

Donderdag 25 oktober 2018

P8_TA(2018)0423

Het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen *I****Wetgevingsresolutie van het Europees Parlement van 25 oktober 2018 over het 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 (COM(2017)0275 — C8-0171/2017 — 2017/0114(COD))****(Gewone wetgevingsprocedure: eerste lezing)**

(2020/C 345/49)

Het Europees Parlement,

- gezien het voorstel van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad (COM(2017)0275),
 - gezien artikel 294, lid 2, en artikel 91, lid 1, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, op grond waarvan het voorstel door de Commissie bij het Parlement is ingediend (C8-0171/2017),
 - gezien artikel 294, lid 3, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,
 - gezien het gemotiveerde advies dat in het kader van Protocol nr. 2 betreffende de toepassing van de beginselen van subsidiariteit en evenredigheid is uitgebracht door de Oostenrijkse Bondsraad, en waarin wordt gesteld dat het ontwerp van wetgevingshandeling niet strookt met het subsidiariteitsbeginsel,
 - gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité van 18 oktober 2017 ⁽¹⁾,
 - gezien het advies van het Comité van de Regio's van 1 februari 2018 ⁽²⁾,
 - gezien artikel 59 van zijn Reglement,
 - gezien het verslag van de Commissie vervoer en toerisme en het advies van de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid (A8-0202/2018),
1. stelt onderstaand standpunt in eerste lezing vast;
 2. verzoekt de Commissie om hernieuwde voorlegging aan het Parlement indien zij haar voorstel vervangt, ingrijpend wijzigt of voornemens is het ingrijpend te wijzigen;
 3. verzoekt zijn Voorzitter het standpunt van het Parlement te doen toekomen aan de Raad en aan de Commissie alsmede aan de nationale parlementen.

⁽¹⁾ PB C 81 van 2.3.2018, blz. 188.

⁽²⁾ PB C 176 van 23.5.2018, blz. 66.

Donderdag 25 oktober 2018

P8_TC1-COD(2017)0114

Standpunt van het Europees Parlement in eerste lezing vastgesteld op 25 oktober 2018 met het oog op de vaststelling van Richtlijn (EU) .../... 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,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 91, lid 1,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité ⁽¹⁾,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's ⁽²⁾,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure ⁽³⁾,

Overwegende hetgeen volgt:

- 1) De verwezenlijking van de door de Commissie in haar Witboek van 28 maart 2011 ⁽⁴⁾ geformuleerde doelstelling, namelijk de volledige toepassing van de beginselen “de vervuiler betaalt” en “de gebruiker betaalt” om inkomsten te genereren en de financiering van toekomstige vervoersinvesteringen te waarborgen, verloopt moeizaam en de toepassing van infrastructuurheffingen voor het wegverkeer in de EU vertoont nog steeds een aantal inconsistenties.
- (1 bis) In dat witboek stelde de Commissie het jaar 2020 vast als uiterste termijn voor “de volledige en verplichte internalisering van de externe kosten (waaronder geluidshinder, plaatselijke verontreiniging en congestie, bovenop de verplichte doorberekening van de slijtagekosten) voor het spoor- en wegvervoer”. [Am. 1]**
- (1 ter) De verplaatsingen van goederen- en personenvoertuigen dragen bij aan de uitstoot van verontreinigende stoffen in de atmosfeer. Die verontreinigende stoffen, die zeer ernstige gevolgen hebben voor de menselijke gezondheid en tot een verslechtering van de luchtkwaliteit in de Unie leiden, omvatten onder meer PM_{2,5}, NO₂ en O₃. Volgens schattingen van het Europees Milieuagentschap uit 2017 waren deze drie verontreinigende stoffen in 2014 verantwoordelijk voor respectievelijk 399 000, 75 000 en 13 600 vroegtijdige sterfgevallen in de Unie als gevolg van langdurige blootstelling. [Am. 2]**
- (1 quater) Volgens de Wereldgezondheidsorganisatie behoort alleen al het lawaai dat wordt veroorzaakt door het wegverkeer tot de schadelijkste milieugerelateerde stressfactoren in Europa, op de tweede plaats na luchtverontreiniging. Ten minste 9 000 vroegtijdige sterfgevallen per jaar kunnen worden toegeschreven aan hartaandoeningen ten gevolge van verkeerslawaai. [Am. 3]**
- (1 quinques) Volgens het verslag over de luchtkwaliteit in Europa van 2017 van het Europees Milieuagentschap was het wegvervoer in 2015 de sector met de grootste NO_x-uitstoot en de op een na grootste uitstoot van roetdeeltjes. [Am. 4]**
- (2) In haar mededeling over een Europese strategie voor koolstofarme mobiliteit ⁽⁵⁾ heeft de Commissie aangekondigd dat zij een voorstel zou doen tot herziening van de richtlijn inzake infrastructuurheffingen voor vrachtwagens om een variatie van de heffingen op basis van de koolstofuitstoot mogelijk te maken en de beginselen van de richtlijn uit te breiden naar personenwagens, bestelwagens, minibussen en bussen en touringcars.

⁽¹⁾ PB C 81 van 2.3.2018, blz. 188.

⁽²⁾ PB C 176 van 23.5.2018, blz. 66.

⁽³⁾ Standpunt van het Europees Parlement van 25 oktober 2018.

⁽⁴⁾ Witboek van 28 maart 2011 “Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte — werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem” (COM(2011)0144).

⁽⁵⁾ COM(2016)0501.

Donderdag 25 oktober 2018

- (3) Alle ~~zware~~ voertuigen hebben een aanzienlijke impact op de wegeninfrastructuur en veroorzaken luchtverontreiniging, ~~terwijl~~ **en** lichte voertuigen **zijn** verantwoordelijk ~~zijn~~ voor het grootste deel van de door het wegverkeer veroorzaakte schadelijke **milieu- en sociale** effecten in termen van emissies en congestie. Met het oog op gelijke behandeling en eerlijke concurrentie moet ervoor worden gezorgd dat Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾ inzake tolgelden en gebruiksrechten ook van toepassing wordt op de voertuigen waarop zij nog niet van toepassing was. De werkingssfeer van deze richtlijn moet daarom worden uitgebreid tot andere zware voertuigen dan voertuigen voor het vervoer van goederen en tot lichte voertuigen, ~~m.i.v. personenwagens~~ **bedrijfsvoertuigen en personenwagens. Heffingen op personenwagens kunnen worden aangepast om te vermijden dat frequente gebruikers al te zeer worden benadeeld. Met het oog op gelijke behandeling moet er ook voor worden gezorgd dat de heffingen worden toegepast zonder te discrimineren, op basis van de voertuigcategorie, alsmede op gedifferentieerde wijze, volgens de impact van voertuigen op de infrastructuur, de effecten van voertuigen op het milieu en de samenleving en de sociaal-economische situatie van sommige gebruikers, die geen andere keuze hebben dan zich naar hun werk te begeven over de weg.** [Am. 5].
- (3 bis) **De totstandbrenging van een interne markt voor wegvervoer met een gelijk speelveld vereist de uniforme toepassing van regels. Een van de hoofddoelstellingen van deze richtlijn is het wegnemen van factoren die de mededinging tussen gebruikers verstoren. Daarom moeten ook bestelwagens voor goederenvervoer over de weg worden opgenomen in het toepassingsgebied van de heffingen voor zware voertuigen.** [Am. 6]
- (3 ter) **Om de evenredigheid van deze maatregel te garanderen, is het belangrijk als doelgroep alleen de bestelwagens te nemen die worden gebruikt in het kader van de activiteiten van een ondernemer van goederenvervoer over de weg die geregeld zijn bij Verordening (EG) nr. 1071/2009 ⁽²⁾ en Verordening (EG) nr. 1072/2009 ⁽³⁾ van het Europees Parlement en de Raad, alsmede bij Verordening (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en de Raad ⁽⁴⁾.** [Am. 7]
- (4) Tijdsgerelateerde gebruiksrechten zijn per definitie geen correcte afspiegeling van de reële infrastructuurkosten en, om dezelfde reden, geen doeltreffend instrument om schoner en efficiënter vervoer te stimuleren of de congestie terug te dringen. ~~Dit type heffingen moet~~ **Voor zware voertuigen moeten tijdsgerelateerde gebruiksrechten** daarom geleidelijk worden vervangen door heffingen op basis van afstand, die billijker, efficiënter en doeltreffender zijn. [Am. 8]
- (4 bis) **Om ervoor te zorgen dat deze geleidelijke vervanging van tijdsgerelateerde gebruiksrechten door heffingen op basis van afstand geen extra belemmering wordt voor de toegang van vervoer vanuit perifere landen en regio's tot de belangrijkste Europese markten, moet zo spoedig mogelijk een compensatieregeling worden opgezet om de extra kosten op te vangen en zo te garanderen dat er niet zwaar aan concurrentievermogen wordt ingeboet.** [Am. 10]
- (4 ter) **Om te voorkomen dat het verkeer wordt verplaatst naar tolvrije wegen, met mogelijk verregaande gevolgen voor de verkeersveiligheid en voor de optimale benutting van het wegennet, moeten de lidstaten tol kunnen heffen op alle wegen die rechtstreeks concurreren met de trans-Europese netwerken.** [Am. 11]
- (4 quater) **Op tijd gebaseerde gebruiksrechten moedigen bestuurders aan om meer te gaan rijden zolang hun vignet geldig is en leiden tot een verkeerde toepassing van de beginselen "de vervuiler betaalt" en "de gebruiker betaalt".** [Am. 12]

(1) Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtoertuigen (PB L 187 van 20.7.1999, blz. 42).

(2) Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen en tot intrekking van Richtlijn 96/26/EG van de Raad (PB L 300 van 14.11.2009, blz. 51).

(3) Verordening (EG) nr. 1072/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg (PB L 300 van 14.11.2009, blz. 72).

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

Donderdag 25 oktober 2018

- (4 *quinquies*) **Om ervoor te zorgen dat deze richtlijn correct wordt toegepast, moet het met behulp van de contractuele kaders voor concessieovereenkomsten voor de inning van tolheffingen eenvoudiger worden deze overeenkomsten aan te passen aan wijzigingen van het regelgevingskader van de Unie, met inachtneming van Richtlijn 2014/23/EU van het Europees Parlement en de Raad. [Am. 13]**
- (4 *sexies*) **In dit verband moet worden bekeken of het mogelijk is de extra kosten die verbonden zijn aan een afgelegen ligging te compenseren door middel van faciliteiten op het vlak van toegang tot een energie-efficiënter wagenpark en het prioritair aanbieden van exclusieve infrastructuur of technologieën zoals e-snelwegen. Die compenserende faciliteiten kunnen deel uitmaken van de toekomstige CEF voor de periode na 2020. [Am. 14]**
- (5) Om het draagvlak voor toekomstige tolregelingen bij de gebruikers in stand te houden, moeten de lidstaten, als onderdeel van een breder pakket van mobiliteitsdiensten, de mogelijkheid krijgen passende systemen voor de inning van tolgelden op te zetten. Dergelijke systemen moeten zorgen voor een billijke verdeling van de infrastructuurkosten, en het beginsel “de vervuiler betaalt” in de praktijk omzetten **en regelingen omvatten om de inkomsten uit gebruiksrechten af te schermen. Daarbij staat het de lidstaten vrij ook op wegen die niet tot het hoofdverkeersnet behoren tol te heffen. Lidstaten die een dergelijk systeem invoeren, dienen ervoor te zorgen dat het conform is met Richtlijn 2004/52/EG van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾. [Am. 15]**
- (5 *bis*) **De lidstaten moeten ertoe worden aangespoord rekening te houden met sociaal-economische factoren wanneer ze heffingsregelingen voor wegeninfrastructuur toepassen op personenwagens. [Am. 16]**
- (5 *ter*) **Een elektronische inning van heffingen voor alle weggebruikers gaat gepaard met een massale vergaring en opslag van persoonsgegevens, waaruit bovendien uitgebreide verplaatsingsprofielen kunnen worden afgeleid. De lidstaten en de Commissie moeten bij de uitvoering van deze richtlijn stelselmatig de beginselen van doelbinding en minimale gegevensverwerking in acht nemen. Technische oplossingen voor het vergaren van gegevens in verband met de inning van gebruiksrechten moeten dan ook geanonimiseerde of versleutelde betalingsmogelijkheden of opties voor vooruitbetaling omvatten. [Am. 17]**
- (5 *quater*) **Belastingen op voertuigen kunnen een belemmering vormen voor de invoering van tolgelden. Om de invoering van tolgelden te ondersteunen, moeten de lidstaten over meer ruimte beschikken om de belastingen op voertuigen snel te verlagen, hetgeen impliceert dat de in Richtlijn 1999/62/EG vastgestelde minima zo spoedig mogelijk moeten worden verlaagd. [Am. 18]**
- (5 *quinquies*) **Het is van bijzonder belang dat de lidstaten billijke heffingsregelingen vaststellen die niet nadelig uitpakken voor gebruikers van personenwagens die vanwege hun woonplaats op het platteland of in een moeilijk bereikbaar of geïsoleerd gebied gedwongen zijn om vaker gebruik te maken van wegen waarvoor tolheffingen gelden. De lidstaten moeten in het kader van het beleid inzake territoriale ontwikkeling verlaagde heffingen toepassen voor gebruikers uit die gebieden. [Am. 20]**
- (6) Net als voor zware bedrijfsvoertuigen, is het ook voor lichte voertuigen belangrijk dat **bij een eventuele invoering van tijdsgebonden heffingen door de lidstaten** wordt gewaarborgd dat ~~tijdsgebonden heffingen~~ **deze** proportioneel zijn, ook voor periodes van minder dan één jaar. In dit verband moet er rekening mee worden gehouden dat het gebruikspatroon van lichte voertuigen en zware voertuigen verschilt. Evenredige heffingen op basis van tijd kunnen worden berekend op basis van beschikbare gegevens over reispatronen, **op voorwaarde dat wordt gewaakt over non-discriminatie. [Am. 21]**

⁽¹⁾ Richtlijn 2004/52/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer in de Gemeenschap (PB L 166 van 30.4.2004, blz. 124).

Donderdag 25 oktober 2018

- (7) Op grond van Richtlijn 1999/62/EG ~~mag moet er~~ een externekostenheffing worden ingevoerd die **aansluit bij het beginsel “de vervuiler betaalt” en die** zo goed mogelijk overeenstemt met de maatschappelijke marginale kosten van het gebruik van het betrokken voertuig. Die methode blijkt de eerlijkste en efficiëntste manier om rekening te houden met de negatieve gevolgen van door zware bedrijfsvoertuigen veroorzaakte luchtvervuiling en geluidsoverlast en zou ervoor zorgen dat zware bedrijfsvoertuigen een billijke bijdrage leveren tot het behalen van de EU-luchtkwaliteitsnormen ⁽¹⁾ en de naleving van de geldende geluidsnormen of streefwaarden. De toepassing van dergelijke heffingen moet dan ook worden gefaciliteerd. [Am. 22]
- (8) Daartoe moet de **mogelijkheid worden ingevoerd om op wegnetten waarvoor geen infrastructuurheffing geldt een externekostenheffing toe te passen en moet de** maximale gewogen gemiddelde externekostenheffing worden vervangen door eenvoudig toepasbare referentiewaarden **minimumwaarden** die worden aangepast aan de inflatie, de wetenschappelijke vooruitgang bij het ramen van de externe kosten van het wegvervoer en de ontwikkelingen inzake de samenstelling van het wagenpark. [Am. 23]
- (8 bis) **Om de doelstelling te helpen realiseren van het Witboek vervoer om te komen tot volledige toepassing van het beginsel dat de vervuiler betaalt, moet op wegnetten waarvoor een infrastructuurheffing geldt een externekostenheffing worden toegepast voor zware voertuigen en bestelwagens voor goederenvervoer over de weg.** [Am. 24]
- (8 ter) **Om te waarborgen dat de opbrengsten van externekostenheffingen op passende wijze worden hergebruikt, is het wenselijk dat die opbrengsten opnieuw in de sector vervoersinfrastructuur worden geïnvesteerd om duurzamere vervoerswijzen met geringere milieueffecten te bevorderen.** [Am. 25]
- (9) De variatie van de infrastructuurheffingen op basis van de euro-emissienorm heeft het gebruik van schonere voertuigen bevorderd. Door de vernieuwing van het wagenpark, wordt verwacht dat de variatie van de heffingen op basis van de euro-norm voor het gebruik van het interstedelijk wegnett tegen eind 2020 ~~achterhaald~~ **minder doeltreffend** zal zijn en tegen die tijd moet worden uitgefaseerd. Tegelijk moet systematisch werk worden gemaakt van externekostenheffingen als gericht middel om de externe kosten door te berekenen in situaties waarin dat het meeste effect sorteert. [Am. 27]
- (10) Het aandeel van de CO₂-uitstoot door zware bedrijfsvoertuigen neemt toe. Er moet derhalve werk worden gemaakt van een variatie van de infrastructuurheffingen op basis van de uitstoot, die een hefboom kan vormen om op dit vlak vooruitgang te boeken.
- (11) Lichte voertuigen veroorzaken twee derde van de schadelijke gevolgen van het wegvervoer op het milieu en de volksgezondheid. Daarom is het belangrijk om het gebruik van de schoonste en meest brandstofefficiënte voertuigen aan te moedigen middels een variatie van de tolheffingen op basis van de in Verordening (EU) 2016/427 ⁽²⁾ van de Commissie, Verordening (EU) 2016/646 ⁽³⁾ van de Commissie, en Verordening (EU) 2017/xxx ⁽⁴⁾ van de Commissie gedefinieerde factoren.
- (12) Om het gebruik van de schoonste en ~~meest efficiënte~~ **efficiëntere** voertuigen te bevorderen, moeten de lidstaten voor die voertuigen een aanzienlijke korting toestaan op de tolgelden en gebruiksrechten. **Om de uitvoering van regelingen in deze zin te faciliteren en te versnellen, moet de bedoelde korting worden toegepast onafhankelijk van de inwerkingtreding van Verordening (EU).../... van de Commissie tot uitvoering van Verordening (EG) nr. 595/2009 wat betreft de certificering van de CO₂-emissies en het brandstofverbruik van zware bedrijfsvoertuigen. Emissieloze voertuigen mogen niet aan externekostenheffingen voor luchtverontreiniging worden onderworpen.** [Am. 28]
- (12 bis) **Het transitvervoer door de Alpen betekent voor de regio's in kwestie een extra belasting in de vorm van geluidshinder, luchtverontreiniging en infrastructuurslijtage die vanwege de kostenconcurrentie met de omliggende corridors nog toeneemt. De regio's in kwestie en de lidstaten moet dan ook een grote mate van flexibiliteit worden toegekend bij de berekening van externe kosten en bij het toepassen van maatregelen op het gebied van verkeersbeheer, vooral om ongewenste verplaatsingseffecten en verkeersomleidingen tussen corridors te voorkomen.** [Am. 29]

⁽¹⁾ Richtlijn 2008/50/EG van het Europees Parlement en de Raad van 21 mei 2008 betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa (PB L 152 van 11.6.2008, blz. 1).

⁽²⁾ Verordening (EU) 2016/427 van de Commissie van 10 maart 2016 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 692/2008 wat de emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 6) betreft (PB L 82 van 31.3.2016, blz. 1).

⁽³⁾ Verordening (EU) 2016/646 van de Commissie van 20 april 2016 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 692/2008 wat de emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 6) betreft (PB L 109 van 26.4.2016, blz. 1).

⁽⁴⁾ ...

Donderdag 25 oktober 2018

- (13) Congestie, waartoe alle motorvoertuigen in verschillende mate bijdragen, vertegenwoordigt een kostprijs van ongeveer 1 % van het bbp. Een groot deel van die kosten worden veroorzaakt door congestie op interstedelijk niveau. Specifieke congestieheffingen moeten dan ook worden toegestaan, op voorwaarde dat ze gelden voor alle voertuigcategorieën. Om evenredig, **doeltreffend** en ~~doeltreffend~~ **niet-discriminerend** te zijn, moeten dergelijke heffingen worden berekend op basis van de marginale congestiekosten en worden gevarieerd naargelang de plaats, het tijdstip en de voertuigcategorie. **Ook moeten er compenserende formules worden gevonden die niet discriminerend zijn voor werknemers die in voorsteden wonen en door die omstandigheden misschien zowel de kosten van gebruiksrechten als tolgelden moeten dragen.** Om ervoor te zorgen dat congestieheffingen een zo groot mogelijk positief effect sorteren, moeten de opbrengsten ervan worden aangewend voor projecten die de oorzaken van de congestie aanpakken. [Am. 30]
- (13 bis) **Om er mee voor te zorgen dat het automobielpatrimonium van de Unie bewaard blijft, moeten de lidstaten voertuigen van historisch belang in een speciale categorie onderbrengen om de verschillende heffingen die krachtens deze richtlijn moeten worden betaald te kunnen aanpassen.** [Am. 31]
- (14) De congestieheffingen moeten een weerspiegeling zijn van de werkelijke kosten die een voertuig direct veroorzaakt voor de andere weggebruikers en, op evenredige wijze, indirect voor de samenleving als geheel. Om te voorkomen dat het vrij verkeer van personen en goederen buitensporige hinder ondervindt, mogen congestieheffingen niet hoger liggen dan de specifieke marginale congestiekosten wanneer de maximumcapaciteit bijna bereikt is, d.w.z. wanneer het verkeer bijna het verzadigingspunt bereikt.
- (15) De opbrengstneutrale variatie van de infrastructuurheffingen voor zware vrachtwagens, een suboptimaal instrument in de strijd tegen congestie, moet worden uitgefaseerd.
- (15 bis) **Gezien de aanzienlijke externe kosten van ongevallen, die oplopen tot tientallen miljarden euro per jaar, moeten de lidstaten overeenkomstig de bepalingen van Richtlijn 2008/96/EG van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾ in verband met de gemiddelde maatschappelijke kosten van dodelijke en zware ongevallen de mogelijkheid krijgen niet door verzekeringen gedekte kosten beter te internaliseren. Een deel van die kosten zou dan ten laste komen van de desbetreffende sociale zekerheid of de samenleving als geheel, zoals de administratieve kosten van de overheidsdiensten waarop een beroep is gedaan, bepaalde kosten van medische diensten waarop een beroep is gedaan, het verlies aan menselijk kapitaal en de kosten in verband met fysieke en psychologische schade.** [Am. 32]
- (16) Toeslagen op de infrastructuurheffingen kunnen eveneens nuttig zijn om een antwoord te bieden op de aanzienlijke milieuschade of congestie die door het gebruik van bepaalde wegen, niet alleen in berggebieden, wordt veroorzaakt. **Daarom moet het eenvoudiger worden toeslagen op te leggen door de huidige regel dat dergelijke toeslagen beperkingen te schrappen op grond waarvan zij alleen in bergachtige gebieden mogen worden opgelegd, en moet daarom het ook gemakkelijker worden geschrapt deze toeslagen toe te wijzen aan projecten in het kader van het kernnetwerk van het trans-Europees vervoersnetwerk.** Om te voorkomen dat gebruikers tweemaal moeten betalen, **moet moeten er strengere grenzen worden gesteld aan de invoering van toeslagen worden uitgesloten op wegen waar reeds een congestieheffing wordt geïnd. Ook moet het maximumniveau worden aangepast aan verschillende omstandigheden.** [Am. 33]
- (17) Indien een lidstaat een tolheffing invoert, kan de toekenning van compensaties in sommige gevallen leiden tot de discriminatie van buitenlandse weggebruikers. De mogelijkheid om compensatie te verlenen moet derhalve worden beperkt tot tolgelden en mag niet langer worden toegestaan voor gebruiksrechten.
- (17 bis) **Met betrekking tot lichte bedrijfsvoertuigen is het van belang dat wordt gewaarborgd dat deze richtlijn geen belemmering vormt voor het vrije verkeer van burgers. De lidstaten moeten kortingen en verlagingen kunnen invoeren wanneer bepaalde weggebruikers door geografische of sociale factoren onevenredig veel heffingen opgelegd krijgen.** [Am. 34]

(¹) Richtlijn 2008/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 november 2008 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur (PB L 319 van 29.11.2008, blz. 59).

Donderdag 25 oktober 2018

- (18) Teneinde potentiële synergieën tussen de bestaande tolsystemen te benutten en de werkingskosten te drukken, moet de Commissie als volwaardige partner worden betrokken bij de samenwerking tussen lidstaten die gezamenlijke **en interoperabele** tolsystemen wensen in te voeren. [Am. 35]
- (19) De tolsystemen ~~kunnen genereren~~ middelen ~~genereren~~ voor de financiering **en de kruisfinanciering** van **projecten op het vlak van alternatieve vervoersinfrastructuur en het** onderhoud en de ontwikkeling van hoogwaardige vervoersinfrastructuur **en -diensten**. Derhalve moeten de lidstaten ~~er toe worden aangespoord~~ de opbrengsten uit tolgelden daarvoor ~~te gebruiken en moeten zij verplicht~~ worden **verplicht om** op passende wijze verslag uit te brengen over de besteding van de opbrengsten. **Opbrengsten van infrastructuurheffingen en externekostenheffingen moeten bijgevolg opnieuw worden geïnvesteerd in de vervoerssector**. Dat moet met name helpen om mogelijke financieringstekorten in kaart te brengen en om het publiek draagvlak voor tolheffingen te versterken. [Am. 36]
- (20) Aangezien de doelstelling van deze richtlijn, met name ervoor zorgen dat de nationale tolregelingen voor andere voertuigen dan vrachtwagens worden toegepast binnen een samenhangend kader dat in de hele Unie een gelijke behandeling waarborgt, niet voldoende door de individuele lidstaten kan worden verwezenlijkt, maar gelet op het grensoverschrijdende karakter van het wegvervoer en van de problemen die met deze richtlijn worden aangepakt, beter door de Unie kan worden verwezenlijkt, kan de Unie maatregelen treffen in overeenstemming met het subsidiariteitsbeginsel als uiteengezet in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde proportionaliteitsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan nodig is om deze doelstelling te verwezenlijken.
- (21) Er moet voor worden gezorgd dat externekostenheffingen een zo correct mogelijke weergave blijven van de door zware bedrijfsvoertuigen veroorzaakte kosten voor luchtverontreiniging en geluidshinder zonder dat de tolregelingen daardoor buitensporig complex worden, dat het gebruik van de meest brandstofefficiënte voertuigen wordt gestimuleerd en dat de stimulansen effectief blijven en de variatie van de tolheffingen actueel blijft. Derhalve moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen tot aanpassing van de ~~referentiewaarden~~ **minimumwaarden** voor externekostenheffingen aan de wetenschappelijke vooruitgang, tot vaststelling van de modaliteiten voor de opbrengstneutrale variatie van de infrastructuurheffingen op basis van de CO₂-uitstoot van zware bedrijfsvoertuigen, en tot aanpassing van de modaliteiten voor de variatie van de infrastructuurheffingen voor lichte voertuigen aan de technische vooruitgang. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadplegingen overgaat, onder meer op deskundigenniveau, en dat die raadplegingen gebeuren in overeenstemming met de beginselen die zijn vastgelegd in het Interinstitutioneel Akkoord over beter wetgeven van 13 april 2016⁽¹⁾. Met name om te zorgen voor gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen, ontvangen het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip als de deskundigen van de lidstaten, en hebben hun deskundigen systematisch toegang tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van de gedelegeerde handelingen. [Am. 37]
- (21 bis) **De Commissie komt uiterlijk twee jaar na de inwerkingtreding van de richtlijn met een algemeen geldig, transparant en begrijpelijk kader voor de internalisering van de milieu-, congestie- en gezondheidskosten dat als basis zal dienen voor toekomstige berekeningen van infrastructuurheffingen. In dit verband moet de Commissie de mogelijkheid worden geboden een model voor te stellen dat vergezeld gaat van een analyse van de effecten op de internalisering van externe kosten voor alle vervoerswijzen. Wat evenredigheid betreft moeten alle vervoerswijzen in aanmerking worden genomen in verband met externekostenheffingen.** [Am. 38]
- (21 ter) **Met het oog op transparantie is het wenselijk dat de lidstaten aan de weggebruikers de resultaten bekendmaken die zijn verwezenlijkt dankzij de herinvestering van infrastructuur-, externekosten- en congestieheffingen. Daarom moeten zij bekendmaken welke voordelen dit heeft opgeleverd in termen van grotere verkeersveiligheid, verminderde milieueffecten en verminderde verkeerscongestie.** [Am. 39]
- (22) Om eenvormige voorwaarden te waarborgen voor de uitvoering van de desbetreffende bepalingen van deze richtlijn, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend. De raadplegingsprocedure moet worden toegepast voorafgaand aan de vaststelling van uitvoeringshandelingen ter bepaling van een geharmoniseerde reeks indicatoren voor de beoordeling van de kwaliteit van het wegennet. Deze bevoegdheden moeten uitgeoefend overeenkomstig Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad⁽²⁾.

⁽¹⁾ PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1.

⁽²⁾ Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13).

Donderdag 25 oktober 2018

(23) Richtlijn 1999/62/EG moet derhalve dienovereenkomstig worden gewijzigd,

HEBLEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Richtlijn 1999/62/EG wordt als volgt gewijzigd:

(1) de titel wordt vervangen door:

“Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het ~~in rekening brengen~~ **opleggen van heffingen op basis van afstand voor** het gebruik van de wegeninfrastructuur aan voertuigen”; [Am. 40]

(2) de artikelen 1 en 2 worden vervangen door:

“Artikel 1

1. Deze richtlijn is van toepassing op:

- a) de belasting op zware bedrijfsvoertuigen,
- b) tolgelden en gebruiksrechten die voor alle voertuigen gelden.

2. Deze richtlijn is niet van toepassing op voertuigen die uitsluitend vervoer verrichten binnen de niet-Europese grondgebieden van de lidstaten.

3. De richtlijn is evenmin van toepassing op voertuigen die zijn ingeschreven op de Canarische Eilanden, in Ceuta en Melilla en op de Azoren en Madeira, en uitsluitend vervoer verrichten binnen die grondgebieden of tussen die grondgebieden en het vasteland van Spanje, respectievelijk Portugal.

Artikel 2

In deze richtlijn wordt verstaan onder:

1) “trans-Europees wegennet”: het wegennet als bedoeld in afdeling 3 van hoofdstuk II van Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad (*), als weergegeven op de kaarten in bijlage I bij die verordening;

2) “aanlegkosten”: de kosten in verband met de aanleg, inclusief, in voorkomend geval, de financieringskosten, van:

- a) nieuwe infrastructuur of nieuwe infrastructuurverbeteringen (inclusief significante structurele reparaties); of **alternatieve vervoersinfrastructuur met het oog op een modal shift**; [Am. 41]
- b) infrastructuur of infrastructuurverbeteringen (inclusief significante structurele reparaties) die voltooid waren uiterlijk 30 jaar vóór 10 juni 2008, indien de tolregelingen reeds zijn ingesteld op 10 juni 2008, of die voltooid waren uiterlijk 30 jaar vóór de vaststelling van nieuwe tolregelingen die na 10 juni 2008 zijn ingevoerd;
- c) infrastructuur of infrastructuurverbeteringen die voltooid waren vóór 10 juni 2008, indien:
 - i) een lidstaat een tolsysteem heeft ingesteld dat voorziet in het terugbetalen van deze kosten door middel van een overeenkomst met een exploitant van een tolsysteem of andere rechtshandelingen van gelijke werking die in werking is getreden vóór 10 juni 2008, of
 - ii) een lidstaat kan aantonen dat de aanleg van de betrokken infrastructuur slechts gerechtvaardigd was als de geplande levensduur meer dan 30 jaar bedroeg;

Donderdag 25 oktober 2018

- 3) “financieringskosten”: rente over leningen en rendement op eventueel door aandeelhouders beschikbaar gesteld aandelenkapitaal;
- 4) “significante structurele reparaties”: structurele reparaties, m.u.v. reparaties die niet meer van enig actueel voordeel voor de weggebruiker zijn, bijvoorbeeld wanneer het reparatiewerk is vervangen door verdere vernieuwing van het wegdek of andere aanlegwerkzaamheden;
- 5) “autosnelweg”: een weg die speciaal is ontworpen en aangelegd voor verkeer met motorvoertuigen, zonder toegangen naar aanliggende percelen, en die:
 - a) behalve op bepaalde plaatsen of bepaalde tijden, voorzien is van gescheiden rijbanen voor beide verkeersrichtingen, welke rijbanen van elkaar gescheiden zijn hetzij door een strook die niet voor het verkeer bestemd is, hetzij, bij uitzondering, op andere wijze;
 - b) geen andere weg, spoorweg of trambaan, fietspad of voetpad gelijkvloers kruist; en
 - c) door specifieke verkeerstekens als autosnelweg is aangeduid;
- 6) “tolgeld”: een vastgesteld bedrag dat gebaseerd is op de afstand die een bepaald type voertuig op een infrastructuurvoorziening heeft afgelegd, waarvan de betaling het recht geeft om met het voertuig de infrastructuur te gebruiken en dat is samengesteld uit **een of meer van de volgende heffingen**: een infrastructuurheffing ~~en desgevallend of een congestieheffing en/of een~~ externekostenheffing; [Am. 42]
- 7) “infrastructuurheffing”: een heffing geïnd met het oog op het terugverdienen van door een lidstaat gemaakte aanleg-, onderhouds-, exploitatie- en ontwikkelingskosten in verband met de infrastructuur;
- 8) “externekostenheffing”: een heffing toegepast met het oog op het terugverdienen van de in een lidstaat opgetreden kosten in verband met de door het verkeer veroorzaakte luchtverontreiniging en/of door het verkeer veroorzaakte geluidhinder;
- 9) “congestie”: een situatie waarin het verkeersvolume de wegcapaciteit benadert of overschrijdt;
- 10) “congestieheffing”: een heffing die wordt geheven op motorvoertuigen met het oog op het terugverdienen van de in een lidstaat opgetreden congestiekosten en om die congestie te verminderen;
- 11) “kosten van door het verkeer veroorzaakte luchtverontreiniging”: de kosten van de schade **aan de menselijke gezondheid en het milieu** die wordt veroorzaakt door de uitstoot, tijdens het gebruik van een voertuig, van deeltjes en van ozonprecursoren zoals stikstofoxide en vluchtige organische stoffen; [Am. 43]
- 12) “kosten van door het verkeer veroorzaakte geluidhinder”: de kosten van de schade **aan de menselijke gezondheid en het milieu** die wordt veroorzaakt door de geluidhinder voortgebracht door voertuigen of door de interactie van voertuigen met het wegdek; [Am. 44]
- 13) “gewogen gemiddelde infrastructuurheffing”: de totale opbrengsten van een infrastructuurheffing over een bepaalde periode, gedeeld door het aantal kilometers dat tijdens die periode door zware bedrijfsvoertuigen op de aan de heffing onderworpen trajecten is afgelegd;
- 14) “gebruiksrecht”: een bedrag dat recht geeft om met een voertuig gedurende een bepaalde tijd gebruik te maken van de in artikel 7, leden 1 en 2, bedoelde infrastructuurvoorzieningen;
- 15) “voertuig”: een motorvoertuig met minstens vier wielen of een samenstel van voertuigen bedoeld of gebruikt voor het vervoer van personen of goederen over de weg;
- 16) “zwaar bedrijfsvoertuig”: een zware vrachtwagen of een touringcar of bus;
- 17) “zware vrachtwagen”: een voertuig voor goederenvervoer met een toegestane maximummassa van meer dan 3,5 ton;

Donderdag 25 oktober 2018

- 18) “bus of touringcar”: een voertuig voor het vervoer van de bestuurder en meer dan acht passagiers en met een toegestane maximummassa van meer dan 3,5 ton;
- 18 bis) “licht voertuig”: een licht bedrijfsvoertuig of een personenwagen; [Am. 46]**
- 19) “licht voertuig **bedrijfsvoertuig**”: een ~~personenwagen, minibus~~ **minibus, een bestelwagen of een bestelwagen voor goederenvervoer**; [Am. 47]
- 20) “personenwagen”: een voertuig met vier wielen bestemd voor het vervoer van maximum acht passagiers, de bestuurder niet meegerekend;
- 20 bis) “voertuig van historisch belang”: een voertuig van historisch belang als bedoeld in artikel 3, lid 7, van Richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad (**); [Am. 48]**
- 21) “minibus”: een voertuig voor het vervoer van de bestuurder en meer dan acht passagiers en met een toegestane maximummassa van maximum 3,5 ton;
- 22) “bestelwagen”: een voertuig ~~voor goederenvervoer~~ **dat geen personenwagen is**, met een toegestane maximummassa van maximum 3,5 ton; [Am. 49]
- 22 bis) “bestelwagen voor goederenvervoer”: een voertuig dat wordt ingezet in het kader van het beroep van wegvervoerondernemer als bedoeld in Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad (***), met een maximaal toelaatbare massa in beladen toestand tussen 2,4 en 3,5 ton en een hoogte van meer dan 2 meter; [Am. 50]**
- 22 ter) “emissieloos gebruik”: een voertuig dat bij het gebruik geen uitlaatemissies veroorzaakt tijdens de volledige duur van het gebruik van een aan heffingen onderworpen wegennet, op verifieerbare wijze; [Am. 51]**
- 23) “emissieloos voertuig”: een voertuig dat geen uitlaatemissies produceert;
- 23 bis) “motorfiets”: een voertuig met twee wielen, met of zonder zijspan, en alle drie- en vierwielers van de categorieën L3e, L4e, L5e, L6e en L7e, als bedoeld in Verordening (EU) nr. 168/2013; [Am. 52]**
- 24) “vervoerder”: een onderneming die goederen of passagiers vervoert over de weg;
- 25) “EURO 0-voertuig”, “EURO I-voertuig”, “EURO II-voertuig”, “EURO III-voertuig”, “EURO IV-voertuig”, “EURO V-voertuig”, “EURO VI-voertuig”: een zwaar bedrijfsvoertuig dat voldoet aan de in bijlage 0 aangegeven emissiegrenswaarden;
- 26) “type voertuig”: type van een zwaar bedrijfsvoertuig gecategoriseerd op basis van het aantal assen, de afmetingen of het gewicht van het voertuig, of een andere indeling van het voertuig volgens de schade die het aan de weg toebrengt, bijvoorbeeld het in bijlage IV vervatte indelingssysteem op basis van de aan het wegdek toegebrachte schade, mits het indelingssysteem is gebaseerd op voertuigkenmerken die voorkomen in de voertuigdocumentatie die in alle lidstaten wordt gebruikt, dan wel duidelijk zichtbaar zijn;
- 27) “concessieovereenkomst”: ~~een overheidsopdracht voor werken als omschreven in artikel 1~~ **concessie in de zin van artikel 5, lid 1, van Richtlijn (EU) 2014/24/EU 2014/23/EU** van het Europees Parlement en de Raad (****); [Am. 53]
- 28) “concessietolgeld”: een tolgeld geheven door een concessiehouder krachtens een concessieovereenkomst;
- 29) “ingrijpend gewijzigde tol- of heffingsregeling”: een tol- of heffingsregeling die zodanig is gewijzigd dat de kosten of opbrengsten minstens ~~5%~~ **15%** afwijken van de kosten of opbrengsten van het voorgaande jaar, gecorrigeerd voor de inflatie gemeten door veranderingen in het EU-brede geharmoniseerde indexcijfer van de consumptieprijzen, exclusief energie en onbewerkte voedingsmiddelen, zoals gepubliceerd door de Commissie (Eurostat). **In het geval van concessieovereenkomsten worden wijzigingen die voldoen aan de criteria van artikel 43, leden 1 en 2, van Richtlijn 2014/23/EU niet als ingrijpend beschouwd**; [Am. 54]

Donderdag 25 oktober 2018

29 bis) **“kruisfinanciering”**: de financiering van efficiënte projecten op het gebied van alternatieve vervoersinfrastructuur met opbrengsten uit tol- en infrastructuurheffingen op bestaande vervoersinfrastructuur; [Am. 55]

29 ter) **“lidstaten”**: alle autoriteiten van de lidstaten, namelijk de autoriteiten van de centrale overheid, de autoriteiten van een federale geleding en andere territoriale autoriteiten die bevoegd zijn voor het toezicht op de naleving van het Unierecht. [Am. 56]

Voor de toepassing van punt 2:

- a) mag het aandeel van de aanlegkosten dat in aanmerking wordt genomen, in geen geval groter zijn dan het gedeelte van de huidige geplande levensduur van de infrastructuurcomponenten dat nog moest ingaan op 10 juni 2008 of op de datum waarop de nieuwe tolregelingen worden ingevoerd indien deze datum later valt;
- b) kunnen kosten betreffende infrastructuur of infrastructuurverbeteringen ook de specifieke uitgaven voor infrastructuurvoorzieningen **omvatten, onder meer uitgaven die het gevolg zijn van nieuwe regelgevingsvereisten**, ter beperking van de geluidshinder, **tot invoering van innovatieve technologieën** of ter verbetering van de veiligheid op de weg ~~omvatten, en~~ , **alsook** de daadwerkelijk door de exploitant van de infrastructuur gemaakte kosten, op basis van objectieve milieuaspecten zoals bescherming tegen bodemverontreiniging; [Am. 57]

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

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

(***) **Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoer-ondernemer uit te oefenen en tot intrekking van Richtlijn 96/26/EG van de Raad (PB L 300 van 14.11.2009, blz. 51).**

(****) ~~Richtlijn 2014/24/EU van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2014 betreffende het plaatsen van overheidsopdrachten en tot intrekking van Richtlijn 2004/18/EG (PB L 94 van 28.3.2014, blz. 65)~~ **Richtlijn 2014/23/EU van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2014 betreffende het plaatsen van concessieovereenkomsten (PB L 94 van 28.3.2014, blz. 1).**;

2 bis) **aan artikel 6, lid 2, wordt het volgende punt toegevoegd:**

“b bis) voertuigen van historisch belang;”; [Am. 58]

3) Artikel 7 wordt vervangen door:

“Artikel 7

1. Onverminderd artikel 9, lid 1 bis, mogen de lidstaten tolgelden en gebruiksrechten handhaven of invoeren op het trans-Europese wegennet of op bepaalde trajecten daarvan, en op andere bijkomende trajecten van hun autosnelwegennet die geen deel uitmaken van het trans-Europees wegennet, mits aan de in de leden 3 t.e.m. 9 van dit artikel en de in de artikelen 7 bis tot en met 7 duodecies gestelde voorwaarden is voldaan.

2. Lid 1 doet geen afbreuk aan het recht van de lidstaten om met inachtneming van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie tolgelden en gebruiksrechten toe te passen op andere wegen, mits het opleggen van tolgelden en gebruiksrechten op dergelijke andere wegen geen discriminerende werking heeft jegens het internationaal verkeer en niet tot concurrentievervalsing tussen vervoerders leidt. Tolgelden en gebruiksrechten die worden toegepast op andere wegen dan snelwegen en wegen die deel uitmaken van het trans-Europese wegennet moeten voldoen aan de voorwaarden die zijn vastgesteld in de leden 3 en 4 van dit artikel, artikel 7 bis en artikel 7 undecies, leden 1, 2 en 4.

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

4. De tolgelden en gebruiksrechten maken geen onderscheid, direct of indirect, op grond van de nationaliteit van de weggebruiker, de lidstaat of het derde land waar de vervoerder gevestigd is of waar het voertuig geregistreerd is, of op grond van de herkomst of bestemming van het vervoer.

Donderdag 25 oktober 2018

5. De lidstaten kunnen voorzien in verlaagde toltarieven of gebruiksrechten, dan wel vrijstellingen van de verplichting tolgeld of gebruiksrechten te betalen, voor zware bedrijfsvoertuigen die zijn vrijgesteld van de verplichting om een controleapparaat te installeren en te gebruiken overeenkomstig Verordening (EU) nr. 165/2014 van de Raad (*), en in de gevallen en onder de voorwaarden vastgesteld in artikel 6, lid 2, onder a), b) en c), van de onderhavige richtlijn.

6. Onverminderd het bepaalde in lid 9, voeren de lidstaten vanaf ~~1 januari 2018~~ **[de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn]** geen gebruiksrechten meer in voor zware bedrijfsvoertuigen **en bestelwagens voor goederenvervoer**. Gebruiksrechten die vóór die datum zijn ingevoerd, mogen worden gehandhaafd tot en met 31 december ~~2023~~ **2022 en worden op het wegennet dat onder deze richtlijn valt met ingang van 1 januari 2023 vervangen door infrastructuurheffingen.** [Am. 59]

7. Met ingang van [de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn] mogen de lidstaten geen gebruiksrechten voor lichte voertuigen meer invoeren. Gebruiksrechten die vóór die datum zijn ingevoerd, worden uitgefaseerd tegen 31 december 2027.

8. Met betrekking tot zware bedrijfsvoertuigen kan een lidstaat er tot 31 december 2019 voor kiezen tolgelden en gebruiksrechten uitsluitend toe te passen op voertuigen met een maximaal toegestaan totaalgewicht van minimaal 12 t indien hij van oordeel is dat een uitbreiding tot voertuigen van minder dan 12 t:

- a) als gevolg van sluisverkeer via alternatieve routes grote negatieve gevolgen zou hebben op de doorstroming van het verkeer, het milieu, de geluidsniveaus, de congestie, de volksgezondheid of de verkeersveiligheid;
- b) administratieve kosten zou meebrengen die meer bedragen dan 30 % van de extra door die uitbreiding gegenereerde inkomsten.

Lidstaten die ervoor kiezen tolgelden en/of gebruiksrechten alleen toe te passen op voertuigen met een maximaal toegestaan totaalgewicht van minimaal 12 t, stellen de Commissie in kennis van hun besluit, met opgave van redenen.

9. Met ingang van 1 januari 2020 gelden tolheffingen en gebruiksrechten voor zware vrachtoertuigen voor alle zware bedrijfsvoertuigen **en bestelwagens voor goederenvervoer**. [Am. 61]

10. **Tot en met 31 december 2022 mogen** tolgelden en gebruiksrechten voor zware bedrijfsvoertuigen **en bestelwagens voor goederenvervoer** enerzijds en voor lichte ~~voertuigen~~ **bedrijfsvoertuigen die geen bestelwagens voor goederenvervoer zijn** anderzijds ~~mogen~~ onafhankelijk van elkaar worden ingevoerd of gehandhaafd. [Am. 62]

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

(4) Artikel 7 bis wordt vervangen door:

“Artikel 7 bis

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

2. Indien voor zware bedrijfsvoertuigen gebruiksrechten moeten worden betaald, moet de infrastructuur ten minste gedurende de volgende periodes kunnen beschikbaar zijn: een dag, een week, een maand en een jaar. Het maandtarief, het weektarief en het dagtarief bedragen niet meer dan respectievelijk 10 %, 5 % en 2 % van het jaartarief.

Het is een lidstaat toegestaan voor op zijn grondgebied geregistreerde voertuigen alleen jaartarieven te hanteren.

Voor alle zware bedrijfsvoertuigen stellen de lidstaten de gebruiksrechten, m.i.v. de administratieve kosten, vast op een tarief dat niet hoger ligt dan de in bijlage II vastgestelde maximumtarieven.

Donderdag 25 oktober 2018

3. Indien voor personenwagens gebruiksrechten moeten worden betaald, moet de infrastructuur kunnen worden gebruikt gedurende: **een dag, een week**, 10 dagen, één maand of twee maanden of beide, en een jaar. Het tarief voor twee maanden, het maandtarief en het ~~10-dagentarief~~ **10-dagen-, week- en dagtarief** bedragen niet meer dan respectievelijk 30 %, 18 % en 8 % van het jaartarief. [Am. 63]

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

Met betrekking tot gebruiksrechten die vóór 31 mei 2017 zijn vastgesteld, mogen de lidstaten overeenkomstig het beginsel van gelijke behandeling tarieven handhaven die hoger liggen dan de in de eerste alinea vastgestelde maxima, voor zover die vóór die datum reeds van kracht waren, en overeenkomstige tarieven voor andere gebruiksperiodes. De tarieven moeten evenwel in overeenstemming worden gebracht met de in de eerste alinea vastgestelde grenswaarden en met de tweede alinea zodra de toelating of de gebruiksrechten ingrijpend worden gewijzigd en uiterlijk vanaf 1 januari 2024.

4. Voor minibussen, **bestelwagens** en bestelwagens **voor goederenvervoer** dienen de lidstaten te voldoen aan lid 2 of lid 3. Uiterlijk vanaf 1 januari 2024 hanteren de lidstaten echter hogere gebruiksrechten voor minibussen, **bestelwagens** en bestelwagens **voor goederenvervoer** dan voor personenauto's. [Am. 64]

4 bis. Met betrekking tot de evenredigheid kan bij het heffen van gebruiksrechten rekening worden gehouden met de bijzondere kenmerken van vervoersactiviteiten die vertrekken vanuit een lidstaat in de periferie van de Unie.”; [Am. 65]

4 bis. Aan artikel 7 ter wordt het volgende lid toegevoegd:

“2 bis. De trajecten van autosnelwegen waarop een infrastructuurheffing wordt toegepast, beschikken over de nodige infrastructuur om voor alle gebruikers verkeersveiligheid te waarborgen en kunnen beschikken over in alle weersomstandigheden veilige parkeerterreinen, overeenkomstig de bepalingen van Verordening (EU) .../... van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 voor wat betreft de minimumeisen voor maximale dagelijkse en wekelijkse rijtijden, minimumonderbrekingen en dagelijkse en wekelijkse rusttijden en Verordening (EU) nr. 165/2014 voor wat betreft positionering met behulp van tachografen (2017/0122(COD)).”; [Am. 66]

(5) Artikel 7 quater wordt vervangen door:

“Artikel 7 quater

1. De lidstaten kunnen externekostenheffingen invoeren of handhaven op basis van de door verkeer veroorzaakte luchtverontreiniging en/of geluidshinder.

De externekostenheffingen kunnen worden ingevoerd of behouden op trajecten van het wegennet waar geen infrastructuurheffing geldt.

Voor zware bedrijfsvoertuigen varieert De externekostenheffing **voor door verkeer veroorzaakte luchtverontreiniging of geluidshinder varieert** en wordt ~~ze~~ vastgesteld overeenkomstig de in bijlage III bis bedoelde minimumvoorschriften en methoden, en ~~met inachtneming van~~ **voldoet ten minste aan** de in bijlage III ter vastgestelde referentiewaarden **minimumwaarden**. [Am. 67]

2. De in rekening te brengen kosten hebben betrekking op het wegennet of het gedeelte van het wegennet waarop een externekostenheffing wordt toegepast en op de voertuigen die aan deze heffing zijn onderworpen. De lidstaten kunnen ervoor kiezen slechts een percentage van deze kosten door te berekenen.

3. De externekostenheffingen die gekoppeld zijn aan de door het verkeer veroorzaakte luchtverontreiniging, gelden niet voor zware bedrijfsvoertuigen die aan de strengste EURO-emissienormen voldoen.

Donderdag 25 oktober 2018

De eerste alinea vervalt vier jaar vanaf de datum waarop de regelgeving waarbij die normen zijn ingevoerd, van toepassing werd.

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

5. Met ingang van 1 januari 2021 passen de lidstaten op zware bedrijfsvoertuigen **en bestelwagens voor goederenvervoer** een externekostenheffing toe **voor door verkeer veroorzaakte luchtverontreiniging of geluidshinder** op ten minste het deel **alle delen** van het in artikel 7, lid 1, bedoelde netwerk waar de door zware bedrijfsvoertuigen veroorzaakte milieuschade groter is dan de gemiddelde door zware bedrijfsvoertuigen veroorzaakte milieuschade als gedefinieerd overeenkomstig de in bijlage III bis bedoelde relevante kennisgevingsverplichtingen **waarop een infrastructuurheffing wordt toegepast.** [Am. 68]

5 bis. *Met ingang van 1 januari 2026 geldt een externekostenheffing op een traject van het wegennet als bedoeld in artikel 7, lid 1, op niet-discriminerende wijze voor alle voertuigcategorieën.* [Am. 69]

5 ter. *De lidstaten kunnen afwijkingen toestaan om het tarief van de externekostenheffing aan te passen voor voertuigen van historisch belang.* [Am. 70]

(6) Het volgende artikel 7 quinquies bis wordt toegevoegd:

“Artikel 7 quinquies bis:

1. De lidstaten kunnen, overeenkomstig de voorschriften van bijlage V, een congestieheffing invoeren op elk wegvak van hun wegennet dat met congestie kampt. De congestieheffingen mogen alleen worden toegepast op de wegvakken waar geregeld congestie optreedt en alleen gedurende de perioden waarin dat doorgaans het geval is.

2. De lidstaten definiëren de in lid 1 bedoelde wegvakken en periodes op basis van objectieve criteria die verband houden met de congestiegraad van de wegen en hun omgeving, zoals de gemiddelde verliestijden en filelengte.

3. Op bepaalde wegvakken ingevoerde congestieheffingen gelden op niet-discriminerende wijze voor alle voertuigcategorieën, in overeenstemming met de standaard equivalentiecoëfficiënten in bijlage V. **De lidstaten mogen echter beslissen en touringcars van deze congestieheffingen vrij te stellen ter bevordering van het collectief vervoer, de sociaal-economische ontwikkeling en de territoriale cohesie.** [Am. 72]

4. De congestieheffing is een weerspiegeling van de kosten die een voertuig veroorzaakt voor andere weggebruikers en indirect voor de samenleving, maar mag niet hoger liggen dan de in bijlage VI voor een bepaald type weg vastgestelde maximumniveaus.

5. De lidstaten voorzien in adequate mechanismen om de impact van de congestieheffingen te monitoren en voor de herziening van die heffingen. Zij evalueren regelmatig, ten minste om de drie jaar, het niveau van de heffingen om ervoor te zorgen dat deze niet hoger liggen dan congestiekosten die in de lidstaat worden veroorzaakt op de wegvakken waar congestieheffingen worden opgelegd.”;

(7) De artikelen 7 septies en 7 octies worden vervangen door:

“Artikel 7 septies

1. Nadat hij de Commissie daarvan in kennis heeft gesteld, kan een lidstaat een toeslag heffen op de infrastructuurheffingen voor wegvakken die regelmatig verzadigd zijn, of waarvan het gebruik door voertuigen aanzienlijke milieuschade veroorzaakt, wanneer aan de volgende voorwaarden is voldaan:

Donderdag 25 oktober 2018

- a) de opbrengsten uit de toeslagen worden geïnvesteerd in de aanleg van ~~de vervoersinfrastructuur van het kernnet als gedefinieerd overeenkomstig bijlage III van Verordening (EU) nr. 1315/2013~~ **of vervoersdiensten** die rechtstreeks bijdraagt tot de vermindering van de congestie of milieuschade en die zich situeert **situëren** op dezelfde corridor als die van het traject waarvoor een toeslag wordt aangerekend; [Am. 75]
- b) de toeslag bedraagt ten hoogste 15 % van de gewogen gemiddelde infrastructuurheffing, berekend overeenkomstig artikel 7 ter, lid 1, en artikel 7 sexies, behalve **in berggebieden**, waar de ~~gegenereerde inkomsten worden geïnvesteerd in grensoverschrijdende trajecten op kernnetwerkcorridors~~ **infrastructuurkosten en de klimaat- en milieuschade aanzienlijker zijn**, in welk geval de toeslag niet meer dan ~~25~~ **50** % mag bedragen; [Am. 76]
- c) de invoering van de toeslag leidt niet tot een oneerlijke behandeling van bedrijfsvoertuigen in vergelijking met andere weggebruikers;
- d) vóór de invoering van de toeslag wordt bij de Commissie een beschrijving ingediend van de precieze locatie waarvoor de toeslag wordt toegepast en het bewijs van een besluit om de onder a) bedoelde ~~bouw van kernnetwerkcorridors~~ **vervoersinfrastructuur of vervoersdiensten** te financieren; [Am. 77]
- e) de periode waarin de toeslag van toepassing zal zijn, is vooraf bepaald en begrensd en, wat de verwachte inkomsten betreft, in overeenstemming met de financiële plannen en kosten/batenanalyse voor de projecten die gefinancierd worden met de inkomsten uit de toeslag.

~~1 bis. Voor nieuwe grensoverschrijdende projecten mogen alleen toeslagen worden ingevoerd indien alle bij die projecten betrokken lidstaten daarmee instemmen. [Ams. 78 en 164]~~

2. Een toeslag kan worden geheven op infrastructuurheffingen die overeenkomstig artikel 7 octies of 7 octies bis worden gevarieerd.

3. Wanneer de Commissie de vereiste inlichtingen heeft ontvangen van een lidstaat die voornemens is een toeslag op te leggen, stelt zij die informatie ter beschikking van de leden van het in artikel 9 quater bedoelde comité. Wanneer de Commissie van oordeel is dat de geplande toeslag niet in overeenstemming is met de in lid 1 gestelde voorwaarden, of wanneer zij van oordeel is dat de geplande toeslag aanzienlijke nadelige gevolgen zal hebben voor de economische ontwikkeling van perifere regio's, kan zij het door de betrokken lidstaat voorgelegde plan voor heffingen middels een uitvoeringshandeling afwijzen, dan wel om wijziging ervan verzoeken. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de in artikel 9 quater, lid 2, bedoelde raadplegingsprocedure. **Als de toeslag wordt toegepast op tolregelingen als bedoeld in artikel 7 sexies, lid 3, wordt deze niet beschouwd als een ingrijpende wijziging in de zin van deze richtlijn.** [Am. 79]

4. ~~Het bedrag van de toeslag wordt afgetrokken van het bedrag van de externekostenheffing die wordt berekend overeenkomstig artikel 7 quater, behalve voor voertuigen van EURO-emissieclassen 0, I en II vanaf 15 oktober 2011, III en IV vanaf 1 januari 2015, V vanaf 1 januari 2019 en VI vanaf januari 2023. Alle opbrengsten die door de gelijktijdige toepassing van toeslagen en externekostenheffingen worden gegenereerd, worden gebruikt voor de financiering van investeringen in de aanleg van de in deel 1 van bijlage I bij Verordening (EU) nr. 1316/2013 genoemde kernnetwerkcorridors.~~ [Am. 80]

5. Er worden geen toeslagen geheven op wegvakken waar een congestieheffing wordt toegepast.

Artikel 7 octies

1. Tot 31 december 2021 mag de infrastructuurheffing worden gevarieerd om congestie aan te pakken, schade aan de infrastructuur te beperken en het gebruik van de desbetreffende infrastructuur te optimaliseren of de verkeersveiligheid te bevorderen indien aan de volgende voorwaarden is voldaan:

- a) de variatie is transparant en openbaar gemaakt en geldt onder gelijke voorwaarden voor alle gebruikers;

Donderdag 25 oktober 2018

- b) de variatie wordt toegepast overeenkomstig het tijdstip van de dag, het soort dag of het seizoen;
- c) geen enkele infrastructuurheffing overschrijdt het maximumniveau van de gewogen gemiddelde infrastructuurheffing als bedoeld in artikel 7 ter met meer dan 175 %;
- d) de piekperiodes waarin, ter beperking van de congestie, de hoogste infrastructuurheffingen worden toegepast, duren niet meer dan 5 uur per dag **of het aantal uren waarin de congestie hoger is dan 100 % van de capaciteit**; [Am. 81]
- e) de variatie op een traject waarop zich congestie voordoet, wordt op een transparante en opbrengstneutrale wijze uitgewerkt en toegepast zodat vervoerders die in daluren reizen verlaagde toltarieven betalen en voor vervoerders die tijdens de spits op datzelfde traject rijden verhoogde toltarieven gelden.

Een lidstaat die zo'n variatie wenst in te voeren of een bestaande variatie wil wijzigen, stelt de Commissie daarvan in kennis en doet haar de nodige informatie toekomen om te kunnen beoordelen of aan de voorwaarden is voldaan.

2. Voor zware bedrijfsvoertuigen laten de lidstaten de infrastructuurheffing tot 31 december 2020 variëren volgens de EURO-emissieklasse van het voertuig, met dien verstande dat geen enkele infrastructuurheffing meer dan 100 % hoger mag zijn dan dezelfde heffing aangerekend voor gelijkwaardige voertuigen die aan de strengste emissienormen voldoen. Bestaande concessieovereenkomsten mogen van deze bepaling worden vrijgesteld tot ze worden hernieuwd.

Een lidstaat mag echter afwijken van het voorschrift betreffende een variabele infrastructuurheffing indien:

- i) de samenhang van het tolstelsel op zijn grondgebied hierdoor ernstig zou worden ondermijnd;
- ii) het technisch niet uitvoerbaar is in het desbetreffende tolstelsel een dergelijke variatie aan te brengen;
- iii) de meest vervuilende voertuigen daardoor naar andere trajecten zouden uitwijken, met negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid en volksgezondheid; of
- iv) het tolgeld een externekostenheffing omvat.

Dergelijke afwijkende regelingen of vrijstellingen worden aan de Commissie gemeld.

3. Wanneer bij een controle een bestuurder of, in voorkomend geval, de vervoerder geen ~~voertuigdocumenten kan overleggen~~ **gebruik maakt van betaalmogelijkheden door middel van elektronische tolheffing of geen geldig abonnement heeft, of wanneer zijn voertuig geen door de tolwegexploitant erkende uitrusting aan boord heeft** waarmee in het kader van lid 2 de emissieklasse van het voertuig kan worden aangetoond, mogen de lidstaten het hoogste toltarief opleggen. [Am. 82]

4. Binnen één jaar na de bekendmaking door de Commissie van de officiële gegevens inzake CO₂-uitstoot overeenkomstig Verordening (EU) nr.../... (*), stelt de Commissie overeenkomstig artikel 9 sexies een gedelegeerde handeling vast om de referentiewaarden voor CO₂-emissies te bepalen, samen met een passende categorisering van de betrokken zware bedrijfsvoertuigen, **rekening houdend met emissieverlagende technologieën**. [Am. 83]

Binnen één jaar na de inwerkingtreding van die gedelegeerde handeling, variëren de lidstaten de infrastructuurheffingen op basis van de CO₂-emissiewaarden en de relevante voertuigcategorisering. ~~Bij de variatie van die heffingen wordt ervoor gezorgd dat de infrastructuurheffingen niet meer dan 100 % hoger liggen dan voor een gelijkwaardig voertuig dat niet emissieloos is maar de laagste CO₂-emissie haalt. Emissieloze voertuigen genieten een korting van 75 % op de infrastructuurheffingen ten opzichte van het maximumtarief.~~ [Am. 84]

Donderdag 25 oktober 2018

4 bis. Met ingang van ... [datum van de inwerkingtreding van deze richtlijn] genieten emissieloze voertuigen een korting van 50 % ten opzichte van het laagste tarief van de infrastructuurheffingen. Voor emissieloos gebruik geldt dezelfde korting, op voorwaarde dat dit gebruik kan worden aangetoond. [Am. 85]

4 ter. De Commissie stelt uiterlijk op ... [vijf jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn] een evaluatieverslag op waarin het marktaandeel van emissieloze voertuigen en emissieloos gebruik wordt beoordeeld. De Commissie is bevoegd om, in voorkomend geval, overeenkomstig artikel 9 sexies gedelegeerde handelingen vast te stellen tot herberekening van de korting die op emissieloze voertuigen van toepassing is ten opzichte van het laagste tarief van de infrastructuurheffing. [Am. 86]

5. De in de leden 1, 2 en 4 bedoelde variaties mogen niet tot doel hebben extra opbrengsten uit tolgeld te genereren. Iedere niet beoogde toename van de opbrengsten moet binnen twee jaar na afloop van het boekjaar waarin de extra opbrengsten zijn gegenereerd worden gecompenseerd door middel van wijzigingen in de structuur van de toegepaste variatie.

(*) Verordening (EU) .../... van de Commissie van XXX tot uitvoering van Verordening (EG) nr. 595/2009 wat betreft de certificering van de CO₂-emissies en het brandstofverbruik van zware bedrijfsvoertuigen en tot wijziging van Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L ... van ..., blz. ...).";

(8) Het volgende artikel 7 octies bis wordt toegevoegd:

"Artikel 7 octies bis:

1. Tot 31 december 2021 mogen de lidstaten de tolgelden en gebruiksrechten voor lichte voertuigen variëren op basis van de milieuprestaties van het voertuig. [Am. 87. Niet van toepassing op de Nederlandse versie]

2. Vanaf 1 januari 2022 variëren de lidstaten de tolgelden en, in het geval van gebruiksrechten, minstens de jaarlijkse rechten, op basis van de emissies van CO₂ en verontreinigende stoffen overeenkomstig de voorschriften van bijlage VII.

2 bis. De lidstaten mogen rekening houden met de verbeterde milieuprestaties van het voertuig die worden behaald doordat het voertuig is omgebouwd om op alternatieve brandstoffen te kunnen rijden. Gebruikers moeten via een vast abonnement of een andere door de exploitant van het tolsysteem erkende regeling een variabele tolheffing kunnen genieten waarmee ze worden beloond voor de verbeterde milieuprestaties van het voertuig na de ombouw ervan. [Am. 88]

3. Wanneer bij een controle een bestuurder of, in voorkomend geval, de vervoerder **niet beschikt over een abonnement of een andere door de exploitant erkende regeling of** geen voertuigdocumenten kan overleggen waarmee het emissieniveau van het voertuig (conformiteitscertificaat) kan worden aangetoond overeenkomstig Verordening (EU) .../... (*) van de Commissie, mogen de lidstaten het hoogste toltarief of gebruiksrecht voor één jaar opleggen. **Wanneer de desbetreffende documenten waarmee het emissieniveau van het voertuig kan worden aangetoond achteraf kunnen worden voorgelegd, wordt een eventueel verschil tussen het toegepaste toltarief of gebruiksrecht en het voor het betrokken voertuig passende toltarief of gebruiksrecht terugbetaald.** [Am. 89]

3 bis. De lidstaten mogen uitzonderlijke maatregelen vaststellen met het oog op het opleggen van heffingen aan voertuigen van historisch belang. [Am. 90]

4. De Commissie is gemachtigd om overeenkomstig artikel 9 sexies gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van bijlage VII om de in de bijlage gespecificeerde modaliteiten aan te passen aan de technische vooruitgang **en rekening te houden met de rol van onderdelen voor de verbetering van zowel de verkeersveiligheid als het koolstofvrij maken van het vervoer.** [Am. 91]

(*) Verordening (EU) 2017/xxx van de Commissie van XXX tot aanvulling van Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2007 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie, tot wijziging van Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad, Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie, Verordening (EU) nr. 1230/2012 van de Commissie en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 692/2008 (PB L xxx) en Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd (kaderrichtlijn) (PB L 263 van 9.10.2007, blz. 1).";

Donderdag 25 oktober 2018

(9) Artikel 7 novies wordt als volgt gewijzigd:

a) in lid 1 wordt de aanhef vervangen door de volgende tekst:

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

a bis) aan artikel 7 novies, lid 1, onder a), wordt het volgende streepje toegevoegd:

“— **duidelijke informatie over de interoperabiliteit van de uitrusting aan boord van voertuigen die dient voor het betalen van gebruiksrechten en tolgelden. Deze informatie vermeldt de redenen waarom gebruikers voor deze tolregeling geen gebruik kunnen maken van andere uitrusting aan boord die in andere lidstaten wordt gebruikt.**”; [Am. 92]

a ter) het volgende lid wordt toegevoegd:

“1 bis. Het contractueel kader voor de betrekkingen tussen de concessiegever en de concessiehouder is bedoeld om de concessieovereenkomsten te kunnen aanpassen aan de ontwikkeling van het regelgevingskader van de Unie of de lidstaten, in verband met de verplichtingen die zijn vastgelegd in de artikelen 7 quater, 7 quinquies bis, 7 octies en 7 octies bis van deze richtlijn.”; [Am. 93]

b) lid 3 wordt vervangen door:

“3. Vóór de uitvoering van een nieuwe of ingrijpend gewijzigde tolregeling met gebruikmaking van een externekostenheffing, stellen de lidstaten de Commissie in kennis van het betrokken netwerk en van de geplande tarieven per voertuigcategorie en emissieklasse.”;

c) lid 4 wordt geschrapt.

(10) Artikel 7 decies wordt als volgt gewijzigd:

-a) in lid 2 wordt de inleidende zin vervangen door:

“2. Voor zware bedrijfsvoertuigen en bestelwagens voor goederenvervoer mogen de lidstaten voorzien in kortingen op of verlagingen van de infrastructuurheffing op voorwaarde dat:”; [Am. 94]

a) in lid 2 worden de punten b) en c) vervangen door:

“b) de kortingen of verlagingen weerspiegelen de feitelijke vermindering van de administratieve kosten voor de behandeling van frequente gebruikers ten opzichte van incidentele gebruikers;

c) dergelijke kortingen of verlagingen bedragen niet meer dan ~~13~~ **20** % van de infrastructuurheffing die wordt betaald door gelijkwaardige voertuigen die niet in aanmerking komen voor de korting of verlaging **en door voertuigen voor plaatselijk en/of alledaags gebruik.**”; [Am. 95]

a bis) het volgende lid wordt ingevoegd:

“2 bis. Voor lichte voertuigen, met name voor frequente gebruikers in gebieden met verspreide bewoning en in voorsteden, mogen de lidstaten voorzien in kortingen op of verlagingen van de infrastructuurheffing op voorwaarde dat:

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

Donderdag 25 oktober 2018

b) dergelijke kortingen en verlagingen bijdragen tot:**i) sociale samenhang; en/of****ii) de mobiliteit in perifere regio's en/of afgelegen gebieden;"; [Am. 96]****a ter) het volgende lid wordt ingevoegd:**

"2 ter. De lidstaten of bevoegde autoriteiten mogen een forfaitaire kilometervrijstelling invoeren voor een specifiek gedeelte van de weg om rekening te houden met de mobiliteitspatronen en de economische belangen van perifere regio's, op voorwaarde dat de resulterende tariefstructuur evenredig is, openbaar wordt gemaakt, onder gelijke voorwaarden beschikbaar is voor alle gebruikers en er niet toe leidt dat bijkomende kosten worden doorberekend aan andere gebruikers in de vorm van hogere toltarieven;"; [Am. 97]

b) lid 3 wordt als volgt gewijzigd:

"3. De toltarieven mogen, mits wordt voldaan aan de in artikel 7 octies, lid 1, onder b), en lid 5, genoemde voorwaarden voor specifieke projecten van groot Europees belang als genoemd in bijlage I bij Verordening (EU) nr. 1315/2013/EEU, aan andere vormen van variatie worden onderworpen, teneinde de commerciële levensvatbaarheid van die projecten veilig te stellen, wanneer zij worden geconfronteerd met rechtstreekse concurrentie van andere vervoerswijzen. De daaruit voortvloeiende tariefstructuur moet lineair en evenredig zijn, moet openbaar worden gemaakt, en moet voor alle gebruikers onder gelijke voorwaarden beschikbaar zijn, en mag niet leiden tot bijkomende kosten die in de vorm van hogere toltarieven worden doorberekend aan andere gebruikers."; [Am. 98]

b bis) het volgende lid wordt ingevoegd:

"3 bis. In berggebieden en perifere regio's mogen de lidstaten of de bevoegde autoriteiten variabele toltarieven invoeren volgens de afstand die de aan een tolheffing onderworpen voertuigen hebben afgelegd, om de sociaal-economische impact zo veel mogelijk te beperken, op voorwaarde dat:

a) de variatie volgens de afgelegde afstand rekening houdt met de verschillende kenmerken van korte- en langeafstandsvervoer, met name de beschikbare mogelijkheden voor een modaal shift naar andere vervoerswijzen;

b) de variatie op niet-discriminerende wijze wordt toegepast;

c) de technische uitrusting de opsporing van de plaats van binnenkomst en vertrek van het voertuig over de nationale grenzen heen mogelijk maakt."; [Am. 99]

(11) Artikel 7 undecies wordt als volgt gewijzigd:**a) in lid 1 wordt de tweede zin vervangen door:**

"Hiertoe werken de lidstaten samen voor de vaststelling van methoden die de weggebruikers in staat stellen de tolgelden en gebruiksrechten 24 uur per dag te betalen, althans hetzij aan de belangrijkste verkooppunten grens, hetzij aan een verkooppunt, met de mogelijkheid om een ontvangstbewijs te krijgen, met gebruikelijke betalingsmiddelen (waaronder elektronisch), zowel binnen als buiten de lidstaten waarin zij worden opgelegd;"; [Am. 100]

b) lid 3 wordt vervangen door:

"3. Indien een lidstaat een voertuig een tolgeld oplegt, worden het totale bedrag van dat tolgeld, het bedrag van de infrastructuurheffing, het bedrag van de externekostenheffing en het bedrag van de congestieheffing desgevallend vermeld op een aan de eindgebruiker op diens verzoek verstrekt ontvangstbewijs, voor zover mogelijk via elektronische weg;"; [Am. 101]

c) in lid 4 wordt de eerste zin vervangen door:

"Indien economisch haalbaar, verrichten en innen de lidstaten externekosten- en congestieheffingen door middel van een elektronisch systeem dat voldoet aan de eisen van artikel 2, lid 1, van Richtlijn 2004/52/EG;";

Donderdag 25 oktober 2018

12) Artikel 7 duodecies wordt vervangen door:

“Artikel 7 duodecies

Onverminderd de artikelen 107 en 108 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie laat deze richtlijn de lidstaten die een systeem van tolheffingen invoeren, vrij om daarvoor een adequate compensatie te voorzien, *mits dit geen verstoring of negatieve gevolgen voor plaatselijke en/of alledaagse vervoersondernemers met zich meebrengt.*”; [Am. 102]

13) Artikel 8, lid 2, wordt als volgt gewijzigd:

a) in punt a) wordt de verwijzing naar “artikel 7, lid 7” vervangen door de verwijzing naar “artikel 7 bis”;

b) in punt b) worden de woorden “en 2” ingevoegd na “artikel 7, lid 1”;

13 bis) het volgende artikel wordt ingevoegd:

“Artikel 8 bis

Monitoring en rapportage

1. Elke lidstaat wijst een onafhankelijke autoriteit voor toezicht op de infrastructuurheffingen aan die belast wordt met het toezicht op de naleving van deze richtlijn.

2. De toezichtautoriteit voert een economische en financiële controle uit van de concessieovereenkomsten, met name om na te gaan of artikel 7 ter is nageleefd.

3. De lidstaten stellen de Commissie in kennis van de aanwijzing van deze toezichtautoriteit.”; [Am. 103]

14) Artikel 9 wordt als volgt gewijzigd:

-a) **in artikel 9, lid 2, wordt de inleidende zin vervangen door:**

“2. Om de ontwikkeling van het gehele verkeerswegennet mogelijk te maken, **worden** de inkomsten uit infrastructuur- en externekostenheffingen, of het financiële waarde-equivalent van deze inkomsten, aangewend **voor de instandhouding en het onderhoud van het weggennet en** tot optimalisering van het gehele vervoersysteem. Met name de inkomsten uit externekostenheffingen, of het financiële waarde-equivalent van deze inkomsten, worden aangewend voor de verduurzaming van het vervoer, hetgeen een of meer van de volgende punten omvat.”; [Am. 104]

-a bis) **in lid 2 wordt punt b) vervangen door:**

“b) de door het wegvervoer veroorzaakte **luchtverontreiniging en geluidshinder** verminderen.”; [Am. 105]

-a ter) **in lid 2 wordt het volgende punt ingevoegd:**

“**b bis) collectieve en duurzame vervoerswijzen financieren;**”; [Am. 106]

-a quater) **lid 2, onder e), wordt vervangen door:**

“e) infrastructuur **voor alternatieve brandstoffen ontwikkelen, in overeenstemming met Richtlijn 2014/94/EU, en alternatieve dienstverlening** voor vervoergebruikers ontwikkelen en/of de bestaande capaciteit uitbreiden.”; [Am. 107]

-a quinquies) **in lid 2 wordt punt f) vervangen door:**

“f) het trans-Europese vervoersnet ondersteunen **en knelpunten wegwerken;**”; [Am. 108]

-a sexies) **in lid 2 wordt punt h) vervangen door:**

“h) de verkeersveiligheid **en veilige wegeninfrastructuur** verbeteren; en”; [Am. 109]

Donderdag 25 oktober 2018

-a septies) in lid 2 wordt punt i) vervangen door:

“i) veilige **en beveiligde parkeerterreinen aanleggen**.”; [Am. 110]

a) in lid 2 wordt de tweede alinea geschrapt;

b) het volgende lid 3 wordt toegevoegd:

“3. Opbrengsten uit congestieheffingen, of het financiële waarde-equivalent van die inkomsten, moeten worden gebruikt om het congestieprobleem aan te pakken, ~~met name~~ **bijvoorbeeld** door: [Am. 111]

a) de ondersteuning van openbaar vervoer en infrastructuur daarvoor;

b) het wegwerken van knelpunten **en ontbrekende schakels op de wegennetten van de lidstaten waar de heffing wordt toegepast** en op het trans-Europese vervoersnetwerk; [Am. 112]

c) de ontwikkeling van alternatieve infrastructuur **en multimodale knooppunten** voor vervoergebruikers.”; [Am. 113]

b bis) het volgende lid wordt ingevoegd:

“3 bis. **De inkomsten uit infrastructuur- en externekostenheffingen worden gebruikt op het grondgebied van het traject waarop de heffingen worden toegepast.**”; [Am. 114]

15) De artikelen 9 quinquies en 9 sexies worden vervangen door:

“Artikel 9 quinquies

De Commissie is gemachtigd om overeenkomstig artikel 9 sexies gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van bijlage 0, de bedragen in de tabellen 1 en 2 in bijlage III ter en de formules in de punten 4.1 en 4.2 van bijlage III bis teneinde deze aan te passen aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang.

Artikel 9 sexies

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

2. De in artikel 7 octies, lid 4, artikel 7 octies bis, lid 4, en artikel 9 quinquies bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend voor ~~onbepaalde tijd~~ **een termijn van vijf jaar** met ingang van ... [datum van inwerkingtreding van deze richtlijn]. **De Commissie stelt uiterlijk negen maanden voor het einde van de termijn van vijf jaar een verslag op over de bevoegdheidsdelegatie. De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend met termijnen van dezelfde duur verlengd, tenzij het Europees Parlement of de Raad zich uiterlijk drie maanden voor het einde van elke termijn tegen deze verlenging verzet.** [Am. 115]

3. De in artikel 7 octies, lid 4, artikel 7 octies bis, lid 4, en artikel 9 quinquies bedoelde bevoegdheidsdelegatie kan te allen tijde door het Europees Parlement of de Raad worden ingetrokken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie* of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.

4. Vóór de vaststelling van een gedelegeerde handeling raadpleegt de Commissie de door elke lidstaat aangewezen deskundigen overeenkomstig de beginselen die zijn neergelegd in het Interinstitutioneel Akkoord over beter wetgeven van 13 april 2016.

5. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.

Donderdag 25 oktober 2018

6. Een overeenkomstig artikel 7 octies, lid 4, artikel 7 octies bis, lid 4, en artikel 9 quinquies vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn de Commissie hebben medegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.”;

16) De artikelen 9 septies en 9 octies worden geschrapt.

17) Artikel 10 bis wordt vervangen door:

“1. De bedragen in euro in bijlage II en de bedragen in centen in de tabellen 1 en 2 in bijlage III ter worden om de twee jaar aangepast ter verrekking van de wijzigingen in het voor de hele EU geldende geharmoniseerde indexcijfer van de consumptieprijzen, exclusief energie en onbewerkte voedingsmiddelen, als gepubliceerd door de Commissie (Eurostat). De eerste aanpassing vindt plaats uiterlijk op 31 maart [van het jaar volgende op de twee jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn].

De bedragen worden automatisch aangepast door verhoging van het basisbedrag in euro of centen met de percentagewijziging in die index. De resulterende bedragen worden afgerond tot een rond bedrag in euro met betrekking tot bijlage II en een rond bedrag in een tiende cent met betrekking tot bijlage III ter.

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

18) Artikel 11 wordt vervangen door:

“Artikel 11

-1. De lidstaten of de bevoegde autoriteiten vermelden zo transparant en duidelijk mogelijk hoe zij de opbrengsten uit de door de weggebruikers betaalde heffingen aanwenden. [Am. 116]

1. Elk jaar publiceren de lidstaten in geaggregeerde vorm een verslag over de op hun grondgebied geheven tolgelden en gebruiksrechten, m.i.v. informatie over het gebruik van de opbrengsten en de kwaliteit van de wegen waarvoor tolgelden of gebruiksrechten worden geheven als gespecificeerd in de leden 2 en 3.

2. In het overeenkomstig lid 1 gepubliceerde verslag wordt de volgende informatie opgenomen:

- a) de externekostenheffingen die zijn opgelegd voor elke combinatie van voertuigklasse, wegtype en tijdsperiode;
- b) het variëren van de infrastructuurheffingen naar gelang van het voertuigtype;
- c) het gewogen gemiddelde van de infrastructuurheffing en de totale opbrengsten van de infrastructuurheffingen, met vermelding van de eventuele afwijkingen ten opzichte van de reële infrastructuurkosten die voortvloeien uit de variatie van de infrastructuurheffing;
- d) de totale inkomsten uit externekostenheffingen;
- e) de totale inkomsten uit congestieheffingen;

e bis) de totale opbrengsten van de toeslagen en de delen van het wegennet waarop ze werden geheven. [Am. 117]

- f) de totale inkomsten uit tolgelden en/of gebruiksrechten;
- g) informatie over het gebruik van de door de toepassing van deze richtlijn gegenereerde opbrengsten en van de manier waarop die de lidstaten in staat hebben gesteld om de doelstellingen als bedoeld in artikel 9, leden 2 en 3, te verwezenlijken;

Donderdag 25 oktober 2018

- h) een evaluatie, op basis van objectieve criteria, van de onderhoudstoestand van het wegennet op het grondgebied van de lidstaat, en de evolutie daarvan sinds het vorige verslag;
- i) een evaluatie van de congestie op de tolwegen tijdens de spits, op basis van reële verkeersstellingen of een representatief aantal verzadigde wegvakken van het betrokken netwerk, en de evolutie daarvan sinds het vorige verslag.

3. Voor de beoordeling van de kwaliteit van de wegvakken waarop tolgeden of gebruiksrechten worden geheven, maken de lidstaten gebruik van kernprestatie-indicatoren. Die indicatoren hebben ten minste betrekking op:

- a) de kwaliteit van het wegdek;
- b) de verkeersveiligheid;
- c) de congestie.

3 bis. *De lidstaten maken de resultaten die zijn behaald dankzij de herinvestering van infrastructuurheffingen en externekostenheffingen openbaar, samen met de voordelen die dit heeft opgeleverd in termen van grotere verkeersveiligheid, verminderde milieueffecten en verminderde verkeerscongestie.* [Am. 118]

4. Binnen drie jaar na [de inwerkingtreding van de herziene richtlijn] stelt de Commissie een uitvoeringshandeling vast volgens de raadplegingsprocedure als bedoeld in artikel 9 quater, lid 2, om een reeks geharmoniseerde indicatoren te definiëren.

5. Binnen zes jaar [na de inwerkingtreding van de herziene richtlijn] publiceert de Commissie een verslag over de toepassing van de in lid 4 bedoelde indicatoren door de lidstaten.

5 bis. *Binnen de vijf jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn dient de Commissie een verslag in over de ontwikkeling van het marktaandeel van emissieloze voertuigen en herziet zij indien nodig dienovereenkomstig het kortingstarief voor deze voertuigen.* [Am. 119]

19) De bijlagen worden als volgt gewijzigd:

- a) De bijlagen 0, III bis, III ter en IV worden gewijzigd overeenkomstig de bijlage bij deze richtlijn.
- b) De bijlagen V, VI en VII worden toegevoegd overeenkomstig de bijlage bij deze richtlijn.

Artikel 2

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op ... aan deze richtlijn te voldoen. Zij delen de Commissie de tekst van die bepalingen onverwijld mede.

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

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

Artikel 3

Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Donderdag 25 oktober 2018

Artikel 4

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te ...,

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

Voor de Raad

De voorzitter

Donderdag 25 oktober 2018

BIJLAGE

1) De bijlagen 0, III, III bis, III ter en IV worden als volgt gewijzigd:

a) In bijlage 0 wordt afdeling 3 als volgt gewijzigd:

i) de titel wordt vervangen door:

“3. “EURO III-/EURO IV-/EURO V-voertuig””

ii) in de tabel wordt de regel betreffende “EEV-voertuigen” geschrapt;

iii) het volgende wordt toegevoegd:

“Euro VI-emissiegrenswaarden

	Grenswaarden							
	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x ⁽¹⁾ (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	Deeltjes- massa (mg/kWh)	Deeltjesaantal (#/kWh)
WHSC (CI)	1500	130			400	10	10	8,0 x 10 ¹¹
WHTC (CI)	4000	160			460	10	10	6,0 x 10 ¹¹
WHTC (PI)	4000		160	500	460	10	10	6,0 x 10 ¹¹

Opmerking:

PI = elektrische ontsteking

CI = compressieontsteking

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

b) Bijlage III wordt als volgt gewijzigd:

i) Deel 2 wordt als volgt gewijzigd:

— in punt 2.1 wordt het zesde streepje vervangen door:

“— De kostentoerekening aan ~~zware bedrijfsvoertuigen~~ **elke voertuigcategorie** geschiedt op een objectieve en transparante basis, waarbij rekening wordt gehouden met het aandeel van ~~zware bedrijfsvoertuigen~~ **de verschillende voertuigcategorieën** in het verkeer dat van het wegennet gebruik maakt en de daaraan verbonden kosten. De voertuigkilometers van de zware bedrijfsvoertuigen kunnen hiertoe worden gecorrigeerd aan de hand van objectief verantwoorde “equivalentiecoëfficiënten” zoals die welke zijn opgenomen in punt 4 (*). [Am. 120]

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

Donderdag 25 oktober 2018

— in punt 2.2 wordt het tweede streepje vervangen door:

“— De kosten worden op basis van werkelijke en voorspelde aandelen voertuigkilometers verdeeld over de zware bedrijfsvoertuigen ~~en het overige verkeer~~ **lichte voertuigen**, en kunnen worden gecorrigeerd aan de hand van objectief verantwoorde equivalentiecoëfficiënten zoals die welke zijn vermeld in punt 4.”; [Am. 121]

ii) in deel 4 worden de titel en het eerste streepje vervangen door:

“4. AANDEEL VAN ZWARE BEDRIJFSVOERTUIGEN IN HET VERKEER, EQUIVALENTIECOËFFICIËNTEN EN CORRECTIEMECHANISME

— De berekening van het tolgeld is gebaseerd op het feitelijke of voorspelde aandeel van zware bedrijfsvoertuigen in de voertuigkilometers, die mogen worden gecorrigeerd aan de hand van equivalentiecoëfficiënten om rekening te houden met de hogere kosten voor aanleg en reparatie van infrastructuur voor gebruik door zware bedrijfsvoertuigen.”;

c) Bijlage III bis wordt vervangen door:

“BIJLAGE III bis

MINIMUMEISEN VOOR DE TOEPASSING VAN EEN EXTERNEKOSTENHEFFING

In deze bijlage worden de minimumeisen voor de toepassing van een externekostenheffing en, desgevallend, voor de berekening van de maximale externekostenheffing vastgesteld.

1. Betrokken gedeelten van het wegennet

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

~~Wanneer een lidstaat voornemens is een externekostenheffing slechts toe te passen op een deel of delen van zijn wegennet, namelijk zijn aandeel in het trans-Europees netwerk en zijn snelwegen, wordt dit deel of worden deze delen gekozen nadat een beoordeling is gemaakt waarbij is vastgesteld dat:~~

~~— het gebruik van de wegen waarop een externekostenheffing wordt toegepast door voertuigen grotere milieuschade met zich meebrengt dan de gemiddelde milieuschade als beoordeeld op basis van de rapportagevoorschriften inzake luchtkwaliteit, de nationale emissie-inventarissen, de verkeersvolumes en, voor geluid, Richtlijn 2002/49/EG, of~~

~~— het opleggen van een externekostenheffing op andere delen van het aldus samengestelde netwerk negatieve effecten kan hebben op het milieu of de verkeersveiligheid, of dat de toepassing en inning van een externekostenheffing op die gedeelten van het net buitensporige kosten met zich meebrengt.~~ [Am. 122]

2. Relevante voertuigen, wegen en tijdsperiodes

~~Wanneer een lidstaat voornemens is hogere externekostenheffingen toe te passen dan de in bijlage III ter gespecificeerde referentiewaarden, stelt hij de Commissie in kennis van de voertuigclassificatie op basis waarvan de externekostenheffingen zal worden gevarieerd. De lidstaat stelt de Commissie tevens in kennis van de ligging van de wegen waarop hogere externekostenheffingen worden toegepast (hierna: “voorstads-wegen, (inclusief autosnelwegen)”) en van de wegen waarop lagere externekostenheffingen worden toegepast (hierna: “interlokale wegen (inclusief autosnelwegen)”).~~

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

Donderdag 25 oktober 2018

De indeling van de wegen in voorstadswegen (inclusief autosnelwegen) en interlokale wegen (inclusief autosnelwegen), en de vaststelling van de tijdsperiodes is gebaseerd op objectieve criteria in verband met het niveau van blootstelling van de wegen en hun omgeving aan verontreiniging, zoals de bevolkingsdichtheid, de jaarlijkse gemiddelde luchtverontreiniging (met name van PM_{10} en NO_2) en het aantal dagen (voor PM_{10}) en uren (NO_2) waarop de bij Richtlijn 2008/50/EG vastgestelde grenswaarden worden overschreden. De gebruikte criteria worden gespecificeerd in de kennisgeving. [Am. 123]

3. Hoogte van de heffing

Dit deel is van toepassing wanneer een lidstaat plannen heeft voor de invoering van hogere externekostenheffingen dan de in bijlage III ter gespecificeerde referentiewaarden.

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

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

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

De lidstaat of, in voorkomend geval, een onafhankelijke instantie monitort hoe doeltreffend de heffingsregeling is in het verminderen van de milieuschade ten gevolge van het wegvervoer. Om de twee jaar worden, indien nodig, de tariefstructuur en het specifieke bedrag van de heffing dat is vastgesteld voor een bepaalde voertuigklasse, een wegtype en een periode aangepast aan de veranderingen in vraag en aanbod van het vervoer.

4. Externekostenelementen

4.1. Kosten van door het verkeer veroorzaakte luchtverontreiniging

Wanneer een lidstaat voornemens is hogere externekostenheffingen toe te passen dan de in bijlage III ter gespecificeerde referentiewaarden, berekent die lidstaat of, in voorkomend geval, een onafhankelijke instantie de in rekening te brengen kosten van de door het verkeer veroorzaakte luchtverontreiniging aan de hand van de volgende formule:

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

waarbij

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

De emissiefactoren zijn dezelfde als die welke door de lidstaten worden gebruikt om de nationale emissie-inventarissen vast te stellen overeenkomstig Richtlijn (EU) 2016/2284 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de vermindering van de nationale emissies van bepaalde luchtverontreinigende stoffen (*) (waarbij gebruik moet worden gemaakt van het EMEP/EEA-richtsnoer voor de inventarisatie van emissies van luchtverontreinigende stoffen (**)). De in geldwaarde uitgedrukte kosten van verontreinigende stoffen worden door de lidstaat of, in voorkomend geval, een onafhankelijke instantie als bedoeld in artikel 7 quater, lid 4, geraamd op basis van wetenschappelijk onderbouwde methoden.

Donderdag 25 oktober 2018

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

4.2. Kosten van door het verkeer veroorzaakte geluidshinder

Wanneer een lidstaat voornemens is om hogere externekostenheffingen toe te passen dan de in bijlage III ter gespecificeerde referentiewaarden, berekent de lidstaat of, in voorkomend geval, een onafhankelijke instantie de in rekening te brengen kosten van de door het verkeer veroorzaakte geluidshinder aan de hand van de volgende formules:

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

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

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

waarbij

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

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

De aan geluidsniveau k blootgestelde bevolking wordt afgeleid uit de strategische geluidsbelastingkaarten die zijn opgesteld overeenkomstig artikel 7 van Richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad (**).

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

Bij de bepaling van het gewogen gemiddelde dagelijks verkeer wordt uitgegaan van een equivalentiefactor "e" tussen zware vrachtvoertuigen en personenwagens op basis van de geluidsemisies van de gemiddelde vrachtwagen en in het licht van Verordening (EU) nr. 540/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014 betreffende het geluidsniveau van motorvoertuigen en vervangende geluidsdempingssystemen, en tot wijziging van Richtlijn 2007/46/EG en tot intrekking van Richtlijn 70/157/EEG.

De lidstaat of, in voorkomend geval, een onafhankelijke instantie kan gedifferentieerde geluidshinderheffingen toepassen om het gebruik van stillere voertuigen te belonen mits dit niet tot een ongelijke behandeling van buitenlandse voertuigen leidt.

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

(**) Methodologie van het Europees Milieuagentschap, <http://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2016>.

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

Donderdag 25 oktober 2018

d) Bijlage III ter wordt vervangen door:

"BIJLAGE III ter

REFERENTIEWAARDEN MINIMUMWAARDEN VOOR EXTERNEKOSTENHEFFINGEN

In deze bijlage worden de referentiewaarden **minimumwaarden** van de externekostenheffing vastgesteld, m.i.v. de kosten van luchtverontreiniging en geluidshinder. [Am. 126]

Tabel 1: Referentiewaarden **Minimumwaarden** van de externekostenheffing voor zware vrachtvoertuigen [Am. 127]

Voertuigklasse	Cent/voertuigkilometer	Weg in stedelijk gebied (1)	Weg in buitengebied (2)
Vrachtwagens met een maximaal toegestaan totaalgewicht van minder dan 14 ton of met twee assen	EURO 0	13,3	8,3
	EURO I	9,1	5,4
	EURO II	8,8	5,4
	EURO III	7,7	4,3
	EURO IV	5,9	3,1
	EURO V	5,7	1,9
	EURO VI	3,2	0,6
	Minder vervuilend dan EURO VI	2,5	0,3
Vrachtwagens met een maximaal toegestaan totaalgewicht tussen 14 en 28 ton of met drie assen	EURO 0	23,3	15,1
	EURO I	16,4	10,1
	EURO II	15,7	10,0
	EURO III	13,5	8,2
	EURO IV	9,5	5,7
	EURO V	8,9	3,7
	EURO VI	3,6	0,8
	Minder vervuilend dan EURO VI	2,5	0,3
Vrachtwagens met een maximaal toegestaan totaalgewicht tussen 28 en 40 ton of met vier assen	EURO 0	30,4	19,7
	EURO I	22,6	13,9
	EURO II	21,3	13,9
	EURO III	17,8	11,2
	EURO IV	12,2	7,7
	EURO V	9,2	4,0
	EURO VI	3,5	0,8
	Minder vervuilend dan EURO VI	2,5	0,3

Donderdag 25 oktober 2018

Voertuigklasse	Cent/voertuigkilometer	Weg in stedelijk gebied ⁽¹⁾	Weg in buitengebied ⁽²⁾
Vrachtwagens met een maximaal toegestaan totaalgewicht van meer dan 40 ton of met 5 assen of meer	EURO 0	43,0	28,6
	EURO I	31,5	19,8
	EURO II	29,2	19,4
	EURO III	24,0	15,6
	EURO IV	16,2	10,6
	EURO V	9,8	4,7
	EURO VI	3,6	1,0
	Minder vervuilend dan EURO VI	2,5	0,3

⁽¹⁾ "stedelijk gebied": gebied met een bevolkingsdichtheid tussen 150 en 900 inwoners/km² (gemiddelde bevolkingsdichtheid van 300 inwoners/km²).

⁽²⁾ "buitengebied": gebied met een bevolkingsdichtheid van minder dan 150 inwoners/km².

Tabel 2: Referentiewaarden **Minimumwaarden** van de externekostenheffing voor touringcars [Am. 128]

Voertuigklasse	Cent/voertuigkilometer	Weg in stedelijk gebied ⁽¹⁾	Weg in buitengebied ⁽²⁾
Touringcars met een maximaal toegestaan totaalgewicht van 18 ton of met twee assen	EURO 0	20,3	13,1
	EURO I	16,0	10,4
	EURO II	15,6	9,9
	EURO III	13,9	8,5
	EURO IV	10,0	5,7
	EURO V	9,0	5,0
	EURO VI	2,8	0,8
	Minder vervuilend dan EURO VI	1,4	0,2
Touringcars met een maximaal toegestaan totaalgewicht van meer dan 18 ton of met drie assen of meer:	EURO 0	24,9	16,2
	EURO I	19,2	12,3
	EURO II	18,5	12,0
	EURO III	15,7	9,8
	EURO IV	10,6	6,6
	EURO V	10,2	5,2
	EURO VI	2,8	0,8
	Minder vervuilend dan EURO VI	1,4	0,2

⁽¹⁾ "stedelijk gebied": gebied met een bevolkingsdichtheid tussen 150 en 900 inwoners/km² (gemiddelde bevolkingsdichtheid van 300 inwoners/km²).

⁽²⁾ "buitengebied": gebied met een bevolkingsdichtheid van minder dan 150 inwoners/km².

Donderdag 25 oktober 2018

De waarden van de tabellen 1 en 2 mogen met een ~~factor~~ **referentiefactor** van maximaal ± 4 worden vermenigvuldigd in bergachtige gebieden en rond agglomeraties, voor zover dat gerechtvaardigd is door de lagere bevolkingsspreiding, het hellingspercentage van de wegen, de hoogte en/of temperatuurinversies. **Indien er wetenschappelijk bewijs is ter ondersteuning van een hogere berg- of agglomeratiefactor, kan deze referentiewaarde worden verhoogd op basis van een gedetailleerde motivering.**; [Am. 129]

Tabel 3: Minimumwaarden van de externekostenheffing voor personenwagens (cent/voertuigkilometer)

Voertuig	Motor	EURO-klasse	Weg in stedelijk gebied	Weg in buitengebied	
Autodiesel	<1,4l	EURO II	1,9	0,9	
		EURO III	1,6	0,9	
		EURO IV	1,3	0,7	
		EURO V	0,9	0,5	
		EURO VI	0,6	0,3	
		EURO 0	3,6	1,0	
	1,4-2,0l	EURO I	1,9	0,9	
		EURO II	1,8	0,8	
		EURO III	1,7	0,9	
		EURO IV	1,4	0,7	
		EURO V	0,9	0,5	
		EURO VI	0,6	0,3	
		>2,0l	EURO 0	3,9	1,3
			EURO I	1,9	0,9
			EURO II	1,8	0,9
			EURO III	1,7	0,9
			EURO IV	1,4	0,7
			EURO V	0,9	0,5
Autobenzine	<1,4l	EURO 0	3,7	2,4	
		EURO I	1,0	0,4	
		EURO II	0,7	0,3	
		EURO III	0,5	0,2	
		EURO IV	0,5	0,2	
		EURO V	0,5	0,2	
		EURO VI	0,5	0,2	
		EURO 0	3,9	3,0	
	1,4-2,0l	EURO I	1,1	0,4	
		EURO II	0,7	0,3	
		EURO III	0,5	0,2	
		EURO IV	0,5	0,2	
		EURO V	0,5	0,2	
		EURO VI	0,5	0,2	

Donderdag 25 oktober 2018

Voertuig	Motor	EURO-klasse	Weg in stedelijk gebied	Weg in buitengebied
	>2,0l	EURO V	0,4	0,2
		EURO VI	0,4	0,2
		EURO 0	4,0	3,0
		EURO I	1,0	0,4
		EURO II	0,5	0,3
		EURO III	0,5	0,2
		EURO IV	0,5	0,2
		EURO V	0,4	0,2
		EURO VI	0,4	0,2

[Am. 124]

Tabel 4: Minimumwaarden van de externekostenheffing voor lichte bedrijfsvoertuigen (cent/voertuigkilometer):

Voertuig	EURO-klasse	Weg in stedelijk gebied	Weg in buitengebied
Benzine voor lichte bedrijfsvoertuigen	EURO I	2,4	0,7
	EURO II	1,9	0,4
	EURO III	1,8	0,4
	EURO IV	1,7	0,3
	EURO V	1,6	0,3
	EURO VI	1,6	0,3
Diesel voor lichte bedrijfsvoertuigen	EURO I	4,0	1,7
	EURO II	4,1	1,7
	EURO III	3,5	1,3
	EURO IV	3,0	1,1
	EURO V	2,2	0,8
	EURO VI	1,9	0,5

[Am. 125]

- e) in bijlage IV wordt de tabel met het kopje "Voertuigcombinaties (gelede voertuigen en samenstellen)" vervangen door:

Donderdag 25 oktober 2018

"VOERTUIGCOMBINATIES (GELEDE VOERTUIGEN EN SAMENSTELLEN)

Aangedreven assen voorzien van luchtvering of van een als gelijkwaardig erkende vering		Andere veringssystemen van aangedreven assen		Schadeklasse
Aantal assen en maximaal toegestaan totaalgewicht (in t)		Aantal assen en maximaal toegestaan totaalgewicht (in t)		
Gelijk aan of meer dan	Minder dan	Gelijk aan of meer dan	Minder dan	
<i>2 + 1 assen</i>				
7,5	12	7,5	12	I
12	14	12	14	
14	16	14	16	
16	18	16	18	
18	20	18	20	
20	22	20	22	
22	23	22	23	
23	25	23	25	
25	28	25	28	
<i>2 + 2 assen</i>				
23	25	23	25	
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	II
31	33	31	33	III
33	36	33	36	
36	38			
<i>2 + 3 assen</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
<i>3 + 2 assen</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
		40	44	

Donderdag 25 oktober 2018

Aangedreven assen voorzien van luchtvering of van een als gelijkwaardig erkende vering		Andere veringssystemen van aangedreven assen		Schadeklasse
Aantal assen en maximaal toegestaan totaalgewicht (in t)		Aantal assen en maximaal toegestaan totaalgewicht (in t)		
Gelijk aan of meer dan	Minder dan	Gelijk aan of meer dan	Minder dan	
40	44			
3 + 3 assen				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	II
40	44	40	44	
7 assen				
40	50	40	50	II
50	60	50	60	III
60		60		
8 of 9 assen				
40	50	40	50	I
50	60	50	60	II
60		60		III ²⁾ ;

e bis) *aan bijlage IV wordt de volgende alinea toegevoegd:*

“Voor alle door alternatieve brandstoffen aangedreven motorvoertuigen wordt het maximaal toegestane gewicht met het voor de alternatieve brandstoftechnologie vereiste extra gewicht verhoogd met ten hoogste 1 ton.”; [Am. 130]

2) De volgende bijlagen V, VI en VII worden toegevoegd:

“BIJLAGE V

MINIMUMEISEN VOOR DE TOEPASSING VAN CONGESTIEHEFFINGEN

In deze bijlage worden de minimumeisen voor de toepassing van een congestieheffing vastgesteld.

Donderdag 25 oktober 2018

1. De delen van het netwerk, de voertuigen en de periodes waarop congestieheffingen worden toegepast

De lidstaten specificeren duidelijk:

- a) op welk deel of welke delen van hun netwerk, bestaande uit hun aandeel in het trans-Europese wegennet en hun snelwegen, als bedoeld in artikel 7, lid 1, congestieheffingen worden ingevoerd overeenkomstig artikel 7 quinquies bis, leden 1 en 3.
- b) de indeling van de wegvakken van hun netwerk waar congestie optreedt in “grootstedelijke” en “niet-grootstedelijke” wegen. Voor de indeling van alle wegvakken hanteren de lidstaten de in tabel 1 genoemde criteria.

Tabel 1 Criteria voor de indeling van de wegen van het netwerk als bedoeld in punt a) in “grootstedelijke” en “niet-grootstedelijke” wegen.

Wegencategorie	Indelingscriterium
“Grootstedelijke wegen”:	delen van het netwerk die binnen agglomeraties met 250 000 inwoners of meer zijn gelegen.
“Niet-grootstedelijke wegen”:	Delen van het netwerk die niet als “grootstedelijke wegen” zijn gekwalificeerd.

- c) voor elk individueel wegvak, de periode waarin de heffing van toepassing is. Wanneer tijdens de heffingsperiode verschillende heffingen van toepassing zijn, specificeren de lidstaten duidelijk het begin en het einde van elke periode waarin een specifieke heffing wordt toegepast.

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

Tabel 2: Equivalentiecoëfficiënten voor de verhouding tussen de niveaus van de congestieheffing voor de verschillende voertuigcategorieën

Voertuigcategorie	Equivalentiefactor
Lichte voertuigen	1
Niet-gelede vrachtwagens	1,9
Bussen en touringcars	2,5 1,5
Vrachtwagens met oplegger en/of aanhangwagen	2,9

[Am. 131]

2. Bedrag van de heffing

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

Donderdag 25 oktober 2018

De lidstaat publiceert alle hierna genoemde informatie voldoende lang vóór de congestieheffing wordt ingevoerd:

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

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

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

De lidstaat of, in voorkomend geval, een onafhankelijke instantie monitort hoe doeltreffend de heffingsregeling is in het verminderen van de congestie. Elk jaar worden, indien nodig, de tariefstructuur, de periodes en het specifieke bedrag van de heffing dat is vastgesteld voor elke voertuigcategorie, elk type weg en elke periode aangepast aan de veranderingen in vraag en aanbod van het vervoer.

BIJLAGE VI**MAXIMALE CONGESTIEHEFFING**

In deze bijlage wordt het maximumniveau van de congestieheffing bepaald.

De in de onderstaande tabel vermelde maximumniveaus gelden voor lichte voertuigen. De wijzigingen voor andere voertuigcategorieën worden bepaald door vermenigvuldiging van de heffing voor lichte voertuigen met de equivalentiefactoren in de tabel in bijlage V.

Tabel: Maximumniveau van de congestieheffing voor lichte voertuigen

Cent/voertuigkilometer	Grootstedelijke wegen	Niet-grootstedelijke wegen
Autosnelwegen	67	34
Hoofdwegen	198	66

BIJLAGE VII**VARIATIE VAN DE TOLGELDEN EN GEBRUIKSRECHTEN VOOR LICHTE VOERTUIGEN**

In deze bijlage worden de emissiecategorieën gespecificeerd op basis waarvan tolgelden en gebruiksrechten worden gevarieerd.

De emissies van verontreinigende stoffen worden gemeten overeenkomstig Verordening (EU) nr.../... (*).

De laagste tarieven gelden voor alle personenwagens en lichte bedrijfsvoertuigen waarvan de specifieke CO₂-emissies, gemeten overeenkomstig Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad (**), lager liggen dan de niveaus die overeenkomen met de toepasselijke doelstellingen voor het EU-wagenpark als vastgesteld in Verordening (EG) nr. 443/2009 van het Europees Parlement en de Raad (***) en Verordening (EU) nr. 510/2011 van het Europees Parlement en de Raad (****).

Donderdag 25 oktober 2018

Tabel: emissiecategorieën voor lichte voertuigen

Conformiteitsfactor	1,5-2,1	1-1,5	Lager dan 1	Emissieloze voertuigen
Heffing per km	10 % minder dan het hoogste percentage	20 % minder dan het hoogste percentage	30 % minder dan het hoogste percentage	75 % minder dan het hoogste percentage

(*) Verordening (EU) .../... van de Commissie van XXX tot wijziging van Verordening (EU) 2017/xxx van de Commissie en Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad wat betreft emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen onder reële rijomstandigheden (Euro 6) [RDE 3] (PB L ... van ... 2017, blz ...).

(**) Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2007 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie (PB L 171 van 29.6.2007, blz. 1).

(***) Verordening (EG) nr. 443/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe personenauto's, in het kader van de communautaire geïntegreerde benadering om de CO₂-emissies van lichte voertuigen te beperken (PB L 140 van 5.6.2009, blz. 1).

(****) Verordening (EU) nr. 510/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2011 tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in het kader van de geïntegreerde benadering van de Unie om de CO₂-emissies van lichte voertuigen te beperken (PB L 145 van 31.5.2011, blz. 1).".