



Brussel, 22 november 2019
(OR. en)

14383/19

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

TRANS 545

VERSLAG

van:	het secretariaat-generaal van de Raad
aan:	de Raad
nr. vorig doc.:	ST 14059/19
nr. Comdoc.:	ST 9672/17 + ADD 1
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 – Algemene oriëntatie

I. INLEIDING

1. De Commissie heeft het in hoofde genoemde voorstel op 1 juni 2017 toegezonden aan het Europees Parlement en de Raad, als onderdeel van het eerste mobiliteitspakket.
2. De Commissie heeft haar voorstel ingediend om een oplossing te vinden voor de problemen in verband met de uitstoot van broeikasgassen, de financiering van de wegeninfrastructuur en verkeerscongestie. Het voorstel strekt tot wijziging van de richtlijn betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen (Richtlijn 1999/62/EG).

II. WERKZAAMHEDEN BIJ ANDERE INSTELLINGEN

3. Het Europees Parlement heeft de Commissie vervoer en toerisme (TRAN) aangewezen als de bevoegde commissie voor dit voorstel en mevrouw Christine Revault d'Allonnes-Bonnefoy (SD, FR) als rapporteur voor de achtste zittingsperiode.
4. Het Parlement heeft op 25 oktober 2018 zijn standpunt in eerste lezing vastgesteld.
5. De heer Giuseppe Ferrandino (SD, IT) is aangewezen als rapporteur voor de negende zittingsperiode.
6. Het Europees Economisch en Sociaal Comité heeft zijn advies over het voorstel op 18 oktober 2017 tijdens de 529e zitting goedgekeurd. Het Europees Comité van de Regio's heeft zijn advies op 1 februari 2018 tijdens de 127e zitting goedgekeurd.

III. WERKZAAMHEDEN IN DE RAAD

7. De Groep landtransport begon haar werkzaamheden op 1 juni 2017 met een algemene presentatie van het voorstel. Op 21 juni 2017 volgde een analyse van de effectbeoordeling.
8. De Raad (TTE, Vervoer) heeft op 5 december 2017 een oriënterend debat over het voorstel gehouden (doc. 14426/17) en op 6 juni 2019 een voortgangsverslag ingediend (doc. 9331/19).

IV. OPENSTAANDE PUNTEN

9. Het voorzitterschap is van mening dat het voorstel bijdraagt aan het verlagen van de koolstof-emissies van de vervoerssector, en een aanzienlijk verschil kan maken als ondersteunende maatregel voor de lidstaten bij de vermindering van de emissies van het wegvervoer. De bepalingen van het nieuwe artikel 7 octies-bis zijn essentieel voor het bereiken van dit resultaat, aangezien het voorziet in een nieuw verplicht en EU-breed instrument voor variatie van infrastructuurheffingen en gebruiksrechten voor zware bedrijfsvoertuigen op basis van CO₂-emissies. De nodige flexibiliteit voor de lidstaten wordt in aanmerking genomen in andere artikelen, waardoor de richtlijn op de meest efficiënte wijze kan worden toegepast en tegelijkertijd het vereiste niveau van harmonisatie van de regels wordt gewaarborgd.

10. Een systematische analyse van de overwegingen moet pas in de Groep landtransport worden verricht zodra de algemene oriëntatie is overeengekomen.

V. CONCLUSIE

11. Het Comité van permanente vertegenwoordigers heeft op 20 november 2019 de compromis-tekst geanalyseerd en besloten deze in de versie van de bijlage bij dit verslag aan de Raad TTE (Vervoer) van 2 december 2019 voor te leggen met het oog een algemene oriëntatie.
 12. De Raad wordt verzocht overeenstemming te bereiken over een algemene oriëntatie. Voorts wordt de Raad verzocht de Groep landtransport te verzoeken de werkzaamheden af te ronden door de niet in de algemene oriëntatie opgenomen overwegingen af te stemmen op de artikelen van en bijlagen bij de overeengekomen tekst.
-

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot wijziging van Richtlijn 1999/62/EG betreffende het in rekening brengen van het gebruik

van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen

(voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

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

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

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

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité¹,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's²,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

[overwegingen niet overgenomen]

¹ PB C , blz. .

² PB C , blz. .

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Richtlijn 1999/62/EG wordt als volgt gewijzigd:

1) De titel wordt vervangen door:

"Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van weginfrastructuur aan [...] voertuigen".

2) De artikelen 1 en 2 worden vervangen door:

"Artikel 1

1. Deze richtlijn is van toepassing op:

- a) de belasting op zware vrachtvoertuigen,
- b) tolgelden en gebruiksrechten op voertuigen.

2. Deze richtlijn is niet van toepassing op voertuigen [...] die uitsluitend worden **gebruikt** binnen de niet-Europese grondgebieden van de lidstaten.

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

4. De lidstaten kunnen ervoor kiezen artikel 7 quater, lid 5, artikel 7 octies, leden 1 en 2, en artikel 7 octies-bis niet toe te passen op tolgeden en gebruiksrechten op wegen-infrastructuur die onder concessieovereenkomsten valt, tot de overeenkomst wordt verlengd of ingrijpend wordt gewijzigd, en indien
- a) de overeenkomst werd ondertekend vóór [*PB: voeg datum van inwerkingtreding van de wijzigingsrichtlijn toe*]; of
 - b) in het kader van een procedure voor overheidsopdrachten, de inschrijvingen of antwoorden op uitnodigingen om te onderhandelen in het kader van een procedure van gunning door onderhandelingen zijn ontvangen vóór [*PB: voeg datum van inwerkingtreding van de wijzigingsrichtlijn toe*].
5. Lid 4 geldt ook voor overeenkomsten op lange termijn tussen een openbare en een particuliere entiteit die werden ondertekend vóór [*PB: voeg datum van inwerkingtreding van de wijzigingsrichtlijn toe*] voor de uitvoering van werken en/of het beheer van andere diensten dan de uitvoering van werkzaamheden die niet de overdracht van het vraagrisico omvatten.

Artikel 2

In deze richtlijn wordt verstaan onder:

- 1) "trans-Europees wegennet": de infrastructuur voor het wegvervoer als bedoeld in hoofdstuk II, afdeling 3, van Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad³, als weergegeven op de kaarten in bijlage I bij die verordening;
- 2) "aanlegkosten": de kosten in verband met de aanleg, inclusief, in voorkomend geval, de financieringskosten, van:
 - a) nieuwe infrastructuurvoorzieningen of nieuwe infrastructuurverbeteringen (inclusief significante structurele reparaties);

³ Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk (PB L 348 van 20.12.2013, blz. 1).

- b) infrastructuur of infrastructuurverbeteringen (inclusief significante structurele reparaties) die voltooid waren maximaal 30 jaar vóór 10 juni 2008, indien de tolregelingen reeds zijn ingesteld op 10 juni 2008, of die voltooid waren maximaal 30 jaar vóór de vaststelling van nieuwe tolregelingen die na 10 juni 2008 zijn ingevoerd;
- c) infrastructuur of infrastructuurverbeteringen die voltooid waren **meer dan 30 jaar** vóór 10 juni 2008, indien:
 - i) een lidstaat een tolsysteem heeft ingesteld dat voorziet in het terugbetalen van deze kosten door middel van een overeenkomst met een exploitant van een tolsysteem of andere rechtshandelingen van gelijke werking die in werking zijn getreden vóór 10 juni 2008, of
 - ii) een lidstaat kan aantonen dat de aanleg van de betrokken infrastructuur slechts gerechtvaardigd was als de geplande levensduur meer dan 30 jaar bedroeg;
- 3) "financieringskosten": rente over leningen en rendement op eventueel door aandeelhouders beschikbaar gesteld aandelenkapitaal;
- 4) "significante structurele reparaties": structurele reparaties, met uitzondering van reparaties die niet meer van enig actueel voordeel voor de weggebruiker zijn, met name wanneer het reparatiewerk is vervangen door verdere vernieuwing van het wegdek of andere aanlegwerkzaamheden;
- 5) "autosnelweg": een weg die speciaal is ontworpen en aangelegd voor verkeer met motorvoertuigen, zonder toegangen naar aanliggende percelen, en die:
 - a) behalve op bepaalde plaatsen of bepaalde tijden, voorzien is van gescheiden rijbanen voor beide verkeersrichtingen, welke rijbanen van elkaar gescheiden zijn hetzij door een strook die niet voor het verkeer bestemd is, hetzij, bij uitzondering, op andere wijze;
 - b) geen andere weg, spoorweg of trambaan, fietspad of voetpad gelijkvloers kruist;
 - c) specifiek als autosnelweg is aangeduid;

- 6) "tolgeld": een vastgesteld bedrag dat gebaseerd is op de afstand die een bepaald type voertuig op een infrastructuurvoorziening heeft afgelegd, waarvan de betaling het recht geeft om met het voertuig de infrastructuurvoorzieningen te gebruiken, en dat is samengesteld uit **een of meer van de volgende heffingen**:
- een infrastructuurheffing;
 - een congestieheffing;
 - een externekostenheffing;
- 7) "infrastructuurheffing": een heffing met het oog op het terugverdienen van door een lidstaat gemaakte aanleg-, onderhouds-, exploitatie- en ontwikkelingskosten in verband met de infrastructuur;
- 8) "externekostenheffing": een heffing met het oog op het terugverdienen van de [...] kosten in verband met door het verkeer veroorzaakte luchtverontreiniging, [...] door het verkeer veroorzaakte geluidshinder **en/of door het verkeer voortgebrachte CO₂-emissies** [...];
- 8 bis)** "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 fijn stof en van ozonprecursoren zoals stikstofoxide en vluchtige organische stoffen;
- 8 ter)** "kosten van door het verkeer veroorzaakte geluidshinder"; de kosten van de schade die wordt veroorzaakt door het geluid dat wordt voortgebracht door voertuigen of door de interactie van voertuigen met het wegdek;
- 8 quater)** "**kosten van door het verkeer voortgebrachte CO₂-emissies**": de kosten van de schade die wordt veroorzaakt door de uitstoot van koolstofdioxide tijdens het gebruik van een voertuig;
- 9) "congestie": een situatie waarin het verkeersvolume de wegcapaciteit benadert of overschrijdt;
- 10) "congestieheffing": een heffing op voertuigen met het oog op het terugverdienen van de in een lidstaat opgetreden congestiekosten [...];

- 11) [...]
- 12) [...]
- 13) "gewogen gemiddelde infrastructuurheffing": de totale opbrengsten van een infrastructuurheffing over een bepaalde periode, gedeeld door het aantal kilometers dat tijdens die periode door zware bedrijfsvoertuigen op de aan de heffing onderworpen trajecten is afgelegd;
- 14) "gebruiksrecht": een bedrag waarvan de betaling recht geeft om gedurende een bepaalde tijd met een voertuig gebruik te maken van de in artikel 7, leden 1 en 2, bedoelde infrastructuurvoorzieningen;
- 15) "voertuig": **een motorvoertuig, of een samenstel van voertuigen, dat is bestemd of wordt gebruikt voor het vervoer over de weg van passagiers of goederen;**
- 16) "zwaar bedrijfsvoertuig": een **motorvoertuig met een toegestane maximummassa van meer dan 3,5 ton;**
- 17) "zwaar vrachtvoertuig": een voertuig voor goederenvervoer met een toegestane maximummassa van meer dan 3,5 ton;
- 18) "touringcar [...] en bus": een voertuig voor het vervoer van de bestuurder en meer dan acht passagiers en met een toegestane maximummassa van meer dan 3,5 ton;
- 19) "licht voertuig": een **voertuig met een toegestane maximummassa van 3,5 ton;**

- 20) "personenwagen": een voertuig [...] **met zitplaatsen voor de bestuurder en maximaal acht passagiers en met een toegestane maximummassa van 3,5 ton, of een kampeerauto;**
- 21) "minibus": een voertuig voor het vervoer van de bestuurder en meer dan acht passagiers en met een toegestane maximummassa van 3,5 ton;
- 21a) **"kampeerauto": een voertuig uitgerust met een leefruimte met stoelen en tafels (die kunnen worden omgevormd tot slaapplaatsen), en kook- en opslagfaciliteiten, met een toegestane maximummassa van 3,5 ton;**
- 22) "[...] **licht bedrijfsvoertuig**": een voertuig voor goederenvervoer met een toegestane maximummassa van 3,5 ton;
- 23) [...]
- 23) **"emissievrij voertuig":**
- i) **personenwagen of licht bedrijfsvoertuig zonder verbrandingsmotor; of**
 - ii) **zwaar bedrijfsvoertuig in de zin van artikel 3, punt 11, van Verordening (EU) 2019/1242⁴;**
- 24) "vervoerder": een onderneming die goederen of passagiers vervoert over de weg;

⁴ **Verordening (EU) 2019/1242 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 tot vaststelling van CO₂-emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen en tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 595/2009 en (EU) 2018/956 van het Europees Parlement en de Raad en Richtlijn 96/53/EG van de Raad (PB L 198 van 25.7.2019, blz. 202).**

- 25) "EURO 0-voertuig", "EURO I-voertuig", "EURO II-voertuig", "EURO III-voertuig", "EURO IV-voertuig", "EURO V-voertuig", "**MGV**", "EURO VI-voertuig": een zwaar bedrijfsvoertuig dat voldoet aan de in bijlage 0 aangegeven emissiegrenswaarden;
- 26) "type **zwaar bedrijfsvoertuig**": het type waarin een zwaar bedrijfsvoertuig wordt gecategoriseerd op basis van het aantal assen, de afmetingen of het gewicht van het voertuig, of op basis van een voertuigindeling volgens aan de weg toegebrachte schade, zoals het in bijlage IV vervatte indelingssysteem, mits dat systeem gebaseerd is op voertuigkenmerken die voorkomen in de voertuigdocumentatie die in alle lidstaten wordt gebruikt, dan wel duidelijk zichtbaar zijn;
- 26 bis) "**subgroep voertuigen**": een groep voertuigen in de zin van artikel 3, punt 8, van Verordening (EU) 2019/1242;
- 27) "concessieovereenkomst": **concessie voor [...] werken of diensten** in de zin van artikel [...] **5, lid 1**, van Richtlijn 2014/[...] **23**/EU van het Europees Parlement en de Raad⁵;
- 28) "concessietolgeld": tolgeld geheven door een concessiehouder krachtens een concessieovereenkomst;
- 29) "ingrijpend gewijzigde tol- of heffingsregeling": een tol- of heffingsregeling waarbij de wijziging van de tarieven **de opbrengsten zal laten stijgen met meer dan 10 % ten opzichte van het voorgaande boekjaar, exclusief het effect van een verkeerstoename en na inflatiecorrectie, gemeten aan de hand van veranderingen in het EU-brede geharmoniseerde indexcijfer van de consumptieprijzen, met uitzondering van energie en onbewerkte voedingsmiddelen, zoals gepubliceerd door de Commissie (Eurostat).**
- [...]

⁵ 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**).";

- 30) **"eerste referentiewaarde": voor iedere subgroep voertuigen de CO₂-emissiewaarde, voor de berekening waarvan emissievrije voertuigen buiten beschouwing worden gelaten, die overeenkomt met het laagste 10e percentiel van de in artikel 7 octies-bis bedoelde monitoringgegevens;**
- 31) **"tweede referentiewaarde": voor iedere subgroep voertuigen de CO₂-emissiewaarde, voor de berekening waarvan emissievrije voertuigen buiten beschouwing worden gelaten, die overeenkomt met het laagste 20e percentiel van de in artikel 7 octies-bis bedoelde monitoringgegevens.**

Voor de toepassing van punt 2:

- a) mag het percentage van de aanlegkosten dat in aanmerking wordt genomen, in geen geval groter zijn dan het percentage van de huidige geplande levensduur van de infrastructuurcomponenten dat nog moest ingaan op 10 juni 2008 of op de invoeringsdatum van de nieuwe tolregelingen, indien deze datum later valt;
- b) kunnen infrastructuurkosten of infrastructuurverbeteringen ook specifieke uitgaven voor infrastructuurvoorzieningen ter beperking van geluidshinder of ter verbetering van de verkeersveiligheid omvatten, alsook daadwerkelijk door de exploitant van de infrastructuur gemaakte kosten, op basis van objectieve milieuaspecten zoals bescherming tegen bodemverontreiniging."

[*geschrapt*: [...]]

3) Artikel 7 wordt vervangen door:

"Artikel 7

1. Onverminderd artikel 9, lid 1 bis, kunnen de lidstaten tolgelden en gebruiksrechten handhaven of invoeren op het trans-Europees wegennet of op bepaalde delen daarvan, en op andere bijkomende trajecten van hun autosnelwegennet die geen deel uitmaken van het trans-Europees wegennet, mits aan de in de leden 3 t.e.m.[...] **8 bis** van dit artikel en de in de artikelen 7 bis tot en met 7 duodecies gestelde voorwaarden is voldaan.
2. Lid 1 doet geen afbreuk aan het recht van de lidstaten om met inachtneming van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie tolgelden en gebruiksrechten toe te passen op andere wegen, mits het opleggen van tolgelden en gebruiksrechten op dergelijke andere wegen geen discriminerende werking heeft jegens het internationaal verkeer en niet tot concurrentievervalsing tussen vervoerders leidt. Tolgelden en gebruiksrechten die worden toegepast op andere wegen dan snelwegen en wegen die deel uitmaken van het trans-Europees wegennet moeten voldoen aan de voorwaarden die zijn vastgesteld in de leden 3 en 4 van dit artikel, artikel 7 bis en artikel 7 undecies, leden 1, 2 en 4.
- 2 bis. Onverminderd andere bepalingen van deze richtlijn kunnen tolgelden en gebruiksrechten voor verschillende voertuigcategorieën, zoals zware bedrijfsvoertuigen, zware vrachtvoertuigen, touringcars en bussen, lichte voertuigen, lichte bedrijfsvoertuigen en personenauto's, onafhankelijk van elkaar worden ingevoerd of gehandhaafd.**
3. Voor het gebruik van een en hetzelfde traject leggen de lidstaten niet zowel tolgelden als gebruiksrechten op aan een voertuigcategorie. Een lidstaat die voor het gebruik van zijn wegennet een gebruiksrecht oplegt, mag echter ook tolgelden heffen voor het gebruik van bruggen, tunnels en bergpassen.

De lidstaten kunnen besluiten artikel 7 quater, lid 5, en artikel 7 octies-bis, lid 1, niet toe te passen op tolgelden voor het gebruik van bruggen, tunnels en bergpassen indien aan minstens één van de volgende voorwaarden is voldaan:

- a) om in het betrokken tolsysteem een dergelijke variatie aan te brengen is de toepassing van artikel 7 quater, lid 5, en artikel 7 octies-bis, lid 1, technisch niet werkbaar;
- b) door de toepassing van artikel 7 quater, lid 5, en artikel 7 octies-bis, lid 1, zouden de meest vervuilende voertuigen naar andere trajecten uitwijken, met negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid en de volksgezondheid.

Een lidstaat die besluit om overeenkomstig de tweede alinea van dit lid, artikel 7 quater, lid 5, en artikel 7 octies-bis, lid 1, niet toe te passen, stelt de Commissie in kennis van zijn besluit.

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

4 bis. De lidstaten kunnen in verlaagde toltarieven of gebruiksrechten voorzien en kunnen trajecten met een geringe verkeersdrukte in dunbevolkte gebieden uitsluiten.

- 5. De lidstaten kunnen in verlaagde toltarieven of gebruiksrechten voorzien, dan wel vrijstellingen van de verplichting tolgeld of gebruiksrechten te betalen, voor
 - i) zware bedrijfsvoertuigen die zijn vrijgesteld van de verplichting om een controleapparaat te installeren en te gebruiken overeenkomstig Verordening (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en de Raad⁶; en
 - ii) **elk voertuig** [...] dat onder de voorwaarden van [...] artikel 6, lid 2, punten a) tot en met c), van deze richtlijn valt.

⁶ 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).

6. [...]
7. [...] .
8. Met betrekking tot zware [...] **vrachtvoertuigen** kan een lidstaat er tot [...] [**PB: gelieve datum van inwerkingtreding + acht jaar in te voegen**] voor kiezen tolgelden en gebruiksrechten uitsluitend toe te passen op **zware vrachtvoertuigen** met een maximaal toegestaan totaalgewicht van ten minste 12 ton indien hij van oordeel is dat een uitbreiding tot **zware vrachtvoertuigen** van minder dan 12 ton:
- a) als gevolg van sluipverkeer via alternatieve routes grote negatieve gevolgen zou hebben op de doorstroming van het verkeer, het milieu, de geluidsniveaus, de congestie, de volksgezondheid of de verkeersveiligheid;
 - b) administratieve kosten zou meebrengen die meer bedragen dan [...] **15 %** van de extra door die uitbreiding gegenereerde inkomsten; **of**
 - c) **betrekking zou hebben op een categorie voertuigen die niet meer dan 10 % van de in rekening te brengen infrastructuurkosten veroorzaakt.**

Lidstaten die ervoor kiezen tolgelden en/of gebruiksrechten alleen toe te passen op **zware vrachtvoertuigen** met een maximaal toegestaan totaalgewicht van ten minste 12 ton, stellen de Commissie in kennis van hun besluit, met opgave van redenen.

- 8 bis. Indien tolgelden op alle zware bedrijfsvoertuigen worden toegepast, kunnen de lidstaten ervoor kiezen een ander percentage van de kosten door te rekenen aan touringcars en bussen enerzijds en aan zware vrachtvoertuigen anderzijds.**

9. [...]

10. [...] ".

4) Artikel 7 bis wordt vervangen door:

"Artikel 7 bis

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

2. Indien op zware bedrijfsvoertuigen gebruiksrechten worden toegepast, zijn de infrastructuurvoorzieningen ten minste de volgende periodes beschikbaar: een dag, een week, een maand en een jaar. Het maandtarief, het weektarief en het dagtarief bedragen niet meer dan respectievelijk 10 %, 5 % en 2 % van het jaartarief. **Het is een lidstaat toegestaan voor op zijn grondgebied geregistreerde voertuigen alleen jaartarieven te hanteren.**

Voor alle zware bedrijfsvoertuigen [...] stellen de lidstaten de gebruiksrechten, met inbegrip van de administratieve kosten, vast op een tarief dat niet hoger ligt dan de in bijlage II vastgestelde maximumtarieven.

3. Indien voor personenwagens gebruiksrechten moeten worden betaald, moet de infrastructuur kunnen worden gebruikt gedurende een periode van: 10 dagen, één of twee maanden of beide, en een jaar. Het tarief voor twee maanden en het maandtarief bedragen niet meer dan respectievelijk **33 % en 20 %** van [...] het jaartarief. [...] Het 10-dagentarief bedraagt niet meer dan **13 %** van het jaartarief.

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

Met betrekking tot gebruiksrechten die vóór [...] **[PB: voeg datum van inwerkingtreding toe]** zijn vastgesteld, kunnen de lidstaten overeenkomstig het beginsel van gelijke behandeling tarieven handhaven die hoger liggen dan de in de eerste alinea vastgestelde maxima, voor zover die vóór die datum reeds van kracht waren, en overeenkomstige tarieven voor andere gebruiksperiodes. Deze tarieven moeten evenwel in overeenstemming worden gebracht met de in de eerste alinea vastgestelde grenswaarden en met de tweede alinea zodra de ingrijpend gewijzigde tol- of heffingsregeling van kracht wordt, en uiterlijk [...] **[PB: voeg datum van inwerkingtreding + acht jaar toe]**.

4. Voor minibussen en [...] **lichte bedrijfsvoertuigen** dienen de lidstaten te voldoen aan lid 2 of lid 3. De lidstaten [...] **kunnen** echter [...] **andere gebruiksrechtstarieven** instellen voor minibussen en **lichte bedrijfsvoertuigen** dan voor personenwagens [...].".

4 bis) Artikel 7 ter wordt vervangen door:

"Artikel 7 ter

1. De infrastructuurheffing **voor zware bedrijfsvoertuigen** wordt gebaseerd op het beginsel van het terugverdienen van de infrastructuurkosten. De gewogen gemiddelde infrastructuurheffing **voor zware bedrijfsvoertuigen** is gerelateerd aan de kosten van de bouw, de exploitatie, het onderhoud en de ontwikkeling van het betrokken infrastructuur-net. De gewogen gemiddelde infrastructuurheffing mag eveneens een rendement op het kapitaal en/of een winstmarge op grond van de marktvoorwaarden omvatten.
2. De in rekening te brengen kosten hebben betrekking op het wegennet of het deel van het wegennet waarop infrastructuurheffingen **voor zware bedrijfsvoertuigen** worden toegepast en de voertuigen die aan die heffingen zijn onderworpen. De lidstaten kunnen ervoor kiezen slechts een percentage van deze kosten door te rekenen.".

- 5) Artikel 7 quater wordt vervangen door:

"Artikel 7 quater

1. De lidstaten kunnen externekostenheffingen invoeren of handhaven op basis van de kosten van door het verkeer veroorzaakte **luchtverontreiniging**, [...] door het verkeer veroorzaakte geluidshinder, door het verkeer voortgebrachte **CO₂-emissies** of [...] **een combinatie daarvan**.

Indien een externekostenheffing wordt toegepast op de luchtverontreiniging en de geluidshinder van zware bedrijfsvoertuigen, [...] laten **de lidstaten de heffing** variëren en [...] wordt **ze** vastgesteld overeenkomstig de in bijlage III bis bedoelde minimumeisen en methoden en met inachtneming van de in bijlage III ter vastgestelde referentiewaarden.

2. De in rekening te brengen kosten hebben betrekking op het wegnnet of het deel van het wegnnet waarop een externekostenheffing wordt toegepast en op de voertuigen die aan deze heffing zijn onderworpen. De lidstaten kunnen ervoor kiezen slechts een percentage van deze kosten door te rekenen.
3. De externekostenheffingen die gekoppeld zijn aan de door het verkeer veroorzaakte luchtverontreiniging, gelden niet voor zware bedrijfsvoertuigen die aan de strengste EURO-emissionormen voldoen.

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

- 3 bis. Een lidstaat kan overeenkomstig artikel 7 octies-bis, lid 1 bis, van het voorschrift betreffende een variabele infrastructuurheffing of een variabel gebruiksrecht afwijken indien een externekostenheffing voor CO₂ wordt opgelegd en gewijzigd overeenkomstig de referentiewaarden van de externekostenheffing voor CO₂-emissies, zoals bepaald in bijlage III quater of in de in lid 3 quater bedoelde uitvoeringshandeling.**

Een externekostenheffing voor CO₂-emissies kan worden gecombineerd met een infrastructuurheffing die is gewijzigd overeenkomstig artikel 7 octies -bis.

- 3 ter. Voor bussen en touringcars kunnen de lidstaten ervoor kiezen dezelfde of lagere waarden toe te passen dan die in bijlage III quater.**

3 quater. De Commissie stelt volgens de in artikel 9 quater, lid 3, bedoelde onderzoeks-procedure uitvoeringshandelingen vast tot vaststelling van de referentiewaarden van de externekostenheffing voor CO₂-emissies van voertuigen die behoren tot de CO₂-emissieklassen 2 en 3 als vermeld in artikel 7 octies-bis, lid 1 bis, en tot herziening van die waarden voor emissiearme voertuigen. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld binnen één jaar nadat de referentiegegevens inzake CO₂-emissies, die nodig zijn voor de berekening van de waarde van de externe kosten voor een in bijlage III quater vermelde voertuigklasse, voor het eerst worden bekendgemaakt door de Commissie overeenkomstig artikel 11, lid 1, van Verordening (EU) 2019/1242.

[3 quinquies. *geschrapt*]

3 sexies. Een lidstaat kan ook hogere externekostenheffingen voor CO₂-emissies toepassen dan de in bijlage III quater vermelde referentiewaarden, mits dit op niet-discriminerende wijze geschiedt en die heffingen ten hoogste tweemaal de in bijlage III quater vermelde waarden bedragen. Lidstaten die dit lid toepassen, dienen hun besluit te motiveren en de Commissie daarvan in kennis te stellen.

4. Het tarief van de externekostenheffing wordt vastgesteld door de betrokken lidstaat. Indien een lidstaat hiertoe een instantie aanwijst, is die juridisch en financieel onafhankelijk van de organisatie die belast is met het beheer of de inning van een deel of het geheel van de heffing.
5. Met ingang van [...] [*PB: voeg datum van inwerkingtreding + vier jaar toe*], passen de lidstaten die tolgelden heffen, een externekostenheffing op zware bedrijfsvoertuigen toe op ten minste een deel van het in artikel 7, lid 1, bedoelde wegennet waar de door zware bedrijfsvoertuigen veroorzaakte milieuschade **het meest significant** is. [...] ".⁷

⁷ **Een nieuwe overweging toevoegen: De lidstaten moeten de mogelijkheid hebben om in voorkomend geval de toepassing van externekostenheffingen op zware bedrijfsvoertuigen te beperken tot de delen van het netwerk waar infrastructuurheffingen worden toegepast.**

5 bis) Artikel 7 quinquies wordt vervangen door:

Artikel 7 quinquies

Uiterlijk zes maanden na de vaststelling van toekomstige en strengere EURO-emissienormen dient de Commissie in voorkomend geval een wetgevingsvoorstel in om de overeenkomstige referentiewaarden in bijlage III te bepalen."

6) Het volgende artikel 7 quinquies bis wordt toegevoegd:

"Artikel 7 quinquies-bis:

1. De lidstaten kunnen, overeenkomstig de voorschriften van bijlage V, een congestieheffing invoeren op elk deel van hun wegennet dat met congestie kampt. De congestieheffingen kunnen alleen worden toegepast op trajecten waar geregeld congestie optreedt en alleen gedurende perioden waarin dat doorgaans het geval is.
2. De lidstaten definiëren de in lid 1 bedoelde trajecten en periodes op basis van objectieve criteria die verband houden met de congestiegraad van de wegen en hun omgeving, zoals de gemiddelde verliestijden en filelengte.
3. Op bepaalde delen van het wegennet ingevoerde congestieheffingen gelden op niet-discriminerende wijze voor alle voertuigcategorieën, in overeenstemming met de standaard equivalentiecoëfficiënten in bijlage V. **De lidstaten kunnen minibussen, touringcars en bussen gedeeltelijk of volledig vrijstellen van de congestieheffing.**
4. De congestieheffing is een weerspiegeling van de kosten die een voertuig veroorzaakt voor andere weggebruikers en indirect voor de samenleving, [...] **en [...] houdt zich aan de in bijlage VI vastgestelde referentiewaarden voor een bepaald wegtype. Zij wordt vastgesteld overeenkomstig de in bijlage V bedoelde minimumeisen. Wanneer een lidstaat voornemens is congestieheffingen toe te passen die hoger zijn dan de in bijlage VI vermelde referentiewaarden, stelt hij de Commissie overeenkomstig de in bijlage V bedoelde voorschriften in kennis.**

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

6 bis) In artikel 7 sexies worden de leden 1 en 2 vervangen door:

- "1. De lidstaten berekenen het maximumtarief van de infrastructuurheffing **voor zware bedrijfsvoertuigen** met gebruikmaking van een methode gebaseerd op de in **artikel 7 ter en** bijlage III opgenomen kernbeginselen voor kostenberekening.
2. Bij concessietolgelden is het maximumtarief van de infrastructuurheffing **voor zware bedrijfsvoertuigen** ten hoogste gelijk aan het tarief dat het resultaat zou zijn van een berekening aan de hand van methoden die zijn gebaseerd op de in **artikel 7 ter en** bijlage III opgenomen kernbeginselen voor kostenberekening. Deze gelijkwaardigheid wordt beoordeeld op de grondslag van een referentieperiode, waarvan de lengte passend is in relatie tot de aard van de concessie."
- 7) De artikelen 7 septies en 7 octies worden vervangen door:

"Artikel 7 septies

1. Nadat hij de Commissie daarvan in kennis heeft gesteld, kan een lidstaat een toeslag heffen op de infrastructuurheffingen voor trajecten die regelmatig verzadigd zijn, of waarvan het gebruik door voertuigen aanzienlijke milieuschade veroorzaakt, wanneer aan de volgende voorwaarden is voldaan:
- a) de opbrengsten uit de toeslagen worden geïnvesteerd in de **ontwikkeling van vervoersdiensten, of in de aanleg of het onderhoud** 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 bevindt op dezelfde corridor als die van het traject waarvoor een toeslag wordt aangerekend;

- b) de toeslag bedraagt ten hoogste 15 % van de gewogen gemiddelde infrastructuurheffing, berekend overeenkomstig artikel 7 ter, lid 1, en artikel 7 sexies, behalve waar de gegenereerde inkomsten worden geïnvesteerd in grensoverschrijdende trajecten op kernnetwerkcorridors, in welk geval de toeslag niet meer dan 25 % mag bedragen. **Indien twee of meer lidstaten een toeslag op dezelfde corridor heffen, mag de toeslag niet meer bedragen dan 50 %;**
- c) de invoering van de toeslag leidt niet tot een oneerlijke behandeling van bedrijfsvoertuigen in vergelijking met andere weggebruikers;
- d) vóór de invoering van de toeslag wordt bij de Commissie een beschrijving ingediend van de precieze locatie waarvoor de toeslag wordt toegepast en het bewijs van een besluit om de in punt a) bedoelde bouw van kernnetwerkcorridors te financieren;
- e) de periode waarin de toeslag van toepassing zal zijn, is vooraf bepaald en begrensd en, wat de verwachte inkomsten betreft, in overeenstemming met de financiële plannen en kosten/batenanalyse voor de projecten die medegefinancierd worden met de inkomsten uit de toeslag.

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

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

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

4. [...]
5. Er worden geen toeslagen geheven op trajecten waar een congestieheffing wordt toegepast.

Artikel 7 octies

1. [...] **De** infrastructuurheffing mag worden gevarieerd om congestie aan te pakken, schade aan de infrastructuur te beperken en het gebruik van de desbetreffende infrastructuur te optimaliseren of de verkeersveiligheid te bevorderen indien aan de volgende voorwaarden is voldaan:
 - a) de variatie is transparant en openbaar gemaakt en geldt onder gelijke voorwaarden voor alle gebruikers;
 - b) de variatie wordt toegepast overeenkomstig het tijdstip van de dag, het soort dag of het seizoen;
 - c) geen enkele infrastructuurheffing overschrijdt het maximumniveau van de gewogen gemiddelde infrastructuurheffing als bedoeld in artikel 7 ter met meer dan 175 %;
 - d) de piekperioden waarin, ter beperking van de congestie, de hoogste infrastructuurheffingen worden toegepast, duren niet meer dan 5 uur per dag;
 - e) de variatie op een traject waarop zich congestie voordoet, wordt op een transparante en opbrengstneutrale wijze uitgewerkt en toegepast zodat [...] **weggebruikers** die in daluren reizen verlaagde toltarieven betalen en voor [...] **weggebruikers** die tijdens de spits op datzelfde traject rijden verhoogde toltarieven gelden;
 - f) er wordt geen congestieheffing geheven over het betrokken traject.**

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

2. Totdat **de variatie van de infrastructuurheffingen en gebruiksrechten als bedoeld in artikel 7 octies-bis wordt toegepast** voor zware bedrijfsvoertuigen laten de lidstaten de infrastructuurheffing [...] variëren volgens de EURO-emissieklasse van het voertuig, met dien verstande dat geen enkele infrastructuurheffing meer dan 100 % hoger mag zijn dan dezelfde heffing voor gelijkwaardige voertuigen die aan de strengste emissienormen voldoen. **Zodra de infrastructuurheffingen en gebruiksrechten variëren overeenkomstig artikel 7 octies-bis, beëindigen de lidstaten de variatie overeenkomstig de EURO-emissieklasse.** [...]

De lidstaten kunnen een verlaging tot 75 % voor emissievrije voertuigen toepassen ten opzichte van de heffing voor de strengste emissienormen uit [PB: voeg datum van inwerkingtreding van deze wijzigingsrichtlijn toe].

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

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

Dergelijke afwijkende regelingen of vrijstellingen worden aan de Commissie gemeld.

3. Indien 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, **en indien de aanbieder van de Europese elektronische-tolheffingsdienst (EETS) in voorkomend geval deze informatie niet kan verstrekken**, kunnen de lidstaten het hoogste toltarief opleggen.

4. De in dit artikel bedoelde variaties mogen niet tot doel hebben wijzigingen in inkomsten aan te brengen.

7a) Het volgende artikel 7 octies-bis wordt toegevoegd:

"Artikel 7 octies-bis

1. Overeenkomstig dit artikel passen de lidstaten een variatie toe op de infrastructuurheffingen en de gebruiksrechten voor zware bedrijfsvoertuigen.

De variatie wordt vanaf twee jaar na de inwerkingtreding van de uitvoeringshandeling met betrekking tot een subgroep van zware bedrijfsvoertuigen toegepast op die subgroep, als bedoeld in lid 2 of lid 3.

Vanaf die datum beëindigen de lidstaten de variatie overeenkomstig de in artikel 7 octies bedoelde EURO-emissieklasse met betrekking tot het zware bedrijfsvoertuig in kwestie.

1 bis. De lidstaten stellen voor elk type zwaar bedrijfsvoertuig de volgende CO₂-emissieklassen vast:

- a) CO₂-emissieklasse 1 – voertuigen die niet tot een van de in punten b) tot en met e) genoemde CO₂-emissieklassen behoren;
- b) CO₂-emissieklasse 2 – voertuigen met een CO₂-emissie lager dan of gelijk aan de tweede referentiewaarde van hun specifieke subgroep voertuigen, maar die niet tot een van de in punten c) tot en met e) genoemde CO₂-emissieklassen behoren;
- c) CO₂-emissieklasse 3 – voertuigen met een CO₂-emissie lager dan of gelijk aan de eerste referentiewaarde van hun specifieke subgroep voertuigen, maar die niet tot een van de in punten d) tot en met e) genoemde CO₂-emissieklassen behoren;

- d) CO₂-emissieklasse 4 – emissiearme zware bedrijfsvoertuigen, zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 12, van Verordening (EU) 2019/1242;
- e) CO₂-emissieklasse 5 – emissievrije voertuigen.

1 ter. Het hoogste tarief van de infrastructuurheffing of het gebruiksrecht voor een bepaald type van zware bedrijfsvoertuigen is van toepassing op voertuigen die behoren tot CO₂-emissieklasse 1. De verlaagde heffingen zijn als volgt van toepassing op voertuigen in de CO₂-emissieklassen 2 tot en met 5:

- CO₂-emissieklasse 2 – verlaging van 5 % tot en met 15 % ten opzichte van de heffing voor CO₂-emissieklasse 1;
- CO₂-emissieklasse 3 – verlaging van 15 % tot en met 30 % ten opzichte van de heffing voor CO₂-emissieklasse 1;
- CO₂-emissieklasse 4 – verlaging van 30 % tot en met 50 % ten opzichte van de heffing voor CO₂-emissieklasse 1;
- CO₂-emissieklasse 5 – verlaging van 50 % tot en met 75 % ten opzichte van de heffing voor CO₂-emissieklasse 1.

2. Wat de in artikel 2, lid 1, punten a) tot en met d), van Verordening (EU) 2019/1242 bedoelde zware bedrijfsvoertuigen betreft, stelt de Commissie, overeenkomstig de in artikel 9 quater, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure, door middel van uitvoeringshandelingen de eerste en de tweede referentiewaarde vast, als respectievelijk bedoeld in artikel 2, punten 30) en 31). Die referentiewaarden zijn gebaseerd op de in artikel 1, tweede alinea, van Verordening (EU) 2019/1242 bedoelde monitoringgegevens. De Commissie stelt deze uitvoeringshandelingen vast binnen 6 maanden na de bekendmaking van de referentiewaarden van de CO₂-emissies, zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 1, van Verordening (EU) 2019/1242, met betrekking tot een specifieke subgroep van zware bedrijfsvoertuigen.

Voorts stelt de Commissie overeenkomstig de in artikel 9 quater, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure uitvoeringshandelingen vast waarbij binnen 6 maanden na de inwerkingtreding van elke relevante aanpassing van de overeenkomstig artikel 11, lid 2, van Verordening (EU) 2019/1242 vastgestelde referentiewaarden van de CO₂-emissies, nieuwe referentiewaarden worden vastgesteld.

3. **Wat zware bedrijfsvoertuigen betreft die niet onder lid 2 vallen, stelt de Commissie door middel van uitvoeringshandelingen de eerste en de tweede referentiewaarde vast op basis van de CO₂-emissies voor elke overeenkomstig artikel 10 van Verordening (EU) 2018/956 bekendgemaakte groep zware bedrijfsvoertuigen. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 9 quater, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure en binnen één jaar na de rapportering van de gegevens aan de Commissie overeenkomstig Verordening (EU) 2018/956.**

Voor de vaststelling van CO₂-emissieklasse 4 past de Commissie de in bijlage I, punt 3, bij Verordening (EU) 2019/1242 beschreven methode toe.

4. **De Commissie stelt overeenkomstig de in artikel 9 quater, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure uitvoeringshandelingen vast om voor de in lid 2 en lid 3 bedoelde voertuigen, op basis van de recentste monitoringgegevens, de in artikel 2, punten 30 en 31, gedefinieerde percentielwaarden aan te passen om de in lid 1 bis bedoelde CO₂-emissieklassen te scheiden. De eerste uitvoeringshandeling wordt uiterlijk op 31 december 2026 vastgesteld en vervolgens worden er om de vijf jaar vastgesteld.**

De aangepaste waarden zijn van toepassing vanaf 12 maanden na de inwerking-treding van de desbetreffende uitvoeringshandeling.

7. **De in dit artikel bedoelde variaties mogen niet tot doel hebben wijzigingen in inkomsten aan te brengen."**

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

"Artikel 7 octies bis:

1. Voor lichte voertuigen kunnen de lidstaten tolgelden en gebruiksrechten differentiëren naargelang de milieuprestaties van het voertuig, zoals gedefinieerd door de specifieke CO₂-emissies (gecombineerd) of (gewogen, gecombineerd) geregistreerd in punt 49 van het conformiteitscertificaat van het voertuig, en door de Euro-emissieprestaties.

De lagere toltarieven en gebruiksrechten gelden voor personenwagens en lichte bedrijfsvoertuigen die aan beide volgende voorwaarden voldoen:

- a) de specifieke CO₂-emissies, als bepaald overeenkomstig Verordening (EU) 2017/1151 van de Commissie⁸, zijn gelijk aan nul of lager dan de volgende niveaus:
 - i) voor de periode van 2021 tot en met 2024, het gemiddelde, gewogen op het aantal voor het eerst geregistreerde personenwagens of lichte bedrijfsvoertuigen van dat jaar, van de specifieke emissiedoelstellingen die voor elke individuele fabrikant zijn vastgesteld overeenkomstig punt 4 van de respectieve delen A en B van bijlage I bij Verordening (EU) 2019/631 van het Europees Parlement en de Raad⁹;
 - ii) voor de periode van 2025 tot en met 2029, de doelstellingen voor het wagenpark van de EU, die zijn vastgesteld overeenkomstig punt 6.1.1 van de respectieve delen A en B van bijlage I bij die verordening;
 - iii) voor de periode vanaf 2030, de doelstellingen voor het wagenpark van de EU, die zijn vastgesteld overeenkomstig punt 6.1.2 van de respectieve delen A en B van bijlage I bij die verordening.
- b) de emissies van verontreinigende stoffen, zoals bepaald overeenkomstig Verordening (EU) 2017/1151 van de Commissie, zijn vastgesteld in de tabel in bijlage VII bij deze richtlijn.

⁸ Verordening (EU) 2017/1151 van de Commissie van 1 juni 2017 tot aanvulling van Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad betreffende typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie, tot wijziging van Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad, Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie en Verordening (EU) nr. 1230/2012 van de Commissie en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie.

⁹ Verordening (EU) 2019/631 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2019 tot vaststelling van CO₂-emissionormen voor nieuwe personenwagens en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen, en tot intrekking van Verordeningen (EG) nr. 443/2009 en (EU) nr. 510/2011.

3. Indien bij een controle een bestuurder of, in voorkomend geval, de vervoerder, **of de aanbieder van de Europese elektronische-tolheffingsdienst (EETS), indien van toepassing**, niet in staat is de emissieniveaus van het voertuig te bepalen, kunnen de lidstaten de hoogste toltarieven of jaarlijkse gebruiksrechten heffen."

9) Artikel 7 novies wordt als volgt gewijzigd:

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

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

aa) **lid 1 bis wordt als volgt toegevoegd:**

"1 bis. Bij het toezenden van informatie aan de Commissie overeenkomstig lid 1, kan de lidstaat in meer dan één wijziging van de regeling voor infrastructuurheffing voorzien of deze toevoegen. De bepalingen van lid 1 zijn niet van toepassing op de uitvoering van de geplande wijziging, waarvan de Commissie reeds in kennis is gesteld."

b) lid 3 wordt vervangen door:

"3. Vóór de uitvoering van een nieuwe of ingrijpend gewijzigde tolregeling met gebruikmaking van een externekostenheffing, stellen de lidstaten de Commissie in kennis van het betrokken netwerk en van de geplande tarieven per voertuigcategorie en emissieklasse **en stellen, indien van toepassing, de Commissie hiervan in kennis overeenkomstig punt (2) van bijlage III bis of punt (2) van bijlage V.**";

c) lid 4 wordt geschrapt.

10) Artikel 7 decies wordt als volgt gewijzigd:

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

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

c) dergelijke kortingen of verlagingen bedragen niet meer dan 13 % van de infrastructuurheffing die wordt betaald door gelijkwaardige voertuigen die niet in aanmerking komen voor de korting of verlaging.";

aa) het volgende lid 2 bis wordt ingevoegd:

"2 bis. De lidstaten kunnen voorzien in kortingen op of verlagingen van de infrastructuurheffing voor personenwagens in het geval van frequente gebruikers, met name in gebieden met verspreide bewoning en in buitenwijken van steden. De lagere inkomsten als gevolg van de korting die wordt toegekend aan frequente gebruikers, mogen niet worden verhaald op minder frequente gebruikers."

b) lid 3 wordt als volgt gewijzigd:

"3. De toltarieven kunnen, mits wordt voldaan aan de in artikel 7 octies, lid 1, punt b) [...], 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 lineair en evenredig zijn, moet openbaar worden gemaakt, moet voor alle gebruikers onder gelijke voorwaarden beschikbaar zijn, en mag niet leiden tot bijkomende kosten die in de vorm van hogere toltarieven worden doorberekend aan andere gebruikers.";

11) Artikel 7 undecies wordt als volgt gewijzigd:

a) in lid 1 wordt de tweede zin vervangen door:

"Hiertoe werken de lidstaten samen voor de vaststelling van methoden die de weggebruikers in staat stellen de tolgeden en gebruiksrechten 24 uur per dag te betalen, althans **elektronisch of** aan de belangrijkste verkooppunten, met gebruikelijke betalingsmiddelen, zowel binnen als buiten de lidstaten waarin zij worden opgelegd."; **De lidstaten zijn niet verplicht fysieke betalingspunten te verstrekken.**";

b) lid 3 wordt vervangen door:

"3. Indien een lidstaat een voertuig een tolgeld oplegt, worden het totale bedrag van dat tolgeld, het bedrag van de infrastructuurheffing, het bedrag van de externekostenheffing en het bedrag van de congestieheffing desgevallend vermeld op een aan de eindgebruiker verstrekt ontvangstbewijs, voor zover mogelijk via elektronische weg. **De weggebruiker kan het ontvangstbewijs weigeren.**";

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

"Indien economisch haalbaar, verrichten en innen de lidstaten externekosten- en congestieheffingen door middel van een elektronisch tolheffingssysteem **voor het wegverkeer** dat voldoet aan de [...] **bepalingen** van artikel [...] **3, lid 1**, van Richtlijn [...] **(EU) 2019/520**.";

- 12) Artikel 7 duodecies wordt vervangen door:

"Artikel 7 duodecies

Onverminderd de artikelen 107 en 108 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie laat deze richtlijn de lidstaten die een systeem van tolheffingen invoeren, vrij om daarvoor een adequate compensatie te voorzien.";

- 13) in artikel 8, lid 2, [...] **worden de punten a) en b) vervangen door:**

[...] [...] **"a) de betaling van het gemeenschappelijk gebruiksrecht geeft toegang tot het door elke deelnemende lidstaat overeenkomstig artikel 7, leden 1 en 2, vastgestelde wegennet;**

b) de deelnemende lidstaten stellen de gemeenschappelijke gebruiksrechten vast op niveaus die niet hoger liggen dan de in artikel 7 bis bedoelde maximumtarieven;"

- 14) Artikel 9 wordt als volgt gewijzigd:

- a) in lid 2 wordt de tweede alinea geschrapt;

[...] [...] [...] [...] [...] .";

14a) Aan artikel 9 quater wordt het volgende lid 3 toegevoegd:

"3. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing."

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

"Artikel 9 quinquies

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

Artikel 9 sexies

1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend onder de in dit artikel neergelegde voorwaarden.
2. De in [...] artikel 9 quinquies bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend voor [...] **een termijn van vijf jaar** met ingang van **[PB: voeg datum van inwerkingtreding van deze wijzigingsrichtlijn toe]**. **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.**

3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in [...] artikel 9 quinquies bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie* of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.
4. Vóór de vaststelling van een gedelegeerde handeling raadpleegt de Commissie de door elke lidstaat aangewezen deskundigen overeenkomstig de beginselen die zijn neergelegd in het Interinstitutioneel Akkoord over beter wetgeven van 13 april 2016.
5. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.
6. Een overeenkomstig artikel 9 quinquies [...] vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn de Commissie hebben medegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.";
- 16) De artikelen 9 septies en 9 octies worden geschrapt.
- 17) Artikel 10 bis wordt vervangen door:

"Artikel 10 bis

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

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

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

- 18) Artikel 11 wordt vervangen door:

"Artikel 11

1. **Om de vijf jaar** [...] publiceren de lidstaten in geaggregeerde vorm een verslag over de op hun grondgebied geheven tolgelden en gebruiksrechten[...].
2. In het overeenkomstig lid 1 gepubliceerde verslag wordt de volgende informatie opgenomen:
 - a) de externekostenheffingen die zijn opgelegd voor elke combinatie van voertuigklasse, wegtype en tijdsperiode;
 - b) het variëren van de infrastructuurheffingen **of gebruiksrechten** naargelang **de voertuigcategorie en het type zware bedrijfsvoertuigen**[...];
 - c) de gewogen gemiddelde infrastructuurheffing [...] en de totale inkomsten uit de infrastructuurheffingen [...];
 - d) de totale inkomsten uit externekostenheffingen;
 - e) de totale inkomsten uit congestieheffingen;

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

[...]

[...]

3. [...] [...] [...] [...]

4. [...]

5. [...] ";

([...] 19) De bijlagen worden als volgt gewijzigd:

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

Artikel 2

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op [**PB: voeg datum van inwerkingtreding + 2 jaar toe**] aan deze richtlijn te voldoen. Zij delen de Commissie de tekst van die bepalingen onverwijld mede.

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

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

Artikel 3

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

Artikel 4

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel,

Voor het Europees Parlement *Voor de Raad*

De voorzitter *De voorzitter*

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

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

[...] [...] [...] (iii) het volgende wordt toegevoegd:

"Euro VI-emissiegrenswaarden

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

Opmerking:

PI = elektrische ontsteking (positive ignition).

CI = compressieontsteking (compression ignition).

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

b) Bijlage III wordt als volgt gewijzigd:

i) Deel 2 wordt als volgt gewijzigd:

- in punt 2.1 wordt het zesde streepje vervangen door:

"- De kostentoerekening aan zware bedrijfsvoertuigen 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 4¹⁰."

- in punt 2.2 wordt het tweede streepje vervangen door:

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

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

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

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

¹⁰ Bij de toepassing van equivalentiecoëfficiënten door de lidstaten kan rekening worden gehouden met wegeaanleg in fasen of volgens een langelevenscyclusbenadering.

- c) Bijlage III bis wordt vervangen door:

"BIJLAGE III bis

MINIMUMEISEN VOOR DE TOEPASSING VAN EEN EXTERNEKOSTENHEFFING

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

1. Betrokken gedeelten van het wegennet

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

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

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

2. Relevante voertuigen, wegen en tijdsperioden

Wanneer een lidstaat voornemens is hogere externekostenheffingen toe te passen dan de in bijlage III ter **of bijlage III quater** gespecificeerde referentiewaarden, stelt hij de Commissie in kennis van de voertuigclassificatie op basis waarvan de externekostenheffingen zal worden gevarieerd. **Indien van toepassing** stelt de lidstaat de Commissie [...] 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 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.

3. Bedrag van de heffing

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

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

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

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

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

4. Externe kostenelementen

4.1. Kosten van door het verkeer veroorzaakte luchtverontreiniging

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

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

waarbij

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

De emissiefactoren zijn dezelfde als die welke door de lidstaten worden gebruikt om de nationale emissie-inventarissen vast te stellen overeenkomstig Richtlijn (EU) 2016/2284 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de vermindering van de nationale emissies van bepaalde luchtverontreinigende stoffen¹¹ (waarbij gebruik moet worden gemaakt van het EMEP/EEA-richtsnoer voor de inventarisatie van emissies van luchtverontreinigende stoffen¹²). De in geldwaarde uitgedrukte kosten van verontreinigende stoffen worden door de lidstaat of, in voorkomend geval, een onafhankelijke instantie als bedoeld in artikel 7 quater, lid 4, geraamd op basis van wetenschappelijk onderbouwde methoden.

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

4.2. Kosten van door het verkeer veroorzaakte geluidshinder

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

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

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

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

¹¹ Richtlijn (EU) 2016/2284 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2016 betreffende de vermindering van de nationale emissies van bepaalde luchtverontreinigende stoffen, tot wijziging van Richtlijn 2003/35/EG en tot intrekking van Richtlijn 2001/81/EG (PB L 344 van 17.12.2016, blz. 1).

¹² Methodologie van het Europees Milieuagentschap:
<http://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2016>

waarbij

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

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

De aan geluidsniveau k blootgestelde bevolking wordt afgeleid uit de strategische geluidsbelastingskaarten die zijn opgesteld overeenkomstig artikel 7 van Richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad¹³, **of een andere gelijksoortige gegevensbron.**

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

¹³ Richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai (PB L 189 van 18.7.2002, blz. 12).

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

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

4.3. Kosten van door het verkeer voortgebrachte CO₂-emissie

Wanneer een lidstaat een externekostenheffing voor CO₂-emissies wil toepassen die hoger is dan de in bijlage III quater vermelde referentiewaarden, berekent die lidstaat of, in voorkomend geval, een onafhankelijke autoriteit de in rekening te brengen kosten op basis van wetenschappelijk bewijs aan de hand van de vermijdingskostenbenadering, waarbij de lidstaat met name rekening houdt met de volgende aspecten en ze toelicht:

- de keuze van de emissiestreefwaarde;
- de raming van de mogelijkheden voor mitigatie;
- de raming van het referentiescenario;
- risicoaversie en verliesaversie;
- de weging van het eigen vermogen.

Ten minste zes maanden vóór de toepassing van een dergelijke tolregeling met gebruikmaking van een externekostenheffing voor CO₂-emissies, stelt de lidstaat de Commissie hiervan in kennis."

- d) Bijlage III ter wordt vervangen door:

"BIJLAGE III ter

REFERENTIEWAARDEN VOOR EXTERNEKOSTENHEFFINGEN

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

Tabel 1: Referentiewaarden van de externekostenheffing voor zware vrachtvoertuigen

<i>Voertuigklasse</i>	<i>Cent/voertuigkilometer</i>	<i>Voorstadswegen⁽¹⁾</i>	<i>Interlokale wegen⁽²⁾</i>
<i>Zware vrachtvoertuigen met een maximaal toegestaan totaal-gewicht van minder dan [...] 12 ton of met twee assen</i>	<i>EURO 0</i>	[...] 18,6	[...] 9,9
	<i>EURO I</i>	[...] 12,6	[...] 6,4
	<i>EURO II</i>	[...] 12,5	[...] 6,3
	<i>EURO III</i>	[...] 9,6	[...] 4,8
	<i>EURO IV</i>	[...] 7,3	[...] 3,4
	<i>EURO V</i>	[...] 4,4	[...] 1,8
	<i>EURO VI</i>	[...] 2,3	[...] 0,5
	<i>Minder vervuilend dan EURO VI, met inbegrip van emissievrije voertuigen</i>	[...] 2,0	0,3
<i>Zwaar vrachtvoertuig met een maximaal toegestaan totaalgewicht tussen [...] 12 en [...]</i>	<i>EURO 0</i>	[...] 24,6	[...] 13,7
	<i>EURO I</i>	[...] 15,8	[...] 8,4
	<i>EURO II</i>	[...] 15,8	[...] 8,4
	<i>EURO III</i>	[...] 12,5	[...] 6,6

18 ton <i>of met drie assen</i>	<i>EURO IV</i>	[...] 9,2	[...] 4,5
	<i>EURO V</i>	[...] 5,6	[...] 2,7
	<i>EURO VI</i>	[...] 2,8	[...] 0,7
	<i>Minder vervuilend dan EURO VI, met inbegrip van emissievrije voertuigen</i>	[...] 2,3	0,3
<i>Zwaar vrachtvoertuig met een maximaal toegestaan totaalgewicht tussen [...] 18 en [...] 32 ton</i> <i>of met vier assen</i>	<i>EURO 0</i>	[...] 27,8	[...] 15,8
	<i>EURO I</i>	[...] 20,4	[...] 11,3
	<i>EURO II</i>	[...] 20,4	[...] 11,2
	<i>EURO III</i>	[...] 16,3	[...] 8,9
	<i>EURO IV</i>	[...] 11,8	[...] 6,0
	<i>EURO V</i>	[...] 6,6	[...] 3,4
	<i>EURO VI</i>	[...] 3,1	0,8
	<i>Minder vervuilend dan EURO VI, met inbegrip van emissievrije voertuigen</i>	2,5	0,3
<i>Zwaar vrachtvoertuig met een maximaal toegestaan totaalgewicht van meer dan [...] 32 ton</i>	<i>EURO 0</i>	[...] 33,5	[...] 19,4
	<i>EURO I</i>	[...] 25,0	[...] 14,1
	<i>EURO II</i>	[...] 24,9	[...] 13,9
	<i>EURO III</i>	[...] 20,1	[...] 11,1
	<i>EURO IV</i>	[...] 14,2	[...] 7,5

<i>of met 5 assen of meer</i>	<i>EURO V</i>	[...] 7,6	[...] 3,8
	<i>EURO VI</i>	[...] 3,4	[...] 0,8
	<i>Minder vervuilend dan EURO VI, met inbegrip van emissievrije voertuigen</i>	[...] 2,8	0,3

- 1) "voorstedelijk": gebieden met een bevolkingsdichtheid tussen 150 en 900 inwoners/km² (mediaan van de bevolkingsdichtheid: 300 inwoners/km²).
- 2) "interlokaal": gebieden met een bevolkingsdichtheid van minder dan 150 inwoners/km².

[Tabel geschrapt]

De waarden van de tabel [...] 1 kunnen 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 of temperatuurinversies.";

da) Nieuwe bijlage III quater wordt als volgt toegevoegd:

BIJLAGE III quater

REFERENTIEWAARDEN VAN DE EXTERNEKOSTENHEFFING VOOR CO₂-EMISSIONS

In deze bijlage worden de referentiewaarden van de externekostenheffing vastgesteld, rekening houdend met de kosten van de CO₂-emissies.

Tabel 1: referentiewaarden van de externekostenheffing voor CO₂-emissies voor zware vrachtvoertuigen

Voertuigklasse	Cent/voertuigkilometer	Interlokale wegen (inclusief autosnelwegen)
Zwaar vrachtvoertuig met een maximaal toegestaan totaalgewicht van minder dan 12 ton of met twee assen	EURO 0	4,5
	EURO I	4,0
	EURO II	4,0
	EURO III	4,0
	EURO IV	4,0
	EURO V	4,0
	EURO VI	4,0
	Emissiearm voertuig	2,0
	Emissievrij voertuig	0
Zwaar vrachtvoertuig met een maximaal toegestaan totaalgewicht	EURO 0	6,0
	EURO I	5,2
	EURO II	5,2

tussen 12 en 18 ton of met drie assen	EURO III	5,2
	EURO IV	5,0
	EURO V	5,0
	EURO VI	5,0
	Emissiearm voertuig	2,5
	Emissievrij voertuig	0

Voertuigklasse	Cent/voertuigkilometer	Interlokale wegen (inclusief autosnelwegen)
Zwaar vrachtvoertuig met een maximaal toegestaan totaalgewicht tussen 18 en 32 ton of met vier assen	EURO 0	7,9
	EURO I	6,9
	EURO II	6,9
	EURO III	6,9
	EURO IV	6,7
	EURO V	6,7
	EURO VI	6,7
	Emissiearm voertuig	3,4
	Emissievrij voertuig	0
Zwaar vrachtvoertuig met een maximaal toegestaan totaalgewicht	EURO 0	9,1
	EURO I	8,1
	EURO II	8,1

van meer dan 32 ton of met 5 assen of meer	EURO III	8,1
	EURO IV	8,0
	EURO V	8,0
	EURO VI	8,0
	Emissiearm voertuig	4,0
	Emissievrij voertuig	0

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

"VOERTUIGCOMBINATIES (GELEDE VOERTUIGEN EN SAMENSTELLEN)"

Aangedreven assen voorzien van luchtvering of van een als gelijkwaardig erkende vering	Andere veringssystemen van aangedreven assen	Schadeklasse
Aantal assen en maximaal toegestaan totaalgewicht (in t)	Aantal assen en maximaal toegestaan totaalgewicht (in t)	

Gelijk aan of meer dan	Minder dan	Gelijk aan of meer dan	Minder dan	
<i>2 + 1 assen</i>				
7,5	12	7,5	12	I
12	14	12	14	
14	16	14	16	
16	18	16	18	
18	20	18	20	
20	22	20	22	
22	23	22	23	
23	25	23	25	
25	28	25	28	
<i>2 + 2 assen</i>				
23	25	23	25	
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	II
31	33	31	33	
33	36	33	36	III
36	38			

<i>2 + 3 assen</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
<i>2 + 4 assen</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
<i>3 + 1 assen</i>				II
30	30	30	32	
32	35			
		32	35	III
<i>3 + 2 assen</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
		40	44	
40	44			

<i>3 + 3 assen</i>				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	II
40	44	40	44	
<i>7 assen</i>				
40	50	40	50	II
50	60	50	60	III
60		60		
<i>Ten minste 8 [...]</i>				
40	50	40	50	I
50	60	50	60	II
60		60		III";

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

"BIJLAGE V

MINIMUMEISEN VOOR DE TOEPASSING VAN CONGESTIEHEFFINGEN

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

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

De lidstaten specificeren duidelijk:

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

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

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

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

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

Voertuigcategorie	Equivalentiefactor
Lichte voertuigen	1
Niet-gelede zware vrachtvoertuigen	1,9
Touringcars en bussen	2,5
Zware vrachtvoertuigen met oplegger en/of aanhangwagen	2,9

2. Bedrag van de heffing

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

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

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

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

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

Indien een lidstaat van plan is hogere congestieheffingen toe te passen dan de in bijlage VI gespecificeerde referentiewaarden, stelt hij de Commissie in kennis van

- i) de ligging van de wegen waarop de congestieheffingen worden toegepast;
- ii) de indeling van wegen als "grootstedelijk" en "niet-grootstedelijk", zoals gespecificeerd in deel 1, punt b);
- iii) de periodes waarin de heffing van toepassing is, zoals gespecificeerd in deel 1, punt c);
- iv) iedere gedeeltelijke of volledige vrijstelling voor minibussen, bussen en touringcars.

3. Monitoring

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

BIJLAGE VI

[...] REFERENTIEWAARDEN VAN DE CONGESTIEHEFFING

In deze bijlage worden de [...] **referentiewaarden** van de congestieheffing bepaald.

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

Tabel: [...] **Referentiewaarden** van de congestieheffing voor lichte voertuigen

Cent/voertuigkilometer	Grootstedelijke wegen	Niet- grootstedelijke wegen
Autosnelwegen	[...] 25,9	[...] 23,7
Hoofdwegen	[...] 61,0	[...] 41,5

Bijlage VII
EMISSIEPRESTATIE

In deze bijlage worden de emissieprestaties gespecificeerd voor verontreinigende stoffen op basis waarvan tolgeld en gebruiksrechten worden gedifferentieerd overeenkomstig artikel 7 octies bis, lid 1, punt b).

Tabel: emissiecriteria voor verontreinigende stoffen voor lichte voertuigen

Tolgeld en gebruiksrecht	10 % minder dan het hoogste tarief	20 % minder dan het hoogste tarief	30 % minder dan het hoogste tarief	75 % minder dan het hoogste tarief
Emissieprestatie	Euro-6d- temp-x[#]	Euro-6d-x[#]	Aangegeven maximale RDE- waarden voor emissies van verontreinigende stoffen ^{##} < 80 % van de toepasselijke emissiegrenswaarden	Emissievrije voertuigen

waarbij x leeg of een van de volgende stoffen mag zijn (EVAP, EVAP-ISC, ISC of ISC-FCM)

voor NO_x en PN als vermeld in punt 48.2 van het conformiteitscertificaat, in bijlage IX bij Richtlijn 2007/46/EG.