



Zittingsdocument

A8-0202/2018

7.6.2018

*****I**

VERSLAG

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

Commissie vervoer en toerisme

Rapporteur: Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy

Rapporteur voor advies (*):
Seb Dance, Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid

(*) Procedure met medeverantwoordelijke commissies – Artikel 54 van het Reglement

Verklaring van de gebruikte tekens

- * Raadplegingsprocedure
- *** Goedkeuringsprocedure
- ***I Gewone wetgevingsprocedure (eerste lezing)
- ***II Gewone wetgevingsprocedure (tweede lezing)
- ***III Gewone wetgevingsprocedure (derde lezing)

(De aangeduide procedure is gebaseerd op de in de ontwerptekst voorgestelde rechtsgrond.)

Amendementen op een ontwerphandeling

Amendementen van het Parlement in twee kolommen

Geschrapte tekstdelen worden in de linkerkolom in *vet cursief* aangegeven. Vervangen tekstdelen worden in beide kolommen in *vet cursief* aangegeven. Nieuwe tekst wordt in de rechterkolom in *vet cursief* aangegeven.

In de eerste en tweede regel van de koptekst boven elk amendement wordt verwezen naar het tekstdeel in kwestie van de ontwerphandeling. Indien een amendement betrekking heeft op een bestaande handeling, waarop in de ontwerphandeling wijzigingen worden voorgesteld, bevat de koptekst bovendien een derde en vierde regel, die verwijzen naar de bestaande handeling respectievelijk naar de bepaling in kwestie.

Amendementen van het Parlement in de vorm van een geconsolideerde tekst

Nieuwe tekstdelen worden in *vet cursief* aangegeven. Geschrapte tekstdelen worden aangegeven met het symbool **■** of worden doorgestreept. Waar tekstdelen vervangen worden, wordt de nieuwe tekst in *vet cursief* aangegeven, terwijl de vervangen tekst wordt geschrapt of doorgestreept. Bij wijze van uitzondering worden zuiver technische wijzigingen die de diensten aanbrengen met het oog op de opstelling van de definitieve tekst, niet gemarkeerd.

INHOUD

	Blz.
ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT	5
TOELICHTING	68
BIJLAGE: LIJST VAN ENTITEITEN WAARVAN OF PERSONEN VAN WIE DE RAPPORTEUR INPUT HEEFT ONTVANGEN.....	71
ADVIES VAN DE COMMISSIE MILIEUBEHEER, VOLKSGEZONDHEID EN VOEDSELVEILIGHEID.....	74
PROCEDURE VAN DE BEVOEGDE COMMISSIE	113
HOOFDELIJKE EINDSTEMMING IN DE BEVOEGDE COMMISSIE.....	114

ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT

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

(Gewone wetgevingsprocedure: eerste lezing)

Het Europees Parlement,

- gezien het voorstel van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad (COM(2017)0275),
 - gezien artikel 294, lid 2, en artikel 91, lid 1, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, op grond waarvan het voorstel door de Commissie bij het Parlement is ingediend (C8-0171/2017),
 - gezien artikel 294, lid 3, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,
 - gezien het gemotiveerde advies dat in het kader van Protocol nr. 2 betreffende de toepassing van de beginselen van subsidiariteit en evenredigheid is uitgebracht door de Oostenrijkse Bondsraad, en waarin wordt gesteld dat het ontwerp van wetgevingshandeling niet strookt met het subsidiariteitsbeginsel,
 - gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité van 18 oktober 2017¹,
 - gezien het advies van het Comité van de Regio's van 1 februari 2018²,
 - gezien artikel 59 van zijn Reglement,
 - gezien het verslag van de Commissie vervoer en toerisme en het advies van de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid (A8-0202/2018),
1. stelt onderstaand standpunt in eerste lezing vast;
 2. verzoekt de Commissie om hernieuwde voorlegging aan het Parlement indien zij haar voorstel vervangt, ingrijpend wijzigt of voornemens is het ingrijpend te wijzigen;
 3. verzoekt zijn Voorzitter het standpunt van het Parlement te doen toekomen aan de Raad en aan de Commissie alsmede aan de nationale parlementen.

Amendement 1

Voorstel voor een richtlijn Overweging 1 bis (nieuw)

¹ PB C 00 van 0.0.0000, blz. 0.

² PB C 176 van 23.5.2018, blz. 66.

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

Amendement 2

Voorstel voor een richtlijn Overweging 1 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

Amendement 3

Voorstel voor een richtlijn Overweging 1 quater (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1 quater) Volgens de Wereldgezondheidsorganisatie behoort alleen al het lawaai dat wordt veroorzaakt door het wegverkeer tot de schadelijkste milieugerelateerde stressfactoren in

Europa, op de tweede plaats na luchtverontreiniging. Ten minste 9 000 vroegtijdige sterfgevallen per jaar kunnen worden toegeschreven aan hartaandoeningen ten gevolge van verkeerslawaaï.

Amendement 4

Voorstel voor een richtlijn Overweging 1 quinquies (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

Amendement 5

Voorstel voor een richtlijn Overweging 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

3) Alle **zware** voertuigen hebben een aanzienlijke impact op de wegeninfrastructuur en veroorzaken luchtverontreiniging, **terwijl** lichte voertuigen verantwoordelijk **zijn** voor het grootste deel van de door het wegverkeer veroorzaakte schadelijke effecten in termen van emissies en congestie. Met het oog op gelijke behandeling en eerlijke concurrentie moet ervoor worden gezorgd dat Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad¹⁵ inzake tolgelden en gebruiksrechten ook van toepassing wordt op de voertuigen waarop zij nog niet van toepassing was. De werkingssfeer van deze richtlijn moet daarom worden uitgebreid tot andere zware voertuigen dan voertuigen voor het vervoer van goederen en tot lichte voertuigen, ***m.i.v. personenwagens.***

3) Alle voertuigen hebben een aanzienlijke impact op de wegeninfrastructuur en veroorzaken luchtverontreiniging, **en** lichte voertuigen **zijn** verantwoordelijk voor het grootste deel van de door het wegverkeer veroorzaakte schadelijke ***milieu- en sociale*** effecten in termen van emissies en congestie. Met het oog op gelijke behandeling en eerlijke concurrentie moet ervoor worden gezorgd dat Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad¹⁵ inzake tolgelden en gebruiksrechten ook van toepassing wordt op de voertuigen waarop zij nog niet van toepassing was. De werkingssfeer van deze richtlijn moet daarom worden uitgebreid tot andere zware voertuigen dan voertuigen voor het vervoer van goederen en tot lichte

bedrijfsvoertuigen, personenwagens en motorfietsen. Heffingen op personenwagens kunnen worden aangepast om te vermijden dat frequente gebruikers al te zeer worden benadeeld. Met het oog op gelijke behandeling moet er ook voor worden gezorgd dat de heffingen worden toegepast zonder te discrimineren, op basis van de voertuigcategorie, alsmede op gedifferentieerde wijze, volgens de impact van voertuigen op de infrastructuur, de effecten van voertuigen op het milieu en de samenleving en de sociaal-economische situatie van sommige gebruikers, die geen andere keuze hebben dan zich naar hun werk te begeven over de weg.

Amendement 6

Voorstel voor een richtlijn Overweging 3 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

Amendement 7

Voorstel voor een richtlijn Overweging 3 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

3 ter) Om de evenredigheid van deze maatregel te garanderen, is het belangrijk

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

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

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

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

Amendement 8

Voorstel voor een richtlijn Overweging 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

4) Tijdsgerelateerde gebruiksrechten zijn per definitie geen correcte afspiegeling van de reële infrastructuurkosten en, om dezelfde reden, geen doeltreffend instrument om schoner en efficiënter vervoer te stimuleren of de congestie terug te dringen. ***Dit type heffingen moet*** daarom geleidelijk worden vervangen door heffingen op basis van afstand, die billijker, efficiënter en doeltreffender zijn.

Amendement

4) Tijdsgerelateerde gebruiksrechten zijn per definitie geen correcte afspiegeling van de reële infrastructuurkosten en, om dezelfde reden, geen doeltreffend instrument om schoner en efficiënter vervoer te stimuleren of de congestie terug te dringen. ***Voor zware voertuigen moeten tijdsgerelateerde gebruiksrechten*** daarom geleidelijk worden vervangen door heffingen op basis van afstand, die billijker, efficiënter en doeltreffender zijn.

Amendement 9

**Voorstel voor een richtlijn
Overweging 4 bis (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

4 bis) De ontwikkeling en/of het behoud van heffingsregelingen op basis van de afgelegde afstand moet gepaard gaan met de aanwijzing in iedere lidstaat van een onafhankelijke toezichtautoriteit om de goede werking van de nationale heffingsregelingen te controleren, teneinde transparantie en non-discriminatie te garanderen en erop toe te zien dat de hoogte van de tolheffingen en het gebruik van de tolopbrengsten in overeenstemming zijn met de bepalingen van deze richtlijn. Elke lidstaat moet een onafhankelijke toezichtautoriteit kunnen aanwijzen overeenkomstig de specifieke kenmerken van het eigen nationale netwerk.

Amendement 10

**Voorstel voor een richtlijn
Overweging 4 ter (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

Amendement 11

Voorstel voor een richtlijn Overweging 4 quater (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

Amendement 12

Voorstel voor een richtlijn Overweging 4 quinquies (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

Amendement 13

Voorstel voor een richtlijn Overweging 4 sexies (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

4 sexies) Om ervoor te zorgen dat deze richtlijn correct wordt toegepast, moet het met behulp van de contractuele kaders voor concessieovereenkomsten voor de inning van tolheffingen eenvoudiger worden deze overeenkomsten aan te passen aan wijzigingen van het regelgevingskader van de Unie, met inachtneming van Richtlijn 2014/23/EU van het Europees Parlement en de Raad.

Amendement 14

Voorstel voor een richtlijn Overweging 4 septies (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

Amendement 15

Voorstel voor een richtlijn Overweging 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

5) Om het draagvlak voor toekomstige tolregelingen bij de gebruikers in stand te

5) Om het draagvlak voor toekomstige tolregelingen bij de gebruikers in stand te

houden, moeten de lidstaten, als onderdeel van een breder pakket van mobiliteitsdiensten, de mogelijkheid krijgen passende systemen voor de inning van tolgelden op te zetten. Dergelijke systemen moeten zorgen voor een billijke verdeling van de infrastructuurkosten *en* het beginsel "de vervuiler betaalt" in de praktijk omzetten. Lidstaten die een dergelijk systeem invoeren, dienen ervoor te zorgen dat het conform is met Richtlijn 2004/52/EG van het Europees Parlement en de Raad.

houden, moeten de lidstaten, als onderdeel van een breder pakket van mobiliteitsdiensten, de mogelijkheid krijgen passende systemen voor de inning van tolgelden op te zetten. Dergelijke systemen moeten zorgen voor een billijke verdeling van de infrastructuurkosten, het beginsel "de vervuiler betaalt" in de praktijk omzetten *en regelingen omvatten om de inkomsten uit gebruiksrechten af te schermen. Daarbij staat het de lidstaten vrij ook op wegen die niet tot het hoofdverkeersnet behoren tol te heffen. Lidstaten die* een dergelijk systeem invoeren, dienen ervoor te zorgen dat het conform is met Richtlijn 2004/52/EG van het Europees Parlement en de Raad.

Amendement 16

Voorstel voor een richtlijn Overweging 5 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

Amendement 17

Voorstel voor een richtlijn Overweging 5 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

5 ter) Een elektronische inning van heffingen voor alle weggebruikers gaat gepaard met een massale vergaring en opslag van persoonsgegevens waaruit bovendien uitgebreide verplaatsingsprofielen kunnen worden afgeleid. De lidstaten en de Commissie moeten bij de uitvoering van deze richtlijn

stelselmatig de beginselen van doelbinding en minimale gegevensverwerking in acht nemen. Technische oplossingen voor het vergaren van gegevens in verband met de inning van gebruiksrechten moeten dan ook geanonimiseerde of versleutelde betalingsmogelijkheden of opties voor vooruitbetaling omvatten.

Amendement 18

Voorstel voor een richtlijn Overweging 5 quater (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

Amendement 19

Voorstel voor een richtlijn Overweging 5 quinquies (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

5 quinquies) Om te zorgen voor een geharmoniseerde toepassing van de bepalingen van deze richtlijn en om de gevolgen ervan voor de werking van de Europese ruimte van vrij verkeer en de interoperabiliteit van tolsystemen te controleren, moet het toezicht op de interoperabiliteit worden toevertrouwd aan een Europees agentschap voor wegvervoer. Dat agentschap kan onder meer worden belast met het toezicht op de uitvoering van de bepalingen van deze

richtlijn en zou maatregelen kunnen nemen in geval van verstoring van de goede werking van de interne markt voor wegvervoer of in geval van belemmeringen voor het vrije verkeer van reizigers.

Amendement 20

Voorstel voor een richtlijn Overweging 5 sexies (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

Amendement 21

Voorstel voor een richtlijn Overweging 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

6) Net als voor zware bedrijfsvoertuigen, is het ook voor lichte voertuigen belangrijk dat wordt gewaarborgd dat ***tijdsgebonden heffingen*** proportioneel zijn, ook voor periodes van minder dan één jaar. In dit verband moet er rekening mee worden gehouden dat het gebruikspatroon van lichte voertuigen en zware voertuigen verschilt. Evenredige heffingen op basis van tijd kunnen worden berekend op basis van beschikbare gegevens over reispatronen.

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

beschikbare gegevens over reispatronen, *op voorwaarde dat wordt gewaakt over non-discriminatie*.

Amendement 22

Voorstel voor een richtlijn Overweging 7

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement 23

Voorstel voor een richtlijn Overweging 8

Door de Commissie voorgestelde tekst

8) Daartoe moet de maximale gewogen gemiddelde externekostenheffing worden vervangen door eenvoudig toepasbare **referentiewaarden** die worden aangepast aan de inflatie, de wetenschappelijke vooruitgang bij het ramen van de externe kosten van het wegvervoer en de ontwikkelingen inzake de samenstelling van het wagenpark.

Amendement

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

Amendement

8) Daartoe moet de **mogelijkheid worden ingevoerd om op wegennetten waarvoor geen infrastructuurheffing geldt een externekostenheffing toe te passen en moet de** maximale gewogen gemiddelde externekostenheffing worden vervangen door eenvoudig toepasbare **minimumwaarden** die worden aangepast aan de inflatie, de wetenschappelijke

vooruitgang bij het ramen van de externe kosten van het wegvervoer en de ontwikkelingen inzake de samenstelling van het wagenpark.

Amendement 24

Voorstel voor een richtlijn Overweging 8 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

Amendement 25

Voorstel voor een richtlijn Overweging 8 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

Amendement 26

Voorstel voor een richtlijn Overweging 8 quater (nieuw)

8 quater) **Het handboek inzake de externe kosten van vervoer ("Handbook on External Costs of Transport") van het directoraat-generaal Mobiliteit en Vervoer van de Commissie moet als basis dienen voor het bepalen van minimumwaarden voor de internalisering van externe kosten.**

Amendement 27

Voorstel voor een richtlijn Overweging 9

Door de Commissie voorgestelde tekst

9) De variatie van de infrastructuurheffingen op basis van de euro-emissienorm heeft het gebruik van schonere voertuigen bevorderd. Door de vernieuwing van het wagenpark, wordt verwacht dat de variatie van de heffingen op basis van de euro-norm voor het gebruik van het interstedelijk wegennet tegen eind 2020 **achterhaald** zal zijn en tegen die tijd moet worden uitgefaseerd. Tegelijk moet systematisch werk worden gemaakt van externekostenheffingen als gericht middel om de externe kosten door te berekenen in situaties waarin dat het meeste effect sorteert.

Amendement

9) De variatie van de infrastructuurheffingen op basis van de euro-emissienorm heeft het gebruik van schonere voertuigen bevorderd. Door de vernieuwing van het wagenpark, wordt verwacht dat de variatie van de heffingen op basis van de euro-norm voor het gebruik van het interstedelijk wegennet tegen eind 2020 **minder doeltreffend** zal zijn en tegen die tijd moet worden uitgefaseerd. Tegelijk moet systematisch werk worden gemaakt van externekostenheffingen als gericht middel om de externe kosten door te berekenen in situaties waarin dat het meeste effect sorteert.

Amendement 28

Voorstel voor een richtlijn Overweging 12

Door de Commissie voorgestelde tekst

12) Om het gebruik van de schoonste en **meest efficiënte** voertuigen te bevorderen, moeten de lidstaten voor die voertuigen een aanzienlijke korting toestaan op de tolgelden en

Amendement

12) Om het gebruik van de schoonste en **efficiëntere** voertuigen te bevorderen, moeten de lidstaten voor die voertuigen een aanzienlijke korting toestaan op de tolgelden en gebruiksrechten. **Om de**

gebruiksrechten.

uitvoering van regelingen in deze zin te faciliteren en te versnellen, moet de bedoelde korting worden toegepast onafhankelijk van de inwerkingtreding van Verordening (EU).../... van de Commissie tot uitvoering van Verordening (EU) nr. 595/2009 wat betreft de certificering van de CO₂-emissies en het brandstofverbruik van zware bedrijfsvoertuigen. Emissieloze voertuigen mogen niet aan externekostenheffingen voor luchtverontreiniging worden onderworpen.

Amendement 29

Voorstel voor een richtlijn Overweging 12 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

Amendement 30

Voorstel voor een richtlijn Overweging 13

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

13) Congestie, waartoe alle

13) Congestie, waartoe alle

motorvoertuigen in verschillende mate bijdragen, vertegenwoordigt een kostprijs van ongeveer 1 % van het bbp. Een groot deel van die kosten worden veroorzaakt door congestie op interstedelijk niveau. Specifieke congestieheffingen moeten dan ook worden toegestaan, op voorwaarde dat ze gelden voor alle voertuigcategorieën. Om evenredig en *doeltreffend* te zijn, moeten dergelijke heffingen worden berekend op basis van de marginale congestiekosten en worden gevarieerd naargelang de plaats, het tijdstip en de voertuigcategorie. Om ervoor te zorgen dat congestieheffingen een zo groot mogelijk positief effect sorteren, moeten de opbrengsten ervan worden aangewend voor projecten die de oorzaken van de congestie aanpakken.

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

Amendement 31

Voorstel voor een richtlijn Overweging 13 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

Amendement 32

Voorstel voor een richtlijn Overweging 15 bis (nieuw)

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

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

Amendement 33

Voorstel voor een richtlijn Overweging 16

Door de Commissie voorgestelde tekst

16) Toeslagen op de infrastructuurheffingen kunnen eveneens nuttig zijn om een antwoord te bieden op de aanzienlijke milieuschade of congestie die door het gebruik van bepaalde wegen, niet alleen in berggebieden, wordt veroorzaakt. De huidige **regel dat dergelijke toeslagen** alleen in bergachtige

Amendement

16) Toeslagen op de infrastructuurheffingen kunnen eveneens nuttig zijn om een antwoord te bieden op de aanzienlijke milieuschade of congestie die door het gebruik van bepaalde wegen, niet alleen in berggebieden, wordt veroorzaakt. **Daarom moet het eenvoudiger worden toeslagen op te**

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

leggen door de huidige **beperkingen te schrappen op grond waarvan zij** alleen in bergachtige gebieden mogen worden opgelegd **en** moet **het ook gemakkelijker** worden **deze toeslagen toe te wijzen aan projecten in het kader van het kernnetwerk van het trans-Europees vervoersnetwerk**. Om te voorkomen dat gebruikers tweemaal moeten betalen, **moeten er strengere grenzen worden gesteld aan** de invoering van toeslagen op wegen waar reeds een congestieheffing wordt geïnd. **Ook moet het maximumniveau worden aangepast aan verschillende omstandigheden**.

Amendement 34

Voorstel voor een richtlijn Overweging 17 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

Amendement 35

Voorstel voor een richtlijn Overweging 18

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

18) Teneinde potentiële synergieën tussen de bestaande tolsystemen te benutten en de werkingskosten te drukken, moet de Commissie als volwaardige partner worden betrokken bij de samenwerking tussen lidstaten die

18) Teneinde potentiële synergieën tussen de bestaande tolsystemen te benutten en de werkingskosten te drukken, moet de Commissie als volwaardige partner worden betrokken bij de samenwerking tussen lidstaten die

gezamenlijke tolsystemen wensen in te voeren.

gezamenlijke *en interoperabele* tolsystemen wensen in te voeren.

Amendement 36

Voorstel voor een richtlijn Overweging 19

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

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

Amendement 37

Voorstel voor een richtlijn Overweging 21

Door de Commissie voorgestelde tekst

21) Er moet voor worden gezorgd dat externekostenheffingen een zo correct mogelijke weergave blijven van de door zware bedrijfsvoertuigen veroorzaakte kosten voor luchtverontreiniging en geluidshinder zonder dat de tolregelingen daardoor buitensporig complex worden, dat het gebruik van de meest brandstofefficiënte voertuigen wordt gestimuleerd en dat de stimulansen

Amendement

21) Er moet voor worden gezorgd dat externekostenheffingen een zo correct mogelijke weergave blijven van de door zware bedrijfsvoertuigen veroorzaakte kosten voor luchtverontreiniging en geluidshinder zonder dat de tolregelingen daardoor buitensporig complex worden, dat het gebruik van de meest brandstofefficiënte voertuigen wordt gestimuleerd en dat de stimulansen

effectief blijven en de variatie van de tolheffingen actueel blijft. Derhalve moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen tot aanpassing van de **referentiewaarden** voor externekostenheffingen aan de wetenschappelijke vooruitgang, tot vaststelling van de modaliteiten voor de opbrengstneutrale variatie van de infrastructuurheffingen op basis van de CO₂-uitstoot van zware bedrijfsvoertuigen, en tot aanpassing van de modaliteiten voor de variatie van de infrastructuurheffingen voor lichte voertuigen aan de technische vooruitgang. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadplegingen overgaat, onder meer op deskundigenniveau, en dat die raadplegingen gebeuren in overeenstemming met de beginselen die zijn vastgelegd in het Interinstitutioneel Akkoord over beter wetgeven van 13 april 2016²¹. Met name om te zorgen voor 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.

Amendement 38

Voorstel voor een richtlijn Overweging 21 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

effectief blijven en de variatie van de tolheffingen actueel blijft. Derhalve moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen tot aanpassing van de **minimumwaarden** voor externekostenheffingen aan de wetenschappelijke vooruitgang, tot vaststelling van de modaliteiten voor de opbrengstneutrale variatie van de infrastructuurheffingen op basis van de CO₂-uitstoot van zware bedrijfsvoertuigen, en tot aanpassing van de modaliteiten voor de variatie van de infrastructuurheffingen voor lichte voertuigen aan de technische vooruitgang. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadplegingen overgaat, onder meer op deskundigenniveau, en dat die raadplegingen gebeuren in overeenstemming met de beginselen die zijn vastgelegd in het Interinstitutioneel Akkoord over beter wetgeven van 13 april 2016²¹. 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.

Amendement

21 bis) De Commissie komt uiterlijk twee jaar na de inwerkingtreding van de richtlijn met een algemeen geldig,

transparant en begrijpelijk kader voor de internalisering van de milieu-, congestie- en gezondheidskosten dat als basis zal dienen voor toekomstige berekeningen van infrastructuurheffingen. In dit verband moet de Commissie de mogelijkheid worden geboden een model voor te stellen dat vergezeld gaat van een analyse van de effecten op de internalisering van externe kosten voor alle vervoerswijzen. Wat evenredigheid betreft moeten alle vervoerswijzen in aanmerking worden genomen in verband met externekostenheffingen.

Amendement 39

Voorstel voor een richtlijn Overweging 21 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

Amendement 40

Voorstel voor een richtlijn Titel

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het *in rekening brengen* van het gebruik van de wegeninfrastructuur aan voertuigen;

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

Amendement 41

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 2

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 2 – alinea 1 – punt 2 – punt a

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

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

Amendement 42

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 2

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 2 – alinea 1 – punt 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

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

Amendement 43

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 2

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 2 – alinea 1 – punt 11

Door de Commissie voorgestelde tekst

11) "kosten van door het verkeer veroorzaakte luchtverontreiniging": de

Amendement

11) "kosten van door het verkeer veroorzaakte luchtverontreiniging": de

kosten van de schade die wordt veroorzaakt door de uitstoot, tijdens het gebruik van een voertuig, van deeltjes en van ozonprecursoren zoals stikstofdioxide en vluchtige organische stoffen;

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

Amendement 44

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 2

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 2 – alinea 1 – punt 12

Door de Commissie voorgestelde tekst

12) "kosten van door het verkeer veroorzaakte geluidhinder"; de kosten van de schade die wordt veroorzaakt door de geluidhinder voortgebracht door voertuigen of door de interactie van voertuigen met het wegdek;

Amendement

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

Amendement 45

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 2

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 2 – alinea 1 – punt 15

Door de Commissie voorgestelde tekst

15) "voertuig": een motorvoertuig met minstens ***vier*** wielen of een samenstel van voertuigen bedoeld of gebruikt voor het vervoer van personen of goederen over de weg;

Amendement

15) "voertuig": een motorvoertuig met minstens ***twee*** wielen of een samenstel van voertuigen bedoeld of gebruikt voor het vervoer van personen of goederen over de weg;

Amendement 46

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 2

Richtlijn 1999/62/EG

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

Amendement 47

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 2

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 2 – alinea 1 – punt 19

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

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

Amendement

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 2

Richtlijn 1999/62/EG

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

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

Amendement 49

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 2

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 2 – alinea 1 – punt 22

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

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

Amendement 50

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 2

Richtlijn 1999/62/EG

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

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

Amendement 51

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 2

Richtlijn 1999/62/EG

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

Amendement 52

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 2

Richtlijn 1999/62/EG

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

Amendement 53

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 2

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 2 – alinea 1 – punt 27

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

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

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

Amendement 54

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 2

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 2 – alinea 1 – punt 29

Door de Commissie voorgestelde tekst

29) "ingrijpend gewijzigde tol- of heffingsregeling": een tol- of heffingsregeling die zodanig is gewijzigd dat de kosten of opbrengsten minstens 5 % afwijken van de kosten of opbrengsten van het voorgaande jaar, gecorrigeerd voor de inflatie gemeten door veranderingen in het EU-brede geharmoniseerde indexcijfer van de consumptieprijzen, exclusief energie en onbewerkte voedingsmiddelen, zoals gepubliceerd door de Commissie (Eurostat).

Amendement

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

Motivering

Il convient d'éviter une définition trop restrictive des modifications substantielles afin d'éviter un alourdissement excessif de la charge administrative pour les autorités compétentes. Cet amendement vise à faciliter les modulations des systèmes de péage, notamment afin d'appliquer plus facilement les dispositions de la présente directive, en évitant que toutes les modifications des dispositifs de péage soient notifiées à la Commission. Cet amendement permet également de mieux aligner la définition des modifications substantielles avec la Directive 2014/23/UE sur l'attribution de contrats de concession.

Amendement 55

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 2 (nieuw)

Richtlijn 1999/62/EG
Artikel 2 – alinea 1 – punt 29 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

Amendement 56

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 2

Richtlijn 1999/62/EG

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

Amendement 57

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 2

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 2 – alinea 2 – punt b

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

b) kosten betreffende infrastructuur of infrastructuurverbeteringen kunnen ook **de** specifieke uitgaven **voor infrastructuurvoorzieningen** ter beperking van de geluidshinder of ter verbetering van de veiligheid op de weg **omvatten, en** de daadwerkelijk door de exploitant van de infrastructuur gemaakte kosten, op basis van objectieve milieuaspecten zoals

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

bescherming tegen bodemverontreiniging;

van de infrastructuur gemaakte kosten, op basis van objectieve milieuaspecten zoals bescherming tegen bodemverontreiniging;

Amendement 58

Voorstel voor een richtlijn

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

Richtlijn 1999/62/EG

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

"b bis) voertuigen van historisch belang;"

Amendement 59

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 3

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 – lid 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

6. Onverminderd het bepaalde in lid 9, voeren de lidstaten vanaf **1 januari 2018** geen gebruiksrechten meer in voor zware bedrijfsvoertuigen. Gebruiksrechten die vóór die datum zijn ingevoerd, mogen worden gehandhaafd tot en met 31 december 2023.

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

Amendement 60

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 3

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 – lid 7

Door de Commissie voorgestelde tekst

7. Met ingang van [de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn] mogen de lidstaten geen gebruiksrechten voor lichte voertuigen meer invoeren. Gebruiksrechten die vóór die datum zijn ingevoerd, worden **uitgefaseerd tegen** 31 december **2027**.

Amendement 61

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 3
Richtlijn 1999/62/EG
Artikel 7 – lid 9

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement 62

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 3
Richtlijn 1999/62/EG
Artikel 7 – lid 10

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

7. Met ingang van [de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn] mogen de lidstaten geen gebruiksrechten voor lichte voertuigen meer invoeren. Gebruiksrechten die vóór die datum zijn ingevoerd, **mogen** worden **gehandhaafd tot en met** 31 december **2025**.

Amendement

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

Amendement

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

Amendement 63

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 4
Richtlijn 1999/62/EG
Artikel 7 bis – lid 3 – alinea 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

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

Amendement 64

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 4
Richtlijn 1999/62/EG
Artikel 7 bis – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

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

Amendement 65

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 4
Richtlijn 1999/62/EG
Artikel 7 bis – lid 4 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

Amendement 66

Voorstel voor een richtlijn

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

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 ter – lid 2 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

4 bis. *Aan artikel 7 ter wordt het volgende lid 2 bis toegevoegd:*

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

Motivering

Netwerken van autosnelwegen waar een infrastructuurheffing geldt, moeten vervoersondernemingen in staat stellen zich volledig te conformeren aan de in de verordening opgenomen verplichtingen inzake rij- en rusttijden en moeten alle gebruikers een hoog niveau van verkeersveiligheid bieden.

Amendement 67

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 5
Richtlijn 1999/62/EG
Artikel 7 quater – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

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

Amendement 68

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 5
Richtlijn 1999/62/EG
Artikel 7 quater – lid 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

5. Met ingang van 1 januari 2021 passen de lidstaten op zware bedrijfsvoertuigen een externekostenheffing toe op **ten minste het deel** van het in artikel 7, lid 1, bedoelde netwerk **waar de door zware bedrijfsvoertuigen veroorzaakte milieuschade groter is dan de gemiddelde door zware bedrijfsvoertuigen veroorzaakte milieuschade als gedefinieerd overeenkomstig de in bijlage**

Amendement

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

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

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

Amendement

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

III bis bedoelde relevante kennisgevingsverplichtingen.

Amendement 69

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 5

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 quater – lid 5 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

Amendement 70

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 5

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 quater – lid 5 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

Amendement 71

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 6

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 quinquies bis – lid 1 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1 bis. Congestieheffingen kunnen worden ingevoerd of behouden ongeacht de infrastructuurheffingen.

Amendement 72

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 6
Richtlijn 1999/62/EG
Artikel 7 quinquies bis – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

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

Amendement 73

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 6
Richtlijn 1999/62/EG
Artikel 7 quinquies bis – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

4. De congestieheffing ***is een weerspiegeling van de kosten die een voertuig veroorzaakt voor andere weggebruikers en indirect voor de samenleving, maar*** mag niet ***hoger*** liggen dan de in bijlage VI voor een bepaald type weg vastgestelde ***maximumniveaus***.

Amendement

4. De congestieheffing mag niet ***lager*** liggen dan de in bijlage VI voor een bepaald type weg vastgestelde ***niveaus***.

Amendement 74

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 6
Richtlijn 1999/62/EG
Artikel 7 quinquies bis – lid 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

5. De lidstaten voorzien in adequate mechanismen om de impact van de congestieheffingen te monitoren en voor de herziening van die heffingen. Zij evalueren **jaarlijks** het niveau van de heffingen om ervoor te zorgen dat deze niet hoger liggen dan congestiekosten die in de lidstaat worden veroorzaakt op de wegvakken waar congestieheffingen worden opgelegd.

Amendement 75

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 7

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 septies – lid 1 – punt a

Door de Commissie voorgestelde tekst

a) de opbrengsten uit de toeslagen worden geïnvesteerd in de aanleg van **de** vervoersinfrastructuur **van het kernnet als gedefinieerd overeenkomstig bijlage III van Verordening (EU) nr. 1315/2013** die **rechtstreeks bijdraagt tot de vermindering van de congestie of milieuschade en die zich situeert** op dezelfde corridor als die van het traject waarvoor een toeslag wordt aangerekend;

Amendement

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

Amendement 76

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 7

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 septies – lid 1 – punt b

Door de Commissie voorgestelde tekst

b) de toeslag bedraagt ten hoogste 15 % van de gewogen gemiddelde infrastructuurheffing, berekend overeenkomstig artikel 7 ter, lid 1, en artikel 7 sexies, behalve waar de **gegenereerde inkomsten worden geïnvesteerd in grensoverschrijdende**

Amendement

b) de toeslag bedraagt ten hoogste 15 % van de gewogen gemiddelde infrastructuurheffing, berekend overeenkomstig artikel 7 ter, lid 1, en artikel 7 sexies, behalve **in berggebieden**, waar de **infrastructuurkosten en de klimaat- en milieuschade aanzienlijker**

trajecten op kernnetwerkcorridors, in welk geval de toeslag niet meer dan **25 %** mag bedragen;

zijn, in welk geval de toeslag niet meer dan **50 %** mag bedragen;

Motivering

Amendement om de invoering van de toeslagregelingen te vereenvoudigen door één toelagstarief vast te stellen van 25 % ongeacht de bestemming van de opbrengsten.

Amendement 77

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 7

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 septies – lid 1 – punt d

Door de Commissie voorgestelde tekst

d) vóór de invoering van de toeslag wordt bij de Commissie een beschrijving ingediend van de precieze locatie waarvoor de toeslag wordt toegepast en het bewijs van een besluit om de onder a) bedoelde ***bouw van kernnetwerkcorridors*** te financieren;

Amendement

d) vóór de invoering van de toeslag wordt bij de Commissie een beschrijving ingediend van de precieze locatie waarvoor de toeslag wordt toegepast en het bewijs van een besluit om de onder a) bedoelde ***vervoersinfrastructuur of vervoersdiensten*** te financieren;

Amendement 78

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 7

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 septies – lid 1 bis

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

Schrappen

Motivering

Amendement om het regelgevingskader voor de invoering van de toelagregelingen voor bestaande toelheffingen te vereenvoudigen.

Amendement 79

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 7

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 septies – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

3. Wanneer de Commissie de vereiste inlichtingen heeft ontvangen van een lidstaat die voornemens is een toeslag op te leggen, stelt zij die informatie ter beschikking van de leden van het in artikel 9 quater bedoelde comité. Wanneer de Commissie van oordeel is dat de geplande toeslag niet in overeenstemming is met de in lid 1 gestelde voorwaarden, of wanneer zij van oordeel is dat de geplande toeslag aanzienlijke nadelige gevolgen zal hebben voor de economische ontwikkeling van perifere regio's, kan zij het door de betrokken lidstaat voorgelegde plan voor heffingen middels een uitvoeringshandeling afwijzen, dan wel om wijziging ervan verzoeken. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de in artikel 9 quater, lid 2, bedoelde raadplegingsprocedure.

Amendement

3. Wanneer de Commissie de vereiste inlichtingen heeft ontvangen van een lidstaat die voornemens is een toeslag op te leggen, stelt zij die informatie ter beschikking van de leden van het in artikel 9 quater bedoelde comité. Wanneer de Commissie van oordeel is dat de geplande toeslag niet in overeenstemming is met de in lid 1 gestelde voorwaarden, of wanneer zij van oordeel is dat de geplande toeslag aanzienlijke nadelige gevolgen zal hebben voor de economische ontwikkeling van perifere regio's, kan zij het door de betrokken lidstaat voorgelegde plan voor heffingen middels een uitvoeringshandeling afwijzen, dan wel om wijziging ervan verzoeken. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de in artikel 9 quater, lid 2, bedoelde raadplegingsprocedure. ***Als de toeslag wordt toegepast op tolregelingen als bedoeld in artikel 7 sexies, lid 3, wordt deze niet beschouwd als een ingrijpende wijziging in de zin van deze richtlijn.***

Amendement 80

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 7

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 septies – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

4. ***Het bedrag van de toeslag wordt afgetrokken van het bedrag van de externekostenheffing die wordt berekend overeenkomstig artikel 7 quater, behalve voor voertuigen van EURO-***

Amendement

Schrappen

emissieklassen 0, I en II vanaf 15 oktober 2011, III en IV vanaf 1 januari 2015, V vanaf 1 januari 2019 en VI vanaf januari 2023. Alle opbrengsten die door de gelijktijdige toepassing van toeslagen en externekostenheffingen worden gegenereerd, worden gebruikt voor de financiering van investeringen in de aanleg van de in deel 1 van bijlage I bij Verordening (EU) nr. 1316/2013 genoemde kernnetwerkcorridors.

Amendement 81

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 7

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 octies – lid 1 – punt d

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

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

Amendement 82

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 7

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 octies – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

3. Wanneer bij een controle een bestuurder of, in voorkomend geval, de vervoerder geen **voertuigdocumenten kan overleggen** waarmee in het kader van lid 2 de emissieklasse van het voertuig kan worden aangetoond, mogen de lidstaten het hoogste toltarief opleggen.

Amendement

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

aangetoond, mogen de lidstaten het hoogste toltarief opleggen.

Amendement 83

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 7

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 octies – lid 4 – alinea 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

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

Amendement 84

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 7

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 octies – lid 4 – alinea 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Binnen één jaar na de inwerkingtreding van die gedelegeerde handeling, variëren de lidstaten de infrastructuurheffingen op basis van de CO₂-emissiewaarden en de relevante voertuigcategorisering. ***Bij de variatie van die heffingen wordt ervoor gezorgd dat de infrastructuurheffingen niet meer dan 100 % hoger liggen dan voor een gelijkwaardig voertuig dat niet emissieloos is maar de laagste CO₂-emissie haalt. Emissieloze voertuigen genieten een korting van 75 % op de infrastructuurheffingen ten opzichte van***

Amendement

Binnen één jaar na de inwerkingtreding van die gedelegeerde handeling, variëren de lidstaten de infrastructuurheffingen op basis van de CO₂-emissiewaarden en de relevante voertuigcategorisering.

het maximumtarief.

Amendement 85

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 7

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 octies – lid 4 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

Amendement 86

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 7

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 octies – lid 4 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

Amendement 87

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 8
Richtlijn 1999/62/EG
Artikel 7 octies bis – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

(Niet van toepassing op de Nederlandse versie)

Amendement 88

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 8
Richtlijn 1999/62/EG
Artikel 7 octies bis – lid 2 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

Amendement 89

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 8
Richtlijn 1999/62/EG
Artikel 7 octies bis – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

3. Wanneer bij een controle een bestuurder of, in voorkomend geval, de vervoerder ***niet beschikt over een***

overleggen waarmee het emissieniveau van het voertuig (conformiteitscertificaat) kan worden aangetoond overeenkomstig Verordening (EU) .../...***** van de Commissie, mogen de lidstaten het hoogste toltarief of gebruiksrecht voor één jaar opleggen.

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

Amendement 90

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 8

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 octies bis – lid 3 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

Amendement 91

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 7

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 octies bis – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

4. De Commissie is gemachtigd om overeenkomstig artikel 9 sexies gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van bijlage VII om de in de bijlage gespecificeerde modaliteiten aan te passen aan de technische vooruitgang.

4. De Commissie is gemachtigd om overeenkomstig artikel 9 sexies gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van bijlage VII om de in de bijlage gespecificeerde modaliteiten aan te passen aan de technische vooruitgang ***en***

rekening te houden met de rol van onderdelen voor de verbetering van zowel de verkeersveiligheid als het koolstofvrij maken van het vervoer.

Amendement 92

Voorstel voor een richtlijn

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

Richtlijn 1999/62/EG

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

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

Amendement 93

Voorstel voor een richtlijn

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

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 nonies – lid 1 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

a bis) het volgende lid wordt toegevoegd:

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

Amendement 94

Voorstel voor een richtlijn

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

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 decies – lid 2 – inleidende formule

Bestaande tekst

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

Amendement

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

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

Amendement 95

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 10 – punt a

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 decies – lid 2 – punt c

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

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

Amendement 96

Voorstel voor een richtlijn

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

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 decies – lid 2 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

a bis) na lid 2 wordt het volgende lid ingevoegd:

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

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

b) dergelijke kortingen en verlagingen bijdragen tot

i) sociale samenhang; en/of

ii) de mobiliteit in perifere regio's en/of afgelegen gebieden;"

Amendement 97

Voorstel voor een richtlijn

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

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 decies – lid 2 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

a ter) na lid 2 wordt het volgende lid ingevoegd:

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

hogere toltarieven."

Amendement 98

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 10 – punt b

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 decies – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

3. De toltarieven mogen, mits wordt voldaan aan de in artikel 7 octies, lid 1, onder b), en lid 5, genoemde voorwaarden voor specifieke projecten van groot Europees belang als genoemd in bijlage I bij Verordening (EU) nr. 1315/2013/EU, aan andere vormen van variatie worden onderworpen, teneinde de commerciële levensvatbaarheid van die projecten veilig te stellen, wanneer zij worden geconfronteerd met rechtstreekse concurrentie van andere vervoerswijzen. De daaruit voortvloeiende tariefstructuur moet *lineair en evenredig zijn, moet* openbaar worden gemaakt, moet voor alle gebruikers onder gelijke voorwaarden beschikbaar zijn, *en mag niet leiden tot bijkomende kosten die in de vorm van hogere toltarieven worden doorberekend aan andere gebruikers.*

Amendement 99

Voorstel voor een richtlijn

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

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 decies – lid 3 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

3. De toltarieven mogen, mits wordt voldaan aan de in artikel 7 octies, lid 1, onder b), en lid 5, genoemde voorwaarden voor specifieke projecten van groot Europees belang als genoemd in bijlage I bij Verordening (EU) nr. 1315/2013, aan andere vormen van variatie worden onderworpen, teneinde de commerciële levensvatbaarheid van die projecten veilig te stellen, wanneer zij worden geconfronteerd met rechtstreekse concurrentie van andere vervoerswijzen. De daaruit voortvloeiende tariefstructuur moet openbaar worden gemaakt *en* moet voor alle gebruikers onder gelijke voorwaarden beschikbaar zijn.

b bis) na lid 3 wordt het volgende lid ingevoegd:

"3 bis. In berggebieden en perifere regio's mogen de lidstaten of de bevoegde autoriteiten variabele toltarieven invoeren volgens de afstand die de aan een

tolheffing onderworpen voertuigen hebben afgelegd, om de sociaal-economische impact zo veel mogelijk te beperken, op voorwaarde dat:

- a) de variatie volgens de afgelegde afstand rekening houdt met de verschillende kenmerken van korte- en langeafstandsvervoer, met name de beschikbare mogelijkheden voor een modaal shift naar andere vervoerswijzen;*
- b) de variatie op niet-discriminerende wijze wordt toegepast;*
- c) de technische uitrusting de opsporing van de plaats van binnenkomst en vertrek van het voertuig over de nationale grenzen heen mogelijk maakt."*

Amendement 100

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 11 – punt a

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 undecies – lid 1 – tweede zin

Door de Commissie voorgestelde tekst

Hiertoe werken de lidstaten samen voor de vaststelling van methoden die de weggebruikers in staat stellen de tolgelden en gebruiksrechten 24 uur per dag te betalen, *althans* aan de *belangrijkste verkooppunten*, met gebruikelijke betalingsmiddelen, zowel binnen als buiten de lidstaten waarin zij worden opgelegd.

Amendement

Hiertoe werken de lidstaten samen voor de vaststelling van methoden die de weggebruikers in staat stellen de tolgelden en gebruiksrechten 24 uur per dag te betalen, *hetzij* aan de *grens, hetzij aan een verkooppunt*, met *de mogelijkheid om een ontvangstbewijs te krijgen, met* gebruikelijke betalingsmiddelen (*waaronder elektronisch*), zowel binnen als buiten de lidstaten waarin zij worden opgelegd.

Amendement 101

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 11 – punt b

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 decies – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement 102

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 12

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 duodecies – alinea 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement 103

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 13 bis (nieuw)

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 8 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

Amendement

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

Amendement

13 bis) het volgende artikel 8 bis wordt ingevoegd:

"Artikel 8 bis

Monitoring en rapportage

1. Elke lidstaat wijst een onafhankelijke autoriteit voor toezicht op

de infrastructuurheffingen aan die belast wordt met het toezicht op de naleving van deze richtlijn.

2. De toezichtautoriteit voert een economische en financiële controle uit van de concessieovereenkomsten, met name om na te gaan of de bepalingen van artikel 7 ter zijn nageleefd.

3. De lidstaten stellen de Commissie in kennis van de aanwijzing van deze toezichtautoriteit."

Amendement 104

Voorstel voor een richtlijn

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

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 9 – lid 2 – inleidende formule

Bestaande tekst

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

Amendement

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

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

Amendement 105

Voorstel voor een richtlijn

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

Richtlijn 1999/62/EG
Artikel 9 – lid 2 – punt b

Bestaande tekst

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

Amendement

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

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

Amendement 106

Voorstel voor een richtlijn

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

Richtlijn 1999/62/EG

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

"b bis) collectieve en duurzame vervoerswijzen financieren;"

Amendement 107

Voorstel voor een richtlijn

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

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 9 – lid 2 – punt e

Bestaande tekst

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

Amendement

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

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

Amendement 108

Voorstel voor een richtlijn

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

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 9 – lid 2 – punt f

Bestaande tekst

f) het trans-Europese vervoersnet ondersteunen;

Amendement

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

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

Amendement 109

Voorstel voor een richtlijn

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

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 9 – lid 2 – punt h

Bestaande tekst

h) de verkeersveiligheid verbeteren; en

Amendement

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

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

Amendement 110

Voorstel voor een richtlijn

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

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 9 – lid 2 – punt i

Door de Commissie voorgestelde tekst

i) veilige **parkeervoorzieningen treffen.**

Amendement

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

i) veilige **en beveiligde parkeerterreinen aanleggen.**

Amendement 111

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 14 – punt b
Richtlijn 1999/62/EG
Artikel 9 – lid 3 – inleidende formule

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement 112

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 14 – punt b
Richtlijn 1999/62/EG
Artikel 9 – lid 3 – punt b

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement 113

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 14 – punt b
Richtlijn 1999/62/EG
Artikel 9 – lid 3 – punt c

Door de Commissie voorgestelde tekst

c) de ontwikkeling van alternatieve infrastructuur voor vervoergebruikers.

Amendement 114

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 14 – punt b bis (nieuw)
Richtlijn 1999/62/EG

RR\1155442NL.docx

57/114

PE615.363v04-00

Amendement

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

Amendement

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

Amendement

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

Artikel 9 – lid 3 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

b bis) een nieuw lid wordt ingevoegd:

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

Amendement 115

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 15

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 9 sexies – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

2. De in artikel 7 octies, lid 4, artikel 7 octies bis, lid 4, en artikel 9 quinquies bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend voor **onbepaalde tijd** met ingang van [datum van inwerkingtreding van deze richtlijn].

2. De in artikel 7 octies, lid 4, artikel 7 octies bis, lid 4, en artikel 9 quinquies bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend voor **een termijn van vijf jaar** met ingang van ... [datum van inwerkingtreding van deze richtlijn]. **De Commissie stelt uiterlijk negen maanden voor het einde van de termijn van vijf jaar een verslag op over de bevoegdheidsdelegatie. De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend met termijnen van dezelfde duur verlengd, tenzij het Europees Parlement of de Raad zich uiterlijk drie maanden voor het einde van elke termijn tegen deze verlenging verzet.**

Amendement 116

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 18

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 11 – lid -1 (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

Amendement 117

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 18

Richtlijn 1999/62/EG

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

Amendement 118

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 18

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 11 – lid 3 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

Amendement 119

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 18

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 11 – lid 5 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

Amendement 120

Voorstel voor een richtlijn

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

Richtlijn 1999/62/EG

Bijlage III – deel 2 – punt 2.1 – streepje 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

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

Motivering

Bij de uitbreiding van het toepassingsgebied voor het in rekening brengen van de kosten voor het gebruik van wegen moet de toewijzingsregel op alle voertuigcategorieën worden toegepast.

Amendement 121

Voorstel voor een richtlijn

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

Richtlijn 1999/62/EG

Bijlage III – deel 2 – punt 2.2 – streepje 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

— De kosten worden op basis van

Amendement

— De kosten worden op basis van

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

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

Amendement 122

Voorstel voor een richtlijn

Bijlage I – lid 1 – punt c

Richtlijn 1999/62/EG

Bijlage III bis – lid 1 – alinea 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

Schrappen

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

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

Amendement 123

Voorstel voor een richtlijn

Bijlage I – lid 1 – punt c

Richtlijn 1999/62/EG

Bijlage III bis – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

2. Relevante voertuigen, wegen en tijdsperioden

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

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

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

Amendement

2. Relevante voertuigen, wegen en tijdsperioden

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

gebruikte criteria worden gespecificeerd in de kennisgeving.

gebruikte criteria worden gespecificeerd in de kennisgeving.

Amendement 124

Voorstel voor een richtlijn

Bijlage I – lid 1 – punt c

Richtlijn 1999/62/EG

Bijlage III bis – tabel 3 (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

<i>Voertuig</i>	<i>Motor</i>	<i>EURO-klasse</i>	<i>Weg in stedelijk gebied</i>	<i>Weg in buitengebied</i>	
<i>Autodiesel</i>	<i><1,4l</i>	<i>EURO II</i>	<i>1,9</i>	<i>0,9</i>	
		<i>EURO III</i>	<i>1,6</i>	<i>0,9</i>	
		<i>EURO IV</i>	<i>1,3</i>	<i>0,7</i>	
		<i>EURO V</i>	<i>0,9</i>	<i>0,5</i>	
		<i>EURO VI</i>	<i>0,6</i>	<i>0,3</i>	
		<i>EURO 0</i>	<i>3,6</i>	<i>1,0</i>	
	<i>1,4-2,0l</i>	<i>EURO I</i>	<i>EURO I</i>	<i>1,9</i>	<i>0,9</i>
			<i>EURO II</i>	<i>1,8</i>	<i>0,8</i>
			<i>EURO III</i>	<i>1,7</i>	<i>0,9</i>
			<i>EURO IV</i>	<i>1,4</i>	<i>0,7</i>
			<i>EURO V</i>	<i>0,9</i>	<i>0,5</i>
			<i>EURO VI</i>	<i>0,6</i>	<i>0,3</i>
		<i>>2,0l</i>	<i>EURO 0</i>	<i>3,9</i>	<i>1,3</i>
			<i>EURO I</i>	<i>1,9</i>	<i>0,9</i>
			<i>EURO II</i>	<i>1,8</i>	<i>0,9</i>
			<i>EURO III</i>	<i>1,7</i>	<i>0,9</i>
			<i>EURO IV</i>	<i>1,4</i>	<i>0,7</i>
			<i>EURO V</i>	<i>0,9</i>	<i>0,5</i>
		<i>EURO VI</i>	<i>0,6</i>	<i>0,3</i>	

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

Amendement 125

Voorstel voor een richtlijn

Bijlage I – lid 1 – punt c

Richtlijn 1999/62/EG

Bijlage III bis – tabel 4 (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

<i>Voertuig</i>	<i>EURO-klasse</i>	<i>Weg in stedelijk gebied</i>	<i>Weg in buitengebied</i>
------------------------	---------------------------	---------------------------------------	-----------------------------------

<i>Benzine voor lichte bedrijfsvoertuigen</i>	<i>EURO I</i>	<i>2,4</i>	<i>0,7</i>
	<i>EURO II</i>	<i>1,9</i>	<i>0,4</i>
	<i>EURO III</i>	<i>1,8</i>	<i>0,4</i>
	<i>EURO IV</i>	<i>1,7</i>	<i>0,3</i>
	<i>EURO V</i>	<i>1,6</i>	<i>0,3</i>
	<i>EURO VI</i>	<i>1,6</i>	<i>0,3</i>
<i>Diesel voor lichte bedrijfsvoertuigen</i>	<i>EURO I</i>	<i>4,0</i>	<i>1,7</i>
	<i>EURO II</i>	<i>4,1</i>	<i>1,7</i>
	<i>EURO III</i>	<i>3,5</i>	<i>1,3</i>
	<i>EURO IV</i>	<i>3,0</i>	<i>1,1</i>
	<i>EURO V</i>	<i>2,2</i>	<i>0,8</i>
	<i>EURO VI</i>	<i>1,9</i>	<i>0,5</i>

Amendement 126

Voorstel voor een richtlijn

Bijlage I – lid 1 – punt d

Richtlijn 1999/62/EG

Bijlage III ter – titel

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

REFERENTIEWAARDEN VOOR EXTERNEKOSTENHEFFINGEN

MINIMUMWAARDEN VOOR EXTERNEKOSTENHEFFINGEN

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

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

Amendement 127

Voorstel voor een richtlijn

Bijlage I – lid 1 – punt d

Richtlijn 1999/62/EG

Bijlage III ter – tabel 1 – titel

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Tabel 1: *Referentiewaarden* van de

Tabel 1: *Minimumwaarden* van de

externekostenheffing voor zware vrachtvoertuigen

externekostenheffing voor zware vrachtvoertuigen

Amendement 128

Voorstel voor een richtlijn

Bijlage I – lid 1 – punt d

Richtlijn 1999/62/EG

Bijlage III ter – tabel 2 – titel

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

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

Amendement 129

Voorstel voor een richtlijn

Bijlage I – lid 1 – punt d

Richtlijn 1999/62/EG

Bijlage III ter – alinea 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

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

Amendement 130

Voorstel voor een richtlijn

Bijlage I – lid 1 – punt e bis (nieuw)

Richtlijn 1999/62/EG

Bijlage IV – alinea 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

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

Amendement 131

Voorstel voor een richtlijn

Bijlage I – lid 2

Richtlijn 1999/62/EG

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

TOELICHTING

1. Huidige situatie

Richtlijn 1999/68/EG betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen had vooral als doel een einde te maken aan de verstoringen van de mededinging tussen vervoersondernemingen, met het oog op de goede werking van de interne markt en het principe van vrij verkeer van goederen.

De herziening van Richtlijn 1999/68/EG in 2011 heeft het mogelijk gemaakt rekening te houden met de negatieve externe effecten in de differentiëring van de heffingen en heffingen in te voeren voor externe kosten. Hiermee heeft de richtlijn van 2011 evenwel niet geleid tot een volledige realisatie van de doelstellingen van het Witboek vervoer, wat de volledige toepassing betreft van de beginselen dat de vervuiler en de gebruiker op het trans-Europese wegennet betalen. Vandaag gelden slechts voor ongeveer 25 % van het uitgebreide trans-Europese wegennet heffingen voor vrachtwagens op basis van de afstand.

2. Voorstellen van de Commissie

- Opname in het toepassingsgebied van alle zware voertuigen: vanaf 2020 moeten de bestaande en nieuwe tolregelingen die van toepassing zijn op vrachtwagens, ook gelden voor bussen en touringcars. Voorts zal het niet langer mogelijk zijn voertuigen van minder dan 12 ton van tol vrij te stellen. Deze maatregel is bedoeld om de verstoringen van de mededinging tussen zware voertuigen te beperken en de last van de heffingen niet uitsluitend te laten dragen door voertuigen van meer dan 12 ton;
- De Commissie stelt voor enkele bepalingen van de richtlijn uit te breiden naar lichte voertuigen, met name wat de differentiëring van de infrastructuurheffingen betreft;
- Verbod op vignetten voor zware voertuigen vanaf 2024 en vanaf 2028 voor lichte voertuigen, met het oog op een betere toepassing van het beginsel dat de gebruiker betaalt;
- Mogelijkheid congestieheffingen in te voeren;
- Differentiëring van de infrastructuurheffingen op basis van de CO₂-uitstoot voor vrachtwagens vanaf 2021 en op basis van de CO₂-uitstoot en de EURO-normen voor lichte voertuigen;
- Korting op de infrastructuurheffingen met 75 % voor voertuigen met een nulmissie;
- Verplichting externekostenheffingen in te voeren op bepaalde wegenassen waar de door vrachtwagens veroorzaakte milieuschade groter is dan gemiddeld;
- De voorstellen van de Commissie zijn ook bedoeld voor meer transparantie van de tolsystemen en een betere follow-up van de controle op het gebruik van de inkomsten.

3. Voorstellen van de rapporteur

Het voorstel van de Commissie bevat diverse maatregelen die in de richting gaan van de doelstellingen van het Witboek vervoer inzake een volledige toepassing van de beginselen dat de gebruiker en de vervuiler betalen. Daarom is de rapporteur van mening dat het Europees

Parlement het ambitieniveau van het Commissievoorstel moet handhaven.

De rapporteur is ook van mening dat het Commissievoorstel op diverse punten moet worden verbeterd en versterkt. Daarom worden met dit verslag diverse amendementen op essentiële onderdelen van de tekst voorgesteld, die betrekking hebben op vijf belangrijke aspecten:

a) Afschaffing van de discriminatie tussen de verschillende weggebruikers en toepassing van de beginselen dat de gebruiker en de vervuiler betalen op alle voertuigen:

- Om dit doel te realiseren stelt de rapporteur voor na afloop van het systeem met vignetten tolgelden te heffen zonder discriminatie tussen voertuigen, om ervoor te zorgen dat infrastructuurheffingen en externekostenheffingen worden betaald door alle weggebruikers;
- Om het Commissievoorstel voor externe kosten te verduidelijken moet een externekostenheffing worden ingevoerd op netwerken waar een infrastructuurheffing wordt toegepast;
- De toepassing van het beginsel dat de gebruiker en de vervuiler betalen op alle voertuigen zal bijdragen tot de uitbanning van de discriminatie tussen de verschillende weggebruikers.

b) Afschaffing van de verstoringen van de mededinging in het wegvervoer en tussen vervoerswijzen:

- Om dit doel te realiseren stelt de rapporteur voor vignetten niet alleen te verbieden, maar te vervangen door systemen op basis van afstand. Doel hiermee is ervoor te zorgen dat voor de wegnetten van het TEN-V waar een vignet verplicht was, wel een heffing geldt, met name ter voorkoming van een verstoring van de mededinging met andere vervoerswijzen;
- Om een einde te maken aan de verstoringen van de mededinging wordt voorgesteld de bepalingen die van toepassing zijn op bestelwagens voor goederenvervoer, aan te passen aan degene die gelden voor vrachtwagens.

c) Strijd tegen de voortdurende achteruitgang van de wegnetten in Europa:

- De overheidsuitgaven voor wegenonderhoud zijn in de EU tussen 2006 en 2013 gedaald met ongeveer 30 %. Het gaat hierbij om de verkeersveiligheid. Om deze uitdaging het hoofd te bieden stelt de rapporteur voor de infrastructuurheffingen te oormerken voor het onderhoud en de verbetering van de weginfrastructuur en de verbetering van het vervoersysteem.

d) Versnelling van de overgang naar een schone mobiliteit:

- De rapporteur stelt voor dat de inkomsten uit de externekostenheffing worden aangewend voor het financieren van de overgang naar een mobiliteit met een lage emissie;
- De rapporteur stelt ook voor de toepassing te faciliteren van de toeslagsystemen voor de financiering van projecten van het trans-Europese vervoersnetwerk.

e) Aanvaarding en transparantie van de tolsystemen:

- De rapporteur is van mening dat het toewijzen van de opbrengsten bijdraagt tot aanvaarding van de tolsystemen. Daarom stelt de rapporteur voor de opbrengsten van de heffingen te gebruiken op het grondgebied van het wegvak waarop de heffingen worden toegepast;
- Om rekening te houden met de specifieke kenmerken van bepaalde gebieden stelt de rapporteur voor de mogelijkheid in te voeren een forfaitaire kilometer vrijstelling toe te passen op een specifiek wegvak, om meer flexibiliteit en ruimte te bieden om rekening te houden met de situatie van perifere regio's;
- Om te zorgen voor sociale inclusie en territoriale samenhang stelt de rapporteur voor de kortingen voor frequente gebruikers te vergroten, met name in de nabijheid van grote agglomeraties;
- De rapporteur is van mening dat de wegnetten waar een infrastructuurheffing geldt, een hoog niveau van verkeersveiligheid, alsmede alle nodige infrastructuur moeten bieden, zoals veilige en beveiligde parkings, om te voldoen aan de verplichtingen in de verordening inzake rij- en rusttijden van beroepschauffeurs;
- Om de transparantie van de tolsystemen te waarborgen, met name wat de berekening van de tarieven van de heffingen en de toewijzing van de opbrengsten betreft, stelt de rapporteur voor in elke lidstaat een onafhankelijke autoriteit voor toezicht op de tolsystemen op te richten en te zorgen voor een hoog niveau van informatie aan alle gebruikers over het gebruik van de opbrengsten;
- De rapporteur wijzigt het Commissievoorstel op het punt van de congestieheffingen om een bovenmatige benadeling te voorkomen van bussen, met name in het openbaar vervoer.

**BIJLAGE: LIJST VAN ENTITEITEN WAARVAN OF PERSONEN
VAN WIE DE RAPPORTEUR INPUT HEEFT ONTVANGEN**

De volgende lijst is op zuiver vrijwillige basis en onder exclusieve verantwoordelijkheid van de rapporteur opgesteld. De rapporteur heeft bij de opstelling van het ontwerpverslag informatie ontvangen van de volgende entiteiten of personen:

ENTITEIT OF PERSOON
AEGPL EUROPE
ALBERTIS
ALBERTO MAZZO, RAPPORTEUR VAN HET EUROPEES ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ
ASFINAG LIAISON OFFICE BRUSSELS
ASSOCIATION DES RÉGIONS DE FRANCE
BORNE ÉLISABETH, FRANS MINISTER VAN TRANSPORT
CLECAT
COMITÉ D'ORIENTATION DES ASSISES DE LA MOBILITÉ
COMITÉ POUR LA TRANSALPINE
CONFÉRENCE DES RÉGIONS PÉRIPHÉRIQUES ET MARITIMES (CRPM)
CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES DIRECTEURS DE ROUTES
CONFÉRENCE EUROPÉENNE DU RAIL (CER)
DEUTSCHE BAHN

EL KHADRAOUI SAÏD, EUROPEAN POLITICAL STRATEGY CENTRE
E-MOBILITY PLATFORM
EURELECTRIC
ASSOCIATION EUROPÉENNE DES CONCESSIONNAIRES ET D'OUVRAGES À PÉAGE (ASECAP)
ASSOCIATION DES CONSTRUCTEURS EUROPÉENS D'AUTOMOBILES (ACEA)
EUROPEAN EXPRESS ASSOCIATION (EEA)
EUROPEAN RAIL FREIGHT ASSOCIATION
EUROPEAN SHIPPERS' COUNCIL (ESC)
EUROPEAN UNION ROAD FEDERATION (ERF)
FÉDÉRATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE (FIA)
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE
HISTORIC VEHICLE GROUP
IMONITRAF
INTERNATIONAL ROAD TRANSPORT UNION (IRU)
LAHELLEC GERARD, VICEVOORZITTER VAN DE REGIO BRETAGNE, BEVOEGD VOOR VERVOER
MICHELIN
NOORSE VERTEGENWOORDIGING BIJ DE EUROPESE UNIE

MOSKOVSKI IVAYLO, BULGAARS MINISTER VAN TRANSPORT
PICHEREAU DAMIEN, LID VAN HET FRANSE PARLEMENT
ÖBB-HOLDING AG (OOSTENRIJKSE FEDERALE SPOORWEGEN)
SHV ENERGY
SIEMENS
SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS (SNCF)
TDIE
TRANSPORT ET ENVIRONNEMENT
VAN ESSEN HUIB, CE DELFT
VINCI CONCESSION
ŽAGAR IVAN, RAPPORTEUR VAN HET COMITÉ VAN DE REGIO'S

28.3.2018

ADVIES VAN DE COMMISSIE MILIEUBEHEER, VOLKSGEZONDHEID EN VOEDSELVEILIGHEID

aan de Commissie vervoer en toerisme

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

Rapporteur voor advies(*): Seb Dance

(*) Procedure met medeverantwoordelijke commissies – Artikel 54 van het Reglement

BEKNOPTE MOTIVERING

Bij Richtlijn 1999/62/EG is het juridisch kader gecreëerd voor de invoering van een tolheffing voor zware vrachtvoertuigen op bepaalde wegen. Die richtlijn verplicht de lidstaten niet tot het invoeren van heffingen, maar voorziet in minimumvoorschriften inzake de wijze waarop infrastructuurheffingen moeten worden vastgesteld.

Volgens het Europees Milieuagentschap (EEA) is het wegvervoer de belangrijkste bron van broeikasgasemissies in de EU. Het vervoer is verantwoordelijk voor 23 % van de totale CO₂-emissies in de EU, en het wegvervoer neemt daar 72 % van voor zijn rekening. Het grootste deel van deze uitstoot is afkomstig van personenauto's (meer dan 60 %), terwijl de uitstoot door zware vrachtvoertuigen toeneemt. Als de huidige trend aanhoudt, zal de daling van de emissies van het wegvervoer niet volstaan om de EU-klimaatdoelstellingen voor 2030 en 2050 te halen.

Ook luchtverontreinigende emissies van het wegvervoer leveren aanzienlijke kosten op voor de samenleving. Volgens het EEA veroorzaakt luchtverontreiniging zo'n 500 000 vroegtijdige sterfgevallen per jaar in de EU, en is die verontreiniging hoofdzakelijk te wijten aan de emissies van het wegvervoer.

Als gevolg van de toenemende vraag naar vervoer wordt de verkeerscongestie een steeds groter probleem, dat tot aanzienlijke economische, sociale en milieukosten leidt, zoals vertragingen, brandstofverspilling en toename van de uitstoot van CO₂- en andere vervuilende stoffen. Die kosten maken in totaal 1-2 % van het bbp van de EU uit. De huidige richtlijn voorziet in de mogelijkheid om heffingen in te voeren voor de externe kosten van het wegvervoer, maar van de desbetreffende bepaling is nauwelijks gebruik gemaakt.

In haar witboek van 2011 getiteld "Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem" heeft de Commissie 2020 als uiterste termijn gesteld 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*". Bij de huidige tendensen is de verwezenlijking van dat doel nog ver weg.

Uw rapporteur is over het algemeen ingenomen met het doel van het voorstel van de Commissie, nl. het bevorderen van een financieel en ecologisch duurzaam wegvervoer door een ruimere toepassing van de beginselen "de gebruiker betaalt" en "de vervuiler betaalt". Dit advies heeft tot doel ervoor te zorgen dat een doelmatige en billijke prijsstelling kan bijdragen aan de inspanningen van de EU om de emissies van CO₂ en andere vervuilende stoffen terug te dringen dankzij een betere toepassing van het "de vervuiler betaalt"-beginsel en een snellere overgang naar een schone, emissieloze mobiliteit.

Toepassingsgebied

De huidige richtlijn geldt alleen voor zware vrachtvoertuigen, maar de Commissie stelt voor om het rechtskader uit te breiden tot alle zware bedrijfsvoertuigen, autobussen en touringcars en lichte voertuigen, personenauto's en bestelwagens. Uw rapporteur is voorstander van deze uitbreiding van het toepassingsgebied. Bussen, touringcars, personenauto's en bestelwagens dragen niet voldoende bij via tolheffingen, hoewel deze voertuigen een aanzienlijk deel van de vervoersactiviteiten uitmaken en verantwoordelijk zijn voor een groot deel van de slijtage van de infrastructuur (en andere externe kosten).

Om een billijke en efficiënte prijsstelling aan te moedigen, stelt uw rapporteur voor personenvoertuigen en bestelwagens voor goederenvervoer te scheiden, zodat tolgeden voor zware bedrijfsvoertuigen vanaf 3,5 ton ook gelden voor grote bestelwagens die in het vervoer worden gebruikt. Grote bestelwagens worden steeds meer gebruikt in het vrachtvervoer om de regels voor zware bedrijfsvoertuigen te omzeilen.

Infrastructuurheffingen: op basis van afstand of van tijd?

Uw rapporteur is ingenomen met het voorstel om op tijd gebaseerde tolheffing (vignetten) geleidelijk af te schaffen, aangezien die het werkelijke weggebruik niet weerspiegelt en bestuurders ertoe aanspoort om meer te rijden gedurende tijd waarvoor zij betaald hebben. Op afstand gebaseerde tolheffingen daarentegen staan in verhouding tot het weggebruik en brengen het beginsel dat de vervuiler en de gebruiker betalen beter in de praktijk.

Uw rapporteur stelt voor de data voor de afschaffing van vignetten te vervroegen voor zowel zware bedrijfsvoertuigen, met inbegrip van bestelwagens die vracht vervoeren, als lichte voertuigen, aangezien dat de internalisering van externe kosten van het wegvervoer en de toepassing van het beginsel dat de vervuiler betaalt, zal versnellen.

Externe kosten

Het wegvervoer brengt aanzienlijke externe kosten mee, onder meer op het gebied van klimaatverandering, luchtvervuiling en geluidsoverlast. Die kosten worden momenteel slechts gedeeltelijk door de sector gedragen. Uw rapporteur is ingenomen met het voorstel van de Commissie om de verplichte doorberekening van externe kosten aan zware bedrijfsvoertuigen op de meest vervuilde delen van het wegennet uit te breiden, maar hij acht dat onvoldoende om het beoogde doel van verplichte internalisering van de externe kosten voor het

wegvervoer te bereiken.

Daarom stelt hij voor de toepassing van een aan de kosten van luchtverontreiniging en geluidshinder gekoppelde externe kostenheffing verplicht te stellen op het hele wegennet waarop een infrastructuurheffing van toepassing is. Om een efficiëntere prijsstelling en de transitie naar schonere voertuigen te faciliteren, zijn de referentiewaarden in bijlage III ter veranderd in bindende minimumwaarden voor het aanrekenen van de kosten van luchtverontreiniging en geluidshinder.

Emissieloze mobiliteit

Tolheffingen kunnen een doeltreffend instrument aan de vraagzijde vormen om de invoering van emissiearme of emissieloze voertuigen te bevorderen. Om de transitie naar emissievrije mobiliteit te versnellen stelt uw rapporteur voor de korting van 75 % voor emissieloze voertuigen te handhaven, zulks echter los van de inwerkingtreding van de verordening van de Commissie tot uitvoering van Verordening (EU) nr. 595/2009.

Ook stelt hij voor de vier jaar vrijstelling van de heffing voor externe kosten voor voertuigen van de hoogste Euro-emissieklasse af te schaffen. Niet alleen zou die vrijstelling dan niet langer relevant zijn voor Euro VI-voertuigen, maar ook zou afschaffing van die vrijstelling voor toekomstige Euro-emissieklassen de invoering van emissieloze voertuigen in een stroomversnelling brengen.

Bestemming van ontvangsten

Tolsystemen leveren middelen op die moeten bijdragen aan de financiering van onderhoud en de ontwikkeling van vervoersinfrastructuur, waarmee de door het wegvervoer veroorzaakte verontreiniging aan de bron wordt verminderd en de productie en invoering van emissieloze voertuigen worden versneld.

AMENDEMENTEN

De Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid verzoekt de bevoegde Commissie vervoer en toerisme onderstaande amendementen in aanmerking te nemen:

Amendement 1

Voorstel voor een richtlijn Overweging 1 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1 bis) In dat witboek stelde de Commissie 2020 als uiterste termijn vast 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 weg- en spoorwegvervoer".

Amendement 2

Voorstel voor een richtlijn Overweging 1 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1 ter) Het verkeer van goederen- en personenvoertuigen draagt bij aan de uitstoot van vervuilende stoffen. Die vervuilende stoffen, die zeer ernstige gevolgen hebben voor de menselijke gezondheid en tot een verslechtering van de luchtkwaliteit in de Unie leiden, zoals PM_{2,5}, NO₂ en O₃, waren volgens informatie van het Europees Milieuagentschap uit 2017 in 2014 verantwoordelijk voor respectievelijk 399 000, 75 000 en 13 600 vroegtijdige sterfgevallen in de Unie als gevolg van langdurige blootstelling.

Amendement 3

**Voorstel voor een richtlijn
Overweging 1 quater (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1 quater) De verkeerscongestie wordt een steeds groter probleem, dat tot aanzienlijke economische, sociale en milieukosten leidt, zoals vertragingen, brandstofverspilling en toename van de uitstoot van CO₂ en vervuilende stoffen.

Amendement 4

**Voorstel voor een richtlijn
Overweging 1 quinquies (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1 quinquies) Volgens de Wereldgezondheidsorganisatie is lawaai afkomstig van het wegvervoer na luchtverontreiniging de schadelijkste milieugerelateerde stressfactor in Europa. Minstens 9 000 vroegtijdige sterfgevallen per jaar kunnen worden toegeschreven aan hartaandoeningen ten gevolge van verkeerslawaai.

Amendement 5

**Voorstel voor een richtlijn
Overweging 1 sexies (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

Amendement 6

Voorstel voor een richtlijn Overweging 3 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

3 bis) Om ervoor te zorgen dat de gebruiksheffingen proportioneel zijn, is het van belang om onderscheid te maken tussen lichte voertuigen die bestemd zijn voor personenvervoer en bestelwagens voor goederenvervoer overeenkomstig Verordeningen (EG) nr. 1071/2009^{1 bis} en (EG) nr. 1072/2009^{1 ter} van het Europees Parlement en de Raad, alsook overeenkomstig Verordening (EG) nr. 165/2014^{1 quater} van het Europees Parlement en de Raad.

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

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

^{1 quater} Verordening (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en van de Raad van 4 februari 2014 betreffende tachografen in het wegvervoer, tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende het controleapparaat in het wegvervoer en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad tot harmonisatie van bepaalde

voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer (PB L 60 van 28.2.2014, blz. 1).

Amendement 7

Voorstel voor een richtlijn Overweging 3 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

3 ter) Bestelwagens worden steeds vaker gebruikt om sociale en marktvoorschriften voor vrachtwagens te omzeilen. Deze richtlijn moet ervoor zorgen dat landen tol heffen voor grote bestelwagens die gebruikt worden voor professioneel vrachtvervoer.

Amendement 8

Voorstel voor een richtlijn Overweging 4 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

4 bis) Op tijd gebaseerde gebruiksrechten moedigen de bestuurders aan om vooral te rijden wanneer hun vignet geldig is, waardoor zij de beginselen "de vervuiler betaalt" en "de gebruiker betaalt" op onjuiste wijze toepassen.

Amendement 9

Voorstel voor een richtlijn Overweging 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

5) Om het draagvlak voor toekomstige tolregelingen bij de gebruikers in stand te houden, moeten de lidstaten, als onderdeel van een breder pakket van mobiliteitsdiensten, de mogelijkheid

5) Om het draagvlak voor toekomstige tolregelingen bij de gebruikers in stand te houden, moeten de lidstaten, als onderdeel van een breder pakket van mobiliteitsdiensten, de mogelijkheid

krijgen passende systemen voor de inning van tolgelden op te zetten. Dergelijke systemen moeten zorgen voor een billijke verdeling van de infrastructuurkosten en het beginsel "de vervuiler betaalt" in de praktijk omzetten. Lidstaten die een dergelijk systeem invoeren, dienen ervoor te zorgen dat het conform is met Richtlijn 2004/52/EG van het Europees Parlement en de Raad¹⁶.

krijgen passende systemen voor de inning van tolgelden op te zetten. ***De lidstaten worden aangemoedigd om bij de toepassing van de heffingen rekening te houden met de sociale aanvaardbaarheid ervan, evenals met sociaaleconomische factoren, met name om het concurrentievermogen van de vervoerssector, die uit vele kleine en middelgrote ondernemingen bestaat, in stand te houden, alsook om een versoepeling van de gebruiksheffingen mogelijk te maken voor gebruikers van personenauto's die gedwongen zijn om regelmatig gebruik te maken van vervoersinfrastructuur.*** Dergelijke systemen moeten zorgen voor een billijke verdeling van de infrastructuurkosten en het beginsel "de vervuiler betaalt" in de praktijk omzetten. Lidstaten die een dergelijk systeem invoeren, dienen ervoor te zorgen dat het conform is met Richtlijn 2004/52/EG van het Europees Parlement en de Raad¹⁶.

¹⁶ Richtlijn 2004/52/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer in de Gemeenschap (Voor de EER relevante tekst), PB L 166 van 30.4.2004, blz. 124.

¹⁶ Richtlijn 2004/52/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer in de Gemeenschap (Voor de EER relevante tekst), PB L 166 van 30.4.2004, blz. 124.

Amendement 10

Voorstel voor een richtlijn Overweging 5 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

5 bis) Het is van bijzonder belang dat de lidstaten een billijke tolregeling vaststellen die niet nadelig uitpakt voor gebruikers van personenauto's die vanwege hun woonplaats op het platteland of in een moeilijk bereikbaar of geïsoleerd gebied gedwongen zijn om

vaker gebruik te maken van wegen waarvoor tolheffingen gelden. De lidstaten moeten in het kader van het beleid inzake territoriale ontwikkeling verlaagde heffingen toepassen voor gebruikers uit die gebieden.

Amendement 11

Voorstel voor een richtlijn Overweging 5 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

5 ter) Om te zorgen voor draagvlak voor toekomstige tolregelingen bij de gebruikers, moeten de lidstaten worden aangemoedigd om bij de tenuitvoerlegging van maatregelen op het gebied van tolheffing voor personenauto's rekening te houden met sociaaleconomische factoren.

Amendement 12

Voorstel voor een richtlijn Overweging 7

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

7) Op grond van Richtlijn 1999/62/EG mag een externekostenheffing worden ingevoerd die zo goed mogelijk overeenstemt met de maatschappelijke marginale kosten van het gebruik van het betrokken voertuig. Die methode blijkt de eerlijkste en efficiëntste manier om rekening te houden met de negatieve gevolgen van door zware bedrijfsvoertuigen veroorzaakte luchtvervuiling en geluidsoverlast. **Ze** zou ervoor zorgen dat zware bedrijfsvoertuigen een billijke bijdrage leveren tot het behalen van de EU-luchtkwaliteitsnormen¹⁷ en de naleving van de geldende geluidsnormen of streefwaarden **en zou het mogelijk maken om het gebruik van schone voertuigen te**

gefaciliteerd.

bevorderen. De toepassing van dergelijke heffingen moet dan ook worden gefaciliteerd.

¹⁷ Richtlijn 2008/50/EG van het Europees Parlement en de Raad van 21 mei 2008 betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa, PB L 152 van 11.6.2008, blz. 1.

¹⁷ Richtlijn 2008/50/EG van het Europees Parlement en de Raad van 21 mei 2008 betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa, PB L 152 van 11.6.2008, blz. 1.

Amendement 13

Voorstel voor een richtlijn Overweging 8

Door de Commissie voorgestelde tekst

8) Daartoe moet de maximale gewogen gemiddelde externekostenheffing worden vervangen door eenvoudig toepasbare *referentiewaarden* die worden aangepast aan de inflatie, de wetenschappelijke vooruitgang bij het ramen van de externe kosten van het wegvervoer en de ontwikkelingen inzake de samenstelling van het wagenpark.

Amendement

8) Daartoe moet de maximale gewogen gemiddelde externekostenheffing worden vervangen door eenvoudig toepasbare *minimumwaarden* die worden aangepast aan de inflatie, de wetenschappelijke vooruitgang bij het ramen van de externe kosten van het wegvervoer en de ontwikkelingen inzake de samenstelling van het wagenpark.

Amendement 14

Voorstel voor een richtlijn Overweging 8 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

8 bis) Om bij te dragen aan de doelstelling die verwoord is in het witboek van de Commissie van 28 maart 2011, te weten de volledige internalisering van de externe kosten, moet de externekostenheffing verplicht zijn op het deel van het wegennet waarvoor de infrastructuurheffing geldt.

Amendement 15

Voorstel voor een richtlijn Overweging 8 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

8 ter) Onverminderd artikel 9, lid 1, onder a), van Richtlijn 1999/62/EG, moet het de lidstaten worden toegestaan een externekostenheffing toe te passen en te handhaven op delen van het netwerk waarvoor geen infrastructuurheffing geldt.

Amendement 16

Voorstel voor een richtlijn Overweging 8 quater (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

8 quater) Het handboek inzake de externe kosten van vervoer ("Handbook on External Costs of Transport") van het directoraat-generaal Mobiliteit en Vervoer van de Commissie moet worden beschouwd als een basis voor het bepalen van minimumwaarden voor de internalisering van externe kosten.

Amendement 17

Voorstel voor een richtlijn Overweging 9

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

9) De variatie van de infrastructuurheffingen op basis van de euro-emissienorm heeft het gebruik van schonere voertuigen bevorderd. Door de vernieuwing van het wagenpark, wordt verwacht dat de variatie van de heffingen op basis van de euro-norm voor het gebruik van het interstedelijk wegennet tegen eind 2020 achterhaald zal zijn en tegen die tijd

9) De variatie van de infrastructuurheffingen op basis van de euro-emissienorm heeft het gebruik van schonere voertuigen bevorderd. Door de vernieuwing van het wagenpark, wordt verwacht dat de variatie van de heffingen op basis van de euro-norm voor het gebruik van het interstedelijk wegennet tegen eind 2020 achterhaald zal zijn en tegen die tijd

moet worden uitgefaseerd. Tegelijk **moet systematisch werk** worden **gemaakt van externekostenheffingen** als gericht middel om de externe kosten door te berekenen in situaties waarin dat het meeste effect sorteert.

Amendement 18

Voorstel voor een richtlijn Overweging 12

Door de Commissie voorgestelde tekst

12) Om het gebruik van de schoonste en meest efficiënte voertuigen te bevorderen, moeten de lidstaten voor die voertuigen een **aanzienlijke** korting **toestaan** op de tolgelden en gebruiksrechten.

moet worden uitgefaseerd. Tegelijk **moeten externekostenheffingen** worden **toegepast** als gericht middel om de externe kosten door te berekenen in situaties waarin dat het meeste effect sorteert.

Amendement

12) Om het gebruik van de schoonste en meest efficiënte voertuigen, **en met name emissieloze voertuigen**, te bevorderen **en het verschil in concurrentievermogen met conventionele voertuigen te verkleinen**, moeten de lidstaten **zo snel mogelijk** voor die voertuigen een korting **toepassen** op de tolgelden en gebruiksrechten. **Om de overgang naar de schoonste en efficiëntste voertuigen te versnellen is het noodzakelijk dat de toepassing van deze kortingen losstaat van de inwerkingtreding van de verordening van de Commissie tot uitvoering van Verordening (EG) nr. 595/2009 van het Europees Parlement en de Raad^{1 bis}.**

^{1 bis} Verordening (EG) nr. 595/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 18 juni 2009 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen en motoren met betrekking tot emissies van zware bedrijfsvoertuigen (Euro VI) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie, tot wijziging van Verordening (EG) nr. 715/2007 en Richtlijn 2007/46/EG en tot intrekking van de Richtlijnen 80/1269/EEG, 2005/55/EG en 2005/78/EG (PB L 188 van 18.7.2009, blz. 1).

Amendement 19

Voorstel voor een richtlijn Overweging 13

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

13) Congestie, waartoe alle motorvoertuigen in verschillende mate bijdragen, vertegenwoordigt een kostprijs van ongeveer 1-2 % van het bbp. Een groot deel van die kosten worden veroorzaakt door congestie op interstedelijk **en grensoverschrijdend** niveau. Specifieke congestieheffingen moeten dan ook worden toegestaan, **onverminderd artikel 9, lid 1, onder a), van Richtlijn 1999/62/EG en** op voorwaarde dat ze gelden voor alle voertuigcategorieën. Om evenredig en doeltreffend te zijn, moeten dergelijke heffingen worden berekend op basis van de marginale congestiekosten en worden gevarieerd naargelang de plaats, het tijdstip en de voertuigcategorie. Om ervoor te zorgen dat congestieheffingen een zo groot mogelijk positief effect sorteren, moeten de opbrengsten ervan worden aangewend voor projecten die de oorzaken van de congestie, **zoals grensoverschrijdende infrastructuur of modal shift, bij de wortel aanpakken, en die de overstap naar alternatieve vervoersroutes en een zo groot mogelijk gebruik van emissiearm openbaar vervoer stimuleren. In het geval van een nieuwe infrastructuur voor inning mag de methode voor het innen van congestieheffingen er zelf niet toe leiden dat er nieuwe of nog meer congestie ontstaat.**

Amendement 20

Voorstel voor een richtlijn Overweging 14

14) De congestieheffingen moeten een weerspiegeling zijn van de werkelijke kosten die een voertuig direct veroorzaakt voor de andere weggebruikers en, op evenredige wijze, indirect voor de samenleving als geheel. Om te voorkomen dat het vrij verkeer van personen en goederen buitensporige hinder ondervindt, mogen congestieheffingen niet hoger liggen dan de specifieke marginale congestiekosten wanneer de maximumcapaciteit bijna bereikt is, d.w.z. wanneer het verkeer bijna het verzadigingspunt bereikt.

14) De congestieheffingen moeten een weerspiegeling zijn van de werkelijke kosten die een voertuig direct veroorzaakt voor de andere weggebruikers en, op evenredige wijze, indirect voor de samenleving als geheel. Om te voorkomen dat, ***met name in grensoverschrijdende en stedelijke gebieden***, het vrij verkeer van personen en goederen buitensporige hinder ondervindt, mogen congestieheffingen niet hoger liggen dan de specifieke marginale congestiekosten wanneer de maximumcapaciteit bijna bereikt is, d.w.z. wanneer het verkeer bijna het verzadigingspunt bereikt.

Amendement 21

Voorstel voor een richtlijn Overweging 19

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

19) ***Tolsystemen genereren*** middelen voor de financiering van onderhoud en de ontwikkeling van hoogwaardige vervoersinfrastructuur, ***met inbegrip van alternatieve vervoersinfrastructuur, waarmee de door het wegvervoer veroorzaakte verontreiniging aan de bron wordt verminderd en de productie en invoering van emissieloze voertuigen worden versneld. Derhalve moeten de lidstaten*** de opbrengsten uit tolgelden daarvoor ***bestemmen en*** gebruiken en ***te dien einde*** op passende wijze verslag ***uitbrengen*** over de besteding van ***die*** opbrengsten. Dat moet met name helpen om mogelijke financieringstekorten in kaart te brengen en om het publiek draagvlak voor ***op afstand gebaseerde*** tolheffingen te versterken.

Amendement 22

Voorstel voor een richtlijn Overweging 21

Door de Commissie voorgestelde tekst

21) Er moet voor worden gezorgd dat externekostenheffingen een zo correct mogelijke weergave blijven van de door zware bedrijfsvoertuigen veroorzaakte kosten voor luchtverontreiniging en geluidshinder zonder dat de tolregelingen daardoor buitensporig complex worden, dat het gebruik van de meest brandstofefficiënte voertuigen wordt gestimuleerd en dat de stimulansen effectief blijven en de variatie van de tolheffingen actueel blijft. Derhalve moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen tot aanpassing van de **referentiewaarden** voor externekostenheffingen aan de wetenschappelijke vooruitgang, tot vaststelling van de modaliteiten voor de opbrengstneutrale variatie van de infrastructuurheffingen op basis van de CO₂-uitstoot van zware bedrijfsvoertuigen, en tot aanpassing van de modaliteiten voor de variatie van de infrastructuurheffingen voor lichte voertuigen aan de technische vooruitgang. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadplegingen overgaat, onder meer op deskundigenniveau, en dat die raadplegingen gebeuren in overeenstemming met de beginselen die zijn vastgelegd in het Interinstitutioneel Akkoord over beter wetgeven van 13 april 2016²¹. 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

Amendement

21) Er moet voor worden gezorgd dat externekostenheffingen een zo correct mogelijke weergave blijven van de door zware bedrijfsvoertuigen **en bestelwagens voor goederenvervoer** veroorzaakte kosten voor luchtverontreiniging en geluidshinder zonder dat de tolregelingen daardoor buitensporig complex worden, dat het gebruik van de meest brandstofefficiënte **en schoonste** voertuigen wordt gestimuleerd en dat de stimulansen effectief blijven en de variatie van de tolheffingen actueel blijft. Derhalve moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen tot aanpassing van de **minimumwaarden** voor externekostenheffingen aan de wetenschappelijke vooruitgang, tot vaststelling van de modaliteiten voor de opbrengstneutrale variatie van de infrastructuurheffingen op basis van de CO₂-uitstoot van zware bedrijfsvoertuigen **en bestelwagens voor goederenvervoer**, en tot aanpassing van de modaliteiten voor de variatie van de infrastructuurheffingen voor lichte voertuigen aan de technische vooruitgang. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadplegingen overgaat, onder meer op deskundigenniveau, en dat die raadplegingen gebeuren in overeenstemming met de beginselen die zijn vastgelegd in het Interinstitutioneel Akkoord over beter wetgeven van 13 april 2016²¹. Met name om te zorgen voor gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen, ontvangen het Europees Parlement en de Raad alle

hun deskundigen systematisch toegang tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van de gedelegeerde handelingen.

²¹ PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1.

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.

²¹ PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1.

Amendement 23

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 2
Richtlijn 1999/62/EG
Artikel 1 – lid 1 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1 bis. Bestaande concessieovereenkomsten mogen van de voorschriften van deze richtlijn worden vrijgesteld totdat ze worden vernieuwd.

Amendement 24

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 2
Richtlijn 1999/62/EG
Artikel 2 – alinea 1 – punt 2 – letter a

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

a) nieuwe infrastructuur, ***nieuwe alternatieve vervoerinfrastructuur voor modal shift*** of nieuwe infrastructuurverbeteringen (inclusief significante structurele reparaties);

Amendement 25

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 2
Richtlijn 1999/62/EG
Artikel 2 – alinea 1 – punt 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

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

Amendement 26

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 2
Richtlijn 1999/62/EG
Artikel 2 – alinea 1 – punt 7

Door de Commissie voorgestelde tekst

7) "infrastructuurheffing": een heffing geïnd met het oog op het terugverdienen van door een lidstaat gemaakte aanleg-, onderhouds-, exploitatie- en ontwikkelingskosten in verband met de infrastructuur;

Amendement

7) "infrastructuurheffing": een heffing geïnd met het oog op het terugverdienen van door een lidstaat gemaakte aanleg-, onderhouds-, exploitatie- en ontwikkelingskosten in verband met de infrastructuur *en de kruisfinanciering van nieuwe alternatieve vervoersinfrastructuurprojecten in die lidstaat*;

Amendement 27

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 2
Richtlijn 1999/62/EG
Artikel 2 – alinea 1 – punt 11

Door de Commissie voorgestelde tekst

11) "kosten van door het verkeer veroorzaakte luchtverontreiniging": de kosten van de *schade* die *wordt* veroorzaakt door de uitstoot, tijdens het

Amendement

11) "kosten van door het verkeer veroorzaakte luchtverontreiniging": de kosten van de *volksgezondheids- en milieuschade* die *worden* veroorzaakt door

gebruik van een voertuig, van deeltjes en van ozonprecursoren zoals stikstofdioxide en vluchtige organische stoffen;

de uitstoot, tijdens het gebruik van een voertuig, van deeltjes en van ozonprecursoren zoals stikstofdioxide en vluchtige organische stoffen;

Amendement 28

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 2
Richtlijn 1999/62/EG
Artikel 2 – alinea 1 – punt 12

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

12) "kosten van door het verkeer veroorzaakte geluidhinder": de kosten van de *volksgezondheids- en milieuschade* die *worden* veroorzaakt door de geluidhinder voortgebracht door voertuigen of door de interactie van voertuigen met het wegdek;

Amendement 29

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 2
Richtlijn 1999/62/EG
Artikel 2 – alinea 1 – punt 19

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

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

Amendement 30

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 2
Richtlijn 1999/62/EG
Artikel 2 – alinea 1 – punt 22

Door de Commissie voorgestelde tekst

22) "bestelwagen": een voertuig *voor goederenvervoer* met een toegestane

Amendement

22) "bestelwagen": een voertuig met een toegestane maximummassa van

maximummassa van maximum 3,5 ton;

maximum 3,5 ton;

Amendement 31

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 2

Richtlijn 1999/62/EG

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

22 bis) "bestelwagen voor goederenvervoer": een voertuig van categorie N1, klasse C III, overeenkomstig Verordening /EG) nr. 715/2007^{1 bis}, dat bestemd is voor het vervoer van goederen;

^{1 bis} Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2007 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie (PB L 171 van 29.6.2007, blz. 1).

Amendement 32

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 2 (nieuw)

Richtlijn 1999/62/EG

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

23 bis) "emissieloos gebruik": het zonder uitlaatmissies gebruiken van hybride voertuigen op het onder het toepassingsgebied vallende wegennet;

Amendement 33

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 2
Richtlijn 1999/62/EG
Artikel 2 – alinea 2 – letter b

Door de Commissie voorgestelde tekst

b) kosten betreffende infrastructuur of infrastructuurverbeteringen kunnen ook de specifieke uitgaven voor infrastructuurvoorzieningen ter beperking van de geluidshinder of ter verbetering van de veiligheid op de weg omvatten, en de daadwerkelijk door de exploitant van de infrastructuur gemaakte kosten, op basis van objectieve milieuaspecten zoals bescherming tegen bodemverontreiniging;

Amendement

b) kosten betreffende infrastructuur of infrastructuurverbeteringen kunnen ook de specifieke uitgaven voor infrastructuurvoorzieningen ter beperking van de geluidshinder of **luchtvervuiling, of** ter verbetering van de veiligheid op de weg omvatten, en de daadwerkelijk door de exploitant van de infrastructuur gemaakte kosten, op basis van objectieve milieuaspecten zoals bescherming tegen bodemverontreiniging.

Amendement 34

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 3
Richtlijn 1999/62/EG
Artikel 7 – lid 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

6. Onverminderd het bepaalde in lid 9, voeren de lidstaten vanaf 1 januari 2018 geen gebruiksrechten meer in voor zware bedrijfsvoertuigen. Gebruiksrechten die vóór die datum zijn ingevoerd, mogen worden gehandhaafd tot en met 31 december **2023**.

Amendement

6. Onverminderd het bepaalde in lid 9, voeren de lidstaten vanaf 1 januari 2018 geen gebruiksrechten meer in voor zware bedrijfsvoertuigen. Gebruiksrechten die vóór die datum zijn ingevoerd, mogen worden gehandhaafd tot en met 31 december **2021**.

Motivering

Er is geen technische reden waarom de lidstaten gebruikersheffingen voor zware bedrijfsvoertuigen niet sneller zouden kunnen afbouwen.

Amendement 35

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 3
Richtlijn 1999/62/EG
Artikel 7 – lid 9

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

9. Met ingang van 1 januari 2020 gelden tolheffingen en gebruiksrechten voor zware vrachtvoertuigen voor alle zware bedrijfsvoertuigen, **alsook voor alle bestelwagens voor goederenvervoer die zijn uitgerust met een tachograaf overeenkomstig de voorschriften van Verordening (EU) nr. 165/2014.**

Amendement 36

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 3
Richtlijn 1999/62/EG
Artikel 7 – lid 10

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

10. Tolgelden en gebruiksrechten voor zware bedrijfsvoertuigen enerzijds en voor lichte voertuigen anderzijds mogen **tot en met 31 december 2025** onafhankelijk van elkaar worden ingevoerd of gehandhaafd.

Motivering

Uitfaseren van vignetten voor alle voertuigen tegen 31 december 2025.

Amendement 37

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 5
Richtlijn 1999/62/EG
Artikel 7 quater – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. De lidstaten **kunnen** externekostenheffingen **invoeren of handhaven** op basis van de door verkeer veroorzaakte luchtverontreiniging en/of geluidshinder.
Voor zware bedrijfsvoertuigen varieert de externekostenheffing en wordt ze

Amendement

1. De lidstaten **handhaven voor alle voertuigcategorieën** externekostenheffingen - **of voeren die in** - op basis van de door verkeer veroorzaakte luchtverontreiniging en/of geluidshinder.
De externekostenheffing varieert en wordt vastgesteld overeenkomstig de in bijlage

vastgesteld overeenkomstig de in bijlage III bis **bedoelde** minimumvoorschriften en methoden en **met inachtneming van** de in bijlage III ter vastgestelde **referentiewaarden**.

III bis **vermelde** minimumvoorschriften en methoden, en **voldoet ten minste aan** de in bijlage III ter vastgestelde **minimumwaarden**.

Amendement 38

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 5

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 quater – lid 4 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

4 bis. Met ingang van 1 januari 2022 passen lidstaten die tolgelden innen, op alle delen van het wegennet waarvoor een infrastructuurheffing geldt, een aan de kosten van de door het verkeer veroorzaakte luchtverontreiniging en geluidshinder gekoppelde externekostenheffing toe op zware bedrijfsvoertuigen en bestelwagens voor goederenvervoer.

Amendement 39

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 5

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 quater – lid 4 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

4 ter. Met ingang van 1 januari 2025 passen de lidstaten op alle delen van het wegennet waarvoor een infrastructuurheffing geldt de aan de kosten van de door het verkeer veroorzaakte luchtverontreiniging en geluidshinder gekoppelde externekostenheffing toe - of handhaven die - voor alle zware bedrijfsvoertuigen en lichte voertuigen.

Amendement 40

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 5
Richtlijn 1999/62/EG
Artikel 7 quater – lid 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

5. ***Met ingang van 1 januari 2021 passen de lidstaten op zware bedrijfsvoertuigen*** een externekostenheffing ***toe*** op ***ten minste*** het deel van het in artikel 7, lid 1, bedoelde netwerk waar de door zware bedrijfsvoertuigen veroorzaakte milieuschade groter is dan de gemiddelde door zware bedrijfsvoertuigen veroorzaakte milieuschade als gedefinieerd overeenkomstig de in bijlage III bis bedoelde relevante kennisgevingsverplichtingen.

Amendement 41

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 5
Richtlijn 1999/62/EG
Artikel 7 quater – lid 5 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement 42

Amendement

5. ***Lidstaten die tol heffen mogen voor zware bedrijfsvoertuigen en lichte voertuigen een hogere*** externekostenheffing ***toepassen*** op het deel van het in artikel 7, lid 1, bedoelde netwerk waar de door zware bedrijfsvoertuigen ***en bestelwagens voor goederenvervoer*** veroorzaakte milieuschade groter is dan de gemiddelde door zware bedrijfsvoertuigen ***en bestelwagens voor goederenvervoer*** veroorzaakte milieuschade als gedefinieerd overeenkomstig de in bijlage III bis bedoelde relevante kennisgevingsverplichtingen.

5 bis. De lidstaten en bevoegde regio's mogen op delen van het wegennet waarvoor geen infrastructuurheffing geldt een aan de kosten van de door het verkeer veroorzaakte luchtverontreiniging en geluidshinder gekoppelde externekostenheffing toepassen of handhaven.

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 6 (nieuw)
Richtlijn 1999/62/EG
Artikel 7 quinquies bis – lid 2 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

2 bis. In het geval van een nieuwe infrastructuur voor inning mag de methode voor het innen van congestieheffingen niet bijdragen tot het ontstaan van nieuwe of nog meer congestie.

Amendement 43

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 7
Richtlijn 1999/62/EG
Artikel 7 septies – lid 1 – inleidende formule

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1. Nadat hij de Commissie daarvan in kennis heeft gesteld, kan een lidstaat een toeslag heffen op de infrastructuurheffingen voor wegvakken die regelmatig verzadigd zijn, of waarvan het gebruik door voertuigen aanzienlijke milieuschade veroorzaakt, wanneer aan de volgende voorwaarden is voldaan:

1. Nadat hij de Commissie daarvan in kennis heeft gesteld, kan een lidstaat **of een bevoegde regio** een toeslag heffen op de infrastructuurheffingen voor wegvakken die regelmatig verzadigd zijn, of waarvan het gebruik door voertuigen aanzienlijke milieuschade veroorzaakt, wanneer aan de volgende voorwaarden is voldaan:

Amendement 44

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 7
Richtlijn 1999/62/EG
Artikel 7 septies – lid 1 – letter b

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

b) de toeslag bedraagt ten hoogste 15 % van de gewogen gemiddelde infrastructuurheffing, berekend overeenkomstig artikel 7 ter, lid 1, en artikel 7 sexies, behalve waar de gegenereerde inkomsten worden

b) de toeslag bedraagt ten hoogste 15 % van de gewogen gemiddelde infrastructuurheffing, berekend overeenkomstig artikel 7 ter, lid 1, en artikel 7 sexies, behalve waar de gegenereerde inkomsten worden

geïnvesteed in grensoverschrijdende trajecten op kernnetwerkcorridors, in welk geval de toeslag niet meer dan **25** % mag bedragen;

geïnvesteed in grensoverschrijdende trajecten op kernnetwerkcorridors, in welk geval de toeslag niet meer dan **50** % mag bedragen;

Amendement 45

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 7

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 octies – lid 4 – alinea 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Binnen één jaar na de inwerkingtreding van die gedelegeerde handeling, variëren de lidstaten de infrastructuurheffingen op basis van de CO₂-emissiewaarden en de relevante voertuigcategorisering. Bij de variatie van die heffingen wordt ervoor gezorgd dat de infrastructuurheffingen niet meer dan 100 % hoger liggen dan voor een gelijkwaardig voertuig dat niet emissieloos is maar de laagste CO₂-emissie haalt.

Emissieloze voertuigen genieten een korting van 75 % op de infrastructuurheffingen ten opzichte van het maximumtarief.

Amendement

Binnen één jaar na de inwerkingtreding van die gedelegeerde handeling, variëren de lidstaten de infrastructuurheffingen op basis van de CO₂-emissiewaarden en de relevante voertuigcategorisering. Bij de variatie van die heffingen wordt ervoor gezorgd dat de infrastructuurheffingen niet meer dan 100 % hoger liggen dan voor een gelijkwaardig voertuig dat niet emissieloos is maar de laagste CO₂-emissie haalt. **Met ingang van ... [datum van de inwerkingtreding van deze richtlijn]** genieten **emissieloze lichte voertuigen** een korting van 75 % op de infrastructuurheffingen ten opzichte van het maximumtarief. **Een voertuig dat emissieloos wordt gebruikt geniet eenzelfde korting, mits dit gebruik kan worden aangetoond.**

Amendement 46

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 7

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 octies – lid 4 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

4 bis. De Commissie stelt uiterlijk ... [PB: gelieve datum invullen: vijf jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn] een beoordelingsverslag op waarin het

marktaandeel van emissieloze voertuigen wordt geëvalueerd. De Commissie is bevoegd om, in voorkomend geval, overeenkomstig artikel 9 sexies een gedelegeerde handeling vast te stellen tot herberekening van de korting die op emissieloze voertuigen van toepassing is ten opzichte van het hoogste percentage infrastructuurheffing.

Amendement 47

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 8
Richtlijn 1999/62/EG
Artikel 7 octies bis – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

2. Vanaf 1 januari 2022 variëren de lidstaten de tolgelden en, in het geval van gebruiksrechten, minstens de *jaarlijkse* rechten, op basis van de emissies van CO₂ en verontreinigende stoffen overeenkomstig de voorschriften van bijlage VII.

Amendement

2. Vanaf 1 januari 2022 variëren de lidstaten de tolgelden en, in het geval van gebruiksrechten, minstens de *maandelijkse* rechten, op basis van de emissies van CO₂ en verontreinigende stoffen overeenkomstig de voorschriften van bijlage VII.

Amendement 48

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 8
Richtlijn 1999/62/EG
Artikel 7 octies bis – lid 3 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

3 bis. Met ingang van [datum van inwerkingtreding van deze richtlijn] genieten emissieloze voertuigen een korting op de infrastructuurheffingen van 75 % ten opzichte van het maximumtarief.

Amendement 49

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 10 – letter a bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

a bis) in lid 2 wordt het volgende punt ingevoegd:

"c bis) voor gebruikers van personenauto's die, met name vanwege hun woonplaats op het platteland of in een omsloten of geïsoleerd gebied, gedwongen zijn om regelmatig gebruik te maken van de infrastructuur, bedragen deze kortingen of verlagingen maximaal 50 %."

Amendement 50

Voorstel voor een richtlijn

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

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 9 – lid 2 – alinea 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

De lidstaten bepalen hoe de inkomsten uit hoofde van deze richtlijn worden gebruikt.

Om de ontwikkeling van het gehele verkeerswegennet mogelijk te maken, worden de inkomsten uit infrastructuur- en externe kostenheffingen, ***of het financiële waarde-equivalent van deze inkomsten,*** aangewend ten voordele van de vervoerssector en tot optimalisering van het gehele vervoersysteem.

-a) in lid 2 wordt de eerste alinea vervangen door:

"Om de ontwikkeling van het gehele verkeerswegennet mogelijk te maken, worden de inkomsten uit infrastructuur- en externe kostenheffingen aangewend ten voordele van de vervoerssector en tot optimalisering van het gehele vervoersysteem. ***Inkomsten uit infrastructuur, of het financiële waarde-equivalent van die inkomsten, worden geherinvesteerd in een of meer van de volgende doelen:***

- a) ondersteuning van het trans-Europese vervoersnet en het onderhoud en de instandhouding ervan;***
- b) optimalisering van de logistiek;***
- c) verbetering van de verkeersveiligheid;***

Met name moeten de inkomsten uit externe kostenheffingen, of het financiële waarde-equivalent van deze inkomsten, worden aangewend voor de verduurzaming van het vervoer, hetgeen een of meer van de volgende punten omvat:

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

2. De in artikel 7 octies, lid 4, artikel 7 octies bis, lid 4, en artikel 9 quinquies bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend voor **onbepaalde tijd** met ingang van [datum van inwerkingtreding van deze richtlijn].

d) veilige parkeervoorzieningen.

De inkomsten uit externe kostenheffingen, of het financiële waarde-equivalent van deze inkomsten, worden aangewend voor de verduurzaming van het vervoer **en om volksgezondheids- en milieuschade te voorkomen**, hetgeen een of meer van de volgende punten omvat:

- a) een efficiënte prijsstelling vergemakkelijken;
- b) de door het wegvervoer veroorzaakte verontreiniging aan de bron verminderen;
- c) de gevolgen van de door het wegvervoer veroorzaakte verontreiniging aan de bron beperken;
- d) de CO₂- en de energieprestatie van voertuigen verbeteren;
- e) alternatieve infrastructuur voor vervoergebruikers ontwikkelen en/of de bestaande capaciteit uitbreiden;
- f) **de ontwikkeling van de elektromobiliteit, met inbegrip van infrastructuur voor de overbrenging van elektriciteit naar voertuigen, ondersteunen en uitbreiden;**
- g) **de kruisfinanciering van alternatieve efficiënte vervoersprojecten die een milieuvriendelijke modal shift als gevolg hebben;**
- h) **collectieve vervoerswijzen ondersteunen."**

2. De in artikel 7 octies, lid 4, artikel 7 octies bis, lid 4, en artikel 9 quinquies bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend voor **een termijn van vijf jaar** met ingang van [datum van inwerkingtreding van deze richtlijn]. **De Commissie stelt uiterlijk negen maanden voor het einde van de termijn van vijf jaar een verslag op over de**

bevoegdheidsdelegatie. De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend met termijnen van dezelfde duur verlengd, tenzij het Europees Parlement of de Raad zich uiterlijk drie maanden voor het einde van elke termijn tegen deze verlenging verzet.

Amendement 51

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 14 – letter b

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 9 – lid 3 – letter a bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

a bis) het gebruik van elektrische en (plug-in) hybride voertuigen bevorderen;

Amendement 52

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 15

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 9 sexies – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

2. De in artikel 7 octies, lid 4, artikel 7 octies bis, lid 4, en artikel 9 quinquies bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend voor **onbepaalde tijd** met ingang van [datum van inwerkingtreding van deze richtlijn].

2. De in artikel 7 octies, lid 4, artikel 7 octies bis, lid 4, en artikel 9 quinquies bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend voor **een termijn van vijf jaar** met ingang van [datum van inwerkingtreding van deze richtlijn]. **De Commissie stelt uiterlijk negen maanden voor het einde van de termijn van vijf jaar een verslag op over de bevoegdheidsdelegatie. De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend met termijnen van dezelfde duur verlengd, tenzij het Europees Parlement of de Raad zich uiterlijk drie maanden voor het einde van elke termijn tegen deze verlenging verzet.**

Amendement 53

Voorstel voor een richtlijn

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

Richtlijn 1999/62/EG

Bijlage III – afdeling 2 – punt 2.1 – streepje 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

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

Amendement 54

Voorstel voor een richtlijn

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

Richtlijn 1999/62/EG

Bijlage III – afdeling 2 – punt 2.2 – streepje 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

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

Amendement 55

Voorstel voor een richtlijn

Bijlage I – punt 1 – letter c

Door de Commissie voorgestelde tekst

MINIMUMEISEN VOOR DE
TOEPASSING VAN EEN
EXTERNEKOSTENHEFFING

Amendement 56

Voorstel voor een richtlijn
Bijlage I – punt 1 – letter c
Richtlijn 1999/62/EG
Bijlage III bis – inleidende formule

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement 57

Voorstel voor een richtlijn
Bijlage I – punt 1 – letter c
Richtlijn 1999/62/EG
Bijlage III bis – deel 1 – alinea 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement 58

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

Amendement

MINIMUMEISEN VOOR DE
TOEPASSING VAN EEN **HOGERE**
EXTERNEKOSTENHEFFING

Amendement

In deze bijlage worden de minimumeisen voor de toepassing van een *hogere* externekostenheffing *dan de in bijlage III ter vermelde minimumwaarden* en, desgevallend, voor de berekening van de maximale externekostenheffing vastgesteld.

Amendement

De lidstaten specificeren *nauwkeurig* op *welk deel of* welke *delen* van hun wegennet een *hogere externekostenheffing dan de in bijlage III ter vermelde minimumwaarden* wordt toegepast.

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

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

Amendement 59

Voorstel voor een richtlijn
Bijlage I – punt 1 – letter c
Richtlijn 1999/62/EG
Bijlage III bis – deel 3 – alinea 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

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

Amendement 60

Voorstel voor een richtlijn
Bijlage I – punt 1 – letter c
Richtlijn 1999/62/EG
Bijlage III bis – deel 4 – punt 4.1 – inleidende formule

Door de Commissie voorgestelde tekst

Wanneer een lidstaat voornemens is hogere externekostenheffingen toe te passen dan

Amendement

Wanneer een lidstaat voornemens is hogere externekostenheffingen toe te passen dan

de in bijlage III ter gespecificeerde **referentiewaarden**, berekent die lidstaat of, in voorkomend geval, een onafhankelijke instantie de in rekening te brengen kosten van de door het verkeer veroorzaakte luchtverontreiniging aan de hand van de volgende formule:

de in bijlage III ter gespecificeerde **minimumwaarden**, berekent die lidstaat of, in voorkomend geval, een onafhankelijke instantie de in rekening te brengen kosten van de door het verkeer veroorzaakte luchtverontreiniging aan de hand van de volgende formule:

Amendement 61

Voorstel voor een richtlijn

Bijlage I – punt 1 – letter c

Richtlijn 1999/62/EG

Bijlage III bis – deel 4 – punt 4.2 – inleidende formule

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

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

Amendement 62

Voorstel voor een richtlijn

Bijlage 1 – punt 1 – letter d

Richtlijn 1999/62/EG

Bijlage III ter – titel

Door de Commissie voorgestelde tekst

**REFERENTIEWAARDEN VOOR
EXTERNEKOSTENHEFFINGEN**

Amendement

**MINIMUMWAARDEN VOOR
EXTERNEKOSTENHEFFINGEN**

Amendement 63

Voorstel voor een richtlijn

Bijlage 1 – punt 1 – letter d

Richtlijn 1999/62/EG

Bijlage III ter – alinea 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

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

Amendement 64

Voorstel voor een richtlijn
Bijlage 1 – punt 1 – letter d
Richtlijn 1999/62/EG
Bijlage III ter – tabel 1 – titel

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

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

Amendement 65

Voorstel voor een richtlijn
Bijlage 1 – punt 1 – letter d
Richtlijn 1999/62/EG
Bijlage III ter – tabel 2 – titel

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

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

Amendement 66

Voorstel voor een richtlijn
Bijlage I – punt 1 – letter d
Richtlijn 1999/62/EG
Bijlage III ter – tabel 2 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Tabel 2 bis: Minimumwaarden van de externekostenheffing voor personenauto's:

Voertuig	Motor	EURO-klasse	Voorstadsgebied	Interstedelijk
Autodiesel	<1,4l	Euro 2	1,9	0,9
		Euro 3	1,6	0,9
		Euro 4	1,3	0,7
		Euro 5	0,9	0,5
		Euro 6	0,6	0,3
	1,4-2,0l	Euro 0	3,6	1,0
		Euro 1	1,9	0,9
		Euro 2	1,8	0,8
		Euro 3	1,7	0,9
		Euro 4	1,4	0,7
		Euro 5	0,9	0,5
		Euro 6	0,6	0,3
	>2,0l	Euro 0	3,9	1,3
		Euro 1	1,9	0,9
		Euro 2	1,8	0,9
		Euro 3	1,7	0,9
		Euro 4	1,4	0,7
		Euro 5	0,9	0,5
		Euro 6	0,6	0,3
Autobenzine	<1,4l	Euro 0	3,7	2,4
		Euro 1	1,0	0,4
		Euro 2	0,7	0,3
		Euro 3	0,5	0,2
		Euro 4	0,5	0,2
		Euro 5	0,5	0,2
		Euro 6	0,5	0,2
	1,4-2,0l	Euro 0	3,9	3,0

		<i>Euro 1</i>	<i>1,1</i>	<i>0,4</i>
		<i>Euro 2</i>	<i>0,7</i>	<i>0,3</i>
		<i>Euro 3</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
		<i>Euro 4</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
		<i>Euro 5</i>	<i>0,4</i>	<i>0,2</i>
		<i>Euro 6</i>	<i>0,4</i>	<i>0,2</i>
	<i>>2,0l</i>	<i>Euro 0</i>	<i>4,0</i>	<i>3,0</i>
		<i>Euro 1</i>	<i>1,0</i>	<i>0,4</i>
		<i>Euro 2</i>	<i>0,5</i>	<i>0,3</i>
		<i>Euro 3</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
		<i>Euro 4</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
		<i>Euro 5</i>	<i>0,4</i>	<i>0,2</i>
		<i>Euro 6</i>	<i>0,4</i>	<i>0,2</i>

Amendement 67

Voorstel voor een richtlijn

Bijlage I – punt 1 – letter d

Richtlijn 1999/62/EG

Bijlage III ter – tabel 2 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Tabel 2 ter: Minimumwaarden van de externekostenheffing voor bestelwagens voor goederenvervoer:

<i>Voertuig</i>	<i>EURO-klasse</i>	<i>Voorstadsgebied</i>	<i>Interstedelijk</i>
<i>Bestelwagen voor goederenvervoer - benzine</i>	<i>Euro 1</i>	<i>2,4</i>	<i>0,7</i>
	<i>Euro 2</i>	<i>1,9</i>	<i>0,4</i>
	<i>Euro 3</i>	<i>1,8</i>	<i>0,4</i>
	<i>Euro 4</i>	<i>1,7</i>	<i>0,3</i>
	<i>Euro 5</i>	<i>1,6</i>	<i>0,3</i>
	<i>Euro 6</i>	<i>1,6</i>	<i>0,3</i>
<i>Bestelwagen</i>	<i>Euro 1</i>	<i>4,0</i>	<i>1,7</i>

<i>voor goederenvervoer - diesel</i>	<i>Euro 2</i>	<i>4,1</i>	<i>1,7</i>
	<i>Euro 3</i>	<i>3,5</i>	<i>1,3</i>
	<i>Euro 4</i>	<i>3,0</i>	<i>1,1</i>
	<i>Euro 5</i>	<i>2,2</i>	<i>0,8</i>
	<i>Euro 6</i>	<i>1,9</i>	<i>0,5</i>

Amendement 68

Voorstel voor een richtlijn

Bijlage I – punt 2

Richtlijn 1999/62/EG

Bijlage V - deel 1 – tabel 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Voertuigcategorie	Equivalentiefactor
Lichte voertuigen	1
Niet-gelede vrachtwagens	1,9
Bussen en touringcars	2,5
Vrachtwagens met oplegger en/of aanhangwagen	2,9

Amendement

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

Voertuigcategorie	Equivalentiefactor
Lichte voertuigen	1
Niet-gelede vrachtwagens	1,9
Bussen en touringcars	1,5
Vrachtwagens met oplegger en/of aanhangwagen	2,9

PROCEDURE VAN DE ADVISERENDE COMMISSIE

Titel	Het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen
Document- en procedurenummers	COM(2017)0275 – C8-0171/2017 – 2017/0114(COD)
Bevoegde commissie Datum bekendmaking	TRAN 15.6.2017
Advies uitgebracht door Datum bekendmaking	ENVI 15.6.2017
Medeverantwoordelijke commissies - datum bekendmaking	16.11.2017
Rapporteur voor advies Datum benoeming	Seb Dance 21.6.2017
Behandeling in de commissie	24.1.2018
Datum goedkeuring	27.3.2018
Uitslag eindstemming	+: 50 –: 11 0: 1
Bij de eindstemming aanwezige leden	Marco Affronte, Pilar Ayuso, Zoltán Balczó, Catherine Bearder, Ivo Belet, Biljana Borzan, Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nessa Childers, Alberto Cirio, Miriam Dalli, Seb Dance, Angélique Delahaye, Mark Demesmaeker, Stefan Eck, Bas Eickhout, Francesc Gambús, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Arne Gericke, Jens Gieseke, Julie Girling, Sylvie Goddyn, Françoise Grossetête, Andrzej Grzyb, György Hölvényi, Anneli Jäätteenmäki, Jean-François Jalkh, Benedek Jávor, Kateřina Konečná, Urszula Krupa, Giovanni La Via, Peter Liese, Lukas Mandl, Valentinas Mazuronis, Joëlle Mélin, Massimo Paolucci, Bolesław G. Piecha, Pavel Poc, John Procter, Julia Reid, Frédérique Ries, Michèle Rivasi, Daciana Octavia Sârbu, Annie Schreijer-Pierik, Davor Škrlec, Ivica Tolić, Adina-Ioana Vălean, Jadwiga Wiśniewska, Damiano Zoffoli
Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervangers	Cristian-Silviu Buşoi, Nicola Caputo, Albert Deß, Eleonora Evi, Christofer Fjellner, Elena Gentile, Norbert Lins, Gabriele Preuß, Christel Schaldemose, Dubravka Šuica, Keith Taylor, Carlos Zorrinho

HOOFDELIJKE EINDSTEMMING IN DE ADVISERENDE COMMISSIE

50	+
ALDE:	Catherine Bearder, Gerben-Jan Gerbrandy, Anneli Jäätteenmäki, Valentinas Mazuronis, Frédérique Ries
EFDD:	Eleonora Evi
GUE/NGL:	Stefan Eck, Kateřina Konečná
PPE:	Pilar Ayuso, Ivo Belet, Cristian-Silviu Buşoi, Alberto Cirio, Angélique Delahaye, Albert Deß, Christofer Fjellner, Francesc Gambús, Elisabetta Gardini, Jens Gieseke, Julie Girling, Françoise Grossetête, Andrzej Grzyb, Giovanni La Via, Peter Liese, Norbert Lins, Lukas Mandl, Annie Schreijer-Pierik, Dubravka Šuica, Ivica Tolić, Adina-Ioana Vălean
S&D:	Biljana Borzan, Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nicola Caputo, Nessa Childers, Miriam Dalli, Seb Dance, Elena Gentile, Massimo Paolucci, Pavel Poc, Gabriele Preuß, Christel Schaldemose, Daciana Octavia Sârbu, Damiano Zoffoli, Carlos Zorrinho
VERTS/ALE:	Marco Affronte, Bas Eickhout, Benedek Jávor, Michèle Rivasi, Davor Škrlec, Keith Taylor

11	-
ECR:	Arne Gericke, Urszula Krupa, Bolesław G. Piecha, John Procter, Jadwiga Wiśniewska
EFDD:	Julia Reid
ENF:	Sylvie Goddyn, Jean-François Jalkh, Joëlle Mélin
NI :	Zoltán Balczó
PPE:	György Hölvényi

1	0
ECR	Mark Demesmaeker

Verklaring van de gebruikte tekens:

+ : voor

- : tegen

0 : onthouding

PROCEDURE VAN DE BEVOEGDE COMMISSIE

Titel	Het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtoertuigen		
Document- en procedurenummers	COM(2017)0275 – C8-0171/2017 – 2017/0114(COD)		
Datum indiening bij EP	31.5.2017		
Bevoegde commissie Datum bekendmaking	TRAN 15.6.2017		
Medeadviserende commissies Datum bekendmaking	ECON 16.11.2017	ENVI 15.6.2017	
Geen advies Datum besluit	ECON 27.2.2018		
Medeverantwoordelijke commissies Datum bekendmaking	ENVI 16.11.2017		
Rapporteurs Datum benoeming	Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy 4.7.2017		
Behandeling in de commissie	22.1.2018	20.3.2018	14.5.2018
Datum goedkeuring	24.5.2018		
Uitslag eindstemming	+: -: 0:	35 2 3	
Bij de eindstemming aanwezige leden	Lucy Anderson, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Deirdre Clune, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Karima Delli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Cláudia Monteiro de Aguiar, Tomasz Piotr Poręba, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, David-Maria Sassoli, Claudia Schmidt, Claudia Țapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, Wim van de Camp, Marie-Pierre Vieu, Janusz Zemke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska		
Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervangers	Michael Gahler, Ramona Nicole Mănescu, Marek Plura, Jozo Radoš, Matthijs van Miltenburg		
Bij de eindstemming aanwezige plaatsvervangers (art. 200, lid 2)	Eric Andrieu, Eleonora Evi, Jude Kirton-Darling, Anneleen Van Bossuyt, Marco Zullo		
Datum indiening	7.6.2018		

HOOFDELIJKE EINDSTEMMING IN DE BEVOEGDE COMMISSIE

35	+
ALDE	Jozo Radoš, Dominique Riquet, Pavel Telička, Matthijs van Miltenburg
EFDD	Eleonora Evi, Marco Zullo
GUE/NGL	Merja Kyllönen, Marie-Pierre Vieu
PPE	Georges Bach, Deirdre Clune, Michael Gahler, Cláudia Monteiro de Aguiar, Ramona Nicole Mănescu, Marek Plura, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Luis de Grandes Pascual, Wim van de Camp, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
S&D	Lucy Anderson, Eric Andrieu, Inés Ayala Sender, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jude Kirton-Darling, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, David-Maria Sassoli, Janusz Zemke, Claudia Țapardel
VERTS/ALE	Michael Cramer, Karima Delli, Keith Taylor

2	-
ECR	Jacqueline Foster
PPE	Andor Deli

3	0
ECR	Tomasz Piotr Poręba, Anneleen Van Bossuyt
PPE	Dieter-Lebrecht Koch

Verklaring van de gebruikte tekens:

+ : voor

- : tegen

0 : onthouding