

I

(Wetgevingshandelingen)

RICHTLIJNEN

RICHTLIJN 2011/76/EU VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van 27 september 2011

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,

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 bevordering van duurzaam vervoer is een centraal onderdeel van het gemeenschappelijke vervoersbeleid. Te dien einde moeten de mate waarin het vervoer aan de klimaatverandering bijdraagt en de negatieve effecten ervan worden verminderd, in het bijzonder de congestieproblemen die de mobiliteit belemmeren, en de luchtverontreiniging en geluidhinder die gezondheids- en milieuschade veroorzaken. Voorts moeten eisen inzake milieubescherming worden geïntegreerd in de bepaling en uitvoering van het Uniebeleid op andere terreinen, met inbegrip van het gemeenschappelijke vervoersbeleid.
- (2) De doelstelling om de negatieve effecten van het vervoer te verminderen, moet zodanig worden nagestreefd dat onevenredige belemmeringen van het vrije verkeer worden vermeden, in het belang van gezonde economische groei, de goede werking van de interne markt en de territoriale samenhang.
- (3) Om het vervoerssysteem in die zin te optimaliseren, moet het gemeenschappelijke vervoersbeleid uiteenlopende instrumenten gebruiken om de vervoersinfrastructuur en het gebruik van technologieën te verbeteren en een efficiënter beheer van de vervoersvraag mogelijk

te maken, in het bijzonder het stimuleren van vernieuwing van het wagenpark, van een efficiënter gebruik van de infrastructuur en van co-modaliteit. Daartoe moet meer dan tot nu toe gebruik worden gemaakt van het beginsel dat de gebruiker betaalt en moet het beginsel dat de vervuiler betaalt in de vervoerssector in alle soorten vervoer worden ontwikkeld en toegepast.

- (4) Overeenkomstig Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad ⁽⁴⁾ moet de Commissie een model indienen voor de beoordeling van alle externe kosten ten gevolge van het gebruik van de vervoersinfrastructuur, dat als grondslag kan dienen voor toekomstige berekeningen van de hoogte van infrastructuurheffingen. Dit model moet vergezeld gaan van een analyse van de gevolgen van de doorberekening van externe kosten voor alle soorten vervoer en een strategie voor de stapsgewijze toepassing van het model, en zo nodig van voorstellen voor verdere herziening van deze richtlijn.
- (5) Met het oog op de verduurzaming van het vervoersbeleid moeten de vervoerstarieven een betere afspiegeling vormen van de kosten van de met het verkeer verband houdende luchtverontreiniging, geluidhinder, klimaatverandering en congestie, veroorzaakt door het feitelijke gebruik van alle soorten vervoer, opdat op die manier tegen de laagste economische kosten het gebruik van de infrastructuur wordt geoptimaliseerd, plaatselijke verontreiniging wordt verminderd, de congestie wordt beheerst en de klimaatverandering wordt bestreden. Dit vergt een stapsgewijze aanpak voor alle vervoerstakken, rekening houdend met hun specifieke kenmerken.
- (6) De vervoerstakken hebben reeds een begin gemaakt met de internalisering van externe kosten en de relevante wetgeving van de Unie voert een dergelijke internalisering geleidelijk in of verhindert deze tenminste niet. Dit proces dient echter te worden gevolgd en voor alle soorten vervoer verder te worden gestimuleerd, waarbij gemeenschappelijke beginselen moeten worden toegepast, rekening houdend met het specifieke karakter van elke soort.

⁽¹⁾ PB C 255 van 22.9.2010, blz. 92.

⁽²⁾ PB C 120 van 28.5.2009, blz. 47.

⁽³⁾ Standpunt van het Europees Parlement van 11 maart 2009 (PB C 87 E van 1.4.2010, blz. 345) en standpunt van de Raad in eerste lezing van 14 februari 2011 (PB C 77 E van 11.3.2011, blz. 1). Standpunt van het Europees Parlement van 7 juni 2011 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad) en het besluit van de Raad van 12 september 2011.

⁽⁴⁾ PB C 187 van 20.7.1999, blz. 42.

- (7) In de wegvervoersector zijn tolgelden op basis van de afgelegde afstand berekende heffingen voor het gebruik van de infrastructuur en als zodanig een billijk en efficiënt economisch instrument om een duurzaam vervoersbeleid te bereiken; ze houden immers rechtstreeks verband met het gebruik van de infrastructuur, de milieuprestaties van de voertuigen en de tijd en plaats van gebruik van die voertuigen en kunnen bijgevolg worden vastgesteld op een niveau dat de daadwerkelijk door de voertuigen veroorzaakte verontreinigings- en congestiekosten weerspiegelt. Bovendien doet tolheffing geen concurrentievervalsing binnen de interne markt ontstaan aangezien de tolgelden door alle vervoerders moeten worden betaald, ongeacht hun lidstaat van herkomst of vestiging en dit in verhouding tot de intensiteit waarmee zij het wegennet gebruiken.
- (8) Uit de effectbeoordeling blijkt dat de heffing van tolgelden die worden berekend op basis van de verontreinigingskosten en, op verzadigde wegen, op basis van een grotere variatie van toltarieven tijdens piekuren, een positief effect kan hebben op het vervoerssysteem en kan bijdragen aan de Uniestrategie ter bestrijding van klimaatverandering. Tolheffing kan de congestie en de plaatselijke verontreiniging verminderen door het gebruik van schonere voertuigtechnologieën te bevorderen, het logistieke beleid van ondernemingen te optimaliseren en retourritten met lege vrachtwagens te ontmoedigen. Indirect kan tolheffing een belangrijke rol spelen door het brandstofverbruik te verminderen en aan de bestrijding van de klimaatverandering bij te dragen.
- (9) Deze richtlijn belet de lidstaten niet nationale regels toe te passen voor het belasten van andere weggebruikers die buiten de werkingssfeer van deze richtlijn vallen.
- (10) De kosten van de door het verkeer veroorzaakte luchtverontreiniging en geluidhinder, zoals kosten in verband met de gezondheid, met inbegrip van kosten voor gezondheidszorg, oogstverliezen en andere productieverliezen, alsmede de welzijnskosten, worden gedragen binnen de lidstaat waar het vervoer plaatsvindt. Door het in rekening brengen van de externe kosten zal het beginsel dat de vervuiler betaalt, worden toegepast en zal tot vermindering van de externe kosten worden bijgedragen.
- (11) Voor deze richtlijn levert het door de Commissie uitgewerkte model voor de berekening van de externe kosten van de door het verkeer veroorzaakte luchtverontreiniging en geluidhinder betrouwbare methoden op, alsook een reeks eenheidswaarden die nu al kunnen worden gebruikt als basis voor de berekening van heffingen voor externe kosten.
- (12) Er bestaat nog onzekerheid over de kosten en baten van de systemen die nodig zijn voor het hanteren van gedifferentieerde heffingen op wegen met weinig verkeer. Zolang die onzekerheid heerst, lijkt een flexibele aanpak op Unieniveau het meest aangewezen. Een dergelijke flexibele aanpak laat aan de lidstaten de keuze om te beslissen of zij al dan niet, en op welke wegen, externekostenheffingen invoeren op basis van de plaatselijke en nationale kenmerken van hun wegennet.
- (13) Op tijd gebaseerde gebruiksrechten vormen een nuttige regeling om het beginsel van „de gebruiker betaalt” alvast te kunnen toepassen, indien een op afgelegde afstand gebaseerde heffingsregeling, dat het feitelijke gebruik van de infrastructuur beter weerspiegelt, momenteel niet wordt toegepast. De op de tijd gebaseerde gebruiksrechten, geheven op dag-, week-, maand- of jaarbasis, mogen geen discriminatie inhouden van de incidentele gebruikers, daar een groot deel van deze gebruikers waarschijnlijk buitenlandse vervoerders zullen zijn. Er moet bijgevolg een meer gedetailleerde verhouding tussen dag-, week-, maand- en jaartarieven voor zware vrachtoertuigen worden vastgesteld.
- (14) Om te waarborgen dat Europese wegvervoerders duidelijke prijssignalen ontvangen die hen stimuleren hun gedrag te optimaliseren, moeten er op middellange termijn inspanningen worden geleverd om te zorgen voor convergentie van de methoden die de lidstaten hanteren om de externe kosten te berekenen.
- (15) Een duidelijke en transparante uitvoering van de heffingsregelingen kan leiden tot een betere werking van de interne markt. Daarom moeten onsamenhangende heffingsregelingen worden vermeden zodat er geen concurrentievervalsing plaatsvindt in het internationale goederenvervoer op het trans-Europese wegennet of op bepaalde trajecten van dat netwerk, noch op bijkomende trajecten van die onderling verbonden netwerken of autowegen die niet tot het trans-Europese wegennet behoren. Daarom moeten in het bijzonder op elk traject van het wegennet van een lidstaat dezelfde heffingsbeginselen worden toegepast.
- (16) De lidstaten moeten de keuze hebben het bij deze richtlijn toegestane maximale tarief voor infrastructuurkosten en externe kosten door middel van tolheffing aan te rekenen, maar zij moeten er ook voor kunnen kiezen voor één of voor beide van deze kosten een lager tarief of helemaal niets aan te rekenen.
- (17) Wanneer de lidstaten bepalen op welk net zij een externekostenheffing toepassen, kunnen zij ervoor kiezen op bepaalde wegen geen externekostenheffing toe te passen teneinde de toegankelijkheid en het concurrentievermogen van perifere, niet aan zee grenzende en insulaire regio's te verbeteren.
- (18) Het moet mogelijk zijn aan een infrastructuurheffing een externekostenelement toe te voegen dat gebaseerd is op de kosten van door het verkeer veroorzaakte luchtverontreiniging en geluidhinder. Het in de tolgelden geïntegreerde externekostenelement moet bij de kosten voor het gebruik van de infrastructuur kunnen worden bijgeteld, mits bij de kostenberekening aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan zodat onterechte heffing wordt voorkomen.
- (19) Om de kosten van door het verkeer veroorzaakte luchtverontreiniging en geluidhinder beter weer te geven, moet de externekostenheffing variëren naar gelang van het weg- en voertuigtype en, voor geluid, de tijdsperiode.

- (20) Congestie heeft een negatief effect doordat zij gepaard gaat met tijdverlies en verkwisting van brandstof voor de weggebruikers in het algemeen. Differentiëring van infrastructuurheffingen biedt een instrument voor congestiebeheer, mits de gedifferentieerde toltarieven de weggebruikers een duidelijk en zinvol prijs signaal geven zodat zij hun gedrag veranderen en congestietrajecten tijdens piekperioden mijden.
- (21) Wanneer op een bepaald traject een variatie wordt toegepast met het doel de congestie te verminderen, moet die variatie worden uitgewerkt en toegepast op een opbrengstneutrale wijze die vervoerders die het betrokken traject tijdens daluren gebruiken aanzienlijke financiële voordelen biedt ten opzichte van vervoerders die hetzelfde traject tijdens piekuren gebruiken.
- (22) Richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai ⁽¹⁾ biedt al een basis voor de ontwikkeling en de vervolmaking van de reeks maatregelen van de Unie betreffende lawaai van wegvoertuigen en infrastructuur door de bevoegde autoriteiten te verplichten strategische geluidsbelastingkaarten voor de hoofdwegen op te stellen, alsook actieplannen om het geluidsniveau te verminderen wanneer de blootstellingsniveaus schadelijke effecten kunnen hebben op de menselijke gezondheid.
- (23) De vlotte werking van de interne markt vereist een Unieregeling die ervoor zorgt dat de heffingen op basis van de plaatselijke kosten van de door het verkeer veroorzaakte luchtverontreiniging, geluidhinder en congestie op transparante, evenredige en niet-discriminerende wijze worden vastgesteld. Die regeling moet gemeenschappelijke, op erkende wetenschappelijke methoden gebaseerde heffingsbeginselen, berekeningsmethoden, maxima en eenheidswaarden voor de externe kosten omvatten, evenals procedures voor de kennisgeving van en rapportering over tolheffingsregelingen aan de Commissie.
- (24) Indien een lidstaat een instantie aanwijst die de externe kostenheffing moet vaststellen, mag die er niet rechtstreeks belang bij hebben een te hoog heffingsniveau vast te stellen en moet die dus onafhankelijk zijn van het lichaam dat de tolgelden int en beheert.
- (25) De corridor waarvoor een tariefverhoging is toegestaan, kan parallelle, rechtstreeks concurrerende en op een redelijke afstand gelegen bergachtige trajecten omvatten, waarnaar de verkeersstroom kan worden afgeleid als gevolg van de invoering van de tariefverhoging. In grensoverschrijdende projecten moeten de betrokken lidstaten en de Commissie overeenstemming bereiken over de toepassing van deze bepaling.
- (26) Om voorrang te geven aan de aanleg van de prioritaire projecten van Europees belang, die zijn vastgesteld in bijlage III bij Besluit nr. 661/2010/EU van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2010 betreffende uniale richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet ⁽²⁾, moeten de lidstaten die over de mogelijkheid beschikken een tariefverhoging toe te passen, deze optie gebruiken alvorens een externekostenheffing toe te passen. Om onterechte heffing te voorkomen, mag een externekostenheffing niet met een tariefverhoging worden gecombineerd, tenzij de externe kosten de reeds toegepaste tariefverhoging overtreffen. In een dergelijk geval is het dus passend het bedrag van de verhoging in mindering te brengen op de externekostenheffing.
- (27) Kortingen op of verlagingen van de externekostenheffing mogen niet worden toegestaan, aangezien het risico groot is dat bepaalde categorieën gebruikers daardoor worden gediscrimineerd.
- (28) Onverminderd de bepalingen van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie inzake staatssteun, kunnen stimuleringsmaatregelen worden toegestaan voor tochten die een dure wijziging van de vervoersmodaliteit met zich meebrengt (zoals weg-zee-weg), in het belang van de territoriale samenhang en de toegankelijkheid en het concurrentievermogen van perifere, niet aan zee grenzende of insulaire regio's.
- (29) Kortingen op of verlagingen van de infrastructuurheffingen moeten onder bepaalde omstandigheden kunnen worden toegestaan voor een categorie van gebruikers bijvoorbeeld frequente gebruikers of gebruikers van elektronische tolsystemen.
- (30) Externekostenheffing in de vorm van tolgelden zal beslissingen van gebruikers doeltreffender beïnvloeden indien zij zich van die kosten bewust zijn. Daarom dienen de externe kosten afzonderlijk op het door de tolexploitant uitgereikte afschrift, het betalingsbewijs of een gelijkwaardig document te worden vermeld. Een dergelijk document maakt het voor de vervoerders bovendien gemakkelijker om deze externekostenheffing door te rekenen aan de expediteur of andere klanten.
- (31) Het gebruik van elektronische tolsystemen is wenselijk om belemmering van een vrije doorstroming van het verkeer en negatieve effecten op het plaatselijke milieu ten gevolge van wachtrijen aan tolbarrières te voorkomen. Het is derhalve wenselijk middels dergelijke systemen een heffing voor externe kosten te innen, met inachtneming van Richtlijn 2004/52/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer in de Gemeenschap ⁽³⁾. Om de goede werking van de interne markt te vergemakkelijken, moet de Commissie toezien op de vorderingen die worden geboekt in het kader van Richtlijn 2004/52/EG met het oog op de invoering, binnen de overeengekomen termijnen, van een echt Europese elektronische tolheffingsdienst waarmee het aantal elektronische tolapparaten in het voertuig wordt beperkt tot één apparaat dat volledig compatibel is met de elektronische tolheffingssystemen van alle lidstaten.

⁽¹⁾ PB L 189 van 18.7.2002, blz. 12.

⁽²⁾ PB L 204 van 5.8.2010, blz. 1.

⁽³⁾ PB L 166 van 30.4.2004, blz. 124.

- (32) Besluiten over nationale overheidsuitgaven, zoals het gebruik van inkomsten die met deze richtlijn worden genereerd, zijn overeenkomstig het subsidiariteitsbeginsel een zaak van de lidstaten, maar de extra inkomsten uit externekostenheffingen, of het equivalent ervan in financiële waarde moeten, overeenkomstig de doelstellingen inzake vervoersbeleid van deze richtlijn, worden gebruikt ten voordele van de vervoerssector en ter bevordering van de duurzame mobiliteit in het algemeen. Dergelijke projecten moeten derhalve onder meer een efficiënte prijsstelling vergemakkelijken, door het wegvervoer veroorzaakte verontreiniging aan de bron verminderen, de effecten ervan matigen, de CO₂- en energieprestaties van voertuigen verbeteren, alternatieve infrastructuur voor vervoergebruikers ontwikkelen, de logistiek optimaliseren of de verkeersveiligheid verhogen.
- (33) Teneinde de interoperabiliteit van tolheffingsregelingen te waarborgen, moet het voor twee of meer lidstaten mogelijk zijn om, mits aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan, samen te werken bij de invoering van een gemeenschappelijk tolsysteem.
- (34) De Commissie dient het Europees Parlement en de Raad tijdig een grondige beoordeling toe te zenden van de ervaring die is opgedaan door de lidstaten die een externekostenheffing en/of een infrastructuurheffing overeenkomstig deze richtlijn toepassen.
- (35) Overeenkomstig Verordening (EG) nr. 1083/2006 van de Raad van 11 juli 2006 houdende algemene bepalingen inzake het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling, het Europees Sociaal Fonds en het Cohesiefonds ⁽¹⁾ moeten de inkomsten uit direct bij de gebruikers geïnde heffingen in rekening worden gebracht bij de bepaling van het financieringsstekort bij een inkomstengenererend project. Inkomsten uit een externekostenheffing worden echter niet meegerekend bij de berekening van het financieringsstekort, aangezien zij moeten worden besteed aan projecten die gericht zijn op de vermindering aan de bron van de verontreiniging door het wegvervoer, verlichting van de effecten daarvan, verbetering van de CO₂- en energieprestaties van voertuigen en de ontwikkeling van alternatieve infrastructuur voor vervoergebruikers.
- (36) Wanneer lidstaten alternatieve wetenschappelijke methoden gebruiken voor het berekenen van externekostenheffingen, moeten zij de externe effecten in geld kunnen waarderen volgens de berekeningsmethoden van het „Handbook on the estimation of external cost in the transport sector” ⁽²⁾, waarin de meest recente inzichten omtrent de theoretische en praktische aspecten van het ramen van externe kosten worden gepresenteerd.
- (37) In berggebieden zoals beschreven in de, in opdracht van de Europese Commissie verrichte, studie „Mountain Areas in Europe: Analysis of mountain areas in EU Member States, acceding and other European countries” van 2004, kunnen hogere externekostenheffingen worden toegestaan voor zover wetenschappelijke gegevens aantonen dat luchtvervuiling en geluidhinder in berggebieden grotere schade veroorzaken ten gevolge van geografische omstandigheden en natuurkundige verschijnselen zoals het stijgingspercentage van de wegen, temperatuurinversies en amfiteatereffecten van valleien.
- (38) Teneinde eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze richtlijn te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend. Deze bevoegdheden moeten worden uitgeoefend overeenkomstig Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de voorschriften en algemene beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitvoering van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren ⁽³⁾.
- (39) De Commissie moet bevoegd zijn om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot bepaalde aanpassingen van de bijlagen. Het is van bijzonder belang dat de Commissie tijdens haar voorbereidende werkzaamheden het nodige overleg pleegt, ook op deskundigenniveau.
- (40) Overeenkomstig punt 34 van het Interinstitutioneel Akkoord „Beter wetgeven” ⁽⁴⁾ worden de lidstaten ertoe aangespoord voor zichzelf en in het belang van de Unie hun eigen tabellen op te stellen, die voor zover mogelijk het verband weergeven tussen deze richtlijn en de omzettingmaatregelen, en deze openbaar te maken.
- (41) Aangezien de doelstelling van deze richtlijn, namelijk de bevordering van de invoering van op externe kosten gebaseerde gedifferentieerde heffingen als een middel voor de totstandbrenging van een duurzaam vervoer, niet voldoende door de lidstaten kan worden verwezenlijkt en derhalve, wegens het belang van de grensoverschrijdende dimensie van het vervoer, beter door de Unie kan worden verwezenlijkt, kan de Unie, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel opgenomen evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan nodig is om deze doelstelling te bereiken,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Richtlijn 1999/62/EG wordt als volgt gewijzigd:

- 1) Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:
 - a) het volgende punt wordt ingevoegd:

⁽¹⁾ PB L 210 van 31.7.2006, blz. 25.

⁽²⁾ http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index_en.htm.

⁽³⁾ PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13.

⁽⁴⁾ PB C 321 van 31.12.2003, blz. 1.

- „a quinquies) „autosnelweg”: een weg die speciaal is ontworpen en aangelegd voor verkeer met motorvoertuigen, zonder zijwegen naar aanliggende percelen, en die:
- i) is voorzien, behalve op bepaalde plaatsen of bepaalde tijden, 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;
 - ii) geen andere weg, spoorweg of trambaan, fiets- of voetpad gelijkvloers kruist; en
 - iii) specifiek als autosnelweg is aangeduid;”;
- b) punten b) en b bis) worden vervangen door:
- „b) „tolgeld”: een bedrag dat moet worden betaald voor een bepaalde afstand afgelegd met een voertuig op een infrastructuurvoorziening en voor een bepaald type voertuig, en dat een infrastructuurheffing en/of een externekostenheffing bevat;
- b bis) „infrastructuurheffing”: een heffing geïnd met het oog op het terugverdienen van door een lidstaat gemaakte bouw-, onderhouds-, exploitatie- en ontwikkelingskosten in verband met de infrastructuur;”;
- c) de volgende punten worden ingevoegd:
- „b ter) „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;
- b quater) „kosten van door het verkeer veroorzaakte luchtverontreiniging”: de kosten van de schade die wordt veroorzaakt door de uitstoot, tijdens het gebruik van een voertuig, van deeltjes en van ozonprecursoren zoals stikstofoxide en vluchtige organische stoffen;
- b quinquies) „kosten van door het verkeer veroorzaakte geluidhinder”: de kosten van de schade die wordt veroorzaakt door de geluidhinder voortgebracht door voertuigen of door de interactie van voertuigen met het wegdek;
- b sexies) „gewogen gemiddelde infrastructuurheffing”: de totale opbrengsten van een infrastructuurheffing over een bepaalde periode, gedeeld door het aantal voertuigkilometers die tijdens die periode zijn afgelegd op de aan de heffing onderworpen trajecten;
- b septies) „gewogen gemiddelde externekostenheffing”: de totale opbrengsten van een externekostenheffing over een bepaalde periode, gedeeld door het aantal voertuigkilometers die tijdens die periode zijn afgelegd op de aan de heffing onderworpen trajecten;”;
- d) punt d) wordt vervangen door:
- „d) „voertuig”: een motorvoertuig of een samenstel van voertuigen bedoeld of gebruikt voor het vervoer over de weg van goederen en waarvan het maximaal toegestane totaalgewicht meer dan 3,5 t bedraagt;”.
- 2) De artikelen 7, 7 bis en 7 ter worden vervangen door:
- „Artikel 7
1. Onverminderd artikel 9, lid 1 bis, mogen de lidstaten tolgelden en/of gebruiksrechten op het trans-Europese wegennet of op bepaalde trajecten daarvan, en op andere bijkomende trajecten van hun autosnelwegennet die geen onderdeel zijn van het trans-Europees wegennet, handhaven of invoeren, mits aan de in de leden 2, 3, 4 en 5 van dit artikel en de in de artikelen 7 bis tot en met 7 duodecies gestelde voorwaarden is voldaan. Dit doet geen afbreuk aan het recht van de lidstaten om met inachtneming van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie tolgelden en/of gebruiksrechten toe te passen op andere wegen, mits het opleggen van tolgelden en/of gebruiksrechten op dergelijke andere wegen geen discriminerende werking heeft jegens het internationaal verkeer en niet tot concurrentievervalsing tussen de vervoerders leidt.
2. De lidstaten mogen niet aan een voertuigcategorie zowel tolgelden als gebruiksrechten opleggen voor het gebruik van een en hetzelfde traject. Een lidstaat die voor het gebruik van zijn wegennet een gebruiksrecht oplegt, mag ook tolgelden heffen voor het gebruik van bruggen, tunnels en bergpassen.
3. De tolgelden en gebruiksrechten maken geen onderscheid, direct of indirect, op grond van de nationaliteit van de vervoersonderneming, de lidstaat of het derde land waar de vervoersonderneming gevestigd is of waar het voertuig geregistreerd is, of op grond van de herkomst of bestemming van het vervoer.
4. De lidstaten kunnen voorzien in verlaagde toltarieven of gebruiksrechten, dan wel vrijstellingen van de verplichting tolgeld of gebruiksrechten te betalen, voor voertuigen die zijn vrijgesteld van de eis tot het installeren en gebruiken van het controleapparaat overeenkomstig Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad van 20 december 1985 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer (*), en in de gevallen en onder de voorwaarden vastgesteld in artikel 6, lid 2, onder a) en b), van de onderhavige richtlijn.
5. Een lidstaat kan ervoor kiezen tolgelden en/of 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 onder meer:
- a) als gevolg van sluipverkeer via alternatieve routes aanzienlijke ongunstige gevolgen zou hebben voor 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 voortgebrachte inkomsten.

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

Artikel 7 bis

1. De gebruiksrechten zijn evenredig met de duur van het gebruik van de infrastructuurvoorzieningen, zonder de in bijlage II vermelde waarden niet te overschrijden, en moeten geldig zijn voor de duur van een dag, week, maand of jaar. Het maandtarief, het weektarief en het dagtarief bedraagt 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.

2. De lidstaten stellen voor alle voertuigcategorieën de gebruiksrechten, met inbegrip van de administratieve kosten, vast op een tarief dat de in bijlage II vastgestelde maximumtarieven niet overschrijdt.

Artikel 7 ter

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

2. De in rekening te brengen kosten hebben betrekking op het wegennet of het gedeelte van het wegennet waarop infrastructuurheffingen worden toegepast en de voertuigen die aan deze heffingen zijn onderworpen. De lidstaten kunnen ervoor kiezen slechts een percentage van deze kosten terug te verdienen.

Artikel 7 quater

1. De externekostenheffing kan gerelateerd zijn aan de kosten van de door het verkeer veroorzaakte luchtverontreiniging. Op trajecten door gebieden met een bevolking die is blootgesteld aan door het wegverkeer veroorzaakte geluidhinder mag de externekostenheffing de kosten van de door het verkeer veroorzaakte geluidhinder omvatten.

De externekostenheffing varieert en wordt vastgesteld overeenkomstig de in bijlage III bis vermelde minimumvoorschriften en methoden en met inachtneming van de in bijlage III ter vastgestelde maximumwaarden.

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

3. De aan de door het verkeer veroorzaakte luchtverontreiniging gerelateerde externekostenheffing is niet van toepassing op voertuigen die voldoen aan de strengste EURO-emissienormen gedurende vier jaar na de data van inwerkingtreding zoals vastgesteld in de regelgeving waarbij die normen zijn ingevoerd.

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

Artikel 7 quinquies

Binnen een jaar na vaststelling van toekomstige en strengere EURO-emissienormen bepalen het Europees Parlement en de Raad volgens de gewone wetgevingsprocedure de overeenkomstige maximumwaarden in bijlage III ter.

Artikel 7 sexies

1. De lidstaten berekenen het maximumtarief van de infrastructuurheffing met gebruikmaking van een methode gebaseerd op de in bijlage III opgenomen kernbeginselen voor kostenberekening.

2. Bij concessietolgeldden is het maximumtarief van de infrastructuurheffing ten hoogste gelijk aan het tarief dat het resultaat zou zijn van een berekening aan de hand van methoden die zijn gebaseerd op de in bijlage III opgenomen kernbeginselen voor kostenberekening. Deze gelijkwaardigheid wordt beoordeeld op de grondslag van een referentieperiode, waarvan de lengte passend is in relatie tot de aard van de concessieovereenkomst.

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

Artikel 7 septies

1. In uitzonderlijke gevallen betreffende infrastructuurvoorzieningen in bergachtige gebieden kan, nadat de Commissie is ingelicht, een verhoging worden toegepast op de infrastructuurheffing voor specifieke trajecten waar acute congestie voorkomt of waarvan het gebruik door voertuigen aanzienlijke milieuschade veroorzaakt, op voorwaarde dat:

- a) de opbrengsten uit de verhoging worden geïnvesteerd in de bouw van prioritaire projecten van Europees belang die worden opgesomd in bijlage III van Besluit nr. 661/2010/EU van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2010 betreffende uniale richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet (**), die rechtstreeks bijdragen tot de vermindering van de betrokken congestie of milieuschade, en die tot stand komen in dezelfde corridor als die van het traject waar de tariefverhoging wordt toegepast;

- b) de verhoging ten hoogste 15 % bedraagt van de gewogen gemiddelde infrastructuurheffing, berekend overeenkomstig artikel 7 ter, lid 1, en artikel 7 sexies, behalve waar de gegenereerde inkomsten worden geïnvesteerd in grensoverschrijdende trajecten van prioritaire projecten van Europees belang met betrekking tot infrastructuurvoorzieningen in bergachtige gebieden, in welk geval de verhoging niet meer dan 25 % mag bedragen;
- c) de toepassing van de verhoging niet leidt tot een oneerlijke behandeling van bedrijfsvoertuigen in vergelijking met andere weggebruikers;
- d) een beschrijving van de precieze locatie waar de verhoging wordt toegepast en het bewijs van een besluit om de onder a) bedoelde bouw van prioritaire projecten te financieren, bij de Commissie wordt ingediend vóór de toepassing van de verhoging; en
- e) de periode waarin de verhoging van toepassing zal zijn, vooraf is bepaald en begrensd en, wat de verwachte inkomsten betreft, in overeenstemming is met de financiële plannen en kosten/batenanalyse voor de projecten die gefinancierd worden met de inkomsten uit de verhoging.

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

2. Een verhoging kan worden toegepast op infrastructuurheffingen waarbij overeenkomstig artikel 7 octies een variatie is aangebracht.

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

4. De lidstaten mogen op trajecten waar is voldaan aan de criteria voor de toepassing van een verhoging overeenkomstig lid 1, geen externekostenheffing opleggen, tenzij een verhoging wordt toegepast.

5. Het bedrag van de verhoging wordt afgetrokken van het bedrag van de externekostenheffing berekend overeenkomstig artikel 7 quater, behalve voor voertuigen van EURO-emissieclassen 0, I en II vanaf 15 oktober 2011 en van EURO-emissieklasse III vanaf 2015. Al deze opbrengsten die door de gelijktijdige toepassing van de verhoging en de externekostenheffing worden gegenereerd, worden gebruikt om investeringen in de uitvoering van in bijlage III bij Besluit nr. 661/2010/EU vastgestelde prioritaire projecten van Europees belang te financieren.

Artikel 7 octies

1. De lidstaten laten de infrastructuurheffing variëren volgens de EURO-emissieklasse van het voertuig, met dien verstande dat geen enkele infrastructuurheffing meer

dan 100 % hoger mag zijn dan dezelfde heffing aangevend voor gelijkwaardige voertuigen die aan de strengste emissienormen voldoen. Bestaande concessieovereenkomsten zijn van deze bepaling vrijgesteld totdat de overeenkomst wordt hernieuwd.

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

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

Dergelijke afwijkende regelingen of vrijstellingen worden aan de Commissie gemeld.

2. Wanneer bij een controle een bestuurder of, in voorkomend geval, de vervoersonderneming geen voertuigdocumenten kan overleggen waarmee de EURO-emissieklasse van het voertuig kan worden aangetoond, mogen de lidstaten het hoogste toltarief opleggen.

3. In de infrastructuurheffing mag ook een variatie worden aangebracht 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, mits:

- a) de variatie transparant is, openbaar is gemaakt en onder gelijke voorwaarden voor alle gebruikers beschikbaar is;
- b) de variatie wordt toegepast overeenkomstig het tijdstip van de dag, het soort dag of het seizoen;
- c) geen enkele infrastructuurheffing het maximumniveau van de gewogen gemiddelde infrastructuurheffing als bedoeld in artikel 7 ter met meer dan 175 % overschrijdt;
- d) de piekperioden waarin, ter beperking van de congestie, de hoogste infrastructuurheffingen worden toegepast, niet meer dan 5 uur per dag duren;
- e) de variatie op een traject waarop zich congestie voordoet op een transparante en opbrengstneutrale wijze wordt uitgewerkt en toegepast waarbij vervoerders die in daluren reizen verlaagde toltarieven betalen en voor vervoerders die op datzelfde traject gedurende piekuren reizen verhoogde toltarieven gelden; en
- f) een lidstaat die zo'n variatie wenst in te voeren of een bestaande variatie wil wijzigen, de Commissie daarvan in kennis stelt en haar de nodige informatie doet toekomen om te verzekeren dat aan de voorwaarden is voldaan. Op basis van de verstrekte informatie publiceert de Commissie een lijst met de perioden waarin de variatie wordt toegepast en de bijbehorende tarieven, en werkt zij deze lijst regelmatig bij.

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

Artikel 7 nonies

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

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

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

b) voor tolregelingen met betrekking tot concessietolgeldden:

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

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

3. Vóór de toepassing van een nieuwe tolregeling met gebruikmaking van een externekostenheffing, zenden de lidstaten de Commissie het volgende toe:

- a) nauwkeurige informatie over de trajecten waarop de externekostenheffing zal worden toegepast en een beschrijving van de voertuigklassen, soorten wegen en de exacte tijdsperioden op basis waarvan de externekostenheffing zal worden gevarieerd;
- b) de geplande gewogen gemiddelde externekostenheffing en de beoogde totale inkomsten;

c) indien van toepassing, de naam van de instantie die is aangewezen overeenkomstig artikel 7 quater, lid 4, om de hoogte van de heffing vast te stellen, en van haar vertegenwoordiger;

d) de parameters, data en informatie die noodzakelijk zijn om aan te tonen hoe de berekeningsmethode van bijlage III bis zal worden toegepast.

4. De Commissie besluit of al dan niet aan de verplichtingen van de artikelen 7 ter, 7 quater of, 7 undecies, dan wel artikel 9, lid 2, is voldaan, en wel uiterlijk:

a) zes maanden na indiening van het in lid 3 bedoelde dossier, of

b) indien van toepassing, drie bijkomende maanden na ontvangst van in lid 3 bedoelde aanvullende informatie op verzoek van de Commissie.

De lidstaat past de voorgestelde externekostenheffing conform het besluit aan. Het besluit van de Commissie wordt ter kennis gebracht van het in artikel 9 quater bedoelde comité, van het Europees Parlement en van de Raad.

Artikel 7 decies

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

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

- a) de resulterende tariefstructuur evenredig, openbaar gemaakt en onder dezelfde voorwaarden voor alle gebruikers beschikbaar is en er niet toe leidt dat bijkomende kosten in de vorm van hogere toltarieven worden doorberekend aan andere gebruikers; en
- b) deze kortingen of verlagingen resulteren in feitelijke besparingen op de administratieve kosten; en
- c) niet meer bedragen dan 13 % van de infrastructuurheffing die wordt betaald door gelijkwaardige voertuigen die niet in aanmerking komen voor de korting of verlaging.

3. De toltarieven mogen, mits wordt voldaan aan de in artikel 7 octies, lid 3, onder b), en artikel 7 octies, lid 4, genoemde voorwaarden, in uitzonderlijke gevallen, namelijk voor specifieke projecten van groot Europees belang die zijn vastgesteld in bijlage III bij Besluit nr. 661/2010/EU, 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 wijzen van voertuigvervoer. De daaruit voortvloeiende tariefstructuur moet lineair en evenredig zijn, moet openbaar worden gemaakt, 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. Voorafgaand aan de toepassing van de desbetreffende tariefstructuur moet de Commissie nagaan of aan deze voorwaarden is voldaan.

Artikel 7 undecies

1. De tolgelden en de gebruiksrechten worden toegepast en geïnd en op hun betaling wordt toezicht gehouden op een zodanige wijze dat de vrije verkeersstromen zo weinig mogelijk worden belemmerd en verplichte controles aan de binnengrenzen van de Unie worden vermeden. Hiertoe werken de lidstaten samen voor de vaststelling van methoden die de vervoersondernemingen in staat stellen de tolgelden en gebruiksrechten 24 uur per dag te betalen, althans aan de belangrijkste verkooppunten, met gebruikelijke betalingsmiddelen, zowel binnen als buiten de lidstaten waarin zij worden opgelegd. De lidstaten verstrekken adequate faciliteiten aan de betalingspunten voor tolgelden en gebruiksrechten teneinde de normale verkeersveiligheidsnormen te handhaven.

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

3. Indien een lidstaat een voertuig een tolgeld oplegt, worden het totale bedrag van dat tolgeld, het bedrag van de infrastructuurheffing en/of het bedrag van de externekostenheffing vermeld op een aan de vervoersonderneming verstrekt ontvangstbewijs, voor zover mogelijk via elektronische weg.

4. Indien economisch haalbaar, verrichten en innen de lidstaten externekostenheffingen door middel van een elektronisch systeem dat voldoet aan de eisen van artikel 2, lid 1, van Richtlijn 2004/52/EG. De Commissie bevordert de samenwerking tussen de lidstaten die noodzakelijk kan blijken om de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen op Europees niveau te waarborgen.

Artikel 7 duodecies

Onverminderd de artikelen 107 en 108 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie laat deze richtlijn de lidstaten die een systeem van tolheffingen en/of gebruiksrechten voor infrastructuur invoeren, vrij om te voorzien in de nodige compensatie voor deze heffingen.

(*) PB L 370 van 31.12.1985, blz. 8.

(**) PB L 204 van 5.8.2010, blz. 1.

(***) PB L 134 van 30.4.2004, blz. 114.

(****) PB L 166 van 30.4.2004, blz. 124.”.

„Artikel 8 ter

1. Twee of meer lidstaten kunnen samenwerken bij de invoering van een gemeenschappelijk systeem van tolheffingen op hun gezamenlijke grondgebied. De lidstaten zorgen er dan voor dat de Commissie in kennis wordt gesteld van deze samenwerking, alsmede van de latere werking en de eventuele wijziging van dit systeem.

2. Het gemeenschappelijke tolheffingssysteem voldoet aan de in de artikelen 7 tot en met 7 duodecies gestelde voorwaarden. Andere lidstaten kunnen zich bij het gemeenschappelijke stelsel aansluiten.”.

4) In artikel 9 worden de leden 1 bis en 2 vervangen door:

„1 bis. Deze richtlijn belet niet de niet-discriminerende toepassing door de lidstaten van regulerende heffingen die in het bijzonder zijn bedoeld om de verkeerscongestie of de milieueffecten, met inbegrip van slechte luchtkwaliteit, te verminderen op alle wegen in stadsgebieden, met inbegrip van wegen van het trans-Europese netwerk door stedelijke gebieden.

2. De lidstaten bepalen hoe de inkomsten uit hoofde van deze richtlijn worden gebruikt. Om de ontwikkeling van het gehele verkeerswegennet mogelijk te maken, moeten de inkomsten uit infrastructuur- en externekostenheffingen, of het financiële waarde-equivalent van deze inkomsten, worden aangewend ten voordele van de vervoerssector en tot optimalisering van het gehele vervoersysteem. Met name moeten 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:

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

De lidstaten worden geacht dit lid toe te passen, indien zij een fiscaal en financieel steunbeleid hebben en uitvoeren dat financiële ondersteuning van het trans-Europese net stimuleert en dat een waarde heeft van ten minste 15 % van de inkomsten uit infrastructuur- en externekostenheffingen in elke lidstaat.”.

3) Na artikel 8 bis wordt het volgende artikel ingevoegd:

5) De artikelen 9 ter en 9 quater worden vervangen door:

„Artikel 9 ter

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

Artikel 9 quater

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

2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 4 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

Artikel 9 quinquies

De Commissie stelt overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie gedelegeerde handelingen vast met betrekking tot:

- de aanpassing van bijlage 0 aan het acquis van de Unie;
- de aanpassing van de formules van de delen 4.1 en 4.2 van bijlage III bis aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang.

Op de in dit artikel bedoelde gedelegeerde handelingen zijn de procedures van de artikelen 9 sexies, 9 septies en 9 octies van toepassing.

Artikel 9 sexies

1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, bedoeld in artikel 9 quinquies, wordt aan de Commissie voor onbepaalde tijd toegekend.

2. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, stelt zij het Europees Parlement en de Raad daarvan gelijktijdig in kennis.

3. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend onder de voorwaarden van de artikelen 9 septies en 9 octies.

Artikel 9 septies

1. Het Europees Parlement of de Raad kan de in artikel 9 quinquies bedoelde bevoegdheidsdelegatie intrekken.

2. De instelling die een interne procedure is begonnen om te besluiten of zij de bevoegdheidsdelegatie wenst in te trekken, streeft ernaar de andere instelling en de Commissie hiervan binnen een redelijke termijn voordat een definitief besluit wordt genomen, op de hoogte te brengen en geeft daarbij aan welke gedelegeerde bevoegdheid mogelijk wordt ingetrokken en de eventuele redenen voor deze intrekking.

3. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid en wordt onmiddellijk of op een daarin genoemde latere datum van kracht. Het besluit laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet. Het besluit wordt bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Artikel 9 octies

1. Het Europees Parlement of de Raad kunnen tegen een gedelegeerde handeling bezwaar maken binnen een termijn van twee maanden na de datum van kennisgeving.

Op initiatief van het Europees Parlement of de Raad wordt deze termijn met twee maanden verlengd.

2. Indien bij het verstrijken van deze termijn het Europees Parlement noch de Raad bezwaar heeft gemaakt tegen de gedelegeerde handeling, wordt deze bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie* en treedt zij in werking op de daarin vermelde datum.

Indien zowel het Europees Parlement als de Raad de Commissie hebben meegedeeld dat zij voornemens zijn geen bezwaar aan te tekenen, kan de gedelegeerde handeling vóór het verstrijken van die termijn worden gepubliceerd in het *Publicatieblad van de Europese Unie* en in werking treden.

3. Indien het Europees Parlement of de Raad bezwaar maakt tegen een gedelegeerde handeling, treedt deze niet in werking. De instelling die bezwaar maakt tegen de gedelegeerde handeling geeft aan waarom zij dit doet.

(*) PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13.”.

6) In artikel 10, lid 1, worden de woorden „Europese Gemeenschappen” vervangen door de woorden „Europese Unie”.

7) Na artikel 10 wordt het volgende artikel ingevoegd:

„Artikel 10 bis

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 herzien, en wel vanaf 1 januari 2013 ter verrekening van de wijzigingen in het voor de gehele EU geldende geharmoniseerde indexcijfer van de consumptieprijzen, exclusief energie en onbewerkte voedingsmiddelen (zoals gepubliceerd door de Commissie (Eurostat)).

De bedragen worden automatisch aangepast door verhoging van het basisbedrag in euro of centen met de procentagewijziging in die index. De resulterende bedragen worden afgerond tot een rond bedrag in euro met betrekking tot bijlage II, een rond bedrag in een tiende cent met betrekking tot tabel 1 in bijlage III ter en in een honderdste cent met betrekking tot tabel 2 in bijlage III ter.

2. De Commissie maakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie* de in lid 1 bedoelde aangepaste bedragen bekend en deze aangepaste bedragen gelden op de eerste dag van de maand volgende op de bekendmaking.”.

8) Artikel 11 wordt vervangen door:

„Artikel 11

1. Uiterlijk op 16 oktober 2014 en daarna om de vier jaar, doen de lidstaten die een externekostenheffing en/of een infrastructuurheffing toepassen een verslag over de op hun grondgebied geheven tol, alsmede concessietolgeden, toekomen aan de Commissie, die het beschikbaar stelt aan

de overige lidstaten. Tolregelingen die op 10 juni 2008 reeds bestonden en geen externekostenheffing behelzen, mogen in dat verslag buiten beschouwing worden gelaten voor zover die regelingen van kracht blijven en niet ingrijpend worden gewijzigd. Dit verslag bevat inlichtingen over:

- a) de gewogen gemiddelde externekostenheffing en de specifieke tarieven die zijn opgelegd voor elke combinatie van voertuigklasse, soort weg en tijdsperiode;
- b) het variëren van de infrastructuurheffingen naar gelang van het voertuigtype en de tijdsperiode;
- c) de gewogen gemiddelde infrastructuurheffing en de totale inkomsten uit de infrastructuurheffingen;
- d) de totale inkomsten uit externekostenheffingen; en
- e) de maatregelen welke krachtens artikel 9, lid 2, zijn genomen.

2. Uiterlijk op 16 oktober 2015 legt de Commissie, bijgestaan door het in artikel 9 quater bedoelde comité, het Europees Parlement en de Raad een verslag voor over de uitvoering en de gevolgen van deze richtlijn, met name wat de doeltreffendheid betreft van de bepalingen inzake het terugverdienen van de kosten van met het verkeer verband houdende verontreiniging en inzake het opnemen van voertuigen van meer dan 3,5 en minder dan 12 t. Het verslag bevat tevens een op continue monitoring gebaseerde analyse en een beoordeling van, onder meer:

- a) de doeltreffendheid van de in deze richtlijn opgenomen maatregelen om de negatieve gevolgen van het wegvervoer aan te pakken, mede rekening houdend met, in het bijzonder, de gevolgen voor geografisch geïsoleerde en perifere lidstaten;
- b) het effect dat de toepassing van deze richtlijn heeft op het gedrag van gebruikers in de richting van de meest milieuvriendelijke en efficiënte vervoersoplossingen, als ook informatie over de invoering van op de afgelegde afstand gebaseerde heffingen;
- c) de uitvoering en het effect van de in artikel 7 octies bedoelde variabele infrastructuurheffingen op de vermindering van plaatselijke luchtverontreiniging en congestie. In het verslag wordt ook geëvalueerd of de in artikel 7 octies bedoelde maximale variatie en piekperiode voldoende zijn om een behoorlijke werking van het variatiemechanisme mogelijk te maken;
- d) de wetenschappelijke vooruitgang bij het ramen van de externe kosten van het vervoer met het oog op de internalisering van die kosten; en
- e) de vooruitgang bij het opleggen van heffingen aan weggebruikers en methoden voor de geleidelijke harmonisering van de heffingssystemen die voor bedrijfsvoertuigen gelden.

Het verslag bevat ook een evaluatie van het gebruik van elektronische systemen voor het toepassen en innen van infrastructuurheffingen en externekostenheffingen en de mate van interoperabiliteit tussen die systemen overeenkomstig Richtlijn 2004/52/EG.

3. Het verslag gaat, indien nodig, vergezeld van een voorstel aan het Europees Parlement en de Raad voor een verdere herziening van deze richtlijn.

4. Uiterlijk op 16 oktober 2012 dient de Commissie een verslag in met een samenvatting van de overige maatregelen, zoals het regelgevingsbeleid, die zijn genomen om de aan milieu, geluid en gezondheid gerelateerde externe kosten van alle vervoerswijzen te internaliseren of terug te dringen, met opgave van de gebruikte rechtsgrondslag en maximumwaarden.

Om een eerlijke intermodale concurrentie te waarborgen bij het geleidelijk in rekening brengen van de externe kosten van alle vervoerswijzen, bevat dat verslag een tijdschema van de maatregelen die nog moeten worden genomen ten aanzien van andere vervoerswijzen of voertuigen en/of de nog niet in overweging genomen externekosten-elementen, rekening houdend met de vooruitgang bij de herziening van Richtlijn 2003/96/EG van de Raad van 27 oktober 2003 tot herstructurering van de communautaire regeling voor de belasting van energieproducten en elektriciteit (*).

(*) PB L 283 van 31.10.2003, blz. 51.”

9) Bijlage III wordt als volgt gewijzigd:

a) de eerste alinea wordt vervangen door:

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

b) in de tweede alinea wordt het woord „Gemeenschap” vervangen door het woord „Unie”;

c) in punt 1, tweede streepje, wordt „artikel 7 bis, lid 1” vervangen door „artikel 7 ter, lid 2”.

10) Na bijlage III wordt de tekst in de bijlage bij deze richtlijn ingevoegd.

Artikel 2

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op 16 oktober 2013 aan deze richtlijn te voldoen. Zij delen de Commissie de tekst van die bepalingen onverwijld mede.

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

De verplichtingen inzake omzetting en uitvoering van deze richtlijn gelden niet voor lidstaten zolang er op hun grondgebied geen tolgeld of gebruiksrecht wordt toegepast.

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mee die zij op het gebied waarop deze richtlijn van toepassing is, vaststellen.

Artikel 3

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

Artikel 4

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Straatsburg, 27 september 2011.

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

J. BUZEK

Voor de Raad

De voorzitter

M. DOWGIELEWICZ

BIJLAGE

„BIJLAGE III bis

MINIMUMEISEN VOOR DE TOEPASSING VAN EEN EXTERNEKOSTENHEFFING

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

1. Betrokken gedeelten van het wegennet

De lidstaten specificeren nauwgezet op welke gedeelten van hun wegennet een heffing met betrekking tot de externe kosten wordt toegepast.

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

- het door voertuigen gemaakte gebruik van de wegen waarop een externekostenheffing wordt toegepast, milieuschade met zich meebrengt die groter is dan de gemiddelde milieuschade, ontstaan op andere gedeelten van het onder deze richtlijn vallende wegennet waarop geen externekostenheffing wordt toegepast, of
- het opleggen van een externekostenheffing op andere gedeelten van het onder deze richtlijn vallende wegennet 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.

2. Relevante voertuigen, wegen en tijdsperioden

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

Indien van toepassing, stellen zij de Commissie in kennis van de exacte tijdsperioden die overeenstemmen met de nachtperiode, tijdens welke een hogere heffing van externe geluidhinderkosten mag worden opgelegd ter compensatie van hogere geluidhinder.

De indeling van de wegen in voorstadswegen (inclusief autosnelwegen) en interlokale wegen (inclusief autosnelwegen), en de vaststelling van de tijdsperioden wordt gebaseerd op objectieve criteria die verband houden met het niveau van blootstelling van de wegen en de omgeving daarvan aan verontreiniging, zoals de bevolkingsdichtheid, en het jaarlijkse aantal verontreinigingspieken gemeten overeenkomstig deze richtlijn. De gebruikte criteria worden in de kennisgeving gespecificeerd.

3. Hoogte van de heffing

Voor elke voertuigklasse, elk soort weg en elke tijdsperiode stelt de lidstaat, of in voorkomend geval een onafhankelijke instantie, één specifiek tarief vast. De resulterende tariefstructuur, met inbegrip van begin- en eindtijd van elke nachtperiode wanneer de externekostenheffing de kosten voor geluidhinder omvat, moet transparant, openbaar gemaakt en onder dezelfde voorwaarden voor alle gebruikers beschikbaar zijn. 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 zo goed mogelijk overeenstemmen met de maatschappelijke marginale kosten van het gebruik van het voertuig waarop de heffing wordt toegepast.

Bij de bepaling van het tarief moet ook zijn nagedacht over het risico van sluipverkeer, met de negatieve effecten die dat kan hebben voor verkeersveiligheid, milieu en congestie, en over methoden om deze risico's te verkleinen.

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, wegentype en tijdsperiode 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 ervoor kiest alle of een deel van de kosten van door het verkeer veroorzaakte luchtverontreiniging op te nemen in de externekostenheffing, berekent de lidstaat of, in voorkomend geval, een onafhankelijke instantie de in rekening te brengen kosten door de volgende formule toe te passen of door de eenheidswaarden van tabel 1 van bijlage III ter te kiezen, mochten deze lager zijn:

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

waarbij:

- PCV_{ij} = de luchtverontreinigingskosten van voertuigklasse i op 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 op te stellen overeenkomstig Richtlijn 2001/81/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2001 inzake nationale emissieplafonds voor bepaalde luchtverontreinigende stoffen ⁽¹⁾ (waarbij gebruik wordt gemaakt van de „EMEP/CORINAIR-handleiding voor het inventariseren van emissies” ⁽²⁾). De in geldwaarde uitgedrukte kosten van verontreinigende stoffen worden geraamd door de lidstaat of, in voorkomend geval, een onafhankelijke instantie, volgens de nieuwste technieken.

De lidstaat of, in voorkomend geval, een onafhankelijke instantie kan wetenschappelijk bewezen 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, mits de resultaten voor geen van de voertuigklassen hoger liggen dan de in tabel 1 van bijlage III ter vermelde eenheidswaarden.

4.2. Kosten van door het verkeer veroorzaakte geluidhinder

Wanneer een lidstaat ervoor kiest alle of een deel van de kosten van door het verkeer veroorzaakte geluidhinder op te nemen in de externekostenheffing, berekent de lidstaat of, in voorkomend geval, een onafhankelijke instantie de in rekening te brengen kosten door de volgende formule toe te passen of door de eenheidswaarden van tabel 2 van bijlage III te kiezen, mochten deze lager zijn:

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

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

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

waarbij:

- NCV_j = geluidhinderkosten van één zwaar vrachtvoertuig op weg van het type j (EUR/voertuig.kilometer),
- NC_{jk} = geluidhinderkosten 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), en
- a en b wegingsfactoren zijn, die zodanig door de lidstaten zijn vastgesteld dat de resulterende gewogen gemiddelde geluidhinderheffing per voertuigkilometer niet meer bedraagt dan NCV_j (dagelijks).

De door het verkeer veroorzaakte geluidhinder betreft de impact op dicht bij het blootstellingspunt en achter eventuele geluidsschermen gemeten geluidsniveaus.

De aan geluidsniveau k blootgestelde bevolking wordt gehaald uit de strategische geluidsbelastingkaarten, opgesteld overeenkomstig artikel 7 van Richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai ⁽³⁾.

De geluidhinderkosten per aan geluidsniveau k blootgesteld persoon worden geraamd door de lidstaat of, in voorkomend geval, een onafhankelijke instantie, volgens de nieuwste technieken.

Bij de bepaling van het gewogen gemiddelde dagelijkse verkeer wordt uitgegaan van een equivalentiefactor „e” van maximaal 4 tussen zware vrachtvoertuigen en personenwagens.

⁽¹⁾ PB L 309 van 27.11.2001, blz. 22.

⁽²⁾ Methodologie van het Europees Milieuagentschap, <http://reports.eea.europa.eu/EMEP/CORINAIR5/>.

⁽³⁾ PB L 189 van 18.7.2002, blz. 12.

De lidstaat of, in voorkomend geval, een onafhankelijke instantie kan wetenschappelijk bewezen alternatieve methoden toepassen om de geluidhinderkosten te berekenen, mits de resultaten niet hoger liggen dan de in tabel 2 van bijlage III ter vermelde eenheidswaarden.

De lidstaat of, in voorkomend geval, een onafhankelijke instantie kan gedifferentieerde geluidhinderheffingen toepassen om het gebruik van stillere voertuigen te belonen mits dit niet leidt tot een ongelijke behandeling van buitenlandse voertuigen. Indien gedifferentieerde geluidhinderheffingen worden ingevoerd, mogen de heffingen voor de luidste categorie voertuigen niet hoger liggen dan de in tabel 2 van bijlage III ter vermelde eenheidswaarden of viermaal de geluidhinderheffing voor het stilste voertuig.

BIJLAGE III ter

MAXIMALE GEWOGEN GEMIDDELDE EXTERNEKOSTENHEFFING

Deze bijlage bevat de parameters voor de berekening van de maximale gewogen gemiddelde externekostenheffing.

1. Maximumkosten van door het verkeer veroorzaakte luchtverontreiniging

Tabel 1 Maximale in rekening te brengen luchtverontreinigingskosten

| Cent/voertuig.kilometer | Voorstadswegen (inclusief autosnelwegen) | Interlokale wegen (inclusief autosnelwegen) |
|-------------------------------|---|--|
| EURO 0 | 16 | 12 |
| EURO I | 11 | 8 |
| EURO II | 9 | 7 |
| EURO III | 7 | 6 |
| EURO IV | 4 | 3 |
| EURO V | 0 | 0 |
| na 31 december 2013 | 3 | 2 |
| EURO VI | 0 | 0 |
| na 31 december 2017 | 2 | 1 |
| Minder vervuilend dan EURO VI | 0 | 0 |

De waarden van tabel 1 mogen met een factor van maximaal 2 worden vermenigvuldigd in bergachtige gebieden, voor zover dat gerechtvaardigd is door het stijgingspercentage van de wegen, de hoogte en/of temperatuurinversies.

2. Maximumkosten van door het verkeer veroorzaakte geluidhinder

Tabel 2 Maximale in rekening te brengen geluidhinderkosten

| Cent/voertuig.kilometer | Dag | Nacht |
|--|-----|-------|
| Voorstadswegen (inclusief autosnelwegen) | 1,1 | 2 |
| Interlokale wegen (inclusief autosnelwegen) | 0,2 | 0,3 |

De waarden in tabel 2 mogen met een factor van maximaal 2 worden vermenigvuldigd in bergachtige gebieden, voor zover dat gerechtvaardigd is door het stijgingspercentage van de wegen, temperatuurinversies en/of amfiteatereffecten van valleien.”.

VERKLARING VAN DE COMMISSIE AD CONCORDANTIETABELLEN

„De Commissie herinnert aan haar verbintenis waarin zij stelde te zullen zorgen voor door de lidstaten opgestelde concordantietabellen waarin de door hen goedgekeurde omzettingsmaatregelen aan de EU-richtlijn worden gekoppeld en voor de mededeling van deze tabellen aan de Commissie in het kader van de omzetting van EU-wetgeving in het belang van de burgers en met het oog op een betere wetgeving en een grotere transparantie, en waarin zij ook stelde te zullen zorgen voor steun bij de beoordeling van de overeenstemming tussen de nationale voorschriften en de EU-voorschriften.

De Commissie betreurt het gebrek aan steun voor de bepaling in 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 (Eurovignet), die tot doel had de opstelling van een concordantietabel verplicht te stellen.

In een geest van compromis en teneinde de onmiddellijke goedkeuring van dat voorstel te verzekeren, kan de Commissie er zich in vinden dat de bepaling in de tekst die tot het opstellen van concordantietabellen verplicht, wordt vervangen door een overweging ter zake die de lidstaten aanmoedigt tot het opstellen van dergelijke tabellen. De Commissie zal binnen twaalf maanden na de vaststelling van deze overeenkomst in plenaire zitting verslag uitbrengen, zal aan het einde van de omzettingsperiode een verslag opstellen over de praktijken van de lidstaten om, voor zichzelf en in het belang van de Unie, hun eigen tabellen op te stellen waarin, voor zover mogelijk, het verband tussen deze richtlijn en de omzettingsmaatregelen wordt weergegeven, en zal dit verslag openbaar maken.

Het standpunt dat door de Commissie in deze kwestie wordt ingenomen, mag evenwel niet als een precedent worden beschouwd. De Commissie zal zich verder inspannen om samen met het Europees Parlement en de Raad een passende oplossing te vinden voor deze horizontale institutionele kwestie.”

VERKLARING VAN HET HONGAARSE, HET POOLSE, HET DEENSE EN HET CYPRIOTISCHE VOorzITTERSCHAP VAN DE RAAD

„De overeenkomst die bereikt is tussen de Raad en het Europees Parlement tijdens het tripartiet overleg van 23 mei 2011 over de 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 (Eurovignet) laat het resultaat van de interinstitutionele onderhandelingen inzake concordantietabellen onverlet.”

VERKLARING VAN HET EUROPEES PARLEMENT

„Het Europees Parlement betreurt dat de Raad niet bereid was de verplichte publicatie van concordantietabellen in het kader van het voorstel tot wijziging van Richtlijn 1999/62/EG te aanvaarden. De overeenkomst die bereikt is tussen het Europees Parlement en de Raad tijdens het tripartiet overleg van 23 mei 2011 over de 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 (Eurovignet) laat het resultaat van de interinstitutionele onderhandelingen inzake concordantietabellen onverlet.

Het Europees Parlement roept de Europese Commissie op om binnen twaalf maanden na de vaststelling van deze overeenkomst in plenaire zitting verslag uit te brengen, om aan het einde van de omzettingsperiode een verslag op te stellen over de praktijken van de lidstaten om zelf tabellen op te stellen waarin, voor zover mogelijk, het verband tussen deze richtlijn en de omzettingsmaatregelen wordt weergegeven en om dit verslag openbaar te maken.”
