



Brussel, 31.5.2017
COM(2017) 275 final

2017/0114 (COD)

Vorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

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

(Voor de EER relevante tekst)

{SWD(2017) 180 final}

{SWD(2017) 181 final}

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

• **Motivering en doel van het voorstel**

Een efficiënt en betrouwbaar vervoerssysteem is essentieel voor de vlotte werking van de interne markt en een hoeksteen voor onze economie. Het wegvervoer speelt de hoofdrol op het gebied van vervoer over land maar ligt tegelijk aan de basis van een aantal maatschappelijke en milieuproblemen (b.v. klimaatverandering, luchtverontreiniging, geluidshinder, congestie). Rekeningrijden kan een sleutelrol vervullen bij het stimuleren van schoner en efficiënter vervoer. Een coherente ontwikkeling van dergelijke systemen is cruciaal om een billijke behandeling van de weggebruikers en een duurzame financiering van de weginfrastructuur te waarborgen.

Bij Richtlijn 1999/62/EG¹ is het juridisch kader gecreëerd voor de invoering van een tolheffing voor zware vrachtvoertuigen op bepaalde wegen. Het doel van de richtlijn is concurrentievervalsingen tussen vervoersondernemingen weg te werken dankzij een stapsgewijze harmonisatie van de belastingen op voertuigen en de invoering van billijke mechanismen voor infrastructuurheffingen. In de richtlijn zijn minimumtarieven vastgesteld voor de belasting op zware vrachtvoertuigen en zijn de modaliteiten voor infrastructuurheffingen bepaald, m.i.v. een variatie op basis van de milieuprestaties van voertuigen.

Tot dusver bevat de richtlijn echter geen elementen die specifiek bijdragen tot de vermindering van de CO₂-uitstoot door vervoer. De CO₂-uitstoot door het wegvervoer lag in 2014 nog steeds 17 % hoger dan in 1990. Het grootste deel van deze uitstoot is afkomstig van personenauto's (meer dan 60 %), terwijl ook de uitstoot door vrachtwagens toeneemt. Als de huidige trend aanhoudt, zal de daling van de CO₂-uitstoot niet volstaan om de EU-doelstellingen voor 2030 en 2050 te halen.

De staat van de weginfrastructuur gaat er in veel lidstaten op achteruit door gebrekkig onderhoud. In de EU zijn de overheidsuitgaven voor wegenonderhoud tussen 2006 en 2013 gedaald met ongeveer 30 %, tot ongeveer 0,5 % van het bbp in 2013 (tegenover 1,5 % in 1975 en 0,8 % in 2008). Dit leidt tot schadelijke gevolgen voor de economie, de maatschappij en het milieu, zoals de toename van de gebruikskosten van voertuigen, een stijging van de uitstoot en geluidshinder, langere reistijden en meer ongevallen.

De huidige wetgeving is uitsluitend van toepassing op zware vrachtvoertuigen, niet op alle andere voertuigen. Met name voor personenwagens en bij gebrek aan specifieke grenswaarden, bestaat het risico dat de prijs van kortetermijnvignetten verhoudingsgewijs te hoog ligt en dat incidentele, doorgaans buitenlandse, gebruikers worden gediscrimineerd. Een andere potentiële bron van discriminatie, voor alle typen voertuigen, is compensatie voor binnenlandse gebruikers bij de invoering van tijdsgebonden heffingen.

De negatieve effecten van het wegvervoer vertalen zich in een hoge maatschappelijke kostprijs. Hoewel auto's en bestelwagens minder schade aan de infrastructuur veroorzaken dan zware bedrijfsvoertuigen (zware vrachtwagens, bussen en touringcars), liggen

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 vrachtvoertuigen (PB L 187 van 20.7.1999, blz. 42).

personenwagens aan de basis van 2/3 van de externe kosten van het wegvervoer (waaronder de kosten van de klimaatverandering, luchtvervuiling, lawaai, ongevallen en andere negatieve effecten), goed voor ongeveer 1,8 tot 2,4 % van het bbp.

Congestie blijft een hardnekkig probleem in en rond onze steden, maar wordt slechts sporadisch door de lidstaten aangepakt. De pieken in het wegverkeer leiden tot aanzienlijke maatschappelijke kosten, tot 1 % van het bbp van de EU. Twee derde van die kosten worden veroorzaakt door personenwagens en 20 tot 30 % door verkeer over lange afstand.

Met dit initiatief willen we stappen nemen naar de toepassing van de beginselen „de vervuiler betaalt” en „de gebruiker betaalt” en werk maken van een financieel en ecologisch duurzaam wegvoer dat maatschappelijk billijk is.

Het initiatief draagt bij aan het programma voor gezonde regelgeving (Refit), aangezien een aantal bepalingen van de richtlijn worden geactualiseerd en vereenvoudigd.

- **Samenhang met de huidige bepalingen op dit beleidsgebied**

Dit initiatief heeft tot doel de tekortkomingen in de huidige wetgeving (Richtlijn 1999/62/EG) weg te werken, d.w.z. stappen nemen naar de verdere verwezenlijking van de doelstellingen van de wetgeving. De voorgestelde voorwaarden omvatten de vereenvoudiging van diverse bepalingen van de richtlijn. Dat gebeurt door het schrappen van de variatie van de toltarieven op basis van de euro-emissienormen, waarvan het voordeel in snel tempo kleiner wordt, en door het schrappen van omslachtige kennisgevingsverplichtingen, met name het in rekening brengen van de externe kosten.

Voorts wordt voorgesteld om autobussen, personenauto's en bestelwagens op te nemen in het toepassingsgebied van de richtlijn, waardoor de infrastructuurheffingen voor het wegvervoer coherenter worden. Gelet op het hierboven geschetste probleem met de CO₂-uitstoot wordt voorgesteld de uitstoot door te berekenen in de heffingen.

- **Samenhang met andere beleidsgebieden van de Unie**

Het initiatief spoort met de inspanningen van de Commissie om een energie-unie tot stand te brengen, alsook met diverse voorstellen op het gebied van koolstofarm vervoer², waaronder de herziening van de verordeningen inzake de CO₂-uitstoot van auto's en bestelwagens, voorstellen voor de certificering en de monitoring/rapportage van de CO₂-uitstoot door vrachtwagens en bussen, alsmede daaraan gerelateerde initiatieven op het gebied van het wegvervoer, met name de herziening van de wetgeving inzake interoperabele elektronische tolheffingsdiensten en de regels inzake de interne markt voor het goederenvervoer over de weg en voor autobus- en touringcardiensten.

De voorgestelde wijzigingen sluiten aan bij de doelstellingen van het Witboek vervoer van 2011³, waarin werd gepleit voor de volledige toepassing van de beginselen „de vervuiler betaalt” (opgenomen in het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie) en „de gebruiker betaalt” om de duurzaamheid van ons vervoer en de financiering van infrastructuur te waarborgen. Om heffingen op basis van de afgelegde afstand te vergemakkelijken wordt

² COM(2016) 501 final: Europese strategie voor koolstofarme mobiliteit.

³ COM(2011) 144 definitief: stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem.

tegelijk de wetgeving betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolsystemen⁴ herzien. De voorgestelde wijzigingen zijn tevens in overeenstemming met de milieuwetgeving inzake voertuigemissies en lawaai.

Met de uitbreiding van het toepassingsgebied bouwt dit initiatief voort op de certificeringsprocedures die moeten worden vastgesteld met betrekking tot de CO₂-uitstoot van zware bedrijfsvoertuigen en de regelgeving inzake de uitstoot van verontreinigende stoffen en CO₂ door lichte voertuigen. Voor de toepassing op het wegennet wordt verwezen naar de herziene EU-richtsnoeren voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk.

2. RECHTSGRONDSLAG, SUBSIDIARITEIT EN EVENREDIGHEID

• Rechtsgrondslag

De rechtsgrondslagen van Richtlijn 1999/62/EG zijn de artikelen 71 en 93 van het EG-Verdrag (huidige artikelen 91 en 113).

Dit voorstel heeft betrekking op de bepalingen van de richtlijn inzake tolgelden en gebruiksrechten, een gebied waarop artikel 91 VWEU van toepassing is.

De bepalingen van hoofdstuk II van de richtlijn inzake de voertuigbelastingen vallen onder artikel 113 VWEU en worden gewijzigd middels een afzonderlijk wetgevingsvoorstel.

• Subsidiariteit (voor niet-exclusieve bevoegdheden)

Op grond van artikel 4, lid 2, onder g), VWEU deelt de Unie de bevoegdheid op het gebied van vervoer met de lidstaten. De bestaande regels kunnen echter alleen door de Unie zelf worden aangepast. De uitbreiding van de EU-regels naar andere voertuigcategorieën wordt gerechtvaardigd door hun impact op de problemen op EU- en mondiaal niveau. De toepassing van de richtlijn op personenwagens, bestelwagens en minibussen zal helpen voorkomen dat incidentele gebruikers of in het buitenland ingeschreven voertuigen het risico lopen van een ongelijke behandeling door de lidstaten. De toepassing op autobussen/touringcars zal helpen om de concurrentievervalsing op de interne markt voor passagiersvervoer terug te dringen. Het wegvervoer geniet immers een voorkeursbehandeling (vrijstelling van infrastructuurheffingen) ten opzichte van het spoor, waarvoor wel infrastructuurheffingen moeten worden betaald.

In het algemeen is de toepassing van de richtlijn op al die voertuigen gerechtvaardigd omdat ze allemaal gebruik maken van dezelfde wegeninfrastructuur en bijdragen tot de uitstoot van CO₂, luchtverontreiniging en congestie.

• Evenredigheid

De voorgestelde maatregelen dragen alleen bij aan de verwezenlijking van de geformuleerde doelstellingen, namelijk een consistente toepassing van de beginselen „de vervuiler betaalt” en „de gebruiker betaalt” en gaan niet verder dan hetgeen daarvoor noodzakelijk is.

⁴ 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) en Beschikking 2009/750/EG van de Commissie van 6 oktober 2009 tot definiëring van de Europese elektronische tolheffingsdienst en de bijbehorende technische onderdelen (PB L 268 van 13.10.2009, blz. 11).

De uitbreiding van de werkingssfeer tot andere voertuigen dan zware vrachtvoertuigen is nodig om ervoor te zorgen dat samenhangende regels voor alle wegvoertuigen gelden en om de problemen te kunnen aanpakken die niet uitsluitend of niet hoofdzakelijk worden veroorzaakt door het vrachtverkeer (slijtage van infrastructuur, hoge CO₂-uitstoot door het wegvervoer, luchtverontreiniging, lawaai, congestie of de discriminatie van buitenlandse gebruikers).

De kosten voor de lidstaten, bedrijven en burgers zijn bescheiden in verhouding tot de potentiële baten. In het voorstel worden de lidstaten niet verplicht tolheffingen in te voeren, maar wordt de wijze waarop dergelijke heffingen moeten worden toegepast in de hele Unie geharmoniseerd. Het voorstel voorziet evenmin in de verhoging van de bestaande heffingen.

In het kader van de effectbeoordeling zijn een aantal mogelijke beleidsmaatregelen verworpen op grond van het evenredigheidsbeginsel, zoals de verplichte invoering van infrastructuur- of congestieheffingen.

- **Keuze van het instrument**

Aangezien de handeling die wordt gewijzigd een richtlijn is, moet de wijzigingshandeling in principe eveneens een richtlijn zijn.

3. RESULTATEN VAN EX-POSTEVALUATIES, RAADPLEGINGEN VAN BELANGHEBBENDEN EN EFFECTBEOORDELINGEN

- **Ex-postevaluaties/geschiktheidscontroles van bestaande wetgeving**

De Commissie heeft in 2013 haar evaluatie van Richtlijn 1999/62/EG⁵ gepubliceerd. In januari 2014 is een externe evaluatie verschenen van de tenuitvoerlegging en effecten van het EU-beleid inzake infrastructuurheffingen sinds 1995⁶. Uit die evaluatie is gebleken dat het huidige regelgevingskader voor de infrastructuurheffing voor zware vrachtvoertuigen een aantal problemen oplevert.

Hoewel 24 lidstaten een of andere vorm van rekeningrijden hebben ingevoerd en er sprake is van een evolutie naar kilometerheffingen, verloopt deze omschakeling langzaam en blijven er binnen de EU hardnekkige discrepanties bestaan. De evaluatie heeft aan het licht gebracht dat het beleid van de lidstaten op het gebied van infrastructuurheffingen sterk verschilt en dat het gebrek aan harmonisatie van het type heffingen (al dan niet gevarieerde vignetten op basis van tijd of afstand) en de voor de tolsystemen gebruikte technologieën voor zowel de overheid als de gebruikers extra administratieve lasten en kosten met zich meebrengt.

Hoewel de richtlijn bijdraagt tot de verwezenlijking van de doelstellingen, vertoont zij een aantal tekortkomingen:

- Het toepassingsgebied: vrachtwagens van minder dan 12 ton kunnen worden vrijgesteld, waardoor de concurrentie in het goederenvervoer wordt verstoord;

⁵ Ex-post evaluation of Directive 1999/62/EC, as amended, on the charging of heavy goods vehicles for the use of certain infrastructures, SWD(2013) 1 final.

⁶ <http://ec.europa.eu/smart-regulation/evaluation/search/download.do?documentId=10296156>

- De door de richtlijn toegestane tijdsgerelateerde heffingen zijn geen effectief instrument om de infrastructuurkosten te dekken, noch om schoner of efficiënter vervoer aan te moedigen of de congestie terug te dringen;
- De invoering van heffingen op basis van externe kosten is te complex. Voor de (verplichte) variatie op basis van de EURO-emissienormen is alleen de maximale variatie gedefinieerd en genieten de lidstaten binnen die grens alle vrijheid;
- Variabele heffingen om de congestie terug te dringen: de vereiste opbrengstneutraliteit blijkt in de praktijk te omslachtig en kan oneerlijk lijken omdat ze alleen voor zware vrachtwagens geldt terwijl congestie door alle weggebruikers wordt veroorzaakt.

Hoewel de evaluatie betrekking had op de huidige richtlijn, heeft de input van de belanghebbenden nog andere knelpunten aan het licht gebracht, zoals de noodzaak om de CO₂-uitstoot van zware bedrijfsvoertuigen terug te dringen en de behoefte aan een kader voor heffingen voor personenwagens (en andere categorieën van voertuigen), met name om discriminatie van incidentele (buitenlandse) weggebruikers te voorkomen.

- **Raadpleging van belanghebbenden**

De belanghebbenden zijn geraadpleegd overeenkomstig de minimumnormen voor raadpleging van de betrokken partijen als uiteengezet in de mededeling van de Commissie van 11 december 2002 (COM(2002) 704 definitief).

Er werd gebruik gemaakt van open en gerichte raadplegingsmethoden en -tools.

- 1) Via de website „Uw stem in Europa” is gedurende 12 weken een klassieke openbare raadpleging gehouden aan de hand van vragenlijsten.

De raadpleging liep van 8 juli tot en met 5 oktober maar laattijdige reacties werden ook nog meegenomen. De raadpleging bestond uit twee reeksen vragen: één reeks voor het grote publiek om inzicht te verwerven in de perceptie bij de gebruikers en een tweede, meer technische vragenlijst voor deskundigen.

De Commissie ontving 135 antwoorden op de vragenlijsten en 48 aanvullende documenten. De antwoorden waren afkomstig van een breed scala aan belanghebbenden, waaronder vervoersondernemingen (42 %), consumenten/burgers (14 %), overheden (13 %), de bouwsector (7 %), verenigingen van openbare vervoerbedrijven (4 %) en aanbieders van toldiensten en -systemen (4 %).

- 2) Tijdens de volledige raadplegingsprocedure vond gericht overleg plaats met specifieke belanghebbenden en deskundigen:

- a) in september en oktober 2015 heeft de Commissie een reeks thematische seminars georganiseerd voor belanghebbenden en de lidstaten;
- b) een conferentie over de initiatieven voor het wegvervoer op 19 april 2016;
- c) 21 interviews met belanghebbenden die door de met de voorbereidende effectbeoordeling belaste contractant zijn geselecteerd op basis de behoefte aan specifieke gegevens.

Samenvatting van de ontvangen reacties en de manier waarop die zijn meegenomen

Maatregelen om het gebruik van zuinige voertuigen te stimuleren genieten brede steun, hoewel niet iedereen er voorstander van is om dat via variabele tolheffingen te doen. Een groot aantal respondenten die geen lidstaat vertegenwoordigen, waren voorstander van een koppeling aan de CO₂-uitstoot en de geleidelijke afschaffing van de variatie op basis van de Euro-emissienorm. Hoewel er twijfels bestaan over de haalbaarheid op korte termijn, was er geen openlijke tegenstand tegen een opbrengstneutrale variatie van de heffingen op basis van de CO₂-uitstoot.

Met betrekking tot mogelijke maatregelen om de kwaliteit van de wegen te waarborgen, was er een duidelijk verschil tussen enerzijds de standpunten die werden geformuleerd in antwoord op de online raadpleging en het merendeel van de geïnterviewde belanghebbenden en anderzijds de standpunten die naar voren kwamen bij interviews met vertegenwoordigers van de lidstaten. De meeste respondenten uit de eerste groep waren voorstander van maatregelen om de kwaliteit van de wegeninfrastructuur te waarborgen. De meeste lidstaten zijn daar echter niet voor te vinden.

Met betrekking tot maatregelen om discriminatie te voorkomen en gelijke concurrentievoorwaarden te waarborgen, verschilden de lidstaten en andere belanghebbenden opnieuw van mening. De respondenten van de openbare online raadpleging waren grote voorstander van de toepassing van de beginselen „de gebruiker betaalt” en „de vervuiler betaalt” en van de vaststelling van evenredige vignetprijzen door de EU. In talrijke aanvullende bijdragen en door respondenten die geen lidstaat vertegenwoordigen werd gepleit voor de geleidelijke afschaffing van op tijd gebaseerde gebruiksrechten, zodat de heffingen uitsluitend op basis van de afstand worden berekend. Anderzijds verschilden de lidstaten van mening over de behoefte aan verdere actie op dit gebied.

Wat de efficiency van het vervoerssysteem betreft, was de meerderheid van de respondenten van de openbare onlineraadpleging van mening dat het wegwerken van congestie een verantwoordelijkheid van de lidstaten moet blijven. Congestieheffingen voor alle voertuigen genieten daarbij het meeste steun. Alle voorstanders van congestieheffingen benadrukten dat die heffingen voor alle voertuigen moeten gelden en niet alleen voor vrachtwagens. De meeste lidstaten pleitten voor meer flexibiliteit.

• **Bijeenbrengen en benutten van deskundigheid**

De probleemstelling is gebaseerd op evaluaties met input van externe deskundigheid (Evaluatie van de tenuitvoerlegging en de effecten van het EU-beleid inzake infrastructuurheffingen sinds 1995, actualisering van het handboek inzake de externe kosten van vervoer⁷), aangevuld met extra onderzoek.

Voor de effectbeoordeling⁸, die in april 2017 is afgerond, is een beroep gedaan op ondersteuning door een externe contractant.

⁷ Ricardo-AEA et al (2014), Update of the Handbook on External Costs of Transport: http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/sustainable_en

⁸ Ricardo et al. (2017), Support Study for the Impact Assessment Accompanying the Revision of Directive 1999/62/EC.

- **Effectbeoordeling**

Dit initiatief is onderbouwd met een effectbeoordeling, waarover de Raad voor regelgevingstoetsing een positief advies met voorbehoud heeft uitgebracht. De raad heeft aanbevelingen geformuleerd en aangedrongen op een betere motivering van de doelstellingen in verband met het terugdringen van de CO₂-uitstoot en verduidelijking gevraagd op het gebied van:

- de gedifferentieerde behandeling van opbrengsten uit tolheffingen,
- de tekortkomingen van de huidige wetgeving,
- het verwerpen van bepaalde opties en
- de verwachte effecten.

Met die opmerkingen is rekening gehouden in de herziene effectbeoordeling, waarin nadere gegevens en toelichting zijn verstrekt, zoals aangegeven in bijlage I van de effectbeoordeling. Op de bovengenoemde knelpunten aan te pakken, worden onder meer de volgende wijzigingen aangebracht:

- De probleemstelling en beschrijving van de oorzaken is aangevuld met toelichting over de complementariteit met andere milieuheffingen/-belastingen en met de CO₂-normen. Terwijl de andere instrumenten misschien doeltreffender zouden zijn, maar zouden ze de CO₂-uitstoot door vervoer niet voldoende kunnen reduceren om de ervoor te zorgen dat de EU haar verbintenissen nakomt.
- Een toelichting over de redenen voor het verschil in behandeling van inkomsten uit de facultatieve congestieheffingen is toegevoegd in de bijlage met de beschrijving van de geselecteerde beleidsmaatregelen. Een van de belangrijkste redenen heeft te maken met het draagvlak, de billijkheid en de doelstelling om eventuele regressieve effecten van de heffing te compenseren.
- De beschrijving van de evaluatie en de tenuitvoerlegging van de huidige wetgeving en van de oorzaken van de problemen, is verder uitgediept met een specifieke verwijzing naar de rol van de wetgeving en de tekortkomingen op dat gebied.
- De beschrijving van de redenen voor het verwerpen van verplichte tolheffingen en een algemene toewijzing van inkomsten is aangevuld met nadere gegevens.
- In de relevante delen wordt dieper ingegaan op de verwachte effecten op de uitstoot van CO₂, op de betrokken lidstaten, alsmede op de vereenvoudiging.

Er werden vier beleidsopties onderzocht, gaande van een beperkte tot sterke regelgevende aanpak en waarbij elke beleidsoptie voortbouwt op de vorige (BO1 tot BO4).

De eerste beleidsoptie (BO1) voorziet slechts in de bijwerking van een beperkt aantal bepalingen van de richtlijn en de uitbreiding van het toepassingsgebied tot bussen en touringcars, bestelwagens en personenwagens om de geconstateerde problemen aan te pakken. De wijzigingen hebben betrekking op het schrappen van vrijstellingen, de actualisering van de verslagleggingsverplichtingen en maximumwaarden voor externekostenheffingen en ten slotte de vereenvoudiging van de regels om de externe kosten in rekening te brengen. Deze optie voorziet ook in de invoering van het non-discriminatie- en evenredigheidsbeginsel voor heffingen voor lichte voertuigen.

BO2 focust ook op het probleem van de CO₂-uitstoot en behelst de geleidelijke afschaffing van tijdsgerelateerde heffingen voor zware bedrijfsvoertuigen. Deze optie omvat regels inzake

de variatie van de infrastructuurheffingen op basis van de CO₂-uitstoot voor zware bedrijfsvoertuigen en de geleidelijke opheffing van de huidige verschillen op basis van de Euro-emissienorm.

BO3 (met varianten a en b) bevat aanvullende maatregelen voor lichte voertuigen, waarbij ook de congestie op het interstedelijk wegennet en de uitstoot van CO₂ en verontreinigende stoffen door alle voertuigen (BO3 b) worden aangepakt. BO4 ten slotte voorziet in de verplichting om de externe kosten voor zware bedrijfsvoertuigen door te berekenen in de heffingen en, voor alle voertuigen, in de geleidelijke opheffing van de mogelijkheid om tijdsgerelateerde heffingen te hanteren, zodat alleen heffingen op basis van afstand mogelijk blijven.

Uit de effectbeoordeling, uitgaande van de vervanging van de huidige tijdsgerelateerde tolsystemen door kilometerheffingen in BO2, 3 en 4, (waarbij het alternatief er voor de lidstaat in bestaat geen heffingen op te leggen), is duidelijk gebleken dat BO4 het doeltreffendst is maar tegelijk de hoogste kosten meebrengt. BO1 brengt nauwelijks kosten mee maar draagt slechts in zeer geringe mate bij tot de verwezenlijking van de doelstellingen. Bij BO2 en BO3 waren de economische, maatschappelijke en milieueffecten evenwichtiger en staat tegenover de bereikte resultaten een redelijke kostprijs.

Uit de effectbeoordeling komt BO3b, de variante waarbij de heffingen voor lichte voertuigen worden gekoppeld aan de uitstoot van CO₂ en verontreinigende stoffen, als voorkeuroptie naar voren, eventueel aangevuld met de verplichting om op minstens een deel van het wegennet de externe kosten van zware bedrijfsvoertuigen door te berekenen in de heffingen. Voor lichte voertuigen worden de tijdsgerelateerde heffingen over een voldoende lange periode uitgefaseerd. Die maatregelen zijn opgenomen in dit voorstel, dat zich tussen BO3b en BO4 situeert maar dichter aanleunt bij BO4.

BO3b en BO4 zouden de congestiekosten tegen 2030 met 2,5 tot 6 % doen dalen (9 tot 22 miljard EUR), jaarlijks tussen 10 en 63 miljard EUR extra tolinkomsten genereren en de investeringen in het wegennet met 25 tot 260 % doen toenemen ten opzichte van het referentiescenario.

Voorts zouden deze opties zorgen voor een aanzienlijke daling van de uitstoot van CO₂, NO_x en deeltjes door het wegvervoer. De positieve impact van deze optie op de volksgezondheid zou evenredig zijn met de afname van de luchtverontreiniging en ze zou de kosten van ongevallen en luchtverontreiniging tegen 2030 doen dalen met een bedrag tussen 370 miljoen EUR en 1,56 miljard EUR, uitgedrukt in contante waarde.

Dankzij BO3b en BO4 zouden tussen 62 000 en 152 000 nieuwe banen kunnen worden gecreëerd indien slechts 30 % van de extra tolinkomsten in wegenonderhoud worden geïnvesteerd. Bovendien zouden alle opties bijdragen tot de gelijke behandeling van EU-burgers door een halvering van de prijs van kortetermijnvignetten.

Door BO3 (a en b) zouden de kosten voor het goederenvervoer met 1,1 % stijgen, terwijl de kosten voor passagiersvervoer gelijk blijven. In BO4 zouden de kosten voor het passagiers- en goederenvervoer met 1,3 tot 2,0 % stijgen, afhankelijk van de mate waarin de lidstaten kilometerheffingen invoeren (m.i.v. landen waar bepaalde voertuigcategorieën nu nog zijn vrijgesteld). De lidstaten zouden de kosten moeten dragen voor de invoering van nieuwe tolsystemen of voor de uitbreiding van de bestaande. Voor alle betrokken lidstaten samen zou de totale kostprijs voor de periode tot 2030 tussen 2 en 3,7 miljard EUR bedragen. De

uitbreiding van de tolheffing naar nieuwe delen van het wegennet en nieuwe groepen gebruikers zou de kosten voor de gebruikers vanaf 2025 doen stijgen van 198 miljoen tot 850 miljoen EUR/jaar.

De effecten voor het mkb, waaronder de hele wegvervoersbranche, zouden beperkt blijven omdat tolheffingen slechts een klein percentage van de totale vervoerskosten vertegenwoordigen. De stijging van de kosten kan worden doorberekend aan de klant (verlader) of worden gecompenseerd door belastingverlagingen, die mogelijk gemaakt worden door de wijziging van hoofdstuk II van de richtlijn inzake de belasting op voertuigen. Zelfs als de kosten 100 % worden doorberekend zouden de prijzen voor de consument gemiddeld met hooguit 0,1 % stijgen.

- **Gezonde regelgeving en vereenvoudiging**

Samen met de stijging van de uit het initiatief voortvloeiende regelgevingskosten, door de overschakeling naar kilometerheffingen, zouden ook de kosten voor een groot aantal marktpelers toenemen. Die kosten zouden worden gecompenseerd door een stijging van de inkomsten (voor de lidstaten en de instanties die tol heffen), een betere kwaliteit van de wegen en beter voorspelbare reistijden (weggebruikers), minder schade aan het milieu en de gezondheid (burgers) en een daling van de daaraan gerelateerde externe kosten die door de samenleving worden gedragen (belastingbetalers).

De REFIT-dimensie van dit voorstel is de vereenvoudiging en actualisering van de regels inzake wegentol zodat deze in overeenstemming worden gebracht met de doelstellingen:

- vervanging van het verouderde systeem van variatie op basis van Euro-emissieklassen voor zware bedrijfsvoertuigen door een meer adequate koppeling aan de CO₂-uitstoot;
- vereenvoudiging van de doorberekening van de externe kosten van luchtverontreiniging en lawaai (een beter instrument dan een koppeling aan de euro-emissieklasse) door toe te staan dat, zonder verplichte berekeningen, gebruik wordt gemaakt van herziene referentiewaarden;
- vereenvoudiging en actualisering van de toepassing van verhogingen (toeslagen) en het faciliteren van de invoering van congestieheffingen.

De vereenvoudigingen zijn vooral relevant voor de nationale autoriteiten en in mindere mate voor het bedrijfsleven. Zoals reeds vermeld, gaan die wijzigingen echter gepaard met een afzonderlijk voorstel dat de mogelijkheid biedt de belasting op voertuigen te verlagen en de lasten voor de wegvervoerder en het mkb te verminderen. De totale kosten voor de weggebruikers, burgers en bedrijven zullen wellicht toenemen, zij het slechts in beperkte mate.

Het initiatief zal naar verwachting een bescheiden positief effect hebben op het concurrentievermogen dankzij de koppeling van de heffingen aan de CO₂-uitstoot, waardoor het gebruik van emissiearme en emissievrije voertuigen licht zal toenemen en innovatie wordt gestimuleerd. Een toenemend gebruik van congestieheffingen zou gunstig zijn voor het concurrentievermogen van ondernemingen, met name voor ondernemingen die met een just-in-time productie werken.

- **Grondrechten**

Het voorstel eerbiedigt de grondrechten en neemt de beginselen in acht die in het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie zijn erkend.

4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

Het voorstel heeft geen budgettaire gevolgen voor de begroting van de Unie.

5. OVERIGE ELEMENTEN

- **Uitvoeringsplanning en regelingen betreffende controle, evaluatie en rapportage**

In het effectbeoordelingsverslag staat een lijst van 7 kernindicatoren die zullen worden gebruikt om de verwezenlijking van de belangrijkste beleidsdoelstellingen te toetsen: de ontwikkeling van de CO₂-emissies door zware bedrijfsvoertuigen; de toestand van de weginfrastructuur waarop tol wordt geheven; de evenredigheid en dekking van de maatschappelijke kosten door de heffingen op het wegvervoer; en de congestiegraad op het interstedelijk wegennet in de EU.

Om de impact van de regelgeving te beoordelen, moet een grondige evaluatie worden gemaakt nadat alle wijzigingen zijn ingevoerd. Vijf jaar nadat het nieuwe kader volledig van toepassing is geworden, zou daarvoor een passende termijn zijn. De gevolgen van tussenstappen kunnen eerder worden beoordeeld.

Het voorstel bevat specifieke verslagleggingsverplichtingen voor de lidstaten met betrekking tot de inkomsten uit tolheffingen en het gebruik van die inkomsten, alsmede over de kwaliteit van de tolwegen.

- **Toelichtende stukken (bij richtlijnen)**

Gezien het toepassingsgebied van het voorstel en het feit dat het slechts om een wijziging gaat van Richtlijn 1999/62/EG, die reeds volledig door de lidstaten is omgezet, lijkt een verplichting om aanvullende stukken in te dienen niet gerechtvaardigd of evenredig.

- **Artikelsgewijze toelichting**

De titel is aangepast aan de uitbreiding van het toepassingsgebied.

Artikel 1 – Onderwerp en toepassingsgebied

Dit artikel is gewijzigd om ook andere voertuigen dan zware vrachtvoertuigen op te nemen in het toepassingsgebied van de regels inzake tolgelden en gebruiksrechten. Dit wordt gerechtvaardigd door de noodzaak om een oplossing te vinden voor een aantal problemen die niet alleen of zelfs niet hoofdzakelijk, door vrachtwagens worden veroorzaakt.

Artikel 2 – Definities

De volgende definities worden gewijzigd:

- „trans-Europees wegennet”: de definitie wordt in overeenstemming gebracht met de corridorbenadering die is geschetst in de herziene TEN-T-richtsnoeren in Verordening (EU) nr. 1315/2013;

- „tolgeld”: de definitie is geherformuleerd om rekening te houden met de mogelijkheid in artikel 7 quinquies bis om een congestieheffing in te voeren;
- „voertuig”: de voorgestelde nieuwe definitie omvat alle „zware bedrijfsvoertuigen” en alle „lichte voertuigen”, d.w.z. naast de vrachtvoertuigen waarop de richtlijn nu al van toepassing is, voertuigen met een maximumgewicht van meer dan 3,5 ton, personenwagens, minibussen, bestelwagens, autobussen en touringcars;
- „EURO [X]-voertuig” en „type voertuig”: de definitie wordt herwerkt zodat ze ook van toepassing is op touringcars en autobussen.

Er worden definities van „congestie”, „congestieheffing”, „vervoerder”, verschillende voertuigtypen, m.i.v. „emissievrije voertuigen” en „ingrijpend gewijzigde tolregeling” toegevoegd ter wille van de juridische duidelijkheid van specifieke termen en met het oog op een betere afbakening van de werkingssfeer van sommige bepalingen.

De definitie van „gewogen gemiddelde externekostenheffing” wordt geschrapt omdat de verplichting om die heffing te berekenen wegvalt.

Artikel 7 — *Tolgelden en gebruiksrechten*

Lid 1 is opgesplitst in twee leden om een onderscheid te maken tussen de netwerken die voornamelijk worden gebruikt door internationaal verkeer (hoofdzakelijk het trans-Europese wegennet en de snelwegen) en andere wegen. Er wordt voorgesteld de bepalingen inzake non-discriminatie, evenredigheid van de heffingen alsmede de inning en betaling van tolgelden en gebruiksrechten eveneens toe te passen op de andere wegen.

Met het oog op de geleidelijke invoering van de beginselen „de vervuiler betaalt” en „de gebruiker betaalt” en om de verschillen tussen de verschillende heffingsregelingen stapsgewijs weg te werken worden de leden 6 en 7 toegevoegd met het oog op de geleidelijke opheffing van tijdsgebonden gebruiksrechten (vignetten) op de netwerken voor het internationaal vervoer, in eerste instantie voor zware vrachtwagens, bussen en touringcars, in een latere fase voor personenwagens en bestelwagens. De voorgestelde termijnen bieden de lidstaten desgevallend voldoende tijd om hun systemen aan te passen. De verschillende behandeling van zware bedrijfsvoertuigen en lichte voertuigen wordt gerechtvaardigd door hun verschillende impact op de infrastructuur en de beperktere ervaring met heffingen voor lichte voertuigen.

Lid 9 is toegevoegd om de eerlijke behandeling van vervoersondernemingen te waarborgen door het schrappen van de mogelijkheid om de tolheffing niet toe te passen op vrachtwagens van minder dan 12 ton en door de tolregeling ook toe te passen op bussen en touringcars. Dit laatste wordt gerechtvaardigd door de vergelijkbare impact van autobussen/touringcars op de weg.

Artikel 7 bis — *Gebruiksrechten: evenredigheid en non-discriminatie*

In artikel 7 bis zijn maximumwaarden vastgesteld voor de gebruiksrechten en voor het relatieve prijsverschil tussen het jaartarief en tarieven voor kortere periodes. In dit verband worden de volgende wijzigingen voorgesteld:

Lid 1 wordt gesplitst in twee afzonderlijke leden teneinde te specificeren dat de bestaande voorschriften van toepassing zijn op zware vrachtwagens en bussen/touringcars.

Het nieuwe lid 3 heeft betrekking op personenwagens en specificiert het maximale relatieve prijsverschil tussen jaarvignetten en vignetten voor kortere periodes, rekening houdend met relevante gebruikspatronen en op basis van beschikbare gegevens⁹. Er is ook bepaald tegen welke termijn de bestaande vignetregelingen moeten worden aangepast. Lid 4 regelt dezelfde aspecten voor minibussen en bestelwagens.

Artikel 7 quater — *In rekening brengen van de externe kosten*

Met betrekking tot lid 1 wordt voorgesteld om referentiewaarden te hanteren in plaats van maximumwaarden (in bijlage III b). Lid 5 wordt toegevoegd en voorziet in de verplichte de doorberekening van de externe kosten op minstens die delen van het tolwegennet waar de door zware bedrijfsvoertuigen veroorzaakte luchtverontreiniging en geluidshinder het grootst is, bijvoorbeeld vanwege de omvang van de blootgestelde bevolking.

Artikel 7 quinquies bis — *In rekening brengen van congestiekosten*

Op grond van het nieuwe artikel 7 quinquies bis kunnen bovenop de infrastructuurheffingen congestieheffingen worden ingevoerd om de congestie op het interstedelijk wegennet aan te pakken. Om elke discriminatie van gebruikers van voertuigcategorieën te voorkomen, moeten congestieheffing op evenwichtige en evenredige wijze gelden voor alle voertuigcategorieën. De maximale heffingsniveaus en equivalentiefactoren tussen voertuigen zijn gespecificeerd in de bijlagen V en VI.

Artikel 7 septies — *Verhogingen*

Er wordt voorgesteld om ook in andere dan berggebieden verhogingen (toeslagen) mogelijk te maken, zonder afbreuk te doen aan de andere voorwaarden voor de toepassing daarvan (regelmatige congestie of aanzienlijke milieuschade en de herinvestering van de opbrengsten in een TEN-T-project). Lid 4 wordt geschrapt omdat het niet heeft bijgedragen tot de financiering van prioritaire projecten maar wel een belemmering kan vormen voor de doorberekening van externe kosten. Aangezien zowel de toeslagen als congestieheffingen tot doel hebben de congestie terug te dringen, mogen beide niet worden gecumuleerd (punt 5).

Artikel 7 octies — *Variatie van de heffingen, met name voor zware bedrijfsvoertuigen*

Er wordt voorgesteld de variatie van de heffing op basis van de euro-emissieklasse van het voertuig te laten uitdoven. Er wordt een nieuw lid 4 toegevoegd om de infrastructuurheffing te variëren op basis van de CO₂-uitstoot van zware bedrijfsvoertuigen, zo snel mogelijk nadat de vereiste gecertificeerde CO₂-emissiegegevens beschikbaar zijn. Zodra deze variatie van toepassing is, zal zij het gebruik van de schoonste en efficiëntste zware bedrijfsvoertuigen aanmoedigen.

Aangezien voor congestieheffingen een afzonderlijke regeling wordt voorgesteld (nieuw artikel 7 quinquies bis, zie hierboven), wordt ook voorgesteld om geleidelijk af te stappen van de mogelijkheid om de heffingen op inkomstenneutrale wijze te variëren naargelang het tijdstip van de dag, het soort dag of het seizoen (zie amendement van lid 1, voorheen lid 3).

⁹ Zie de effectbeoordeling, alsook Booz & Co. (2012): *Study on Impacts of Application of the Vignette Systems to Private Vehicles*. <http://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/doc/2012-02-03-impacts-application-vignette-private-vehicles.pdf>

Artikel 7 octies bis — *Variatie van de heffingen voor lichte voertuigen*

In het nieuwe artikel 7 octies bis worden de modaliteiten vastgesteld voor de variatie van tolgelden en gebruiksrechten op basis van de milieuprestaties van personenwagens, minibussen en bestelwagens. De variatie wordt gebaseerd op de emissies van CO₂ en luchtverontreinigende stoffen, als gespecificeerd in bijlage VII. Deze bepaling moet het gebruik van schonere en efficiëntere voertuigen aanmoedigen.

Artikel 7 novies — *Kennisgevingen*

Er wordt voorgesteld om lid 3 te wijzigen en de voorafgaande kennisgeving aan de Commissie inzake de geplande doorberekening van de externe kosten tot de essentie te beperken. Om de invoering van heffingen op basis van de externe kosten te faciliteren, wordt voorgesteld om lid 4 inzake het vereiste voorafgaandelijk besluit van de Commissie te schrappen.

Artikel 7 undecies — *Invordering en betaling van tolgelden en gebruiksrechten*

Er wordt voorgesteld om de leden 3 en 4 aan te vullen met een verwijzing naar congestieheffingen om ervoor te zorgen dat alle mogelijke heffingselementen op coherente wijze worden geïnd en betaald.

Artikel 7 duodecies — *Compensaties*

Er wordt voorgesteld om compensatie alleen toe te staan bij de invoering van tolgelden (in tegenstelling tot gebruiksrechten). Het doel is potentiële discriminatie van niet-ingezeten gebruikers uit te sluiten.

Artikel 9 — *Gebruik van opbrengsten*

In het nieuwe lid 3 is bepaald dat inkomsten uit congestieheffingen moeten worden gebruikt om congestieproblemen aan te pakken, bv. door het ondersteunen van alternatieve vervoersoplossingen of het wegwerken van knelpunten.

Artikel 10 bis

Er wordt voorgesteld lid 1 te wijzigen om de herzieningsclausule bij te werken en in overeenstemming te brengen met de vereenvoudiging van bijlage III ter.

Artikel 11 – *Verslaglegging*

Lid 1 wordt gewijzigd om de verslagleggingsverplichtingen inzake tolgelden, inkomsten uit tolheffingen en het gebruik van de opbrengsten te actualiseren en aan te vullen met informatie over de kwaliteit van tolwegen. In lid 2 wordt het bestaande punt e) geschrapt en vervangen door de nieuwe punten e) t.e.m. i) teneinde informatie toe te voegen over inkomsten uit congestieheffingen, over de totale inkomsten uit wegenheffingen en over het gebruik van die inkomsten, aangevuld met een evaluatie van het wegenonderhoud en van de congestie. Er wordt een lid 3 toegevoegd met de minimale reeks indicatoren om de kwaliteit van tolwegen te beoordelen. De leden 4 en 5 zijn toegevoegd om de Commissie in staat te stellen middels een uitvoeringshandeling geharmoniseerde indicatoren vast te stellen en verslag uit te brengen over de toepassing van die indicatoren door de lidstaten.

Bijlagen

Er wordt voorgesteld om de verwijzing naar “EEV-voertuig” in deel 3 van bijlage 0 te schrappen en een tabel toe te voegen met de emissiegrenswaarden voor Euro VI-voertuigen teneinde rekening te houden met Verordening (EG) nr. 595/2009.

De voorgestelde wijzigingen van bijlage III vloeien voort uit de opnemings van touringcars en bussen in het toepassingsgebied van de richtlijn.

Er wordt voorgesteld om de delen 2, 3 en 4 van bijlage III bis te beperken tot gevallen waarin de lidstaten hogere externekostenheffingen wensen te hanteren dan de in bijlage III ter gespecificeerde referentiewaarden. Een aantal bepalingen van punt 4.2 zijn aangepast aan de recente regelgeving inzake het geluidsniveau van motorvoertuigen.

Er wordt voorgesteld de maximale gewogen gemiddelde externekostenheffing voor luchtverontreiniging en geluidshinder in bijlage III ter te vervangen door referentiewaarden voor de doorberekening van de externe kosten, m.i.v. de door zware vrachtwagens (tabel 1) en bussen (tabel 2) veroorzaakte kosten van luchtverontreiniging en geluid. De waarden zijn berekend in het licht van de “Update of the Handbook on External Costs of Transport”¹⁰. De waarden mogen niet alleen in berggebieden, maar ook rond stedelijke agglomeraties worden vermenigvuldigd met 2.

In bijlage IV wordt voorgesteld om de tabel van voertuigcombinaties aan te vullen met de verwijzing naar 7-, 8- of 9-assige combinaties.

De nieuwe bijlage V houdt verband met het voorgestelde artikel 7 quinquies bis (inzake congestieheffingen) en bevat de minimumvoorschriften voor de invoering van een congestieheffing, o.a. inzake de delen van het netwerk en de toepassingstijden. Wegen worden ingedeeld in grootstedelijke en niet-grootstedelijke wegen om een onderscheid te maken op basis van de bevolkingsdichtheid. Om een evenwichtige en evenredige prijsstelling te waarborgen worden voor verschillende voertuigcategorieën equivalentiecoëfficiënten vastgesteld. In punt 2 is bepaald dat de berekening van rechten op transparante wijze moet gebeuren en dat de tarieven per voertuigcategorie en tijdsvenster voor elk wegvak openbaar moeten worden gemaakt en regelmatig moeten worden bijgewerkt om ervoor te zorgen dat de regeling doeltreffend blijft.

In de nieuwe bijlage VI, die eveneens verband houdt met artikel 7 quinquies bis, wordt het tarief van de congestieheffing per km beperkt tot de marginale congestiekosten in de “Update of the Handbook on External Costs of Transport”.

De nieuwe bijlage VII is gerelateerd aan het voorgestelde artikel 7 octies bis, wat betreft de variatie van de tolgelden en gebruiksrechten voor lichte voertuigen op basis van hun milieuprestaties en preciseert de emissie categorieën voor de toepassing van dergelijke afwijkingen. Er wordt verwezen naar de emissies van CO₂ en luchtverontreinigende stoffen, rekening houdend met de EU-normen en de recentste en meest nauwkeurige meetmethoden.

¹⁰ <http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/sustainable/studies/doc/2014-handbook-external-costs-transport.pdf>

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

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

(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 Comité¹¹,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's¹²,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- 1) De verwezenlijking van de door de Commissie in haar Witboek van 28 maart 2011¹³ 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.
- 2) In haar mededeling over een Europese strategie voor koolstofarme mobiliteit¹⁴ 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.
- 3) Alle zware voertuigen hebben een aanzienlijke impact op de wegeninfrastructuur en veroorzaken luchtverontreiniging, terwijl lichte voertuigen verantwoordelijk zijn voor het grootste deel van de door het wegverkeer veroorzaakte schadelijke 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

¹¹ PB C , blz. .

¹² PB C , blz. .

¹³ Witboek van 28 maart 2011 "Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem" (COM(2011) 144 definitief).

¹⁴ COM(2016) 501 final.

Parlement en de Raad¹⁵ 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.

- 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 daarom geleidelijk worden vervangen door heffingen op basis van afstand, die billijker, efficiënter en doeltreffender zijn.
- 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. 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 Raad¹⁶.
- 6) Net als voor zware bedrijfsvoertuigen, is het ook voor lichte voertuigen belangrijk dat wordt gewaarborgd dat tijdsgebonden heffingen 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.
- 7) Op grond van Richtlijn 1999/62/EG mag een externekostenheffing worden ingevoerd 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-luchtkwaliteitsnormen¹⁷ en de naleving van de geldende geluidsnormen of streefwaarden. De toepassing van dergelijke heffingen moet dan ook worden gefaciliteerd.
- 8) Daartoe moet de maximale gewogen gemiddelde externekostenheffing worden vervangen door eenvoudig toepasbare referentiewaarden 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.
- 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 wegennet tegen eind 2020 achterhaald zal zijn en tegen

¹⁵ 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 vrachtvoertuigen (PB L 187 van 20.7.1999, blz. 42).

¹⁶ 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 (Voor de EER relevante tekst), PB L 166 van 30.4.2004, blz. 124.

¹⁷ 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.

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.

- 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) nr. 2016/427¹⁸ van de Commissie, Verordening (EU) nr. 2016/646¹⁹ van de Commissie, en Verordening (EU) 2017/xxx²⁰ van de Commissie gedefinieerde factoren.
- 12) Om het gebruik van de schoonste en meest efficiënte voertuigen te bevorderen, moeten de lidstaten voor die voertuigen een aanzienlijke korting toestaan op de tolgelden en gebruiksrechten.
- 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 en doeltreffend te zijn, moeten dergelijke heffingen worden berekend op basis van de marginale congestiekosten en worden gevarieerd naargelang de plaats, het tijdstip en de voertuigcategorie. 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.
- 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.
- 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. De huidige regel dat

¹⁸ 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).

¹⁹ 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).

²⁰

dergelijke toeslagen alleen in bergachtige gebieden mogen worden opgelegd, moet daarom worden geschrapt. Om te voorkomen dat gebruikers tweemaal moeten betalen, moet de invoering van toeslagen worden uitgesloten op wegen waar reeds een congestieheffing wordt geïnd.

- 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.
- 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 tolsystemen wensen in te voeren.
- 19) De tolsystemen kunnen middelen genereren voor de financiering van onderhoud en de ontwikkeling van hoogwaardige vervoersinfrastructuur. Derhalve moeten de lidstaten ertoe worden aangespoord de opbrengsten uit tolgelden daarvoor te gebruiken en moeten zij worden verplicht op passende wijze verslag uit te brengen over de besteding van de opbrengsten. Dat moet met name helpen om mogelijke financieringstekorten in kaart te brengen en om het publiek draagvlak voor tolheffingen te versterken.
- 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 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 2016²¹. Met name om te zorgen voor

²¹ PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1.

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.

- 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 worden uitgeoefend overeenkomstig Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad²².
- 23) Richtlijn 1999/62/EG moet derhalve dienovereenkomstig worden gewijzigd,

HEBBEN 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 van het gebruik van de wegeninfrastructuur aan voertuigen”;

- (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;

²² 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).

- 2) „aankosten”: 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
 - 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.
- 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 infrastructuurheffing en desgevallend een congestieheffing en/of een externekostenheffing;
- 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 die wordt veroorzaakt door de uitstoot, tijdens het gebruik van een voertuig, van deeltjes en van ozonprecursoren zoals stikstofdioxide en vluchtige organische stoffen;

12) „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;

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;

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;

19) „licht voertuig”: een personenwagen, minibus of bestelwagen;

20) „personenwagen”: een voertuig met vier wielen bestemd voor het vervoer van maximum acht passagiers, de bestuurder niet meegerekend;

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 met een toegestane maximummassa van maximum 3,5 ton;

23) „emissieloos voertuig”: een voertuig dat geen uitlaatemissies produceert;

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 van Richtlijn (EU) 2014/24/EU van het Europees Parlement en de Raad**;

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 % 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).

Voor de toepassing van punt 2:

a) het aandeel van de aanlegkosten dat in aanmerking wordt genomen, mag 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) kosten betreffende infrastructuur of infrastructuurverbeteringen kunnen ook de specifieke uitgaven voor infrastructuurvoorzieningen ter beperking van de geluidshinder of ter verbetering van de veiligheid op de weg omvatten, en de daadwerkelijk door de exploitant van de infrastructuur gemaakte kosten, op basis van objectieve milieuaspecten zoals bescherming tegen bodemverontreiniging;

* 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 2014/24/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).”;

(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.

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 geen gebruiksrechten meer in voor zware bedrijfsvoertuigen. Gebruiksrechten die vóór die datum zijn ingevoerd, mogen worden gehandhaafd tot en met 31 december 2023.

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 sluipverkeer 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 vrachtvoertuigen voor alle zware bedrijfsvoertuigen.

10. Tolgelden en gebruiksrechten voor zware bedrijfsvoertuigen enerzijds en voor lichte voertuigen anderzijds mogen onafhankelijk van elkaar worden ingevoerd of gehandhaafd.

* 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.

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

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 tolregeling of de gebruiksrechten ingrijpend worden gewijzigd en uiterlijk vanaf 1 januari 2024.

4. Voor minibussen en bestelwagens dienen de lidstaten te voldoen aan lid 2 of lid 3. Uiterlijk vanaf 1 januari 2024 hanteren de lidstaten echter hogere gebruiksrechten voor minibussen en bestelwagens dan voor personenauto's.”;

(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.

Voor zware bedrijfsvoertuigen varieert de externekostenheffing en wordt ze vastgesteld overeenkomstig de in bijlage III bis bedoelde minimumvoorschriften en methoden en met inachtneming van de in bijlage III ter vastgestelde referentiewaarden.

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.

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 een externekostenheffing toe op ten minste het deel 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.”;

(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.

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:

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 die rechtstreeks bijdraagt tot de vermindering van de congestie of milieuschade en die zich situeert op dezelfde corridor als die van het traject waarvoor een toeslag wordt aangerekend;

b) de toeslag bedraagt ten hoogste 15 % van de gewogen gemiddelde infrastructuurheffing, berekend overeenkomstig artikel 7 ter, lid 1, en artikel 7 sexies, behalve waar de gegenereerde inkomsten worden geïnvesteerd in grensoverschrijdende trajecten op kernnetwerkcorridors, in welk geval de toeslag niet meer dan 25 % mag bedragen;

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 te financieren;

e) de periode waarin de toeslag van toepassing zal zijn, is vooraf bepaald en begrensd en, wat de verwachte inkomsten betreft, in overeenstemming met de financiële plannen en kosten/batenanalyse voor de projecten die 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.

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.

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.

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;
- 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 piekperioden waarin, ter beperking van de congestie, de hoogste infrastructuurheffingen worden toegepast, duren niet meer dan 5 uur per dag;
- 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 waarmee in het kader van lid 2 de emissieklasse van het voertuig kan worden aangetoond, mogen de lidstaten het hoogste toltarief opleggen.

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.

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.

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 (EU) 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.

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.

3. Wanneer bij een controle een bestuurder of, in voorkomend geval, de vervoerder 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.

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.

*****, 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).”;

(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:”;

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 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 % van de infrastructuurheffing die wordt betaald door gelijkwaardige voertuigen die niet in aanmerking komen voor de korting of verlaging.”;

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/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 vervoerswijzen. 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.”;

(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 aan de belangrijkste verkooppunten, met gebruikelijke betalingsmiddelen, zowel binnen als buiten de lidstaten waarin zij worden opgelegd.”;

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 verstrekt ontvangstbewijs, voor zover mogelijk via elektronische weg.”;

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.”;

(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.”;

(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”;

(14) Artikel 9 wordt als volgt gewijzigd:

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 door:

a) de ondersteuning van openbaar vervoer en infrastructuur daarvoor;

b) het wegwerken van knelpunten op het trans-Europese vervoersnetwerk;

c) de ontwikkeling van alternatieve infrastructuur voor vervoergebruikers.”;

(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 met ingang van [datum van inwerkingtreding van deze richtlijn].
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.
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 verrekening 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 procentagewijziging 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. Elk jaar publiceren de lidstaten in geaggregeerde vorm een verslag over de op hun grondgebied geheven tolgeden en gebruiksrechten, m.i.v. informatie over het gebruik van de opbrengsten en de kwaliteit van de wegen waarvoor tolgeden 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;
- f) de totale inkomsten uit tolgeden 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;
- 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.

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.”;

18) 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*.

Artikel 4

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel,

Voor het Europees Parlement
De voorzitter

Voor de Raad
De voorzitter