

NL

NL

NL



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 8.7.2008
COM(2008) 436 definitief

2008/0147 (COD)

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot wijziging van Richtlijn 1999/62/EG betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtoertuigen

{SEC(2008) 2208}
{SEC(2008) 2209}

(door de Commissie ingediend)

TOELICHTING

1. ACHTERGROND

1.1. Motivering en doel van het voorstel

In 2006 hebben het Europees Parlement en de Raad de Commissie verzocht een verslag op te stellen inzake een algemeen toepasselijk, transparant en begrijpelijk model voor de beoordeling van de externe kosten, zoals vervuilings- en congestie-kosten, van het vervoer dat als basis zou kunnen dienen voor de berekening van heffingen voor het gebruik van infrastructuur. De Commissie werd verzocht een strategie voor te stellen voor de stapsgewijze invoering van dat model voor alle soorten vervoer, zo nodig gepaard aan een voorstel tot wijziging van Richtlijn 1999/62/EG betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen¹.

Meer recentelijk heeft het Europees Parlement, in zijn resolutie van 11 maart 2008 over een duurzaam Europees vervoersbeleid, er bij de Commissie op aangedrongen een dergelijk model in te dienen en een strategie voor te stellen voor de stapsgewijze invoering van dat model voor alle wijzen van vervoer, gepaard aan wetgevingsvoorstellen, beginnend met de herziening van bovengenoemde richtlijn.

Samen met dit voorstel heeft de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad een mededeling ingediend met daarin een model en een strategie (zie COM(2008) 435). Het doel is te komen tot een correcte vaststelling van de vervoersprijs zodat die beter de reële kosten van het feitelijke gebruik van motorvoertuigen, treinen, vliegtuigen en/of schepen, in termen van verontreiniging, congestie en klimaatverandering, weerspiegelt.

Dit vergt een stapsgewijze benadering voor alle takken van het vervoer en met name het wegvervoer, gezien de grote invloed daarvan op het transportsysteem en de bijdrage ervan aan het verkeer en de emissies. Voor deze sector houdt dit in dat er meer gebruik moet worden gemaakt van tolheffingen, die variëren naar gelang van de afgelegde afstand, de plaats en het tijdstip van het gebruik, in verhouding tot de door het gebruik van de voertuigen veroorzaakte externe kosten.

Het bijgevoegde voorstel draagt bij tot deze bredere strategie. De doelstelling ervan is de lidstaten ertoe aan te sporen gedifferentieerde heffingen in te voeren om de efficiëntie en milieuprestaties van het vrachtvervoer over de weg te verbeteren. Het doel is Richtlijn 1999/62/EG te wijzigen om zo een kader tot stand te brengen waarbinnen de lidstaten heffingen kunnen berekenen en variëren, uitgaande van de daadwerkelijke verkeerskosten op basis van de veroorzaakte vervuiling en congestie, en dit op een wijze die verenigbaar is met de interne markt.

Dergelijke heffingen zullen vervoersondernemingen ertoe aansporen schonere voertuigen te gebruiken, routes waarop minder congestie is te selecteren, de belading

¹ Artikel 11 van de gewijzigde Richtlijn 1999/62/EG.

van hun vrachtwagens te optimaliseren en uiteindelijk een efficiënter gebruik van de infrastructuur te maken.

1.2. Algemene context

Vervoer speelt een cruciale rol in de economie en de samenleving. Het hangt echter voor het overgrote deel af van aardolie en veroorzaakt maatschappelijke kosten zoals gezondheidskosten en verlies aan productie ten gevolge van luchtverontreiniging, lawaaihinder en ongevallen, ten gevolge van congestie verspilte tijd en brandstof en milieuschade in de breedste zin van het woord, bijvoorbeeld bijdrage tot de klimaatverandering.

Momenteel worden deze externe kosten gedragen door de rest van de samenleving, hetzij via algemene belastingsheffingen ter betaling van politieel toezicht, wegbeheersdiensten en ziekenhuisopnamen, hetzij door het effect van geluids-overlast, uitstoot en ongevallen op de volksgezondheid en de levenskwaliteit.

Ongeveer 90% van deze negatieve effecten wordt doorgaans toegeschreven aan het wegvervoer en een vierde aan het goederenvervoer over de weg. Gezien de gestage toename van het vrachtvervoer over de weg, met name bij het internationale vervoer waarvan wordt voorspeld dat het tussen 2000 en 2020 kan verdubbelen, zullen deze maatschappelijke kosten naar alle waarschijnlijkheid blijven toenemen.

Zoals geschetst in het overzicht van het Europese vervoersbeleid van 2006, is een hele reeks beleidsinstrumenten op EU- en lidstaatniveau vereist om de Europese logistieke ketens te optimaliseren, alle transporttakken groener en efficiënter te maken en uiteindelijk te komen tot een duurzamer vervoer. Een goede mix van beleidsinstrumenten moet niet alleen inwerken op de aanbodzijde van het vervoer, maar moet ook invloed uitoefenen op de tarifiering, wat in een markteconomie een doeltreffende manier is om de vervoersvraag beter te beheren en een efficiënter infrastructuurgebruik te bewerkstelligen.

De huidige heffingen op het goederenvervoer over de weg weerspiegelen de zeer diverse benaderingen in de onderscheiden lidstaten. Sommige landen maken in hoofdzaak gebruik van verschillende belastingsinstrumenten (brandstofaccijnzen en voertuigbelastingen). In andere landen is de belastingsmix diverser en omvat die ook rechten voor het gebruik van wegen die bedoeld zijn om de infrastructuurkosten te doen betalen door vervoerders welke van autosnelwegen gebruik maken. Dergelijke gebruiksrechten nemen de vorm aan van heffingen die op de tijd zijn gebaseerd (bv. het eurovignet²), vaak als overgangsstelsel ingevoerd, dan wel van op de afstand gebaseerde heffingen (tolgelden) die gelden voor afzonderlijke wegentrajecten of op het volledige hoofdwegenet.

In de meeste gevallen zenden de huidige door de lidstaten ingevoerde heffingsregelingen nog steeds ontoereikende prijssignalen uit. De weggebruikers worden allemaal gelijk behandeld, ongeacht de door hen veroorzaakte congestie- of vervuilingproblemen. Zij gaan niet gepaard met doeltreffende stimulansen om schonere voertuigen te gebruiken en/of hun keuze- en mobiliteitsgedrag te

² Een vignet of sticker, gebaseerd op een regeling tussen verschillende lidstaten, dat/die toegang geeft tot het wegennet op elkaars grondgebied — vandaar de term 'eurovignet'.

beïnvloeden. Een vrachtwagen moet wellicht een tol betalen voor het gebruik van autosnelwegen die doorgaans landelijke gebieden doorkruisen, maar betaalt zelden gebruiksrechten wanneer hij rijdt in een dichtbevolkt gebied, hoewel de vervuiling- en congestiekosten daar doorgaans vijf keer hoger liggen.

Met uitzondering van de klimaatverandering worden de meeste externe kosten gedragen door de bevolking en de lokale of nationale regeringen van het grondgebied waarop het vervoer plaatsvindt en niet waar het voertuig geregistreerd is, noch waar brandstof wordt getankt. Deze kosten variëren naar gelang van de afgelegde afstand, de milieuprestaties van het voertuig (bv. de euro-emissienormen), het tijdstip (piek- of daluren) en de geografische ruimte (al dan niet dichtbevolkt gebied). Dit geldt met name voor de kosten van luchtverontreiniging, lawaai en congestie.

De beste prijsinstrumenten om deze kosten op een billijke en efficiënte wijze door te rekenen aan de gebruikers zijn tolheffingen. Dat is vooral omdat tolheffingen kunnen worden gevarieerd naar gelang van de voornaamste veroorzakers van kosten, verontreiniging en congestie. Zij kunnen variëren naar gelang van de emissienormen van de voertuigen, wat bij brandstofaccijnzen niet het geval is. In tegenstelling tot voertuigbelastingen of op de tijd gebaseerde gebruiksrechten (vignetten), kunnen zij variëren naar gelang van de intensiteit, de plaats en het tijdstip van gebruik. Dit maakt het mogelijk tolheffingen vast te stellen op een niveau dat beter het echte gebruik van de voertuigen, en dus de daadwerkelijk veroorzaakte externe kosten, weerspiegelt.

Uit de door de Commissie uitgevoerde effectbeoordeling blijkt dat zelfs als slechts een eenvoudige differentiatie wordt ingevoerd, tolheffingen - berekend op basis van de kosten van door het verkeer veroorzaakte luchtverontreiniging en lawaaihinder en de aan andere voertuigen opgelegde congestiekosten - aanzienlijk welzijnsbaten opleveren in de zin van tijdwinst, uitstootvermindering, verbetering van de verkeersveiligheid en optimalisering van het gebruik van de infrastructuur en het hele transportsysteem. Aangezien een dergelijk systeem ook de congestie terugdringt en dus brandstofverspilling tegengaat, wordt ook de CO₂-uitstoot ten gevolge van het wegvervoer teruggedrongen. Dergelijke tolregelingen zouden dus een welkome bijdrage leveren voor het welslagen van de klimaatveranderingsstrategie. Er moet worden beklemtoond dat een in een lidstaat ingevoerde tolheffing op basis van de congestie- en verontreinigingskosten op directe wijze in verband staat met het gebruik van zijn infrastructuur. De centrale doelstelling is het transportsysteem te optimaliseren en de mobiliteit duurzamer te maken. De tolgelden vormen een betaling van de kosten aan de lidstaat in kwestie, de relevante infrastructuurleverancier en de plaatselijke bevolking. Deze betaling geeft vervolgens het recht om van de infrastructuur gebruik te maken en schaarse capaciteit en middelen te consumeren. Overeenkomstig het aangehechte voorstel zullen de inkomsten worden gebruikt om vervoersalternatieven (schonere voertuigen, nieuwe infrastructuur) te ontwikkelen. Aangezien een tolheffing wordt betaald door alle gebruikers, ongeacht de lidstaat van registratie (waar de binnenlandse belastingen op voertuigen moeten worden betaald) of waar het voertuig brandstof tankt (waar binnenlandse brandstofaccijnzen worden betaald), wordt de mededinging tussen vervoersondernemingen van verschillende lidstaten op geen enkele wijze verstoord.

Wat de klimaatverandering betreft, doet het effect van motorvoertuigen zich wereldwijd gevoelen. De desbetreffende kosten hangen niet af van het tijdstip en de

plaats waar het voertuig wordt gebruikt, maar van het brandstofverbruik. Brandstofaccijnzen worden doorgaans dan ook als een eenvoudig en efficiënt instrument beschouwd om deze kosten te internaliseren, ongeacht andere maatregelen die worden getroffen om de CO₂-reductiedoelstelling van de Europese Unie te behalen. In dat verband heeft de Commissie reeds voorgesteld artikel 93 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap in te roepen om de coördinatie van accijnzen op motorbrandstoffen te verbeteren, deels door de minimale communautaire heffing op commerciële dieselbrandstof te verhogen³. De Commissie zal voorts de algemene richtlijn betreffende de belasting van energieproducten herzien om ervoor te zorgen dat die beter inspeelt op de klimaatveranderings- en energiedoelstellingen van de EU. Als de eind 2013 bereikte resultaten onbevredigend zijn, zal de Commissie echter nagaan of de richtlijn betreffende het in rekening brengen van het gebruik van infrastructuur aan zware vrachtvoertuigen verder moet worden gewijzigd om ervoor te zorgen dat die de lidstaten niet belemmert om in de tolheffing een CO₂-heffingscomponent op te nemen.

Ten slotte vormen verkeersongevallen een belangrijk onderdeel van de maatschappelijke kosten. In 2003 heeft de Commissie voorgesteld het mogelijk te maken bij de berekening van de tolheffing de kosten van ongevallen als kostenelement op te nemen. Het Europees Parlement en de Raad hebben deze specifieke bepaling echter geschrapt⁴. Het ongevallenrisico hangt niet alleen samen met de afgelegde afstand, maar ook met ingewikkelde elementen zoals te hoge snelheid, rijden onder invloed van alcohol en het niet-dragen van de veiligheidsgordel. Instrumenten zoals verzekeringstarieven zijn op dit gebied dus wellicht doeltreffender. Deze kwestie zal verder worden besproken bij de evaluatie van het Europese actieprogramma inzake verkeersveiligheid, die de Commissie voornemens is te maken tegen 2010.

1.3. De huidige richtlijn

In Richtlijn 1999/62/EG wordt het beginsel dat "de gebruiker betaald" erkend, waarbij de lidstaten de mogelijkheid krijgen op afstand gebaseerde heffingen (tolgelden) op te leggen teneinde de kosten van aanleg, onderhoud en exploitatie van infrastructuur terug te verdienen. Krachtens de richtlijn mogen, beneden een maximumtarief, ook tijdsgebonden heffingen worden opgelegd.

De hoogte van de tolgelden mag worden gevarieerd naar gelang van de voertuigemissionormen of de congestieniveaus, maar onder voorwaarde van inkomstenneutraliteit en toepassing op tweejaarlijkse basis. Behalve in Duitsland en Tsjechië is echter nauwelijks gebruik gemaakt van deze optie. Een van de redenen daarvoor is de grote complexiteit voor infrastructuurexploitanten om hun heffingsstructuur op een dergelijke manier aan de vraag aan te passen dat hun inkomsten constant blijven.

³ Voorstel voor een richtlijn van de Raad houdende wijziging van Richtlijn 2003/96/EG tot aanpassing van de bijzondere belastingregeling voor als motorbrandstof voor commerciële doeleinden gebruikte gasolie, COM(2007) 52 definitief.

⁴ Voorstel voor een richtlijn tot wijziging van Richtlijn 1999/62/EG, COM(2003) 448 definitief.

In 2006 werd de richtlijn gewijzigd bij Richtlijn 2006/38/EG waarbij regels werden ingevoerd voor het in rekening brengen van infrastructuurkosten. Bij de gewijzigde richtlijn werd toegestaan de tolgelden in bergachtige gebieden te verhogen met maximaal 25% teneinde alternatieve infrastructuurprojecten te financieren die door het Parlement en de Raad als trans-Europese netwerken van prioritair belang zijn geselecteerd. Deze verhoging wordt momenteel toegepast op de Brenner-autosnelweg (Oostenrijk) als bijdrage voor de financiering van de Brenner-spoorwegtunnel die een onderdeel is van de prioritaire as Berlijn-Palermo. Krachtens de gewijzigde richtlijn kunnen ook specifieke heffingen worden opgelegd ter bestrijding van verontreiniging en congestie, maar er bleven juridische onzekerheden bestaan over de wijze en het tijdstip waarop dat kan gebeuren. Dit heeft de lidstaten terughoudend gemaakt om dergelijke specifieke heffingen in te voeren.

Bovengenoemde bepalingen zijn een stap in de juiste richting om het prijssignaal te versterken. Zij maken het de lidstaten echter nog altijd niet mogelijk om een optimale tarifiering in te voeren. Bij de richtlijn worden de inkomsten uit tolheffingen immers beperkt tot wat strikt noodzakelijk is om de infrastructuurkosten terug te verdienen, zelfs in gebieden waar het verkeer grote verontreinigings- en congestiekosten veroorzaakt die hoger liggen dan de terugverdienbare kosten voor de aanleg van infrastructuur. Daardoor ontbreken de nodige effectieve stimulansen om de heffingen te differentiëren en ze aan te passen aan de voornaamste kostenfactoren, meer bepaald de relevante tijdsperiodes, de plaats en het voertuigtype. Bovendien hebben deze bepalingen uitsluitend betrekking op het gebruik van het trans-Europese wegennet, wat kan leiden tot niet-samenhangende tariefstructuren tussen de voornaamste corridors en andere voor het internationale vervoer gebruikte interlokale wegen.

1.4. Efficiëntere en groenere heffingsregelingen mogelijk maken

De bestaande heffingsregelingen voor het gebruik van de weginfrastructuur zijn niet in staat gebleken om de externe kosten van het vrachtvervoer over de weg te internaliseren. Tolheffingsregelingen kunnen doeltreffender worden gemaakt, maar de bestaande richtlijn houdt dit tegen.

De Commissie pleit reeds geruime tijd voor de invoering van gedifferentieerde heffingen voor het gebruik van infrastructuur waarbij de externe kosten daadwerkelijk in rekening worden gebracht. Reeds in 1996⁵ heeft zij wetgevingsmaatregelen voorgesteld die het de lidstaten mogelijk zouden maken externe kosten te integreren in de tolgelden die worden geheven voor zware vrachtwagens. Op dat tijdstip vonden de lidstaten een dergelijke maatregel voorbarig gezien de toen nog heersende onzekerheden qua berekening van de externe kosten en de marktrijpheid van de vereiste tolheffingstechnologieën.

Deze redenen zijn niet langer geldig.

Er zijn nu methoden beschikbaar om de externe kosten van door motorvoertuigen veroorzaakte verontreiniging, lawaaihinder en congestie in geld uit te drukken. De

⁵ Voorstel voor een richtlijn van de Raad betreffende het in rekening brengen van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtwagens, COM (1996) 331 definitief.

meeste daarvan worden trouwens al in meer of mindere mate gebruikt in bijna alle lidstaten om een kosten/batenanalyse te maken van infrastructuurprojecten. Het door de Commissie, in reactie op het initiatief van het Europees Parlement uitgewerkte model (zie COM(2008)...), biedt bovendien betrouwbare methoden en een reeks eenheidswaarden die als basis kunnen worden gebruikt voor de berekening van rechten voor het gebruik van wegeninfrastructuur.

Wat de tolheffingstechnologieën betreft, zijn er in verscheidene lidstaten al elektronische systemen in werking gesteld met automatische betalingstransacties naar gelang van de plaats van het voertuig, en die systemen hebben zich betrouwbaar en kosteneffectief getoond. Een aantal andere lidstaten heeft verklaard van plan te zijn dergelijke systemen vóór 2011 op hun hoofdwegennet te installeren. Bij Richtlijn 2004/52/EG wordt reeds volledige technische en contractuele interoperabiliteit voor de gebruikers van dergelijke systemen gegarandeerd. Bedoelde systemen hebben ook andere voordelen: zij veroorzaken geen plaatselijke wachtrijen en hinder aan de tolbarrières waar vrachtwagens herhaaldelijk halt moeten houden.

Om efficiëntere en groenere heffingsregelingen mogelijk te maken, stelt de Commissie een stapsgewijze aanpak voor. In de momenteel voorgestelde fase kunnen de lidstaten een tolheffing berekenen op basis van de kosten van de lokale verontreiniging en, waar het door congestie getroffen wegen tijdens de piekperiodes betreft, van de congestie. De gewijzigde richtlijn voert ook stimulansen in om de tolgelden naar gelang van het bovenstaande te differentiëren en tolinningssystemen in te voeren waarbij geen tolhuisjes vereist zijn.

Overeenkomstig het voorgestelde kader is het aan de lidstaten om te beslissen of zij bij de tolberekening al dan externe kostenelementen opnemen. Er bestaat nog steeds enige twijfel over de kosten/batenverhouding van tolsystemen op een aantal minder gefrequenteerde netwerken van lidstaten. In dergelijke omstandigheden is een stapsgewijze aanpak, waarbij proefprojecten worden opgezet en een geleidelijke opbouw en uitwisseling van ervaring wordt aangemoedigd, te verkiezen boven een bindende aanpak waarbij gebruiksrechten verplicht worden ingevoerd. De Commissie zal deze strategie echter in 2013 opnieuw tegen het licht houden om na te gaan of een meer bindende aanpak, gericht op internalisering van de externe kosten, wellicht haalbaar is gezien de verwachte daling van de kosten van technologieën voor automatische tolinning. Wanneer er in het kader van de richtlijn inzake belasting van energieproducten vooruitgang wordt geboekt bij de vaststelling van een gemeenschappelijk brandstofbelastingselement met het oog op de bestrijding van de klimaatverandering, zal bij bovengenoemde evaluatie tevens worden afgewogen of ook de CO₂-uitstoot een kostenelement bij de vaststelling van tolheffingen mag worden.

Om te waarborgen dat een op externe kosten gebaseerde tolheffing gelijkmatig wordt toegepast binnen de interne markt, bevat de voorgestelde wetgeving bepaalde regels analoog aan die van de huidige richtlijn betreffende tolheffingen met het oog op het terugverdienen van infrastructuurkosten. Deze regels moeten discriminatie voorkomen tussen binnen- en buitenlandse vervoerders. Zij verhinderen dat tolheffingen buitensporige belemmeringen voor het vrije verkeer doen ontstaan of controles aan interne grenzen in het leven roepen. Met name worden gemeenschappelijke heffingsbeginselen en -mechanismen vastgesteld die te hoge heffingen vanwege de infrastructuurmonopolies moeten voorkomen. Zij leggen het

gebruik op van een gemeenschappelijke en transparante methode voor het in rekening brengen van de relevante kosten. Voorts bevorderen zij de invoering van elektronische tolinningsystemen die een vlotte doorstroming van het verkeer mogelijk maken. Ten slotte waarborgen zij dat aan de vervoerder een document wordt uitgereikt waarmee hij bedoelde kosten kan doorberekenen ten laste van de expeditie.

Om tot duurzaam vervoer te komen, moeten er betere tarifieringsinstrumenten komen, maar moet er ook meer worden geïnvesteerd in onderzoek en ontwikkeling en infrastructuur. Er zijn met name financiële middelen vereist om de verontreiniging door het wegvervoer aan de bron terug te dringen, de CO₂-uitstoot te verminderen en de energieprestaties te verbeteren, alsmede om een bredere keuze aan realistische alternatieven voor de gebruikers aan te bieden. Een heffingsregeling zal doeltreffender worden wanneer naar behoren aan deze behoeften is voldaan. De huidige richtlijn bevat de aanbeveling de inkomsten uit infrastructuurheffingen te gebruiken om de vervoerssector te ondersteunen en het gehele transportsysteem te optimaliseren. In het geval van de verhoging van de heffing in bergachtige gebieden, heeft de wetgever gespecificeerd dat een dergelijke verhoging op de tolgelden, betaald door gebruikers uit de gehele EU, mag worden ingevoerd, maar uitsluitend wanneer de desbetreffende opbrengsten expliciet worden bestemd voor specifieke projecten van het trans-Europese wegennet, meer bepaald projecten van algemeen Europees belang. Uitgaande van hetzelfde beginsel stelt de Commissie voor dat extra inkomsten uit het deel van de tolheffing dat verband houdt met verontreiniging en congestie, gebruikt worden om het vervoer duurzamer te maken, meer bepaald in het belang van de Gemeenschap en het langetermijnvoordeel van de gebruikers van vervoer in het algemeen.

Tot slot moet ook worden beklemtoond dat uitstel van introductie van een efficiëntere en groenere prijszetting geen optie is, noch voor duurzame mobiliteit, noch voor de interne markt. Gezien de toenemende milieu-impact van het vervoer dringt de tijd, en een doeltreffende tarifiering is een goede manier om de negatieve effecten van het vervoer terug te dringen tegen de laagste kosten voor de economie. De plaatselijke overheden in gebieden die blootstaan aan grote door het internationale vervoer veroorzaakte congestie- en verontreinigingsproblemen zien anders wellicht geen andere keuze dan op ongecoördineerde wijze allerlei maatregelen te treffen, bijvoorbeeld een verbod van bepaald sectoraal verkeer. Dit zou de leveringsketens verstoren en buitensporige belemmeringen veroorzaken voor het vrije verkeer.

1.5. Samenhang met andere beleidslijnen en doelstellingen van de Unie

De voorgestelde richtlijn is een onderdeel van het werkprogramma van de Commissie (TREN/2008/073) en van het pakket ter bevordering van een groener vervoer. Meer in het algemeen draagt zij bij tot zowel de Lissabonagenda van de EU als de strategie van de Unie voor duurzame ontwikkeling, aangezien zij maatregelen mogelijk maakt om congestieproblemen beter aan te pakken, de door het wegvervoer veroorzaakte luchtverontreiniging terug te dringen en de ontwikkeling van schonere transporttechnologieën te bevorderen.

2. RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDE PARTIJEN EN EFFECT-BEOORDELING

De openbare raadpleging en de effectbeoordeling hadden zowel betrekking op de bredere strategie met betrekking tot alle takken van het vervoer als op het onderhavige voorstel.

Tussen 29 oktober en 31 december 2007 werd een internetraadpleging uitgevoerd, op 31 januari 2008 gevolgd door een hoorzitting van belanghebbenden.

De respondenten ondersteunden het beginsel van internalisering van de externe kosten van het vervoer, waren van mening dat luchtverontreiniging en congestie de twee grootste problemen van het wegvervoer zijn en waren van oordeel dat het beste economische instrument om de desbetreffende kosten aan te pakken gedifferentieerde gebruiksrechten zijn. Voor de aanpak van de klimaatverandering waren zij van mening dat het gebruik van energiebelastingen of de integratie van het vervoer in het emissiehandelssysteem meer geschikte instrumenten zijn. In het algemeen werd ervan uitgegaan dat de inkomsten uit internaliseringsheffingen moeten worden gebruikt om te investeren in alternatieve vervoersinfrastructuur en schonere technologieën of meer algemeen moeten worden gebruikt om de negatieve externe effecten van het vervoer te verminderen⁶.

In de effectbeoordeling wordt een overzicht gegeven van de externe deskundigheid die methodologische en modelleringsondersteuning heeft geleverd voor de uitwerking van het voorstel. Met name heeft de Commissie een studie doen uitvoeren om de meest recente theoretische en praktische stand van zaken op te maken bij de raming en internalisering van de externe kosten⁷.

Uit de effectbeoordeling blijkt dat het "business as usual"-scenario, d.w.z. geen nieuwe acties om efficiënte tarifiering te bevorderen, onmogelijk kan resulteren in duurzame mobiliteit. Aangevoerd werd dat gedifferentieerde gebruiksrechten doeltreffender zijn dan de gebruikelijke verkeersbelastingen om luchtverontreiniging, lawaaihinderkosten en congestie bij het wegvervoer te bestrijden.

De voor- en nadelen van verplichte versus optionele heffingsregelingen voor het goederenvervoer over de weg werden tegen elkaar afgewogen. Daarbij bleek dat in lidstaten met zeer intens verkeer heffingsregelingen duidelijke en onmiddellijke voordelen opleveren, maar dat de financiële levensvatbaarheid van heffingsystemen ter compensatie van de externe kosten in lidstaten met minder intens verkeer verder moeten worden bestudeerd.

Er werd ook gekeken naar het effect van een specifieke CO₂-heffing of -belasting, opgelegd bovenop de heffingen in verband met luchtverontreiniging en lawaaihinder. De conclusie was dat, hoewel een dergelijke extra heffing bijkomende baten kan opleveren, dit aspect beter kan worden aangepakt via een meer gecoördineerde actie op EU-niveau ter vermindering van de uitstoot van broeikasgassen, gebaseerd op

⁶ Een samenvatting van deze bijdragen en een verslag van de hoorzitting zijn te vinden op de volgende website: http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/road_market_en.htm.

⁷ "Handbook on the estimation of external cost in the transport sector": http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index_en.htm.

hetzij het systeem van handel in emissierechten, hetzij een gemeenschappelijk brandstofbelastingselement in het kader van de richtlijn inzake de belasting van energieproducten.

Ook het effect van een congestieheffing, toegepast op verzadigde verkeersassen, werd geëvalueerd. Deze optie zou leiden tot een vermindering van de congestie, en tevens tot een aanzienlijke vermindering van zowel de luchtverontreiniging als de CO₂-uitstoot, zeker wanneer een soortgelijke heffing ook zou gelden voor personenwagens.

Uit de effectbeoordeling bleek voorts dat een uitbreiding van het toepassingsgebied van heffingsregelingen voor het trans-Europese wegennet tot andere interlokale wegen kan verhelpen aan het probleem van afleiding van het verkeer naar interlokale routes waarop geen tol wordt geheven.

De voor- en nadelen van het geven van een duidelijke bestemming aan de inkomsten uit externekostenheffingen werden onderzocht uit het oogpunt van zowel het economisch effect als met het oog op het vergroten van het begrip van en het draagvlak bij de weggebruikers.

Wanneer alle lidstaten kiezen voor tolheffingen, als toegestaan overeenkomstig de voorgestelde richtlijn, zou dit resulteren in een aanzienlijke vermindering van de uitstoot van plaatselijk verontreinigende stoffen en kooldioxide ten gevolge van het goederenvervoer over de weg, alsook tot een vermindering van de congestie en het aantal verkeersslachtoffers. Een differentiatie van de heffing naar gelang van de euro-emissienormen van voertuigen zal de vernieuwing van het voertuigpark versnellen, wat tot betere milieuprestaties zal leiden. Het positieve effect op de congestie zal op zijn beurt leiden tot een vermindering van het dieselverbruik door vrachtwagens met 8% en dus tot een verlaging van de CO₂-uitstoot. Dit zou een duidelijke bijdragen leveren tot het terugdringen van de luchtverontreinigings- en klimaatveranderingsproblemen. Er wordt geen effect verwacht op het algemene mobiliteitsniveau (voor nadere gegevens, zie SEC(2008) ...).

3. JURIDISCHE ELEMENTEN VAN HET VOORSTEL

3.1. Samenvatting van de voorgestelde maatregelen

De voorgestelde richtlijn maakt het mogelijk om in de tolgelden die worden geheven op zware vrachtwagens een bepaald bedrag op te nemen dat betrekking heeft op de door het vervoer veroorzaakte kosten van luchtverontreiniging en lawaaihinder. Zij maakt het ook mogelijk om die tol tijdens piekperioden te berekenen op basis van de congestiekosten die door het goederenvervoer voor andere voertuigen worden veroorzaakt. Om deze externe kosten zo goed mogelijk te weerspiegelen, zal de hoogte van het tolgeld variëren naar gelang van de afgelegde afstand, de plaats en het tijdstip dat de wegen worden gebruikt. De opbrengsten moeten door de lidstaten worden gebruikt om het vervoer duurzamer te maken via projecten zoals onderzoek en ontwikkeling met betrekking tot schonere en energie-efficiëntere voertuigen, om de effecten van door het wegvervoer veroorzaakte verontreiniging te verminderen en/of alternatieve infrastructuurcapaciteit aan de gebruikers aan te bieden.

Lidstaten die voor dit systeem kiezen, moeten gemeenschappelijke heffingsbeginselen in acht nemen, samen met mechanismen ter kennisgeving van en rapportering over tolheffingsregelingen aan de Commissie. De lidstaten moeten onafhankelijke instanties in het leven roepen om de in rekening te brengen kosten vast te stellen met gebruikmaking van een gemeenschappelijke methode die op eenvoudige wijze kan worden gemonitord en kan worden aangepast aan de wetenschappelijke vooruitgang. Dit moet waarborgen dat de heffingsregelingen transparant zijn, evenredig zijn met het nagestreefde doel en de vervoerders niet discrimineren op basis van hun nationaliteit.

De tolgeden moeten worden geïnd via elektronische systemen die vrije doorstroming van het verkeer mogelijk maken en plaatselijke lawaaihinder aan de tolbarrières voorkomen, en die in een later stadium kunnen worden uitgebreid tot andere delen van het netwerk zonder dat dit aanzienlijke aanvullende investeringen vergt. Er is een overgangperiode voor het huidige systeem met slagbomen gepland. Om een onterechte belasting van gebruikers te vermijden, moet aan andere voorwaarden worden voldaan wanneer een op de kosten van congestie en verontreiniging gebaseerde heffing wordt gecombineerd met een heffing met het oog op het terugverdienen van de infrastructuurkosten.

Om onsamenhangende tariefsystemen tussen de voornaamste verkeersassen en andere interlokale wegen te voorkomen, wordt de werkingssfeer van de huidige richtlijn uitgebreid tot meer dan alleen het trans-Europese wegennet. Bovendien worden de bepalingen in de huidige richtlijn betreffende de verhoging van tolgeden in bergachtige gebieden ter medefinanciering van door de EU als prioritair aangemerkte projecten praktischer gemaakt.

De voorgestelde richtlijn belemmert de lidstaten niet om op wegen in stedelijke gebied heffingen op te leggen ter vermindering van de congestie of ter bestrijding van negatieve milieueffecten in dichtbebouwde gebieden.

3.2. Rechtsgrondslag en subsidiariteits- en evenredigheidsbeginselen

Het voorstel is gebaseerd op artikel 71 van het Verdrag, aangezien een verbetering van de efficiëntie en milieuprestaties van het goederenvervoer over de weg een centrale doelstelling is van het gemeenschappelijk vervoersbeleid.

Het voldoet aan de beginselen van subsidiariteit en evenredigheid. Gezien het belang van het vervoer voor de interne markt moeten er gemeenschappelijke heffingsbeginselen worden vastgesteld voor alle wegen tussen steden, inclusief het trans-Europese wegennet, om het voor de lidstaten mogelijk te maken hun externe kosten via een tolheffing te recupereren. Dit kan alleen worden bereikt door een bestaande richtlijn te wijzigen en kan dus niet worden bewerkstelligd door de lidstaten alleen.

Het voorstel geeft de lidstaten de vrijheid om te beslissen of en op welke wegen tol wordt geheven en of lokale congestie- en milieukosten al dan niet in die tol worden doorberekend. Ook de keuze van de projecten die met de geïnde tolgeden worden gefinancierd, wordt aan de lidstaten gelaten op voorwaarde dat de geselecteerde projecten bijdragen tot duurzame mobiliteit. Het voorstel gaat dus niet verder dan wat nodig is om de vastgestelde doelstellingen te bereiken.

Het voorgestelde instrument is een richtlijn aangezien een verordening de bewegingsruimte van de lidstaten al te zeer kan beperken.

Het betreft een maatregel die van belang is voor de Europese economische ruimte en die dus tot die ruimte moet worden uitgebreid.

De voorgestelde maatregel heeft geen gevolgen voor de begroting.

4. GEDETAILEERDE TOELICHTING

In artikel 2 worden nieuwe definities gegeven in verband met tolgelden, infrastructuurheffingen, externekostenheffingen, kosten van door het verkeer veroorzaakte luchtverontreiniging en lawaaihinder en congestiekosten. Het vorige begrip van 'gewogen gemiddeld toltarief' wordt vervangen door het begrip 'gewogen gemiddelde infrastructuurheffing'.

In artikel 7 wordt gespecificeerd dat een lidstaat niet zowel een voor het hele land geldende tolheffing als gebruiksrechten mag opleggen en bijgevolg tussen beide systemen moet kiezen.

In artikel 7 *bis* wordt de verhouding gespecificeerd tussen de dag-, week-, maand- en jaartarieven bij op het tijdsgebruik gebaseerde heffingen (vignettes), dit om te voorkomen dat de betaalde gebruiksrechten discriminatie veroorzaken voor gebruikers die slechts zelden van bedoelde wegen gebruik maken, doorgaans buitenlandse vervoerders.

Krachtens artikel 7 *ter* mogen de lidstaten via tolgelden, hetzij een heffing gebaseerd op de kosten van door het verkeer veroorzaakte lucht- en geluidsverontreiniging en congestie, hetzij een heffing om de aanleg, het onderhoud en de exploitatie van de infrastructuur terug te verdienen, hetzij beide opleggen.

Overeenkomstig artikel 7 *quater* moeten de op de externe kosten gebaseerde heffingen worden gevarieerd naar gelang van de het type voertuig, het soort weg en de tijdsperiode. De hoogte van de heffing wordt door een onafhankelijke instantie vastgesteld overeenkomstig de in bijlage III *bis* gespecificeerde methode.

Overeenkomstig artikel 7 *sexies* mag er een verhoging worden opgelegd op alternatieven voor de hoofdroute waarvoor een verhoging voor bergachtige gebieden geldt; bij dit artikel wordt een regel vastgesteld om dubbele heffingen te vermijden wanneer er een op de externe kosten gebaseerde heffing wordt opgelegd in combinatie met een verhoging.

Artikel 7 *septies*, lid 5, is bedoeld om dubbelbetalingen te voorkomen ten gevolge van een variatie van zowel de heffing in verband met de infrastructuurkosten als de heffing gebaseerd op de externe kosten.

Bij artikel 7 *octies* worden de kennisgevingseisen geactualiseerd.

Krachtens artikel 7 *novies* zijn kortingen op of verlagingen van de externekostenheffingen verboden.

Overeenkomstig artikel 7 *decies* moeten externekostenheffingen worden geïnd via een elektronisch tolsysteem, waarmee een belemmering van de vrije verkeersstromen wordt voorkomen en wat het mogelijk maakt het systeem in een later stadium uit te breiden zonder de bouw van tolbarrières noodzakelijk te maken, wat aanzienlijke investeringen zou vergen. Voor de bestaande tolsystemen is een overgangperiode gepland. De vervoerder moet een document worden overhandigd waarin de hoogte van de heffing staat gespecificeerd.

Artikel 8 *quater* waarborgt dat de Commissie bij de zaak wordt betrokken wanneer verschillende lidstaten samenwerken om een tolheffingssysteem in te voeren.

In artikel 9, lid 1, onder a), wordt gespecificeerd dat het toegestaan is regulerende heffingen op te leggen op het gebruik van wegen in dichtbebouwde gebieden.

Overeenkomstig artikel 9 moet het deel van de tolheffing dat op de externe kosten is gebaseerd, worden bestemd voor verschillende maatregelen die bijdragen tot een duurzaam vervoer.

Krachtens artikel 9 *ter* en *quater* is de Commissie gemachtigd om de methode ter berekening van de hoogte van de heffingen aan te passen aan de wetenschappelijke vooruitgang.

Bij artikel 11 worden rapporteringseisen ingevoerd voor de lidstaten en de Commissie. Uiterlijk op 31 december 2013 moet een verslag worden ingediend over een verdere uitbreiding van de richtlijn.

In de overige artikelen worden met het oog op juridische helderheid bestaande bepalingen herhaald.

(De nummering van de artikelen verwijst naar de gewijzigde richtlijn, niet naar de wijzigende richtlijn).

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot wijziging van Richtlijn 1999/62/EG betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 71, lid 1,

Gezien het voorstel van de Commissie⁸,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité⁹,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's¹⁰,

Handelend volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De bevordering van duurzaam vervoer is een centrale doelstelling van het gemeenschappelijk vervoersbeleid. Te dien einde moeten de negatieve effecten van het vervoer, met name congestieproblemen die de mobiliteit belemmeren, verontreiniging die gezondheids- en milieuschade veroorzaakt, en de bijdrage van het vervoer aan de klimaatverandering worden verminderd. Voorts moeten milieubeschermingseisen worden geïntegreerd in de vaststelling en tenuitvoerlegging van andere aspecten van het gemeenschapsbeleid, inclusief het gemeenschappelijk vervoersbeleid.
- (2) De doelstelling van vermindering van de negatieve effecten van het vervoer moet op een dergelijke wijze worden nagestreefd dat niet in verhouding staande belemmeringen voor het vrije verkeer worden vermeden, in het belang van een gezonde economische groei en een goede functionering van de interne markt.
- (3) Om het transportsysteem in die zin te optimaliseren, moet het gemeenschappelijk vervoersbeleid een mix van instrumenten gebruiken om de vervoersinfrastructuur en -technologieën te verbeteren en een efficiënter beheer van de vervoersvraag mogelijk te maken. Daartoe moet meer dan voordien gebruik worden gemaakt van het beginsel

8 ...
9 ...
10 ...

dat de gebruiker betaalt en moet het beginsel dat de vervuiler betaalt ten uitvoer worden gelegd in de vervoerssector.

- (4) Overeenkomstig artikel 11 van Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad¹¹ moet de Commissie een model indienen voor de beoordeling van alle externe kosten ten gevolge van het gebruik van de vervoersinfrastructuur, dat als grondslag kan dienen voor toekomstige berekeningen van de hoogte van infrastructuurheffingen. Dit model moet vergezeld gaan van een analyse van de gevolgen van de doorberekening van externe kosten voor alle soorten vervoer en een strategie voor de stapsgewijze toepassing van dit model voor alle soorten van vervoer, en zo nodig van voorstellen voor verdere herziening van deze richtlijn.
- (5) Om vooruit te gaan op de weg van een duurzamer vervoersbeleid, moeten de vervoers-tarieven beter de kosten weerspiegelen van de met het verkeer verband houdende luchtverontreiniging, lawaaihinder en klimaatveranderings- en congestieproblemen, veroorzaakt door het feitelijke gebruik van motorvoertuigen, treinen, vliegtuigen en schepen, opdat op die manier tegen de laagste economische kosten het gebruik van de infrastructuur wordt geoptimaliseerd, plaatselijke verontreiniging wordt vermindering, de congestie wordt beheerd en de klimaatverandering wordt bestreden. Dit vergt een stapsgewijze aanpak voor alle vervoerstakken, rekening houdend met hun specifieke kenmerken.
- (6) In de wegvervoersector zijn tolgeden, op basis van de afgelegde afstand berekende heffingen voor het gebruik van de infrastructuur, een billijk en doeltreffend economisch instrument om deze doelstelling te bereiken aangezien zij in direct verband staan met het gebruik van de infrastructuur en kunnen worden gevarieerd naar gelang van de afgelegde afstand, de milieuprestaties van de voertuigen en de tijd en plaats van gebruik van die voertuigen, en bijgevolg kunnen worden vastgesteld op een niveau dat de daadwerkelijk door de voertuigen veroorzaakte verontreinigings- en congestiekosten weerspiegelt. Bovendien doet de heffing van tolgeden geen concurrentievervalsing binnen de interne markt ontstaan aangezien de desbetreffende gelden door alle vervoerders moeten worden betaald, ongeacht hun lidstaat van oorsprong of vestiging en dit in verhouding tot de intensiteit waarmee zij het wegennet gebruiken.
- (7) Uit de effectbeoordeling blijkt dat tolheffingen, berekend op basis van de kosten van verontreiniging en, op verzadigde wegen, van de wegcongestie, een positief effect kunnen hebben op het vervoerssysteem en kunnen bijdragen tot de EU-strategie ter bestrijding van klimaatverandering. Dergelijke heffingen zouden de congestie en de plaatselijke verontreiniging verminderen door het gebruik van schonere voertuig-technologieën te bevorderen, het logistiek beleid van ondernemingen te optimaliseren en retourritten met lege vrachtwagens te ontmoedigen. Op indirecte wijze kunnen zij ook een belangrijke rol spelen bij de vermindering van het brandstofverbruik en de strijd tegen klimaatverandering. Tolheffingen waarin, voor verzadigde wegen, een congestiekostenelement is geïntegreerd, zullen een doeltreffender instrument tegen congestie zijn wanneer de lidstaten andere, buiten de werkingssfeer van deze richtlijn vallende voertuigen betrekken bij soortgelijke regelingen.

¹¹ PB L 187 van 20.7.1999, blz. 42. Richtlijn als laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2006/103/EG van de Raad (PB L 363 van 20.12.2006, blz. 344).

- (8) De kosten van door het verkeer veroorzaakte luchtverontreiniging en lawaai- en congestiehinder, inclusief kosten van gezondheidszorg, schade aan gewassen en andere productieverliezen, alsmede welzijnskosten, worden gedragen binnen de lidstaat waar het relevante verkeer plaatsvindt.
- (9) Het door de Commissie uitgewerkte model voor de berekening van deze externe kosten levert betrouwbare methoden op, alsook een reeks eenheidswaarden die nu al kunnen worden gebruikt als basis voor de berekening van de hoogte van gebruiksrechten voor het gebruik van wegen.
- (10) Er bestaat nog enige onzekerheid over de kosten en baten van de systemen om gedifferentieerde gebruiksrechten te kunnen heffen op wegen met laag verkeersdebiet. Totdat die onzekerheid is opgelost, lijkt een flexibele aanpak op communautair niveau het meest geschikt. Een dergelijke flexibele aanpak laat het aan de lidstaten om te beslissen of zij al dan niet, en op welke wegen, heffingen met betrekking tot de externe kosten invoeren op basis van de lokale en nationale kenmerken van hun wegennet.
- (11) Om een versnippering van de heffingssystemen, met negatieve effecten op de vervoerssector, te voorkomen, mogen op het grondgebied van een lidstaat niet tegelijk op de tijd gebaseerde gebruiksrechten én tolgelden worden geheven, met uitzondering van bepaalde gevallen waarin dit noodzakelijk is om de aanleg van tunnels, bruggen of bergpassen te bekostigen.
- (12) Op de tijd gebaseerde gebruiksrechten, geheven op dag-, week-, maand- of jaarbasis, mogen geen discriminatie inhouden van incidentele gebruikers aangezien dergelijke gebruikers voor een groot deel buitenlandse vervoerders zullen zijn. Er moet bijgevolg een goede verhouding tussen dag-, week-, maand- en jaartarieven worden vastgesteld.
- (13) Onsamenvhangende heffingsregelingen tussen het trans-Europese wegennet en andere onderdelen van het eventueel door het internationale vervoer gebruikte wegennet, moeten worden vermeden. Op het gehele interlokale netwerk moeten daarom dezelfde heffingsbeginselen worden toegepast.
- (14) Op de afgelegde afstand gebaseerde tolheffingen moeten worden toegestaan teneinde een extern kostenelement te integreren dat gebaseerd is op de kosten van door het verkeer veroorzaakte lucht- en geluidsverontreiniging en, op verzadigde wegen en gedurende piekperiodes, de doorgaans op lokaal niveau gedragen congestiekosten. Het in de tolgelden geïntegreerde externe kostenelement moet kunnen worden bijgeteld bij de infrastructuurkosten, mits bij de berekening van die kosten aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan om overmatige kostentoerekening te voorkomen.
- (15) Om de kosten van door het verkeer veroorzaakte lucht- en geluidsverontreiniging en congestie beter te weerspiegelen, moet de toerekening met betrekking tot de externe kosten variëren naar gelang van het weg- en voertuigtype en de tijdsperiode waarin de weg wordt gebruikt, bijvoorbeeld de dag-, week- of seizoenspiek, dan wel de dal- of nachtperiodes.
- (16) De vlotte functionering van de interne markt vereist een communautair kader dat ervoor zorgt dat heffingen op basis van de lokale kosten van door het verkeer veroorzaakte lucht en geluidsverontreiniging en congestie op een transparante, evenredige en niet-discriminerende wijze worden vastgesteld. Dit vergt

gemeenschappelijke, op erkende wetenschappelijke methoden gebaseerde heffingsbeginselen, berekeningsmethoden en eenheidswaarden voor de externe kosten, samen met mechanismen voor de kennisgeving van en rapportering over tolheffingsregelingen aan de Commissie.

- (17) De instantie die het externekostenelement vaststelt, mag er geen gevestigd belang bij hebben om een buitensporig hoog heffingsniveau vast te stellen en moet dus onafhankelijk zijn van het lichaam dat de tolgelden int en beheert. De ervaring heeft uitgewezen dat invoering van een verhoging van de tolgelden in bergachtige gebieden met het oog op de financiering van prioritaire projecten van het trans-Europese wegennet voor infrastructuurexploitanten geen uitvoerbare optie is wanneer een dergelijke verhoging van de tolheffing leidt tot sluipverkeer via alternatieve routes en dus tot inkomstenverlies voor de exploitant. Om aan een dergelijke situatie te verhelpen, moet zulke verhoging ook worden toegestaan op bedoelde alternatieve routes.
- (18) Om voorrang te geven aan de aanleg van prioritaire projecten van Europees belang, moeten de lidstaten die over de mogelijkheid beschikken bovengenoemde verhoging in te voeren, deze optie gebruiken alvorens een externekostenheffing in te voeren. Om overmatige kostentoe rekening aan de gebruikers te voorkomen, mag een externekostenheffing niet met een verhoging worden gecombineerd tenzij de externe kosten hoger liggen dan de inkomsten uit de reeds ingevoerde verhoging. In een dergelijk geval is het dus aangewezen het bedrag van de verhoging af te trekken van dat van de externekostenheffing.
- (19) Wanneer reeds gedifferentieerde externekostenheffingen zijn ingevoerd, houdt een variatie van de infrastructuurheffing met het doel de congestie te verminderen, het gebruik van de infrastructuur te optimaliseren, de schade aan infrastructuur te minimaliseren en de verkeersveiligheid te verbeteren een overmatige kostentoe rekening in voor bepaalde categorieën gebruikers, wat inhoudt dat een dergelijke variatie in dit geval moet worden uitgesloten.
- (20) Kortingen op of verlagingen van de externekostenheffingen mogen niet worden toegestaan aangezien het risico groot is dat bepaalde categorieën gebruikers daardoor op onrechtmatige wijze worden gediscrimineerd.
- (21) Vervoersbeslissingen zullen op een doeltreffender wijze worden beïnvloed door de toerekening van externe kosten via tolheffingen wanneer de gebruikers zich bewust zijn van dergelijke kosten. Op het door de tolexploitant uitgereikte betalingsbewijs of gelijkwaardig document moeten de externe kosten dus afzonderlijk worden vermeld. Een dergelijk document maakt het voor de vervoerders bovendien gemakkelijker om deze externekostenheffing door te berekenen aan de expediteur of andere klanten.
- (22) Het gebruik van elektronische tolsystemen is essentieel om belemmering van een vrije doorstroming van het verkeer en negatieve effecten op het plaatselijke milieu ten gevolge van wachtrijen aan tolbarrières te voorkomen. Daarom moet ervoor worden gezorgd dat een externekostenheffing wordt toegerekend en geïnd via dergelijke systemen, overeenkomstig 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 Gemeenschap¹² die voorziet in passende en evenredige maatregelen om ervoor te zorgen dat bij de invoering van elektronische tolheffingssystemen wordt gewaakt over technische, juridische, commerciële, gegevensbeschermings- en privacybelangen. Voorts moeten dergelijke systemen zo zijn ontworpen dat er geen wegbarrières zijn en dat zij in een later stadium tegen geringe kosten kunnen worden uitgebreid tot parallelle wegen. Er moet echter worden voorzien in een overgangperiode waarin de nodige aanpassingen kunnen worden ingevoerd.

- (23) Om redenen van rechtszekerheid moet worden gespecificeerd in welke gevallen regulerende heffingen mogen worden opgelegd die specifiek zijn bedoeld om de verkeerscongestie of negatieve milieueffecten, inclusief slechte luchtkwaliteit, te verminderen.
- (24) Overeenkomstig de transportbeleidsdoelstellingen van deze richtlijn moeten de door externekostenheffingen gegenereerde extra inkomsten worden gebruikt ten bate van projecten van algemeen communautair belang die bedoeld zijn om de duurzame mobiliteit te bevorderen. Dergelijke projecten moeten een efficiënte prijsvorming vergemakkelijken, door het wegvervoer veroorzaakte verontreiniging aan de bron verminderen, de CO₂-uitstoot- en energieprestaties van voertuigen verbeteren en alternatieve infrastructuur voor vervoerders ontwikkelen. Dit omvat onder meer onderzoek en ontwikkeling met het oog op schonere voertuigen en de uitvoering van de vervoersaspecten van de actieplannen overeenkomstig Richtlijn 96/62/EG van de Raad inzake de beoordeling en het beheer van de luchtkwaliteit¹³ en Richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai¹⁴, wat maatregelen kan omvatten om door het verkeer veroorzaakte lawaaihinder en luchtverontreiniging rond grote infrastructuurvoorzieningen en in agglomeraties te beperken. De duidelijke bestemming van deze inkomsten ontslaat de lidstaten niet van hun verplichting overeenkomstig artikel 88, lid 3, van het Verdrag om de Commissie van bepaalde nationale maatregelen in kennis te stellen, noch doet dit afbreuk aan het resultaat van enige procedure, ingeleid overeenkomstig artikel 87 en 88 van het Verdrag.
- (25) Teneinde de interoperabiliteit van tolheffingsregelingen te waarborgen, moet het voor twee of meer lidstaten mogelijk zijn om, mits aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan, samen te werken bij de invoering van een gemeenschappelijk tolsysteem.
- (26) Te gepasten tijde moet de Commissie het Europees Parlement en de Raad een grondige evaluatie toezenden van de ervaring die is opgedaan door lidstaten welke een externekostenheffing overeenkomstig deze richtlijn toepassen. Deze evaluatie moet ook een analyse omvatten van de voortgang op het gebied van de strategie ter bestrijding van de klimaatverandering, inclusief wat de vaststelling betreft van een gemeenschappelijk brandstofbelastingselement met betrekking tot klimaatverandering overeenkomstig Richtlijn 2003/96/EG van de Raad van 27 oktober 2003 tot herstructurering van de communautaire regeling voor de belasting van

¹² PB L 166 van 30.4.2004, blz. 124.

¹³ PB L 296 van 21.11.1996, blz. 55. Richtlijn als gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1882/2003 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 284 van 31.10.2003, blz. 1).

¹⁴ PB L 189 van 18.7.2002, blz. 12.

energieproducten en elektriciteit¹⁵, ook voor door zware wegvoertuigen gebruikte brandstof. In het licht van deze voortgang moet het aspect van de kooldioxide-emissies worden geïntegreerd en moet een analyse van verdere passende acties worden uitgevoerd.

- (27) Overeenkomstig artikel 55, lid 2, van Verordening (EG) nr. 1083/2006 van de Raad van 11 juli 2006 houdende algemene bepalingen inzake het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling, het Europees Sociaal Fonds en het Cohesiefonds¹⁶ moeten inkomsten uit direct bij de gebruikers geïnde heffingen in rekening worden gebracht bij de bepaling van het financieringstekort bij een inkomstengenererend project. Aangezien de inkomsten uit een externekostenheffing echter bestemd zijn voor projecten die gericht zijn op vermindering van de verontreiniging aan de bron, verlichting van de effecten daarvan, verbetering van de CO₂- en energieprestaties van voertuigen en ontwikkeling van alternatieve infrastructuur voor vervoerders, worden zij niet meegerekend bij de berekening van het financieringstekort. De maatregelen voor de tenuitvoerlegging van deze richtlijn moeten worden vastgesteld in overeenstemming met Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden¹⁷.
- (28) Met name moet de Commissie worden gemachtigd om de bijlagen 0, III, III bis en IV aan te passen aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang en bijlage I en II aan de inflatie. Aangezien deze maatregelen van algemene strekking zijn en ten doel hebben niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn te wijzigen, moeten zij worden vastgesteld overeenkomstig de regelgevingsprocedure met toetsing van artikel 5 bis van Besluit 1999/468/EG.
- (29) Aangezien de doelstellingen van deze maatregel, namelijk de bevordering van de invoering van op externe kosten gebaseerde gedifferentieerde heffingen met het oog op de totstandbrenging van duurzaam vervoer, niet voldoende door de lidstaten alleen kunnen worden verwezenlijkt en derhalve, gezien het belang van de grensoverschrijdende dimensie van het vervoer, beter door de Gemeenschap kunnen worden verwezenlijkt, kan de Gemeenschap overeenkomstig het subsidiariteitsbeginsel optreden als bedoeld in artikel 5 van het Verdrag. Overeenkomstig het evenredigheidsbeginsel als uiteengezet in dit artikel gaat deze richtlijn niet verder dan wat nodig is om de deze doelstellingen te verwezenlijken.

HEBLEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Richtlijn 1999/62/EG wordt als volgt gewijzigd:

¹⁵ PB L 283 van 31.10.2003, blz. 51. Richtlijn als laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2004/75/EG (PB L 157 van 30.4.2004, blz. 100).

¹⁶ PB L 210 van 31.7.2006, blz. 25–78.

¹⁷ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23. Besluit als gewijzigd bij Besluit 2006/512/EG (PB L 200 van 22.7.2006, blz. 11).

1. In Artikel 2 worden de punten b) en b bis) vervangen door de volgende punten:

- "b) 'tolgeld': een bedrag dat wordt betaald voor een bepaalde afstand afgelegd met een voertuig op een infrastructuurvoorziening dat een infrastructuurheffing en/of een externekostenheffing bevat;
- b bis) 'infrastructuurheffing': een via een tol geïnde heffing met het oog op het terugverdienen van door een lidstaat gemaakte infrastructuurkosten;
- b ter) 'externekostenheffing': een via een tol geïnde heffing met het oog op het terugverdienen van in een lidstaat veroorzaakte kosten van door het verkeer veroorzaakte luchtverontreiniging, door het verkeer veroorzaakte lawaaihinder en congestie;
- b quater) 'kosten van door het verkeer veroorzaakte luchtverontreiniging': de kosten van de schade die wordt veroorzaakt door de emissie tijdens het gebruik van een voertuig van bepaalde schadelijke luchtverontreinigende stoffen;
- b quinquies) 'kosten van door het verkeer veroorzaakte lawaaihinder': de kosten van de schade die wordt veroorzaakt door het lawaai voortgebracht door een voertuig of door de interactie van een voertuig met het wegdek;
- b sexies) 'congestiekosten': de extra kosten in termen van tijdsverlies, onbetrouwbaarheid van de tijdsduur, toegenomen brandstofverbruik en voertuigonderhoud, opgelegd aan andere voertuigen wanneer het infrastructuurgebruik het verzadigingspunt bereikt;
- b septies) 'gewogen gemiddelde infrastructuurheffing': de totale opbrengsten van een infrastructuurheffing over een bepaalde periode, gedeeld door het aantal voertuigkilometers die tijdens die periode zijn afgelegd op de aan de heffing onderworpen wegennetonderdelen;
- b octies) 'gewogen gemiddelde externekostenheffing': de totale opbrengsten van een externekostenheffing over een bepaalde periode, gedeeld door het aantal voertuigkilometers die tijdens die periode zijn afgelegd op de aan de heffing onderworpen wegennetonderdelen;"

2. De artikelen 7, 7 bis en 7 ter worden vervangen door de volgende artikelen:

"Artikel 7

1. De lidstaten mogen tolgelden en/of gebruiksrechten op hun wegennet of op bepaalde gedeelten daarvan handhaven of invoeren, mits aan de in de leden 2, 3 en 4 van dit artikel en de in de artikelen 7 bis tot en met 7 undecies gestelde voorwaarden is voldaan.

2. Het is de lidstaten niet toegestaan om op hun grondgebied op enigerlei voertuigcategorie tegelijkertijd zowel tolgelden als gebruiksrechten te heffen. Een lidstaat die voor het gebruik van zijn netwerk een gebruiksrecht oplegt, mag evenwel ook tolgelden heffen voor het gebruik van bruggen, tunnels en bergpassen.

3. Tolgelden en gebruiksrechten worden geheven zonder directe of indirecte discriminatie op grond van de nationaliteit van de vervoersonderneming, de lidstaat of het derde land waar de vervoersonderneming gevestigd is of waar het voertuig geregistreerd is, of op grond van de herkomst of bestemming van het vervoer.

4. De lidstaten kunnen voorzien in verlaagde toltarieven of gebruiksrechten, dan wel vrijstellingen van de verplichting om tolgeld of gebruiksrechten te betalen, voor voertuigen die zijn vrijgesteld van de eis tot het installeren en gebruiken van het controleapparaat overeenkomstig Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad van 20 december 1985 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer¹⁸, en in de gevallen van en onder de voorwaarden als genoemd in artikel 6, lid 2, onder a) en onder b), van deze richtlijn.

5. Gedurende een overgangsperiode tot en met 31 december 2011 kan een lidstaat besluiten om tolheffingen en/of gebruiksrechten uitsluitend toe te passen op voertuigen met een maximaal toegestaan totaalgewicht van minimaal 12 ton. Vanaf 1 januari 2012 worden tolheffingen en/of gebruiksrechten toegepast op alle voertuigen in de zin van artikel 2, onder d), tenzij een lidstaat van mening is dat een uitbreiding van de tolheffing en/of gebruiksrechten tot voertuigen lichter dan 12 ton:

- (a) aanzienlijke ongunstige gevolgen heeft voor de doorstroming van het verkeer, het milieu, geluidsniveaus, congestie en volksgezondheid; of
- (b) administratieve kosten met zich meebrengt die meer bedragen dan 30% van de extra door die uitbreiding gegenereerde inkomsten.

Artikel 7 bis

1. De gebruiksrechten zijn evenredig met de duur van de betrokken infrastructuurvoorzieningen en moeten beschikbaar zijn voor een tijdsduur van een dag, week, maand en jaar. Met name bedraagt het jaartarief niet minder dan 80 keer het dagtarief, het maandtarief niet minder dan 13 keer het dagtarief en het weektarief niet minder dan 5 keer het dagtarief.

Voor op zijn grondgebied geregistreerde voertuigen mag een lidstaat ervoor kiezen uitsluitend jaartarieven te hanteren.

2. De gebruiksrechten, inclusief administratieve kosten, worden door de betrokken lidstaat voor alle voertuigcategorieën vastgesteld op een tarief dat de in bijlage II vastgestelde maximumtarieven niet overschrijdt.

Artikel 7 ter

1. Infrastructuurheffingen worden gebaseerd op het beginsel van het terugverdienen van de infrastructuurkosten. De gewogen gemiddelde infrastructuurheffingen zijn gerelateerd aan de kosten van de aanleg, de exploitatie, het onderhoud en de uitbreiding van het betrokken infrastructuurnet. De gewogen gemiddelde infrastructuurheffing mag eveneens een rendement op kapitaal of een winstmarge op basis van de marktvoorwaarden omvatten.

¹⁸ PB L 370 van 31.12.1985, blz. 8, als laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 432/2004 (PB L 71 van 10.3.2004, blz. 3).

2. Externekostenheffingen zijn gerelateerd aan de kosten van door het verkeer veroorzaakte luchtverontreiniging, de kosten van door het verkeer veroorzaakte lawaaihinder, of beide. Op gedeelten van het wegennet waarop congestie heerst, mag de externekostenheffing ook de congestiekosten omvatten gedurende de periode dat deze gedeelten van het wegennet doorgaans verzadigd zijn.

3. De in rekening te brengen kosten zijn gerelateerd aan het netwerk of het deel van het netwerk waarop een tolheffing wordt toegepast en de voertuigen die aan dergelijke tolheffing onderworpen zijn.

Artikel 7 quater

1. De externekostenheffing varieert naar gelang van het type weg en de euro-emissieklasse, alsook naar gelang van de tijdsperiode in gevallen waarbij in de heffing ook de congestiekosten en/of de kosten van met het verkeer verband houdende lawaaihinder zijn opgenomen.

2. Het tarief van de externekostenheffing voor elke combinatie van voertuigklasse, soort weg en tijdsperiode wordt vastgesteld overeenkomstig de in bijlage III bis gespecificeerde minimumeisen, gemeenschappelijke formules en maxima voor de in rekening te brengen externe kosten.

3. Het tarief van de externekostenheffing wordt vastgesteld door een instantie die te dien einde door de lidstaat is aangewezen. Bedoelde instantie is in juridische en financiële zin onafhankelijk van de organisatie die belast is met het beheer of de inning van een deel of het geheel van de heffingen. Wanneer die organisatie echter wordt gecontroleerd door de lidstaat, mag de instantie een administratieve eenheid van die staat zijn.

Artikel 7 quinquies

1. De lidstaten berekenen de infrastructuurheffing met gebruikmaking van een methodologie, gebaseerd op de kernbeginselen voor kostenberekening als omschreven in bijlage III.

2. Bij concessietolgeden zijn de maximumtarieven van de infrastructuurheffing ten hoogste gelijk aan het tarief dat het resultaat zou zijn van een berekening aan de hand van methoden die zijn gebaseerd op de in bijlage III opgenomen kernbeginselen voor kostenberekening. Deze gelijkwaardigheid wordt beoordeeld op basis van een referentieperiode die redelijk lang is en aan de aard van een concessieovereenkomst is aangepast.

3. De bij lid 1 en 2 opgelegde verplichtingen gelden niet voor tolregelingen die reeds zijn ingesteld op 10 juni 2008 of waarvoor, in het kader van een procedure voor overheidsopdrachten, inschrijvingen of antwoorden op uitnodigingen om te onderhandelen in het kader van een procedure van gunning door onderhandelingen zijn ontvangen vóór 10 juni 2008, zolang deze regelingen van kracht blijven en mits zij niet ingrijpend worden gewijzigd.

Artikel 7 sexies

1. In uitzonderlijke gevallen betreffende infrastructuurvoorzieningen in bergachtige gebieden kan, nadat de Commissie is ingelicht, een verhoging worden toegepast op de

infrastructuurheffingen voor specifieke trajecten waar acute congestie voorkomt of waarvan het gebruik door voertuigen aanzienlijke milieuschade veroorzaakt, op voorwaarde dat:

- a) de opbrengsten uit de verhoging worden geïnvesteerd in prioritaire projecten van Europees belang die worden opgesomd in bijlage III van Beschikking nr. 1692/96/EG, die rechtstreeks bijdragen tot de vermindering van de betrokken congestie of milieuschade, en die worden gerealiseerd in dezelfde corridor als die van het traject waar de tariefverhoging wordt toegepast;
- b) de verhoging ten hoogste 15% van de gewogen gemiddelde infrastructuurheffing bedraagt, berekend overeenkomstig het bepaalde in artikel 7 ter, lid 1, en artikel 7 quinquies, behalve waar de gegenereerde inkomsten worden geïnvesteerd in grensoverschrijdende gedeelten van prioritaire projecten van Europees belang met betrekking tot infrastructuurvoorzieningen in bergachtige gebieden, in welk geval de verhoging niet meer dan 25% mag bedragen;
- c) de toepassing van de verhoging niet leidt tot een oneerlijke behandeling van bedrijfsvoertuigen in vergelijking met andere weggebruikers;
- d) een beschrijving van de exacte locatie waar de verhoging wordt toegepast en bewijs van een besluit om de in punt a) bedoelde aanleg van infrastructuurvoorzieningen te financieren, bij de Commissie worden ingediend vóór de toepassing van de verhoging;
- e) de periode waarin de verhoging van toepassing zal zijn, vooraf is bepaald en begrensd en, wat de verwachte inkomsten betreft, in overeenstemming is met de ingediende financiële plannen en kosten/batenanalyse voor de projecten die gefinancierd worden met de inkomsten uit de verhoging.

De eerste alinea is van toepassing op nieuwe grensoverschrijdende projecten, mits alle bij dergelijke projecten betrokken lidstaten daarmee instemmen.

2. Nadat de Commissie is ingelicht kan een verhoging ook worden toegepast op trajecten die een alternatieve route zijn voor het traject waarop de in lid 1 bedoelde verhoging wordt toegepast, wanneer:

- de toepassing van de verhoging op een weg resulteert in het feit dat een aanzienlijk deel van de verkeersstroom wordt afgeleid naar deze alternatieve route; en
- is voldaan aan de voorwaarden van de punten a) tot en met e) van lid 1."

3. Er kan een verhoging worden toegepast op een infrastructuurheffing die is gevarieerd overeenkomstig artikel 7 septies .

4. Wanneer de Commissie de vereiste informatie ontvangt van een lidstaat die voornemens is een verhoging toe te passen, stelt zij deze informatie ter beschikking van de leden van het in artikel 9 quater bedoelde comité. Wanneer de Commissie van oordeel is dat de beoogde verhoging niet in overeenstemming is met de in lid 1 gestelde voorwaarden, of dat de beoogde verhoging aanzienlijke nadelige gevolgen zal hebben voor de economische ontwikkeling van perifere regio's, kan zij het door de betrokken lidstaat voorgelegde plan voor heffingen afwijzen of om wijziging ervan verzoeken overeenkomstig de in artikel 9 quater, lid 2, bedoelde procedure.

5. Op weggedeelten waar is voldaan aan de criteria voor toepassing van een verhoging overeenkomstig lid 1, mogen de lidstaten geen externekostenheffing opleggen tenzij een verhoging wordt toegepast.

6. Het bedrag van de verhoging wordt afgetrokken van het bedrag van de externekostenheffing berekend overeenkomstig artikel 7 quater.

Artikel 7 septies

1. Toltarieven die uitsluitend een infrastructuurheffing omvatten, worden gevarieerd naar gelang van de euro-emissionorm, mits geen enkel toltarief meer dan 100% hoger is dan het toltarief dat wordt aangerekend voor gelijkwaardige voertuigen die aan de strengste emissienormen voldoen.

2. Wanneer een bestuurder bij een controle geen voertuigdocumenten kan tonen waarmee de euro-emissieklasse kan worden aangetoond, mogen de lidstaten het hoogste toltarief opleggen.

3. Tolgelden die uitsluitend een infrastructuurheffing omvatten, mogen ook worden gevarieerd om congestie aan te pakken, schade aan de infrastructuur te beperken en het gebruik van de desbetreffende infrastructuur te optimaliseren of de veiligheid op de weg te bevorderen, mits deze variatie:

- a) transparant, openlijk bekend gemaakt en onder gelijke voorwaarden beschikbaar is voor alle gebruikers; en
- b) de variatie wordt toegepast overeenkomstig het tijdstip van de dag, het soort dag of het seizoen;
- c) geen enkel toltarief meer dan 100% hoger is dan het toltarief dat wordt aangerekend tijdens de goedkoopste periode van de dag, het goedkoopste soort dag of het goedkoopste seizoen.

4. De in de leden 1 en 3 bedoelde variaties mogen niet bedoeld zijn om extra opbrengsten uit tolgeld te genereren; iedere onverwachte toename van de opbrengsten moet worden gecompenseerd via wijzigingen van de structuur van de variatie die moeten worden toegepast binnen twee jaar na afloop van het boekjaar waarin de extra opbrengsten zijn gegenereerd.

5. Wanneer tolgeld een externekostenheffing omvat, worden de leden 1 en 3 niet toegepast op het deel van de tol dat uit een infrastructuurheffing bestaat.

Artikel 7 octies

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

- a) voor tolregelingen anders dan regelingen met betrekking tot concessietolgelden:
 - de eenheidswaarden en andere noodzakelijke parameters die zij toepassen om de verschillende infrastructuurkostenelementen te berekenen, en

- duidelijke informatie over de voertuigen waarvoor hun tolregeling geldt, en de geografische omvang van het netwerk of netwerkgedeelte die voor elke kostenberekening in aanmerking is genomen, alsmede over het percentage van de kosten dat zij willen terugverdienen.

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 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 netwerk dat door de concessieovereenkomst wordt bestreken.

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 quinquies is voldaan. De adviezen van de Commissie worden ter kennis gebracht van het in artikel 9 quater bedoelde comité.

3. Ten minste zes maanden vóór de toepassing van een nieuwe tolregeling met gebruikmaking van een externekostenheffing, zenden de lidstaten de Commissie het volgende toe:

- nauwkeurige informatie over de weggedeelten waarop de externekostenheffing zal worden toegepast en een beschrijving van de voertuigklassen, soorten wegen en de exacte tijdsperiodes op basis waarvan de externekostenheffing zal worden gevarieerd;
- de geplande gewogen gemiddelde externekostenheffing en de beoogde totale inkomsten;
- de naam van de instantie die is aangewezen overeenkomstig artikel 7 quater, lid 3, om de hoogte van de heffing vast te stellen, en van haar vertegenwoordiger; en
- de parameters, data en informatie die noodzakelijk zijn om aan te tonen hoe de berekeningsmethode van bijlage III bis zal worden toegepast.

4. Binnen zes maanden na ontvangst van de overeenkomstig lid 3 verstrekte informatie kan de Commissie de betrokken lidstaat verzoeken de voorgestelde externekostenheffing aan te passen wanneer zij van oordeel is dat niet is voldaan aan de verplichtingen van de artikelen 7 ter, 7 quater en 7 decies of artikel 9, lid 2. Het besluit van de Commissie wordt ter kennis gebracht van het in artikel 9 quater bedoelde comité.

Artikel 7 novies

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

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

- de resulterende tariefstructuur evenredig, openbaar bekendgemaakt 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;
- dergelijke kortingen of verlagingen resulteren in een feitelijke verlaging van de administratieve kosten en niet meer bedragen dan 13% van de infrastructuurheffing die wordt betaald door gelijkwaardige voertuigen die niet in aanmerking komen voor de korting of verlaging.

3. Mits voldaan wordt aan de in artikel 7 septies, lid 4, en artikel 7 septies, lid 3, tweede streepje, genoemde voorwaarden, mogen de toltarieven in uitzonderlijke gevallen op een andere wijze worden gevarieerd teneinde de commerciële haalbaarheid van specifieke projecten van groot Europees belang veilig te stellen wanneer zij geconfronteerd worden met rechtstreekse concurrentie van andere vervoerswijzen voor voertuigen. De daaruit voortvloeiende tarifieringsstructuur moet lineair en evenredig zijn, moet openbaar worden gemaakt, moet voor alle gebruikers onder dezelfde voorwaarden beschikbaar zijn, en mag niet leiden tot bijkomende kosten die in de vorm van hogere toltarieven worden doorberekend aan andere gebruikers. Voorafgaand aan de toepassing van de desbetreffende tarifieringsstructuur moet de Commissie nagaan of aan de in dit punt gestelde voorwaarden is voldaan.

Artikel 7 decies

1. Tolgelden en gebruiksrechten worden toegepast en geïnd en hun betaling wordt gemonitord op een dergelijke wijze dat de vrije verkeersstromen zo weinig mogelijk worden belemmerd en verplichte controles aan de interne grenzen van de Gemeenschap worden vermeden. Te dien einde werken de lidstaten samen voor de uitwerking van methoden die het vervoersondernemingen mogelijk maken de gebruiksrechten 24 uur per dag te betalen, ten minste aan de belangrijkste verkooppunten, met gebruikmaking van alle gebruikelijke betalingsmiddelen, en dit binnen en buiten de lidstaten waarin zij zijn opgelegd. De lidstaten verstrekken adequate faciliteiten aan de betalingspunten voor tolgelden en gebruiksrechten teneinde normale normen voor de veiligheid op de weg te handhaven.

2. De regelingen voor de inning van de tolgelden en/of gebruiksrechten mogen niet-geregelde gebruikers van het wegennet niet op ongerechtvaardigde wijze financieel of anderszins benadelen. Met name wanneer een lidstaat de tolgelden en/of gebruiksrechten uitsluitend int via een systeem dat het gebruik van apparatuur aan boord van voertuigen vergt, zorgt hij er voor dat geschikte apparaten, verenigbaar met de eisen van Richtlijn 2004/52/EG, door alle gebruikers kunnen worden verkregen onder redelijke administratieve en financiële voorwaarden.

3. Wanneer een lidstaat voertuigen een externekostenheffing oplegt, wordt het bedrag van die heffing vermeld op een aan de vervoersonderneming verstrekt document.

4. Een externekostenheffing wordt geheven en geïnd bij middel van een elektronisch systeem dat voldoet aan de eisen van artikel 2, lid 1, van Richtlijn 2004/52/EG en dat vervolgens kan worden uitgebreid tot andere gedeelten van het wegennet zonder dat op die weggedeelten tolbarrières moeten worden gebouwd, wat een aanzienlijke investering in wegeninfrastructuur zou vergen.

5. Voor een overgangperiode tot en met 31 december 2013 echter mag een externekostenheffing worden geheven en geïnd via een bestaande regeling voor het innen van tolgelden. In een dergelijk geval stelt de lidstaat in kwestie de Commissie in kennis van zijn plan om deze regeling uiterlijk 31 december 2013 te vervangen door een systeem dat verenigbaar is met de eisen van lid 4.

Artikel 7 undecies

Deze richtlijn laat de lidstaten die een systeem van tol en/of gebruiksrechten voor infrastructuur invoeren, vrij om, onverminderd de artikelen 87 en 88 van het Verdrag, te voorzien in de nodige compensatie voor deze heffingen.

3. Het volgende artikel 8 quater wordt ingevoegd:

"Artikel 8 quater

1. Twee of meer lidstaten kunnen samenwerken bij de invoering van een gemeenschappelijk systeem van tolheffingen op hun grondgebied. De lidstaten zorgen ervoor dat de Commissie nauw wordt betrokken bij deze werkzaamheden, alsmede bij de latere werking en de eventuele wijziging van dit systeem.

2. Het gemeenschappelijk tolheffingssysteem voldoet aan de voorwaarden als omschreven in de artikelen 7 tot en met 7 undecies en staat open voor andere lidstaten."

4. Artikel 9, lid 1 bis, wordt vervangen door:

"Op grond van deze richtlijn wordt het niet onmogelijk gemaakt dat lidstaten op niet-discriminerende wijze regelgevende heffingen toepassen die specifiek zijn bedoeld om de verkeerscongestie of negatieve milieueffecten, inclusief slechte luchtkwaliteit, te verminderen op alle wegen in stadsgebieden."

5. Artikel 9, lid 2, wordt vervangen door:

"Een lidstaat waarin een externekostenheffing wordt opgelegd ziet erop toe dat de door die heffing gegenereerde inkomsten worden gereserveerd voor maatregelen gericht op het vergemakkelijken van efficiënte tarifiering, vermindering aan de bron van door het wegverkeer veroorzaakte verontreiniging, matiging van de effecten ervan, verbetering van de CO₂- en energieprestaties van voertuigen en ontwikkeling van alternatieve infrastructuur voor gebruikers van vervoer.

Een lidstaat waarin een infrastructuurheffing wordt opgelegd, beslist over de aanwending van de door die heffing gegenereerde inkomsten. Om de ontwikkeling van het gehele verkeerswegennet mogelijk te maken, moeten de inkomsten van deze heffing worden aangewend in het belang van de verkeerssector en tot optimalisering van het gehele verkeerssysteem

6. Artikel 9 ter wordt vervangen door:

"Artikel 9 ter

De Commissie bevordert de dialoog en de uitwisseling van technische specialistische kennis tussen de lidstaten in het kader van de uitvoering van deze richtlijn, met name de bijlagen daarvan. De Commissie wijzigt de bijlagen 0, III, III bis en IV op basis van de wetenschappelijke en technische ontwikkelingen en de bijlagen I en II in het licht van de inflatie. Deze maatregelen die bedoeld zijn om niet-essentiële elementen van deze richtlijn te wijzigen worden vastgesteld overeenkomstig de regelgevingsprocedure met toetsing van artikel 9 quater, lid 3."

7. Artikel 9 quater wordt vervangen door:

"Artikel 9 quater

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité.
2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 3 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.
3. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn artikel 5 bis, lid 1 tot en met 4, en artikel 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit."

8. Artikel 11 wordt vervangen door:

"Artikel 11

1. Vierjaarlijks en voor de eerste keer op 31 december 2012 dienen de lidstaten die een externekostenheffing en/of een infrastructuurheffing opleggen, bij de Commissie een verslag in over de op hun grondgebied geïnde tolheffingen. Dit verslag bevat informatie over:

- de gewogen gemiddelde externekostenheffing en de specifieke tarieven die zijn opgelegd voor elke voertuigklasse, elk soort weg en elke tijdsperiode;
- de totale inkomsten uit de externekostenheffing en informatie over de aanwending van die inkomsten;
- de gewogen gemiddelde infrastructuurheffing en de totale inkomsten uit de infrastructuurheffingen.

2. Uiterlijk op 31 december 2013 legt de Commissie het Europees Parlement en de Raad een verslag voor over de tenuitvoerlegging en de gevolgen van deze richtlijn, met name wat de doeltreffendheid van de bepalingen inzake het terugverdienen van de kosten van congestie en met het verkeer verband houdende verontreiniging betreft, met inbegrip van opname in de werkingssfeer van voertuigen zwaarder dan 3,5 en lichter dan 12 ton. In dit verslag wordt ook een evaluatie gemaakt van:

- de relevantie van integratie in de berekening van de toltarieven van andere externe kosten, met name de kosten van kooldioxide-emissies wanneer de

vaststelling van een gemeenschappelijk brandstofbelastingselement met betrekking tot de klimaatverandering geen bevredigend resultaat oplevert, de kosten van ongevallen en de kosten van biodiversiteitsverlies;

- de relevantie van de uitbreiding van de werkingssfeer van deze richtlijn tot andere voertuigcategorieën;
- de mogelijkheid een herziene indeling van voertuigen in te voeren met het oog op een variatie van de tolheffingen naar gelang van het gemiddelde effect op het milieu, congestie en infrastructuur, hun CO₂- en energieprestaties en de praktische en economische levensvatbaarheid van de invoering en handhaving van tolheffingen; en
- de technische en economische levensvatbaarheid van de invoering op de voornaamste interlokale wegen van op de afgelegde afstand gebaseerde minimumheffingen. In het verslag worden de voor heffingen in aanmerking te nemen gedeeltes van het wegennet, de in aanmerking komende manieren om dergelijke heffingen op kosteneffectieve manier te innen en te handhaven en een gemeenschappelijke eenvoudige methode voor de vaststelling van minimumtarieven gespecificeerd".

9. In bijlage III worden de woorden "gewogen gemiddelde tolgelden" vervangen door "gewogen gemiddelde infrastructuurheffingen".

10. De bijlage bij deze richtlijn wordt ingevoegd na bijlage III.

Artikel 2

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op 31 december 2010 aan deze richtlijn te voldoen. Zij doen de Commissie onverwijld de tekst daarvan toekomen, alsmede een concordantietabel waarin is aangegeven met welke artikelen van deze richtlijn die bepalingen overeenkomen.

2. Wanneer de lidstaten deze bepalingen aannemen, wordt in deze bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking daarvan naar deze richtlijn verwezen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

3. De lidstaten delen de Commissie de belangrijkste bepalingen van intern recht mede die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

Artikel 3

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

Artikel 4

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

BIJLAGE III bis

MINIMUMEISEN VOOR DE TOEPASSING VAN EEN EXTERNEKOSTENHEFFING EN MAXIMALE IN REKENING TE BRENGEN EXTERNEKOSTENELEMENTEN

In deze bijlage worden de minimumeisen voor de toepassing van een externekostenheffing en de maxima voor de bij de vaststelling van de tarieven in aanmerking komende kostenelementen gespecificeerd.

1. BETROKKEN GEDEELTEN VAN HET NETWERK

Lidstaten specificeren duidelijk op welke delen van hun wegennet een heffing met betrekking tot de externe kosten wordt toegepast.

Wanneer een lidstaat ervoor kiest een externekostenheffing toe te passen op slechts een deel of gedeelten van zijn wegennet, wordt dit deel of worden deze gedeelten gekozen nadat een beoordeling is gemaakt waarbij is vastgesteld dat:

- het gebruik dat voertuigen maken van de wegen waarop een externekostenheffing wordt toegepast, milieuschade en congestieproblemen meebrengt die groter zijn dan gemiddeld op andere gedeelten van het wegeninfrastructuurnetwerk waarop geen externekostenheffing wordt toegepast, of
- het opleggen van een externekostenheffing op andere gedeelten van het wegennet negatieve effecten kan hebben op het milieu, de congestie of de verkeersveiligheid, of dat het opleggen en handhaven van een externekostenheffing op die gedeelten van het wegennet buitensporige kosten zou meebrengen.

2. RELEVANTE VOERTUIGEN, WEGEN EN TIJDSPERIODES

De lidstaten stellen de Commissie in kennis van de indeling van de voertuigen op basis waarvan de tolheffing wordt gevarieerd. Zij stellen de Commissie tevens in kennis van de ligging van de wegen waarop hogere externekostenheffingen worden toegepast (hierna "voorstadswegen" genoemd) en van de wegen waarop lagere externekostenheffingen worden toegepast (hierna "andere interlokale wegen").

Wanneer van toepassing stellen zij de Commissie in kennis van de exacte tijdsperiodes die overeenstemmen met de nachtperiode en de verschillende dag-, week- en seizoenspiekperiodes tijdens welke een hogere externekostenheffing mag worden opgelegd ter compensatie van hogere congestie- en lawaaihinderkosten.

De indeling van de wegen en de vaststelling van bedoelde tijdsperiodes gebeurt aan de hand van objectieve criteria die verband houden met het niveau van blootstelling van de wegen en de omgeving daarvan aan congestie en verontreiniging, zoals de bevolkingsdichtheid, het jaarlijks aantal verontreinigingspieken gemeten overeenkomstig Richtlijn 96/62/EG, de gemiddelde verkeersdichtheid per dag en per uur en het niveau van de dienst (percentage van de dag of het jaar dat het weggebruik dichtbij of boven de capaciteit van de weg ligt,

gemiddelde vertragingen en/of lengte van de files). In de kennisgeving worden de gebruikte criteria gespecificeerd.

3. HOOGTE VAN DE HEFFING

Voor elke voertuigklasse, elk soort weg en elke tijdsperiode, stelt de onafhankelijke instantie één specifiek tarief vast. De resulterende tariefstructuur moet transparant, openbaar bekendgemaakt en onder dezelfde voorwaarden voor alle gebruikers beschikbaar zijn.

Bij de vaststelling van de tarieven moet de onafhankelijke instantie zich laten leiden door het beginsel van efficiënte tarifiering, meer bepaald de vaststelling van tarieven die zo goed mogelijk overeenstemmen met de maatschappelijke marginale kosten van het gebruik van het voertuig waarop de heffing wordt toegepast. De heffing moet zo dicht mogelijk liggen bij de externe kosten die kunnen worden toegerekend aan de desbetreffende categorie gebruikers van de weg.

Bij de vaststelling van het tarief moet ook worden gedacht aan het risico van ontwijking door gebruikmaking van alternatieve wegen, met de negatieve effecten die dat kan hebben op verkeersveiligheid, milieu en congestie, en moet worden gekeken naar methoden om deze risico's te verkleinen.

De onafhankelijke instantie monitort de doeltreffendheid van de heffingsregeling op het gebied van het terugdringen van de milieuschade ten gevolge van het wegvervoer en het verminderen van de congestieproblemen op de weggedeelten waar de regeling wordt toegepast. Zij past de tariefstructuur en de specifieke hoogte van de heffing naar gelang van de voertuigklasse, het wegentype en de tijdsperiodes op gezette tijden aan aan wijzigingen in de vervoersvraag.

4. EXTERNE KOSTENELEMENTEN

4.1. Kosten van door het verkeer veroorzaakte luchtverontreiniging

Wanneer een lidstaat ervoor kiest alle of een deel van de kosten van door het verkeer veroorzaakte luchtverontreiniging op te nemen in de externekostenheffing, berekent de onafhankelijke instantie bedoelde in rekening te brengen kosten aan de hand van de volgende formule of kiest zij de eenheidwaarden van tabel 1 wanneer die lager zijn:

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

- PCV_{ij} de luchtverontreinigingskosten van voertuigklasse i op weg van type j (euro/voertuig.kilometer)
- EF_{ik} de emissiefactor van verontreinigende stof k en voertuigklasse i (gram/kilometer)
- PC_{jk} in geldwaarde uitgedrukte kost van verontreinigende stof k voor het wegentype j (euro/gram)

Alleen de emissies van deeltjes en van ozonprecursoren zoals stikstofdioxide en vluchtige organische stoffen worden in rekening gebracht. De emissiefactoren zijn dezelfde als die welke door de lidstaten worden gebruikt om de nationale emissie-inventarissen op te stellen overeenkomstig Richtlijn 2001/81/EG inzake nationale emissieplafonds (waarbij gebruik

wordt gemaakt van het "EMEP/CORINAIR Emission Inventory Guidebook")¹⁹. De in geldwaarde uitgedrukte kosten worden gehaald uit tabel 13 van het "Handbook on estimation of external cost in the transport sector"²⁰.

Tabel 1: Luchtverontreinigingskosten van voertuigen (PCV)

Eurocent/voertuig.kilometer	Voorstadswegen	Andere interlokale wegen
EURO 0	16	13
EURO I	11	8
EURO II	9	8
EURO III	7	6
EURO IV	4	4
EURO V en minder verontreinigend	3	2

Waarde in eurocent, 2000

De waarden van tabel 1 zijn rekenkundige gemiddelden van de waarden die zijn gegeven in tabel 15 van het "Handbook on the estimation of external cost in the transport sector"²¹ voor voertuigen die behoren tot vier verschillende gewichtsklassen. De lidstaten kunnen bij de in tabel 1 gegeven waarden een correctiefactor toepassen om beter de daadwerkelijke samenstelling van het wagenpark in termen van voertuiggrootte weer te geven. De waarden van tabel 1 mogen met een factor van maximaal 2 worden vermenigvuldigd in bergachtige gebieden, naar gelang dat gerechtvaardigd is door het stijgingspercentage van de wegen, de hoogte en/of temperatuurinversies.

De onafhankelijke instantie kan alternatieve methoden vaststellen met gebruikmaking van gegevens van luchtverontreinigingsmetingen en in geld uitgedrukte plaatselijke kosten van de luchtverontreinigende stoffen, mits de resultaten voor geen van de voertuigklassen hoger liggen dan de resultaten die met de hierboven gegeven formule of eenheidswaarden worden bereikt.

Alle parameters, data en andere informatie die vereist zijn om te begrijpen hoe de in rekening te brengen luchtverontreinigingskosten zijn berekend, worden publiek gemaakt.

4.2 Kosten van door het verkeer veroorzaakte lawaaihinder

Wanneer een lidstaat ervoor kiest alle of een deel van de kosten van door het verkeer veroorzaakte lawaaihinder op te nemen in de externekostenheffing, berekent de onafhankelijke instantie bedoelde in rekening te brengen kosten aan de hand van de volgende formules of kiest zij de eenheidswaarden van tabel 2 wanneer die lager zijn:

$$NCV_{ij} (dag) = \sum_k NC_{jk} \times POP_k / ADT$$

$$NCV_{ij} (nacht) = n \times NCV_{ij} (dag) \text{ waarin:}$$

- NCV_{ij} lawaaihinderkosten van voertuig van klasse i op weg van het type j (euro/voertuig.kilometer)

¹⁹ Methodologie van het Europees Milieuagentschap http://reports.eea.europa.eu/EMEP_CORINAIR5/.

²⁰ http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index_en.htm.

²¹ Idem.

- NC_{jk} lawaaihinderkosten per persoon blootgesteld aan geluidsniveau k op weg van het type j (euro/persoon)
- POP_k bevolking blootgesteld aan dagelijks geluidsniveau k per kilometer (persoon/kilometer)
- ADT gemiddeld dagelijks verkeer (voertuig)
- n correctiefactor voor de nacht

De aan geluidsniveau k blootgestelde bevolking wordt gehaald uit de strategische geluidsbelastingskaarten, opgesteld overeenkomstig artikel 7 van Richtlijn 2002/49/EG inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai.

De kosten per persoon, blootgesteld aan geluidsniveau k , worden gehaald uit tabel 20 van het "Handbook on estimation of external cost in the transport sector"²².

Wat het gemiddelde dagelijkse verkeer betreft, wordt gebruik gemaakt van een wegingsfactor van maximaal 4 tussen zware vrachtvoertuigen en personenwagens.

Tabel 2: In rekening te brengen lawaaihinderkosten van voertuigen (NCV)

Eurocent/voertuig.kilometer	Dag	Nacht
Voorstadswegen	1,1	2
Andere interlokale wegen	0,13	0,23

Waarde in eurocent, 2000

Bron: Handbook on the estimation of external cost in the transport sector, tabel 22²³

De waarden van tabel 2 mogen met een factor van maximaal 5 worden vermenigvuldigd in bergachtige gebieden, naar gelang dat gerechtvaardigd is door het stijgingspercentage van de wegen, temperatuurinversies en/of amfitheatereffecten van valleien.

Alle parameters, data en andere informatie die vereist zijn om te begrijpen hoe de in rekening te brengen lawaaihinderkosten zijn berekend, worden publiek gemaakt.

4.3 Congestiekosten

Voor gesatureerde wegen kan een lidstaat ervoor kiezen alle of een deel van de kosten van congestie op te nemen in de externekostenheffing mits die lidstaat aantoont dat de congestiekosten die het relevante voertuig voor andere voertuigen veroorzaakt hoger liggen dan de reeds voor dit voertuig in rekening gebracht kosten voor de aanleg van de infrastructuur. In dergelijke gevallen berekent de onafhankelijke instantie bedoelde in rekening te brengen congestiekosten voor de verschillende tijdsperiodes aan de hand van de volgende formules of kiest zij de eenheidwaarden van tabel 3 wanneer die lager zijn:

²² Idem.

²³ Idem.

$$CCV = MEC(Q_0) - IDC$$

$$MEC(Q) = \frac{VOT \times Q}{v(Q)^2} \times \frac{(v(Q) - v(Q - \Delta Q))}{\Delta Q} \quad \text{waarin:}$$

- CCV in rekening te brengen congestiekost (*chargeable congestion cost*) (euro/voertuig.kilometer)
- IDC kosten voor aanleg van infrastructuur wanneer reeds in rekening gebracht (euro/voertuig.kilometer)
- Q_0 optimaal verkeer per uur (voertuig/uur)
- $MEC(Q)$ marginale externe congestiekosten (euro/voertuig.kilometer)
- VOT waarde van de tijd (*value of time*) (euro/uur.voertuig)
- Q gemiddeld verkeer per uur (voertuig)
- ΔQ kleine wijziging van het gemiddelde verkeer per uur
- $v(Q)$ gemiddelde verkeerssnelheid (kilometer/uur)

Bij de bepaling van het gemiddelde dagelijkse verkeer wordt uitgegaan van een equivalentiefactor tussen zware vrachtvoertuigen en personenwagens van maximaal 3.

Het optimale verkeer per uur wordt berekend door de kosten op iteratieve wijze te verhogen tot een evenwicht is bereikt tussen het verkeer per uur en de marginale externe congestiekosten. De verhouding van de in rekening te brengen congestiekost (CCV) en de marginale externe congestiekosten (MEC) bedraagt 0,5.

De snelheid-verkeersstroomfunctie wordt gebaseerd op standaard engineeringcurven.

De waarde van de tijd wordt gebaseerd op de meest recente studies inzake de bereidheid tot betalen.

Tabel 3: In rekening te brengen congestiekosten van voertuigen (CCV)

Eurocent/voertuig.kilometer	Tijds- periode A	Tijds- periode B	Tijds- periode C
Voorstadswegen	0	20	65
Andere interlokale wegen	0	2	7

Waarde in eurocent, 2000

Bron: Geraamd op basis van het "Handbook on the estimation of external cost in the transport sector", tabel 7²⁴

Tijdsperiode A is een dalperiode met een stabiele verkeersstroom

²⁴ Idem.

Tijdsperiode B is een piekperiode of een dichtbij de verkeerspiek gelegen periode met een instabiele verkeersstroom

Tijdsperiode C is een extreme piekperiode met blokrijden of stilstaand verkeer

Alle parameters, data en andere informatie die vereist zijn om te begrijpen hoe de in rekening te brengen congestiekosten zijn berekend, worden publiek gemaakt.