

Brussel, 5 november 2018
(OR. en)

13535/18

**Interinstitutioneel dossier:
2017/0114(COD)**

**CODEC 1784
TRANS 477
FISC 428
ENV 689
PE 145**

INFORMATIEVE NOTA

van:	het secretariaat-generaal van de Raad
aan:	het Comité van permanente vertegenwoordigers/de Raad
Betreft:	Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 1999/62/EG betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen - Resultaat van de eerste lezing door het Europees Parlement (Straatsburg, 22 tot en met 25 oktober 2018)

I. INLEIDING

De rapporteur, mevrouw Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy (S&D, FR), heeft namens de Commissie vervoer en toerisme een verslag over het richtlijnvoorstel gepresenteerd. Het verslag bevatte 131 amendementen (amendementen 1-131) op het voorstel.

Daarnaast hebben de politieke fracties de volgende amendementen ingediend: Groenen/EVA negen (amendementen 133 tot en met 141), EFDD één (amendement 132) en ENF dertig (amendementen 142-171). Meer dan 38 leden van het Europees Parlement hebben gezamenlijk één amendement ingediend (amendement 172).

II. STEMMING

Bij de stemming op 25 oktober 2018 heeft de plenaire vergadering de volgende amendementen aangenomen: 1-4, 5 (eerste deel), 6-8, 10-18, 20-25, 27-44, 46 (eerste deel), 47-59, 61-70, 72, 75-131 en 164.

Het aldus geamendeerde Commissievoorstel vormt het standpunt van het Parlement in eerste lezing (zie de wetgevingsresolutie in bijlage dezes)¹.

¹ In het in de wetgevingsresolutie vastgelegde standpunt van het Parlement is de geamendeerde tekst van het Commissievoorstel gemarkeerd. Toevoegingen aan de tekst van de Commissie zijn *vetgedrukt en gecursiveerd*. Het symbool "■" duidt op geschrapte tekst.

Het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen *I**

Wetgevingsresolutie van het Europees Parlement van 25 oktober 2018 over het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 1999/62/EG betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen (COM(2017)0275 – C8-0171/2017 – 2017/0114(COD))

(Gewone wetgevingsprocedure: eerste lezing)

Het Europees Parlement,

- gezien het voorstel van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad (COM(2017)0275),
 - gezien artikel 294, lid 2, en artikel 91, lid 1, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, op grond waarvan het voorstel door de Commissie bij het Parlement is ingediend (C8-0171/2017),
 - gezien artikel 294, lid 3, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,
 - gezien het gemotiveerde advies dat in het kader van Protocol nr. 2 betreffende de toepassing van de beginselen van subsidiariteit en evenredigheid is uitgebracht door de Oostenrijkse Bondsraad, en waarin wordt gesteld dat het ontwerp van wetgevingshandeling niet strookt met het subsidiariteitsbeginsel,
 - gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité van 18 oktober 2017²,
 - gezien het advies van het Comité van de Regio's van 1 februari 2018³,
 - gezien artikel 59 van zijn Reglement,
 - gezien het verslag van de Commissie vervoer en toerisme en het advies van de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid (A8-0202/2018),
1. stelt onderstaand standpunt in eerste lezing vast;
 2. verzoekt de Commissie om hernieuwde voorlegging aan het Parlement indien zij haar voorstel vervangt, ingrijpend wijzigt of voornemens is het ingrijpend te wijzigen;
 3. verzoekt zijn Voorzitter het standpunt van het Parlement te doen toekomen aan de Raad en aan de Commissie alsmede aan de nationale parlementen.

² PB C 00 van 0.0.0000, blz. 0.

³ PB C 176 van 23.5.2018, blz. 66.

Amendement 1

Voorstel voor een richtlijn Overweging 1 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(1 bis) *In dat witboek stelde de Commissie het jaar 2020 vast als uiterste termijn voor "de volledige en verplichte internalisering van de externe kosten (waaronder geluidshinder, plaatselijke verontreiniging en congestie, bovenop de verplichte doorberekening van de slijtagekosten) voor het spoor- en wegvervoer".*

Amendement 2

Voorstel voor een richtlijn Overweging 1 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(1 ter) *De verplaatsingen van goederen- en personenvoertuigen dragen bij aan de uitstoot van verontreinigende stoffen in de atmosfeer. Die verontreinigende stoffen, die zeer ernstige gevolgen hebben voor de menselijke gezondheid en tot een verslechtering van de luchtkwaliteit in de Unie leiden, omvatten onder meer PM_{2,5}, NO₂ en O₃. Volgens schattingen van het Europees Milieuagentschap uit 2017 waren deze drie verontreinigende stoffen in 2014 verantwoordelijk voor respectievelijk 399 000, 75 000 en 13 600 vroegtijdige sterfgevallen in de Unie als gevolg van langdurige blootstelling.*

Amendement 3

Voorstel voor een richtlijn Overweging 1 quater (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(1 quater) Volgens de Wereldgezondheidsorganisatie behoort alleen al het lawaai dat wordt veroorzaakt door het wegverkeer tot de schadelijkste milieugerelateerde stressfactoren in Europa, op de tweede plaats na luchtverontreiniging. Ten minste 9 000 vroegtijdige sterfgevallen per jaar kunnen worden toegeschreven aan hartaandoeningen ten gevolge van verkeerslawaai.

Amendement 4

Voorstel voor een richtlijn Overweging 1 quinques (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(1 quinques) Volgens het verslag over de luchtkwaliteit in Europa van 2017 van het Europees Milieuagentschap was het wegvervoer in 2015 de sector met de grootste NO_x-uitstoot en de op een na grootste uitstoot van roetdeeltjes.

Amendement 5

Voorstel voor een richtlijn Overweging 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(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

(3) Alle voertuigen hebben een aanzienlijke impact op de wegeninfrastructuur en veroorzaken luchtverontreiniging, **en** lichte voertuigen **zijn** verantwoordelijk 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 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*.

veroorzaakte schadelijke *milieu- en sociale* effecten in termen van emissies en congestie. Met het oog op gelijke behandeling en eerlijke concurrentie moet ervoor worden gezorgd dat Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad 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 *bedrijfsvoertuigen en personenwagens*. *Heffingen op personenwagens kunnen worden aangepast om te vermijden dat frequente gebruikers al te zeer worden benadeeld. Met het oog op gelijke behandeling moet er ook voor worden gezorgd dat de heffingen worden toegepast zonder te discrimineren, op basis van de voertuigcategorie, alsmede op gedifferentieerde wijze, volgens de impact van voertuigen op de infrastructuur, de effecten van voertuigen op het milieu en de samenleving en de sociaal-economische situatie van sommige gebruikers, die geen andere keuze hebben dan zich naar hun werk te begeven over de weg.*

Amendement 6

Voorstel voor een richtlijn Overweging 3 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(3 bis) De totstandbrenging van een interne markt voor wegvervoer met een gelijk speelveld vereist de uniforme toepassing van regels. Een van de hoofddoelstellingen van deze richtlijn is het wegnemen van factoren die de mededinging tussen gebruikers verstoren. Daarom moeten ook bestelwagens voor goederenvervoer over de weg worden

opgenomen in het toepassingsgebied van de heffingen voor zware voertuigen.

Amendement 7

Voorstel voor een richtlijn Overweging 3 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(3 ter) Om de evenredigheid van deze maatregel te garanderen, is het belangrijk als doelgroep alleen de bestelwagens te nemen die worden gebruikt in het kader van de activiteiten van een ondernemer van goederenvervoer over de weg die geregeld zijn bij Verordening (EG) nr. 1071/2009^{1 bis} en Verordening (EG) nr. 1072/2009^{1 ter} van het Europees Parlement en de Raad, alsmede bij Verordening (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en de Raad^{1 quater}.

^{1 bis} Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen en tot intrekking van Richtlijn 96/26/EG van de Raad (PB L 300 van 14.11.2009, blz. 51).

^{1 ter} Verordening (EG) nr. 1072/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg (PB L 300 van 14.11.2009, blz. 72).

^{1 quater} 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).

Amendement 8

Voorstel voor een richtlijn Overweging 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

(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.

Amendement

(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. ***Voor zware voertuigen moeten tijdsgerelateerde gebruiksrechten*** daarom geleidelijk worden vervangen door heffingen op basis van afstand, die billijker, efficiënter en doeltreffender zijn.

Amendement 10

Voorstel voor een richtlijn Overweging 4 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(4 bis) Om ervoor te zorgen dat deze geleidelijke vervanging van tijdsgerelateerde gebruiksrechten door heffingen op basis van afstand geen extra belemmering wordt voor de toegang van vervoer vanuit perifere landen en regio's tot de belangrijkste Europese markten, moet zo spoedig mogelijk een compensatieregeling worden opgezet om de extra kosten op te vangen en zo te garanderen dat er niet zwaar aan concurrentievermogen wordt ingeboet.

Amendement 11

Voorstel voor een richtlijn Overweging 4 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(4 ter) Om te voorkomen dat het verkeer wordt verplaatst naar tolvrije wegen, met mogelijk verregaande gevolgen voor de verkeersveiligheid en voor de optimale benutting van het wegennet, moeten de lidstaten tol kunnen heffen op alle wegen die rechtstreeks concurreren met de trans-Europese netwerken.

Amendement 12

Voorstel voor een richtlijn Overweging 4 quater (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(4 quater) Op tijd gebaseerde gebruiksrechten moedigen bestuurders aan om meer te gaan rijden zolang hun vignet geldig is en leiden tot een verkeerde toepassing van de beginselen "de vervuiler betaalt" en "de gebruiker betaalt".

Amendement 13

Voorstel voor een richtlijn Overweging 4 quinquies (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(4 quinquies) Om ervoor te zorgen dat deze richtlijn correct wordt toegepast, moet het met behulp van de contractuele

kaders voor concessieovereenkomsten voor de inning van tolheffingen eenvoudiger worden deze overeenkomsten aan te passen aan wijzigingen van het regelgevingskader van de Unie, met inachtneming van Richtlijn 2014/23/EU van het Europees Parlement en de Raad.

Amendement 14

Voorstel voor een richtlijn Overweging 4 sexies (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(4 sexies) In dit verband moet worden bekeken of het mogelijk is de extra kosten die verbonden zijn aan een afgelegen ligging te compenseren door middel van faciliteiten op het vlak van toegang tot een energie-efficiënter wagenpark en het prioritair aanbieden van exclusieve infrastructuur of technologieën zoals e-snelwegen. Die compenserende faciliteiten kunnen deel uitmaken van de toekomstige CEF voor de periode na 2020.

Amendement 15

Voorstel voor een richtlijn Overweging 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(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

(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, het beginsel "de vervuiler betaalt" in de praktijk omzetten **en regelingen omvatten**

dergelijk systeem invoeren, dienen ervoor te zorgen dat het conform is met Richtlijn 2004/52/EG van het Europees Parlement en de Raad.

om de inkomsten uit gebruiksrechten af te schermen. Daarbij staat het de lidstaten vrij ook op wegen die niet tot het hoofdverkeersnet behoren tol te heffen. Lidstaten die een dergelijk systeem invoeren, dienen ervoor te zorgen dat het conform is met Richtlijn 2004/52/EG van het Europees Parlement en de Raad.

Amendement 16

Voorstel voor een richtlijn Overweging 5 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(5 bis) De lidstaten moeten ertoe worden aangespoord rekening te houden met sociaal-economische factoren wanneer ze heffingsregelingen voor wegeninfrastructuur toepassen op personenwagens.

Amendement 17

Voorstel voor een richtlijn Overweging 5 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(5 ter) Een elektronische inning van heffingen voor alle weggebruikers gaat gepaard met een massale vergaring en opslag van persoonsgegevens, waaruit bovendien uitgebreide verplaatsingsprofielen kunnen worden afgeleid. De lidstaten en de Commissie moeten bij de uitvoering van deze richtlijn stelselmatig de beginselen van doelbinding en minimale gegevensverwerking in acht nemen. Technische oplossingen voor het vergaren van gegevens in verband met de inning van gebruiksrechten moeten dan ook geanonimiseerde of versleutelde betalingsmogelijkheden of opties voor vooruitbetaling omvatten.

Amendement 18

Voorstel voor een richtlijn Overweging 5 quater (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(5 quater) *Belastingen op voertuigen kunnen een belemmering vormen voor de invoering van tolgelden. Om de invoering van tolgelden te ondersteunen, moeten de lidstaten over meer ruimte beschikken om de belastingen op voertuigen snel te verlagen, hetgeen impliceert dat de in Richtlijn 1999/62/EG vastgestelde minima zo spoedig mogelijk moeten worden verlaagd.*

Amendement 20

Voorstel voor een richtlijn Overweging 5 quinquies (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(5 quinquies) *Het is van bijzonder belang dat de lidstaten billijke heffingsregelingen vaststellen die niet nadelig uitpakken voor gebruikers van personenwagens die vanwege hun woonplaats op het platteland of in een moeilijk bereikbaar of geïsoleerd gebied gedwongen zijn om vaker gebruik te maken van wegen waarvoor tolheffingen gelden. De lidstaten moeten in het kader van het beleid inzake territoriale ontwikkeling verlaagde heffingen toepassen voor gebruikers uit die gebieden.*

Amendement 21

Voorstel voor een richtlijn Overweging 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

(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.

Amendement

(6) Net als voor zware bedrijfsvoertuigen, is het ook voor lichte voertuigen belangrijk dat ***bij een eventuele invoering van tijdsgebonden heffingen door de lidstaten*** wordt gewaarborgd dat ***deze*** proportioneel zijn, ook voor periodes van minder dan één jaar. In dit verband moet er rekening mee worden gehouden dat het gebruikspatroon van lichte voertuigen en zware voertuigen verschilt. Evenredige heffingen op basis van tijd kunnen worden berekend op basis van beschikbare gegevens over reispatronen, ***op voorwaarde dat wordt gewaakt over non-discriminatie.***

Amendement 22

Voorstel voor een richtlijn Overweging 7

Door de Commissie voorgestelde tekst

(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.

Amendement

(7) Op grond van Richtlijn 1999/62/EG ***moet er*** een externekostenheffing worden ingevoerd die ***aansluit bij het beginsel "de vervuiler betaalt" en die*** zo goed mogelijk overeenstemt met de maatschappelijke marginale kosten van het gebruik van het betrokken voertuig. Die methode blijkt de eerlijkste en efficiëntste manier om rekening te houden met de negatieve gevolgen van door zware bedrijfsvoertuigen veroorzaakte luchtvervuiling en geluidsoverlast en zou ervoor zorgen dat zware bedrijfsvoertuigen een billijke bijdrage leveren tot het behalen van de EU-luchtkwaliteitsnormen¹⁷ en de naleving van de geldende geluidsnormen of streefwaarden. De toepassing van dergelijke heffingen moet dan ook worden gefaciliteerd.

Amendement 23

Voorstel voor een richtlijn Overweging 8

Door de Commissie voorgestelde tekst

(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.

Amendement

(8) Daartoe moet de **mogelijkheid worden ingevoerd om op wegennetten waarvoor geen infrastructuurheffing geldt een externekostenheffing toe te passen en moet de** maximale gewogen gemiddelde externekostenheffing worden vervangen door eenvoudig toepasbare **minimumwaarden** die worden aangepast aan de inflatie, de wetenschappelijke vooruitgang bij het ramen van de externe kosten van het wegvervoer en de ontwikkelingen inzake de samenstelling van het wagenpark.

Amendement 24

Voorstel voor een richtlijn Overweging 8 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(8 bis) Om de doelstelling te helpen realiseren van het Witboek vervoer om te komen tot volledige toepassing van het beginsel dat de vervuiler betaalt, moet op wegennetten waarvoor een infrastructuurheffing geldt een externekostenheffing worden toegepast voor zware voertuigen en bestelwagens voor goederenvervoer over de weg.

Amendement 25

Voorstel voor een richtlijn Overweging 8 ter (nieuw)

(8 ter) Om te waarborgen dat de opbrengsten van externekostenheffingen op passende wijze worden hergebruikt, is het wenselijk dat die opbrengsten opnieuw in de sector vervoersinfrastructuur worden geïnvesteerd om duurzamere vervoerswijzen met geringere milieueffecten te bevorderen.

Amendement 27

Voorstel voor een richtlijn Overweging 9

Door de Commissie voorgestelde tekst

(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 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.

Amendement

(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 **minder doeltreffend** zal zijn en tegen die tijd moet worden uitgefaseerd. Tegelijk moet systematisch werk worden gemaakt van externekostenheffingen als gericht middel om de externe kosten door te berekenen in situaties waarin dat het meeste effect sorteert.

Amendement 28

Voorstel voor een richtlijn Overweging 12

Door de Commissie voorgestelde tekst

(12) Om het gebruik van de schoonste en **meest efficiënte** voertuigen te bevorderen,

Amendement

(12) Om het gebruik van de schoonste en **efficiëntere** voertuigen te bevorderen,

moeten de lidstaten voor die voertuigen een aanzienlijke korting toestaan op de tolgelden en gebruiksrechten.

moeten de lidstaten voor die voertuigen een aanzienlijke korting toestaan op de tolgelden en gebruiksrechten. *Om de uitvoering van regelingen in deze zin te faciliteren en te versnellen, moet de bedoelde korting worden toegepast onafhankelijk van de inwerkingtreding van Verordening (EU) .../... van de Commissie tot uitvoering van Verordening (EU) nr. 595/2009 wat betreft de certificering van de CO₂-emissies en het brandstofverbruik van zware bedrijfsvoertuigen. Emissieloze voertuigen mogen niet aan externe kostenheffingen voor luchtverontreiniging worden onderworpen.*

Amendement 29

Voorstel voor een richtlijn Overweging 12 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(12 bis) Het transitvervoer door de Alpen betekent voor de regio's in kwestie een extra belasting in de vorm van geluidshinder, luchtverontreiniging en infrastructuurslijtage die vanwege de kostenconcurrentie met de omliggende corridors nog toeneemt. De regio's in kwestie en de lidstaten moet dan ook een grote mate van flexibiliteit worden toegekend bij de berekening van externe kosten en bij het toepassen van maatregelen op het gebied van verkeersbeheer, vooral om ongewenste verplaatsingseffecten en verkeersomleidingen tussen corridors te voorkomen.

Amendement 30

Voorstel voor een richtlijn Overweging 13

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.

13) Congestie, waartoe alle motorvoertuigen in verschillende mate bijdragen, vertegenwoordigt een kostprijs van ongeveer 1 % van het bbp. Een groot deel van die kosten worden veroorzaakt door congestie op interstedelijk niveau. Specifieke congestieheffingen moeten dan ook worden toegestaan, op voorwaarde dat ze gelden voor alle voertuigcategorieën. Om evenredig, *doeltreffend* en *niet-discriminerend* te zijn, moeten dergelijke heffingen worden berekend op basis van de marginale congestiekosten en worden gevarieerd naargelang de plaats, het tijdstip en de voertuigcategorie. *Ook moeten er compenserende formules worden gevonden die niet discriminerend zijn voor werknemers die in voorsteden wonen en door die omstandigheden misschien zowel de kosten van gebruiksrechten als tolgelden moeten dragen.* Om ervoor te zorgen dat congestieheffingen een zo groot mogelijk positief effect sorteren, moeten de opbrengsten ervan worden aangewend voor projecten die de oorzaken van de congestie aanpakken.

Amendement 31

Voorstel voor een richtlijn Overweging 13 bis (nieuw)

(13 bis) Om er mee voor te zorgen dat het automobielpatrimonium van de Unie bewaard blijft, moeten de lidstaten voertuigen van historisch belang in een speciale categorie onderbrengen om de verschillende heffingen die krachtens deze richtlijn moeten worden betaald te kunnen aanpassen.

Amendement 32

Voorstel voor een richtlijn Overweging 15 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(15 bis) *Gezien de aanzienlijke externe kosten van ongevallen, die oplopen tot tientallen miljarden euro per jaar, moeten de lidstaten overeenkomstig de bepalingen van Richtlijn 2008/96/EG van het Europees Parlement en de Raad^{1 bis} in verband met de gemiddelde maatschappelijke kosten van dodelijke en zware ongevallen de mogelijkheid krijgen niet door verzekeringen gedekte kosten beter te internaliseren. Een deel van die kosten zou dan ten laste komen van de desbetreffende sociale zekerheid of de samenleving als geheel, zoals de administratieve kosten van de overheidsdiensten waarop een beroep is gedaan, bepaalde kosten van medische diensten waarop een beroep is gedaan, het verlies aan menselijk kapitaal en de kosten in verband met fysieke en psychologische schade.*

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

Amendement 33

Voorstel voor een richtlijn Overweging 16

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(16) Toeslagen op de
infrastructuurheffingen kunnen eveneens

(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 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.

nuttig zijn om een antwoord te bieden op de aanzienlijke milieuschade of congestie die door het gebruik van bepaalde wegen, niet alleen in berggebieden, wordt veroorzaakt. **Daarom moet het eenvoudiger worden toeslagen op te leggen door de huidige beperkingen te schrappen op grond waarvan zij** alleen in bergachtige gebieden mogen worden opgelegd **en moet het ook gemakkelijker worden deze toeslagen toe te wijzen aan projecten in het kader van het kernnetwerk van het trans-Europees vervoersnetwerk**. Om te voorkomen dat gebruikers tweemaal moeten betalen, **moeten er strengere grenzen worden gesteld aan** de invoering van toeslagen op wegen waar reeds een congestieheffing wordt geïnd. **Ook moet het maximumniveau worden aangepast aan verschillende omstandigheden.**

Amendement 34

Voorstel voor een richtlijn Overweging 17 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(17 bis) Met betrekking tot lichte bedrijfsvoertuigen is het van belang dat wordt gewaarborgd dat deze richtlijn geen belemmering vormt voor het vrije verkeer van burgers. De lidstaten moeten kortingen en verlagingen kunnen invoeren wanneer bepaalde weggebruikers door geografische of sociale factoren onevenredig veel heffingen opgelegd krijgen.

Amendement 35

Voorstel voor een richtlijn Overweging 18

Door de Commissie voorgestelde tekst

(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.

Amendement

(18) Teneinde potentiële synergieën tussen de bestaande tolsystemen te benutten en de werkingskosten te drukken, moet de Commissie als volwaardige partner worden betrokken bij de samenwerking tussen lidstaten die gezamenlijke **en interoperabele** tolsystemen wensen in te voeren.

Amendement 36

Voorstel voor een richtlijn Overweging 19

Door de Commissie voorgestelde tekst

(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 tolgeden 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.

Amendement

(19) De tolsystemen **genereren** middelen voor de financiering **en de kruisfinanciering** van **projecten op het vlak van alternatieve vervoersinfrastructuur en het** onderhoud en de ontwikkeling van hoogwaardige vervoersinfrastructuur **en -diensten**. Derhalve moeten de lidstaten de opbrengsten uit tolgeden daarvoor gebruiken en **verplicht** worden **om** op passende wijze verslag uit te brengen over de besteding van de opbrengsten. **Opbrengsten van infrastructuurheffingen en externekostenheffingen moeten bijgevolg opnieuw worden geïnvesteerd in de vervoerssector.** Dat moet met name helpen om mogelijke financieringstekorten in kaart te brengen en om het publiek draagvlak voor tolheffingen te versterken.

Amendement 37

Voorstel voor een richtlijn Overweging 21

Door de Commissie voorgestelde tekst

(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 2016. Met name om te zorgen voor gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen, ontvangen het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip als de deskundigen van de lidstaten, en hebben hun deskundigen systematisch toegang tot de vergaderingen van de

Amendement

(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 **minimumwaarden** voor externekostenheffingen aan de wetenschappelijke vooruitgang, tot vaststelling van de modaliteiten voor de opbrengstneutrale variatie van de infrastructuurheffingen op basis van de CO₂-uitstoot van zware bedrijfsvoertuigen, en tot aanpassing van de modaliteiten voor de variatie van de infrastructuurheffingen voor lichte voertuigen aan de technische vooruitgang. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadplegingen overgaat, onder meer op deskundigenniveau, en dat die raadplegingen gebeuren in overeenstemming met de beginselen die zijn vastgelegd in het Interinstitutioneel Akkoord over beter wetgeven van 13 april 2016. Met name om te zorgen voor gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen, ontvangen het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip als de deskundigen van de lidstaten, en hebben hun deskundigen systematisch toegang tot de vergaderingen van de

deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van de gedelegeerde handelingen.

deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van de gedelegeerde handelingen.

Amendement 38

Voorstel voor een richtlijn Overweging 21 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(21 bis) De Commissie komt uiterlijk twee jaar na de inwerkingtreding van de richtlijn met een algemeen geldig, transparant en begrijpelijk kader voor de internalisering van de milieu-, congestie- en gezondheidskosten dat als basis zal dienen voor toekomstige berekeningen van infrastructuurheffingen. In dit verband moet de Commissie de mogelijkheid worden geboden een model voor te stellen dat vergezeld gaat van een analyse van de effecten op de internalisering van externe kosten voor alle vervoerswijzen. Wat evenredigheid betreft moeten alle vervoerswijzen in aanmerking worden genomen in verband met externekostenheffingen.

Amendement 39

Voorstel voor een richtlijn Overweging 21 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(21 ter) Met het oog op transparantie is het wenselijk dat de lidstaten aan de weggebruikers de resultaten bekendmaken die zijn verwezenlijkt dankzij de herinvestering van infrastructuur-, externekosten- en congestieheffingen. Daarom moeten zij bekendmaken welke voordelen dit heeft opgeleverd in termen van grotere verkeersveiligheid, verminderde

Amendement 40

Voorstel voor een richtlijn Artikel 1 – alinea 1 – punt 1

Richtlijn 1999/62/EG

Titel

Door de Commissie voorgestelde tekst

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;

Amendement

Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het ***opleggen*** van ***heffingen op basis van afstand voor*** het gebruik van de wegeninfrastructuur aan voertuigen;

Amendement 41

Voorstel voor een richtlijn Artikel 1 – alinea 1 – punt 2

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 2 – alinea 1 – punt 2 – punt a

Door de Commissie voorgestelde tekst

a) nieuwe infrastructuur of nieuwe infrastructuurverbeteringen (inclusief significante structurele reparaties);

Amendement

a) nieuwe infrastructuur of nieuwe infrastructuurverbeteringen (inclusief significante structurele reparaties ***of alternatieve vervoersinfrastructuur met het oog op een modal shift***);

Amendement 42

Voorstel voor een richtlijn Artikel 1 – alinea 1 – punt 2

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 2 – alinea 1 – punt 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

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;

Amendement

6) "tolgeld": een vastgesteld bedrag dat gebaseerd is op de afstand die een bepaald type voertuig op een infrastructuurvoorziening heeft afgelegd, waarvan de betaling het recht geeft om met het voertuig de infrastructuur te gebruiken en dat is samengesteld uit *een of meer van de volgende heffingen:* een infrastructuurheffing *of* een externekostenheffing;

Amendement 43

Voorstel voor een richtlijn Artikel 1 – alinea 1 – punt 2

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 2 – alinea 1 – punt 11

Door de Commissie voorgestelde tekst

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;

Amendement

11) "kosten van door het verkeer veroorzaakte luchtverontreiniging": de kosten van de schade *aan de menselijke gezondheid en het milieu* die wordt veroorzaakt door de uitstoot, tijdens het gebruik van een voertuig, van deeltjes en van ozonprecursoren zoals stikstofdioxide en vluchtige organische stoffen;

Amendement 44

Voorstel voor een richtlijn Artikel 1 – alinea 1 – punt 2

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 2 – alinea 1 – punt 12

Door de Commissie voorgestelde tekst

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;

Amendement

12) "kosten van door het verkeer veroorzaakte geluidhinder": de kosten van de schade ***aan de menselijke gezondheid en het milieu*** die wordt veroorzaakt door de geluidhinder voortgebracht door voertuigen of door de interactie van voertuigen met het wegdek;

Amendement 46

Voorstel voor een richtlijn Artikel 1 – alinea 1 – punt 2

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 2 – alinea 1 – punt 18 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

18 bis) "licht voertuig": een licht bedrijfsvoertuig of een personenwagen;

Amendement 47

Voorstel voor een richtlijn Artikel 1 – alinea 1 – punt 2

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 2 – alinea 1 – punt 19

Door de Commissie voorgestelde tekst

19) "licht **voertuig**": een **personenwagen**, **minibus** of bestelwagen;

Amendement

19) "licht **bedrijfsvoertuig**": een **minibus**, **een bestelwagen** of **een bestelwagen voor goederenvervoer**;

Amendement 48

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 2

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 2 – alinea 1 – punt 20 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

20 bis) "voertuig van historisch belang": een voertuig van historisch belang als bedoeld in artikel 3, lid 7, van Richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad*;

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

Amendement 49

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 2

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 2 – alinea 1 – punt 22

Door de Commissie voorgestelde tekst

22) "bestelwagen": een voertuig **voor goederenvervoer** met een toegestane maximummassa van maximum 3,5 ton;

Amendement

22) "bestelwagen": een voertuig **dat geen personenwagen is**, met een toegestane maximummassa van maximum 3,5 ton;

Amendement 50

**Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 2**

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 2 – alinea 1 – punt 22 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

22 bis) "bestelwagen voor goederenvervoer": een voertuig dat wordt ingezet in het kader van het beroep van wegvervoerondernemer als bedoeld in Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad*, met een maximaal toelaatbare massa in beladen toestand tussen 2,4 en 3,5 ton en een hoogte van meer dan 2 meter;

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

Amendement 51

Voorstel voor een richtlijn Artikel 1 – alinea 1 – punt 2

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 2 – alinea 1 – punt 22 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

22 ter) "emissieloos gebruik": een voertuig dat bij het gebruik geen uitlaatemissies veroorzaakt tijdens de volledige duur van het gebruik van een aan heffingen onderworpen wegennet, op verifieerbare wijze;

Amendement 52

Voorstel voor een richtlijn Artikel 1 – alinea 1 – punt 2

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 2 – alinea 1 – punt 23 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

23 bis) "motorfiets": een voertuig met twee wielen, met of zonder zijspan, en alle drie- en vierwielers van de categorieën L3e, L4e, L5e, L6e en L7e, als bedoeld in Verordening (EU) nr. 168/2013;

Amendement 53

Voorstel voor een richtlijn Artikel 1 – alinea 1 – punt 2

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 2 – alinea 1 – punt 27

Door de Commissie voorgestelde tekst

27) "concessieovereenkomst": **een overheidsopdracht voor werken als omschreven in artikel 1** van Richtlijn 2014/24/EU van het Europees Parlement en de Raad**;

**** 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).**

Amendement

27) "concessieovereenkomst": **concessie in de zin van artikel 5, lid 1, van Richtlijn 2014/23/EU** van het Europees Parlement en de Raad**;

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

Amendement 54

**Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 2**

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 2 – alinea 1 – punt 29

Door de Commissie voorgestelde tekst

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).

Amendement

29) "ingrijpend gewijzigde tol- of heffingsregeling": een tol- of heffingsregeling die zodanig is gewijzigd dat de kosten of opbrengsten minstens **15 %** afwijken van de kosten of opbrengsten van het voorgaande jaar, gecorrigeerd voor de inflatie gemeten door veranderingen in het EU-brede geharmoniseerde indexcijfer van de consumptieprijzen, exclusief energie en onbewerkte voedingsmiddelen, zoals gepubliceerd door de Commissie (Eurostat). **In het geval van concessieovereenkomsten worden wijzigingen die voldoen aan de criteria van artikel 43, leden 1 en 2, van Richtlijn 2014/23/EU niet als ingrijpend beschouwd.**

Amendement 55

Voorstel voor een richtlijn Artikel 1 – alinea 1 – punt 2

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 2 – alinea 1 – punt 29 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

29 bis) "kruisfinanciering": de financiering van efficiënte projecten op het gebied van alternatieve vervoersinfrastructuur met opbrengsten uit tol- en infrastructuurheffingen op bestaande vervoersinfrastructuur;

Amendement 56

Voorstel voor een richtlijn Artikel 1 – alinea 1 – punt 2

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 2 – alinea 1 – punt 29 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

29 ter) "lidstaten": alle autoriteiten van de lidstaten, namelijk de autoriteiten van de centrale overheid, de autoriteiten van een federale geleding en andere territoriale autoriteiten die bevoegd zijn voor het toezicht op de naleving van het Unierecht.

Amendement 57

Voorstel voor een richtlijn Artikel 1 – alinea 1 – punt 2

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 2 – alinea 2 – punt b

Door de Commissie voorgestelde tekst

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;

Amendement

b) kosten betreffende infrastructuur of infrastructuurverbeteringen kunnen ook specifieke uitgaven **omvatten, onder meer uitgaven die het gevolg zijn van nieuwe regelgevingsvereisten**, ter beperking van de geluidshinder, **tot invoering van innovatieve technologieën** of ter verbetering van de veiligheid op de weg, **alsook** de daadwerkelijk door de exploitant van de infrastructuur gemaakte kosten, op basis van objectieve milieuaspecten zoals bescherming tegen bodemverontreiniging;

Amendement 58

Voorstel voor een richtlijn Artikel 1 – alinea 1 – punt 2 bis (nieuw)

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 6 – lid 2 – punt b bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

"b bis) voertuigen van historisch belang;"

Amendement 59

Voorstel voor een richtlijn Artikel 1 – alinea 1 – punt 3

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 – lid 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

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**.

Amendement

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

Amendement 61

Voorstel voor een richtlijn Artikel 1 – alinea 1 – punt 3

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 – lid 9

Door de Commissie voorgestelde tekst

9. Met ingang van 1 januari 2020 gelden tolheffingen en gebruiksrechten voor zware vrachtvoertuigen voor alle zware bedrijfsvoertuigen.

Amendement

9. Met ingang van 1 januari 2020 gelden tolheffingen en gebruiksrechten voor zware vrachtvoertuigen voor alle zware bedrijfsvoertuigen **en bestelwagens voor goederenvervoer**.

Amendement 62

Voorstel voor een richtlijn Artikel 1 – alinea 1 – punt 3

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 – lid 10

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

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

Amendement 63

Voorstel voor een richtlijn Artikel 1 – alinea 1 – punt 4

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 bis – lid 3 – alinea 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

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.

Amendement

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

Amendement 64

Voorstel voor een richtlijn Artikel 1 – alinea 1 – punt 4

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 bis – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

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.

Amendement

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

Amendement 65

Voorstel voor een richtlijn Artikel 1 – alinea 1 – punt 4

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 bis – lid 4 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

Amendement 66

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 4 bis (nieuw)

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 ter – lid 2 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

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

Amendement 67

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 5

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 quater – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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.

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

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

De externekostenheffing voor door verkeer veroorzaakte luchtverontreiniging of geluidshinder varieert en wordt vastgesteld overeenkomstig de in bijlage III bis bedoelde minimumvoorschriften en methoden, en voldoet ten minste aan de in bijlage III ter vastgestelde minimumwaarden.

Amendement 68

Voorstel voor een richtlijn Artikel 1 – alinea 1 – punt 5

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 quater – lid 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

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.**

Amendement

5. Met ingang van 1 januari 2021 passen de lidstaten op zware bedrijfsvoertuigen **en bestelwagens voor goederenvervoer** een externekostenheffing toe **voor door verkeer veroorzaakte luchtverontreiniging of geluidshinder** op **alle delen** van het in artikel 7, lid 1, bedoelde netwerk **waarop een infrastructuurheffing wordt toegepast.**

Amendement 69

Voorstel voor een richtlijn Artikel 1 – alinea 1 – punt 5

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 quater – lid 5 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

Amendement 70

Voorstel voor een richtlijn Artikel 1 – alinea 1 – punt 5

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 quater – lid 5 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

Amendement 72

Voorstel voor een richtlijn Artikel 1 – alinea 1 – punt 6

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 quinquies bis – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

3. Op bepaalde wegvakken ingevoerde congestieheffingen gelden op niet-discriminerende wijze voor alle voertuigcategorieën, in overeenstemming met de standaard equivalentiecoëfficiënten in bijlage V.

Amendement

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

Amendement 75

**Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 7**

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 septies – lid 1 – punt a

Door de Commissie voorgestelde tekst

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;

Amendement

a) de opbrengsten uit de toeslagen worden geïnvesteerd in de aanleg van vervoersinfrastructuur ***of vervoersdiensten*** die zich ***situëren*** op dezelfde corridor als die van het traject waarvoor een toeslag wordt aangerekend;

Amendement 76

Voorstel voor een richtlijn Artikel 1 – alinea 1 – punt 7

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 septies – lid 1 – punt b

Door de Commissie voorgestelde tekst

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;

Amendement

b) de toeslag bedraagt ten hoogste 15 % van de gewogen gemiddelde infrastructuurheffing, berekend overeenkomstig artikel 7 ter, lid 1, en artikel 7 sexies, behalve **in berggebieden**, waar de **infrastructuurkosten en de klimaat- en milieuschade aanzienlijker zijn**, in welk geval de toeslag niet meer dan 50 % mag bedragen;

Amendement 77

Voorstel voor een richtlijn Artikel 1 – alinea 1 – punt 7

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 septies – lid 1 – punt d

Door de Commissie voorgestelde tekst

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;

Amendement

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 **vervoersinfrastructuur of vervoersdiensten** te financieren;

Amendementen 78 en 164

Voorstel voor een richtlijn Artikel 1 – alinea 1 – punt 7

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 septies – lid 1 bis

Door de Commissie voorgestelde tekst

1 bis. Voor nieuwe grensoverschrijdende projecten mogen alleen toeslagen worden ingevoerd indien alle bij die projecten betrokken lidstaten daarmee instemmen.

Amendement

Schrappen

Amendement 79

Voorstel voor een richtlijn Artikel 1 – alinea 1 – punt 7

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 septies – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

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.

volgens de in artikel 9 quater, lid 2, bedoelde raadplegingsprocedure. *Als de toeslag wordt toegepast op tolregelingen als bedoeld in artikel 7 sexies, lid 3, wordt deze niet beschouwd als een ingrijpende wijziging in de zin van deze richtlijn.*

Amendement 80

Voorstel voor een richtlijn Artikel 1 – alinea 1 – punt 7

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 septies – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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-emissieklassen 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.

Schrappen

Amendement 81

Voorstel voor een richtlijn Artikel 1 – alinea 1 – punt 7

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 octies – lid 1 – punt d

(d) de piekperioden waarin, ter beperking van de congestie, de hoogste infrastructuurheffingen worden toegepast, duren niet meer dan 5 uur per dag;

(d) de piekperioden waarin, ter beperking van de congestie, de hoogste infrastructuurheffingen worden toegepast, duren niet meer dan 5 uur per dag ***of het aantal uren waarin de congestie hoger is dan 100 % van de capaciteit;***

Amendement 82

Voorstel voor een richtlijn Artikel 1 – alinea 1 – punt 7

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 octies – lid 3

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.

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

Amendement 83

Voorstel voor een richtlijn Artikel 1 – alinea 1 – punt 7

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 octies – lid 4 – alinea 1

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.

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

Amendement 84

Voorstel voor een richtlijn Artikel 1 – alinea 1 – punt 7

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 octies – lid 4 – alinea 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

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.***

Amendement

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.

Amendement 85

Voorstel voor een richtlijn Artikel 1 – alinea 1 – punt 7

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 octies – lid 4 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

Amendement 86

**Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 7**

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 octies – lid 4 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

Amendement 87

**Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 8**

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 octies bis – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. Tot 31 december 2021 mogen de lidstaten de tolgelden en gebruiksrechten voor lichte voertuigen variëren op basis van de milieuprestaties van het voertuig.

Amendement

(Niet van toepassing op de Nederlandse versie)

Amendement 88

**Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 8**

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 octies bis – lid 2 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

Amendement 89

**Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 8**

Richtlijn 1999/62/EG

Door de Commissie voorgestelde tekst

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.

Amendement

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

Amendement 90

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 8
Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 octies bis – lid 3 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

Amendement 91

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 8

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 octies bis – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

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.

Amendement

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

Amendement 92

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 9 – punt a bis (nieuw)

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 nonies – lid 1 – punt a – streepje 3 (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

"- duidelijke informatie over de interoperabiliteit van de uitrusting aan boord van voertuigen die dient voor het betalen van gebruiksrechten en tolgeden. Deze informatie vermeldt de redenen waarom gebruikers voor deze tolregeling geen gebruik kunnen maken van andere uitrusting aan boord die in andere lidstaten wordt gebruikt."

Amendement 93

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 9 – punt a ter (nieuw)

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 nonies – lid 1 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

a ter) het volgende lid wordt toegevoegd:

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

Amendement 94

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 10 – punt -a (nieuw)

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 decies – lid 2 – inleidende formule

Bestaande tekst

Amendement

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

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

2. *Voor zware bedrijfsvoertuigen en bestelwagens voor goederenvervoer* mogen *de lidstaten* voorzien in kortingen op of verlagingen van de infrastructuurheffing op voorwaarde dat:

Amendement 95

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 10 – punt a

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 decies – lid 2 – punt c

Door de Commissie voorgestelde tekst

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.

Amendement

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

Amendement 96

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 10 – punt a bis (nieuw)

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 decies – lid 2 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

a bis) het volgende lid wordt ingevoegd:

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

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

b) dergelijke kortingen en verlagingen bijdragen tot

- i) *sociale samenhang; en/of*
- ii) *de mobiliteit in perifere regio's en/of afgelegen gebieden;"*

Amendement 97

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 10 – punt a ter (nieuw)

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 decies – lid 2 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

a ter) het volgende lid wordt ingevoegd:

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

Amendement 98

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 10 – punt b

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 decies – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

3. De toltarieven mogen, mits wordt voldaan aan de in artikel 7 octies, lid 1,

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.***

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, 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 openbaar worden gemaakt ***en*** moet voor alle gebruikers onder gelijke voorwaarden beschikbaar zijn.

Amendement 99

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 10 – punt b bis (nieuw)

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 decies – lid 3 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

b bis) het volgende lid wordt ingevoegd:

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

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

wijze wordt toegepast;

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

Amendement 100

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 11 – punt a

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 undecies – lid 1 – tweede zin

Door de Commissie voorgestelde tekst

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.

Amendement

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, **hetzij** aan de **grens, hetzij aan een verkooppunt**, met **de mogelijkheid om een ontvangstbewijs te krijgen, met** gebruikelijke betalingsmiddelen **(waaronder elektronisch)**, zowel binnen als buiten de lidstaten waarin zij worden opgelegd.

Amendement 101

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 11 – punt b

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 decies – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

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.

externekostenheffing en het bedrag van de congestieheffing desgevallend vermeld op een aan de eindgebruiker ***op diens verzoek*** verstrekt ontvangstbewijs, voor zover mogelijk via elektronische weg.

Amendement 102

Voorstel voor een richtlijn Artikel 1 – alinea 1 – punt 12

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 duodecies – alinea 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

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.

Amendement

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

Amendement 103

Voorstel voor een richtlijn Artikel 1 – alinea 1 – punt 13 bis (nieuw)

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 8 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

13 bis) het volgende artikel wordt ingevoegd:

"Artikel 8 bis

Monitoring en rapportage

1. *Elke lidstaat wijst een onafhankelijke autoriteit voor toezicht op de infrastructuurheffingen aan die belast wordt met het toezicht op de naleving van deze richtlijn.*
2. *De toezichtautoriteit voert een economische en financiële controle uit van de concessieovereenkomsten, met name om na te gaan of artikel 7 ter is nageleefd.*
3. *De lidstaten stellen de Commissie in kennis van de aanwijzing van deze toezichtautoriteit."*

Amendement 104

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 14 – punt -a (nieuw)

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 9 – lid 2 – inleidende formule

Bestaande tekst

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

Amendement

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

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

Amendement 105

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 14 – punt -a bis (nieuw)

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 9 – lid 2 – punt b

Bestaande tekst

b) de door het wegvervoer veroorzaakte
verontreiniging aan de bron verminderen;

Amendement

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

“b) de door het wegvervoer veroorzaakte
luchtverontreiniging en geluidshinder
verminderen;”

Amendement 106

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 14 – punt -a ter (nieuw)

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 9 – lid 2 – punt b bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

*"b bis) collectieve en duurzame
vervoerswijzen financieren;"*

Amendement 107

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 14 – punt -a quater (nieuw)

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 9 – lid 2 – punt e

Bestaande tekst

Amendement

e) **alternatieve** infrastructuur voor vervoergebruikers ontwikkelen en/of de bestaande capaciteit uitbreiden;

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

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

Amendement 108

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 14 – punt -a quinquies (nieuw)

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 9 – lid 2 – punt f

Bestaande tekst

Amendement

f) het trans-Europese vervoersnet ondersteunen;

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

“f) het trans-Europese vervoersnet ondersteunen **en knelpunten wegwerken;**”

Amendement 109

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 14 – punt -a sexies (nieuw)

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 9 – lid 2 – punt h

Bestaande tekst

Amendement

h) de verkeersveiligheid verbeteren; en

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

“h) de verkeersveiligheid **en veilige wegeninfrastructuur** verbeteren; en”

Amendement 110

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 14 – punt -a septies (nieuw)

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 9 – lid 2 – punt i

Door de Commissie voorgestelde tekst

i) veilige *parkeervoorzieningen* treffen.

Amendement

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

“i) veilige en beveiligde parkeerterreinen aanleggen;”

Amendement 111

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 14 – punt b

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 9 – lid 3 – inleidende formule

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

3. Opbrengsten uit congestieheffingen, of het financiële waarde-equivalent van die inkomsten, moeten worden gebruikt om het congestieprobleem aan te pakken, ***bijvoorbeeld*** door:

Amendement 112

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 14 – punt b

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 9 – lid 3 – punt b

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

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

Amendement 113

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 14 – punt b

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 9 – lid 3 – punt c

Door de Commissie voorgestelde tekst

- c) de ontwikkeling van alternatieve infrastructuur voor vervoergebruikers.

Amendement

- c) de ontwikkeling van alternatieve infrastructuur **en multimodale knooppunten** voor vervoergebruikers.

Amendement 114

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 14 – punt b bis (nieuw)

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 9 – lid 3 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

b bis) het volgende lid wordt ingevoegd:

"3 bis. De inkomsten uit infrastructuur- en externe kostenheffingen worden gebruikt op het grondgebied van het traject waarop de heffingen worden toegepast."

Amendement 115

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 15

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 9 sexies – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

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].

Amendement

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 ***een termijn van vijf jaar*** met ingang van ... [datum van inwerkingtreding van deze richtlijn]. ***De Commissie stelt uiterlijk negen maanden voor het einde van de termijn van vijf jaar een verslag op over de bevoegdheidsdelegatie. De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend met termijnen van dezelfde duur verlengd, tenzij het Europees Parlement of de Raad zich uiterlijk drie maanden voor het einde van elke termijn tegen deze verlenging verzet.***

Amendement 116

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 18

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 11 – lid -1 (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

Amendement 117

**Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 18**

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 11 – lid 2 – punt e bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

Amendement 118

**Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 18**

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 11 – lid 3 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

Amendement 119

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 18

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 11 – lid 5 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

Amendement 120

Voorstel voor een richtlijn

Bijlage I – punt 1 – punt b – sub i – streepje 1

Richtlijn 1999/62/EG

Bijlage III – deel 2 – punt 2.1 – streepje 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

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

Amendement 121

Voorstel voor een richtlijn

Bijlage I – punt 1 – punt b – sub i – streepje 2

Richtlijn 1999/62/EG

Bijlage III – deel 2 – punt 2.2 – streepje 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

— De kosten worden op basis van werkelijke en voorspelde aandelen voertuigkilometers verdeeld over de zware bedrijfsvoertuigen en **lichte voertuigen**, en kunnen worden gecorrigeerd aan de hand van objectief verantwoorde equivalentiecoëfficiënten zoals die welke zijn vermeld in punt 4.

Amendement 122

Voorstel voor een richtlijn

Bijlage I – lid 1 – punt c

Richtlijn 1999/62/EG

Bijlage III bis – lid 1 – alinea 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

- het gebruik van de wegen waarop een externekostenheffing wordt toegepast door voertuigen grotere milieuschade met

Amendement

Schrappen

zich meebrengt dan de gemiddelde milieuschade als beoordeeld op basis van de rapportagevoorschriften inzake luchtkwaliteit, de nationale emissie-inventarissen, de verkeersvolumes en, voor geluid, Richtlijn 2002/49/EG, of

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

Amendement 123

Voorstel voor een richtlijn Bijlage I – lid 1 – punt c

Richtlijn 1999/62/EG

Bijlage III bis – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

2. Relevante voertuigen, wegen en tijdsperioden

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

Indien van toepassing, stelt hij de Commissie in kennis van de exacte

Amendement

2. Relevante voertuigen, wegen en tijdsperioden

tijdsperioden die overeenstemmen met de nachtperiode, tijdens welke een hogere heffing van externe geluidshinderkosten mag worden opgelegd om de grotere geluidshinder te compenseren.

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

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

Amendement 124

Voorstel voor een richtlijn Bijlage I – lid 1 – punt c

Richtlijn 1999/62/EG

Bijlage III bis – tabel 3 (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

<i>Voertuig</i>	<i>Motor</i>	<i>EURO-klasse</i>	<i>Weg in stedelijk gebied</i>	<i>Weg in buitengebied</i>
<i>Autodiesel</i>	<i><1,4l</i>	<i>EURO II</i>	<i>1,9</i>	<i>0,9</i>
		<i>EURO III</i>	<i>1,6</i>	<i>0,9</i>
		<i>EURO IV</i>	<i>1,3</i>	<i>0,7</i>

<i>Autobenzine</i>	<i>1,4-2,0l</i>	<i>EURO V</i>	<i>0,9</i>	<i>0,5</i>
		<i>EURO VI</i>	<i>0,6</i>	<i>0,3</i>
		<i>EURO 0</i>	<i>3,6</i>	<i>1,0</i>
		<i>EURO I</i>	<i>1,9</i>	<i>0,9</i>
		<i>EURO II</i>	<i>1,8</i>	<i>0,8</i>
		<i>EURO III</i>	<i>1,7</i>	<i>0,9</i>
		<i>EURO IV</i>	<i>1,4</i>	<i>0,7</i>
		<i>EURO V</i>	<i>0,9</i>	<i>0,5</i>
		<i>EURO VI</i>	<i>0,6</i>	<i>0,3</i>
	<i>>2,0l</i>	<i>EURO 0</i>	<i>3,9</i>	<i>1,3</i>
		<i>EURO I</i>	<i>1,9</i>	<i>0,9</i>
		<i>EURO II</i>	<i>1,8</i>	<i>0,9</i>
		<i>EURO III</i>	<i>1,7</i>	<i>0,9</i>
		<i>EURO IV</i>	<i>1,4</i>	<i>0,7</i>
		<i>EURO V</i>	<i>0,9</i>	<i>0,5</i>
		<i>EURO VI</i>	<i>0,6</i>	<i>0,3</i>
	<i><1,4l</i>	<i>EURO 0</i>	<i>3,7</i>	<i>2,4</i>
		<i>EURO I</i>	<i>1,0</i>	<i>0,4</i>
		<i>EURO II</i>	<i>0,7</i>	<i>0,3</i>
		<i>EURO III</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
		<i>EURO IV</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
		<i>EURO V</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
		<i>EURO VI</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
	<i>1,4-2,0l</i>	<i>EURO 0</i>	<i>3,9</i>	<i>3,0</i>
		<i>EURO I</i>	<i>1,1</i>	<i>0,4</i>
		<i>EURO II</i>	<i>0,7</i>	<i>0,3</i>
		<i>EURO III</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
		<i>EURO IV</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
		<i>EURO V</i>	<i>0,4</i>	<i>0,2</i>
		<i>EURO VI</i>	<i>0,4</i>	<i>0,2</i>
	<i>>2,0l</i>	<i>EURO 0</i>	<i>4,0</i>	<i>3,0</i>
		<i>EURO I</i>	<i>1,0</i>	<i>0,4</i>
		<i>EURO II</i>	<i>0,5</i>	<i>0,3</i>
		<i>EURO III</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
		<i>EURO IV</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>

<i>EURO V</i>	<i>0,4</i>	<i>0,2</i>
<i>EURO VI</i>	<i>0,4</i>	<i>0,2</i>

Amendement 125

Voorstel voor een richtlijn

Bijlage I – lid 1 – punt c

Richtlijn 1999/62/EG

Bijlage III bis – tabel 4 (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

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

Amendement 126

Voorstel voor een richtlijn Bijlage I – lid 1 – punt d

Richtlijn 1999/62/EG

Bijlage III ter – titel

Door de Commissie voorgestelde tekst

REFERENTIEWAARDEN VOOR EXTERNEKOSTENHEFFINGEN

In deze bijlage worden de *referentiewaarden* van de externekostenheffing vastgesteld, m.i.v. de kosten van luchtverontreiniging en geluidshinder.

Amendement

MINIMUMWAARDEN VOOR EXTERNEKOSTENHEFFINGEN

In deze bijlage worden de *minimumwaarden* van de externekostenheffing vastgesteld, m.i.v. de kosten van luchtverontreiniging en geluidshinder.

Amendement 127

Voorstel voor een richtlijn Bijlage I – lid 1 – punt d

Richtlijn 1999/62/EG

Bijlage III ter – tabel 1 – titel

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

Tabel 1: *Minimumwaarden* van de externekostenheffing voor zware vrachtvoertuigen

Amendement 128

Voorstel voor een richtlijn Bijlage I – lid 1 – punt d

Richtlijn 1999/62/EG

Bijlage III ter – tabel 2 – titel

Tabel 2: **Referentiewaarden** van de
externekostenheffing voor touringcars

Tabel 2: **Minimumwaarden** van de
externekostenheffing voor touringcars

Amendement 129

Voorstel voor een richtlijn Bijlage I – lid 1 – punt d

Richtlijn 1999/62/EG

Bijlage III ter – alinea 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

De waarden van de tabellen 1 en 2 mogen met een **factor** van maximaal **2** worden vermenigvuldigd in bergachtige gebieden en rond agglomeraties, voor zover dat gerechtvaardigd is door de lagere bevolkingsspreiding, het hellingspercentage van de wegen, de hoogte en/of temperatuurinversies.

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

Amendement 130

Voorstel voor een richtlijn Bijlage I – lid 1 – punt e bis (nieuw)

Richtlijn 1999/62/EG

Bijlage IV – alinea 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

Voor alle door alternatieve brandstoffen aangedreven motorvoertuigen wordt het maximaal toegestane gewicht met het voor de alternatieve brandstoftechnologie vereiste extra gewicht verhoogd met ten hoogste 1 ton.

Amendement 131

Voorstel voor een richtlijn Bijlage I – lid 2

Richtlijn 1999/62/EG

Bijlage V – punt 1 – punt c – tabel 2 – kolom 1 – rij 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Bussen en touringcars	Bussen en touringcars
2,5	1,5