieve gevolgen zou hebben op de doorstroming van het verkeer, op het milieu, op geluidsniveaus, op congestie, op de volksgezondheid of op de verkeersveiligheid;
- b) administratieve kosten zou meebrengen die meer bedragen dan 15 % van de door die uitbreiding gegenereerde extra inkomsten, of
- c) betrekking zou hebben op een categorie voertuigen die niet meer dan 10 % van de in rekening te brengen infrastructuurkosten veroorzaakt.

Lidstaten die ervoor kiezen tolgelden en/of gebruiksrechten alleen toe te passen op zware vrachtvoertuigen met een technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand van ten minste 12 ton, stellen de Commissie in kennis van hun besluit, met opgave van redenen.

14. Indien tolgelden op alle zware bedrijfsvoertuigen worden toegepast, kunnen de lidstaten ervoor kiezen een ander percentage van de kosten door te rekenen aan touringcars, bussen en kampeerauto's enerzijds en aan zware vrachtvoertuigen anderzijds.

15. Uiterlijk op 25 maart 2027 beoordeelt de Commissie de tenuitvoerlegging en doeltreffendheid van deze richtlijn met betrekking tot het in rekening brengen van lichte voertuigen.

Bij die beoordeling wordt rekening gehouden met de ontwikkeling van de heffingsregelingen voor lichte voertuigen wat betreft het soort heffingen dat op verschillende voertuigcategorieën wordt toegepast, de omvang van het bestreken netwerk, de proportionaliteit van de prijsstelling en andere relevante elementen.

Op basis van die beoordeling doet de Commissie zo nodig een wetgevingsvoorstel tot wijziging van de desbetreffende bepalingen van deze richtlijn.

Artikel 7 bis

1. Gebruiksrechten zijn evenredig met de duur van het gebruik van de betrokken infrastructuurvoorzieningen.

2. Indien op zware bedrijfsvoertuigen gebruiksrechten worden toegepast, zijn de infrastructuurvoorzieningen ten minste de volgende perioden beschikbaar: een dag, een week, een maand en een jaar. Het maandtarief, het weektarief en het dagtarief bedragen niet meer dan respectievelijk 10 %, 5 % en 2 % van het jaartarief.

▼ **M9**

Een lidstaat kan besluiten dat op voertuigen die op zijn grondgebied geregistreerd zijn, alleen jaartarieven van toepassing zijn.

Voor alle zware bedrijfsvoertuigen stellen de lidstaten de gebruiksrechten, met inbegrip van de administratieve kosten, vast op een tarief dat niet hoger is dan de in bijlage II opgenomen maximumtarieven.

3. Indien op personenauto's gebruiksrechten worden toegepast, zijn de infrastructuurvoorzieningen ten minste de volgende perioden beschikbaar: een dag, een week of tien dagen of beide, een maand of twee maanden of beide, en een jaar. Het tarief voor twee maanden, het maandtarief, het tiendagentarief, het weektarief en het dagtarief bedragen niet meer dan respectievelijk 30 %, 19 %, 12 %, 11 % en 9 % van het jaartarief.

De lidstaten kunnen de dagelijkse gebruiksrechten uitsluitend voor doorvoer beperken.

De lidstaten kunnen ook andere gebruikperiodes van de infrastructuur instellen. In dergelijke gevallen passen de lidstaten tarieven toe overeenkomstig het beginsel van gelijke behandeling tussen gebruikers, rekening houdend met alle relevante factoren, met name het jaartarief en de tarieven voor andere gebruikperiodes als bedoeld in de eerste alinea, alsmede met de bestaande gebruikspatronen en de administratieve kosten.

Met betrekking tot gebruiksrechten die vóór 24 maart 2022 zijn vastgesteld, kunnen de lidstaten overeenkomstig het beginsel van gelijke behandeling tarieven behouden die hoger liggen dan de in de eerste alinea genoemde maxima, mits die vóór die datum reeds van kracht waren, en overeenkomstige hogere tarieven behouden voor andere gebruikperiodes. ► **C3** Die tarieven worden evenwel in overeenstemming gebracht met de in de eerste alinea genoemde grenswaarden en met de derde alinea zodra de ingrijpend gewijzigde heffingsregeling van kracht wordt, en uiterlijk op 25 maart 2030. ◀

4. Wat betreft minibussen en lichte bedrijfsvoertuigen, voldoen de lidstaten aan lid 2 of aan lid 3. Indien de lidstaten voor lichte bedrijfsvoertuigen andere gebruiksrechten vaststellen dan voor personenauto's, stellen zij hogere gebruiksrechten vast voor lichte bedrijfsvoertuigen dan voor personenauto's.

5. Uiterlijk op 25 maart 2027 beoordeelt de Commissie de technische en juridische haalbaarheid van een differentiatie van de behandeling van verschillende lichte bedrijfsvoertuigen op basis van de vraag of het betrokken lichte bedrijfsvoertuig al dan niet met een tachograaf is uitgerust. Op basis van die beoordeling doet de Commissie zo nodig een wetgevingsvoorstel tot wijziging van deze richtlijn in die zin.

Artikel 7 bis bis

1. Lidstaten die vóór 24 maart 2022 tolgelden op hun trans-Europees kernnetwerk voor vervoer of een deel ervan toepasten, kunnen een gecombineerde heffingsregeling voor alle zware bedrijfsvoertuigen of voor sommige typen zware bedrijfsvoertuigen vaststellen.

▼ M9

2. In die gecombineerde heffingsregeling kunnen de lidstaten, niet-tegenstaande artikel 7, lid 10, gebruiksrechten toepassen voor alle zware bedrijfsvoertuigen of voor sommige typen zware bedrijfsvoertuigen, met inbegrip van bepaalde gewichtscategorieën van zware bedrijfsvoertuigen op het trans-Europees kernnetwerk voor vervoer of delen daarvan, overeenkomstig artikel 7, lid 4.

3. De in lid 2 van dit artikel bedoelde gebruiksrechten worden gedifferentieerd overeenkomstig artikel 7 octies bis en op basis van de euro-emissieklasse. Daarnaast stellen de lidstaten voor de betrokken zware bedrijfsvoertuigen de gebruiksrechten, met inbegrip van de administratieve kosten, vast op een tarief dat niet boven de in bijlage II vastgestelde maximumtarieven uitkomt.

4. De lidstaten die de gecombineerde heffingsregeling vaststellen, voeren een effectbeoordeling of -analyse uit waarin de invoering ervan wordt toegelicht en gemotiveerd en die ten minste zes maanden voor de invoering ervan aan de Commissie wordt meegedeeld.

Artikel 7 ter

1. De infrastructuurheffing voor zware bedrijfsvoertuigen wordt gebaseerd op het beginsel van het terugverdienen van de infrastructuurkosten. De gewogen gemiddelde infrastructuurheffing voor zware bedrijfsvoertuigen is gerelateerd aan de aanlegkosten en de kosten voor exploitatie, onderhoud en ontwikkeling van het betrokken infrastructuurnet. De gewogen gemiddelde infrastructuurheffing mag eveneens een rendement op het kapitaal en/of een winstmarge op grond van de marktvoorwaarden omvatten.

2. De in rekening te brengen kosten hebben betrekking op het wegennet of het deel van het wegennet waarop infrastructuurheffingen voor zware bedrijfsvoertuigen worden aangerekend en op de voertuigen die aan die heffingen zijn onderworpen. De lidstaten kunnen ervoor kiezen slechts een percentage van die kosten aan te rekenen.

Artikel 7 quater

1. De lidstaten kunnen externekostenheffingen invoeren of handhaven op basis van de kosten van door het verkeer veroorzaakte luchtverontreiniging, geluidshinder, of CO₂-emissies dan wel een combinatie daarvan.

Indien een externekostenheffing wordt toegepast op zware bedrijfsvoertuigen, differentiëren de lidstaten de heffing en wordt die vastgesteld overeenkomstig de in bijlage III bis bedoelde minimumeisen en methoden en met inachtneming van de in de bijlagen III ter en III quater opgenomen referentiewaarden. De lidstaten kunnen ervoor kiezen slechts een percentage van die kosten in rekening te brengen.

2. Het tarief van de externekostenheffing wordt vastgesteld door de betrokken lidstaat. Indien een lidstaat daartoe een instantie aanwijst, is die instantie juridisch en financieel onafhankelijk van de organisatie die belast is met het beheer of de inning van een deel of het geheel van de heffing.

3. De lidstaten kunnen vrijstellingen toepassen om het tarief van de externekostenheffing aan te passen voor voertuigen van historisch belang.

▼ M9*Artikel 7 quater bis*

1. Wanneer een externekostenheffing voor luchtverontreiniging of geluidshinder wordt aangerekend, houden de lidstaten rekening met de kosten met betrekking tot het wegennet of het deel daarvan waarop die heffing aangerekend wordt en met de voertuigen die aan die heffing onderworpen zijn.

2. De externekostenheffing in verband met de door het verkeer veroorzaakte luchtverontreiniging geldt niet voor zware bedrijfsvoertuigen die aan de strengste euro-emissionormen voldoen.

De eerste alinea is niet langer van toepassing vier jaar na de datum waarop de regelgeving waarbij die emissienormen zijn ingevoerd, van toepassing werd.

3. Met ingang van 25 maart 2026 passen de lidstaten een externekostenheffing voor de door verkeer veroorzaakte luchtverontreiniging op zware bedrijfsvoertuigen toe op het in artikel 7, lid 1, bedoelde tolwegennet.

In afwijking van de eerste alinea kunnen de lidstaten besluiten geen externekostenheffing toe te passen op trajecten waar zo'n heffing ertoe zou leiden dat de meest vervuilende voertuigen gaan omrijden, met negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid en de volksgezondheid.

4. De lidstaten kunnen beoordelen of het mogelijk is een externekostenheffing voor CO₂-emissies en voor luchtverontreiniging, of kortingen in verband met die emissies, toe te passen, indien de concessietolgeden niet worden gedifferentieerd overeenkomstig de artikelen 7 octies en 7 octies bis voor zware bedrijfsvoertuigen en overeenkomstig artikel 7 octies ter voor lichte voertuigen.

Het resultaat van die facultatieve beoordeling, met opgave van de reden waarom de externekostenheffing of korting niet wordt toegepast, wordt aan de Commissie meegedeeld.

Artikel 7 quater ter

1. Lidstaten kunnen hogere externekostenheffingen voor CO₂-emissies toepassen dan de in bijlage III quater opgenomen referentiewaarden, mits dat op niet-discriminerende wijze geschiedt en die heffingen ten hoogste tweemaal de in bijlage III quater vermelde waarden bedragen. Lidstaten die dit lid toepassen, motiveren hun besluit en stellen de Commissie daarvan in kennis overeenkomstig bijlage III bis.

2. Voor bussen en touringcars kunnen de lidstaten ervoor kiezen dezelfde of lagere waarden toe te passen dan die welke op zware vrachtoertuigen worden toegepast.

3. Een externekostenheffing voor CO₂-emissies kan worden gecombineerd met een infrastructuurheffing die is gedifferentieerd overeenkomstig artikel 7 octies bis.

▼ **M9**

4. Uiterlijk op 25 maart 2027 beoordeelt de Commissie de uitvoering en de doeltreffendheid van de externekostenheffing voor CO₂-emissies, alsook de samenhang ervan met Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾ en Richtlijn 2003/96/EG van de Raad ⁽²⁾. Op basis van die beoordeling doet de Commissie zo nodig een wetgevingsvoorstel tot wijziging van dit artikel. Indien dit artikel niet uiterlijk op 1 januari 2027 in die zin is gewijzigd, maar Richtlijn 2003/87/EG of Richtlijn 2003/96/EG zodanig is gewijzigd dat ten minste een deel van de externe kosten van CO₂-emissies door het wegvervoer daadwerkelijk wordt geïnternaliseerd, stelt de Commissie overeenkomstig artikel 9 quinquies van deze richtlijn gedelegeerde handelingen vast tot wijziging van bijlage III quater bij deze richtlijn om de referentiewaarden van de externekostenheffing voor CO₂-emissies aan te passen, rekening houdend met de effectieve koolstofprijzen voor brandstoffen voor het wegvervoer in de Unie.

Artikel 7 quinquies

Uiterlijk zes maanden na de vaststelling van nieuwe en strengere euro-emissionormen dient de Commissie zo nodig een wetgevingsvoorstel in om de overeenkomstige referentiewaarden in bijlage III te bepalen en de maximumtarieven voor gebruiksrechten in bijlage II aan te passen.

Artikel 7 quinquies bis

1. De lidstaten kunnen, overeenkomstig de eisen van bijlage V, een congestieheffing invoeren op elk deel van hun wegennet waar congestie optreedt. De congestieheffingen kunnen uitsluitend worden toegepast op trajecten waar geregeld congestie optreedt en uitsluitend gedurende periodes waarin dat doorgaans het geval is.

2. De lidstaten specificeren de in lid 1 bedoelde trajecten en periodes op basis van objectieve criteria die verband houden met de congestiegraad van de wegen en hun omgeving, onder andere gemeten in termen van gemiddelde verliestijden of filelengtes.

3. Op bepaalde delen van het wegennet ingevoerde congestieheffingen gelden op niet-discriminerende wijze voor alle voertuigcategorieën, in overeenstemming met de in bijlage V vastgestelde standaard equivalentiecoëfficiënten. De lidstaten kunnen evenwel minibussen, bussen en touringcars gedeeltelijk of volledig vrijstellen van de congestieheffing

⁽¹⁾ Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 2003 tot vaststelling van een systeem voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Unie en tot wijziging van Richtlijn 96/61/EG van de Raad (PB L 275 van 25.10.2003, blz. 32).

⁽²⁾ Richtlijn 2003/96/EG van de Raad van 27 oktober 2003 tot herstructurering van de communautaire regeling voor de belasting van energieproducten en elektriciteit (PB L 283 van 31.10.2003, blz. 51).

▼ M9

ter bevordering van het collectief vervoer, de sociaal-economische ontwikkeling en de territoriale cohesie. Kampeerauto's worden, ongeacht hun technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand, voor de toepassing van dit lid niet als bussen en touringcars behandeld.

4. De congestieheffing wordt vastgesteld overeenkomstig de in bijlage V bedoelde minimumeisen. Zij is een afspiegeling van de kosten die een voertuig veroorzaakt voor andere weggebruikers en indirect voor de samenleving, en houdt zich aan de in bijlage VI vastgestelde referentiewaarden voor een bepaald wegtype. Een lidstaat die congestieheffingen wil toepassen die hoger zijn dan de in bijlage VI vermelde referentiewaarden, stelt de Commissie daarvan overeenkomstig de in bijlage V bedoelde eisen in kennis.

Inkomsten uit congestieheffingen, of het financiële waarde-equivalent van die inkomsten, worden gebruikt om het congestieprobleem aan te pakken of om duurzaam vervoer en duurzame mobiliteit in het algemeen te ontwikkelen.

Indien die inkomsten aan de algemene begroting worden toegewezen, wordt een lidstaat geacht de tweede alinea te hebben toegepast indien hij een beleid voor financiële steun ten uitvoer legt om het congestieprobleem aan te pakken of om duurzaam vervoer en duurzame mobiliteit te ontwikkelen, waarbij die financiële steun een waarde heeft die gelijk is aan de inkomsten uit congestieheffingen.

5. De lidstaten voorzien in adequate mechanismen om de impact van de congestieheffingen te monitoren en de hoogte daarvan te evalueren. Elke lidstaat evalueert regelmatig, en ten minste om de drie jaar, de hoogte van de heffingen om ervoor te zorgen dat zij niet hoger zijn dan de congestiekosten die in die lidstaat worden veroorzaakt op de trajecten die onderworpen zijn aan de congestieheffing.

▼ M3*Artikel 7 sexies***▼ M9**

1. De lidstaten berekenen het maximumtarief van de infrastructuurheffing voor zware bedrijfsvoertuigen met gebruikmaking van een methode die is gebaseerd op de in artikel 7 ter en bijlage III opgenomen kernbeginselen voor kostenberekening.

2. Bij concessietolgelden is het maximumtarief van de infrastructuurheffing voor zware bedrijfsvoertuigen ten hoogste gelijk aan het tarief berekend volgens methoden gebaseerd op de in artikel 7 ter en in bijlage III opgenomen kernbeginselen voor kostenberekening. Die gelijkwaardigheid wordt beoordeeld op basis van een referentieperiode waarvan de lengte past bij de aard van de concessieovereenkomst.

▼ M3

3. De in de leden 1 en 2 vastgestelde verplichtingen gelden niet voor tolregelingen die op 10 juni 2008 reeds bestonden of waarvoor, in het kader van een procedure voor overheidsopdrachten, inschrijvingen of reacties op uitnodigingen om te onderhandelen in het kader van een procedure van gunning door onderhandelingen zijn ontvangen vóór 10 juni 2008, voor zover deze regelingen van kracht blijven en niet ingrijpend worden gewijzigd.

▼ M9*Artikel 7 septies*

1. Nadat een lidstaat de Commissie hiervan in kennis heeft gesteld, kan die lidstaat een toeslag toevoegen aan de infrastructuurheffingen voor specifieke trajecten waar regelmatig congestie optreedt, of waarvan het gebruik door voertuigen aanzienlijke milieuschade veroorzaakt, indien aan de volgende voorwaarden is voldaan:

- a) de inkomsten uit de toeslag worden geïnvesteerd in de ontwikkeling van vervoersdiensten — of in de aanleg of het onderhoud van de vervoersinfrastructuur van het trans-Europees kernnetwerk voor vervoer — die rechtstreeks bijdragen tot de vermindering van de congestie of milieuschade en die zich bevinden in dezelfde corridor als het traject waarvoor de toeslag wordt aangerekend;
- b) de toeslag bedraagt ten hoogste 15 % van de gewogen gemiddelde infrastructuurheffing, berekend overeenkomstig artikel 7 ter, lid 1, en artikel 7 sexies van deze richtlijn, behalve indien de gegenereerde inkomsten worden geïnvesteerd in grensoverschrijdende trajecten op een overeenkomstig hoofdstuk IV van Verordening (EU) nr. 1315/2013 geïdentificeerde kernnetwerkkorridor, in welk geval de toeslag niet meer dan 25 % van die gewogen gemiddelde infrastructuurheffing mag bedragen, of indien twee of meer lidstaten in dezelfde corridor een toeslag aanrekenen, in welk geval die toeslag, na instemming van alle lidstaten die deel uitmaken van die corridor en die grenzen aan de lidstaten op wier grondgebied het gedeelte van de corridor valt waarop een toeslag wordt geheven, meer dan 25 % van die gewogen gemiddelde infrastructuurheffing mag bedragen, maar niet meer dan 50 %;
- c) de toepassing van de toeslag leidt niet tot oneerlijke behandeling van bedrijfsverkeer in vergelijking met andere weggebruikers;
- d) vóór de toepassing van de toeslag wordt bij de Commissie een beschrijving ingediend van de precieze locatie waarvoor de toeslag wordt toegepast en het bewijs van een besluit om de in punt a) bedoelde vervoersinfrastructuur of vervoersdiensten te financieren;
- e) de periode waarin de toeslag van toepassing zal zijn, is vooraf bepaald en begrensd en, wat de verwachte inkomsten betreft, in overeenstemming met de financiële plannen en kosten-batenanalyse voor de projecten die medegefinancierd worden met de inkomsten uit de toeslag.

2. Voor een nieuw grensoverschrijdend project kan een toeslag uitsluitend worden toegepast indien alle bij het project betrokken lidstaten daarmee instemmen.

3. Een toeslag kan worden toegepast op infrastructuurheffingen die overeenkomstig artikel 7 octies, artikel 7 octies bis of artikel 7 octies ter worden gedifferentieerd.

4. Wanneer de Commissie de vereiste inlichtingen heeft ontvangen van een lidstaat die voornemens is een toeslag in te voeren, stelt zij die informatie ter beschikking van de leden van het in artikel 9 quater bedoelde comité. Indien de Commissie van oordeel is dat de geplande toeslag niet in overeenstemming is met de in lid 1 van dit artikel genoemde voorwaarden of indien zij van oordeel is dat de geplande toeslag aanzienlijke nadelige gevolgen zal hebben voor de economische

▼ M9

ontwikkeling van perifere regio's, kan zij uitvoeringshandelingen vaststellen om het door de betrokken lidstaat voorgelegde plan voor heffingen af te wijzen, dan wel om wijziging ervan te verzoeken. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 9 quater, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

5. Er worden geen toeslagen toegepast op trajecten waarop een congestieheffing wordt aangerekend.

Artikel 7 octies

1. De infrastructuurheffing mag worden gedifferentieerd om congestie te reduceren, schade aan de infrastructuur te beperken en het gebruik van de desbetreffende infrastructuur te optimaliseren of de verkeersveiligheid te bevorderen, indien aan de volgende voorwaarden is voldaan:

- a) de differentiatie is transparant, wordt openbaar gemaakt en geldt onder gelijke voorwaarden voor alle gebruikers;
- b) de differentiatie wordt toegepast op basis van het tijdstip van de dag, het soort dag of het seizoen;
- c) geen enkele infrastructuurheffing overschrijdt het maximumniveau van de gewogen gemiddelde infrastructuurheffing als bedoeld in artikel 7 ter met meer dan 175 %;
- d) de piekperioden waarin ter beperking van de congestie de hoogste infrastructuurheffingen worden aangerekend, zijn beperkt tot maximaal zes uur per dag;
- e) de differentiatie op een traject waarop zich congestie voordoet, wordt op een transparante en inkomstenneutrale wijze uitgewerkt en toegepast zodat weggebruikers die in daluren reizen, verlaagde toltarieven betalen, en voor weggebruikers die tijdens de spits op datzelfde traject rijden, hogere toltarieven gelden;
- f) er wordt geen congestieheffing aangerekend op het betrokken traject.

Een lidstaat die een dergelijke differentiatie wenst in te voeren of een bestaande differentiatie wil wijzigen, stelt de Commissie daarvan in kennis en bezorgt haar de nodige informatie zodat zij kan beoordelen of aan de voorwaarden is voldaan.

2. Totdat de differentiatie van de infrastructuurheffingen en gebruiksrechten als bedoeld in artikel 7 octies bis wordt toegepast voor zware bedrijfsvoertuigen, differentiëren de lidstaten de infrastructuurheffing op basis van de euro-emissieklasse van het voertuig, met dien verstande dat geen enkele infrastructuurheffing meer dan 100 % hoger mag zijn dan dezelfde heffing voor gelijkwaardige voertuigen die aan de strengste euro-emissienormen voldoen. Zodra de infrastructuurheffingen en gebruiksrechten worden gedifferentieerd op grond van artikel 7 octies bis, kunnen de lidstaten de differentiatie op basis van de euro-emissieklasse beëindigen.

▼ **M9**

In afwijking van de eerste alinea kan een lidstaat besluiten de verplichting de infrastructuurheffing te differentiëren niet toe te passen indien een van de volgende situaties zich voordoet:

- a) de samenhang van de tolregelingen op zijn grondgebied zou daardoor ernstig ondermijnd worden;
- b) het is technisch niet werkbaar om in de tolregeling een dergelijke differentiatie aan te brengen;
- c) de meest vervuilende voertuigen zouden daardoor omrijden, met negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid en volksgezondheid;
- d) het tolgeld omvat een externekostenheffing voor luchtverontreiniging.

Dergelijke afwijkende regelingen of vrijstellingen worden ter kennis van de Commissie gebracht.

3. De in dit artikel bedoelde differentiaties mogen niet tot doel hebben extra inkomsten te genereren.

Artikel 7 octies bis

1. De lidstaten differentiëren de infrastructuurheffingen en de gebruiksrechten voor zware bedrijfsvoertuigen overeenkomstig dit artikel.

De lidstaten passen die differentiatie toe voor de subgroepen zware bedrijfsvoertuigen die vallen onder artikel 2, lid 1, punten a) tot en met d), van Verordening (EU) 2019/1242, en wel uiterlijk twee jaar na de bekendmaking van de referentiewaarden van de CO₂-emissies voor die subgroepen voertuigen in de overeenkomstig artikel 11, lid 1, van die verordening vastgestelde uitvoeringshandelingen.

Voor de CO₂-emissieclassen 1, 4 en 5, als bedoeld in lid 2 van dit artikel, is die differentiatie van toepassing op de groepen zware bedrijfsvoertuigen die niet vallen onder artikel 2, lid 1, punten a) tot en met d), van Verordening (EU) 2019/1242, en wel uiterlijk twee jaar na de bekendmaking van de referentiewaarden van de CO₂-emissies voor de betrokken groep in de op grond van lid 7 van dit artikel vastgestelde uitvoeringshandelingen. Indien punt 5.1 van bijlage I bij Verordening (EU) 2019/1242 door een wetgevingshandeling van de Unie zodanig wordt gewijzigd dat de referentiewaarden van CO₂-emissies voor een groep zware bedrijfsvoertuigen daaronder vallen, worden die referentiewaarden van CO₂-emissies niet langer vastgesteld op grond van lid 7 van dit artikel, maar overeenkomstig punt 5.1 van bijlage I bij die verordening.

Indien de emissiereductietrajecten voor groepen zware bedrijfsvoertuigen die niet onder artikel 2, lid 1, punten a) tot en met d), van Verordening (EU) 2019/1242 vallen, vastgelegd worden bij een wetgevingshandeling van de Unie die punt 5.1 van bijlage I bij die verordening wijzigt, zijn de differentiaties voor de CO₂-emissieclassen 2 en 3, in de zin van lid 2 van dit artikel, van toepassing vanaf de datum van inwerkingtreding van de nieuwe emissiereductietrajecten.

▼ **M9**

Onverminderd de verlaagde tarieven als bedoeld in lid 3, kunnen de lidstaten voorzien in verlaagde tarieven voor de infrastructuurheffingen of gebruiksrechten, of in vrijstellingen voor de betaling van infrastructuurheffingen of gebruiksrechten voor emissievrije voertuigen van alle groepen voertuigen van 24 maart 2022 tot en met 31 december 2025. Vanaf 1 januari 2026 worden die verlagingen beperkt tot 75 % ten opzichte van de heffing voor CO₂-emissieklasse 1 in de zin van lid 2.

2. De lidstaten stellen, onverminderd lid 1, voor elk type zwaar bedrijfsvoertuig de volgende CO₂-emissieklassen vast:

- a) CO₂-emissieklasse 1 — voertuigen die niet tot een van de in punten b) tot en met e) genoemde CO₂-emissieklassen behoren;
- b) CO₂-emissieklasse 2 — voertuigen van de subgroep voertuigen sg die voor het eerst zijn geregistreerd in de rapporteringsperiode van jaar Y met CO₂-emissies van meer dan 5 % lager dan het emissiereductietraject voor de rapporteringsperiode van jaar Y en de subgroep voertuigen sg, maar die niet onder een van de in de punten c), d) en e) genoemde CO₂-emissieklassen vallen;
- c) CO₂-emissieklasse 3 — voertuigen van de subgroep voertuigen sg die voor het eerst zijn geregistreerd in de rapporteringsperiode van jaar Y met CO₂-emissies van meer dan 8 % lager dan het emissiereductietraject voor de rapporteringsperiode van jaar Y en de subgroep voertuigen sg, maar die niet onder een van de in de punten d) en e) genoemde CO₂-emissieklassen vallen;
- d) CO₂-emissieklasse 4 — emissiearme zware bedrijfsvoertuigen;
- e) CO₂-emissieklasse 5 — emissievrije voertuigen.

De lidstaten zorgen ervoor dat de indeling van een voertuig van CO₂-emissieklasse 2 of 3 om de zes jaar na de datum van de eerste registratie opnieuw wordt beoordeeld en dat, in voorkomend geval, het voertuig opnieuw wordt ingedeeld in de betreffende emissieklasse op basis van de op dat moment geldende drempelwaarden. De herindeling wordt, wat de gebruiksrechten betreft, van kracht uiterlijk op de eerste geldigheidsdag die valt op of na de dag van die herindeling.

3. Onverminderd lid 1 zijn de verlaagde heffingen als volgt van toepassing op voertuigen van CO₂-emissieklassen 2, 3, 4 en 5:

- a) CO₂-emissieklasse 2 — verlaging van 5 % tot en met 15 % ten opzichte van de heffing voor CO₂-emissieklasse 1;
- b) CO₂-emissieklasse 3 — verlaging van 15 % tot en met 30 % ten opzichte van de heffing voor CO₂-emissieklasse 1;
- c) CO₂-emissieklasse 4 — verlaging van 30 % tot en met 50 % ten opzichte van de heffing voor CO₂-emissieklasse 1;
- d) CO₂-emissieklasse 5 — verlaging van 50 % tot en met 75 % ten opzichte van de heffing voor CO₂-emissieklasse 1;

▼ M9

Indien de infrastructuurheffing of het gebruiksrecht ook wordt gedifferentieerd op basis van de euro-emissieklasse, worden de in de eerste alinea bedoelde verlagingen toegepast ten opzichte van de heffing die voor de strengste euro-emissienormen wordt toegepast.

4. De in dit artikel bedoelde differentiatie mag niet tot doel hebben extra inkomsten te genereren.

5. In afwijking van lid 1 kan een lidstaat besluiten de verplichting de infrastructuurheffing te differentiëren overeenkomstig lid 2 niet toe te passen, indien een externekostenheffing voor CO₂-emissies wordt aangerekend en gedifferentieerd op basis van de referentiewaarden van de externekostenheffing voor CO₂-emissies in bijlage III quater.

6. Op trajecten waar op verifieerbare wijze een voertuig zonder CO₂-emissies wordt gebruikt, kunnen de lidstaten op dat voertuig verlaagde heffingen toepassen overeenkomstig CO₂-emissieklasse 5. Op andere trajecten passen de lidstaten die van die mogelijkheid gebruikmaken de heffingen voor CO₂-emissieklasse 1 toe op dat voertuig.

7. De Commissie stelt uitvoeringshandelingen vast om de referentiewaarden van de CO₂-emissies te bepalen voor groepen voertuigen die niet onder artikel 2, lid 1, punten a) tot en met d), van Verordening (EU) 2019/1242 vallen.

Die uitvoeringshandelingen bevatten de in het in artikel 10 van Verordening (EU) 2018/956 bedoelde verslag bekendgemaakte relevante gegevens voor iedere groep voertuigen. De Commissie stelt die uitvoeringshandelingen vast uiterlijk zes maanden na de bekendmaking van het in artikel 10 van Verordening (EU) 2018/956 bedoelde verslag.

8. Uiterlijk op 25 maart 2027 beoordeelt de Commissie de uitvoering en de doeltreffendheid van de in dit artikel bedoelde differentiatie van heffingen op basis van CO₂-emissies, alsook of ze nog steeds nodig is en de samenhang ervan met de Richtlijnen 2003/87/EG en 2003/96/EG. Indien nodig doet de Commissie op basis van die beoordeling een wetgevingsvoorstel tot wijziging van de bepalingen van deze richtlijn die verband houden met de differentiatie van heffingen op basis van CO₂-emissies.

9. Na 24 maart 2022 herzielt de Commissie om de vijf jaar de maximumtarieven voor de gebruiksrechten in bijlage II en de in lid 3 bedoelde verlagingen, en doet zij op basis van de resultaten van die herziening zo nodig een wetgevingsvoorstel tot wijziging van die bepalingen.

10. Om de dertig maanden na 24 maart 2022 stelt de Commissie een verslag op waarin de geschiktheid wordt beoordeeld van de drempelwaarden voor CO₂-emissieklassen 2 en 3 als bedoeld in artikel 7 octies bis, lid 2, punten b) en c), van deze richtlijn, met betrekking tot de overeenkomstig artikel 11, lid 1, van Verordening (EU) 2019/1242 gepubliceerde referentie-emissies of de overeenkomstig Verordening (EU) 2018/956 gerapporteerde CO₂-emissies, en doet zij zo nodig een wetgevingsvoorstel tot wijziging van die drempelwaarden op basis van de resultaten van die beoordeling.

▼ M9

11. De toepassing van de in dit artikel bedoelde differentiatie van heffingen op basis van CO₂-emissies is niet verplicht indien een andere maatregel van de Unie betreffende koolstofheffing op brandstof voor het wegvervoer van toepassing is.

Artikel 7 octies ter

1. De lidstaten kunnen tolgelden en gebruiksrechten voor lichte voertuigen differentiëren op basis van de milieuprestaties van het voertuig, als bepaald door de specifieke CO₂-emissies (gecombineerd) of (gewogen, gecombineerd) als geregistreerd in punt 49 van het conformiteitscertificaat van het voertuig, en door de Euro-emissieprestaties.

Onverminderd lid 2 van dit artikel gelden lagere toltarieven en gebruiksrechten voor personenauto's, minibussen en lichte bedrijfsvoertuigen die aan de twee volgende voorwaarden voldoen:

- a) hun specifieke CO₂-emissies, als bepaald overeenkomstig Verordening (EU) 2017/1151 van de Commissie ⁽¹⁾, zijn gelijk aan nul, of lager dan:
 - i) voor de periode van 2021 tot en met 2024 de doelstellingen₂₀₂₁ voor het wagenpark van de EU die zijn bepaald overeenkomstig deel A, punt 6, en deel B, punt 6, van bijlage I bij Verordening (EU) 2019/631 van het Europees Parlement en de Raad ⁽²⁾;
 - ii) voor de periode van 2025 tot en met 2029: de doelstellingen voor het wagenpark van de EU die zijn vastgesteld overeenkomstig deel A, punt 6.1.1, en deel B, punt 6.1.1, van bijlage I bij Verordening (EU) 2019/631;
 - iii) voor de periode vanaf 2030: de doelstellingen voor het wagenpark van de EU die zijn vastgesteld overeenkomstig deel A, punt 6.1.2, en deel B, punt 6.1.2, van bijlage I bij Verordening (EU) 2019/631;
- b) hun emissies van verontreinigende stoffen, als bepaald overeenkomstig Verordening (EU) 2017/1151, zijn zoals vastgesteld in de tabel in bijlage VII bij deze richtlijn. De lidstaten kunnen de in bijlage VII bij deze richtlijn bedoelde verlaging voor emissievrije voertuigen toepassen zonder de in die bijlage bedoelde verlagingen voor de overige emissieprestatiecategorieën toe te passen.

⁽¹⁾ Verordening (EU) 2017/1151 van de Commissie van 1 juni 2017 tot aanvulling van Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie, tot wijziging van Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad, Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie en Verordening (EU) nr. 1230/2012 van de Commissie en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie (PB L 175 van 7.7.2017, blz. 1).

⁽²⁾ Verordening (EU) 2019/631 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2019 tot vaststelling van CO₂-emissionormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen, en tot intrekking van Verordeningen (EG) nr. 443/2009 en (EU) nr. 510/2011 (PB L 111 van 25.4.2019, blz. 13).

▼ M9

2. Met ingang van 1 januari 2026 differentiëren de lidstaten, voor zover technisch werkbaar, de tolgelden en het jaartarief van de gebruiksrechten voor bestelwagens en minibussen op basis van de milieuprestaties van het voertuig, overeenkomstig de voorschriften in bijlage VII. Daartoe zijn de bepalingen van de tweede alinea van lid 1 indicatief.

Indien lidstaten ervoor kiezen andere criteria voor emissieprestaties of een andere mate van verlaging toe te passen dan die vermeld in lid 1, of ervoor kiezen andere of extra criteria te hanteren, stellen zij de Commissie daarvan ten minste zes maanden vóór de invoering van een differentiatie in kennis, en rechtvaardigen zij die keuze.

De lidstaten kunnen er echter voor kiezen uitsluitend verlagingen toe te passen op emissievrije voertuigen, zonder enige differentiatie voor andere voertuigen en zonder de Commissie daarvan in kennis te stellen.

3. Met inachtneming van de voorwaarden van de leden 1 en 2 mogen de lidstaten rekening houden met een verbeterde milieuprestatie van het voertuig die wordt behaald doordat het voertuig is aangepast om op alternatieve brandstoffen te rijden.

4. De lidstaten mogen uitzonderlijke maatregelen vaststellen met het oog op het opleggen van heffingen aan voertuigen van historisch belang.

5. De in dit artikel bedoelde differentiaties mogen niet tot doel hebben extra inkomsten te genereren.

▼ M3*Artikel 7 nonies***▼ M9**

1. Ten minste zes maanden voor de toepassing van een nieuwe of ingrijpend gewijzigde tolregeling met gebruikmaking van een infrastructuurheffing zenden de lidstaten de Commissie het volgende toe:

▼ M3

a) voor andere tolregelingen dan regelingen met betrekking tot concessietolgeldden:

- de eenheidswaarden en andere noodzakelijke parameters die zij toepassen om de verschillende infrastructuurkostenelementen te berekenen,
- duidelijke informatie over de voertuigen waarvoor de tolregeling geldt, de geografische omvang van het wegennet of gedeelte van het wegennet die voor elke kostenberekening in aanmerking is genomen, en het percentage van de beoogde terug te verdienen kosten, en

▼ M9

- voor zover van toepassing, duidelijke informatie over de belangrijkste kenmerken van de elektronische tolregeling, waaronder de interoperabiliteit ervan;

▼ M3

b) voor tolregelingen met betrekking tot concessietolgeden:

- de concessieovereenkomsten of ingrijpende wijzigingen van die overeenkomsten,
- het referentiemodel waarop de concessieverlener de aankondiging betreffende de concessieovereenkomst als bedoeld in bijlage VII B van Richtlijn 2004/18/EG van het Europees Parlement en de Raad van 31 maart 2004 betreffende de coördinatie van de procedures voor het plaatsen van overheidsopdrachten voor werken, leveringen en diensten ⁽¹⁾ heeft gebaseerd; dit referentiemodel bevat de in het kader van de concessie geraamde kosten als bepaald in artikel 7 ter, lid 1, het geraamde verkeersvolume per type voertuig, de geplande toltarieven en de geografische omvang van het net dat door de concessieovereenkomst wordt bestreken.

▼ M9

1 bis. Bij het toezenden van informatie aan de Commissie overeenkomstig lid 1 kan een lidstaat informatie over meer dan één wijziging van een tolregeling met gebruikmaking van een infrastructuurheffing toevoegen. Indien de Commissie al in kennis werd gesteld van een wijziging, wordt de lidstaat geacht aan de informatieverplichting van lid 1 te hebben voldaan en kan die wijziging worden uitgevoerd zonder de Commissie verder te informeren.

▼ M3

2. Binnen zes maanden na ontvangst van de overeenkomstig lid 1 verstrekte informatie brengt de Commissie een advies uit waarin zij oordeelt of aan de verplichtingen van artikel 7 sexies is voldaan. De adviezen van de Commissie worden ter kennis gebracht van het in artikel 9 quater bedoelde comité.

▼ M9

3. Vóór de uitvoering van een nieuwe of ingrijpend gewijzigde tolregeling met gebruikmaking van een externekostenheffing of congestieheffing informeren de lidstaten de Commissie over het wegennet waarop de nieuwe regeling van toepassing is, en van de voorgenomen tarieven per voertuigcategorie en emissieklasse, en stellen zij, indien van toepassing, de Commissie daarvan in kennis overeenkomstig bijlage III bis, punt 2, of bijlage V, punt 2.

▼ M3*Artikel 7 decies*

1. De lidstaten voorzien voor geen enkele gebruiker in kortingen op of verlagingen van het externekostenelement van een tolheffing.

2. De lidstaten mogen voorzien in kortingen op of verlagingen van de infrastructuurheffing op voorwaarde dat:

- a) de resulterende tariefstructuur evenredig, openbaar gemaakt en onder dezelfde voorwaarden voor alle gebruikers beschikbaar is en er niet toe leidt dat bijkomende kosten in de vorm van hogere toltarieven worden doorberekend aan andere gebruikers; en

⁽¹⁾ PB L 134 van 30.4.2004, blz. 114.

▼ **M9**

- b) de kortingen of verlagingen zijn een afspiegeling van de feitelijke vermindering van de administratieve kosten voor de behandeling van frequente gebruikers ten opzichte van incidentele gebruikers;
- c) de verlagingen bedragen niet meer dan 13 % van de infrastructuurheffing die wordt betaald door gelijkwaardige voertuigen die niet in aanmerking komen voor de korting of verlaging.

2 bis. De lidstaten kunnen voor frequente gebruikers voorzien in kortingen op of verlagingen van de infrastructuurheffing voor personenauto's, met name in gebieden met verspreide bewoning en in buitenwijken van steden. De lagere inkomsten als gevolg van de korting die wordt toegekend aan frequente gebruikers, worden niet verhaald op minder frequente gebruikers.

3. Met inachtneming van de voorwaarden van artikel 7 octies, lid 1, punt b), en van artikel 7 octies, lid 3, van deze richtlijn mogen de toltarieven voor grote projecten van het trans-Europees kernnetwerk voor vervoer, waarvan de kaarten zijn aangeduid in bijlage I bij Verordening (EU) nr. 1315/2013, aan andere vormen van differentiatie worden onderworpen, teneinde de commerciële levensvatbaarheid van die projecten veilig te stellen, wanneer zij directe concurrentie onder vinden van andere vervoerswijzen. De daaruit voortvloeiende tariefstructuur moet lineair en proportioneel zijn. De details ervan worden openbaar gemaakt, en de tariefstructuur is voor alle gebruikers onder gelijke voorwaarden beschikbaar. De tariefstructuur leidt niet tot het doorberekenen van extra kosten aan andere gebruikers in de vorm van hogere toltarieven.

▼ **M3***Artikel 7 undecies*▼ **M9**

1. De tolgelden en de gebruiksrechten worden toegepast en geïnd en op hun betaling wordt toezicht gehouden op een zodanige wijze dat de vrije verkeersstromen zo weinig mogelijk worden belemmerd en verplichte controles aan de binnengrenzen van de Unie worden vermeden. Daartoe werken de lidstaten samen voor de vaststelling van methoden die weggebruikers in staat stellen de tolgelden en gebruiksrechten 24 uur per dag te betalen, op zijn minst elektronisch, of, aan de grens of aan de belangrijkste verkooppunten, met de gebruikelijke betaalmiddelen, zowel binnen als buiten de lidstaten waarin de tolgelden of gebruiksrechten worden toegepast. De lidstaten zijn niet verplicht te voorzien in fysieke betaalpunten.

▼ **M3**

2. De regelingen voor de inning van de tolgelden en de gebruiksrechten mogen niet-reguliere gebruikers van het wegennet niet op ongerechtvaardigde wijze financieel of anderszins benadelen. Met name wanneer een lidstaat de tolgelden of gebruiksrechten uitsluitend int door middel van een systeem dat het gebruik van apparatuur aan boord van voertuigen vergt, zorgt hij er voor dat geschikte apparaten, die voldoen aan de eisen van Richtlijn 2004/52/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer in de Gemeenschap ⁽¹⁾, door alle gebruikers kunnen worden verkregen volgens redelijke administratieve en economische regelingen.

⁽¹⁾ PB L 166 van 30.4.2004, blz. 124.

▼ **M9**

2 bis. Indien een bestuurder of, waar passend, de vervoerder of de aanbieder van de Europese dienst voor elektronische tolheffing (European Electronic Toll Service — EETS) het bewijs niet kan leveren van de emissieklasse van het voertuig voor de toepassing van artikel 7 octies, lid 2, artikel 7 octies bis of artikel 7 octies ter, kunnen de lidstaten tolgelden of gebruiksrechten heffen tot het hoogste tarief.

De lidstaten nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de weggebruiker de emissieklasse van het voertuig in ieder geval elektronisch kan aangeven alvorens gebruik te maken van de infrastructuur. De lidstaten kunnen elektronische en niet-elektronische middelen aanbieden zodat de gebruiker het bewijs kan leveren om in aanmerking te komen voor tolverminderingen of, waar passend, bij een controle. De lidstaten kunnen eisen dat het bewijs dat langs elektronische weg wordt geleverd, wordt verstrekt voordat de infrastructuur wordt gebruikt.

De lidstaten kunnen de maatregelen nemen die nodig zijn om ervoor te zorgen dat het bewijs kan worden geleverd gedurende dertig dagen of een langere door de lidstaten te bepalen periode na het gebruik van de infrastructuur, en om de terugbetaling te waarborgen van eventuele verschillen tussen de aangerekende tolgelden of gebruiksrechten en de tolgelden of gebruiksrechten voor de emissieklasse van het betrokken voertuig zoals die blijkt uit binnen de vastgestelde termijn verstrekt bewijs.

3. Indien een lidstaat een voertuig tolgeld oplegt, worden het totale bedrag van dat tolgeld, het bedrag van de infrastructuurheffing, het bedrag van de externekostenheffing en het bedrag van de congestieheffing in voorkomend geval vermeld op een aan de weggebruiker verstrekt ontvangstbewijs, voor zover mogelijk op elektronische wijze. De weggebruiker kan ermee instemmen dat hem geen ontvangstbewijs wordt verstrekt.

4. Indien economisch haalbaar, rekenen de lidstaten infrastructuurheffingen, externekosten- en congestieheffingen aan en innen zij die door middel van een elektronisch tolheffingssysteem voor het wegverkeer dat voldoet aan de bepalingen van artikel 3, lid 1, van Richtlijn (EU) 2019/520 van het Europees Parlement en de Raad⁽¹⁾. De Commissie bevordert de samenwerking tussen de lidstaten die noodzakelijk blijkt om de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen op Europees niveau te waarborgen.

Artikel 7 duodecies

Onverminderd de artikelen 107 en 108 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie belet deze richtlijn de lidstaten die een tolregeling invoeren niet om daarvoor een adequate compensatie te bieden.

⁽¹⁾ Richtlijn (EU) 2019/520 van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2019 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer en ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over niet-betaling van wegentol in de Unie (PB L 91 van 29.3.2019, blz. 45).

▼ B*Artikel 8*

1. Twee of meer lidstaten kunnen samenwerken bij de invoering van een gemeenschappelijk stelsel van gebruiksrechten op hun grondgebied. De lidstaten zorgen ervoor dat de Commissie nauw betrokken wordt bij deze werkzaamheden, alsmede bij de latere werking en de eventuele wijziging van dit stelsel.
2. In aanvulling op het bepaalde in artikel 7 gelden voor een dergelijk gemeenschappelijk stelsel de volgende bepalingen:

▼ M9

- a) de betaling van het gemeenschappelijk gebruiksrecht geeft toegang tot het door elke deelnemende lidstaat overeengekomen artikel 7, leden 1 en 2, vastgestelde wegennet;
- b) de deelnemende lidstaten stellen de gemeenschappelijke gebruiksrechten vast, die niet boven de in artikel 7 bis bedoelde maximumtarieven mogen uitkomen;

▼ B

- c) andere lidstaten kunnen zich bij het gemeenschappelijke stelsel aansluiten;
- d) de deelnemende lidstaten werken een verdeelsleutel uit, die elk van hen een billijk aandeel in de inkomsten uit het gebruiksrecht biedt.

▼ M9

3. In het geval van een gemeenschappelijk systeem voor gebruiksrechten als bedoeld in lid 1 van dit artikel, wordt de uiterste datum voor toepassing van de in artikel 7 octies bis, lid 1, tweede en derde alinea, bedoelde differentiaties verlengd tot en met 25 maart 2025, of indien de referentiewaarden van de CO₂-emissies worden bekendgemaakt na 24 maart 2022, drie jaar na de bekendmaking van de referentiewaarden van de CO₂-emissies.

▼ M1*Artikel 8 bis*

Iedere lidstaat ziet toe op het stelsel van tolgelden en/of gebruiksrechten, om te bewerkstelligen dat het op een transparante en niet-discriminerende wijze functioneert.

▼ M3*Artikel 8 ter*

1. Twee of meer lidstaten kunnen samenwerken bij de invoering van een gemeenschappelijk systeem van tolheffingen op hun gezamenlijke grondgebied. De lidstaten zorgen er dan voor dat de Commissie in kennis wordt gesteld van deze samenwerking, alsmede van de latere werking en de eventuele wijziging van dit systeem.
2. Het gemeenschappelijke tolheffingssysteem voldoet aan de in de artikelen 7 tot en met 7 duodecies gestelde voorwaarden. Andere lidstaten kunnen zich bij het gemeenschappelijke stelsel aansluiten.

▼ B**HOOFDSTUK IV
Slotbepalingen***Artikel 9***▼ M1**

1. Op grond van deze richtlijn wordt het niet onmogelijk gemaakt dat lidstaten op niet-discriminerende wijze toepassen:

- a) specifieke belastingen of heffingen:
 - bij registratie van het voertuig, of
 - op voertuigen of ladingen met afwijkende gewichten of afmetingen;
- b) parkeergelden en specifieke heffingen op stadsverkeer.

▼ M9

1 bis. Deze richtlijn belet de lidstaten niet de volgende heffingen toe te passen:

- a) regulerende heffingen die specifiek bedoeld zijn om verkeerscongestie of milieueffecten, zoals slechte luchtkwaliteit, tegen te gaan op alle wegen in stedelijke gebieden, waaronder wegen van het trans-Europees netwerk die door stedelijke gebieden lopen;
- b) heffingen die specifiek bedoeld zijn om de bouw, de exploitatie, het onderhoud en de ontwikkeling van installaties te financieren die zijn geïntegreerd in of worden ingezet langs of over wegen om emissie-arme en -vrije voertuigen in beweging van energie te voorzien, en die aan die voertuigen worden opgelegd.

Die heffingen worden op niet-discriminerende basis toegepast.

▼ C2

2. De lidstaten bepalen hoe de inkomsten uit hoofde van deze richtlijn worden gebruikt. Om de ontwikkeling van het gehele verkeerswegennet mogelijk te maken, zouden de inkomsten uit infrastructuur- en externekostenheffingen, of het financiële waarde-equivalent van die inkomsten, moeten worden aangewend ten voordele van de vervoerssector en tot optimalisering van het gehele vervoersysteem. Met name zouden de inkomsten uit externekostenheffingen, of het financiële waarde-equivalent van die inkomsten, moeten worden aangewend voor de verduurzaming van het vervoer, hetgeen een of meer van de volgende punten omvat:

▼ M3

- a) een efficiënte prijsstelling vergemakkelijken;
- b) de door het wegvervoer veroorzaakte verontreiniging aan de bron verminderen;
- c) de gevolgen van de door het wegvervoer veroorzaakte verontreiniging aan de bron beperken;
- d) de CO₂- en de energieprestatie van voertuigen verbeteren;
- e) alternatieve infrastructuur voor vervoergebruikers ontwikkelen en/of de bestaande capaciteit uitbreiden;
- f) het trans-Europese vervoersnet ondersteunen;

▼ M3

- g) de logistiek optimaliseren;
- h) de verkeersveiligheid verbeteren; en
- i) veilige parkeervoorzieningen treffen.

▼ M9

▼ M1*Artikel 9 bis*

De lidstaten voeren adequate controles in en stellen een sanctieregeling vast voor inbreuken op de nationale bepalingen die ter uitvoering van deze richtlijn worden aangenomen. Zij nemen alle nodige maatregelen met het oog op de toepassing daarvan. De vast te stellen sancties dienen doeltreffend, evenredig en afschrikkend te zijn.

▼ M3*Artikel 9 ter*

De Commissie vergemakkelijkt de dialoog en de uitwisseling van technische specialistische kennis tussen de lidstaten met betrekking tot de uitvoering van deze richtlijn, en in het bijzonder de bijlagen.

Artikel 9 quater

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité. Dit comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de voorschriften en algemene beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren ⁽¹⁾.
2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 4 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

▼ M9

3. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

Artikel 9 quinquies

De Commissie is gemachtigd om overeenkomstig artikel 9 sexies gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van deze richtlijn met betrekking tot bijlage 0, de formules in punten 4.1 en 4.2 van bijlage III bis, en de bedragen in de tabellen in de bijlagen III ter en III quater, teneinde die aan te passen aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang.

Onder de in artikel 7 quater ter, lid 4, genoemde omstandigheden stelt de Commissie overeenkomstig artikel 9 sexies gedelegeerde handelingen vast tot wijziging van deze richtlijn wat betreft de referentiewaarden van de externekostenheffing voor CO₂-emissies, zoals bepaald in bijlage III quater, rekening houdend met de effectieve koolstofprijs voor brandstoffen voor het wegvervoer in de Unie. Die wijzigingen mogen alleen

⁽¹⁾ PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13.

▼ **M9**

tot doel hebben ervoor te zorgen dat de externekostenheffingen voor CO₂-emissies niet hoger worden dan nodig is om die externe kosten te internaliseren.

Artikel 9 sexies

1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend onder de in dit artikel neergelegde voorwaarden.

2. De in artikel 9 quinquies bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend voor een termijn van vijf jaar met ingang van 24 maart 2022. De Commissie stelt uiterlijk negen maanden voor het einde van de termijn van vijf jaar een verslag op over de bevoegdheidsdelegatie. De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend met dezelfde termijnen verlengd, tenzij het Europees Parlement of de Raad zich uiterlijk drie maanden voor het einde van die termijnen tegen die verlenging verzet.

3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in artikel 9 quinquies bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Een besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie* of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.

4. Voordat de Commissie een gedelegeerde handeling vaststelt, raadpleegt zij de door elke lidstaat aangewezen deskundigen overeenkomstig de beginselen die zijn neergelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven ⁽¹⁾.

5. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, geeft zij daarvan tegelijkertijd kennis aan het Europees Parlement en de Raad.

6. Een op grond van artikel 9 quinquies vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn de Commissie hebben medegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.

▼ **B***Artikel 10*

1. Voor de toepassing van deze richtlijn gelden als de wisselkoersen van de euro en de nationale munteenheden van de lidstaten die de euro niet hebben aangenomen, de koersen die op de eerste werkdag van oktober van kracht zijn en die worden bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de ►M3 Europese Unie ◄*; zij worden toegepast met ingang van 1 januari van het volgend kalenderjaar.

⁽¹⁾ PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1.

▼B

2. Lidstaten die de euro niet hebben aangenomen, mogen de bedragen handhaven die gelden ten tijde van de jaarlijkse aanpassing op grond van lid 1, mits de omrekening van de in euro's uitgedrukte bedragen in de nationale munteenheid een verandering van minder dan 5 % zou opleveren.

▼M9*Artikel 10 bis*

1. De bedragen in euro in bijlage II en de bedragen in centen in de tabellen in de bijlagen III ter en III quater worden om de twee jaar aangepast ter verrekening van de wijzigingen in het voor de gehele EU geldende geharmoniseerde indexcijfer van de consumptieprijzen (GICP), exclusief energie en onbewerkte voedingsmiddelen, als gepubliceerd door de Commissie (Eurostat). De eerste aanpassing vindt plaats uiterlijk op 31 maart 2025.

De bedragen worden automatisch geactualiseerd door aanpassing van het basisbedrag in euro of in centen met de procentgewijziging in bovengenoemde index. De resulterende bedragen worden afgerond tot een rond bedrag in euro wat betreft bijlage II en een rond bedrag in een tiende cent wat betreft de bijlagen III ter en III quater.

2. De Commissie publiceert de aangepaste bedragen als bedoeld in lid 1 uiterlijk op 31 maart 2025 in het *Publicatieblad van de Europese Unie*. Die aangepaste bedragen gelden vanaf de eerste dag van de maand volgend op de bekendmaking daarvan.

Artikel 11

1. Uiterlijk op 25 maart 2025 en daarna om de vijf jaar publiceren de lidstaten een verslag in geaggregeerde vorm over de op hun grondgebied geheven tolgelden en gebruiksrechten.

2. In het op grond van lid 1 gepubliceerde verslag wordt de volgende informatie opgenomen:

- a) de ontwikkeling van de heffingen voor het gebruik van wegeninfrastructuur, namelijk de desbetreffende netwerken en voertuigcategorieën, met inbegrip van alle vrijstellingen op grond van artikel 7, artikel 7 quater of artikel 7 octies ter;
- b) de differentiatie van de infrastructuurheffingen of gebruiksrechten op basis van de voertuigcategorie en het type zwaar bedrijfsvoertuig;
- c) de differentiatie van de infrastructuurheffingen of gebruiksrechten op basis van de milieuprestaties van de voertuigen, op grond van artikel 7 octies, artikel 7 octies bis of artikel 7 octies ter;
- d) voor zover van toepassing, de differentiatie van infrastructuurheffingen op basis van het tijdstip van de dag, het soort dag of het seizoen, op grond van artikel 7 octies, lid 1;
- e) de externekostenheffingen die zijn aangerekend voor elke combinatie van voertuigklasse, wegtype en tijdsperiode;
- f) de gewogen gemiddelde infrastructuurheffing en de totale inkomsten uit de infrastructuurheffingen;

▼ M9

- g) de totale inkomsten uit externekostenheffingen;
- h) de totale inkomsten uit congestieheffingen per voertuigcategorie;
- i) de totale inkomsten van de toeslagen en de delen van het wegennet waarop ze werden aangerekend;
- j) de totale inkomsten uit tolgelden of uit gebruiksrechten, of, in bepaalde gevallen, uit beide;
- k) het gebruik van de door de toepassing van deze richtlijn gegenereerde inkomsten en hoe de lidstaten met die inkomsten de doelstellingen van artikel 9, lid 2, konden verwezenlijken, of, indien die inkomsten aan de algemene begroting worden toegewezen, de uitgaven voor infrastructuur voor het wegverkeer en projecten voor duurzaam vervoer, en
- l) de ontwikkeling van het aandeel voertuigen van de verschillende emissieklassen op tolwegen.

De lidstaten die die informatie online openbaar maken, zijn niet verplicht het verslag op te stellen.

▼ B*Artikel 12*

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op 1 juli 2000 aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

Wanneer de lidstaten deze bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen naar de onderhavige richtlijn verwezen of wordt hiernaar verwezen bij de officiële bekendmaking van die bepalingen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mee die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen. De Commissie stelt de andere lidstaten daarvan in kennis.

Artikel 13

Deze richtlijn treedt in werking op de dag van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen*.

Artikel 14

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

▼ **M1**

BIJLAGE 0

EMISSIEGRENSSWAARDEN

1. „EURO 0-voertuig”

Massa koolmonoxide (CO) g/kWh	Massa koolwaterstoffen (HC) g/kWh	Massa stikstofoxiden (NOx) g/kWh
12,3	2,6	15,8

2. „EURO I-/EURO II-voertuig”

	Massa koolmonoxide (CO) g/kWh	Massa koolwaterstoffen (HC) g/kWh	Massa stikstofoxiden (NOx) g/kWh	Massa deeltjes (PT) g/kWh
„EURO I-voertuig”	4,9	1,23	9,0	0,4 ⁽¹⁾
„EURO II-voertuig”	4,0	1,1	7,0	0,15

⁽¹⁾ Op de grenswaarde voor de emissie van deeltjes wordt bij motoren met een vermogen van 85 kW of minder een coëfficiënt van 1,7 toegepast.

3. „EURO III-/EURO IV-/EURO V-/EEV-voertuig”

De specifieke massa van het koolmonoxide, het totaal aan koolwaterstoffen, de stikstofoxiden en de deeltjes, een en ander bepaald met de ESC-test, en de opaciteit van de rook die is bepaald met de ELR-test, mogen niet meer bedragen dan de volgende waarden ⁽¹⁾:

	Massa koolmonoxide (CO) g/kWh	Massa koolwaterstoffen (HC) g/kWh	Massa stikstofoxiden (NOx) g/kWh	Massa deeltjes (PT) g/kWh	Rook m ⁻¹
„EURO III-voertuig”	2,1	0,66	5,0	0,10 ⁽²⁾	0,8
„EURO IV-voertuig”	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
„EURO V-voertuig”	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
„EEV-voertuig”	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15

⁽¹⁾ Een testcyclus bestaat uit een opeenvolging van testpunten, elk bij een bepaald toerental en koppel van de motor in stationaire toestand (ESC-test) of in veranderende bedrijfsomstandigheden (ETC- en ELR-test).

⁽²⁾ 0,13 voor motoren met een inhoud per cilinder van minder dan 0,7 dm³ en een nominaal toerental van meer dan 3 000 min⁻¹.

▼ **M9**

Euro VI-emissiegrenswaarden

	Grenswaarden							
	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x ⁽¹⁾ (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	Deeltjes-massa (mg/kWh)	Deeltjesaantal (#/kWh)
WHSC (CI)	1 500	130			400	10	10	8,0 × 10 ¹¹
WHTC (CI)	4 000	160			460	10	10	6,0 × 10 ¹¹

▼ **M9**

	Grenswaarden							
	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x ⁽¹⁾ (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	Deeltjes- massa (mg/kWh)	Deeltjesaantal (#/kWh)
WHTC (PI)	4 000		160	500	460	10	10	$6,0 \times 10^{11}$

Opmerking:

PI = elektrische ontsteking (*positive ignition*).

CI = compressieontsteking (*compression ignition*).

⁽¹⁾ Het toelaatbare niveau van de NO₂-component in de NO_x-grenswaarde kan in een later stadium worden bepaald.

▼ **M1**

4. Toekomstige uitstootklassen van motorvoertuigen als bepaald in Richtlijn 88/77/EEG en daaruit volgende wijzigingen kunnen in aanmerking worden genomen.



BIJLAGE I

MINIMUMTARIEVEN VOOR DE BELASTINGEN OP VOERTUIGEN

MOTORVOERTUIGEN

Aantal assen en maximaal toegestaan totaalgewicht (in ton)		Minimumbelastingtarief (in EUR/jaar)	
gelijk aan of meer dan	minder dan	Luchtvering of als gelijkwaardig erkende vering ⁽¹⁾ van de aangedreven as(sen)	Andere ophangingsystemen van de aangedreven as(sen)
2 assen			
12	13	0	31
13	14	31	86
14	15	86	121
15	18	121	274
3 assen			
15	17	31	54
17	19	54	111
19	21	111	144
21	23	144	222
23	25	222	345
25	26	222	345
4 assen			
23	25	144	146
25	27	146	228
27	29	228	362
29	31	362	537
31	32	362	537

⁽¹⁾ Als gelijkwaardig erkende vering volgens de definitie in bijlage II bij Richtlijn 96/53/EG van de Raad van 25 juli 1996 houdende vaststelling, voor bepaalde aan het verkeer binnen de Gemeenschap deelnemende wegvoertuigen, van de in het nationale en het internationale verkeer maximaal toegestane afmetingen, en van de in het internationale verkeer toegestane gewichten (PB L 235 van 17.9.1996, blz. 59).

COMBINATIES (GELEDE VOERTUIGEN EN SAMENSTELLEN)

Aantal assen en maximaal toegestaan totaalgewicht (in ton)		Minimumbelastingtarief (in EUR/jaar)	
gelijk aan of meer dan	minder dan	Luchtvering of als gelijkwaardig erkende vering ⁽¹⁾ van de aangedreven as(sen)	Andere ophangingsystemen van de aangedreven as(sen)
2 + 1 assen			
12	14	0	0
14	16	0	0
16	18	0	14
18	20	14	32
20	22	32	75
22	23	75	97

▼B

Aantal assen en maximaal toegestaan totaalgewicht (in ton)		Minimumbelastingtarief (in EUR/jaar)	
gelijk aan of meer dan	minder dan	Luchtvering of als gelijkwaardig erkende vering ⁽¹⁾ van de aangedreven as(sen)	Andere ophangingsystemen van de aangedreven as(sen)
23	25	97	175
25	28	175	307
2 + 2 assen			
23	25	30	70
25	26	70	115
26	28	115	169
28	29	169	204
29	31	204	335
31	33	335	465
33	36	465	706
36	38	465	706
2 + 3 assen			
36	38	370	515
38	40	515	700
3 + 2 assen			
36	38	327	454
38	40	454	628
40	44	628	929
3 + 3 assen			
36	38	186	225
38	40	225	336
40	44	336	535

⁽¹⁾ Als gelijkwaardig erkende vering volgens de definitie in bijlage II bij Richtlijn 96/53/EG.

▼ **M9***BIJLAGE II***MAXIMUMBEDRAGEN VAN GEBRUIKSRECHTEN IN EURO,
INCLUSIEF ADMINISTRATIEVE KOSTEN, BEDOELD IN
ARTIKEL 7 BIS, LID 2****Jaarlijks**

	maximaal drie assen	minimaal vier assen
Euro 0	1 899	3 185
Euro I	1 651	2 757
Euro II	1 428	2 394
Euro III	1 242	2 073
Euro IV	1 081	1 803
Euro V	940	1 567
Euro VI	855	1 425

Maand-, week- en dagtarief

Het maximale maand-, week- en dagtarief staat in verhouding tot de duur van het gebruik van de infrastructuur.

▼ M1

BIJLAGE III

KERNBEGINSELEN VOOR DE TOEDELING VAN KOSTEN EN DE BEREKENING VAN TOLGELDEN▼ M3

In deze bijlage worden de kernbeginselen beschreven voor de berekening van de gewogen gemiddelde infrastructuurheffingen, in het licht van artikel 7 ter, lid 1. De verplichting om infrastructuurheffingen te relateren aan de kosten doet geen afbreuk aan de vrijheid van de lidstaten om overeenkomstig artikel 7 ter, lid 2, ervoor te kiezen de kosten niet volledig door inkomsten uit infrastructuurheffingen terug te verdienen, of om overeenkomstig artikel 7 septies de bedragen van specifieke infrastructuurheffingen te laten afwijken van het gemiddelde.

▼ M1

De toepassing van deze beginselen dient volledig in overeenstemming te zijn met andere verplichtingen krachtens het ► M3 Unie ◀ srecht, met name de eis dat concessieovereenkomsten worden gegund overeenkomstig Richtlijn 2004/18/EG en andere ► M3 Unie ◀ instrumenten op het gebied van overheidsopdrachten.

Wanneer een lidstaat met een of meer derden onderhandelingen aanknoopt met het oog op een concessieovereenkomst betreffende de aanleg of exploitatie van een gedeelte van zijn infrastructuur, of met dat doel deelneemt aan een soortgelijke regeling op basis van nationale wetgeving of een overeenkomst die door de regering van een lidstaat is gesloten, zal de naleving van deze beginselen worden beoordeeld op basis van het resultaat van deze onderhandelingen.

1. Definitie van het wegennet en van de voertuigen die onder de regeling vallen

- Wanneer op het volledige TEN-wegennet niet een uniforme tolregeling wordt toegepast, geeft een lidstaat nauwkeurig aan voor welk gedeelte of welke gedeelten van het netwerk een tolregeling van toepassing is, en welk voertuigklasseringssysteem hij zal gebruiken voor het bepalen van de verschillende toltarieven. De lidstaten moeten tevens aangeven of de tolregeling wordt uitgebreid tot voertuigen onder de 12-tonsgrens.
- Wanneer een lidstaat niet voor alle gedeelten van zijn wegennet kiest voor een uniform beleid inzake het terugverdienen van kosten (wat krachtens ► M3 artikel 7 ter, lid 2 ◀, is toegelaten), wordt voor elk duidelijk afgebakend gedeelte van het wegennet een afzonderlijke kostenberekening gemaakt. Een lidstaat kan ervoor kiezen zijn netwerk te splitsen in een aantal duidelijk onderscheiden gedeelten, zodat voor elk gedeelte afzonderlijke concessieregelingen of soortgelijke regelingen kunnen worden getroffen.

2. Infrastructuurkosten**2.1. Investeringskosten**

- De investeringskosten omvatten de kosten voor aanleg (waaronder de financieringskosten) en de kosten voor ontwikkeling van de infrastructuur, evenals, in voorkomend geval, een rendement op de kapitaalinvestering of een winstmarge. De kosten voor de aankoop van terreinen, planning, ontwerp, toezicht op constructiecontracten en projectbeheer, en van archeologisch onderzoek en bodemonderzoek, alsmede andere relevante incidentele kosten, zijn eveneens inbegrepen.
- Het terugverdienen van de aanlegkosten is gebaseerd op de geplande levensduur van de infrastructuur of op een andere afschrijvingsperiode (van niet minder dan 20 jaar), naar gelang van hetgeen in het licht van een financiering door een concessieovereenkomst of anderszins als passend wordt beschouwd. De lengte van de afschrijvingsperiode kan een hoofdvariabele zijn in de onderhandelingen over concessieovereenkomsten, vooral indien de betrokken lidstaat bij wijze van onderdeel van de overeenkomst een maximum wil stellen aan het toepasselijke gewogen gemiddelde tolgeld.

▼ M1

- Onverminderd de berekening van de investeringskosten kan het terugverdienen van de kosten
 - gelijkelijk over de afschrijvingsperiode worden gespreid, dan wel worden geconcentreerd in de eerste, de middelste of de latere jaren, op voorwaarde dat die concentratie op een transparante wijze wordt gerealiseerd;
 - voorzien in een indexering van de tolgelden over de afschrijvingsperiode.
- Alle historische kosten zijn gebaseerd op de betaalde bedragen. Kosten die nog zullen ontstaan, zijn gebaseerd op redelijke kostenramingen.
- Overheidsinvesteringen kunnen als gefinancierde leningen worden beschouwd. De rente op historische kosten is de rente op overheidsleningen welke voor die periode gold.

▼ M9

- De kostentoe rekening aan zware bedrijfsvoertuigen geschiedt op een objectieve en transparante basis, waarbij rekening wordt gehouden met het aandeel van zware bedrijfsvoertuigen in het verkeer dat van het wegennet gebruik maakt en de daaraan verbonden kosten. De voertuigkilometers van de zware bedrijfsvoertuigen kunnen daartoe worden gecorrigeerd aan de hand van objectief verantwoorde „equivalentiecoëfficiënten”, zoals die welke zijn opgenomen in punt 4⁽¹⁾.

▼ M1

- Voorzieningen voor geraamd kapitaalrendement of winstmarge zijn in het licht van de marktsituatie redelijk en kunnen, om voor een overeenkomstsluitende derde partij prestatieprikkels in te bouwen met betrekking tot eisen aan kwaliteit van de dienstverlening, gevarieerd worden. Het rendement op kapitaal mag worden geraamd met behulp van economische indicatoren zoals de IRR (interne rentabiliteit) of de WACC (gewogen gemiddelde kapitaalkosten).

2.2. Jaarlijkse onderhoudskosten en structurele reparatiekosten

- Deze kosten omvatten zowel de jaarlijkse kosten voor onderhoud van het wegennet als de periodieke kosten voor onderhoud, versterking en vernieuwing van het wegdek, teneinde te verzekeren dat het niveau van operationele functionaliteit van het wegennet in de tijd gehandhaafd blijft.

▼ M9

- De kosten worden op basis van werkelijke en voorspelde aandelen voertuigkilometers verdeeld over de zware bedrijfsvoertuigen en het overige verkeer, en kunnen worden gecorrigeerd aan de hand van objectief verantwoorde equivalentiecoëfficiënten, zoals die welke zijn opgenomen in punt 4.

▼ M1**3. Exploitatiekosten, beheerskosten en kosten voor tolheffing**

Deze kosten omvatten alle kosten van de exploitant van de infrastructuur die niet onder deel 2 vallen en die verband houden met de aanleg, de exploitatie en het beheer van de infrastructuur en van de tolregeling. Zij omvatten met name:

- de kosten voor bouw, instelling en onderhoud van tolhuisjes en andere betaalsystemen;

⁽¹⁾ Bij de toepassing van equivalentiecoëfficiënten door de lidstaten kan rekening worden gehouden met wegeaanleg in fasen of volgens een langelevenscyclusbenadering.

▼ M1

- de dagelijkse kosten voor exploitatie, beheer en toepassing van het tolstelsel;
- administratieve heffingen en bijdragen in verband met concessieovereenkomsten;
- beheerskosten, administratieve kosten en kosten van diensten in verband met de exploitatie van de infrastructuur.

De kosten kunnen ook een rendement op kapitaal of een winstmarge omvatten die de overgedragen risicograad aangeven.

Deze kosten worden op een eerlijke, transparante basis verdeeld over alle tolplichtige voertuigklassen.

▼ M9

4. **Aandeel van zware bedrijfsvoertuigen in het verkeer, equivalentiecoëfficiënten en correctiemechanisme**

- De berekening van het tolgeld is gebaseerd op het feitelijke of voorspelde aandeel van zware bedrijfsvoertuigen in de voertuigkilometers, die mogen worden gecorrigeerd aan de hand van equivalentiefactoren om de hogere kosten voor aanleg en reparatie van infrastructuur voor gebruik door zware bedrijfsvoertuigen mee te rekenen.

▼ M1

- In onderstaande tabel is een aantal indicatieve equivalentiecoëfficiënten weergegeven. Wanneer een lidstaat gebruik maakt van equivalentiecoëfficiënten met een andere waarde dan in de tabel, moeten deze gebaseerd zijn op objectief gerechtvaardigde criteria en openbaar worden gemaakt.

Voertuigklasse ⁽¹⁾	Equivalentiecoëfficiënten		
	Structureel onderhoud ⁽²⁾	Investerings	Jaarlijks onderhoud
incl. tussen 3,5 t en 7,5 t, Klasse 0	1	1	1
> 7,5 t, klasse I	1,96	1	1
> 7,5 t, klasse II	3,47	1	1
> 7,5 t, klasse III	5,72	1	1

⁽¹⁾ Zie bijlage IV voor de bepaling van de voertuigklasse.⁽²⁾

De voertuigklassen komen overeen met een druk per as van respectievelijk 5,5; 6,5; 7,5 en 8,5 t.

- Tolregelingen die op verwachte verkeersniveaus zijn gebaseerd, voorzien in een correctiemechanisme waarbij de tolgelden periodiek worden bijgesteld ter correctie van het te veel of te weinig terugverdienen van kosten als gevolg van fouten in de voorspelling.

▼ **M9***BIJLAGE III bis***MINIMUMEISEN VOOR DE AANREKENING VAN EEN EXTERNEKOSTENHEFFING**

In deze bijlage worden de minimumeisen vastgesteld voor de aanrekening van een externekostenheffing en, in voorkomend geval, voor de berekening van de maximale externekostenheffing.

1. Betrokken delen van het wegennet

De lidstaten specificeren nauwkeurig op welk deel of welke delen van hun wegennet een externekostenheffing zal worden toegepast.

Indien een lidstaat voornemens is een externekostenheffing slechts aan te rekenen op een deel of delen van zijn wegennet, namelijk het aandeel van die lidstaat in het trans-Europees wegennet en de autosnelwegen in die lidstaat, wordt dat deel of worden die delen aangewezen nadat een beoordeling is gemaakt waarbij is vastgesteld dat het opleggen van een externekostenheffing op andere delen van het aldus samengestelde wegennet nadelige effecten kan hebben op het milieu, de volksgezondheid of de verkeersveiligheid.

Met ingang van 25 maart 2026 kiest een lidstaat die voornemens is geen externekostenheffing voor luchtverontreiniging aan te rekenen op specifieke trajecten van zijn tolwegennet, die specifieke trajecten ook op basis van een dergelijke beoordeling.

2. Relevante voertuigen, wegen en tijdsperiodes

Indien een lidstaat voornemens is hogere externekostenheffingen aan te rekenen dan de in bijlage III ter of bijlage II quater opgenomen referentiewaarden, stelt die lidstaat de Commissie in kennis van de voertuigindeling op basis waarvan de externekostenheffingen zal worden gedifferentieerd. Indien van toepassing stelt de lidstaat de Commissie in kennis van de ligging van de wegen die aan hogere externekostenheffingen onderworpen zullen worden („voorstedelijke wegen, (inclusief autosnelwegen)”) en van de wegen die aan lagere externekostenheffingen onderworpen zullen worden („interlokale wegen (inclusief autosnelwegen)”).

Indien van toepassing stelt de lidstaat de Commissie in kennis van de exacte tijdsperiodes die overeenstemmen met de nachtperiode tijdens welke een hogere heffing van externe geluidshinderkosten mag worden opgelegd om de grotere geluidshinder te compenseren.

De indeling van de wegen in voorstedelijke wegen (inclusief autosnelwegen) en interlokale wegen (inclusief autosnelwegen) en de vaststelling van de tijdsperiodes is gebaseerd op objectieve criteria in verband met het niveau van blootstelling van de wegen en hun omgeving aan verontreiniging, zoals de bevolkingsdichtheid, de jaarlijkse gemiddelde luchtverontreiniging (met name van PM₁₀ en NO₂) en het aantal dagen (voor PM₁₀) en uren (NO₂) waarop, respectievelijk waarin de bij Richtlijn 2008/50/EG vastgestelde grenswaarden worden overschreden. De gebruikte criteria worden gespecificeerd in de kennisgeving.

3. Bedrag van de heffing

Dit deel is van toepassing indien een lidstaat voornemens is hogere externekostenheffingen toe te passen dan de in bijlage III ter of bijlage III quater opgenomen referentiewaarden.

▼ **M9**

Voor elke voertuigklasse, elk soort weg en elke tijdsperiode, naargelang het geval, stelt de lidstaat of, waar passend, een onafhankelijke instantie, één specifiek tarief vast. De daaruit voortvloeiende heffingsstructuur is transparant, wordt openbaar gemaakt en is onder gelijke voorwaarden voor alle gebruikers beschikbaar. De bekendmaking moet geruime tijd vóór de uitvoering geschieden. Alle parameters, gegevens en andere informatie die nodig zijn om te begrijpen hoe de verschillende externekostenelementen zijn berekend, worden openbaar gemaakt.

Bij de bepaling van de tarieven moet de lidstaat of, waar passend, een onafhankelijke instantie zich laten leiden door het beginsel van doelmatige tarifiering, zijnde de vaststelling van tarieven die een zo getrouw mogelijke afspiegeling zijn van de maatschappelijke marginale kosten van het gebruik van het voertuig waarop de heffing wordt toegepast.

Bij de bepaling van de tarieven moet rekening worden gehouden met het risico op omrijden en de negatieve effecten die dat kan hebben op de verkeersveiligheid, het milieu en de congestie, en moet worden onderzocht hoe die risico's kunnen worden beperkt.

De lidstaat of, waar passend, een onafhankelijke instantie monitort in hoeverre de heffingsregeling de door het wegvervoer veroorzaakte milieuschade vermindert. Om de twee jaar worden, waar passend, de tariefstructuur en het specifieke bedrag van de heffing dat is vastgesteld voor een bepaalde voertuigklasse, een wegtype en een periode, aangepast aan de veranderingen in vraag en aanbod van het vervoer.

4. Externekostenelementen

4.1. *Kosten van door het verkeer veroorzaakte luchtverontreiniging*

Indien een lidstaat hogere externekostenheffingen wil toepassen dan de in bijlage III ter opgenomen referentiewaarden, berekent die lidstaat of, waar passend, een onafhankelijke instantie, de in rekening te brengen kosten van de door het verkeer veroorzaakte luchtverontreiniging aan de hand van de volgende formule:

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

waarbij:

- PCV_{ij} = de luchtverontreinigingskosten van voertuigklasse i op een weg van type j (EUR/voertuig.kilometer)
- EF_{ik} = de emissiefactor van verontreinigende stof k en voertuigklasse i (gram/voertuig.kilometer)
- PC_{jk} = in geld uitgedrukte kosten van verontreinigende stof k voor het wegtype j (EUR/gram)

De emissiefactoren zijn dezelfde als die welke door de lidstaten worden gebruikt om de in Richtlijn (EU) 2016/2284 van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾ bepaalde nationale emissie-inventarissen vast te stellen (waarbij gebruik moet worden gemaakt van het EMEP/EEA-richtsnoer voor de inventarisatie van emissies van luchtverontreinigende stoffen ⁽²⁾). De in geld uitgedrukte kosten van verontreinigende stoffen worden door de lidstaat of, waar passend, door een onafhankelijke instantie als bedoeld in artikel 7 quater, lid 2, van deze richtlijn geraamd op basis van wetenschappelijk onderbouwde methoden.

⁽¹⁾ Richtlijn (EU) 2016/2284 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2016 betreffende de vermindering van de nationale emissies van bepaalde luchtverontreinigende stoffen, tot wijziging van Richtlijn 2003/35/EG en tot intrekking van Richtlijn 2001/81/EG (PB L 344 van 17.12.2016, blz. 1).

⁽²⁾ Methodologie van het Europees Milieuagentschap: het EMEP/EEA-richtsnoer van 2019 voor de inventarisatie van emissies van luchtverontreinigende stoffen — Technisch richtsnoer om nationale emissie-inventarissen op te stellen (<http://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2019>).

▼ **M9**

De lidstaat of, waar passend, een onafhankelijke instantie kan wetenschappelijk onderbouwde alternatieve methoden voor de berekening van de kosten van luchtverontreiniging toepassen met gebruikmaking van gegevens van luchtverontreinigingsmetingen en in geld uitgedrukte plaatselijke kosten van de luchtverontreinigende stoffen.

4.2. *Kosten van door het verkeer veroorzaakte geluidshinder*

Indien een lidstaat hogere externekostenheffingen wil toepassen dan de in bijlage III ter opgenomen referentiewaarden, berekent de lidstaat of, waar passend, een onafhankelijke instantie de in rekening te brengen kosten van de door het verkeer veroorzaakte geluidshinder aan de hand van de volgende formules:

$$\text{NCV}_j \text{ (dagelijks)} = e \times \sum_k \text{NC}_{jk} \times \text{POP}_k / \text{WADT}$$

$$\text{NCV}_j \text{ (dag)} = a \times \text{NCV}_j$$

$$\text{NCV}_j \text{ (nacht)} = b \times \text{NCV}_j$$

waarbij:

- NCV_j = geluidshinderkosten van één zwaar vrachtvoertuig op een weg van het type j (EUR/voertuig.kilometer)
- NC_{jk} = geluidshinderkosten per persoon blootgesteld aan geluidsniveau k op weg van het type j (EUR/persoon)
- POP_k = de bevolking die is blootgesteld aan dagelijks geluidsniveau k per kilometer (persoon/kilometer)
- WADT = gewogen gemiddeld dagelijks verkeer (personenauto-equivalent)
- a en b = wegingsfactoren die zodanig door de lidstaten zijn vastgesteld dat de resulterende gewogen gemiddelde geluidshinderheffing per voertuigkilometer overeenkomt met NCV_j (dagelijks).

De door het verkeer veroorzaakte geluidshinder betreft het effect van geluid op de gezondheid van de bevolking langs de weg.

De aan geluidsniveau k blootgestelde bevolking wordt afgeleid uit de strategische geluidsbelastingkaarten die zijn opgesteld krachtens artikel 7 van Richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾, of een andere gelijkwaardige gegevensbron.

De geluidshinderkosten per aan geluidsniveau k blootgestelde persoon worden door de lidstaat of, waar passend, door een onafhankelijke instantie geraamd aan de hand van wetenschappelijk onderbouwde methoden.

Bij de bepaling van het gewogen gemiddeld dagelijks verkeer wordt uitgegaan van een equivalentiefactor „e” tussen zware vrachtvoertuigen en personenauto’s op basis van de geluidsemissies van de gemiddelde personenauto en het gemiddelde zwaar vrachtvoertuig en in het licht van Verordening (EU) nr. 540/2014 van het Europees Parlement en de Raad ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai (PB L 189 van 18.7.2002, blz. 12).

⁽²⁾ Verordening (EU) nr. 540/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014 betreffende het geluidsniveau van motorvoertuigen en vervangende geluidsdempingssystemen, en tot wijziging van Richtlijn 2007/46/EG en tot intrekking van Richtlijn 70/157/EEG (PB L 158 van 27.5.2014, blz. 131).

▼ M9

De lidstaat of, waar passend, een onafhankelijke instantie, kan gedifferentieerde geluidshinderheffingen vaststellen om het gebruik van stillere voertuigen te belonen, mits dat niet tot ongelijke behandeling van buitenlandse voertuigen leidt.

4.3. *Kosten van door het verkeer veroorzaakte CO₂-emissies*

Indien een lidstaat een externekostenheffing voor CO₂-emissies wil toepassen die hoger is dan de in bijlage III quater opgenomen referentiewaarden, berekent die lidstaat of, waar passend, een onafhankelijke instantie, de in rekening te brengen kosten op basis van wetenschappelijk bewijs en aan de hand van de vermijdingskostenbenadering, waarbij de lidstaat met name rekening houdt met de volgende aspecten en die toelicht:

- a) de keuze van de emissiestreefwaarde;
- b) de raming van de mogelijkheden voor mitigatie;
- c) de raming van het referentiescenario;
- d) risicoaversie en verliesaversie;
- e) de weging van het eigen vermogen.

Ten minste zes maanden vóór de uitvoering van een dergelijke externekostenheffing voor CO₂-emissies stelt de lidstaat de Commissie daarvan in kennis.

▼ **M9***BIJLAGE III ter***REFERENTIEWAARDEN VOOR EXTERNEKOSTENHEFFINGEN**

In deze bijlage worden de referentiewaarden van de externekostenheffing vastgesteld, met inbegrip van de kosten van luchtverontreiniging en geluidshinder.

*Tabel 1***Referentiewaarden van de externekostenheffing voor zware vrachtvoertuigen**

Voertuigklasse	Cent/voertuigkilometer	Voorstedelijke wegen ⁽¹⁾	Interlokale wegen ⁽²⁾
Zwaar vrachtvoertuig met een technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand van minder dan 12 ton of met twee assen	Euro 0	18,6	9,9
	Euro I	12,6	6,4
	Euro II	12,5	6,3
	Euro III	9,6	4,8
	Euro IV	7,3	3,4
	Euro V	4,4	1,8
	Euro VI	2,3	0,5
	Minder vervuilend dan Euro VI, met inbegrip van emissievrije voertuigen	2,0	0,3
Zwaar vrachtvoertuig met een technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand tussen 12 en 18 ton of met drie assen	Euro 0	24,6	13,7
	Euro I	15,8	8,4
	Euro II	15,8	8,4
	Euro III	12,5	6,6
	Euro IV	9,2	4,5
	Euro V	5,6	2,7
	Euro VI	2,8	0,7
	Minder vervuilend dan Euro VI, met inbegrip van emissievrije voertuigen	2,3	0,3
Zwaar vrachtvoertuig met een technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand tussen 18 en 32 ton of met vier assen	Euro 0	27,8	15,8
	Euro I	20,4	11,3
	Euro II	20,4	11,2
	Euro III	16,3	8,9
	Euro IV	11,8	6,0
	Euro V	6,6	3,4
	Euro VI	3,1	0,8
	Minder vervuilend dan Euro VI, met inbegrip van emissievrije voertuigen	2,5	0,3

▼ **M9**

Voertuigklasse	Cent/voertuigkilometer	Voorstedelijke wegen ⁽¹⁾	Interlokale wegen ⁽²⁾
Zwaar vrachtoetuig met een technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand van meer dan 32 ton of met 5 of meer assen	Euro 0	33,5	19,4
	Euro I	25,0	14,1
	Euro II	24,9	13,9
	Euro III	20,1	11,1
	Euro IV	14,2	7,5
	Euro V	7,6	3,8
	Euro VI	3,4	0,8
	Minder vervuilend dan Euro VI, met inbegrip van emissievrije voertuigen	2,8	0,3

⁽¹⁾ „voorstedelijk”: gebieden met een bevolkingsdichtheid tussen 150 en 900 inwoners/km² (mediaan van de bevolkingsdichtheid: 300 inwoners/km²).

⁽²⁾ „interlokaal”: gebieden met een bevolkingsdichtheid van minder dan 150 inwoners/km².

De waarden van tabel 1 kunnen met een factor van maximaal 2 worden vermenigvuldigd in bergachtige gebieden en rond agglomeraties, voor zover dat gerechtvaardigd is door de lagere bevolkingsdichtheid, het hellingspercentage van de wegen, de hoogte of temperatuurinversies. Indien er wetenschappelijk bewijs is ter ondersteuning van een hogere berg- of agglomeratiefactor, kan die referentiewaarde worden verhoogd op basis van een gedetailleerde motivering.

▼ **M9***BIJLAGE III quater***REFERENTIEWAARDEN VAN DE EXTERNEKOSTENHEFFING VOOR CO₂-EMISSIES**

In deze bijlage worden de referentiewaarden van de externekostenheffing vastgesteld, rekening houdend met de kosten van de CO₂-emissies.

*Tabel 1***Referentiewaarden van de externekostenheffing voor CO₂-emissies voor zware vrachtvoertuigen**

Voertuigklasse		Cent/voertuigkilometer	Interlokale wegen (inclusief autosnelwegen)
Zwaar vrachtvoertuig met een technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand van minder dan 12 ton of met twee assen	CO ₂ -emissieklasse 1	Euro 0	4,5
		Euro I Euro II Euro III Euro IV Euro V Euro VI	4,0
	CO ₂ -emissieklasse 2		3,8
	CO ₂ -emissieklasse 3		3,6
	Emissiearm voertuig		2,0
	Emissievrij voertuig		0
Zwaar vrachtvoertuig met een technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand tussen 12 en 18 ton of met drie assen	CO ₂ -emissieklasse 1	Euro 0	6,0
		Euro I Euro II Euro III	5,2
		Euro IV Euro V Euro VI	5,0
	CO ₂ -emissieklasse 2		4,8
	CO ₂ -emissieklasse 3		4,5
	Emissiearm voertuig		2,5
	Emissievrij voertuig		0
Zwaar vrachtvoertuig met technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand tussen 18 en 32 ton of met vier assen	CO ₂ -emissieklasse 1	Euro 0	7,9
		Euro I	6,9
		Euro II	
		Euro III	
		Euro IV	6,7
		Euro V	
	Euro VI		

▼ **M9**

Voertuigklasse		Cent/voertuigkilo- meter	Interlokale wegen (inclusief autosnel- wegen)
	CO ₂ -emissieklasse 2		6,4
	CO ₂ -emissieklasse 3		6,0
	Emissiearm voertuig		3,4
	Emissievrij voertuig		0
Zwaar vrachtvoertuig met een technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand van meer dan 32 ton of met 5 of meer assen	CO ₂ -emissieklasse 1	Euro 0	9,1
		Euro I	8,1
		Euro II	
		Euro III	
		Euro IV	8,0
		Euro V	
	Euro VI		
	CO ₂ -emissieklasse 2		7,6
	CO ₂ -emissieklasse 3		7,2
	Emissiearm voertuig		4,0
Emissievrij voertuig		0	

▼ **M1***BIJLAGE IV***INDICATIEVE BEPALING VAN DE VOERTUIGKLASSE**

In onderstaande tabel zijn de voertuigklassen weergegeven.

De voertuigen worden ingedeeld in de subcategorieën 0, I, II en III op basis van de schade die ze veroorzaken aan het wegdek, in oplopende volgorde (klasse III betreft dus de voertuigen die de grootste schade aan de wegeninfrastructuur toebrengen). De schade neemt exponentieel toe met de toename van de druk per as.

Alle motorvoertuigen en voertuigcombinaties met een maximaal toegestaan totaalgewicht van minder dan 7,5 t vallen onder klasse 0.

Motorvoertuigen

Aangedreven assen voorzien van luchtvering of van een als gelijkwaardig erkende vering ⁽¹⁾		Andere veringssystemen van aangedreven assen		Schadeklasse	
Aantal assen en maximaal toegestaan totaalgewicht (in t)		Aantal assen en maximaal toegestaan totaalgewicht (in t)			
Gelijk aan of meer dan	Minder dan	Gelijk aan of meer dan	Minder dan		
<i>Twee assen</i>					
7,5	12	7,5	12	I	
12	13	12	13		
13	14	13	14		
14	15	14	15		
15	18	15	18		
<i>Drie assen</i>					
15	17	15	17	II	
17	19	17	19		
19	21	19	21		
21	23	21	23		
23	25				
25	26				
		23	25		
		25	26		
<i>Vier assen</i>					
23	25	23	25		I
25	27	25	27		
27	29			II	
		27	29		
		29	31		
		31	32		
29	31				
31	32				

⁽¹⁾ Veringen als gelijkwaardig erkend volgens de definitie in bijlage II bij Richtlijn 96/53/EG van de Raad van 25 juli 1996 houdende vaststelling, voor bepaalde aan het verkeer binnen de Gemeenschap deelnemende wegvoertuigen, van de in het nationale en het internationale verkeer maximaal toegestane afmetingen, en van de in het internationale verkeer maximaal toegestane gewichten (PB L 235 van 17.9.1996, blz. 59). Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2002/7/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L 67 van 9.3.2002, blz. 47).

▼ **M9****Voertuigcombinaties (gelede voertuigen en aanhangwagencombinaties)**

Aandrijfassen voorzien van luchtvering of van een als gelijkwaardig erkende vering		Andere veringsystemen van aandrijfassen		Schadeklasse
Aantal assen en technisch toelaatbare maximum-massa in beladen toestand (in ton)		Aantal assen en technisch toelaatbare maximum-massa in beladen toestand (in ton)		
Gelijk aan of meer dan	Minder dan	Gelijk aan of meer dan	Minder dan	
2 + 1 assen				
7,5	12	7,5	12	I
12	14	12	14	
14	16	14	16	
16	18	16	18	
18	20	18	20	
20	22	20	22	
22	23	22	23	
23	25	23	25	
25	28	25	28	
2 + 2 assen				
23	25	23	25	
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	II
31	33	31	33	
33	36	33	36	III
36	38			
2 + 3 assen				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
2 + 4 assen				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
3 + 1 assen				II
30	32	30	32	
32	35			
		32	35	III
3 + 2 assen				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
		40	44	
40	44			

▼ **M9**

Aandrijfassen voorzien van luchtvering of van een als gelijkwaardig erkende vering		Andere veringsystemen van aandrijfassen		Schadeklasse
Aantal assen en technisch toelaatbare maximum-massa in beladen toestand (in ton)		Aantal assen en technisch toelaatbare maximum-massa in beladen toestand (in ton)		
Gelijk aan of meer dan	Minder dan	Gelijk aan of meer dan	Minder dan	
3 + 3 assen				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	II
40	44	40	44	
7 assen				
40	50	40	50	II
50	60	50	60	III
60		60		
Ten minste 8 assen				
40	50	40	50	I
50	60	50	60	II
60		60		III

▼ **M9***BIJLAGE V***MINIMUMEISEN VOOR DE AANREKENING VAN CONGESTIEHEFFINGEN**

Deze bijlage bevat de minimumeisen voor de aanrekening van een congestieheffing.

1. De delen van het wegennet, de voertuigen en de perioden die onderworpen worden aan congestieheffingen

De lidstaten specificeren duidelijk:

- a) op welk deel of welke delen van hun wegennet, zijnde hun aandeel in het trans-Europees wegennet en hun snelwegen als bedoeld in artikel 7, lid 1, congestieheffingen worden toegepast overeenkomstig artikel 7 quinquies bis, leden 1 en 3.
- b) de indeling van de weggedeelten van hun wegennet waarop een congestieheffing wordt geheven, in „grootstedelijke” en „niet-grootstedelijke” wegen. Voor de indeling van de weggedeelten gebruiken de lidstaten de in tabel 1 opgenomen criteria.

Tabel 1

Criteria voor de indeling van de wegen van het wegennet als bedoeld in punt a) in „grootstedelijke” en „niet-grootstedelijke” wegen

Wegcategorie	Indelingscriterium
„Grootstedelijke wegen”	delen van het wegennet die binnen agglomeraties met 250 000 inwoners of meer zijn gelegen
„Niet-grootstedelijke wegen”	delen van het wegennet die niet als „grootstedelijke wegen” zijn gekwalificeerd

- c) voor elk afzonderlijk weggedeelte: de periode waarin de heffing van toepassing is. Indien tijdens de heffingsperiode verschillende heffingen van toepassing zijn, specificeren de lidstaten duidelijk het begin en het einde van elke periode waarin een bepaalde heffing wordt toegepast.

De lidstaten gebruiken de in tabel 2 opgenomen equivalentiefactoren voor het bepalen van de verhouding tussen de heffingsniveaus voor de verschillende voertuigcategorieën:

Tabel 2

Equivalentiecoëfficiënten voor de verhouding tussen de niveaus van de congestieheffing voor de verschillende voertuigcategorieën

Voertuigcategorie	Equivalentiefactor
Lichte voertuigen	1
Ongelede zware vrachtoertuigen	1,9
Touringcars en bussen	2,5
Gelede zware vrachtoertuigen	2,9

▼ M9

2. Bedrag van de heffing

Voor elke voertuigcategorie, elk wegvak en elke periode, bepaalt de lidstaat, of waar passend een onafhankelijke instantie, één specifiek tarief dat werd vastgesteld overeenkomstig de bepalingen van deel 1 van deze bijlage en rekening houdend met de overeenkomstige in de tabel in bijlage VI vastgestelde referentiewaarde. De daaruit voortvloeiende heffingsstructuur is transparant, wordt openbaar gemaakt en is onder gelijke voorwaarden voor alle gebruikers beschikbaar.

Alvorens een congestieheffing wordt toegepast, publiceert de lidstaat tijdig alle hierna genoemde informatie:

- a) alle parameters, gegevens en andere informatie die nodig zijn om te begrijpen hoe wegen en voertuigen zijn ingedeeld en hoe de perioden waarin de heffing van toepassing is, zijn bepaald;
- b) een volledig overzicht van de congestieheffingen voor iedere voertuigcategorie op elk weggedeelte en in elke periode.

De lidstaten bezorgen de Commissie alle informatie die zij op grond van de punten a) en b) moeten publiceren.

Voordat de tarieven worden bepaald, wordt rekening gehouden met het risico op omrijden en de negatieve effecten die dat kan hebben voor de verkeersveiligheid, het milieu en de congestie, en wordt bekeken hoe die risico's kunnen worden beperkt.

Indien een lidstaat van plan is hogere congestieheffingen toe te passen dan de in bijlage VI vastgestelde referentiewaarden, stelt hij de Commissie in kennis van het volgende:

- i) de ligging van de wegen die aan de congestieheffingen worden onderworpen;
- ii) de indeling van wegen als „grootstedelijk” en „niet-grootstedelijk”, zoals bepaald in deel 1, punt b);
- iii) de perioden waarin de heffing van toepassing is, zoals bepaald in deel 1, punt c);
- iv) iedere gedeeltelijke of volledige vrijstelling voor minibussen, bussen en touringcars.

3. Controle

De lidstaat of, waar passend, een onafhankelijke instantie ziet erop toe hoe doeltreffend de heffingsregeling is in het verminderen van de congestie. Om de drie jaar worden, waar passend, de tariefstructuur, de perioden en het specifieke bedrag van de heffing dat is vastgesteld voor elke voertuigcategorie, elk type weg en elke periode aangepast aan de veranderingen in vraag en aanbod van het vervoer.

▼ M9*BIJLAGE VI***REFERENTIEWAARDEN VAN DE CONGESTIEHEFFING**

In deze bijlage worden de referentiewaarden van de congestieheffing bepaald.

De in de onderstaande tabel opgenomen referentiewaarden gelden voor lichte voertuigen. De congestieheffingen voor andere voertuigcategorieën worden bepaald door vermenigvuldiging van de heffing voor lichte voertuigen met de equivalentiefactoren in de tabel in bijlage V.

*Tabel***Referentiewaarden van de congestieheffing voor lichte voertuigen:**

Cent/voertuigkilometer	Grootstedelijke wegen	Niet-grootstedelijke wegen
Autosnelwegen	25,9	23,7
Hoofdwegen	61,0	41,5

▼ **M9***BIJLAGE VII***EMISSIEPRESTATIES**

In deze bijlage worden de emissieprestaties gespecificeerd voor verontreinigende stoffen op basis waarvan tolgelden en gebruiksrechten worden gedifferentieerd overeenkomstig artikel 7 octies ter, lid 1, punt b).

Tabel

Criteria voor emissieprestaties voor verontreinigende stoffen voor lichte voertuigen

Tolgeld en gebruiksrecht	5-15 % lager dan het hoogste tarief	15-25 % lager dan het hoogste tarief	25-35 % minder dan het hoogste tarief	Tot 75 % lager dan het hoogste tarief
Emissieprestaties	Euro-6d-temp-x ^(#)	Euro-6d-x ^(#)	Aangegeven maximale RDE-waarden voor emissies van verontreinigende stoffen ^(##) < 80 % van de toepasselijke emissiegrenswaarden	Emissievrije voertuigen

^(#) waarbij x leeg is of een van de volgende stoffen mag zijn: (EVAP, EVAP-ISC, ISC of ISC-FCM)

^(##) voor NO_x en PN als genoemd in punt 48.2 van het conformiteitscertificaat, in het aanhangsel bij bijlage VIII bij Uitvoeringsverordening (EU) 2020/683 van de Commissie ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Uitvoeringsverordening (EU) 2020/683 van de Commissie van 15 april 2020 tot uitvoering van Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad wat betreft de administratieve voorschriften voor de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd (PB L 163 van 26.5.2020, blz. 1).