

I

(Wetgevingshandelingen)

RICHTLIJNEN

RICHTLIJN (EU) 2022/362 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van 24 februari 2022

tot wijziging van de Richtlijnen 1999/62/EG, 1999/37/EG en (EU) 2019/520 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan voertuigen

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

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

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

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

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

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

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure ⁽³⁾,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De verwezenlijking van de doelstelling die door de Commissie in haar Witboek van 28 maart 2011, getiteld “Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte — werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem”, werd geformuleerd, namelijk de volledige toepassing van de beginselen “de vervuiler betaalt” en “de gebruiker betaalt” om inkomsten te genereren en de financiering van toekomstige vervoersinvesteringen te waarborgen, verloopt moeizaam en de toepassing van infrastructuurheffingen voor het wegverkeer in de Unie vertoont nog steeds een aantal inconsistenties.
- (2) In dat witboek pleit de Commissie 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”.
- (3) 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 2020 was langdurige blootstelling aan die drie verontreinigende stoffen in 2018 verantwoordelijk voor respectievelijk 379 000, 54 000 en 19 400 vroegtijdige sterfgevallen in de Unie.
- (4) 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.

⁽¹⁾ PB C 81 van 2.3.2018, blz. 188.

⁽²⁾ PB C 176 van 23.5.2018, blz. 66.

⁽³⁾ Standpunt van het Europees Parlement van 25 oktober 2018 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad) en standpunt van de Raad in eerste lezing van 9 november 2021 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad). Standpunt van het Europees Parlement van 17 februari 2022 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad).

- (5) Volgens het verslag over de luchtkwaliteit in Europa van 2020 van het Europees Milieuagentschap was het wegvervoer in 2018 de sector met de grootste stikstofoxide-uitstoot (NO_x) en de op een na grootste uitstoot van roetdeeltjes.
- (6) In haar mededeling van 20 juli 2016 met als titel “Een Europese strategie voor emissiearme mobiliteit” heeft de Commissie aangekondigd dat zij een voorstel zou doen tot wijziging van Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad ⁽⁴⁾, zodat heffingen ook naar koolstofdioxide (CO₂) kunnen worden gedifferentieerd, en om een aantal beginselen van die richtlijn naar bussen en touringcars, evenals naar personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen, uit te breiden.
- (7) Gelet op de vervangingstijd van het wagenpark en op het feit dat de wegvervoerssector moet bijdragen tot de klimaat- en energiedoelstellingen van de Unie voor 2030 en daarna, zijn bij Verordening (EU) 2019/1242 van het Europees Parlement en de Raad ⁽⁵⁾ de CO₂-emissiereductiedoelstellingen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen voor 2025 en 2030 vastgesteld op respectievelijk 15 % en 30 % onder de eerder vastgestelde gemiddelde CO₂-emissies.
- (8) 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 concurrentiedistorsie tussen gebruikers.
- (9) Niettegenstaande het belang van de wegvervoerssector, hebben alle zware bedrijfsvoertuigen een aanzienlijke impact op de weginfrastructuur en veroorzaken zij luchtverontreiniging. Ondanks hun economisch en sociaal belang, zijn lichte voertuigen verantwoordelijk voor het grootste deel van de door het wegverkeer veroorzaakte schadelijke milieu- en sociale effecten waar het gaat om emissies en congestie. Met het oog op gelijke behandeling en eerlijke concurrentie moet Richtlijn 1999/62/EG ook van toepassing worden op voertuigen waarop die richtlijn, wat tolgelden en gebruiksrechten betreft, nog niet van toepassing was. De werkingssfeer van die richtlijn moet daarom worden uitgebreid tot andere zware bedrijfsvoertuigen dan voertuigen voor goederenvervoer en tot lichte voertuigen, personenauto's inbegrepen.
- (10) Om te voorkomen dat het verkeer zich verplaatst naar tolvrrije wegen, met mogelijk verregaande gevolgen voor de verkeersveiligheid en voor de optimale benutting van het wegennet, moeten de lidstaten tol kunnen heffen op alle trajecten van hun autosnelwegennet.
- (11) Om te zorgen voor een consistente en geharmoniseerde toepassing van de regeling voor infrastructuurheffingen in de hele Unie en een gelijk speelveld op de markt voor goederenvervoer, is het belangrijk dat kosten in verschillende tolregelingen op eenzelfde manier worden berekend. Rekening houdend met het feit dat bestaande concessieovereenkomsten andere regelingen kunnen bevatten dan die waarin deze richtlijn voorziet, moet het de lidstaten worden toegestaan, met het oog op het waarborgen van de financiële levensvatbaarheid van bestaande concessieovereenkomsten, om die vrij te stellen van bepaalde in deze richtlijn vastgestelde verplichtingen, totdat die overeenkomsten ingrijpend worden gewijzigd. De lidstaten kunnen er ook voor kiezen bestaande concessieovereenkomsten in overeenstemming te brengen met wijzigingen in het regelgevingskader van de Unie of de lidstaten, of de mogelijkheid te onderzoeken om een externekostenheffing toe te passen voor CO₂ en voor luchtverontreiniging en/of kortingen in verband met die emissies, wanneer de concessietolgelden niet worden gedifferentieerd overeenkomstig deze richtlijn.
- (12) Tijdsgebonden gebruiksrechten zijn per definitie geen getrouwe afspiegeling van de reële kosten van het gebruik van het wegennet en zijn, om dezelfde reden, geen effectief instrument om schoner en efficiënter vervoer te stimuleren of congestie terug te dringen. Opdat toekomstige tolregelingen nog draagvlak zouden hebben bij de gebruikers, moeten de lidstaten, als onderdeel van een breder pakket van mobiliteitsdiensten, evenwel de mogelijkheid krijgen adequate regelingen voor de inning van tolgelden op te zetten. Dergelijke regelingen moeten ervoor zorgen dat de infrastructuurkosten eerlijk verdeeld worden en moeten voldoen aan het beginsel “de vervuiler betaalt”. Lidstaten die een dergelijke regeling invoeren, moeten ervoor zorgen dat het conform is met Richtlijn (EU) 2019/520 van het Europees Parlement en de Raad ⁽⁶⁾. Gezien hun aanzienlijke impact op de weginfrastructuur en hun bijdrage aan luchtverontreiniging, moeten nauwkeurige heffingsregelingen voor zware bedrijfsvoertuigen prioriteit krijgen. Met name om schonere en efficiëntere vervoersactiviteiten te bevorderen, moeten tijdsgebonden gebruiksrechten in beginsel geleidelijk worden afgeschaft op het trans-Europees kernnetwerk voor vervoer, aangezien dat vervoerskernnetwerk de strategisch belangrijkste knooppunten en verbindingen van het trans-Europees vervoersnetwerk bevat.

⁽⁴⁾ Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtoertuigen (PB L 187 van 20.7.1999, blz. 42).

⁽⁵⁾ 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).

⁽⁶⁾ Richtlijn (EU) 2019/520 van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2019 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingsystemen voor het wegverkeer en ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over niet-betaling van wentol in de Unie (PB L 91 van 29.3.2019, blz. 45).

In het licht van de historische omstandigheden en rekening houdend met de uitdagingen en aanzienlijke administratieve lasten die de invoering van tolgelden met zich meebrengen, moeten de lidstaten kunnen beschikken over een voldoende lange overgangperiode tijdens welke zij tijdsgebonden gebruiksrechten moeten kunnen invoeren of handhaven. Na die overgangperiode moeten de lidstaten alleen in behoorlijk gemotiveerde gevallen volledig tijdsgebonden gebruiksrechten voor zware bedrijfsvoertuigen kunnen toepassen op gedeelten van hun trans-Europees kernnetwerk voor vervoer. Zulke behoorlijk gemotiveerde gevallen moeten worden beperkt tot gevallen waarin tolheffing op zware bedrijfsvoertuigen ertoe zou leiden dat de administratieve, investerings- en exploitatiekosten niet meer in verhouding staan tot de verwachte inkomsten of gegenereerde baten, bijvoorbeeld omdat de betrokken trajecten relatief kort of de bevolkingsdichtheid of het verkeer relatief laag zijn, ofwel indien tolheffing ertoe zou leiden dat de verkeersstromen zich verleggen met negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid of de volksgezondheid. Die mogelijkheid voor de lidstaten in behoorlijk gemotiveerde gevallen is noodzakelijk om zwaarwegende redenen van algemeen belang, zoals het in aanmerking nemen van de moeilijke situatie en het isolement van gebieden met een lage bevolkingsdichtheid, geringe verkeersveiligheid of slechte volksgezondheid. Bovendien moeten bij de toepassing van tijdsgebonden gebruiksrechten in die behoorlijk gemotiveerde gevallen de procedurele vereisten worden nageleefd: een verplichting te evalueren of een dergelijke regeling noodzakelijk is en een verplichting de Commissie in kennis te stellen van de toepassing ervan. In een dergelijke kennisgeving moeten de specifieke omstandigheden worden vermeld betreffende de segmenten van het trans-Europees kernnetwerk voor vervoer waar tijdsgebonden gebruiksrechten worden toegepast.

- (13) Lidstaten die bij de inwerkingtreding van deze richtlijn tol heffen op hun trans-Europees kernnetwerk voor vervoer of een deel daarvan, moeten een gecombineerde heffingsregeling voor alle zware bedrijfsvoertuigen of voor sommige typen zware bedrijfsvoertuigen kunnen invoeren. Die optie mag echter alleen mogelijk zijn als voortzetting van en in aanvulling op een tolregeling op het trans-Europees kernnetwerk voor vervoer waar de strategisch belangrijkste knooppunten en verbindingen van het trans-Europees vervoersnetwerk zich bevinden, of op een deel daarvan. Met die regeling zouden de lidstaten de beginselen “de gebruiker betaalt” en “de vervuiler betaalt” ook buiten het tolnetwerk kunnen toepassen, door gebruiksrechten te innen op de segmenten van het trans-Europees kernnetwerk voor vervoer waar geen tol geheven wordt of op bepaalde soorten zware bedrijfsvoertuigen, zoals voertuigen van een specifieke tonnage waarvoor geen tol moet worden betaald. Dankzij de gecombineerde heffingsregeling zouden de lidstaten dan verdere vooruitgang kunnen boeken en tot een groener wegvervoer kunnen komen, met name wanneer er geen heffingsregeling is en wanneer tolgelden economisch niet haalbaar of sociaal niet aanvaardbaar zijn. Geheel in lijn met het streven naar duurzame mobiliteit, moet het maximumbedrag van die gebruiksrechten bovendien variëren op basis van de euro-emissieklasse en de CO₂-emissieklasse van het voertuig. Het voorgaande indachtig, zou de toepassing van een dergelijke regeling die zowel op tijd als afstand gebaseerd is, onmiskenbaar veel voordelen opleveren. Daarom moet ze ook na het einde van de overgangperiode kunnen worden toegepast voor volledig tijdsgebonden regelingen. Uiterlijk vijf jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn moeten de lidstaten, wanneer ze een wegehelling aan zware vrachtoertuigen opleggen, aan alle zware vrachtoertuigen tol of gebruiksrechten opleggen.
- (14) Bij het aanscherpen van de beginselen “de gebruiker betaalt” en “de vervuiler betaalt” moeten bepaalde kenmerken van de lidstaten of van hun regelingen voor tolheffing en gebruiksrechten in aanmerking worden genomen. Bijvoorbeeld moet met betrekking tot bijzonder dunbevolkte gebieden of daar waar er een bijzonder groot net van tolwegen of wegen met heffingen is, op bepaalde trajecten tolvrijstelling kunnen worden verleend.
- (15) Sommige lidstaten hebben grote netwerken van tolwegen met heel wat snelwegen en andere wegen die geen deel uitmaken van het trans-Europees vervoersnetwerk. Het heffen van tolgelden of gebruiksrechten op alle zware vrachtoertuigen zou dan leiden tot aanzienlijk hogere lasten, met name voor kleine en middelgrote ambachtelijke bedrijven (waarvan er vele bij bouwwerkzaamheden betrokken zijn, en die doorgaans geen transportdiensten verlenen). Die lasten zouden op hun beurt tot hogere prijzen leiden, bijvoorbeeld in de bouw. Prijsstijgingen zouden kunnen betekenen dat met name toekomstige investeringen, zoals in energierenovatie van huizen en appartementen en in modernisering van huistechnologie, worden uitgesteld of zelfs geschrapt. Bovendien leggen de voertuigen van ambachtelijke bedrijven soms lange afstanden af om hun diensten te verlenen, en die ritten zijn niet gemakkelijk door middel van andere vervoerswijzen af te leggen. Daar komt bij dat ondernemingen in plattelandgebieden, die vanwege de lage bevolkingsdichtheid en de geringe vraag in die gebieden afhankelijk zijn van hun vermogen om diensten te verlenen en bouwactiviteiten te verrichten in stedelijke gebieden, een concurrentienadeel hebben ten opzichte van ondernemingen in grote steden of aan de rand van grootstedelijke gebieden. Daarom moet de lidstaten de mogelijkheid hebben bepaalde vrijstellingen te verlenen, zoals voor voertuigen die worden gebruikt voor het vervoer van materialen, uitrusting of machines die door de bestuurder worden gebruikt tijdens diens werkzaamheden of die worden gebruikt voor de levering van ambachtelijk geproduceerde goederen.
- (16) De mogelijkheid om wegen waarvoor een heffing geldt, bijvoorbeeld snelwegen, tunnels of bruggen, te gebruiken in plaats van moeilijk berijdbare lokale wegen kan belangrijk zijn voor personen met een handicap. Om hen in staat te stellen zonder verdere administratieve lasten gebruik te maken van wegen waarvoor een heffing geldt, moeten de lidstaten voertuigen van personen met een handicap kunnen vrijstellen van de verplichting tolgelden of gebruiksrechten te betalen.

- (17) De lidstaten moeten ertoe worden aangespoord om bij het introduceren van wegeninfrastructuurheffingen voor personenauto's rekening te houden met sociaal-economische factoren. Heffingen op personenauto's kunnen bijvoorbeeld worden aangepast om frequente gebruikers niet al te zeer te benadelen.
- (18) Het is van bijzonder belang dat de lidstaten een eerlijke heffingsregeling vaststellen, met name één die niet nadelig uitpakt voor gebruikers van particuliere voertuigen die op het platteland of in een moeilijk bereikbaar of afgelegen gebied wonen en daarom genoodzaakt zijn vaker gebruik te maken van tolwegen.
- (19) Net als voor zware bedrijfsvoertuigen het geval is, is het ook voor lichte voertuigen belangrijk dat de lidstaten er bij een eventuele invoering van tijdsgebonden heffingen voor zorgen dat die proportioneel zijn, ook met betrekking tot perioden van minder dan één jaar. In dat verband moet er rekening mee worden gehouden dat het gebruikspatroon van lichte voertuigen en zware bedrijfsvoertuigen verschilt. Proportionele tijdsgebonden heffingen zouden kunnen worden berekend op basis van beschikbare gegevens over reispatronen.
- (20) Op grond van Richtlijn 1999/62/EG mag een externekostenheffing worden ingevoerd die zo goed mogelijk overeenstemt met de marginale maatschappelijke kost van het gebruik van het betrokken voertuig. Die methode blijkt de eerlijkste en efficiëntste manier te zijn om de negatieve milieu- en gezondheidseffecten van door zware bedrijfsvoertuigen veroorzaakte luchtvervuiling en geluidsoverlast mee te wegen, en zou ervoor zorgen dat zware bedrijfsvoertuigen een eerlijke bijdrage leveren bij het halen van de luchtkwaliteitsnormen voor Europa, zoals vastgesteld bij Richtlijn 2008/50/EG van het Europees Parlement en de Raad (7) en geldende geluidsnormen of streefwaarden. De toepassing van dergelijke heffingen moet dan ook worden vergemakkelijkt. Externekostenheffingen moeten systematischer worden toegepast. Met het oog op de evolutie naar de onverkorte toepassing van het beginsel dat de vervuiler betaalt, moeten de lidstaten de externekostenheffing ook laten gelden voor zware bedrijfsvoertuigen, ten minste voor luchtvervuiling, op netwerken waarvoor een infrastructuurheffing geldt.
- (21) 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.
- (22) Het differentiëren van infrastructuurheffingen op basis van de euro-emissieklasse heeft het gebruik van schonere voertuigen bevorderd. Gelet op de vernieuwing van het wagenpark, wordt echter verwacht dat de differentiatie van heffingen op basis van de euro-emissieklasse voor het gebruik van het interstedelijk wegennet op middellange termijn minder resultaat zal opleveren. De lidstaten moeten derhalve differentiatie van toltarieven op basis daarvan kunnen stopzetten.
- (23) Tegelijkertijd moet, gelet op het toenemende aandeel van CO₂-emissies van zware bedrijfsvoertuigen, een differentiatie van infrastructuurheffingen en gebruiksrechten op basis van CO₂-emissieklasse ingevoerd worden, die een aanzet kan zijn om op dat vlak vooruitgang te boeken. In het geval van gemeenschappelijke regelingen van gebruiksrechten, die kunnen bijdragen tot verdere harmonisatie, is differentiatie ingewikkelder, met name gezien de voorwaarden waaraan dergelijke regelingen moeten voldoen. Aangezien de deelnemende lidstaten moeten instemmen met de verdeling van de inkomsten uit de gebruiksrechten, waarbij de hoogte ervan wordt beperkt bij de bepalingen die door deze richtlijn worden ingevoerd, en internationale overeenkomsten gewijzigd moeten worden, is het in een dergelijk specifiek geval goed om meer tijd uit te trekken voor het implementeren van de differentiatie op basis van CO₂-emissies. De differentiatie moet in alle gevallen in overeenstemming zijn met Verordening (EU) 2019/1242.
- (24) Tot CO₂-emissies aangepakt worden met meer geschikte instrumenten, zoals geharmoniseerde brandstofbelastingen (met inbegrip van een koolstofcomponent), of tot het wegvervoer onder een emissiehandelssysteem valt, moeten de lidstaten een externekostenheffing kunnen toepassen die overeenkomt met de kosten van CO₂-emissies. Als daarvoor wetenschappelijke onderbouwing is, moeten de lidstaten hogere externekostenheffingen voor CO₂-emissies kunnen toepassen dan de in deze richtlijn opgenomen referentiewaarden.
- (25) Als stimulans om tot een schoner wagenpark van zware bedrijfsvoertuigen te komen, moet voor die voertuigen de differentiatie van de infrastructuurheffingen en gebruiksrechten op basis van hun CO₂-emissies verplicht worden, tenzij er een externekostenheffing voor CO₂-emissies wordt toegepast.

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

- (26) Om de best presterende zware bedrijfsvoertuigen te belonen, moeten de lidstaten het hoogste niveau van verlaging van de heffingen mogen toepassen op voertuigen zonder uitlaatemissies. Om het gebruik van emissievrije voertuigen verder te bevorderen, moeten de lidstaten die tijdelijk kunnen vrijstellen van wegenheffingen. Om dezelfde redenen en om het aandeel voertuigen waarvoor tolvermindering geldt, in de loop der jaren stabiel te houden — waardoor de lidstaten hun tolinkomsten op de lange termijn kunnen plannen — moeten nieuwe voertuigen in CO₂-emissieklassen worden ingedeeld op basis van hun prestaties afgezet tegen het lineair emissiereductietraject voor de periode van 2021 tot en met 2030, als omschreven in Verordening (EU) 2019/1242.
- (27) Met het oog op de effectiviteit en samenhang van de differentiatie van heffingen op basis van CO₂-emissies en van externekostenheffingen voor CO₂-emissies, beide bedoeld als aanzet voor de uitrol van emissiearme en emissievrije voertuigen, en om ervoor te zorgen dat Richtlijn 1999/62/EG en eventuele andere toekomstige instrumenten voor koolstofheffingen voor wegvervoer op onderling coherente manier worden toegepast, moet de Commissie tijdig nagaan of ze doelmatig en noodzakelijk zijn. Op basis van die evaluatie moet de Commissie, waar passend, voorstellen om bepalingen inzake differentiatie van heffingen op basis van CO₂-emissies en van externekostenheffingen voor CO₂-emissies zo te wijzigen dat dubbele heffingen via verschillende instrumenten voor koolstofheffingen worden voorkomen. Hoewel de toekomstige maatregel de rechtszekerheid en de coherente toepassing van de verschillende regels moet waarborgen, moet deze richtlijn verduidelijken dat de lidstaten niet meer verplicht mogen worden om het in deze richtlijn neergelegde CO₂-differentiatiesysteem toe te passen na de datum van toepassing van een ander op het wegvervoer toepasselijk instrument voor koolstofheffingen dat misschien op Unieniveau wordt vastgesteld, bijvoorbeeld op basis van het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG, Besluit (EU) 2015/1814 en Verordening (EU) 2015/757 [2021/0211(COD)]. Indien inmiddels een ander instrument voor koolstofheffingen voor het wegvervoer is vastgesteld, moet de hoogte van de externekostenheffingen voor CO₂-emissies worden beperkt tot wat nodig is om die externe kosten te internaliseren, en moet de Commissie de bevoegdheid krijgen om de in bijlage III quater vastgestelde referentiewaarden bij gedelegeerde handeling aan te passen.
- (28) Mede met het oog op het bewaren van het automobielerfgoed van de Unie, moeten de lidstaten voertuigen van historisch belang in een speciale categorie kunnen onderbrengen om de verschillende heffingen die krachtens deze richtlijn moeten worden betaald te kunnen aanpassen.
- (29) Momenteel legt Verordening (EU) 2019/1242 geen emissiereductietrajecten vast voor groepen zware bedrijfsvoertuigen die niet onder artikel 2, lid 1, punten a) tot en met d), van die verordening vallen. In het licht van artikel 15 van die verordening is het mogelijk dat die verordening in de toekomst wordt gewijzigd en dat voor dergelijke groepen voertuigen emissiereductietrajecten worden vastgesteld. Indien een dergelijke wijziging wordt vastgesteld, moet de differentiatie van infrastructuurheffingen en gebruiksrechten voor zware bedrijfsvoertuigen op basis van CO₂-emissieklassen 2 en 3 ook op die groepen voertuigen van toepassing zijn. Indien een dergelijke wijziging niet wordt vastgesteld, moet de differentiatie voor die groepen voertuigen uitsluitend op de CO₂-emissieklassen 1, 4 en 5 van toepassing zijn.
- (30) De Commissie moet overwegen zo nodig een wijziging van de Richtlijn 1999/62/EG voor te stellen waarbij de CO₂-emissieklassen 2 en 3 worden ingevoerd voor alle zware bedrijfsvoertuigen, overeenkomstig de beginselen die gelden voor zware bedrijfsvoertuigen die momenteel wat betreft hun CO₂-emissies onder Verordening (EU) 2019/1242 vallen, indien het toepassingsgebied van die verordening wordt uitgebreid tot andere zware bedrijfsvoertuigen.
- (31) Deze richtlijn moet de vermindering van de CO₂-emissies door middel van technische verbeteringen aan combinaties van zware vrachtvoertuigen en hun aanhangwagens en opleggers bevorderen. Daarom voorziet deze richtlijn in een verlaging van de wegenheffingen voor zware vrachtvoertuigen met lage CO₂-emissies. Ten behoeve van de samenhang in de regelgeving moet de Commissie, indien nodig en zodra de wettelijk gecertificeerde waarden voor het effect van aanhangwagens en opleggers op de CO₂-emissies van combinaties van zware vrachtvoertuigen beschikbaar zijn, een wetgevingsvoorstel tot wijziging van Richtlijn 1999/62/EG indienen, teneinde met dergelijke gecertificeerde waarden rekening te houden bij het bepalen van de verlaging van de wegenheffingen waarin deze richtlijn voorziet.
- (32) Om de vernieuwing van het wagenpark te blijven bevorderen en om de tweedehandsmarkt van zware bedrijfsvoertuigen niet te verstoren, moet de indeling van voertuigen van CO₂-emissieklassen 2 en 3 om de zes jaar na de datum van hun eerste registratie opnieuw worden beoordeeld. Om de administratieve lasten tot een minimum te beperken, moeten gebruiksrechten die vóór de datum van herindeling geldig waren, geldig blijven.

- (33) Wat de inwerkingtreding van de herindeling in de regelingen voor gebruiksrechten betreft, wordt de keuze van een geschikt model bepaald door specifieke overwegingen inzake administratieve gevolgen van die herindeling en de gevolgen ervan voor de inkomsten. Daarom moet de beslissing over de wijze waarop de herindeling in de regelingen voor gebruiksrechten moet worden uitgevoerd, worden overgelaten aan de lidstaten (of, in het geval van gemeenschappelijke regelingen, aan de groep van betrokken lidstaten).
- (34) Om te zorgen voor de coherente toepassing van differentiatie van toltarieven op basis van CO₂-emissies, is een wijziging van Richtlijn 1999/37/EG van de Raad ⁽⁸⁾ nodig om te vereisen dat de specifieke CO₂-emissies van zware bedrijfsvoertuigen op hun kentekenbewijs worden vermeld indien het conformiteitscertificaat die gegevens bevat. Indien Verordening (EU) 2019/1242 wordt gewijzigd op een manier die gevolgen heeft voor de berekening van CO₂-emissies die verband houden met het gebruik van koolstofarme brandstoffen, is het wellicht goed dat de Commissie nagaat of de samenhang tussen deze richtlijn en die wijzigingen moet worden verbeterd. Het is belangrijk dat ervoor gezorgd wordt dat boordapparatuur die als onderdeel van een tolheffingsdienst wordt gebruikt, de gegevens betreffende CO₂-emissies en CO₂-emissieklassen van zware bedrijfsvoertuigen bevat, en dat dergelijke gegevens beschikbaar zijn voor de uitwisseling van informatie tussen lidstaten, als omschreven in Richtlijn (EU) 2019/520.
- (35) Lichte voertuigen veroorzaken twee derde van de schadelijke milieu- en gezondheidseffecten van het wegvervoer. Daarom is het belangrijk het gebruik van de schoonste en meest brandstofefficiënte voertuigen te bevorderen middels differentiatie van wegenheffingen op basis van hun specifieke CO₂-emissies en hun emissies van verontreinigende stoffen als bepaald overeenkomstig Verordening (EU) 2017/1151 van de Commissie ⁽⁹⁾ en in verband met Verordening (EU) 2019/631 van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁰⁾. Om het gebruik van de schoonste en meest efficiënte voertuigen te bevorderen, moeten de lidstaten voor dergelijke voertuigen veel lagere tolgelden en gebruiksrechten kunnen heffen. De lidstaten moeten de verbeterde milieuprestaties van het voertuig dat aangepast is om op alternatieve brandstoffen te rijden, in aanmerking kunnen nemen. Daarbij moeten de lidstaten de mogelijkheid hebben om brandstoffen, geproduceerd met grondstoffen met een hoog risico op indirecte veranderingen in landgebruik (indirect land-use change, ILUC) waarvoor een belangrijke uitbreiding van het productiegebied naar land met hoge koolstofvoorraden waar te nemen valt, uit te sluiten. Gebruikers moeten via een vast abonnement of een andere door de exploitant van het tolsysteem erkende regeling gedifferentieerde tolgelden of gebruiksrechten kunnen genieten die afhangen van de verbeterde milieuprestaties van het aangepaste voertuig.
- (36) Om te voorkomen dat het extra gewicht als gevolg van de emissievrije technologie een handicap is voor de ontwikkeling en het gebruik van emissievrije lichte voertuigen, moeten de lidstaten verlaagde tarieven of vrijstellingen kunnen toepassen met betrekking tot dergelijke voertuigen.
- (37) De kosten van verkeerscongestie, waartoe alle motorvoertuigen in verschillende mate bijdragen, bedragen ongeveer 1 % van het bbp. Een groot deel van die kosten wordt veroorzaakt door congestie op interlokale wegen. Specifieke congestieheffingen moeten dan ook worden toegestaan, op voorwaarde dat die gelden voor zowel zware als lichte voertuigcategorieën. Omdat ze verkeerscongestie kunnen helpen terugdringen, kunnen collectieve vervoermiddelen, namelijk minibussen, bussen en touringcars, door de lidstaten van zo'n congestieheffing vrijgesteld worden. Om effectief en proportioneel te zijn, moeten zulke heffingen worden berekend op basis van de marginale congestiekosten en worden gedifferentieerd op basis van plaats, tijdstip en voertuigcategorie.
- (38) De wegenheffingen kunnen middelen genereren voor de financiering van het onderhoud en de ontwikkeling van hoogwaardige vervoersinfrastructuur. Daarom is het passend van de lidstaten te vereisen dat ze adequaat rapporteren over de besteding van die inkomsten. Dat moet met name helpen om mogelijke financieringstekorten in kaart te brengen en om meer publiek draagvlak voor tolheffingen te krijgen. Met het oog op de transparantie is het wenselijk dat de lidstaten aan weggebruikers bepaalde informatie over de op hun grondgebied geheven tolgelden en gebruiksrechten bekendmaken, zoals informatie over de besteding van door de toepassing van Richtlijn 1999/62/EG gegenereerde inkomsten, over de differentiatie van infrastructuurheffingen, over externekostenheffingen en over de totale inkomsten uit congestieheffingen per voertuigcategorie.

⁽⁸⁾ Richtlijn 1999/37/EG van de Raad van 29 april 1999 inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen (PB L 138 van 1.6.1999, blz. 57).

⁽⁹⁾ 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 de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie, tot wijziging van Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad, Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie en Verordening (EU) nr. 1230/2012 van de Commissie en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie (PB L 175 van 7.7.2017, blz. 1).

⁽¹⁰⁾ Verordening (EU) 2019/631 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2019 tot vaststelling van CO₂-emissionormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen, en tot intrekking van Verordeningen (EG) nr. 443/2009 en (EU) nr. 510/2011 (PB L 111 van 25.4.2019, blz. 13).

- (39) De congestieheffingen moeten een proportionele afspiegeling zijn van de werkelijke kosten die een voertuig veroorzaakt, direct voor andere weggebruikers en indirect voor de samenleving als geheel. Om te voorkomen dat zij het vrij verkeer van personen en goederen al te veel hinderen, moeten congestieheffingen beperkt worden tot specifieke bedragen die de marginale maatschappelijke congestiekosten weerspiegelen wanneer de maximumcapaciteit bijna bereikt is, namelijk wanneer het wegennet verzadigd raakt. Om dezelfde reden mag een congestieheffing, om congestie tegen te gaan, niet worden gecombineerd met een infrastructuurheffing die wordt gedifferentieerd volgens het tijdstip van de dag, het type dag of het seizoen. Om ervoor te zorgen dat congestieheffingen zo veel mogelijk positief effect hebben, moeten de inkomsten ervan dienen voor projecten die de oorzaken van de congestie aanpakken.
- (40) Rekening houdend met het feit dat bestaande concessieovereenkomsten andere regelingen kunnen bevatten dan die waarin deze richtlijn voorziet, en om hun financiële levensvatbaarheid te waarborgen, is het zinvol te eisen dat bestaande concessieovereenkomsten pas aan de verplichting de infrastructuurheffing te differentiëren moeten voldoen nadat zij ingrijpend zijn gewijzigd.
- (41) Toeslagen op de infrastructuurheffingen kunnen eveneens nuttig zijn voor het oplossen van problemen die voortvloeien uit de aanzienlijke milieuschade of congestie die door het gebruik van bepaalde wegen wordt veroorzaakt, en niet alleen in bergachtige gebieden. De huidige regel, die het gebruik van dergelijke toeslagen tot bergachtige gebieden beperkt, moet daarom worden opgeheven. Indien twee of meer lidstaten in dezelfde corridor hogere toeslagen heffen, moet er rekening mee worden gehouden dat die toeslagen negatieve economische gevolgen kunnen hebben voor andere lidstaten die dezelfde corridor gebruiken. Daarnaast mogen geen toeslagen worden geheven op trajecten waar reeds een congestieheffing geldt, om te voorkomen dat gebruikers tweemaal moeten betalen. Daartoe moeten aan de Commissie, om negatieve effecten op de economische ontwikkeling van perifere regio's te voorkomen en om eenvormige voorwaarden te waarborgen voor de uitvoering van deze richtlijn, uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend teneinde de door de lidstaat voorgelegde plannen om een toeslag aan te rekenen op de infrastructuurheffingen voor specifieke trajecten waar geregeld congestie optreedt, of waarvan het gebruik door voertuigen aanzienlijke milieuschade veroorzaakt, af te wijzen dan wel om wijziging ervan te verzoeken. Die bevoegdheden moeten worden uitgeoefend overeenkomstig Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾.
- (42) Om eenvormige voorwaarden te waarborgen voor de uitvoering van deze richtlijn, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend teneinde uitvoeringshandelingen vast te stellen om de referentiewaarden van de CO₂-emissies te bepalen voor subgroepen zware bedrijfsvoertuigen die niet onder artikel 2, lid 1, punten a) tot en met d), van Verordening (EU) 2019/1242 vallen. De Commissie moet de gegevens met betrekking tot dergelijke subgroepen voertuigen, bekendgemaakt in het in artikel 10 van Verordening (EU) 2018/956 van het Europees Parlement en de Raad ⁽²⁾ bedoelde verslag, overnemen. Gelet op de beperkte aard van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden, hoeft er vóór de vaststelling van de uitvoeringshandelingen niet te worden voorzien in controle door een uit vertegenwoordigers van de lidstaten bestaand comité.
- (43) Indien een lidstaat een wegenheffingsregeling invoert, kan de toekenning van compensaties in bepaalde gevallen leiden tot discriminatie van buitenlandse weggebruikers. De mogelijkheid om compensatie te verlenen moet derhalve worden beperkt tot tolgelden en mag niet langer worden toegestaan voor gebruiksrechten.
- (44) Teneinde potentiële synergie tussen de bestaande wegenheffingsregelingen te benutten, en om de werkingskosten te drukken, moet de Commissie volop worden betrokken bij de samenwerking tussen lidstaten die gezamenlijke wegenheffingsregelingen wensen in te voeren.
- (45) De lidstaten moeten de mogelijkheid hebben om de bouw, de exploitatie, het onderhoud en de ontwikkeling van installaties voor de energie of brandstofvoorziening van emissiearme en emissievrije voertuigen te financieren teneinde de elektrificatie van wegen te bevorderen. Met name wanneer een lidstaat voornemens is die elektrische installaties niet uit de middelen voor wegeninfrastructuur te financieren, mag deze richtlijn die lidstaat niet beletten gebruiksrechten voor die installaties te heffen.

⁽¹⁾ Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13).

⁽²⁾ Verordening (EU) 2018/956 van het Europees Parlement en de Raad van 28 juni 2018 betreffende de monitoring en de rapportering van de CO₂-emissies en het brandstofverbruik van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen (PB L 173 van 9.7.2018, blz. 1).

- (46) Aangezien de doelstelling van deze richtlijn, namelijk ervoor te zorgen dat nationale heffingen op voertuigen voor het gebruik van bepaalde infrastructuur worden toegepast binnen een samenhangend kader dat in de gehele Unie een gelijke behandeling waarborgt, niet in voldoende mate door de lidstaten kan worden verwezenlijkt, maar vanwege het grensoverschrijdende karakter van het wegvervoer en van de problemen die met deze richtlijn worden aangepakt, beter door de Unie kan worden verwezenlijkt, kan de Unie, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan nodig is om die doelstelling te verwezenlijken.
- (47) Externekostenheffingen moeten een zo getrouw mogelijke afspiegeling blijven van de kosten die zware bedrijfsvoertuigen veroorzaken op het gebied van luchtverontreiniging, geluidshinder en klimaatverandering, zonder dat het heffingenstelsel daardoor overdreven ingewikkeld wordt, zodat het gebruik van de meest brandstofefficiënte voertuigen wordt bevorderd, de stimulansen resultaat blijven opleveren en de differentiatie van de wegenheffingen actueel blijft.
- (48) Daarom moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) handelingen vast te stellen om de referentiewaarden voor externekostenheffingen in de bijlagen III ter en III quater bij Richtlijn 1999/62/EG aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang aan te passen. 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 vastgelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven⁽¹³⁾. 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.
- (49) De Richtlijnen 1999/62/EG, 1999/37/EG en (EU) 2019/520 moeten derhalve dienovereenkomstig worden gewijzigd,

HEBBER DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Wijzigingen van Richtlijn 1999/62/EG

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 wegeninfrastructuur aan voertuigen”.

- 2) De artikelen 1 en 2 worden vervangen door:

“Artikel 1

1. Deze richtlijn is van toepassing op:

- a) belastingen op zware vrachtvoertuigen;
- b) tolgelden en gebruiksrechten op voertuigen.

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

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

⁽¹³⁾ PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1.

Artikel 2

1. Voor de toepassing van 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 Raad (*), als aangeduid op de kaarten in bijlage I bij die verordening;
 - 2) “trans-Europees kernnetwerk voor vervoer”: de overeenkomstig hoofdstuk III van Verordening (EU) nr. 1315/2013 geïdentificeerde vervoersinfrastructuur;
 - 3) “aanlegkosten”: de kosten in verband met de aanleg, inclusief, waar passend, de financieringskosten, van:
 - a) nieuwe infrastructuurvoorzieningen of nieuwe infrastructuurverbeteringen (inclusief significante structurele reparaties);
 - b) infrastructuur of infrastructuurverbeteringen (inclusief significante structurele reparaties) die voltooid waren uiterlijk 30 jaar vóór 10 juni 2008, indien de tolregelingen reeds waren ingesteld op 10 juni 2008, of die voltooid waren uiterlijk 30 jaar vóór de vaststelling van nieuwe tolregelingen die na 10 juni 2008 zijn ingevoerd, of
 - c) infrastructuur of infrastructuurverbeteringen die voltooid waren vóór de in punt b) bedoelde termijnen, indien:
 - i) een lidstaat een tolsysteem heeft ingesteld dat voorziet in het terugbetalen van die kosten door middel van een overeenkomst met een exploitant van een tolsysteem of andere rechtshandelingen van gelijke werking die van kracht zijn geworden 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 bedraagt;
 - 4) “financieringskosten”: rente over leningen en rendement op eventueel door aandeelhouders beschikbaar gesteld aandelenkapitaal;
 - 5) “significante structurele reparaties”: structurele reparaties, met uitzondering van reparaties die tegenwoordig geen nut meer hebben voor de weggebruiker, met name indien verdere vernieuwing van het wegdek of andere aanlegwerkzaamheden in de plaats zijn gekomen van het reparatiewerk;
 - 6) “autosnelweg”: een weg die speciaal is ontworpen en aangelegd voor verkeer met motorvoertuigen waarop aanliggende percelen geen uitweg hebben en die:
 - a) behalve op bepaalde plaatsen of tijdelijk, is voorzien van gescheiden rijbanen voor beide verkeersrichtingen, welke rijbanen van elkaar gescheiden zijn hetzij door een scheidende strook die niet voor het verkeer is bestemd hetzij, bij uitzondering, op andere wijze;
 - b) geen andere weg, spoorweg of trambaan, fietspad of voetpad gelijkvloers kruist, en
 - c) specifiek als autosnelweg is aangeduid;
 - 7) “tolgeld”: een vastgesteld bedrag dat betaald moet worden met betrekking tot een voertuig en dat gebaseerd is op de afstand die een bepaald type voertuig op een infrastructuurvoorziening heeft afgelegd, waarvan de betaling het recht geeft om met dat voertuig de infrastructuurvoorziening te gebruiken, en dat bestaat uit een of meer van de volgende heffingen:
 - a) een infrastructuurheffing,
 - b) een congestieheffing, of
 - c) een externekostenheffing;
 - 8) “infrastructuurheffing”: een heffing ter dekking van door een lidstaat gemaakte aanleg-, onderhouds-, exploitatie- en ontwikkelingskosten in verband met de infrastructuur;
 - 9) “externekostenheffing”: een heffing ter dekking van de kosten in verband met een of meer van de volgende heffingen:
 - a) door het verkeer veroorzaakte luchtverontreiniging;
 - b) door het verkeer veroorzaakte geluidshinder, of
 - c) door het verkeer veroorzaakte CO₂-emissies;

- 10) “kosten van door het verkeer veroorzaakte luchtverontreiniging”: de kosten van de schade aan de menselijke gezondheid en aan het milieu die wordt veroorzaakt door de uitstoot, tijdens het gebruik van een voertuig, van fijn stof en van ozonprecursoren zoals NO_x en vluchtige organische stoffen;
- 11) “kosten van door het verkeer veroorzaakte geluidhinder”: de kosten van de schade aan de menselijke gezondheid en aan het milieu die wordt veroorzaakt door de geluidhinder voortgebracht door voertuigen of door het contact van voertuigen met het wegdek;
- 12) “kosten van door het verkeer veroorzaakte CO₂-emissies”: de kosten van de schade die wordt veroorzaakt door het vrijkomen van CO₂ tijdens het gebruik van een voertuig;
- 13) “congestie”: een situatie waarin het verkeersvolume in de buurt komt van of hoger is dan de wegcapaciteit;
- 14) “congestieheffing”: een heffing op voertuigen ter dekking van de in een lidstaat veroorzaakte congestiekosten en tot terugdringing van de verkeerscongestie;
- 15) “gewogen gemiddelde infrastructuurheffing”: de totale inkomsten van een infrastructuurheffing over een bepaalde periode, gedeeld door het aantal kilometers dat zware bedrijfsvoertuigen in die periode op de aan die heffing onderworpen trajecten hebben afgelegd;
- 16) “gebruiksrecht”: een vastgesteld 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;
- 17) “voertuig”: een motorvoertuig met minstens vier wielen of een samenstel van gelede voertuigen bedoeld of gebruikt voor het vervoer van personen of goederen over de weg;
- 18) “zwaar bedrijfsvoertuig”: een voertuig met een technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand van meer dan 3,5 ton;
- 19) “zwaar vrachtvoertuig”: een zwaar bedrijfsvoertuig voor goederenvervoer;
- 20) “touringcar” en “bus”: een zwaar bedrijfsvoertuig voor het vervoer van meer dan acht passagiers, de bestuurder niet meegerekend;
- 21) “licht voertuig”: een voertuig met een technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand van niet meer dan 3,5 ton;
- 22) “personenauto”: een licht voertuig voor het vervoer van niet meer dan acht passagiers, de bestuurder niet meegerekend;
- 23) “voertuig van historisch belang”: een voertuig van historisch belang in de zin van artikel 3, punt 7, van Richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad (**);
- 24) “minibus”: een licht voertuig voor het vervoer van meer dan acht passagiers, de bestuurder niet meegerekend;
- 25) “kampeerauto”: een voertuig uitgerust met een leefruimte die een tafel en zitplaatsen (die al dan niet kunnen worden omgevormd tot slaappleatsen), eventueel afzonderlijke slaappleatsen, en kook- en opslagfaciliteiten omvat;
- 26) “licht bedrijfsvoertuig”: een licht voertuig voor goederenvervoer;
- 27) “bestelwagen”: een licht voertuig als gedefinieerd in punt 4.2 van deel C van bijlage I bij Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad (**);
- 28) “CO₂-emissies” van een zwaar bedrijfsvoertuig: de specifieke CO₂-emissies die zijn vermeld in punt 2.3 van het klanteninformatiedossier van het voertuig in de zin van deel II van bijlage IV bij Verordening (EU) 2017/2400 van de Commissie (****);
- 29) “emissievrij voertuig”:
 - a) een “emissievrij zwaar bedrijfsvoertuig” in de zin van artikel 3, punt 11, van Verordening (EU) 2019/1242 van het Europees Parlement en de Raad (*****), of
 - b) een personenauto, minibus of licht bedrijfsvoertuig zonder interne verbrandingsmotor;

- 30) “emissiearm zwaar bedrijfsvoertuig”:
- a) een “emissiearm zwaar bedrijfsvoertuig” in de zin van artikel 3, punt 12, van Verordening (EU) 2019/1242, of
 - b) een zwaar bedrijfsvoertuig dat niet onder artikel 2, lid 1, punten a) tot en met d), van die verordening valt en waarvan de CO₂-emissies minder dan 50 % bedragen van de referentiewaarden van CO₂-emissies van de groep voertuigen waartoe dat voertuig behoort, en dat geen emissievrij voertuig is;
- 31) “vervoerder”: een onderneming die goederen of passagiers vervoert over de weg;
- 32) “voertuig van emissieklasse Euro 0, Euro I, Euro II, Euro III, Euro IV, Euro V, EEV, Euro VI”: een zwaar bedrijfsvoertuig dat voldoet aan de emissiegrenswaarden in bijlage 0;
- 33) “type zwaar bedrijfsvoertuig”: een categorie waartoe een zwaar bedrijfsvoertuig behoort op basis van het aantal assen, de afmetingen of de massa van het voertuig, of op basis van een voertuigindeling volgens aan de weg toegebrachte schade, zoals het in bijlage IV opgenomen indelingssysteem op basis van de aan het wegdek toegebrachte schade, mits het indelingssysteem gebaseerd is op voertuigkenmerken die voorkomen in de voertuigdocumenten die in alle lidstaten worden gebruikt, of die duidelijk zichtbaar zijn;
- 34) “subgroep voertuigen”: een “subgroep voertuigen” in de zin van artikel 3, punt 8, van Verordening (EU) 2019/1242;
- 35) “groep voertuigen”: een groep voertuigen die is opgenomen in tabel 1 van bijlage I bij Verordening (EU) 2017/2400;
- 36) “rapporteringsperiode van jaar Y”: een “rapporteringsperiode van jaar Y” in de zin van artikel 3, punt 3, van Verordening (EU) 2019/1242;
- 37) “emissiereductietraject” voor de rapporteringsperiode van jaar Y en subgroep voertuigen (sg), namelijk $ET_{Y,sg}$: het product van de jaarlijkse CO₂-emissiereductiefactor ($R-ET_Y$) maal de referentiewaarden van CO₂-emissies (rCO_{2sg}) van de subgroep (sg), namelijk $ET_{Y,sg} = R-ET_Y \times rCO_{2sg}$; voor de jaren $Y \leq 2030$ zijn $R-ET_Y$ en rCO_{2sg} allebei bepaald in punt 5.1 van bijlage I bij Verordening (EU) 2019/1242; voor de jaren $Y > 2030$ is $R-ET_Y$ gelijk aan 0,70; rCO_{2sg} is van toepassing zoals aangepast door middel van de gedelegeerde handelingen die zijn vastgesteld overeenkomstig artikel 11, lid 2, van Verordening (EU) 2019/1242 voor de rapporteringsperiodes vanaf de respectieve datums van toepassing van die gedelegeerde handelingen;
- 38) “referentiewaarden van CO₂-emissies van een groep voertuigen”:
- a) wat voertuigen betreft die onder Verordening (EU) 2019/1242 vallen, het volgens de formule in punt 3 van bijlage I bij die verordening berekende bedrag;
 - b) wat voertuigen betreft die niet onder Verordening (EU) 2019/1242 vallen, het gemiddelde van alle CO₂-emissies van voertuigen in die groep voertuigen, dat overeenkomstig Verordening (EU) 2018/956 van het Europees Parlement en de Raad (*****) voor de eerste rapporteringsperiode is gerapporteerd; die periode begint na de datum waarop de registratie, de verkoop of het in het verkeer brengen van voertuigen van die groep voertuigen, die niet voldoen aan de verplichtingen als bedoeld in artikel 9 van Verordening (EU) 2017/2400, verboden is overeenkomstig artikel 24 van Verordening (EU) 2017/2400;
- 39) “concessieovereenkomst”: een “concessie voor werken” of een “concessie voor diensten” in de zin van artikel 5, punt 1, a) of b), van Richtlijn 2014/23/EU van het Europees Parlement en de Raad (*****);
- 40) “concessietolgeld”: tolgeld geheven door een concessiehouder krachtens een concessieovereenkomst;
- 41) “ingrijpend gewijzigde tol- of heffingsregeling”: een tol- of heffingsregeling waarbij de inkomsten door tariefwijziging naar verwachting zullen 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 (GICP), met uitzondering van energie en onbewerkte voedingsmiddelen, zoals gepubliceerd door de Commissie (Eurostat).
2. Voor de toepassing van lid 1, 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, indien dat later is, op de invoeringsdatum van de nieuwe tolregelingen;

b) kunnen infrastructuurkosten of infrastructuurverbeteringen ook specifieke uitgaven omvatten voor infrastructuurvoorzieningen om geluidshinder te beperken, innovatieve technologieën toe te passen of de verkeersveiligheid te verbeteren, alsook daadwerkelijk door de exploitant van de infrastructuur gemaakte kosten, op basis van objectieve milieuaspecten zoals bescherming tegen bodemverontreiniging.

3. Onverminderd artikel 7 quinquies bis, lid 3, kunnen de lidstaten een kampeerauto ofwel als een touringcar of bus, ofwel als een personenauto behandelen.

(*) 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).

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

(***) Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009 en tot intrekking van Richtlijn 2007/46/EG (PB L 151 van 14.6.2018, blz. 1).

(****) Verordening (EU) 2017/2400 van de Commissie van 12 december 2017 tot uitvoering van Verordening (EG) nr. 595/2009 van het Europees Parlement en de Raad wat de bepaling van de CO₂-emissies en het brandstofverbruik van zware bedrijfsvoertuigen betreft, en tot wijziging van Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad en Verordening (EU) nr. 582/2011 van de Commissie (PB L 349 van 29.12.2017, blz. 1).

(*****) Verordening (EU) 2019/1242 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 tot vaststelling van CO₂-emissionormen 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).

(******) Verordening (EU) 2018/956 van het Europees Parlement en de Raad van 28 juni 2018 betreffende de monitoring en de rapportering van de CO₂-emissies en het brandstofverbruik van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen ((PB L 173 van 9.7.2018, blz. 1).

(******) 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).".

3) De artikelen 7 en 7 bis worden 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 trajecten van hun autosnelwegennet die geen deel uitmaken van het trans-Europees wegennet, mits aan de in de leden 4 tot en met 14 van dit artikel en aan 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 VWEU tolgelden en gebruiksrechten toe te passen op andere wegen, mits het invoeren 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 dan wegen die deel uitmaken van het trans-Europees wegennet voldoen aan de voorwaarden die zijn vastgesteld in de leden 4 en 5 van dit artikel, in artikel 7 bis en in artikel 7 undecies, leden 1, 2 en 4.

3. Onverminderd andere bepalingen van deze richtlijn kunnen tolgelden en gebruiksrechten voor verschillende voertuigcategorieën, zoals zware bedrijfsvoertuigen, zware vrachtoertuigen, touringcars en bussen, lichte voertuigen, lichte bedrijfsvoertuigen, minibussen en personenauto's, onafhankelijk van elkaar worden ingevoerd of gehandhaafd. Wanneer de lidstaten echter "personenauto's in rekening brengen, brengen zij ook lichte bedrijfsvoertuigen in rekening.

4. 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 ertoe besluiten artikel 7 quater bis, lid 3, artikel 7 octies bis, lid 1, en artikel 7 octies ter, lid 2, 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) de toepassing van artikel 7 quater bis, lid 3, artikel 7 octies bis, lid 1, en artikel 7 octies ter, lid 2, maakt het technisch niet werkbaar om in het betrokken tolsysteem een dergelijke differentiatie aan te brengen;
- b) de toepassing van artikel 7 quater bis, lid 3, artikel 7 octies bis, lid 1, en artikel 7 octies ter, lid 2, zou ertoe leiden dat de meest vervuilende voertuigen omrijden, met negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid en de volksgezondheid.

Een lidstaat die besluit om overeenkomstig de tweede alinea van dit lid, artikel 7 quater bis, lid 3, artikel 7 octies bis, lid 1, en artikel 7 octies ter, lid 2, niet toe te passen, stelt de Commissie in kennis van dat besluit.

5. Bij het heffen van tolgelden en gebruiksrechten wordt geen onderscheid gemaakt, direct of indirect, op grond van

- a) de nationaliteit van de weggebruiker;
- b) de lidstaat of het derde land waar de vervoerder gevestigd is;
- c) de lidstaat of het derde land waar het voertuig geregistreerd is;
- d) de herkomst of de bestemming van het vervoer.

6. De lidstaten kunnen in verlaagde tolgelden of gebruiksrechten voorzien op bepaalde trajecten, of bepaalde trajecten volledig vrijstellen van wegensheffingen, met name daar waar de verkeersdrukke gering is in dunbevolkte gebieden.

7. In het geval van wegeninfrastructuur die onder concessieovereenkomsten valt en indien de overeenkomst werd ondertekend vóór 24 maart 2022 of indien in het kader van een procedure voor overheidsopdrachten, de inschrijvingen of antwoorden op uitnodigingen om te onderhandelen op grond van een procedure van gunning door onderhandelingen zijn ontvangen vóór 24 maart 2022, kunnen de lidstaten ervoor kiezen artikel 7 quater bis, lid 3, artikel 7 octies, leden 1 en 2, artikel 7 octies bis en artikel 7 octies ter niet toe te passen op tolgelden en gebruiksrechten op die wegeninfrastructuur totdat de overeenkomst wordt verlengd of de tol- of heffingsregeling ingrijpend wordt gewijzigd.

8. Lid 7 geldt ook voor overeenkomsten op lange termijn tussen een openbare en een particuliere entiteit die werden ondertekend vóór 24 maart 2022 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.

9. De lidstaten kunnen voorzien in verlaagde tolgelden of gebruiksrechten, dan wel in vrijstellingen van de verplichting tolgeld of gebruiksrechten te betalen, voor:

- a) zware bedrijfsvoertuigen die zijn vrijgesteld van de verplichting om een controleapparaat te installeren en te gebruiken krachtens Verordening (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en de Raad (*);
- b) zware vrachtvoertuigen met een technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand van meer dan 3,5 ton en minder dan 7,5 ton die worden gebruikt voor het vervoer van materiaal, uitrusting of machines die zijn bestemd voor gebruik door de bestuurder tijdens diens werk, of voor het afleveren van ambachtelijk vervaardigde goederen, als het vervoer niet voor rekening van derden wordt verricht;
- c) elk voertuig dat onder de voorwaarden van artikel 6, lid 2, punten a) en b), valt of gebruikt wordt door dan wel eigendom is van een persoon met een handicap, en
- d) emissievrije voertuigen met een technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand tot 4,25 ton.

10. Vanaf 25 maart 2030 passen de lidstaten geen gebruiksrechten voor zware bedrijfsvoertuigen toe op het trans-Europees kernnetwerk voor vervoer.

11. In afwijking van lid 10 kunnen de lidstaten gebruiksrechten voor zware bedrijfsvoertuigen heffen op gedeelten van het trans-Europees kernnetwerk voor vervoer, maar alleen in behoorlijk gemotiveerde gevallen waarin tolheffing:

- a) ertoe zou leiden dat de administratieve, investerings- en exploitatiekosten niet meer in verhouding staan tot de verwachte inkomsten of baten van een dergelijke tolheffing, bijvoorbeeld omdat de betrokken trajecten relatief kort of de bevolkingsdichtheid of het verkeersvolume relatief laag zijn, of

- b) zou leiden tot een omleiding van het verkeer met negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid of de volksgezondheid.

Alvorens die gebruiksrechten toe te passen, stellen de lidstaten de Commissie in kennis van dergelijk voornemen. Die kennisgeving bevat de redenen voor de toepassing, in het licht van de eerste alinea, van de gebruiksrechten op basis van objectieve criteria en duidelijke informatie over de voertuigen en trajecten waarop de gebruiksrechten betrekking hebben.

De lidstaten kunnen één enkele kennisgeving indienen voor meerdere trajecten die onder de vrijstellingen vallen, mits de motivering voor elk traject is opgenomen.

12. Wanneer lidstaten overeenkomstig artikel 8 een gemeenschappelijke regeling voor gebruiksrechten toepassen, passen die lidstaten de gemeenschappelijke regeling aan, of heffen zij die op, uiterlijk op 25 maart 2032.

13. Met betrekking tot zware vrachtvoertuigen kan een lidstaat er tot en met 25 maart 2027 voor kiezen tolgeden en gebruiksrechten uitsluitend toe te passen op zware vrachtvoertuigen met een technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand van ten minste 12 ton, indien die lidstaat van oordeel is dat het heffen van tolgeden of gebruiksrechten op zware vrachtvoertuigen van minder dan 12 ton:

- a) als gevolg van omrijden via alternatieve routes grote negatieve gevolgen zou hebben op de doorstroming van het verkeer, op het milieu, op geluidsniveaus, op congestie, op de volksgezondheid of op de verkeersveiligheid;
- b) administratieve kosten zou meebrengen die meer bedragen dan 15 % van de door die uitbreiding gegenereerde extra 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 tolgeden en/of gebruiksrechten alleen toe te passen op zware vrachtvoertuigen met een technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand van ten minste 12 ton, stellen de Commissie in kennis van hun besluit, met opgave van redenen.

14. Indien tolgeden op alle zware bedrijfsvoertuigen worden toegepast, kunnen de lidstaten ervoor kiezen een ander percentage van de kosten door te rekenen aan touringcars, bussen en kampeerauto's enerzijds en aan zware vrachtvoertuigen anderzijds.

15. Uiterlijk op 25 maart 2027 beoordeelt de Commissie de tenuitvoerlegging en doeltreffendheid van deze richtlijn met betrekking tot het in rekening brengen van lichte voertuigen.

Bij die beoordeling wordt rekening gehouden met de ontwikkeling van de heffingsregelingen voor lichte voertuigen wat betreft het soort heffingen dat op verschillende voertuigcategorieën wordt toegepast, de omvang van het bestreken netwerk, de proportionaliteit van de prijsstelling en andere relevante elementen.

Op basis van die beoordeling doet de Commissie zo nodig een wetgevingsvoorstel tot wijziging van de desbetreffende bepalingen van deze richtlijn.

Artikel 7 bis

1. Gebruiksrechten zijn evenredig 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 perioden 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.

Een lidstaat kan besluiten dat op voertuigen die op zijn grondgebied geregistreerd zijn, alleen jaartarieven van toepassing zijn.

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

3. Indien op personenauto's gebruiksrechten worden toegepast, zijn de infrastructuurvoorzieningen ten minste de volgende perioden beschikbaar: een dag, een week of tien dagen of beide, een maand of twee maanden of beide, en een jaar. Het tarief voor twee maanden, het maandtarief, het tiendagentarief, het weektarief en het dagtarief bedragen niet meer dan respectievelijk 30 %, 19 %, 12 %, 11 % en 9 % van het jaartarief.

De lidstaten kunnen de dagelijkse gebruiksrechten uitsluitend voor doorvoer beperken.

De lidstaten kunnen ook andere gebruiksperiodes van de infrastructuur instellen. 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 andere gebruiksperiodes als bedoeld in de eerste alinea, alsmede met de bestaande gebruikspatronen en de administratieve kosten.

Met betrekking tot gebruiksrechten die vóór 24 maart 2022 zijn vastgesteld, kunnen de lidstaten overeenkomstig het beginsel van gelijke behandeling tarieven behouden die hoger liggen dan de in de eerste alinea genoemde maxima, mits die vóór die datum reeds van kracht waren, en overeenkomstige hogere tarieven behouden voor andere gebruiksperiodes. Die tarieven worden evenwel in overeenstemming gebracht met de in de eerste alinea genoemde grenswaarden en met de tweede alinea zodra de ingrijpend gewijzigde heffingsregeling van kracht wordt, en uiterlijk op 25 maart 2030.

4. Wat betreft minibussen en lichte bedrijfsvoertuigen, voldoen de lidstaten aan lid 2 of aan lid 3. Indien de lidstaten voor lichte bedrijfsvoertuigen andere gebruiksrechten vaststellen dan voor personenauto's, stellen zij hogere gebruiksrechten vast voor lichte bedrijfsvoertuigen dan voor personenauto's.

5. Uiterlijk op 25 maart 2027 beoordeelt de Commissie de technische en juridische haalbaarheid van een differentiatie van de behandeling van verschillende lichte bedrijfsvoertuigen op basis van de vraag of het betrokken lichte bedrijfsvoertuig al dan niet met een tachograaf is uitgerust. Op basis van die beoordeling doet de Commissie zo nodig een wetgevingsvoorstel tot wijziging van deze richtlijn in die zin.

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

4) Het volgende artikel wordt ingevoegd:

"Artikel 7 bis bis

1. Lidstaten die vóór 24 maart 2022 toelieten op hun trans-Europees kernnetwerk voor vervoer of een deel ervan toepasten, kunnen een gecombineerde heffingsregeling voor alle zware bedrijfsvoertuigen of voor sommige typen zware bedrijfsvoertuigen vaststellen.

2. In die gecombineerde heffingsregeling kunnen de lidstaten, niettegenstaande artikel 7, lid 10, gebruiksrechten toepassen voor alle zware bedrijfsvoertuigen of voor sommige typen zware bedrijfsvoertuigen, met inbegrip van bepaalde gewichtscategorieën van zware bedrijfsvoertuigen op het trans-Europees kernnetwerk voor vervoer of delen daarvan, overeenkomstig artikel 7, lid 4.

3. De in lid 2 van dit artikel bedoelde gebruiksrechten worden gedifferentieerd overeenkomstig artikel 7 octies bis en op basis van de euro-emissieklasse. Daarnaast stellen de lidstaten voor de betrokken zware bedrijfsvoertuigen de gebruiksrechten, met inbegrip van de administratieve kosten, vast op een tarief dat niet boven de in bijlage II vastgestelde maximumtarieven uitkomt.

4. De lidstaten die de gecombineerde heffingsregeling vaststellen, voeren een effectbeoordeling of -analyse uit waarin de invoering ervan wordt toegelicht en gemotiveerd en die ten minste zes maanden voor de invoering ervan aan de Commissie wordt meegedeeld."

5) De artikelen 7 ter en 7 quater worden 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 aanlegkosten en de kosten voor exploitatie, onderhoud en ontwikkeling van het betrokken infrastructuurnet. De gewogen gemiddelde infrastructuurheffing mag eveneens een rendement op het kapitaal en/of een winstmarge op grond van de marktvoorwaarden omvatten.

2. De in rekening te brengen kosten hebben betrekking op het wegennet of het deel van het wegennet waarop infrastructuurheffingen voor zware bedrijfsvoertuigen worden aangerekend en op de voertuigen die aan die heffingen zijn onderworpen. De lidstaten kunnen ervoor kiezen slechts een percentage van die kosten aan te rekenen.

Artikel 7 quater

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

Indien een externekostenheffing wordt toegepast op zware bedrijfsvoertuigen, differentiëren de lidstaten de heffing en wordt die vastgesteld overeenkomstig de in bijlage III bis bedoelde minimumeisen en methoden en met inachtneming van de in de bijlagen III ter en III quater opgenomen referentiewaarden. De lidstaten kunnen ervoor kiezen slechts een percentage van die kosten in rekening te brengen.

2. Het tarief van de externekostenheffing wordt vastgesteld door de betrokken lidstaat. Indien een lidstaat daartoe een instantie aanwijst, is die instantie 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.

3. De lidstaten kunnen vrijstellingen toepassen om het tarief van de externekostenheffing aan te passen voor voertuigen van historisch belang.”.

6) De volgende artikelen worden ingevoegd:

“Artikel 7 quater bis

1. Wanneer een externekostenheffing voor luchtverontreiniging of geluidshinder wordt aangerekend, houden de lidstaten rekening met de kosten met betrekking tot het wegnemen of het deel daarvan waarop die heffing aangerekend wordt en met de voertuigen die aan die heffing onderworpen zijn.

2. De externekostenheffing in verband met de door het verkeer veroorzaakte luchtverontreiniging geldt niet voor zware bedrijfsvoertuigen die aan de strengste euro-emissionormen voldoen.

De eerste alinea is niet langer van toepassing vier jaar na de datum waarop de regelgeving waarbij die emissienormen zijn ingevoerd, van toepassing werd.

3. Met ingang van 25 maart 2026 passen de lidstaten een externekostenheffing voor de door verkeer veroorzaakte luchtverontreiniging op zware bedrijfsvoertuigen toe op het in artikel 7, lid 1, bedoelde toelagen.

In afwijking van de eerste alinea kunnen de lidstaten besluiten geen externekostenheffing toe te passen op trajecten waar zo'n heffing ertoe zou leiden dat de meest vervuilende voertuigen gaan omrijden, met negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid en de volksgezondheid.

4. De lidstaten kunnen beoordelen of het mogelijk is een externekostenheffing voor CO₂-emissies en voor luchtverontreiniging, of kortingen in verband met die emissies, toe te passen, indien de concessietolgeden niet worden gedifferentieerd overeenkomstig de artikelen 7 octies en 7 octies bis voor zware bedrijfsvoertuigen en overeenkomstig artikel 7 octies ter voor lichte voertuigen.

Het resultaat van die facultatieve beoordeling, met opgave van de redenen waarom de externekostenheffing of korting niet wordt toegepast, wordt aan de Commissie meegedeeld.

Artikel 7 quater ter

1. Lidstaten kunnen hogere externekostenheffingen voor CO₂-emissies toepassen dan de in bijlage III quater opgenomen referentiewaarden, mits dat op niet-discriminerende wijze geschiedt en die heffingen ten hoogste tweemaal de in bijlage III quater vermelde waarden bedragen. Lidstaten die dit lid toepassen, motiveren hun besluit en stellen de Commissie daarvan in kennis overeenkomstig bijlage III bis.

2. Voor bussen en touringcars kunnen de lidstaten ervoor kiezen dezelfde of lagere waarden toe te passen dan die welke op zware vrachtoertuigen worden toegepast.

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

4. Uiterlijk op 25 maart 2027 beoordeelt de Commissie de uitvoering en de doeltreffendheid van de externekostenheffing voor CO₂-emissies, alsook de samenhang ervan met Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad (*) en Richtlijn 2003/96/EG van de Raad (**). Op basis van die beoordeling doet de Commissie zo nodig een wetgevingsvoorstel tot wijziging van dit artikel. Indien dit artikel niet uiterlijk op 1 januari 2027 in die zin is gewijzigd, maar Richtlijn 2003/87/EG of Richtlijn 2003/96/EG zodanig is gewijzigd dat ten minste een deel van de

externe kosten van CO₂-emissies door het wegvervoer daadwerkelijk wordt geïnternaliseerd, stelt de Commissie overeenkomstig artikel 9 quinquies van deze richtlijn gedelegeerde handelingen vast tot wijziging van bijlage III quater bij deze richtlijn om de referentiewaarden van de externekostenheffing voor CO₂-emissies aan te passen, rekening houdend met de effectieve koolstofprijzen voor brandstoffen voor het wegvervoer in de Unie.

- (*) Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 2003 tot vaststelling van een systeem voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Unie en tot wijziging van Richtlijn 96/61/EG van de Raad (PB L 275 van 25.10.2003, blz. 32).
- (**) Richtlijn 2003/96/EG van de Raad van 27 oktober 2003 tot herstructurering van de communautaire regeling voor de belasting van energieproducten en elektriciteit (PB L 283 van 31.10.2003, blz. 51)."

7) Artikel 7 quinquies wordt vervangen door:

"Artikel 7 quinquies

Uiterlijk zes maanden na de vaststelling van nieuwe en strengere euro-emissienormen dient de Commissie zo nodig een wetgevingsvoorstel in om de overeenkomstige referentiewaarden in bijlage III te bepalen en de maximumtarieven voor gebruiksrechten in bijlage II aan te passen."

8) Het volgende artikel wordt ingevoegd:

"Artikel 7 quinquies bis

1. De lidstaten kunnen, overeenkomstig de eisen van bijlage V, een congestieheffing invoeren op elk deel van hun wegennet waar congestie optreedt. De congestieheffingen kunnen uitsluitend worden toegepast op trajecten waar geregeld congestie optreedt en uitsluitend gedurende perioden waarin dat doorgaans het geval is.

2. De lidstaten specificeren de in lid 1 bedoelde trajecten en perioden op basis van objectieve criteria die verband houden met de congestiegraad van de wegen en hun omgeving, onder andere gemeten in termen van gemiddelde verliestijden of filelengtes.

3. Op bepaalde delen van het wegennet ingevoerde congestieheffingen gelden op niet-discriminerende wijze voor alle voertuigcategorieën, in overeenstemming met de in bijlage V vastgestelde standaard equivalentiecoëfficiënten. De lidstaten kunnen evenwel minibussen, bussen en touringcars gedeeltelijk of volledig vrijstellen van de congestieheffing ter bevordering van het collectief vervoer, de sociaal-economische ontwikkeling en de territoriale cohesie. Kampeerauto's worden, ongeacht hun technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand, voor de toepassing van dit lid niet als bussen en touringcars behandeld.

4. De congestieheffing wordt vastgesteld overeenkomstig de in bijlage V bedoelde minimumeisen. Zij is een afspiegeling 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. Een lidstaat die congestieheffingen wil toepassen die hoger zijn dan de in bijlage VI vermelde referentiewaarden, stelt de Commissie daarvan overeenkomstig de in bijlage V bedoelde eisen in kennis.

Inkomsten uit congestieheffingen, of het financiële waarde-equivalent van die inkomsten, worden gebruikt om het congestieprobleem aan te pakken of om duurzaam vervoer en duurzame mobiliteit in het algemeen te ontwikkelen.

Indien die inkomsten aan de algemene begroting worden toegewezen, wordt een lidstaat geacht de tweede alinea te hebben toegepast indien hij een beleid voor financiële steun ten uitvoer legt om het congestieprobleem aan te pakken of om duurzaam vervoer en duurzame mobiliteit te ontwikkelen, waarbij die financiële steun een waarde heeft die gelijk is aan de inkomsten uit congestieheffingen.

5. De lidstaten voorzien in adequate mechanismen om de impact van de congestieheffingen te monitoren en de hoogte daarvan te evalueren. Elke lidstaat evalueert regelmatig, en ten minste om de drie jaar, de hoogte van de heffingen om ervoor te zorgen dat zij niet hoger zijn dan de congestiekosten die in die lidstaat worden veroorzaakt op de trajecten die onderworpen zijn aan de congestieheffing."

9) 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 die is 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 berekend volgens methoden gebaseerd op de in artikel 7 ter en in bijlage III opgenomen kernbeginselen voor kostenberekening. Die gelijkwaardigheid wordt beoordeeld op basis van een referentieperiode waarvan de lengte past bij de aard van de concessieovereenkomst.”.

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

“Artikel 7 septies

1. Nadat een lidstaat de Commissie hiervan in kennis heeft gesteld, kan die lidstaat een toeslag toevoegen aan de infrastructuurheffingen voor specifieke trajecten waar regelmatig congestie optreedt, of waarvan het gebruik door voertuigen aanzienlijke milieuschade veroorzaakt, indien aan de volgende voorwaarden is voldaan:

- a) de inkomsten uit de toeslag worden geïnvesteerd in de ontwikkeling van vervoersdiensten — of in de aanleg of het onderhoud van de vervoersinfrastructuur van het trans-Europees kernnetwerk voor vervoer — die rechtstreeks bijdragen tot de vermindering van de congestie of milieuschade en die zich bevinden in dezelfde corridor als het traject waarvoor de 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 van deze richtlijn, behalve indien de gegenereerde inkomsten worden geïnvesteerd in grensoverschrijdende trajecten op een overeenkomstig hoofdstuk IV van Verordening (EU) nr. 1315/2013 geïdentificeerde kernnetwerkcorridor, in welk geval de toeslag niet meer dan 25 % van die gewogen gemiddelde infrastructuurheffing mag bedragen, of indien twee of meer lidstaten in dezelfde corridor een toeslag aanrekenen, in welk geval die toeslag, na instemming van alle lidstaten die deel uitmaken van die corridor en die grenzen aan de lidstaten op wier grondgebied het gedeelte van de corridor valt waarop een toeslag wordt geheven, meer dan 25 % van die gewogen gemiddelde infrastructuurheffing mag bedragen, maar niet meer dan 50 %;
- c) de toepassing van de toeslag leidt niet tot oneerlijke behandeling van bedrijfsverkeer in vergelijking met andere weggebruikers;
- d) vóór de toepassing 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 vervoersinfrastructuur of vervoersdiensten 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.

2. Voor een nieuw grensoverschrijdend project kan een toeslag uitsluitend worden toegepast indien alle bij het project betrokken lidstaten daarmee instemmen.

3. Een toeslag kan worden toegepast op infrastructuurheffingen die overeenkomstig artikel 7 octies, artikel 7 octies bis of artikel 7 octies ter worden gedifferentieerd.

4. Wanneer de Commissie de vereiste inlichtingen heeft ontvangen van een lidstaat die voornemens is een toeslag in te voeren, stelt zij die informatie ter beschikking van de leden van het in artikel 9 quater bedoelde comité. Indien de Commissie van oordeel is dat de geplande toeslag niet in overeenstemming is met de in lid 1 van dit artikel genoemde voorwaarden of indien zij van oordeel is dat de geplande toeslag aanzienlijke nadelige gevolgen zal hebben voor de economische ontwikkeling van perifere regio's, kan zij uitvoeringshandelingen vaststellen om het door de betrokken lidstaat voorgelegde plan voor heffingen af te wijzen, dan wel om wijziging ervan te verzoeken. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 9 quater, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

5. Er worden geen toeslagen toegepast op trajecten waarop een congestieheffing wordt aangerekend.

Artikel 7 octies

1. De infrastructuurheffing mag worden gedifferentieerd om congestie te reduceren, 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 differentiatie is transparant, wordt openbaar gemaakt en geldt onder gelijke voorwaarden voor alle gebruikers;
- b) de differentiatie wordt toegepast op basis van 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 aangerekend, zijn beperkt tot maximaal zes uur per dag;
- e) de differentiatie op een traject waarop zich congestie voordoet, wordt op een transparante en inkomstenneutrale wijze uitgewerkt en toegepast zodat weggebruikers die in daluren reizen, verlaagde toltarieven betalen, en voor weggebruikers die tijdens de spits op datzelfde traject rijden, hogere toltarieven gelden;
- f) er wordt geen congestieheffing aangerekend op het betrokken traject.

Een lidstaat die een dergelijke differentiatie wenst in te voeren of een bestaande differentiatie wil wijzigen, stelt de Commissie daarvan in kennis en bezorgt haar de nodige informatie zodat zij kan beoordelen of aan de voorwaarden is voldaan.

2. Totdat de differentiatie van de infrastructuurheffingen en gebruiksrechten als bedoeld in artikel 7 octies bis wordt toegepast voor zware bedrijfsvoertuigen, differentiëren de lidstaten de infrastructuurheffing op basis van 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 euro-emissienormen voldoen. Zodra de infrastructuurheffingen en gebruiksrechten worden gedifferentieerd op grond van artikel 7 octies bis, kunnen de lidstaten de differentiatie op basis van de euro-emissieklasse beëindigen.

In afwijking van de eerste alinea kan een lidstaat besluiten de verplichting de infrastructuurheffing te differentiëren niet toe te passen indien een van de volgende situaties zich voordoet:

- a) de samenhang van de tolregelingen op zijn grondgebied zou daardoor ernstig ondermijnd worden;
- b) het is technisch niet werkbaar om in de tolregeling een dergelijke differentiatie aan te brengen;
- c) de meest vervuilende voertuigen zouden daardoor omrijden, met negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid en volksgezondheid;
- d) het tolgeld omvat een externekostenheffing voor luchtverontreiniging.

Dergelijke afwijkende regelingen of vrijstellingen worden ter kennis van de Commissie gebracht.

3. De in dit artikel bedoelde differentiaties mogen niet tot doel hebben extra inkomsten te genereren.”

11) De volgende artikelen worden ingevoegd:

“Artikel 7 octies bis

1. De lidstaten differentiëren de infrastructuurheffingen en de gebruiksrechten voor zware bedrijfsvoertuigen overeenkomstig dit artikel.

De lidstaten passen die differentiatie toe voor de subgroepen zware bedrijfsvoertuigen die vallen onder artikel 2, lid 1, punten a) tot en met d), van Verordening (EU) 2019/1242, en wel uiterlijk twee jaar na de bekendmaking van de referentiewaarden van de CO₂-emissies voor die subgroepen voertuigen in de overeenkomstig artikel 11, lid 1, van die verordening vastgestelde uitvoeringshandelingen.

Voor de CO₂-emissieklassen 1, 4 en 5, als bedoeld in lid 2 van dit artikel, is die differentiatie van toepassing op de groepen zware bedrijfsvoertuigen die niet vallen onder artikel 2, lid 1, punten a) tot en met d), van Verordening (EU) 2019/1242, en wel uiterlijk twee jaar na de bekendmaking van de referentiewaarden van de CO₂-emissies voor de betrokken groep in de op grond van lid 7 van dit artikel vastgestelde uitvoeringshandelingen. Indien punt 5.1 van bijlage I bij Verordening (EU) 2019/1242 door een wetgevingshandeling van de Unie zodanig wordt gewijzigd dat de referentiewaarden van CO₂-emissies voor een groep zware bedrijfsvoertuigen daaronder vallen, worden die referentiewaarden van CO₂-emissies niet langer vastgesteld op grond van lid 7 van dit artikel, maar overeenkomstig punt 5.1 van bijlage I bij die verordening.

Indien de emissiereductietrajecten voor groepen zware bedrijfsvoertuigen die niet onder artikel 2, lid 1, punten a) tot en met d), van Verordening (EU) 2019/1242 vallen, vastgelegd worden bij een wetgevingshandeling van de Unie die punt 5.1 van bijlage I bij die verordening wijzigt, zijn de differentiaties voor de CO₂-emissieklassen 2 en 3, in de zin van lid 2 van dit artikel, van toepassing vanaf de datum van inwerkingtreding van de nieuwe emissiereductietrajecten.

Onverminderd de verlaagde tarieven als bedoeld in lid 3, kunnen de lidstaten voorzien in verlaagde tarieven voor de infrastructuurheffingen of gebruiksrechten, of in vrijstellingen voor de betaling van infrastructuurheffingen of gebruiksrechten voor emissievrije voertuigen van alle groepen voertuigen van 24 maart 2022 tot en met 31 december 2025. Vanaf 1 januari 2026 worden die verlagingen beperkt tot 75 % ten opzichte van de heffing voor CO₂-emissieklasse 1 in de zin van lid 2.

2. De lidstaten stellen, onverminderd lid 1, 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 van de subgroep voertuigen sg die voor het eerst zijn geregistreerd in de rapporteringsperiode van jaar Y met CO₂-emissies van meer dan 5 % lager dan het emissiereductietraject voor de rapporteringsperiode van jaar Y en de subgroep voertuigen sg, maar die niet onder een van de in de punten c), d) en e) genoemde CO₂-emissieklassen vallen;
- c) CO₂-emissieklasse 3 — voertuigen van de subgroep voertuigen sg die voor het eerst zijn geregistreerd in de rapporteringsperiode van jaar Y met CO₂-emissies van meer dan 8 % lager dan het emissiereductietraject voor de rapporteringsperiode van jaar Y en de subgroep voertuigen sg, maar die niet onder een van de in de punten d) en e) genoemde CO₂-emissieklassen vallen;
- d) CO₂-emissieklasse 4 — emissiearme zware bedrijfsvoertuigen;
- e) CO₂-emissieklasse 5 — emissievrije voertuigen.

De lidstaten zorgen ervoor dat de indeling van een voertuig van CO₂-emissieklasse 2 of 3 om de zes jaar na de datum van de eerste registratie opnieuw wordt beoordeeld en dat, in voorkomend geval, het voertuig opnieuw wordt ingedeeld in de betreffende emissieklasse op basis van de op dat moment geldende drempelwaarden. De herindeling wordt, wat de gebruiksrechten betreft, van kracht uiterlijk op de eerste geldigheidsdag die valt op of na de dag van die herindeling.

3. Onverminderd lid 1 zijn de verlaagde heffingen als volgt van toepassing op voertuigen van CO₂-emissieklassen 2, 3, 4 en 5:

- a) CO₂-emissieklasse 2 — verlaging van 5 % tot en met 15 % ten opzichte van de heffing voor CO₂-emissieklasse 1;
- b) CO₂-emissieklasse 3 — verlaging van 15 % tot en met 30 % ten opzichte van de heffing voor CO₂-emissieklasse 1;
- c) CO₂-emissieklasse 4 — verlaging van 30 % tot en met 50 % ten opzichte van de heffing voor CO₂-emissieklasse 1;
- d) CO₂-emissieklasse 5 — verlaging van 50 % tot en met 75 % ten opzichte van de heffing voor CO₂-emissieklasse 1;

Indien de infrastructuurheffing of het gebruiksrecht ook wordt gedifferentieerd op basis van de euro-emissieklasse, worden de in de eerste alinea bedoelde verlagingen toegepast ten opzichte van de heffing die voor de strengste euro-emissienormen wordt toegepast.

4. De in dit artikel bedoelde differentiatie mag niet tot doel hebben extra inkomsten te genereren.

5. In afwijking van lid 1 kan een lidstaat besluiten de verplichting de infrastructuurheffing te differentiëren overeenkomstig lid 2 niet toe te passen, indien een externekostenheffing voor CO₂-emissies wordt aangerekend en gedifferentieerd op basis van de referentiewaarden van de externekostenheffing voor CO₂-emissies in bijlage III quater.

6. Op trajecten waar op verifieerbare wijze een voertuig zonder CO₂-emissies wordt gebruikt, kunnen de lidstaten op dat voertuig verlaagde heffingen toepassen overeenkomstig CO₂-emissieklasse 5. Op andere trajecten passen de lidstaten die van die mogelijkheid gebruikmaken de heffingen voor CO₂-emissieklasse 1 toe op dat voertuig.

7. De Commissie stelt uitvoeringshandelingen vast om de referentiewaarden van de CO₂-emissies te bepalen voor groepen voertuigen die niet onder artikel 2, lid 1, punten a) tot en met d), van Verordening (EU) 2019/1242 vallen.

Die uitvoeringshandelingen bevatten de in het in artikel 10 van Verordening (EU) 2018/956 bedoelde verslag bekendgemaakte relevante gegevens voor iedere groep voertuigen. De Commissie stelt die uitvoeringshandelingen vast uiterlijk zes maanden na de bekendmaking van het in artikel 10 van Verordening (EU) 2018/956 bedoelde verslag.

8. Uiterlijk op 25 maart 2027 beoordeelt de Commissie de uitvoering en de doeltreffendheid van de in dit artikel bedoelde differentiatie van heffingen op basis van CO₂-emissies, alsook of ze nog steeds nodig is en de samenhang ervan met de Richtlijnen 2003/87/EG en 2003/96/EG. Indien nodig doet de Commissie op basis van die beoordeling een wetgevingsvoorstel tot wijziging van de bepalingen van deze richtlijn die verband houden met de differentiatie van heffingen op basis van CO₂-emissies.

9. Na 24 maart 2022 herzielt de Commissie om de vijf jaar de maximumtarieven voor de gebruiksrechten in bijlage II en de in lid 3 bedoelde verlagingen, en doet zij op basis van de resultaten van die herziening zo nodig een wetgevingsvoorstel tot wijziging van die bepalingen.

10. Om de dertig maanden na 24 maart 2022 stelt de Commissie een verslag op waarin de geschiktheid wordt beoordeeld van de drempelwaarden voor CO₂-emissieklassen 2 en 3 als bedoeld in artikel 7 octies bis, lid 2, punten b) en c), van deze richtlijn, met betrekking tot de overeenkomstig artikel 11, lid 1, van Verordening (EU) 2019/1242 gepubliceerde referentie-emissies of de overeenkomstig Verordening (EU) 2018/956 gerapporteerde CO₂-emissies, en doet zij zo nodig een wetgevingsvoorstel tot wijziging van die drempelwaarden op basis van de resultaten van die beoordeling.

11. De toepassing van de in dit artikel bedoelde differentiatie van heffingen op basis van CO₂-emissies is niet verplicht indien een andere maatregel van de Unie betreffende koolstofheffing op brandstof voor het wegvervoer van toepassing is.

Artikel 7 octies ter

1. De lidstaten kunnen tolgelden en gebruiksrechten voor lichte voertuigen differentiëren op basis van de milieuprestaties van het voertuig, als bepaald door de specifieke CO₂-emissies (gecombineerd) of (gewogen, gecombineerd) als geregistreerd in punt 49 van het conformiteitscertificaat van het voertuig, en door de Euro-emissieprestaties.

Onverminderd lid 2 van dit artikel gelden lagere toltarieven en gebruiksrechten voor personenauto's, minibussen en lichte bedrijfsvoertuigen die aan de twee volgende voorwaarden voldoen:

- a) hun specifieke CO₂-emissies, als bepaald overeenkomstig Verordening (EU) 2017/1151 van de Commissie (*), zijn gelijk aan nul, of lager dan:
 - i) voor de periode van 2021 tot en met 2024 de doelstellingen₂₀₂₁ voor het wagenpark van de EU die zijn bepaald overeenkomstig deel A, punt 6, en deel B, punt 6, van bijlage I bij Verordening (EU) 2019/631 van het Europees Parlement en de Raad (**);
 - ii) voor de periode van 2025 tot en met 2029: de doelstellingen voor het wagenpark van de EU die zijn vastgesteld overeenkomstig deel A, punt 6.1.1, en deel B, punt 6.1.1, van bijlage I bij Verordening (EU) 2019/631;
 - iii) voor de periode vanaf 2030: de doelstellingen voor het wagenpark van de EU die zijn vastgesteld overeenkomstig deel A, punt 6.1.2, en deel B, punt 6.1.2, van bijlage I bij Verordening (EU) 2019/631;
- b) hun emissies van verontreinigende stoffen, als bepaald overeenkomstig Verordening (EU) 2017/1151, zijn zoals vastgesteld in de tabel in bijlage VII bij deze richtlijn. De lidstaten kunnen de in bijlage VII bij deze richtlijn bedoelde verlaging voor emissievrije voertuigen toepassen zonder de in die bijlage bedoelde verlagingen voor de overige emissieprestatiecategorieën toe te passen.

2. Met ingang van 1 januari 2026 differentiëren de lidstaten, voor zover technisch werkbaar, de tolgelden en het jaartarief van de gebruiksrechten voor bestelwagens en minibussen op basis van de milieuprestaties van het voertuig, overeenkomstig de voorschriften in bijlage VII. Daartoe zijn de bepalingen van de tweede alinea van lid 1 indicatief.

Indien lidstaten ervoor kiezen andere criteria voor emissieprestaties of een andere mate van verlaging toe te passen dan die vermeld in lid 1, of ervoor kiezen andere of extra criteria te hanteren, stellen zij de Commissie daarvan ten minste zes maanden vóór de invoering van een differentiatie in kennis, en rechtvaardigen zij die keuze.

De lidstaten kunnen er echter voor kiezen uitsluitend verlagingen toe te passen op emissievrije voertuigen, zonder enige differentiatie voor andere voertuigen en zonder de Commissie daarvan in kennis te stellen.

3. Met inachtneming van de voorwaarden van de leden 1 en 2 mogen de lidstaten rekening houden met een verbeterde milieuprestatie van het voertuig die wordt behaald doordat het voertuig is aangepast om op alternatieve brandstoffen te rijden.

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

5. De in dit artikel bedoelde differentiaties mogen niet tot doel hebben extra inkomsten te genereren.

(*) 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 de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie, tot wijziging van Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad, Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie en Verordening (EU) nr. 1230/2012 van de Commissie en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie (PB L 175 van 7.7.2017, blz. 1).

(**) Verordening (EU) 2019/631 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2019 tot vaststelling van CO₂-emissionormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen, en tot intrekking van Verordeningen (EG) nr. 443/2009 en (EU) nr. 510/2011 (PB L 111 van 25.4.2019, blz. 13)."

12) Artikel 7 nonies wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 1 wordt als volgt gewijzigd:

i) de aanhef wordt vervangen door:

“1. 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:”;

ii) aan punt a) wordt het volgende streepje toegevoegd:

“— voor zover van toepassing, duidelijke informatie over de belangrijkste kenmerken van de elektronische tolregeling, waaronder de interoperabiliteit ervan;”;

b) het volgende lid wordt ingevoegd:

“1 bis. Bij het toezenden van informatie aan de Commissie overeenkomstig lid 1 kan een lidstaat informatie over meer dan één wijziging van een tolregeling met gebruikmaking van een infrastructuurheffing toevoegen. Indien de Commissie al in kennis werd gesteld van een wijziging, wordt de lidstaat geacht aan de informatieverplichting van lid 1 te hebben voldaan en kan die wijziging worden uitgevoerd zonder de Commissie verder te informeren.”;

c) lid 3 wordt vervangen door:

“3. Vóór de uitvoering van een nieuwe of ingrijpend gewijzigde tolregeling met gebruikmaking van een externekostenheffing of congestieheffing informeren de lidstaten de Commissie over het wegennet waarop de nieuwe regeling van toepassing is, en van de voorgenomen tarieven per voertuigcategorie en emissieklasse, en stellen zij, indien van toepassing, de Commissie daarvan in kennis overeenkomstig bijlage III bis, punt 2, of bijlage V, punt 2.”;

d) lid 4 wordt geschrapt;

13) Artikel 7 decies wordt als volgt gewijzigd:

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

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

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

b) het volgende lid wordt ingevoegd:

“2 bis. De lidstaten kunnen voor frequente gebruikers voorzien in kortingen op of verlagingen van de infrastructuurheffing voor personenauto's, 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, worden niet verhaald op minder frequente gebruikers.”;

c) lid 3 wordt vervangen door:

“3. Met inachtneming van de voorwaarden van artikel 7 octies, lid 1, punt b), en van artikel 7 octies, lid 3, van deze richtlijn mogen de toltarieven voor grote projecten van het trans-Europees kernnetwerk voor vervoer, waarvan de kaarten zijn aangeduid in bijlage I bij Verordening (EU) nr. 1315/2013, aan andere vormen van differentiatie worden onderworpen, teneinde de commerciële levensvatbaarheid van die projecten veilig te stellen, wanneer zij directe concurrentie ondervinden van andere vervoerswijzen. De daaruit voortvloeiende tariefstructuur moet lineair en proportioneel zijn. De details ervan worden openbaar gemaakt, en de tariefstructuur is voor alle gebruikers onder gelijke voorwaarden beschikbaar. De tariefstructuur leidt niet tot het doorberekenen van extra kosten aan andere gebruikers in de vorm van hogere toltarieven.”.

14) Artikel 7 undecies wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 1 wordt vervangen door:

“1. De tolgelden en de gebruiksrechten worden toegepast en geïnd en op hun betaling wordt toezicht gehouden op een zodanige wijze dat de vrije verkeersstromen zo weinig mogelijk worden belemmerd en verplichte controles aan de binnengrenzen van de Unie worden vermeden. Daartoe werken de lidstaten samen voor de vaststelling van methoden die weggebruikers in staat stellen de tolgelden en gebruiksrechten 24 uur per dag te betalen, op zijn minst elektronisch, of, aan de grens of aan de belangrijkste verkooppunten, met de gebruikelijke betaalmiddelen, zowel binnen als buiten de lidstaten waarin de tolgelden of gebruiksrechten worden toegepast. De lidstaten zijn niet verplicht te voorzien in fysieke betaalpunten.”;

b) het volgende lid wordt ingevoegd:

“2 bis. Indien een bestuurder of, waar passend, de vervoerder of de aanbieder van de Europese dienst voor elektronische tolheffing (European Electronic Toll Service — EETS) het bewijs niet kan leveren van de emissieklasse van het voertuig voor de toepassing van artikel 7 octies, lid 2, artikel 7 octies bis of artikel 7 octies ter, kunnen de lidstaten tolgelden of gebruiksrechten heffen tot het hoogste tarief.

De lidstaten nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de weggebruiker de emissieklasse van het voertuig in ieder geval elektronisch kan aangeven alvorens gebruik te maken van de infrastructuur. De lidstaten kunnen elektronische en niet-elektronische middelen aanbieden zodat de gebruiker het bewijs kan leveren om in aanmerking te komen voor tolverminderingen of, waar passend, bij een controle. De lidstaten kunnen eisen dat het bewijs dat langs elektronische weg wordt geleverd, wordt verstrekt voordat de infrastructuur wordt gebruikt.

De lidstaten kunnen de maatregelen nemen die nodig zijn om ervoor te zorgen dat het bewijs kan worden geleverd gedurende dertig dagen of een langere door de lidstaten te bepalen periode na het gebruik van de infrastructuur, en om de terugbetaling te waarborgen van eventuele verschillen tussen de aangerekende tolgelden of gebruiksrechten en de tolgelden of gebruiksrechten voor de emissieklasse van het betrokken voertuig zoals die blijkt uit binnen de vastgestelde termijn verstrekt bewijs.”;

c) de leden 3 en 4 worden vervangen door:

“3. Indien een lidstaat een voertuig 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 in voorkomend geval vermeld op een aan de weggebruiker verstrekt ontvangstbewijs, voor zover mogelijk op elektronische wijze. De weggebruiker kan ermee instemmen dat hem geen ontvangstbewijs wordt verstrekt.

4. Indien economisch haalbaar, rekenen de lidstaten infrastructuurheffingen, externekosten- en congestieheffingen aan en innen zij die door middel van een elektronisch tolheffingssysteem voor het wegverkeer dat voldoet aan de bepalingen van artikel 3, lid 1, van Richtlijn (EU) 2019/520 van het Europees Parlement en de Raad (*). De Commissie bevordert de samenwerking tussen de lidstaten die noodzakelijk blijkt om de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen op Europees niveau te waarborgen.

(*) Richtlijn (EU) 2019/520 van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2019 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer en ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over niet-betaling van wegetol in de Unie (PB L 91 van 29.3.2019, blz. 45).".

15) 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 belet deze richtlijn de lidstaten die een tolregeling invoeren niet om daarvoor een adequate compensatie te bieden.”.

16) Artikel 8 wordt als volgt gewijzigd:

a) in 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, die niet boven de in artikel 7 bis bedoelde maximumtarieven mogen uitkomen;”;

b) het volgende lid wordt toegevoegd:

“3. In het geval van een gemeenschappelijk systeem voor gebruiksrechten als bedoeld in lid 1 van dit artikel, wordt de uiterste datum voor toepassing van de in artikel 7 octies bis, lid 1, tweede en derde alinea, bedoelde differentiaties verlengd tot en met 25 maart 2025, of indien de referentiewaarden van de CO₂-emissies worden bekendgemaakt na 24 maart 2022, drie jaar na de bekendmaking van de referentiewaarden van de CO₂-emissies.”.

17) Artikel 9 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 1 bis wordt vervangen door:

“1 bis. Deze richtlijn belet de lidstaten niet de volgende heffingen toe te passen:

a) regulerende heffingen die specifiek bedoeld zijn om verkeerscongestie of milieueffecten, zoals slechte luchtkwaliteit, tegen te gaan op alle wegen in stedelijke gebieden, waaronder wegen van het trans-Europees netwerk die door stedelijke gebieden lopen;

b) heffingen die specifiek bedoeld zijn om de bouw, de exploitatie, het onderhoud en de ontwikkeling van installaties te financieren die zijn geïntegreerd in of worden ingezet langs of over wegen om emissiearme en -vrije voertuigen in beweging van energie te voorzien, en die aan die voertuigen worden opgelegd.

Die heffingen worden op niet-discriminerende basis toegepast.”;

b) in lid 2 wordt de tweede alinea geschrapt.

18) Aan artikel 9 quater wordt het volgende lid toegevoegd:

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

19) 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 deze richtlijn met betrekking tot bijlage 0, de formules in punten 4.1 en 4.2 van bijlage III bis, en de bedragen in de tabellen in de bijlagen III ter en III quater, teneinde die aan te passen aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang.

Onder de in artikel 7 quater ter, lid 4, genoemde omstandigheden stelt de Commissie overeenkomstig artikel 9 sexies gedelegeerde handelingen vast tot wijziging van deze richtlijn wat betreft de referentiewaarden van de externekostenheffing voor CO₂-emissies, zoals bepaald in bijlage III quater, rekening houdend met de effectieve koolstofprijs voor brandstoffen voor het wegvervoer in de Unie. Die wijzigingen mogen alleen tot doel hebben ervoor te zorgen dat de externekostenheffingen voor CO₂-emissies niet hoger worden dan nodig is om die externe kosten te internaliseren.

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 24 maart 2022. 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 dezelfde termijnen verlengd, tenzij het Europees Parlement of de Raad zich uiterlijk drie maanden voor het einde van die termijnen tegen die verlenging verzet.
3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in artikel 9 quinquies bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Een 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. Voordat de Commissie een gedelegeerde handeling vaststelt, raadpleegt zij de door elke lidstaat aangewezen deskundigen overeenkomstig de beginselen die zijn neergelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven (*).
5. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, geeft zij daarvan tegelijkertijd kennis aan het Europees Parlement en de Raad.
6. Een op grond van 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 meegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.

(*) PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1.”.

- 20) De artikelen 9 septies en 9 octies worden geschrapt.
- 21) De artikelen 10 bis en 11 worden vervangen door:

“Artikel 10 bis

1. De bedragen in euro in bijlage II en de bedragen in centen in de tabellen in de bijlagen III ter en III quater worden om de twee jaar aangepast ter verrekening van de wijzigingen in het voor de gehele EU geldende geharmoniseerde indexcijfer van de consumptieprijzen (GICP), exclusief energie en onbewerkte voedingsmiddelen, als gepubliceerd door de Commissie (Eurostat). De eerste aanpassing vindt plaats uiterlijk op 31 maart 2025.

De bedragen worden automatisch geactualiseerd door aanpassing van het basisbedrag in euro of in centen met de procentagewijziging in bovengenoemde index. De resulterende bedragen worden afgerond tot een rond bedrag in euro wat betreft bijlage II en een rond bedrag in een tiende cent wat betreft de bijlagen III ter en III quater.

2. De Commissie publiceert de aangepaste bedragen als bedoeld in lid 1 uiterlijk op 31 maart 2025 in het *Publicatieblad van de Europese Unie*. Die aangepaste bedragen gelden vanaf de eerste dag van de maand volgend op de bekendmaking daarvan.

Artikel 11

1. Uiterlijk op 25 maart 2025 en daarna om de vijf jaar publiceren de lidstaten een verslag in geaggregeerde vorm over de op hun grondgebied geheven tolgelden en gebruiksrechten.

2. In het op grond van lid 1 gepubliceerde verslag wordt de volgende informatie opgenomen:
- a) de ontwikkeling van de heffingen voor het gebruik van wegeninfrastructuur, namelijk de desbetreffende netwerken en voertuigcategorieën, met inbegrip van alle vrijstellingen op grond van artikel 7, artikel 7 quater of artikel 7 octies ter;
 - b) de differentiatie van de infrastructuurheffingen of gebruiksrechten op basis van de voertuigcategorie en het type zwaar bedrijfsvoertuig;
 - c) de differentiatie van de infrastructuurheffingen of gebruiksrechten op basis van de milieuprestaties van de voertuigen, op grond van artikel 7 octies, artikel 7 octies bis of artikel 7 octies ter;
 - d) voor zover van toepassing, de differentiatie van infrastructuurheffingen op basis van het tijdstip van de dag, het soort dag of het seizoen, op grond van artikel 7 octies, lid 1;
 - e) de externekostenheffingen die zijn aangerekend voor elke combinatie van voertuigklasse, wegtype en tijdperiode;
 - f) de gewogen gemiddelde infrastructuurheffing en de totale inkomsten uit de infrastructuurheffingen;
 - g) de totale inkomsten uit externekostenheffingen;
 - h) de totale inkomsten uit congestieheffingen per voertuigcategorie;
 - i) de totale inkomsten van de toeslagen en de delen van het wegennet waarop ze werden aangerekend;
 - j) de totale inkomsten uit tolgelden of uit gebruiksrechten, of, in bepaalde gevallen, uit beide;
 - k) het gebruik van de door de toepassing van deze richtlijn gegenereerde inkomsten en hoe de lidstaten met die inkomsten de doelstellingen van artikel 9, lid 2, konden verwezenlijken, of, indien die inkomsten aan de algemene begroting worden toegewezen, de uitgaven voor infrastructuur voor het wegverkeer en projecten voor duurzaam vervoer, en
 - l) de ontwikkeling van het aandeel voertuigen van de verschillende emissieklassen op tolwegen.

De lidstaten die die informatie online openbaar maken, zijn niet verplicht het verslag op te stellen.”.

22) De bijlagen worden als volgt gewijzigd:

- a) De bijlagen 0, II, III, III bis, III ter en IV worden gewijzigd overeenkomstig de punten 1, 2, 3, 4, 5 en 7 van de bijlage bij deze richtlijn;
- b) de tekst in de punten 6 en 8 van de bijlage bij deze richtlijn wordt toegevoegd als de bijlagen III quater, V, VI en VII bij Richtlijn 1999/62/EG.

Artikel 2

Wijzigingen van Richtlijn 1999/37/EG

Bijlage I bij Richtlijn 1999/37/EG wordt als volgt gewijzigd:

1) Punt II.6 (V.7) wordt vervangen door:

“(V.7) CO₂ (in g/km) of specifieke CO₂-emissies indien aangegeven in punt 49.5 van het EG-certificaat van overeenstemming van zware bedrijfsvoertuigen als gedefinieerd in het aanhangsel bij bijlage VIII bij Uitvoeringsverordening (EU) 2020/683 van de Commissie (*) of in punt 49.5 van het certificaat van individuele goedkeuring van een voertuig zoals gedefinieerd in aanhangsel 1 van bijlage III bij die verordening,

(*) Uitvoeringsverordening (EU) 2020/683 van de Commissie van 15 april 2020 tot uitvoering van Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad wat betreft de administratieve voorschriften voor de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd (PB L 163 van 26.5.2020, blz. 1).”.

2) Het volgende punt wordt toegevoegd:

“(V.10) CO₂-emissieklasse van zware bedrijfsvoertuigen bepaald bij de eerste registratie, overeenkomstig artikel 7 octies bis, lid 2, van Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad (*).

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

Artikel 3

Wijziging van Richtlijn (EU) 2019/520

In bijlage I bij Richtlijn (EU) 2019/520, in de rubriek “Gegevens elementen die worden verstrekt als resultaat van de krachtens artikel 23, lid 1, uitgevoerde geautomatiseerde zoekopdracht”, deel I “Gegevens met betrekking tot voertuigen”, wordt de tabel vervangen door:

“Deel I. Gegevens met betrekking tot voertuigen

Item	V/F ⁽¹⁾	Opmerkingen
Kenteken	V	
Chassisnummer/Voertuigidentificatienummer (VIN)	V	
Lidstaat van inschrijving	V	
Merk	V	(D.1 ⁽²⁾) bijvoorbeeld Ford, Opel, Renault
Handelsbenaming van het voertuig	V	(D.3) bijvoorbeeld Focus, Astra, Megane
EU-categoriecode	V	(J) bijvoorbeeld bromfiets, motorfiets, auto
Euro-emissieklasse	V	bijvoorbeeld Euro 4, Euro 6
CO ₂ -emissieklasse	F	van toepassing op zware bedrijfsvoertuigen
Datum van herclassificering	F	van toepassing op zware bedrijfsvoertuigen
CO ₂ in g/tkm	F	van toepassing op zware bedrijfsvoertuigen
Technisch toelaatbare maximummassa van het voertuig in beladen toestand	V	

⁽¹⁾ V = verplicht indien beschikbaar in het nationaal register, F = facultatief.

⁽²⁾ Geharmoniseerde Uniecode, zie Richtlijn 1999/37/EG.”.

Artikel 4

Omzetting

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op 25 maart 2024 aan deze richtlijn te voldoen. Zij delen de Commissie de tekst van die bepalingen onmiddellijk mee.

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

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

*Artikel 5***Inwerkingtreding**

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

*Artikel 6***Adressaten**

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel, 24 februari 2022.

Voor het Europees Parlement
De voorzitter
R. METSOLA

Voor de Raad
De voorzitter
A. PANNIER-RUNACHER

BIJLAGE

1) Aan punt 3 van bijlage 0 bij Richtlijn 1999/62/EG wordt de volgende tabel toegevoegd:

“Euro VI-emissiegrenswaarden

	Grenswaarden							
	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x ⁽¹⁾ (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	Deeltjes- massa (mg/kWh)	Deeltjesaan- tal (#/kWh)
WHSC (CI)	1 500	130			400	10	10	8,0 × 10 ¹¹
WHTC (CI)	4 000	160			460	10	10	6,0 × 10 ¹¹
WHTC (PI)	4 000		160	500	460	10	10	6,0 × 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.”.

2) Bijlage II bij Richtlijn 1999/62/EG wordt vervangen door:

“BIJLAGE II

MAXIMUMBEDRAGEN VAN GEBRUIKSRECHTEN IN EURO, INCLUSIEF ADMINISTRATIEVE KOSTEN, BEDOELD IN ARTIKEL 7 BIS, LID 2

Jaarlijks

	maximaal drie assen	minimaal vier assen
Euro 0	1 899	3 185
Euro I	1 651	2 757
Euro II	1 428	2 394
Euro III	1 242	2 073
Euro IV	1 081	1 803
Euro V	940	1 567
Euro VI	855	1 425

Maand-, week- en dagtarief

Het maximale maand-, week- en dagtarief staat in verhouding tot de duur van het gebruik van de infrastructuur.”.

3) Bijlage III bij Richtlijn 1999/62/EG wordt als volgt gewijzigd:

a) in punt 2.1, wordt het zesde streepje vervangen door:

“— De kostentoe rekening 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 daartoe worden gecorrigeerd aan de hand van objectief verantwoorde “equivalentiecoëfficiënten”, zoals die welke zijn opgenomen in punt 4⁽¹⁾.”;

b) 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 opgenomen in punt 4.”;

c) in punt 4 wordt de titel vervangen door:

“4. Aandeel van zware bedrijfsvoertuigen in het verkeer, equivalentiecoëfficiënten en correctiemechanisme”;

d) in punt 4 wordt het eerste streepje vervangen door:

“— 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 de hogere kosten voor aanleg en reparatie van infrastructuur voor gebruik door zware bedrijfsvoertuigen mee te rekenen.”.

4) Bijlage III bis bij Richtlijn 1999/62/EG wordt vervangen door:

“BIJLAGE III bis

MINIMUMEISEN VOOR DE AANREKENING VAN EEN EXTERNEKOSTENHEFFING

In deze bijlage worden de minimumeisen vastgesteld voor de aanrekening van een externekostenheffing en, in voorkomend geval, voor de berekening van de maximale externekostenheffing.

1. Betrokken delen van het wegennet

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

Indien een lidstaat voornemens is een externekostenheffing slechts aan te rekenen op een deel of delen van zijn wegennet, namelijk het aandeel van die lidstaat in het trans-Europees wegennet en de autosnelwegen in die lidstaat, wordt dat deel of worden die delen aangewezen nadat een beoordeling is gemaakt waarbij is vastgesteld dat het opleggen van een externekostenheffing op andere delen van het aldus samengestelde wegennet nadelige effecten kan hebben op het milieu, de volksgezondheid of de verkeersveiligheid.

Met ingang van 25 maart 2026 kiest een lidstaat die voornemens is geen externekostenheffing voor luchtverontreiniging aan te rekenen op specifieke trajecten van zijn tolwegennet, die specifieke trajecten ook op basis van een dergelijke beoordeling.

2. Relevante voertuigen, wegen en tijdsperiodes

Indien een lidstaat voornemens is hogere externekostenheffingen aan te rekenen dan de in bijlage III ter of bijlage II quater opgenomen referentiewaarden, stelt die lidstaat de Commissie in kennis van de voertuigindeling op basis waarvan de externekostenheffingen zal worden gedifferentieerd. Indien van toepassing stelt de lidstaat de Commissie in kennis van de ligging van de wegen die aan hogere externekostenheffingen onderworpen zullen worden (“voorstedelijke wegen, (inclusief autosnelwegen)”) en van de wegen die aan lagere externekostenheffingen onderworpen zullen worden (“interlokale wegen (inclusief autosnelwegen)”).

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

⁽¹⁾ Bij de toepassing van equivalentiecoëfficiënten door de lidstaten kan rekening worden gehouden met wegenaanleg in fasen of volgens een langelevenscyclusbenadering.

De indeling van de wegen in voorstedelijke wegen (inclusief autosnelwegen) en interlokale wegen (inclusief autosnelwegen) en de vaststelling van de tijdsperiodes is gebaseerd op objectieve criteria in verband met het niveau van blootstelling van de wegen en hun omgeving aan verontreiniging, zoals de bevolkingsdichtheid, de jaarlijkse gemiddelde luchtverontreiniging (met name van PM_{10} en NO_2) en het aantal dagen (voor PM_{10}) en uren (NO_2) waarop, respectievelijk waarin 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 indien een lidstaat voornemens is hogere externekostenheffingen toe te passen dan de in bijlage III ter of bijlage III quater opgenomen referentiewaarden.

Voor elke voertuigklasse, elk soort weg en elke tijdsperiode, naargelang het geval, stelt de lidstaat of, waar passend, 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 bekendmaking moet geruime tijd vóór de uitvoering 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, waar passend, een onafhankelijke instantie zich laten leiden door het beginsel van doelmatige tarifiering, zijnde de vaststelling van tarieven die een zo getrouw mogelijke afspiegeling 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 omrijden en de negatieve effecten die dat kan hebben op de verkeersveiligheid, het milieu en de congestie, en moet worden onderzocht hoe die risico's kunnen worden beperkt.

De lidstaat of, waar passend, een onafhankelijke instantie monitort in hoeverre de heffingsregeling de door het wegvervoer veroorzaakte milieuschade vermindert. Om de twee jaar worden, waar passend, de tariefstructuur en het specifieke bedrag van de heffing dat is vastgesteld voor een bepaalde voertuigklasse, een wegtype en een periode, aangepast aan de veranderingen in vraag en aanbod van het vervoer.

4. Externekostenelementen

4.1. Kosten van door het verkeer veroorzaakte luchtverontreiniging

Indien een lidstaat hogere externekostenheffingen wil toepassen dan de in bijlage III ter opgenomen referentiewaarden, berekent die lidstaat of, waar passend, 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 geld 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 in Richtlijn (EU) 2016/2284 van het Europees Parlement en de Raad (*) bepaalde nationale emissie-inventarissen vast te stellen (waarbij gebruik moet worden gemaakt van het EMEP/EEA-richtsnoer voor de inventarisatie van emissies van luchtverontreinigende stoffen (**)). De in geld uitgedrukte kosten van verontreinigende stoffen worden door de lidstaat of, waar passend, door een onafhankelijke instantie als bedoeld in artikel 7 quater, lid 2, van deze richtlijn geraamd op basis van wetenschappelijk onderbouwde methoden.

De lidstaat of, waar passend, 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 geld uitgedrukte plaatselijke kosten van de luchtverontreinigende stoffen.

4.2. Kosten van door het verkeer veroorzaakte geluidshinder

Indien een lidstaat hogere externekostenheffingen wil toepassen dan de in bijlage III ter opgenomen referentiewaarden, berekent de lidstaat of, waar passend, een onafhankelijke instantie de in rekening te brengen kosten van de door het verkeer veroorzaakte geluidshinder aan de hand van de volgende formules:

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

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

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

waarbij:

- NCV_j = geluidshinderkosten van één zwaar vrachtoertuig 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 (personenauto-equivalent)
- a en b = wegingsfactoren die zodanig door de lidstaten zijn vastgesteld dat de resulterende gewogen gemiddelde geluidshinderheffing per voertuigkilometer overeenkomt met NCV_j (dagelijks).

De door het verkeer veroorzaakte geluidshinder betreft het effect 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 krachtens artikel 7 van Richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad (***) , of een andere gelijkwaardige gegevensbron.

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

Bij de bepaling van het gewogen gemiddeld dagelijks verkeer wordt uitgegaan van een equivalentiefactor “ e ” tussen zware vrachtoertuigen en personenauto’s op basis van de geluidsemissies van de gemiddelde personenauto en het gemiddelde zwaar vrachtoertuig en in het licht van Verordening (EU) nr. 540/2014 van het Europees Parlement en de Raad (****).

De lidstaat of, waar passend, een onafhankelijke instantie, kan gedifferentieerde geluidshinderheffingen vaststellen om het gebruik van stillere voertuigen te belonen, mits dat niet tot ongelijke behandeling van buitenlandse voertuigen leidt.

4.3. Kosten van door het verkeer veroorzaakte CO₂-emissies

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

- a) de keuze van de emissiestreefwaarde;
- b) de raming van de mogelijkheden voor mitigatie;
- c) de raming van het referentiescenario;
- d) risicoaversie en verliesaversie;
- e) de weging van het eigen vermogen.

Ten minste zes maanden vóór de uitvoering van een dergelijke externekostenheffing voor CO₂-emissies stelt de lidstaat de Commissie daarvan in kennis..

- (*) Richtlijn (EU) 2016/2284 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2016 betreffende de vermindering van de nationale emissies van bepaalde luchtverontreinigende stoffen, tot wijziging van Richtlijn 2003/35/EG en tot intrekking van Richtlijn 2001/81/EG (PB L 344 van 17.12.2016, blz. 1).
- (**) Methodologie van het Europees Milieuagentschap: het EMEP/EEA-richtsnoer van 2019 voor de inventarisatie van emissies van luchtverontreinigende stoffen — Technisch richtsnoer om nationale emissie-inventarissen op te stellen (<http://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2019>).
- (***) 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).
- (****) 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 (PB L 158 van 27.5.2014, blz. 131)."

5) Bijlage III ter bij Richtlijn 1999/62/EG wordt vervangen door:

"BIJLAGE III ter

REFERENTIEWAARDEN VOOR EXTERNEKOSTENHEFFINGEN

In deze bijlage worden de referentiewaarden van de externekostenheffing vastgesteld, met inbegrip van de kosten van luchtverontreiniging en geluidshinder.

Tabel 1

Referentiewaarden van de externekostenheffing voor zware vrachtvoertuigen

Voertuigklasse	Cent/voertuigkilometer	Voorstedelijke wegen ⁽¹⁾	Interlokale wegen ⁽²⁾
Zwaar vrachtvoertuig met een technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand van minder dan 12 ton of met twee assen	Euro 0	18,6	9,9
	Euro I	12,6	6,4
	Euro II	12,5	6,3
	Euro III	9,6	4,8
	Euro IV	7,3	3,4
	Euro V	4,4	1,8
	Euro VI	2,3	0,5
	Minder vervuilend dan Euro VI, met inbegrip van emissievrije voertuigen	2,0	0,3
Zwaar vrachtvoertuig met een technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand tussen 12 en 18 ton of met drie assen	Euro 0	24,6	13,7
	Euro I	15,8	8,4
	Euro II	15,8	8,4
	Euro III	12,5	6,6
	Euro IV	9,2	4,5
	Euro V	5,6	2,7
	Euro VI	2,8	0,7
	Minder vervuilend dan Euro VI, met inbegrip van emissievrije voertuigen	2,3	0,3

Voertuigklasse	Cent/voertuigkilometer	Voorstedelijke wegen ⁽¹⁾	Interlokale wegen ⁽²⁾
Zwaar vrachtvoertuig met een technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand tussen 18 en 32 ton of met vier assen	Euro 0	27,8	15,8
	Euro I	20,4	11,3
	Euro II	20,4	11,2
	Euro III	16,3	8,9
	Euro IV	11,8	6,0
	Euro V	6,6	3,4
	Euro VI	3,1	0,8
	Minder vervuilend dan Euro VI, met inbegrip van emissievrije voertuigen	2,5	0,3
Zwaar vrachtvoertuig met een technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand van meer dan 32 ton of met 5 of meer assen	Euro 0	33,5	19,4
	Euro I	25,0	14,1
	Euro II	24,9	13,9
	Euro III	20,1	11,1
	Euro IV	14,2	7,5
	Euro V	7,6	3,8
	Euro VI	3,4	0,8
	Minder vervuilend dan Euro VI, met inbegrip van emissievrije voertuigen	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.

De waarden van 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 bevolkingsdichtheid, het hellingspercentage van de wegen, de hoogte of temperatuurinversies. Indien er wetenschappelijk bewijs is ter ondersteuning van een hogere berg- of agglomeratiefactor, kan die referentiewaarde worden verhoogd op basis van een gedetailleerde motivering.

6) De volgende bijlage wordt aan Richtlijn 1999/62/EG toegevoegd:

"BIJLAGE III quater

REFERENTIEWAARDEN VAN DE EXTERNEKOSTENHEFFING VOOR CO₂-EMISSIES

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 technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand van minder dan 12 ton of met twee assen	CO ₂ -emissieklasse 1	Euro 0	4,5
		Euro I Euro II Euro III Euro IV Euro V Euro VI	4,0
	CO ₂ -emissieklasse 2		3,8
	CO ₂ -emissieklasse 3		3,6
	Emissiearm voertuig		2,0
Emissievrij voertuig		0	
Zwaar vrachtvoertuig met een technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand tussen 12 en 18 ton of met drie assen	CO ₂ -emissieklasse 1	Euro 0	6,0
		Euro I Euro II Euro III	5,2
		Euro IV Euro V Euro VI	5,0
	CO ₂ -emissieklasse 2		4,8
	CO ₂ -emissieklasse 3		4,5
	Emissiearm voertuig		2,5
	Emissievrij voertuig		0
Zwaar vrachtvoertuig met technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand tussen 18 en 32 ton of met vier assen	CO ₂ -emissieklasse 1	Euro 0	7,9
		Euro I	6,9
		Euro II	
		Euro III	
		Euro IV	6,7
		Euro V	
	Euro VI		
	CO ₂ -emissieklasse 2		6,4
	CO ₂ -emissieklasse 3		6,0
Emissiearm voertuig		3,4	
Emissievrij voertuig		0	

Voertuigklasse		Cent/ voertuigkilometer	Interlokale wegen (inclusief autosnelwegen)
Zwaar vrachtvoertuig met een technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand van meer dan 32 ton of met 5 of meer assen	CO ₂ -emissieklasse 1	Euro 0	9,1
		Euro I	8,1
		Euro II	
		Euro III	
		Euro IV	8,0
		Euro V	
		Euro VI	
	CO ₂ -emissieklasse 2		7,6
	CO ₂ -emissieklasse 3		7,2
	Emissiearm voertuig		4,0
Emissievrij voertuig		0"	

- 7) In bijlage IV bij Richtlijn 1999/62/EG wordt de tabel "Voertuigcombinaties (gelede voertuigen en aanhangwagencombinaties)" vervangen door:

"Voertuigcombinaties (gelede voertuigen en aanhangwagencombinaties)

Aandrijfassen voorzien van luchtvering of van een als gelijkwaardig erkende vering		Andere veringsystemen van aandrijfassen		Schadeklasse
Aantal assen en technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand (in ton)		Aantal assen en technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand (in ton)		
Gelijk aan of meer dan	Minder dan	Gelijk aan of meer dan	Minder dan	
2 + 1 assen				
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	
2 + 2 assen				
23	25	23	25	II
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	
31	33	31	33	
33	36	33	36	
36	38			
2 + 3 assen				
36	38	36	38	III
38	40			
		38	40	
2 + 4 assen				
				II

Aandrijffassen voorzien van luchtvering of van een als gelijkwaardig erkende vering		Andere veringsystemen van aandrijffassen		Schadeklasse
Aantal assen en technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand (in ton)		Aantal assen en technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand (in ton)		
Gelijk aan of meer dan	Minder dan	Gelijk aan of meer dan	Minder dan	
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
3 + 1 assen				II
30	32	30	32	
32	35			
		32	35	III
3 + 2 assen				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
		40	44	
40	44			
3 + 3 assen				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	II
40	44	40	44	
7 assen				
40	50	40	50	II
50	60	50	60	III
60		60		
Ten minste 8 assen				
40	50	40	50	I
50	60	50	60	II
60		60		III"

8) De volgende bijlagen worden aan Richtlijn 1999/62/EG toegevoegd:

"BIJLAGE V

MINIMUMEISEN VOOR DE AANREKENING VAN CONGESTIEHEFFINGEN

Deze bijlage bevat de minimumeisen voor de aanrekening van een congestieheffing.

1. De delen van het wegennet, de voertuigen en de perioden die onderworpen worden aan congestieheffingen

De lidstaten specificeren duidelijk:

- a) op welk deel of welke delen van hun wegennet, zijnde hun aandeel in het trans-Europees wegennet en hun snelwegen als bedoeld in artikel 7, lid 1, congestieheffingen worden toegepast overeenkomstig artikel 7 quinquies bis, leden 1 en 3.
- b) de indeling van de weggedeelten van hun wegennet waarop een congestieheffing wordt geheven, in "grootstedelijke" en "niet-grootstedelijke" wegen. Voor de indeling van de weggedeelten gebruiken de lidstaten de in tabel 1 opgenomen criteria.

Tabel 1

Criteria voor de indeling van de wegen van het wegennet als bedoeld in punt a) in “grootstedelijke” en “niet-grootstedelijke” wegen

Wegcategorie	Indelingscriterium
“Grootstedelijke wegen”	delen van het wegennet die binnen agglomeraties met 250 000 inwoners of meer zijn gelegen
“Niet-grootstedelijke wegen”	delen van het wegennet die niet als “grootstedelijke wegen” zijn gekwalificeerd

- c) voor elk afzonderlijk weggedeelte: de periode waarin de heffing van toepassing is. Indien tijdens de heffingsperiode verschillende heffingen van toepassing zijn, specificeren de lidstaten duidelijk het begin en het einde van elke periode waarin een bepaalde heffing wordt toegepast.

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

Tabel 2

Equivalentiecoëfficiënten voor de verhouding tussen de niveaus van de congestieheffing voor de verschillende voertuigcategorieën

Voertuigcategorie	Equivalentiefactor
Lichte voertuigen	1
Ongelede zware vrachtvoertuigen	1,9
Touringcars en bussen	2,5
Gelede zware vrachtvoertuigen	2,9

2. Bedrag van de heffing

Voor elke voertuigcategorie, elk wegvak en elke periode, bepaalt de lidstaat, of waar passend een onafhankelijke instantie, één specifiek tarief dat werd vastgesteld overeenkomstig de bepalingen van 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.

Alvorens een congestieheffing wordt toegepast, publiceert de lidstaat tijdig alle hierna genoemde informatie:

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

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

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

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

- de ligging van de wegen die aan de congestieheffingen worden onderworpen;
- de indeling van wegen als “grootstedelijk” en “niet-grootstedelijk”, zoals bepaald in deel 1, punt b);

- iii) de perioden waarin de heffing van toepassing is, zoals bepaald in deel 1, punt c);
- iv) iedere gedeeltelijke of volledige vrijstelling voor minibussen, bussen en touringcars.

3. Controle

De lidstaat of, waar passend, een onafhankelijke instantie ziet erop toe hoe doeltreffend de heffingsregeling is in het verminderen van de congestie. Om de drie jaar worden, waar passend, de tariefstructuur, de perioden 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 opgenomen referentiewaarden gelden voor lichte voertuigen. De congestieheffingen 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

EMISSIEPRESTATIES

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

Tabel

Criteria voor emissieprestaties voor verontreinigende stoffen voor lichte voertuigen

Tolgeld en gebruiksrecht	5-15 % lager dan het hoogste tarief	15-25 % lager dan het hoogste tarief	25-35 % minder dan het hoogste tarief	Tot 75 % lager dan het hoogste tarief
Emissieprestaties	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 is of een van de volgende stoffen mag zijn: (EVAP, EVAP-ISC, ISC of ISC-FCM)

** voor NO_x en PN als genoemd in punt 48.2 van het conformiteitscertificaat, in het aanhangsel bij bijlage VIII bij Uitvoeringsverordening (EU) 2020/683 van de Commissie (*).

(*) Uitvoeringsverordening (EU) 2020/683 van de Commissie van 15 april 2020 tot uitvoering van Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad wat betreft de administratieve voorschriften voor de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd (PB L 163 van 26.5.2020, blz. 1)..”