I

(Mededelingen)

RAAD

GEMEENSCHAPPELIJK STANDPUNT (EG) Nr. 33/2005

door de Raad vastgesteld op 6 september 2005

met het oog op de aanneming van Richtlijn 2005/…/EG van het Europees Parlement en de Raad van … en tot wijziging van Richtlijn 1999/62/EG betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen

(2005/C 275 E/01)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 71, lid 1,

Gelet op Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen ([1]), en met name op artikel 7,

Gezien het voorstel van de Commissie,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité ([2]),

Gezien het advies van het Comité van de Regio's ([3]),

Handelend volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag ([4]),

Overwegende hetgeen volgt:

(1) De opheffing van concurrentieverstoringen tussen vervoersondernemingen van de lidstaten, de goede werking van de interne markt en de versterking van het concurrentievermogen vragen om de invoering van rechtvaardige mechanismen voor de toerekening van de kosten van het gebruik van de infrastructuurvoorzieningen aan vervoersondernemers. Een zekere mate van harmonisatie is reeds bereikt met Richtlijn 1999/62/EG.

(2) Een billijker tarifering van het gebruik van de wegeninfrastructuur is noodzakelijk om duurzaam vervoer in de Gemeenschap te stimuleren. De doelstelling om optimaal gebruik te maken van het bestaande wegennet en de negatieve effecten van het vervoer substantieel terug te dringen, moet worden verwezenlijkt zonder extra lasten voor de marktdeelnemers, teneinde een stabiele economische groei en de goede werking van de interne markt te garanderen.

(3) In het Witboek „Het Europees vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen" heeft de Commissie aangekondigd dat zij een voorstel zou doen voor een richtlijn inzake een heffingenstelsel voor het gebruik van de wegeninfrastructuur. Bij de aanneming op 12 februari 2003 van zijn verslag over de conclusies van het Witboek heeft het Europees Parlement bevestigd dat tarifering van het infrastructuurgebruik noodzakelijk is. Nadat de Europese Raad van Göteborg van 15 juni 2001 speciale aandacht had geschonken aan duurzaam vervoer, hebben ook de Europese Raad van Kopenhagen van 12 en 13 december 2002 en de Europese Raad van Brussel van 20 en 21 maart 2003 positief gereageerd op de mededeling van de Commissie dat zij voornemens is een nieuwe „Eurovignet"-richtlijn in te dienen.

(4) In Richtlijn 1999/62/EG worden voor de vaststelling van de toltarieven de kosten voor de aanleg, de exploitatie, het onderhoud en de uitbreiding van de infrastructuurvoorzieningen in aanmerking genomen. Er is een specifieke bepaling vereist voor het verschaffen van duidelijkheid over de aanlegkosten die in aanmerking genomen kunnen worden.

([1]) PB L 187 van 20.7.1999, blz. 42. Richtlijn gewijzigd bij de Toetredingsakte van 2003.
([2]) PB C 241 van 28.9.2004, blz. 58.
([3]) PB C 109 van 30.4.2004, blz. 14.
([4]) Advies van het Europees Parlement van 20 april 2004 (PB C 104 E van 30.4.2004, blz. 372) en gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 6 september 2005 en standpunt van het Europees Parlement van … (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad).

(5) Het internationale vervoer over de weg vindt hoofdzakelijk plaats via het trans-Europees wegennet. Daarnaast is de goede werking van de interne markt van cruciaal belang voor het beroepsvervoer. Het communautaire kader dient derhalve van toepassing te zijn op het beroepsvervoer op het trans-Europees wegennet, zoals omschreven in Beschikking nr. 1692/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 1996 betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet [1]. De lidstaten moeten overeenkomstig het subsidiariteitsbeginsel de vrijheid behouden tolgelden en/of gebruiksrechten toe te passen op andere wegen dan die van het trans-Europees wegennet, een en ander met inachtneming van het Verdrag.

(6) Met het oog op de kosteneffectiviteit bij de toepassing van tolregelingen behoeft niet de gehele infrastructuur waarop het tolgeld betrekking heeft te worden onderworpen aan toegangsbeperkingen ter controle van de tolheffing. De lidstaten kunnen ervoor kiezen deze richtlijn toe te passen door tolgelden te heffen op een specifiek punt van de infrastructuur waarop het tolgeld betrekking heeft.

(7) Toltarieven dienen gebaseerd te zijn op het beginsel van het terugverdienen van de infrastructuurkosten. Wanneer die kosten medegefinancierd zijn uit de algemene begroting van de Europese Unie, mag de bijdrage uit de communautaire middelen niet door middel van tolgelden worden terugverdiend, tenzij de desbetreffende communautaire instrumenten specifieke bepalingen bevatten volgens welke bij de vaststelling van het bedrag van communautaire medefinanciering rekening moet worden gehouden met toekomstige tolregelingen.

(8) De mogelijkheid voor de gebruiker om zelf de hoogte van het verschuldigde toltarief te beïnvloeden door te kiezen voor de minst vervuilende voertuigen en voor minder drukke periodes of routes is een belangrijk element van een tolheffingssysteem. De lidstaten moeten de tolgelden derhalve kunnen differentiëren naar gelang van het type voertuig, op basis van de indeling van de voertuigen naar de uitstoot van uitlaatgassen („EURO"-classificatie) en naar de schade die ze toebrengen aan de wegen, alsmede naar gelang van de plaats, het tijdstip en de mate van congestie. Deze differentiatie van de toltarieven dient in verhouding te staan tot het nagestreefde doel.

(9) De aspecten van commerciële prijsstelling voor het gebruik van wegeninfrastructuur waarop de bepalingen van deze richtlijn niet van toepassing zijn, moeten het Verdrag in acht nemen.

(10) Deze richtlijn laat voor de lidstaten die een stelsel van tolgelden en/of gebruiksrechten voor infrastructuurvoorzieningen invoeren, de mogelijkheid onverlet om, onverminderd de artikelen 87 en 88 van het Verdrag, te voorzien in een passende compensatie voor deze lasten. Deze compensatie mag niet leiden tot concurrentieverstoringen op de interne markt, en moet voldoen aan de desbetreffende bepalingen van het Gemeenschapsrecht, met name de minimumtarieven voor belastingen op voertuigen opgenomen in bijlage I bij Richtlijn 1999/62/EG en de bepalingen van Richtlijn 2003/96/EG van de Raad van 27 oktober 2003 tot herstructurering van de communautaire regeling voor de belasting van energieproducten en elektriciteit [2].

(11) Wanneer de lidstaten tolgeld of gebruiksrechten heffen voor het gebruik van wegen in het trans-Europees wegennet, moet aan de wegen waar die heffingen plaatsvinden passende prioriteit worden toegekend in de onderhoudsschema's van de lidstaten.

(12) Speciale aandacht dient besteed te worden aan de berggebieden, zoals de Alpen en de Pyreneeën. In het verleden zijn nieuwe grootschalige infrastructuurprojecten vaak niet van de grond gekomen omdat de daarvoor benodigde, zeer omvangrijke, financiële middelen ontbraken. In deze gebieden kunnen de gebruikers derhalve extra worden belast om financiering mogelijk te maken van belangrijke projecten van zeer grote Europese waarde, met inbegrip van projecten die betrekking hebben op andere vervoersmodaliteiten binnen dezelfde corridor. Deze extra heffing dient verband te houden met de financiële vereisten van het project. Ook dient zij verband te houden met het basistarief van de tolgelden, om te voorkomen dat de lasten in een bepaalde corridor kunstmatig hoog worden gehouden, hetgeen ertoe zou kunnen leiden dat de verkeersstromen zich verplaatsen naar andere trajecten, met als gevolg congestieproblemen op lokaal niveau en een ondoelmatig gebruik van het wegennet.

(13) De heffingen mogen niet discriminerend zijn, noch mag de inning ervan aan de binnengrenzen buitensporig veel formaliteiten vereisen of op enige andere wijze de doorstroming belemmeren. Daarom moeten er passende maatregelen worden genomen om betaling door incidentele gebruikers mogelijk te maken, met name op plaatsen waar de inning van tolgelden en/of gebruiksrechten uitsluitend geschiedt middels een systeem dat het gebruik van een elektronisch betaalmiddel (on-board-unit) vereist.

(14) Met het oog op een coherente en geharmoniseerde toepassing van het systeem voor tarifering van het infrastructuurgebruik, moeten bij nieuwe tolregelingen de kosten worden berekend aan de hand van een reeks kernbeginselen of worden vastgesteld op een niveau dat niet hoger ligt dan het niveau dat het resultaat zou zijn van de toepassing van deze beginselen. Deze voorwaarden gelden niet voor bestaande regelingen, tenzij deze in de toekomst ingrijpend worden gewijzigd. Van ingrijpende wijziging is onder meer sprake wanneer de oorspronkelijke regels en voorwaarden van de tolregeling aanmerkelijk worden gewijzigd door de herziening

[1] PB L 228 van 9.9.1996, blz. 1. Beschikking laatstelijk gewijzigd bij Beschikking nr. 884/2004/EG (PB L 167 van 30.4.2004, blz. 1).

[2] PB L 283 van 31.10.2003, blz. 51. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2004/75/EG (PB L 157 van 30.4.2004, blz. 100).

van een overeenkomst met de exploitant van het tolsysteem; veranderingen die al in de oorspronkelijke regeling voorzien waren, vallen daar echter buiten. In het geval van concessieovereenkomsten zou een ingrijpende wijziging kunnen worden geïmplementeerd in het kader van een procedure voor overheidsopdrachten. Om transparantie tot stand te brengen zonder belemmeringen op te werpen voor de goede werking van de markteconomie en de publiek-private partnerschappen, dienen de lidstaten voorts de eenheidswaarden en andere parameters die zij voornemens zijn toe te passen voor het berekenen van de verschillende kostenelementen waaruit de tolgelden zijn opgebouwd, aan de Commissie ter kennis te brengen, zodat de Commissie een advies kan uitbrengen, of, in het geval van concessieovereenkomsten, de overeenkomst en het desbetreffende referentiemodel. Adviezen die door de Commissie voorafgaand aan de invoering van nieuwe tolregelingen in lidstaten worden uitgebracht, laten de bij het Verdrag aan de Commissie opgelegde verplichting om toe te zien op de toepassing van de Gemeenschapswetgeving, volledig onverlet.

(15) Er zijn nog meer technische ontwikkelingen noodzakelijk om het systeem voor tarifering van het infrastructuurgebruik verder te ontwikkelen. Er dient een procedure ingevoerd te worden op basis waarvan de Commissie de in Richtlijn 1999/62/EG vastgestelde voorwaarden kan aanpassen aan de technische ontwikkelingen na overleg met de lidstaten.

(16) De maatregelen voor de uitvoering van deze richtlijn dienen te worden vastgesteld overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden [1].

(17) Aangezien de doelstelling van deze richtlijn, te weten de harmonisatie van de voorwaarden voor de heffing van tolgelden in verband met het gebruik van de wegeninfrastructuur, niet voldoende door de lidstaten kan worden verwezenlijkt, en derhalve, vanwege haar communautaire dimensie en gelet op de noodzaak de interne vervoersmarkt te beschermen, beter op Gemeenschapsniveau kan worden verwezenlijkt, kan de Gemeenschap maatregelen treffen overeenkomstig het subsidiariteitsbeginsel dat is neergelegd in artikel 5 van het Verdrag. Overeenkomstig het evenredigheidsbeginsel, dat in hetzelfde artikel is neergelegd, gaat deze richtlijn niet verder dan nodig is om die doelstelling te verwezenlijken.

(18) Richtlijn 1999/62/EG moet dienovereenkomstig worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Richtlijn 1999/62/EG wordt als volgt gewijzigd:

1) Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

a) punt a) wordt vervangen door:

„a) „trans-Europees wegennet": het wegennet als beschreven en met kaarten geïllustreerd in afdeling 2 van bijlage I bij Beschikking nr. 1692/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 1996 betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet (*). De kaarten hebben betrekking op de in het dispositief en/of in bijlage II bij voornoemde beschikking genoemde afdelingen;

(*) PB L 228 van 9.9.1996, blz. 1. Beschikking laatstelijk gewijzigd bij Beschikking nr. 884/2004/EG (PB L 167 van 30.4.2004, blz. 1).;"

b) de volgende punten worden ingevoegd:

„a bis) „aanlegkosten": de kosten in verband met de aanleg, inclusief, in voorkomend geval, de financieringskosten, van:

— nieuwe infrastructuur of nieuwe infrastructuurverbeteringen (inclusief significante structurele reparaties), of

— infrastructuur of infrastructuurverbeteringen (inclusief significante structurele reparaties) die voltooid waren uiterlijk 30 jaar vóór … (*), indien de tolregelingen reeds zijn ingesteld op … (*), of die voltooid waren uiterlijk 30 jaar vóór de vaststelling van nieuwe tolregelingen die na … (*) worden ingevoerd; kosten in verband met infrastructuur of infrastructuurverbeteringen die vóór deze termijnen waren voltooid, kunnen ook als aanlegkosten worden beschouwd indien:

i) een lidstaat een tolsysteem heeft ingesteld dat voorziet in het terugbetalen van deze kosten door middel van een overeenkomst met een exploitant van een tolsysteem of andere rechtshandelingen van gelijke werking die in werking treden vóór … (*), of

ii) een lidstaat kan aantonen dat de aanleg van de betrokken infrastructuur slechts gerechtvaardigd was als de geplande levensduur meer dan 30 jaar bedroeg.

[1] PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

(*) 24 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn.

Het aandeel van de aanlegkosten dat in aanmerking wordt genomen, mag in geen geval groter zijn dan het gedeelte van de huidige geplande levensduur van de infrastructuurcomponenten dat nog moet ingaan op … (*) of op de datum waarop de nieuwe tolregelingen worden ingevoerd indien deze datum later valt.

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.

a ter) „financieringskosten": rente over leningen en/of rendement op eventueel door aandeelhouders beschikbaar gesteld aandelenkapitaal;

a quater) „significante structurele reparaties": structurele reparaties, met uitsluiting van reparaties die niet meer van enig actueel voordeel voor de weggebruiker zijn, bijvoorbeeld wanneer het reparatiewerk is vervangen door verdere vernieuwing van het wegdek of andere aanlegwerkzaamheden.";

c) punt b) wordt vervangen door de volgende tekst:

„b) „tolgeld": een bedrag dat wordt betaald voor een bepaalde afstand afgelegd met een voertuig op een van de in artikel 7, lid 1, bedoelde infrastructuurvoorzieningen; het bedrag is gebaseerd op de afgelegde afstand en op het type voertuig.";

d) het volgende punt wordt ingevoegd:

„b bis) „gewogen gemiddelde toltarief": de totale opbrengsten uit tolgelden over een bepaalde periode gedeeld door het aantal voertuigkilometers die tijdens die periode zijn afgelegd op een bepaald netwerk waarop tolgeld wordt geheven, waarbij de opbrengsten en de voertuigkilometers telkens worden berekend voor de voertuigen waarvoor tolgeld moet worden betaald.";

e) de punten c), d), e) en f) worden vervangen door:

„c) „gebruiksrecht": een bedrag dat recht geeft om met een voertuig gedurende een bepaalde tijd gebruik te maken van de in artikel 7, lid 1, bedoelde infrastructuurvoorzieningen;

d) „voertuig": een motorvoertuig of een samenstel van voertuigen bedoeld of uitsluitend gebruikt voor het vervoer over de weg van goederen en waarvan het maximaal toegestane totaalgewicht meer dan 3,5 ton bedraagt;

e) „EURO 0-voertuig", „EURO I-voertuig", „EURO II-voertuig", „EURO III-voertuig", „EURO IV-voertuig", „EURO V-voertuig", „EEV-voertuig": een voertuig dat voldoet aan de in bijlage 0 aangegeven emissiegrenswaarden;

f) „type voertuig": type van een voertuig gecategoriseerd op basis van het aantal assen, de afmetingen of het gewicht van het voertuig, of een andere indeling van het voertuig volgens de schade die het aan de wegen toebrengt, bijvoorbeeld het in bijlage IV vervatte indelingssysteem op basis van de aan het wegdek toegebrachte schade, mits het indelingssysteem is gebaseerd op voertuigkenmerken die voorkomen in de voertuigdocumentatie die in alle lidstaten wordt gebruikt, dan wel duidelijk zichtbaar zijn.";

f) de volgende punten worden toegevoegd:

„g) „concessieovereenkomst": een concessieovereenkomst voor openbare werken of een concessieovereenkomst voor diensten, als gedefinieerd in artikel 1 van Richtlijn 2004/18/EG van het Europees Parlement en de Raad van 31 maart 2004 betreffende de coördinatie van de procedures voor het plaatsen van overheidsopdrachten voor werken, leveringen en diensten (*);

h) „concessietolgeld": een tolgeld geheven door een concessiehouder krachtens een concessieovereenkomst.

(*) PB L 134 van 30.4.2004, blz. 114. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1874/2004 van de Commissie (PB l 326 van 29.10.2004, blz. 17)."

2) Artikel 7 wordt als volgt gewijzigd:

a) de leden 1 tot en met 4 worden vervangen door:

„1. De lidstaten mogen tolgelden en/of gebruiksrechten op het trans-Europese wegennet of op een gedeelte daarvan handhaven of invoeren, mits aan de in de leden 2 tot en met 12 gestelde voorwaarden is voldaan. Dit doet geen afbreuk aan het recht van de lidstaten om tolgelden en/of gebruiksrechten toe te passen op wegen die niet tot het trans-Europese netwerk behoren of, op het trans-Europese netwerk, op typen motorvoertuigen die niet onder de definitie van „voertuig" vallen, een en ander met inachtneming van het Verdrag.

2. De lidstaten mogen ervoor kiezen tolgelden en/of gebruiksrechten in te voeren of te handhaven die alleen van toepassing zijn op voertuigen met een maximaal toegestaan totaalgewicht van ten minste 12 ton. Indien een lidstaat ervoor kiest tolgelden en/of gebruiksrechten toe te passen op lichtere voertuigen, zijn de bepalingen van deze richtlijn van toepassing.

(*) 24 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn.

3. Het is niet toegestaan op enigerlei voertuigcategorie voor het gebruik van hetzelfde traject tegelijkertijd zowel tolgelden als gebruiksrechten te heffen. De lidstaten mogen evenwel ook tolgelden heffen voor het gebruik van bruggen, tunnels en bergpassen die deel uitmaken van wegennetten waarover gebruiksrechten worden geheven.

4. De tolgelden en gebruiksrechten worden geheven zonder directe of indirecte discriminatie op grond van de nationaliteit van de vervoersonderneming, het land of de plaats waar de vervoersonderneming gevestigd is of waar het voertuig geregistreerd is, of op grond van de herkomst of bestemming van het vervoer.";

b) de volgende leden worden ingevoegd:

„4 bis. De lidstaten kunnen voorzien in verlaagde toltarieven of gebruiksrechten, dan wel vrijstellingen van de verplichting om tolgeld of gebruiksrechten te betalen, voor voertuigen die zijn vrijgesteld van de eis tot het installeren en gebruik en van het controleapparaat overeenkomstig Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad van 20 december 1985 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer (*), en in de gevallen van en onder de voorwaarden als genoemd in artikel 6, lid 2, onder a) en b), van deze richtlijn.

4 ter. Tariferingsstructuren met kortingen of verlagingen van toltarieven voor frequente gebruikers kan de exploitant van de infrastructuur daadwerkelijk administratieve kosten besparen. Daarom kunnen de lidstaten in dergelijke kortingen en verlagingen voorzien op voorwaarde dat:

— zij de in lid 10, onder a), genoemde voorwaarden in acht nemen;

— zij het Verdrag naleven, en met name de artikelen 12, 49, 86 en 87;

— zij de mededinging in de interne markt niet verstoren;

— de resulterende tariferingsstructuur lineair en evenredig is, voor alle gebruikers onder dezelfde voorwaarden beschikbaar is en niet leidt tot bijkomende kosten die in de vorm van hogere toltarieven worden doorberekend aan andere gebruikers.

In geen geval mogen dergelijke kortingen of verlagingen meer bedragen dan 13 % van het toltarief dat wordt aangerekend voor gelijkwaardige voertuigen die niet voor de korting of verlaging in aanmerking komen.

4 quater. Alle regelingen voor korting of verlaging worden aan de Commissie meegedeeld, die nagaat of de in de leden 4 bis en 4 ter genoemde voorwaarden zijn nageleefd, en deze regelingen volgens de in artikel 9 quater, lid 2, bedoelde procedure goedkeurt.

(*) PB L 370 van 31.12.1985, blz. 8. Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 432/2004 van de Commissie (PB L 71 van 10.3.2004, blz. 3).;"

c) lid 6 wordt vervangen door:

„6. De regelingen voor het innen van tolgelden en/of gebruiksrechten mogen niet-reguliere gebruikers van het wegennet niet ongerechtvaardigd benadelen, noch financieel, noch anderszins. Met name wanneer een lidstaat tolgelden en/of gebruiksrechten uitsluitend int door middel van een systeem waarbij een on-board-unit in het voertuig moet worden gebruikt, stelt de lidstaat geschikte on-board-units ter beschikking op grond van redelijke administratieve en financiële regelingen.";

d) de tweede en de derde alinea van lid 7 worden geschrapt;

e) de leden 9 en 10 worden vervangen door:

„9. Toltarieven zijn uitsluitend gebaseerd op het beginsel van het terugverdienen van de infrastructuurkosten. Meer bepaald moeten de gewogen gemiddelde toltarieven gerelateerd zijn aan de kosten van de aanleg, de exploitatie, het onderhoud en de uitbreiding van het betrokken infrastructuurnet. De gewogen gemiddelde toltarieven mogen eveneens rendement op kapitaal of een winstmarge op basis van de marktvoorwaarden omvatten.

10. a) Onverminderd de gewogen gemiddelde toltarieven, bedoeld in lid 9, kunnen de lidstaten variaties in de toltarieven aanbrengen, bijvoorbeeld om milieuschade te bestrijden, congestie aan te pakken, schade aan de infrastructuur te beperken, het gebruik van de infrastructuur te optimaliseren of de veiligheid op de weg te bevorderen, mits deze variatie:

— in verhouding staat tot het nagestreefde doel;

— transparant en niet-discriminerend is, met name wat betreft de nationaliteit van de vervoersonderneming, het land of de plaats waar de vervoersonderneming gevestigd is of waar het voertuig geregistreerd is, of de herkomst of bestemming van het vervoer;

— niet bedoeld is om extra opbrengsten uit tolgeld te genereren; iedere onverwachte toename van de opbrengsten (die leidt tot gewogen gemiddelde toltarieven die niet in overeenstemming zijn met lid 9) moet worden gecompenseerd via wijzigingen van de structuur van de variatie die moeten worden toegepast binnen twee jaar na afloop van het boekjaar waarin de extra opbrengsten werden gegenereerd;

— de maxima voor de variatie als bepaald onder b) niet overschrijdt.

b) Mits voldaan wordt aan de onder a) genoemde voorwaarden, mogen de toltarieven variëren naar gelang van:

— de EURO-emissienorm als bepaald in bijlage 0, mits geen enkel toltarief meer dan 100 % hoger is dan het toltarief dat wordt aangerekend voor gelijkwaardige voertuigen die aan de strengste emissienormen voldoen, en/of

— het tijdstip van de dag, het soort dag of seizoen, mits:

i) geen enkel toltarief meer dan 100 % hoger is dan het toltarief dat wordt aangerekend tijdens de goedkoopste periode van de dag, het goedkoopste soort dag of het goedkoopste seizoen, of

ii) ingeval voor de goedkoopste periode een nultarief geldt, de toeslag voor het duurste tijdstip van de dag, het duurste soort dag of het duurste seizoen niet meer dan 50 % bedraagt van het toltarief dat anders voor het betrokken voertuig zou gelden.

c) Mits voldaan wordt aan de onder a) genoemde voorwaarden, mogen de toltarieven in uitzonderlijke gevallen op een andere wijze worden gevarieerd teneinde de commerciële haalbaarheid van specifieke projecten van groot Europees belang veilig te stellen wanneer zij geconfronteerd worden met rechtstreekse concurrentie van andere vervoerswijzen voor voertuigen. De daaruit voortvloeiende tariferingsstructuur moet lineair en evenredig zijn, moet openbaar worden gemaakt, moet voor alle gebruikers onder dezelfde voorwaarden beschikbaar zijn, en mag niet leiden tot bijkomende kosten die in de vorm van hogere toltarieven worden doorgerekend aan andere gebruikers. Voorafgaand aan de toepassing van de betreffende tariferingsstructuur moet de Commissie nagaan of aan de in dit punt gestelde voorwaarden is voldaan.";

f) de volgende leden worden toegevoegd:

„11. In uitzonderlijke gevallen betreffende infrastructuurvoorzieningen in bergachtige gebieden kan, nadat de Commissie is ingelicht, een verhoging worden toegepast op de tolgelden voor specifieke trajecten:

a) waar acute congestie voorkomt die het vrije verkeer van de voertuigen hindert, of

b) waarvan het gebruik door voertuigen aanzienlijke milieuschade veroorzaakt

mits:

— de opbrengsten uit de verhoging worden geïnvesteerd in prioritaire projecten van Europees belang die worden opgesomd in bijlage III bij Beschikking nr. 884/2004/EG, die rechtstreeks bijdragen tot de vermindering van de betrokken congestie of milieuschade, en die worden gerealiseerd in dezelfde corridor als die van het traject waar de tariefverhoging wordt toegepast;

— de verhoging, die kan worden toegepast op de overeenkomstig lid 10 gevarieerde toltarieven, ten hoogste 15 % van het overeenkomstig lid 9 berekende gewogen gemiddelde toltarief bedraagt, behalve waar de gegenereerde inkomsten worden geïnvesteerd in grensoverschrijdende gedeelten van prioritaire projecten van Europees belang met betrekking tot infrastructuurvoorzieningen in bergachtige gebieden, in welk geval de verhoging niet meer dan 25 % mag bedragen;

— de toepassing van de verhoging niet leidt tot een oneerlijke behandeling van bedrijfsvoertuigen in vergelijking met andere weggebruikers;

— de financiële plannen voor de infrastructuurvoorziening waarop de verhoging wordt toegepast en een kosten-batenanalyse voor het nieuwe infrastructuurproject bij de Commissie worden ingediend vóór de toepassing van de verhoging;

— de periode waarin de verhoging van toepassing zal zijn, vooraf is bepaald en begrensd en, wat de verwachte inkomsten betreft, in overeenstemming is met de ingediende financiële plannen en kosten-batenanalyse.

In het geval van nieuwe grensoverschrijdende projecten is voor de toepassing van deze bepaling de instemming van de betrokken lidstaten vereist.

Wanneer de Commissie de financiële plannen ontvangt van een lidstaat die voornemens is een verhoging toe te passen, stelt zij deze informatie ter beschikking van de leden van het in artikel 9 quater, lid 1, bedoelde comité. Indien de Commissie van oordeel is dat de beoogde verhoging niet in overeenstemming is met de in dit lid gestelde voorwaarden, of dat de beoogde verhoging aanzienlijke nadelige gevolgen zal hebben voor de economische ontwikkeling van perifere gebieden, kan zij het door de betrokken lidstaat voorgelegde plan voor heffingen afwijzen of om wijziging ervan verzoeken overeenkomstig de in artikel 9 quater, lid 2, bedoelde procedure.

12. Indien een bestuurder tijdens een controle de voertuigdocumenten die nodig zijn voor het verstrekken van de in lid 10, onder b), eerste streepje, bedoelde informatie en voor de vaststelling van het type voertuig niet kan overleggen, mogen de lidstaten het hoogste toltarief opleggen.".

3) Het volgende artikel wordt ingevoegd:

„*Artikel 7 bis*

1. De lidstaten stellen de gewogen gemiddelde toltarieven vast voor het betrokken infrastructuurnetwerk of een duidelijk omschreven gedeelte van een dergelijk netwerk en nemen daarbij de verschillende kosten als bepaald in artikel 7, lid 9, in aanmerking. De in aanmerking genomen kosten houden verband met het netwerk of het gedeelte van het netwerk waarop tolgeld wordt geheven en met de voertuigen die tolplichtig zijn. De lidstaten kunnen ervoor kiezen die kosten niet terug te verdienen via inkomsten uit tolgeld, of slechts een percentage van de kosten terug te verdienen.

2. Toltarieven worden bepaald overeenkomstig artikel 7 en lid 1 van dit artikel.

3. De lidstaten berekenen de kosten voor nieuwe tolregelingen anders dan regelingen met betrekking tot concessietolgelden, die door de lidstaten na … (*) worden ingesteld, aan de hand van methoden die zijn gebaseerd op de in bijlage III opgenomen kernbeginselen voor kostenberekening.

De maximale toltarieven voor nieuwe concessietolgelden die na … (*) worden ingesteld, zijn ten hoogste gelijk aan het tarief dat het resultaat zou zijn van een berekening aan de hand van methoden die zijn gebaseerd op de in bijlage III opgenomen kernbeginselen voor kostenberekening. Deze gelijkwaardigheid wordt beoordeeld op basis van een referentieperiode die redelijk lang is en aan de aard van een concessieovereenkomst is aangepast.

De bij dit lid opgelegde verplichtingen gelden niet voor tolregelingen die reeds zijn ingesteld op … (*) of waarvoor, in het kader van een procedure voor overheidsopdrachten, inschrijvingen of antwoorden op uitnodigingen om te onderhandelen in het kader van een procedure van gunning door onderhandelingen zijn ontvangen vóór de … ((*), zolang deze regelingen van kracht blijven en mits zij niet ingrijpend worden gewijzigd.

4. De lidstaten brengen de Commissie uiterlijk vier maanden voor de toepassing van nieuwe tolregelingen het volgende ter kennis:

a) voor tolregelingen anders dan regelingen met betrekking tot concessietolgelden:

— de eenheidswaarden en de andere noodzakelijke parameters die zij toepassen om de verschillende kostenelementen te berekenen, en

— duidelijke informatie over de voertuigen waarvoor hun tolregeling geldt, en de geografische omvang van het netwerk of netwerkgedeelte die voor elke kostenberekening in aanmerking is genomen, alsmede over het percentage van de kosten dat zij willen terugverdienen;

b) voor tolregelingen met betrekking tot concessietolgelden:

— de concessieovereenkomsten of ingrijpende wijzigingen van die overeenkomsten;

— het referentiemodel waarop de concessieverlener de aankondiging betreffende de concessieovereenkomst zoals bedoeld in bijlage VII B bij Richtlijn 2004/18/EG heeft gebaseerd; dit referentiemodel bevat de in het kader van de concessie geraamde kosten als bepaald in artikel 7, lid 9, het geraamde verkeersvolume per type voertuig, de geplande toltarieven en de geografische omvang van het netwerk dat door de concessieovereenkomst wordt bestreken.

5. Voor de regelingen waarvoor de verplichtingen van lid 3 gelden, brengt de Commissie binnen vier maanden na ontvangst van de overeenkomstig lid 4 verstrekte informatie een advies uit waarin zij oordeelt of aan deze verplichtingen blijkt te zijn voldaan.

De adviezen van de Commissie worden ter beschikking gesteld van het in artikel 9 quater, lid 1, bedoelde comité.

6. Indien een lidstaat de bepalingen van artikel 7, lid 11, wil toepassen op tolregelingen die op … (*) van kracht zijn, moet die lidstaat informatie verstrekken die aantoont dat het gewogen gemiddelde toltarief voor die specifieke infrastructuur in overeenstemming is met artikel 2, onder a bis), en artikel 7, leden 9 en 10.".

4) Artikel 8, lid 2, onder b), wordt vervangen door:

„b) de betaling van het gemeenschappelijke gebruiksrecht geeft toegang tot het door elke deelnemende lidstaat in overeenstemming met artikel 7, lid 1, vastgestelde wegennet;".

5) Het volgende artikel 8 bis wordt ingevoegd:

„*Artikel 8 bis*

Iedere lidstaat ziet toe op het stelsel van tolgelden en/of gebruiksrechten, om te bewerkstelligen dat het op een transparante en niet-discriminerende wijze functioneert.".

6) Artikel 9 wordt als volgt gewijzigd:

a) in lid 1 wordt het volgende punt ingevoegd:

„d) belastingen op verzekeringen";

b) lid 2 wordt vervangen door:

„2. Overeenkomstig het subsidiariteitsbeginsel beslissen de lidstaten over de aanwending van de inkomsten uit de heffingen op het gebruik van de wegeninfrastructuur. Om de ontwikkeling van het gehele verkeerswegennet mogelijk te maken, zouden de inkomsten uit deze heffingen moeten worden aangewend in het belang van de verkeerssector en tot optimalisering van het gehele verkeerssysteem.".

(*) 24 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn.

7) De volgende artikelen worden ingevoegd:

„Artikel 9 bis

De lidstaten voeren adequate controles in en stellen een sanctieregeling vast voor inbreuken op de nationale bepalingen die ter uitvoering van deze richtlijn worden aangenomen; ze nemen alle nodige maatregelen met het oog op de toepassing daarvan. De vast te stellen sancties dienen doeltreffend, evenredig en afschrikkend te zijn.

Artikel 9 ter

De Commissie bevordert de dialoog en de uitwisseling van technische specialistische kennis tussen de lidstaten in het kader van de uitvoering van deze richtlijn, met name van bijlage III. De Commissie actualiseert en verduidelijkt de bijlagen 0, III en IV op basis van de technische ontwikkelingen en de bijlagen I en II in het licht van de inflatie, een en ander overeenkomstig de procedure zoals bedoeld in artikel 9 quater, lid 3.

Artikel 9 quater

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité.

2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 3 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.

3. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 5 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.

4. De in artikel 5, lid 6, van Besluit 1999/468/EG bedoelde periode wordt vastgesteld op drie maanden.".

8) Artikel 11 wordt vervangen door:

„Artikel 11

Uiterlijk op … (*) legt de Commissie het Europees Parlement en de Raad een verslag voor over de uitvoering en de gevolgen van deze richtlijn, waarbij zij rekening houdt met de technologische ontwikkelingen en de trend van de verkeersdichtheid, en een evaluatie geeft van de gevolgen voor de interne markt, met inbegrip van de gevolgen voor de eilanden, de niet aan zee grenzende en de perifere gebieden van de Gemeenschap, de hoogte van de investeringen in de sector en de bijdrage van de richtlijn tot de doelstellingen van een duurzaam vervoersbeleid.

Het verslag gaat, indien nodig, vergezeld van voorstellen aan het Europees Parlement en de Raad voor een verdere herziening van deze richtlijn.

De lidstaten doen de Commissie uiterlijk op … (**) de nodige informatie toekomen.".

9) De tabel in bijlage II met het bedrag van de jaarlijkse rechten wordt vervangen door:

	„maximum drie assen	minimum vier assen
EURO 0 en EURO I	1 020	1 648
EURO II en EURO III	904	1 488
EURO IV, EURO V en EEV	797	1 329"

10) De laatste zin van bijlage II wordt door de volgende vervangen:

„Het dagtarief is voor alle voertuigcategorieën gelijk en bedraagt 11 EUR.".

11) Bijlage 0, waarvan de tekst is opgenomen in bijlage I bij deze richtlijn, wordt ingevoegd.

12) Bijlage III, waarvan de tekst is opgenomen in bijlage II bij deze richtlijn, wordt toegevoegd.

13) Bijlage IV, waarvan de tekst is opgenomen in bijlage III bij deze richtlijn, wordt toegevoegd.

Artikel 2

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk … (***) aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

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

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de bepalingen van intern recht mee die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen, alsmede een tabel waaruit blijkt hoe de bepalingen van deze richtlijn overeenstemmen met de nationale bepalingen.

Artikel 3

Deze richtlijn treedt in werking op de dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Artikel 4

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel, .

Voor het Europees Parlement	*Voor de Raad*
De voorzitter	*De voorzitter*
…	…

(*) 5 jaar na de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn.

(**) 54 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn.

(***) 24 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn.

BIJLAGE I

„BIJLAGE 0

EMISSIEGRENSWAARDEN

1. **„EURO 0-voertuig"**

Massa koolmonoxide (CO) g/kWh	Massa koolwaterstoffen (HC) g/kWh	Massa stikstofoxiden (NOx) g/kWh
12,3	2,6	15,8

2. **„EURO I-/EURO II-voertuig"**

	Massa koolmonoxide (CO) g/kWh	Massa koolwaterstoffen (HC) g/kWh	Massa stikstofoxiden (NOx) g/kWh	Massa deeltjes (PT) g/kWh
„EURO I-voertuig"	4,9	1,23	9,0	0,4 (1)
„EURO II-voertuig"	4,0	1,1	7,0	0,15

(1) Op de grenswaarde voor de emissie van deeltjes wordt bij motoren met een vermogen van 85 kW of minder een coëfficiënt van 1,7 toegepast.

3. **„EURO III-/EURO IV-/EURO V-/EEV-voertuig"**

De specifieke massa van het koolmonoxide, het totaal aan koolwaterstoffen, de stikstofoxiden en de deeltjes, een en ander bepaald met de ESC-test, en de opaciteit van de rook die is bepaald met de ELR-test, mogen niet meer bedragen dan de volgende waarden (1):

	Massa koolmonoxide (CO) g/kWh	Massa koolwaterstoffe-n (HC) g/kWh	Massa stikstofoxiden (NOx) g/kWh	Massa deeltjes (PT) g/kWh	Rook m^{-1}
„EURO III-voertuig"	2,1	0,66	5,0	0,10 (2)	0,8
„EURO IV-voertuig"	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
„EURO V-voertuig"	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
„EEV-voertuig"	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15

(1) Een testcyclus bestaat uit een opeenvolging van testpunten, elk bij een bepaald toerental en koppel van de motor in stationaire toestand (ESC-test) of in veranderende bedrijfsomstandigheden (ETC- en ELR-test).
(2) 0,13 voor motoren met een inhoud per cilinder van minder dan 0,7 dm^3 en een nominaal toerental van meer dan 3 000 min^{-1}.

4. Voor voertuigen als omschreven in Richtlijn 88/77/EEG en daarop volgende wijzigingen, kunnen in de toekomst emissiewaarden worden overwogen."

BIJLAGE II

„BIJLAGE III

KERNBEGINSELEN VOOR DE TOEDELING VAN KOSTEN EN DE BEREKENING VAN TOLGELDEN

In deze bijlage worden de kernbeginselen beschreven voor de berekening van de gewogen gemiddelde tolgelden, in het licht van artikel 7, lid 9. De verplichting om tolgelden te relateren aan de kosten doet geen afbreuk aan de vrijheid van de lidstaten om overeenkomstig artikel 7 bis, lid 1, ervoor te kiezen de kosten niet volledig door inkomsten uit tolgelden terug te verdienen, of om overeenkomstig artikel 7, lid 10, de bedragen van specifieke tolgelden te laten afwijken van het gemiddelde ([1]).

De toepassing van deze beginselen dient volledig in overeenstemming te zijn met andere verplichtingen krachtens het Gemeenschapsrecht, met name de eis dat concessieovereenkomsten worden gegund overeenkomstig Richtlijn 2004/18/EG van de Raad en andere communautaire instrumenten op het gebied van overheidsopdrachten.

Wanneer een lidstaat met een of meer derden onderhandelingen aanknoopt met het oog op een concessieovereenkomst betreffende de aanleg of exploitatie van een gedeelte van zijn infrastructuur, of met dat doel deelneemt aan een soortgelijke regeling op basis van nationale wetgeving of een overeenkomst die door de regering van een lidstaat is gesloten, zal de naleving van deze beginselen worden beoordeeld op basis van het resultaat van deze onderhandelingen.

1. **Definitie van het wegennet en van de voertuigen die onder de regeling vallen**

— Wanneer op het volledige TEN-wegennet niet een uniforme tolregeling wordt toegepast, geeft een lidstaat nauwkeurig aan voor welk gedeelte of welke gedeelten van het netwerk een tolregeling van toepassing is, en welk voertuigklasseringssysteem hij zal gebruiken voor het bepalen van de verschillende toltarieven. De lidstaten moeten tevens aangeven of de regeling wordt uitgebreid tot voertuigen onder de 12-tongrens.

— Wanneer een lidstaat niet voor alle gedeelten van zijn wegennet kiest voor een uniform beleid inzake het terugverdienen van kosten (wat krachtens artikel 7 bis, lid 1, is toegelaten), wordt voor elk duidelijk afgebakend gedeelte van het wegennet een afzonderlijke kostenberekening gemaakt. Een lidstaat kan ervoor kiezen zijn netwerk te splitsen in een aantal duidelijk onderscheiden gedeelten, zodat voor elk gedeelte afzonderlijke concessieregelingen of soortgelijke regelingen kunnen worden getroffen.

2. **Infrastructuurkosten**

2.1. *Investeringskosten*

— De investeringskosten omvatten de kosten voor aanleg (waaronder de financieringskosten) en de kosten voor ontwikkeling van de infrastructuur, evenals, in voorkomend geval, een rendement op de kapitaalinvestering of een winstmarge. De kosten voor de aankoop van terreinen, planning, ontwerp, toezicht op constructiecontracten en projectbeheer, en van archeologisch onderzoek en bodemonderzoek, alsmede andere relevante incidentele kosten, zijn eveneens inbegrepen.

— Het terugverdienen van de aanlegkosten is gebaseerd op de geplande levensduur van de infrastructuur of op een andere afschrijvingsperiode (van niet minder dan 20 jaar), naar gelang van hetgeen in het licht van een financiering door een concessieovereenkomst of anderszins als passend wordt beschouwd. De lengte van de afschrijvingsperiode kan een hoofdvariabele zijn in de onderhandelingen over concessieovereenkomsten, vooral indien de betrokken lidstaat bij wijze van onderdeel van de overeenkomst een maximum wil stellen aan het toepasselijke gewogen gemiddelde tolgeld.

— Onverminderd de berekening van de investeringskosten kan het terugverdienen van de kosten

  — gelijkelijk over de afschrijvingsperiode worden gespreid, dan wel worden geconcentreerd in de eerste, de middelste of de latere jaren, op voorwaarde dat die concentratie op een transparante wijze wordt gerealiseerd;

  — voorzien in een indexering van de tolgelden over de afschrijvingsperiode.

— Alle historische kosten zijn gebaseerd op de betaalde bedragen. Kosten die nog zullen ontstaan, zijn gebaseerd op redelijke kostenramingen.

([1]) Deze bepalingen geven, samen met de geboden flexibiliteit in de wijze waarop de kosten in de tijd worden teruggewonnen (zie punt 2.1, derde streepje), een aanzienlijke marge om de tolgelden te bepalen op een niveau dat voor de gebruikers aanvaardbaar is en aangepast is aan de specifieke doelstellingen van het vervoerbeleid van de lidstaat.

— Overheidsinvesteringen kunnen als gefinancierde leningen worden beschouwd. De rente op historische kosten is de rente op overheidsleningen welke voor die periode gold.

— De kostentoerekening aan zware vrachtwagens geschiedt op een objectieve en transparante basis, waarbij rekening wordt gehouden met het aandeel van het zwarevrachtwagenvervoer dat van het wegennet gebruik maakt en de daaraan verbonden kosten. De voertuigkilometers van de zware vrachtwagens kunnen hiertoe worden gecorrigeerd aan de hand van objectief verantwoorde „equivalentiecoëfficiënten" zoals die welke zijn opgenomen in punt 4 ([1]).

— Voorzieningen voor geraamd kapitaalrendement of winstmarge zijn in het licht van de marktsituatie redelijk en kunnen, om voor een overeenkomstsluitende derde partij prestatieprikkels in te bouwen met betrekking tot eisen aan kwaliteit van de dienstverlening, gevarieerd worden. Het rendement op kapitaal mag worden geraamd met behulp van economische indicatoren zoals de IRR (interne rentabiliteit) of de WACC (gewogen gemiddelde kapitaalskosten).

2.2 *Jaarlijkse onderhoudskosten en structurele reparatiekosten*

— Deze kosten omvatten zowel de jaarlijkse kosten voor onderhoud van het wegennet als de periodieke kosten voor onderhoud, versterking en vernieuwing van het wegdek, teneinde te verzekeren dat het niveau van operationele functionaliteit van het wegennet in de tijd gehandhaafd blijft.

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

3. **Exploitatiekosten, beheerskosten en kosten voor tolheffing**

Deze kosten omvatten alle kosten van de exploitant van de infrastructuur die niet onder deel 2 vallen en die verband houden met de aanleg, de exploitatie en het beheer van de infrastructuur en van de tolregeling. Zij omvatten met name:

— de kosten voor bouw, instelling en onderhoud van tolhuisjes en andere betaalsystemen;

— de dagelijkse kosten voor exploitatie, beheer en toepassing van het tolstelsel;

— administratieve heffingen en bijdragen in verband met concessieovereenkomsten;

— beheerskosten, administratieve kosten en kosten van diensten in verband met de exploitatie van de infrastructuur.

De kosten kunnen ook een rendement op kapitaal of een winstmarge omvatten die de overgedragen risicograad aangeven.

Deze kosten worden op een eerlijke, transparante basis verdeeld over alle tolplichtige voertuigklassen.

4. **Aandeel van het zwarevrachtwagenverkeer, equivalentiecoëfficiënten en correctiemechanisme**

— De berekening van het tolgeld is gebaseerd op het feitelijke of voorspelde aandeel van zware vrachtwagens in de voertuigkilometers, die, indien gewenst, worden gecorrigeerd aan de hand van equivalentiecoëfficiënten om rekening te houden met de hogere kosten voor aanleg en reparatie van infrastructuur voor gebruik door zware vrachtwagens.

— In onderstaande tabel is een aantal indicatieve equivalentiecoëfficiënten weergegeven. Wanneer een lidstaat gebruik maakt van equivalentiecoëfficiënten met een andere waarde dan in de tabel, moeten deze gebaseerd zijn op objectief gerechtvaardigde criteria en openbaar worden gemaakt.

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

Voertuigklasse (1)	Equivalentiecoëfficiënten		
	Structureel onderhoud (2)	Investeringen	Jaarlijks onderhoud
incl. tussen 3,5 t en 7,5 t, Klasse 0	1	1	1
> 7,5 t, Klasse I	1,96	1	1
> 7,5 t, Klasse II	3,47	1	1
> 7,5 t, Klasse III	5,72	1	1

(1) Zie bijlage IV voor de bepaling van de voertuigklasse.
(2) De voertuigklassen komen overeen met een druk per as van respectievelijk 5,5; 6,5; 7,5 en 8,5 t.

— Tolregelingen die op verwachte verkeersniveaus zijn gebaseerd, voorzien in een correctiemechanisme waarbij de tolgelden periodiek worden bijgesteld ter correctie van het te veel of te weinig terugverdienen van kosten als gevolg van fouten in de voorspelling."

BIJLAGE III

„BIJLAGE IV

INDICATIEVE BEPALING VAN DE VOERTUIGKLASSE

In onderstaande tabel zijn de voertuigklassen weergegeven.

De voertuigen worden ingedeeld in de subcategorieën 0, I, II en III op basis van de schade die ze veroorzaken aan het wegdek, in oplopende volgorde (klasse III betreft dus de voertuigen die de grootste schade aan de wegeninfrastructuur toebrengen). De schade neemt exponentieel toe met de toename van de druk per as.

Alle motorvoertuigen en voertuigcombinaties met een maximaal toegestaan totaalgewicht van minder dan 7,5 ton vallen onder klasse 0.

Motorvoertuigen

Aangedreven assen voorzien van luchtvering of van een als gelijkwaardig erkende vering [1]		Andere veringssystemen van aangedreven assen		Schadeklasse
Aantal assen en maximaal toegestaan totaalgewicht (in ton)		Aantal assen en maximaal toegestaan totaalgewicht (in ton)		
Gelijk aan of meer dan	Minder dan	Gelijk aan of meer dan	Minder dan	
Twee assen				
7,5 12 13 14 15	12 13 14 15 18	7,5 12 13 14 15	12 13 14 15 18	I
Drie assen				
15 17 19 21 23 25	17 19 21 23 25 26	15 17 19 21	17 19 21 23	
		23 25	25 26	II
Vier assen				
23 25 27	25 27 29	23 25	25 27	I
		27 29 31	29 31 32	II
29 31	31 32			

[1] Veringen als gelijkwaardig erkend volgens de definitie in bijlage II bij Richtlijn 96/53/EG van de Raad van 25 juli 1996 houdende vaststelling, voor bepaalde aan het verkeer binnen de Gemeenschap deelnemende wegvoertuigen, van de in het nationale en het internationale verkeer maximaal toegestane afmetingen, en van de in het internationale verkeer maximaal toegestane gewichten (PB L 235 van 17.9.1996, blz. 59). Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2002/7/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L 67 van 9.3.2002, blz. 47).

Voertuigcombinaties (gelede voertuigen en samenstellen)

Aangedreven assen voorzien van luchtvering of van een als gelijkwaardig erkende vering		Andere veringssystemen van aangedreven assen		Schadeklasse
Aantal assen en maximaal toegestaan totaalgewicht (in ton)		Aantal assen en maximaal toegestaan totaalgewicht (in ton)		
Gelijk aan of meer dan	Minder dan	Gelijk aan of meer dan	Minder dan	
2 + 1 assen				
7,5 12 14 16 18 20 22 23 25	12 14 16 18 20 22 23 25 28	7,5 12 14 16 18 20 22 23 25	12 14 16 18 20 22 23 25 28	I
2 + 2 assen				
23 25 26 28	25 26 28 29	23 25 26 28	25 26 28 29	
29	31	29	31	II
31	33	31	33	
33 36	36 38	33	36	III
2 + 3 assen				II
36 38	38 40	36	38	
		38	40	III
3 + 2 assen				II
36 38	38 40	36	38	
		38 40	40 44	III
40	44			
3 + 3 assen				
36 38	38 40	36	38	I
		38	40	II”
40	44	40	44	

MOTIVERING VAN DE RAAD

I. INLEIDING

De Commissie heeft haar voorstel op 23 juli 2003 goedgekeurd.

Het Europees Parlement heeft op 20 april 2004 advies in eerste lezing uitgebracht.

De Raad stelde op 6 september 2005 zijn gemeenschappelijk standpunt vast overeenkomstig artikel 251 van het Verdrag.

De Raad heeft bij zijn werkzaamheden tevens rekening gehouden met het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité ([1]) en het Comité van de Regio' s ([2]).

II. ANALYSE VAN HET GEMEENSCHAPPELIJK STANDPUNT

Bij zijn vierde poging op 21 april 2005 kon de Raad uiteindelijk een politiek akkoord bereiken om de weg vrij te maken voor de vaststelling van het gemeenschappelijk standpunt en zo het interne onderhandelingsproces, dat al meer dan 18 maanden aan de gang was, afronden. Dat zo moeilijk een akkoord kon worden bereikt, komt door de verschillende belangen en zienswijzen van de lidstaten, afhankelijk van hun geografische ligging (in het centrum of aan de periferie van de interne markt), en andere factoren, zoals de mate van ontwikkeling van hun bestaande wegennet en de financieringsmethode voor infrastructuurprojecten die hun voorkeur wegdraagt.

De onderhandelingen vonden plaats in het beleidskader dat is geschapen door het in 2001 gepubliceerde Witboek „Het Europees vervoersbeleid tot het jaar 2010" van de Commissie ([3]), waarin gewezen werd op de essentiële rol van effectieve tarifering van het gebruik van de vervoersinfrastructuur als middel om de groei van de verschillende vervoerswijzen opnieuw in evenwicht te brengen, en daarmee de toenemende problemen van congestie en milieuschade aan te pakken.

1. *Aanpakken van essentiële beleidsdoelstellingen*

De Raad heeft in zijn gemeenschappelijk standpunt gepoogd in de bestaande richtlijn specifieke verbeteringen aan te brengen die een meerwaarde opleveren, zodat het nieuwe wettelijk kader inspeelt op de behoeften van een modern, 21e-eeuws vervoersbeleid voor de Gemeenschap. Het gemeenschappelijk standpunt beoogt met name:

— de problemen van *congestie en milieuschade* aan te pakken,

— een middel te vinden om extra *financiering* voor investeringen in *alternatieve infrastructuur* aan te trekken (modal shift),

— meer *transparantie en objectiviteit bij de vaststelling van tolheffingen* te bereiken, en de Commissie meer „instrumenten" te geven om de naleving beter te controleren,

— het wettelijke kader aan te passen aan het model van het publiek-privaat partnerschap voor de financiering van de aanleg van infrastructuur.

Voor elk van deze vier doelstellingen volgen de wijzigingen hieronder.

([1]) PB C 241 van 28.9.2004, blz. 58.
([2]) PB C 109 van 30.4.2004, blz. 14.
([3]) COM(2001) 370 van 12.9.2001.

i) *Aanpakken van congestie en milieuschade*

Verschillende toltarieven (artikel 7, lid 10)

De mogelijkheid om gedifferentieerde tarieven toe te passen naar gelang van de EURO-categorie en het tijdstip is het belangrijkste mechanisme om congestie en milieuschade aan te pakken. De Raad ontleende aan het Europees Parlement (amendement 29) het idee om de mogelijkheid in te voeren in het weekend of op feestdagen andere toltarieven toe te passen. Maar de tekst van de Raad maakt een veel grotere differentiatie mogelijk dan amendement 29. Een essentieel verschil is dat het Parlement voorstander is van een algemene limiet, zodat de hoogste tarieven maximaal het dubbele van de laagste kunnen bedragen. Voor verschillen die te maken hebben met schade aan de weg (bv. gewicht, aantal assen) stelt de Raad geen beperking, en voor verschillen naar emissiecategorie en tijdstip is de 100 %-limiet cumulatief. Daardoor wordt het mogelijk dat een zware, vervuilende vrachtwagen die op een druk tijdstip reist vier keer meer betaalt dan een lichter, schoner voertuig dat op een rustiger tijdstip reist. Dit effect wordt nog versterkt door op sommige tijdstippen een „nulheffing" mogelijk te maken.

Om te garanderen dat geen misbruik wordt gemaakt van de nieuwe mogelijkheden geldt nu de duidelijke en ondubbelzinnige eis dat de differentiatiemaatregelen inkomstenneutraal moeten zijn, en dat, mochten er toch extra inkomsten zijn, dit overschot de volgende jaren gecompenseerd wordt door verlaging van de toltarieven. Het beginsel van inkomstenneutraliteit is ook te vinden in amendement 12 van het Parlement.

Het tweede bestanddeel van het gemeenschappelijk standpunt dat op milieu- en congestieproblemen betrekking heeft, is de in het volgende punt besproken „verhoging".

ii) *Financiering voor alternatieve infrastructuur:*

Verhoging (artikel 7, lid 11)

De Raad heeft het voorstel van de Commissie aanvaard om in uitzonderlijke gevallen in berggebieden op wegen die congestiegevoelig zijn of waar milieuschade kan optreden, hogere toltarieven te hanteren. Voor grensoverschrijdende gevallen wordt het niveau van 25 % behouden, terwijl voor niet-grensoverschrijdende gevallen 15 % het maximum is. Het voorstel van het Parlement (amendement 30) om de verhoging ook te laten gelden voor verontreinigde stedelijke gebieden werd niet overgenomen. De eis dat inkomsten uit de verhoging worden gebruikt voor kruisfinanciering van prioritaire TEN-projecten in dezelfde transportcorridor is in de tekst van het gemeenschappelijk standpunt in aangescherpte vorm behouden.

De verhoging is belangrijk omdat het om extra netto-inkomsten gaat (boven de kosten voor de aanleg van de weg) die specifiek gereserveerd worden voor de financiering van alternatieve (meestal spoorweg-) infrastructuur.

iii) *Transparante en objectieve tolheffingen, gecontroleerd door de Commissie:*

Definitie „aanlegkosten" (artikel 2 a bis)

In het gemeenschappelijk standpunt staat deze nieuwe definitie, die de Commissie voorstelt om de historische kosten te omschrijven die in aanmerking kunnen worden genomen bij de berekening van de toltarieven. In de tekst van de Raad is het voorstel van het Parlement (amendement 21) overgenomen om slechts een deel van deze kosten in aanmerking te nemen, maar wordt de geplande levensduur van de voorzieningen en niet het afschrijvingsdeel gebruikt als basis voor deze toerekening. (Afschrijving is een moeilijker toe te passen concept wanneer de aanleg van infrastructuur niet via leningen wordt gefinancierd).

In aanmerking komende kosten (artikel 7, lid 9)

In het gemeenschappelijk standpunt wordt het Commissievoorstel overgenomen om de kosten waarover tol mag worden geheven nader te omschrijven. Onderdelen van amendement 28 van het Parlement, zoals het schrappen van onverzekerde ongevalskosten, het opnemen van rendement op kapitaal en de verduidelijking dat het om maximumniveaus gaat (in artikel 7 bis, lid 1, van de tekst van de Raad), zijn overgenomen.

Kortingen voor frequente gebruikers (artikel 7, leden 4 ter en 4 quater)

Het door de Commissie voorgestelde artikel 8 ter is geschrapt en vervangen door de bovenbedoelde bepalingen, die een maximumpercentage voor kortingen voor frequente gebruikers bevatten. Hiermee wordt veel meer duidelijkheid en objectiviteit geschapen over de hoogte van de kortingen die onder het communautaire recht toegestaan zijn.

Methodiek/Berekeningsbasis (bijlage III)

De beknopte methodiek die de Commissie voorstelt, is uitgebreid en ontwikkeld tot een aantal algemene beginselen voor de berekening van tolgelden en de toedeling van kosten. Zij zijn bindend voor alle nog in te voeren tolheffingssystemen, zij het indirect voor op concessies gebaseerde regelingen. De Commissie kan deze beginselen via comitologie actualiseren en verduidelijken.

Toezicht op het systeem (artikel 7 bis)

Het voorstel van het Parlement om de bepalingen waarbij een onafhankelijke autoriteit voor toezicht op de wegeninfrastructuur in de lidstaten wordt ingesteld, te schrappen (amendementen 18 en 38) is overgenomen. De taak van de Commissie om toezicht te houden op het systeem en na te gaan of nieuwe tolregelingen in overeenstemming zijn met de bestaande regelingen is daarentegen nader uitgewerkt in artikel 7 bis.

iv) *Verenigbaarheid met publiek-privaat partnerschap (PPP)*

Specifieke regelingen voor concessieovereenkomsten

Aangezien op concessies gebaseerde publiek-private partnerschappen het meest voorkomende instrument voor de financiering en aanleg van nieuwe infrastructuur beginnen te worden, heeft de Raad een aantal elementen in de tekst van het gemeenschappelijk standpunt opgenomen om de richtlijn aan te passen aan de realiteit van publiek-private partnerschappen. Die wijzigingen, als antwoord van de Raad op de bezorgdheid die wordt verwoord in de amendementen 9, 33, en 52 van het Parlement zijn:

— speciale behandeling voor overeenkomsten in de definitie van „aanlegkosten" (artikel 2 a bis);

— de mogelijkheid dat tolheffingen een winstmarge omvatten in artikel 7, lid 9;

— „indirecte toepassing" van het toezichtsysteem omschreven in artikel 7 bis op concessieovereenkomsten.

2. ***Andere belangrijke kwesties***

Doelheffingen/oormerken van inkomsten uit tolheffingen (artikel 9, lid 2)

De Raad accepteerde het delicate compromis over deze kwestie dat het Europees Parlement in amendement 48 voorstelt, volledig. Het specifiek reserveren van opbrengsten uit de verhoging (artikel 7, lid 11) voor herinvestering in geschikte TEN-projecten wordt behouden.

Externe milieukosten

Na bestudering van de amendementen 2, 17, 25, 28, 41 en 50 van het Parlement, besloot de Raad het Commissievoorstel te volgen en het huidige systeem, dat gebaseerd is op het terugverdienen van de infrastructuurkosten, te handhaven.

Werkingssfeer (artikel 7, leden 1 en 2)

Volgens het Commissievoorstel zouden de lidstaten een „alles of niets"-tolheffingssysteem moeten toepassen, dat geldt voor alle TEN-routes en alle voertuigen vanaf 3,5 ton. De Raad vond dat een dergelijke werkingssfeer een grote belemmering zou vormen voor de invoering van tolheffingssystemen in veel lidstaten, waar niet zeker is dat tolheffing door de bevolking wordt geaccepteerd. Het Commissievoorstel zou daardoor de centrale doelstelling — overschakelen op een systeem waarbij de gebruikers meer bijdragen in de kosten van de vervoersinfrastructuur die zij gebruiken — ernstig ondermijnen. In plaats daarvan heeft de Raad gekozen voor een kader waarbij de communautaire voorschriften gelden wanneer op een TEN-verbinding tol wordt geheven voor een voertuig van 3,5 ton of meer, maar de lidstaten bevoegd blijven om te beslissen op welke delen van hun TEN-netwerk tol wordt geheven en of die tol beperkt wordt tot zwaardere voertuigen.

Elders in de richtlijn heeft de Raad getracht de door de Commissie voorgestelde flexibiliteit voor de lidstaten om een zeer hoge tol te heffen op bepaalde routes (bijvoorbeeld routes met een zeer hoog aandeel transitverkeer), te beperken. Zo is het door de Commissie voorgestelde artikel 7, lid 10, onder c), dat verschillende heffingen toestond voor bepaalde wegen van het netwerk geschrapt.

Compensatie voor weggebruikers

NET als het Europees Parlement (zie amendement 36), was de Raad bezorgd dat het middel dat de Commissie voorstelt om vervoersondernemers te compenseren voor nieuwe kosten die veroorzaakt worden door de tolheffingssystemen, namelijk verlaging van de voertuigbelasting, een discriminerend effect kan hebben. De Raad zag ook geen reden om de bestaande harmonisatie van de voertuigbelasting die door de bestaande richtlijn is verwezenlijkt, „ongedaan te maken". Artikel 7 ter zoals voorgesteld door de Commissie is daarom in de Raadstekst geschrapt en vervangen door overweging 10 die ook verwijst naar andere compensatiemiddelen, zoals verlaging van de belasting op brandstoffen, een idee dat uit amendement 13 van het Parlement is overgenomen.

3. ***Amendementen van het Europees Parlement***

Het antwoord van de Raad op de amendementen 2, 9, 12, 13, 17, 18, 21, 25, 28, 29, 30, 33, 36, 38, 41, 48, 50 en 52 wordt hierboven onder de essentiële beleidsdoelstellingen uiteengezet.

Daarnaast heeft de Raad de amendementen 3, 4, 10, 22, 24, 34, 39, 42 en 43 geheel, ten dele of in beginsel aanvaard.

III. **CONCLUSIE**

De intensieve, niet-aflatende inspanningen van de Raad om tot een akkoord te komen over dit gemeenschappelijk standpunt tonen aan dat hij zich scherp bewust is van het belang van dit onderwerp voor het vervoersbeleid in ruimere zin van de Gemeenschap. Het gemeenschappelijk standpunt schept een juridisch kader voor tarifering van het gebruik van de wegeninfrastructuur dat duidelijker is en gemakkelijker en op een transparante, objectieve en billijke manier kan worden toegepast, maar tevens nieuwe mogelijkheden creëert om tolheffing rechtmatig te gebruiken als middel om de milieu- en congestieproblemen aan te pakken waarmee de Gemeenschap te kampen heeft. De tekst betekent een reële, aanwijsbare en tastbare verbetering ten opzichte van de richtlijn van 1999 en brengt een zorgvuldig evenwicht tot stand tussen de noodzaak om naar een duurzaam transportbeleid te evolueren en het belang van een goed functionerende interne markt.