

# EUROPEES PARLEMENT

2004



2009

*Zittingsdocument*

**A6-0066/2009**

18.2.2009

**\*\*\*I**

## **VERSLAG**

over het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad ter wijziging van Richtlijn 1999/62/EC betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen (COM(2008)0436 – C6-0276/2008 – 2008/0147(COD))

Commissie vervoer en toerisme

Rapporteur: Saïd El Khadraoui

### ***Verklaring van de gebruikte tekens***

- \* Raadplegingsprocedure  
*Meerderheid van de uitgebrachte stemmen*
- \*\*I Samenwerkingsprocedure (eerste lezing)  
*Meerderheid van de uitgebrachte stemmen*
- \*\*II Samenwerkingsprocedure (tweede lezing)  
*Meerderheid van de uitgebrachte stemmen voor de goedkeuring van het gemeenschappelijk standpunt*  
*Meerderheid van de leden van het Parlement voor de verwerping of amendering van het gemeenschappelijk standpunt*
- \*\*\* Instemming  
*Meerderheid van de leden van het Parlement, behalve in de in de artikelen 105, 107, 161 en 300 van het EG-Verdrag en in artikel 7 van het EU-Verdrag bedoelde gevallen*
- \*\*\*I Medebeslissingsprocedure (eerste lezing)  
*Meerderheid van de uitgebrachte stemmen*
- \*\*\*II Medebeslissingsprocedure (tweede lezing)  
*Meerderheid van de uitgebrachte stemmen voor de goedkeuring van het gemeenschappelijk standpunt*  
*Meerderheid van de leden van het Parlement voor de verwerping of amendering van het gemeenschappelijk standpunt*
- \*\*\*III Medebeslissingsprocedure (derde lezing)  
*Meerderheid van de uitgebrachte stemmen voor de goedkeuring van de gemeenschappelijke ontwerp tekst*

(De aangeduide procedure is gebaseerd op de door de Commissie voorgestelde rechtsgrondslag.)

### ***Amendementen op wetsteksten***

Door het Parlement aangebrachte wijzigingen worden in ***vet cursief*** aangegeven. Bij wijzigingsbesluiten worden in amendementen van het Parlement op een niet door de Commissie gewijzigde bepaling de uit het basisbesluit overgenomen tekstdelen in ***vet*** gemarkeerd. Een eventuele schrapping van dergelijke tekstdelen wordt als volgt aangegeven: [...]. De markering in *mager cursief* is een aanwijzing voor de technische diensten en betreft passages in de wetstekst waarvoor een correctie wordt voorgesteld (bijvoorbeeld aperte fouten of weglatingen in een taalversie). Dergelijke correcties moeten worden goedgekeurd door de betrokken technische diensten.

## INHOUD

	<b>Blz.</b>
ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT .....	5
TOELICHTING.....	45
ADVIES VAN DE COMMISSIE INDUSTRIE, ONDERZOEK EN ENERGIE .....	49
PROCEDURE .....	69



## ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT

over het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad ter wijziging van Richtlijn 1999/62/EC betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtoertuigen (COM(2008)0436 – C6-0276/2008 – 2008/0147(COD))

(Medebeslissingsprocedure: eerste lezing)

*Het Europees Parlement,*

- gezien het voorstel van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad (COM(2008)0436),
  - gelet op artikel 251, lid 2 en de artikelen 71, lid 1 van het EG-Verdrag, op grond waarvan het voorstel door de Commissie bij het Parlement is ingediend (C6-0276/2008),
  - gelet op artikel 51 van zijn Reglement,
  - gezien het verslag van de Commissie vervoer en toerisme en het advies van de Commissie industrie, onderzoek en energie (A6-0066/2009),
1. hecht zijn goedkeuring aan het Commissievoorstel, als geamendeerd door het Parlement;
  2. verzoekt om hernieuwde voorlegging indien de Commissie voornemens is ingrijpende wijzigingen in dit voorstel aan te brengen of dit door een nieuwe tekst te vervangen;
  3. verzoekt zijn Voorzitter het standpunt van het Parlement te doen toekomen aan de Raad en de Commissie.

### Amendement 1

#### Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit Overweging 1

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(1) De bevordering van duurzaam vervoer is een centrale doelstelling van het gemeenschappelijke vervoersbeleid. Te dien einde moeten de negatieve effecten van het vervoer, met name de congestieproblemen die de mobiliteit belemmeren, de verontreiniging die gezondheids- en milieuschade veroorzaakt, en de bijdrage van het vervoer tot de klimaatverandering worden verminderd. Voorts moeten milieubeschermingseisen worden geïntegreerd in de vaststelling en tenuitvoerlegging van andere aspecten van

*Amendement*

(1) De bevordering van duurzaam vervoer is een centrale doelstelling van het gemeenschappelijke vervoersbeleid. Te dien einde moeten de negatieve effecten van het vervoer, met name de congestieproblemen die de mobiliteit belemmeren, de verontreiniging die gezondheids- en milieuschade veroorzaakt, en de bijdrage van het vervoer tot de klimaatverandering worden verminderd. Voorts moeten milieubeschermingseisen worden geïntegreerd in de vaststelling en tenuitvoerlegging van andere aspecten van

het gemeenschapsbeleid, met inbegrip van het gemeenschappelijk vervoersbeleid.

het gemeenschapsbeleid, met inbegrip van het gemeenschappelijk vervoersbeleid. **De volgende prioriteiten, te weten milieubescherming, de doelstellingen inzake sociale en economische samenhang en het concurrentievermogen van het Europese bedrijfsleven, moeten ook op een evenwichtige wijze met elkaar in overeenstemming worden gebracht als onderdeel van de Strategie van Lissabon voor groei en werkgelegenheid.**

### Motivering

*In het voorstel wordt geen rekening gehouden met de kosten die vervoersondernemers reeds dragen ten gevolge van de files en de algemene fiscale lasten voor ondernemingen. Het goederenvervoer over de weg is slechts verantwoordelijk voor 10% van de verkeersopstoppingen, maar vervoersondernemers moeten op diverse manieren de kosten in verband met verkeersopstoppingen dragen: toegenomen vaste en variabele lasten, tijdverlies en gederfde inkomsten. Bovendien verschaft artikel 7.10 van richtlijn 1999/62 de lidstaten reeds een instrument om verkeerscongestie te bestrijden.*

### Amendement 2

#### Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit Overweging 2

##### *Door de Commissie voorgestelde tekst*

(2) De doelstelling van vermindering van de negatieve effecten van het vervoer moet zodanige worden nagestreefd, dat onevenredige belemmeringen voor het vrije verkeer worden vermeden, in het belang van een gezonde economische groei en een goede werking van de interne markt.

##### *Amendement*

(2) De doelstelling van vermindering van de negatieve effecten van het vervoer moet zodanige worden nagestreefd, dat onevenredige belemmeringen voor het vrije verkeer worden vermeden, in het belang van een gezonde economische groei en een goede werking van de interne markt. ***Er moet eveneens worden benadrukt dat het beginsel van internalisering van de externe kosten het equivalent is van een beheersinstrument, en weggebruikers en de betrokken industriële sectoren erdoor moeten worden aangespoord hun mogelijkheden op het vlak van milieuvriendelijk vervoer te benutten en uit te breiden, bijvoorbeeld door middel van een aangepast rijgedrag of verdere technologische ontwikkelingen. Het is van wezenlijk belang dat er***

*manieren en middelen worden gevonden om de schade die door wegvervoer wordt veroorzaakt te verminderen, in plaats van eenvoudigweg de inkomsten te gebruiken om de relevante kosten te dekken.*

#### *Motivering*

*Deze toevoeging vestigt de aandacht op het feit dat het beginsel van de internalisering van de externe kosten in de eerste plaats moet worden beschouwd als een geschikt beheersinstrument dat kan worden gebruikt in de context van inspanningen om de manier waarop het verkeer en/of de vervoerssector georganiseerd zijn te veranderen, om deze sector voor te bereiden op de toekomstige uitdagingen en om de schade die deze sector berokkent te verminderen, in plaats van eenvoudigweg de eruit voortvloeiende kosten te dekken. Heffingen die enkel tot doel hebben de staatskas te spekken, zijn onaanvaardbaar.*

### **Amendement 3**

#### **Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit**

#### **Overweging 5**

##### *Door de Commissie voorgestelde tekst*

(5) Om vooruit te komen op de weg van een duurzamer vervoersbeleid, moeten de vervoerstarieven beter de kosten weergeven van **de met het verkeer verband houdende luchtverontreiniging, lawaaihinder en klimaatveranderings- en congestieproblemen, veroorzaakt door het feitelijke** gebruik van motorvoertuigen, treinen, vliegtuigen en schepen, **opdat op die manier tegen de laagste economische kosten het gebruik van de infrastructuur wordt geoptimaliseerd, plaatselijke verontreiniging wordt verminderd, de congestie wordt beheerd en de klimaatverandering wordt bestreden.** Dit vergt een **stapsgewijze** aanpak voor alle vervoerstakken, rekening houdend met hun specifieke kenmerken.

##### *Amendement*

(5) Om vooruit te komen op de weg van een duurzamer vervoersbeleid, moeten de vervoerstarieven beter de **externe** kosten weergeven van **het** gebruik van motorvoertuigen, treinen, vliegtuigen en schepen. Dit vergt een **coherente en ambitieuze** aanpak voor alle vervoerstakken, rekening houdend met hun specifieke kenmerken.

#### *Motivering*

*Om ervoor te zorgen dat beleidsmaatregelen worden genomen voor de internalisering van de externe kosten van alle vervoerwijzen om gelijke spelregels te waarborgen.*

## Amendement 5

### Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit Overweging 5 bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***(5 bis) Andere vervoerswijzen hebben reeds een begin gemaakt met de internalisering van externe kosten en de relevante communautaire wettelijke maatregelen zijn op zo'n internalisering gericht of verhinderen deze tenminste niet. CO<sub>2</sub>-emissies moeten in het emissiehandelssysteem (ETS) worden aangepakt. Dit geldt ook voor de luchtvaart. De stroomvoorziening voor treinen valt ook onder het ETS en binnenkort zal ook de scheepvaart in het ETS worden opgenomen. Andere externe kosten kunnen worden doorberekend via luchthavenbelastingen, die voor milieudoeleinden kunnen worden gespecificeerd en via infrastructuurheffingen voor het gebruik van treinen, overeenkomstig Richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur, alsmede inzake veiligheids certificering<sup>1</sup>. Bovendien moet de Commissie een voorstel voor een herziening van het eerste spoorwegpakket indienen, om geharmoniseerde lawaaigerelateerde regelingen voor spoortoegangsrechten in te voeren.***

<sup>1</sup>PB L 75 van 15.3.2001, blz. 29.

### *Motivering*

*In de mededeling van de Commissie over groener vervoer (COM(2008)0433) wordt een overzicht gegeven van het grote aantal uiteenlopende maatregelen die al bestaan en die bedoeld zijn ter vermindering van de negatieve gevolgen van het vervoer. De effectbeoordeling: Strategie voor de internalisering van externe kosten (SEC(2008)2208) gaat vooral over de internalisering van de externe kosten als gevolg van lawaai, luchtvervuiling, klimaatverandering, filevorming en ongelukken met alle vervoerswijzen door prijsinstrumenten, zoals heffingen, belastingen of verhandelbare vergunningen.*



## Amendement 5

### Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit Overweging 5 ter (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***(5 ter) Overeenkomstig artikel 7 van Richtlijn 2001/14/EG waarin de heffingsbeginselen voor het gebruik van spoorweginfrastructuur worden vastgesteld, is internalisering van de externe kosten nu al mogelijk. Om echter de heffingen voor het gebruik van het spoor uitbreider te kunnen toepassen en de externe kosten in de spoorwegsector volledig te kunnen doorberekenen, moet als voorwaarde worden gesteld dat ook de wegvervoerssector de externe kosten gaat doorberekenen.***

*Motivering*

*In artikel 7 van Richtlijn 2001/14 worden de heffingsbeginselen voor spoorwegen vastgesteld. Volgens deze richtlijn moeten de infrastructuurbeheerders alle treinen een heffing opleggen voor het gebruik van de infrastructuur om de kosten te dekken die uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien. Ook kosten voor capaciteitsgebrek en milieukosten kunnen in rekening worden gebracht. Lid 5 van artikel 7 is echter restrictief: "Een heffing voor milieukosten waaruit een verhoging van de totale inkomsten van de infrastructuurbeheerder resulteert, wordt echter uitsluitend toegestaan als deze bij concurrerende takken van vervoer van vergelijkbare omvang is."*

## Amendement 6

### Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit Overweging 5 quater (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***(5 quater) In de wegvervoerssector zijn reeds verschillende belastingen en heffingen van toepassing, met inbegrip van bepaalde belastingen en heffingen om gedeeltelijk de externe kosten, zoals CO<sub>2</sub>, te compenseren, zoals bijvoorbeeld het geval is met accijnsheffingen op brandstof.***

## Amendement 7

### Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit Overweging 7

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(7) Uit de effectbeoordeling blijkt dat tolheffingen, berekend op basis van de kosten van verontreiniging en, op verzadigde wegen, van de wegcongestie, **een positief effect kunnen hebben op het vervoerssysteem** en kunnen bijdragen tot de **Gemeenschapsstrategie** ter bestrijding van klimaatverandering. Dergelijke heffingen zouden de congestie en de plaatselijke verontreiniging verminderen door het gebruik van schonere voertuigtechnologieën te bevorderen, het logistiek beleid van ondernemingen te optimaliseren en retourritten met lege vrachtwagens te ontmoedigen. Op indirecte wijze kunnen zij ook een belangrijke rol spelen bij de vermindering van het brandstofverbruik en de strijd tegen klimaatverandering. De tolheffingen waarin, voor verzadigde wegen, een congestiekostenelement is geïntegreerd, zullen een doeltreffender instrument tegen congestie zijn wanneer de lidstaten andere, buiten de werkingssfeer van deze richtlijn vallende voertuigen betrekken bij soortgelijke regelingen.

*Amendement*

(7) Uit de effectbeoordeling blijkt dat tolheffingen, berekend op basis van de kosten van verontreiniging en, op verzadigde wegen, van de wegcongestie, **kunnen bijdragen/leiden tot efficiënter en milieuvriendelijker wegvervoer** en kunnen bijdragen tot de **EU-strategie** ter bestrijding van klimaatverandering. Dergelijke heffingen zouden de congestie en de plaatselijke verontreiniging verminderen door het gebruik van schonere voertuigtechnologieën te bevorderen, het logistiek beleid van ondernemingen te optimaliseren en retourritten met lege vrachtwagens te ontmoedigen. Op indirecte wijze kunnen zij ook een belangrijke rol spelen bij de vermindering van het brandstofverbruik en de strijd tegen klimaatverandering. De tolheffingen waarin, voor verzadigde wegen, een congestiekostenelement is geïntegreerd, **kunnen alleen doeltreffend zijn als zij deel uitmaken van een actieplan met maatregelen voor** andere, buiten de werkingssfeer van deze richtlijn vallende voertuigen, **zoals soortgelijke heffingsstelsels of maatregelen met een vergelijkbaar effect, zoals verkeersbeperkingen en een hoge bezettingsgraad van rijstroken. Er is echter tot nu toe nog onvoldoende aangetoond dat dergelijke tolheffingen aanzienlijke veranderingen teweeg hebben gebracht in de modal split.**

## Amendement 8

### Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit Overweging 8

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

**(8) De kosten van de door het verkeer veroorzaakte luchtverontreiniging en lawaai- en congestiehinder, met inbegrip van de kosten van de gezondheidszorg, de schade aan gewassen en andere productieverliezen, alsmede de welzijnskosten, worden gedragen binnen de lidstaat waar het relevante vervoer plaatsvindt.** Het beginsel dat de vervuiler betaalt, zal worden uitgevoerd door het in rekening brengen van de externe kosten en dit zal ook bijdragen tot de vermindering van de externe kosten.

*Amendement*

(8) Het beginsel dat de vervuiler betaalt, zal worden uitgevoerd door het in rekening brengen van de externe kosten en dit zal ook bijdragen tot de vermindering van de externe kosten.

## Amendement 9

### Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit Overweging 9

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(9) Het door de Commissie uitgewerkte model voor de berekening van de externe kosten **van de door het verkeer veroorzaakte luchtverontreiniging, lawaai- en congestie** levert betrouwbare methoden op, alsook een reeks eenheidswaarden die nu al kunnen worden gebruikt als basis voor de berekening van de **gebruiksrechten** voor het gebruik van wegen.

*Amendement*

(9) Het door de Commissie uitgewerkte model voor de berekening van de externe kosten levert betrouwbare methoden op, alsook een reeks eenheidswaarden die nu al kunnen worden gebruikt als basis voor de berekening van de rechten voor het gebruik van wegen.

## Amendement 10

### Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit Overweging 9 bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**(9 bis) Om te waarborgen dat Europese wegvervoerders duidelijke prijssignalen**

*ontvangen die hen stimuleren hun beleid te optimaliseren, moeten er op middellange termijn inspanningen worden geleverd om te zorgen voor convergentie van de methoden die alle Europese heffingssystemen gebruiken om externe kosten te berekenen.*

#### *Motivering*

*De beschikbaarheid van verschillende methoden om de externe kosten te berekenen zorgt voor verwarring binnen de EU. De wegvervoerders krijgen geen duidelijke prijssignalen, die kunnen dienen als stimulans om hun wagenpark te vernieuwen en hun logistiek beleid te optimaliseren. Bijgevolg moeten op middellange termijn inspanningen worden geleverd om te zorgen voor convergentie van de gebruikte methoden om de externe kosten te berekenen.*

#### **Amendement 11**

##### **Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit Overweging 12**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(12) De op de tijd gebaseerde gebruiksrechten, geheven op dag-, week-, maand- of jaarbasis, mogen geen discriminatie inhouden van de incidentele gebruikers, daar een groot deel van deze gebruikers waarschijnlijk buitenlandse vervoerders zullen zijn. Er moet bijgevolg een goede verhouding tussen dag-, week-, maand- en jaartarieven worden vastgesteld.

*Amendement*

(12) De op de tijd gebaseerde gebruiksrechten, geheven op dag-, week-, maand- of jaarbasis, mogen geen discriminatie inhouden van de incidentele gebruikers, daar een groot deel van deze gebruikers waarschijnlijk buitenlandse vervoerders zullen zijn. Er moet bijgevolg een goede verhouding tussen dag-, week-, maand- en jaartarieven worden vastgesteld.

***Uit efficiency- en billijkheidsoverwegingen moeten op de tijd gebaseerde gebruikersrechten als een overgangsinstrument voor de tarifiering van het gebruik van de infrastructuur worden beschouwd. Daarom moet worden overwogen het op de tijd gebaseerde heffingssysteem af te schaffen. Lidstaten die aan derde landen grenzen, moeten de mogelijkheid krijgen af te wijken van deze bepaling en de op tijd gebaseerde gebruiksrechten op zware vrachtwagens die aanschuiven aan de grensovergangen te blijven toepassen.***

#### **Amendement 12**

## Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit Overweging 17

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(17) De instantie die het externekostenelement vaststelt, mag er geen gevestigd belang bij hebben om een buitensporig hoog heffingsniveau vast te stellen en moet dus onafhankelijk zijn van het lichaam dat de tolgelden int en beheert. De ervaring heeft uitgewezen dat invoering van een verhoging van de tolgelden in bergachtige gebieden met het oog op de financiering van prioritaire projecten van het trans-Europese weggennet **voor infrastructuurexploitanten** geen uitvoerbare optie is **wanneer een dergelijke verhoging van de tolheffing leidt tot sluipverkeer via alternatieve routes en dus tot inkomstenverlies voor de exploitant**. Om een dergelijke situatie te verhelpen, moet **zulke** verhoging **ook worden toegestaan op bedoelde alternatieve routes**.

## Amendement 13

### Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit Overweging 18

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(18) Om voorrang te geven aan de aanleg van prioritaire projecten van Europees belang, moeten de lidstaten die over de mogelijkheid beschikken een verhoging in te voeren, deze optie gebruiken alvorens een externekostenheffing in te voeren. **Om overmatige kostentoe rekening aan de gebruikers te voorkomen, mag een externekostenheffing niet met een verhoging worden gecombineerd, tenzij de externe kosten hoger liggen dan de inkomsten uit de reeds ingevoerde verhoging. In een dergelijk geval is het dus passend het bedrag van de verhoging**

*Amendement*

(17) De instantie die het externekostenelement vaststelt, mag er geen gevestigd belang bij hebben om een buitensporig hoog heffingsniveau vast te stellen en moet dus onafhankelijk zijn van het lichaam dat de tolgelden int en beheert. De ervaring heeft uitgewezen dat invoering van een verhoging van de tolgelden in bergachtige gebieden met het oog op de financiering van prioritaire projecten van het trans-Europese weggennet geen uitvoerbare optie is **indien de definitie van een corridor niet overeenstemt met de werkelijkheid van de verkeersstroom**. Om een dergelijke situatie te verhelpen, moet **de corridor waar een verhoging kan worden toegestaan met name wegtrajecten omvatten waar de invoering van een verhoging zou leiden tot verandering van de verkeersstroom naar het betrokken prioritair project**.

*Amendement*

(18) Om voorrang te geven aan de aanleg van prioritaire projecten van Europees belang, moeten de lidstaten die over de mogelijkheid beschikken een verhoging in te voeren, deze optie gebruiken alvorens een externekostenheffing in te voeren.

*af te trekken van dat van de  
externekostenheffing.*

*Motivering*

*Aangezien verhogingen van de tolgelden worden gebruikt om alternatieve, meer milieuvriendelijke transportinfrastructuur te financieren en niet andere maatregelen die dienen om externe kosten te verminderen, moet het mogelijk zijn externekostenheffingen in te voeren naast verhoogde tolgelden zodat ook maatregelen genomen kunnen worden om externe kosten te verminderen op wegen waar tol wordt geheven.*

**Amendement 14**

**Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit  
Overweging 21**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(21) De toerekening van de externe kosten door middel van tolheffingen zullen doeltreffender zijn, doordat zij de vervoersbeslissingen op een doeltreffender wijze beïnvloeden wanneer de gebruikers zich van deze kosten bewust zijn. Op het door de tolexploitant uitgereikte betalingsbewijs of gelijkwaardige document moeten de externe kosten dus afzonderlijk worden vermeld. Een dergelijk document maakt het voor de vervoerders bovendien gemakkelijker om deze externekostenheffing door te berekenen aan de expediteur of andere klanten.

*Amendement*

(21) De toerekening van de externe kosten door middel van tolheffingen zullen doeltreffender zijn, doordat zij de vervoersbeslissingen op een doeltreffender wijze beïnvloeden wanneer de gebruikers zich van deze kosten bewust zijn. Op het door de tolexploitant uitgereikte betalingsbewijs of gelijkwaardige document moeten de externe kosten dus afzonderlijk **en op begrijpelijke wijze** worden vermeld. Een dergelijk document maakt het voor de vervoerders bovendien gemakkelijker om deze externekostenheffing door te berekenen aan de expediteur of andere klanten.

*Motivering*

*Omwille van de transparantie is het absoluut noodzakelijk dat de tolexploitant wordt voorzien van een begrijpelijk betalingsbewijs of soortgelijk document, dat ongeacht zijn talenkennis duidelijk is.*

**Amendement 15**

**Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit  
Overweging 22**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(22) Het gebruik van elektronische

*Amendement*

(22) Het gebruik van elektronische

tolsystemen is van wezenlijk belang om de belemmering van een vrije doorstroming van het verkeer en negatieve effecten op het plaatselijke milieu ten gevolge van wachtrijen aan tolbarrières te voorkomen. Daarom moet ervoor worden gezorgd dat **een externekostenheffing** wordt *toegerekend en* geïnd door middel van dergelijke systemen, overeenkomstig de eisen van 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 die voorziet in passende en evenredige maatregelen om ervoor te zorgen dat bij de invoering van elektronische tolheffingssystemen wordt gezorgd voor technische, juridische, commerciële, gegevensbeschermings- en privacybelangen. Voorts moeten dergelijke systemen zo zijn ontworpen, dat er geen wegbarrières zijn en dat zij in een later stadium tegen geringe kosten kunnen worden uitgebreid tot parallelle wegen. Er moet echter worden voorzien in een overgangperiode waarin de nodige aanpassingen kunnen worden ingevoerd.

tolsystemen is van wezenlijk belang om de belemmering van een vrije doorstroming van het verkeer en negatieve effecten op het plaatselijke milieu ten gevolge van wachtrijen aan tolbarrières te voorkomen. Daarom moet ervoor worden gezorgd dat **de infrastructuurheffingen en externekostenheffingen worden** geïnd door middel van dergelijke systemen, overeenkomstig de eisen van 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 die voorziet in passende en evenredige maatregelen om ervoor te zorgen dat bij de invoering van elektronische tolheffingssystemen wordt gezorgd voor technische, juridische, commerciële, gegevensbeschermings- en privacybelangen. Voorts moeten dergelijke systemen zo zijn ontworpen, dat er geen wegbarrières zijn en dat zij in een later stadium tegen geringe kosten kunnen worden uitgebreid tot parallelle wegen. Er moet echter worden voorzien in een overgangperiode waarin de nodige aanpassingen kunnen worden ingevoerd.

#### *Motivering*

*Er moet geen verschil zijn tussen systemen voor heffing van infrastructuurkosten en voor heffing van externe kosten.*

#### **Amendement 16**

##### **Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit Overweging 22 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***(22 bis) Het is belangrijk dat de doelstellingen van deze richtlijn gerealiseerd worden op een manier die geen afbreuk doet aan de goede werking van de interne markt. Bovendien moet vermeden worden dat vrachtwagenchauffeurs in de toekomst***

*opgescheept worden met steeds meer incompatibele en dure elektronische kastjes in de bestuurderscabine en het risico lopen vergissingen te begaan bij het gebruik ervan. Een wildgroei van technologieën is onaanvaardbaar. De interoperabiliteit van de tolheffingsssystemen op communautair niveau, zoals voorzien in richtlijn 2004/52/EG, moet dus zo snel mogelijk gerealiseerd worden. Er moet gestreefd worden naar één uitrusting in de auto, die de mogelijkheid biedt om verschillende tarieven toe te passen, naargelang van de heffingen die van toepassing zijn in de verschillende lidstaten.*

#### **Amendement 17**

##### **Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit Overweging 22 ter (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*(22 ter) De Commissie moet alle nodige maatregelen nemen om te zorgen voor een snelle invoering van een werkelijk interoperabel systeem, overeenkomstig Richtlijn 2004/52/EG, voor eind 2010.*

#### **Amendement 18**

##### **Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit Overweging 23 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*(23 bis) De lidstaten moeten het TEN-T-budget voor het trans-Europese vervoersnetwerk en de structuurfondsen kunnen gebruiken voor de verbetering van hun vervoersinfrastructuur met het doel de externe kosten van het vervoer in het algemeen te verlagen en elektronische systemen in te voeren voor het innen van de heffingen die voorzien worden in de bepalingen van deze richtlijn.*



## Motivering

*Er zijn aanzienlijke investeringen nodig voor de verbetering van de vervoersinfrastructuur en de invoering van elektronische systemen voor het innen van de heffingen. Lidstaten moeten een beroep kunnen doen op zowel het TEN-T budget als de structuurfondsen voor de verbetering van de verkeersinfrastructuur met het oog op een vermindering van de externe kosten.*

### Amendement 19

#### Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit Overweging 24

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(24) Overeenkomstig de vervoersbeleidsdoelstellingen van deze richtlijn moeten de door externekostenheffingen voortgebrachte extra inkomsten worden gebruikt **ten bate van projecten van algemeen communautair belang die bedoeld zijn** om de duurzame mobiliteit *in het algemeen* te bevorderen. Dergelijke projecten moeten een efficiënte prijsstelling vergemakkelijken, door het wegvervoer veroorzaakte verontreiniging aan de bron verminderen, de effecten ervan afzwakken, de CO<sub>2</sub>-uitstoot- en energieprestaties van **voertuigen** verbeteren en alternatieve infrastructuur voor vervoerders ontwikkelen. Dit omvat onder meer onderzoek en ontwikkeling met het oog op schonere voertuigen en de uitvoering van de vervoersaspecten van de actieplannen overeenkomstig Richtlijn 96/62/EG van de Raad van 27 september 1996 inzake de beoordeling en het beheer van de luchtkwaliteit en Richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaaï, wat maatregelen kan omvatten om door het verkeer veroorzaakte lawaaihinder en luchtverontreiniging rond grote infrastructuurvoorzieningen en in agglomeraties te beperken. De duidelijk bestemming van deze inkomsten ontslaat de lidstaten niet van hun verplichting

*Amendement*

(24) Overeenkomstig de transportbeleidsdoelstellingen van deze richtlijn moeten de door externekostenheffingen voortgebrachte extra inkomsten **bij voorrang** worden gebruikt **om de door het wegverkeer veroorzaakte externe kosten waar mogelijk terug te dringen en weg te werken. Ze kunnen ook worden gebruikt** om de duurzame mobiliteit te bevorderen. Dergelijke projecten moeten een efficiënte prijsstelling vergemakkelijken, door het wegvervoer veroorzaakte verontreiniging aan de bron verminderen, de effecten ervan afzwakken, de CO<sub>2</sub>-uitstoot- en energieprestaties van **wegvoertuigen** verbeteren en **de infrastructuur voor het wegvervoer verbeteren of** alternatieve infrastructuur voor vervoerders ontwikkelen. Dit omvat onder meer onderzoek en ontwikkeling met het oog op schonere voertuigen en de uitvoering van de vervoersaspecten van de actieplannen overeenkomstig Richtlijn 96/62/EG van de Raad van 27 september 1996 inzake de beoordeling en het beheer van de luchtkwaliteit en Richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaaï, wat maatregelen kan omvatten om door het verkeer veroorzaakte lawaaihinder en luchtverontreiniging rond grote infrastructuurvoorzieningen en in

overeenkomstig artikel 88, lid 3, van het Verdrag de Commissie van bepaalde nationale maatregelen in kennis te stellen, noch doet dit afbreuk aan het resultaat van overeenkomstig de artikelen 87 en 88 van het Verdrag ingeleide procedures.

agglomeraties te beperken. De duidelijk bestemming van deze inkomsten ontslaat de lidstaten niet van hun verplichting overeenkomstig artikel 88, lid 3, van het Verdrag de Commissie van bepaalde nationale maatregelen in kennis te stellen, noch doet dit afbreuk aan het resultaat van overeenkomstig de artikelen 87 en 88 van het Verdrag ingeleide procedures.

## Amendement 20

### Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit Overweging 25

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(25) Teneinde de interoperabiliteit van tolheffingsregelingen te waarborgen, moet **het voor twee of meer lidstaten mogelijk zijn om**, mits aan bepaalde voorwaarden **wordt** voldaan, **samen te werken** bij de invoering van een gemeenschappelijk tolsysteem.

*Amendement*

(25) Teneinde de interoperabiliteit van tolheffingsregelingen te waarborgen, moet, mits aan bepaalde voorwaarden **is** voldaan, **de samenwerking tussen lidstaten** bij de invoering van een gemeenschappelijk tolsysteem **aangemoedigd worden**. **De Commissie ondersteunt lidstaten die willen samenwerken om tot een gemeenschappelijk tolsysteem op hun gezamenlijk grondgebied te komen.**

## Amendement 21

### Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit Overweging 26

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(26) De Commissie dient het Europees Parlement en de Raad tijdig een grondige beoordeling toe te zenden van de ervaring die is opgedaan door de lidstaten welke een externekostenheffing overeenkomstig deze richtlijn toepassen. Deze beoordeling moet ook een analyse omvatten van de voortgang op het gebied van de strategie ter bestrijding van de klimaatverandering, waaronder op het gebied van de vaststelling van een gemeenschappelijk brandstofbelastingselement met betrekking tot klimaatverandering overeenkomstig

*Amendement*

(26) De Commissie dient het Europees Parlement en de Raad tijdig een grondige beoordeling toe te zenden van de ervaring die is opgedaan door de lidstaten welke een externekostenheffing overeenkomstig deze richtlijn toepassen. Deze beoordeling moet ook een analyse omvatten van de voortgang op het gebied van de strategie ter bestrijding van de klimaatverandering, waaronder op het gebied van de vaststelling van een gemeenschappelijk brandstofbelastingselement met betrekking tot klimaatverandering overeenkomstig

Richtlijn 2003/96/EG van de Raad van 27 oktober 2003 tot herstructurering van de communautaire regeling voor de belasting van energieproducten en elektriciteit, ook voor door zware wegvoertuigen gebruikte brandstof. In het licht van deze **voortgang moet het aspect van de kooldioxide-uitstoot worden geïntegreerd en moet een analyse van verdere passende acties worden uitgevoerd.**

Richtlijn 2003/96/EG van de Raad van 27 oktober 2003 tot herstructurering van de communautaire regeling voor de belasting van energieproducten en elektriciteit, ook voor door zware wegvoertuigen gebruikte brandstof. **Er moet eveneens een grondige beoordeling worden gemaakt van de internalisering van de externe kosten voor alle andere vervoerswijzen, die als basis moet dienen voor verdere wetgevingsvoorstellen inzake de internalisering van externe kosten voor andere vervoerswijzen. Daarmee moet de invoering worden gewaarborgd van een eerlijk en concurrerend systeem voor de internalisering van externe kosten, waarmee eventuele verstoringen van de interne markt voor alle vervoerswijzen worden voorkomen.**

## Amendement 22

### Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit Overweging 27

#### *Door de Commissie voorgestelde tekst*

(27) Overeenkomstig artikel 55, lid 2, van Verordening (EG) nr. 1083/2006 van de Raad van 11 juli 2006 houdende algemene bepalingen inzake het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling, het Europees Sociaal Fonds en het Cohesiefonds en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 1260/1999 moeten de inkomsten uit direct bij de gebruikers geïnde heffingen in rekening worden gebracht bij de bepaling van het financieringstekort bij een inkomstengenererend project. Aangezien de inkomsten uit een externekostenheffing echter bestemd zijn voor projecten die gericht zijn op de vermindering van de verontreiniging aan de bron, *afzwakking* van de effecten daarvan, verbetering van de CO<sub>2</sub>- en energieprestaties van voertuigen en de ontwikkeling van alternatieve infrastructuur voor vervoerders, worden zij niet meegerekend bij de berekening van het

#### *Amendement*

(27) Overeenkomstig artikel 55, lid 2, van Verordening (EG) nr. 1083/2006 van de Raad van 11 juli 2006 houdende algemene bepalingen inzake het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling, het Europees Sociaal Fonds en het Cohesiefonds en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 1260/1999 moeten de inkomsten uit direct bij de gebruikers geïnde heffingen in rekening worden gebracht bij de bepaling van het financieringstekort bij een inkomstengenererend project. Aangezien de inkomsten uit een externekostenheffing echter bestemd zijn voor projecten die gericht zijn op de vermindering van de verontreiniging aan de bron, *afzwakking* van de effecten daarvan, verbetering van de CO<sub>2</sub>- en energieprestaties van voertuigen en **verbetering van de bestaande weginfrastructuur of** de ontwikkeling van alternatieve infrastructuur voor

financieringstekort.

vervoerders, worden zij niet meegerekend bij de berekening van het financieringstekort.

### *Motivering*

*De inkomsten moeten voor een specifieke bestemming worden gereserveerd en met name het wegvervoer omvatten. Voor ondersteuning van deze sector is het van essentieel belang dat het geld dat vervoerders betalen voor de externe kosten wordt gebruikt om deze externe kosten te verminderen, vooral in de sector zelf.*

## **Amendement 23**

### **Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit Overweging 29**

#### *Door de Commissie voorgestelde tekst*

(29) In het bijzonder moet de Commissie de bevoegdheid worden gegeven, de bijlagen 0, III, III bis en IV aan te passen aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang en de bijlagen I *en* II aan de inflatie. Daar het maatregelen van algemene strekking betreft tot wijziging van niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn, moeten zij volgens de in artikel 5 bis van Besluit 1999/468/EG vastgestelde regelgevingsprocedure met toetsing worden vastgesteld.

#### *Amendement*

(29) In het bijzonder moet de Commissie de bevoegdheid worden gegeven, de bijlagen 0, III, III bis en IV aan te passen aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang en de bijlagen I, II *en IIIbis* aan de inflatie. Daar het maatregelen van algemene strekking betreft tot wijziging van niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn, moeten zij volgens de in artikel 5 bis van Besluit 1999/468/EG vastgestelde regelgevingsprocedure met toetsing worden vastgesteld.

## **Amendement 24**

### **Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit**

#### **Artikel 1 – punt 1**

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 2 – letter b bis

#### *Door de Commissie voorgestelde tekst*

b bis) 'infrastructuurheffing': een door middel van een tol geïnde heffing met het oog op het terugverdienen van **door een lidstaat gemaakte** infrastructuurkosten;

#### *Amendement*

b bis) 'infrastructuurheffing': een door middel van een tol geïnde heffing met het oog op het terugverdienen van **de** infrastructuurkosten **die zijn gemaakt door een lidstaat of, als het project gezamenlijk is uitgevoerd, door meer dan een lidstaat,**

## Motivering

*Als grensoverschrijdende gedeelten van TEN-T-projecten gezamenlijk zijn aangelegd door verscheidene lidstaten die de bouw- en exploitatiekosten delen, moet hiermee rekening worden gehouden in de infrastructuurheffingen voor deze gedeelten.*

### Amendement 25

#### Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit

##### Artikel 1 – punt 2

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 – lid 1

#### *Door de Commissie voorgestelde tekst*

1. De lidstaten mogen tolgelden en/of gebruiksrechten op **hun wegennet** of op **bepaalde gedeelten daarvan** handhaven of invoeren, mits aan de in de leden 2, 3 en 4 van dit artikel en de in de artikelen 7 bis tot en met 7 undecies gestelde voorwaarden is voldaan.

#### *Amendement*

1. De lidstaten mogen tolgelden en/of gebruiksrechten op **het trans-Europese wegennet** of op **elk gedeelte van hun wegennet waarop gewoonlijk een aanzienlijk volume aan internationaal goederenvervoer plaatsvindt**, handhaven of invoeren, mits aan de in de leden 2, 3 en 4 van dit artikel en de in de artikelen 7 bis tot en met 7 undecies gestelde voorwaarden is voldaan.

## Motivering

*De richtlijn moet het vrije verkeer van goederen in de Unie mogelijk maken en tegelijkertijd de gelijke behandeling van vervoerders garanderen. Daarom dient de richtlijn te worden toegepast op het gehele trans-Europese vervoersnet en op alle wegen die gewoonlijk voor internationaal goederenvervoer worden gebruikt. Op de rest van het wegennet moeten ongerechtvaardigde extra administratieve lasten worden vermeden, omdat daar geen internationaal vervoer van aanzienlijke omvang plaatsvindt. Daar houden de lidstaten evenwel de mogelijkheid in overeenstemming met de Verdragsregels belastingen te heffen.*

### Amendement 26

#### Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit

##### Artikel 1 - punt 2

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 - lid 2

#### *Door de Commissie voorgestelde tekst*

2. De lidstaten mogen op hun grondgebied **aan bepaalde voertuigcategorie** niet zowel tolgelden opleggen als gebruiksrechten.

#### *Amendement*

2. De lidstaten mogen op hun grondgebied niet zowel tolgelden opleggen als gebruiksrechten. Een lidstaat die voor het

Een lidstaat die voor het gebruik van zijn net een gebruiksrecht oplegt, mag ook tolgelden heffen voor het gebruik van bruggen, tunnels en bergpassen.

gebruik van zijn net een gebruiksrecht oplegt, mag ook tolgelden heffen voor het gebruik van bruggen, tunnels en bergpassen.

#### *Motivering*

*Schrapping wordt noodzakelijk geacht om elke mogelijkheid voor een parallel systeem uit te sluiten; bijvoorbeeld tijdgerelateerde heffingen voor lichtere en afstandgerelateerde voor zwaardere vrachtwagens.*

### **Amendement 27**

#### **Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit**

##### **Artikel 1 - punt 2**

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 - lid 5 - inleidende formule

#### *Door de Commissie voorgestelde tekst*

5. Tot en met 31 december 2011 kan een lidstaat besluiten, tolheffingen en/of gebruiksrechten uitsluitend toe te passen op voertuigen met een maximaal toegestaan totaalgewicht van minimaal 12 ton. Vanaf 1 januari 2012 worden tolheffingen en/of gebruiksrechten toegepast op alle voertuigen in de zin van artikel 2, onder d), **tenzij een lidstaat van oordeel is dat een uitbreiding van de tolheffing en/of gebruiksrechten tot voertuigen van minder dan 12 ton:**

#### *Amendement*

5. Tot en met 31 december 2011 kan een lidstaat besluiten, tolheffingen en/of gebruiksrechten uitsluitend toe te passen op voertuigen met een maximaal toegestaan totaalgewicht van minimaal 12 ton. Vanaf 1 januari 2012 worden tolheffingen en/of gebruiksrechten toegepast op alle voertuigen in de zin van artikel 2, onder d).

#### *Motivering*

*De wetgever heeft al in 2006 besloten de regeling voor voertuigen tot 3,5 ton uit te breiden. Het toestaan van uitzonderingen op grond van deze factoren betekent in feite dat er sprake is van een volstrekt willekeurig systeem. Het staat de lidstaten vrij ook op secundaire wegen heffingen op te leggen, als zij vrezen dat deze als vluchtwegen worden gebruikt.*

### **Amendement 28**

#### **Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit**

##### **Artikel 1 - punt 2**

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 - lid 5 - letter a

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**a) aanzienlijke ongunstige gevolgen zou hebben voor de doorstroming van het verkeer, het milieu, de geluidsniveaus, de congestie en de volksgezondheid; of**

**Schrappen**

*Motivering*

*De wetgever heeft al in 2006 besloten de regeling voor voertuigen tot 3,5 ton uit te breiden. Het toestaan van uitzonderingen op grond van deze factoren betekent in feite dat er sprake is van een volstrekt willekeurig systeem. Het staat de lidstaten vrij ook op secundaire wegen heffingen op te leggen, als zij vrezen dat deze als vluchtwegen worden gebruikt.*

### **Amendement 29**

**Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit**

**Artikel 1 - punt 2**

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 - lid 5 - letter b

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**b) administratieve kosten zou meebrengen die meer bedragen dan 30% van de extra door die uitbreiding voortgebrachte inkomsten.**

**Schrappen**

*Motivering*

*De wetgever heeft al in 2006 besloten de regeling voor voertuigen tot 3,5 ton uit te breiden. Het toestaan van uitzonderingen op grond van deze factoren betekent in feite dat er sprake is van een volstrekt willekeurig systeem. Met betrekking tot punt (a): Het staat de lidstaten vrij ook op secundaire wegen heffingen op te leggen, als zij vrezen dat deze als vluchtwegen worden gebruikt.*

### **Amendement 30**

**Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit**

**Artikel 1 – punt 2**

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 bis - lid 1 - alinea 1

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

1. De gebruiksrechten zijn evenredig met de duur van de infrastructuurvoorzieningen

1. De gebruiksrechten zijn evenredig met de duur van *het gebruik van de*

en moeten beschikbaar zijn voor de duur van een dag, week, maand en jaar. Met name bedraagt het jaartarief **niet minder dan 80 maal het dagtarief, het maandtarief bedraagt niet minder dan 13 maal het dagtarief** en het weektarief bedraagt niet **minder dan 5 maal het dagtarief**.

infrastructuurvoorzieningen en moeten beschikbaar zijn voor de duur van een dag, week, maand en jaar. Met name bedraagt het **maandtarief niet meer dan 10% van het jaartarief** en het weektarief bedraagt niet **meer dan 2,7% van het jaartarief**.

#### *Motivering*

*Om automobilisten te beschermen tegen onevenredig hoge gebruiksrechten.*

### **Amendement 31**

#### **Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit**

##### **Artikel 1 - lid 2**

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 bis - lid 1 - alinea 2

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***Een lidstaat mag voor op zijn grondgebied geregistreerde voertuigen uitsluitend jaartarieven hanteren.***

***Schrappen***

#### *Motivering*

*Een van de belangrijkste redenen voor de Eurovignet-richtlijn is het voorkomen van discriminatie binnen de EU.*

### **Amendement 32**

#### **Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit**

##### **Artikel 1 – punt 2**

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 ter -lid 1

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

1. De infrastructuurheffingen worden gebaseerd op het beginsel van het terugverdienen van de infrastructuurkosten. De gewogen gemiddelde infrastructuurheffingen zijn gerelateerd aan de kosten van de aanleg, de exploitatie, het onderhoud **en** de uitbreiding van het betrokken infrastructuurnet. De gewogen gemiddelde infrastructuurheffing mag

1. De infrastructuurheffingen worden gebaseerd op het beginsel van het terugverdienen van de infrastructuurkosten. De gewogen gemiddelde infrastructuurheffingen zijn gerelateerd aan de kosten van de aanleg, de exploitatie, het onderhoud, de uitbreiding van **en het waarborgen van veiligheidsnormen op** het betrokken infrastructuurnet. De gewogen



eveneens een rendement op het kapitaal of een winstmarge op grond van de marktvoorwaarden omvatten.

gemiddelde infrastructuurheffing mag eveneens een rendement op het kapitaal of een winstmarge op grond van de marktvoorwaarden omvatten.

### *Motivering*

*Het waarborgen van de verkeersveiligheid is van het grootste belang om kosten als gevolg van ongevallen te voorkomen. De uitvoering van deze taak vereist echter investeringen in voorzieningen (bijv. proefcentra en controlemogelijkheden voor zware vrachtwagens) en uitgaven voor veiligheidspersoneel. In sommige landen zijn voor de uitvoering van een aantal van deze controletaken regionale of territoriale instanties verantwoordelijk, die door de toename van het vrachtverkeer over de weg voor enorme uitdagingen staan.*

### **Amendement 33**

#### **Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit**

##### **Artikel 1 - lid 2**

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 ter- lid 2

#### *Door de Commissie voorgestelde tekst*

2. De externekostenheffingen zijn gerelateerd aan de kosten van de door het verkeer veroorzaakte luchtverontreiniging, de kosten van de door het verkeer veroorzaakte lawaaihinder, of beide. **Op de** gedeelten van het wegennet waarop congestie heerst, mag de externekostenheffing ook de congestiekosten omvatten gedurende de periode dat deze gedeelten van het wegennet doorgaans **verzadigd zijn**.

#### *Amendement*

2. De externekostenheffingen zijn gerelateerd aan de kosten van de door het verkeer veroorzaakte luchtverontreiniging, de kosten van de door het verkeer veroorzaakte lawaaihinder, of beide. Op **specifieke** gedeelten van het wegennet waarop congestie heerst, mag de externekostenheffing ook **een congestieheffing omvatten die de door onder deze regeling vallende voertuigen veroorzaakte congestiekosten weerspiegelt**, gedurende de periode dat **het gebruik van** deze gedeelten van het wegennet doorgaans **raakt aan zijn capaciteitsgrenzen**.

***Voordat een congestieheffing kan worden opgelegd, moet de desbetreffende lidstaat een actieplan opstellen waarin, op grond van een kosten-baten-analyse, mogelijke maatregelen ter verbetering van de capaciteit van de betrokken weggedeelten door een vermindering van het verkeersvolume of de aanleg van nieuwe***

*infrastructuur, worden vermeld.*

*De congestieheffing mag niet leiden tot oneerlijke behandeling van het beroepsvervoer vergeleken met andere weggebruikers die congestie veroorzaken, en ook niet tot een verstoring van de concurrentie van exploitanten; daarom wordt een heffing met een vergelijkbaar effect opgelegd aan alle andere weggebruikers die congestie veroorzaken.*

#### **Amendement 34**

##### **Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit**

##### **Artikel 1 – punt 2**

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 quater – lid 1

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

1. De externekostenheffing varieert naar gelang van het type weg en de euro-emissieklasse, alsook naar gelang van de tijdsperiode in gevallen waarin in de heffing ook de congestiekosten en/of de kosten van de door het verkeer veroorzaakte lawaaihinder zijn opgenomen.

*Amendement*

1. De externekostenheffing varieert naar gelang van het type weg en de euro-emissieklasse (*bijlage III bis, tabel I*), alsook naar gelang van de tijdsperiode in gevallen waarin in de heffing ook de congestiekosten en/of de kosten van de door het verkeer veroorzaakte lawaaihinder zijn opgenomen.

#### **Amendement 35**

##### **Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit**

##### **Artikel 1 – punt 2**

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 quater – lid 2 bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*2 bis. Aan de in de leden 1 en 2 bedoelde heffingen zijn niet onderworpen de voertuigen die reeds eerder aan de toekomstige EURO-emissienormen voldoen dan vanaf de daarvoor in de*

***betrokken regelgeving vastgestelde data.***

*Motivering*

*Wanneer men degenen met heffingen belast die hun wagenpark hebben vernieuwd of die voertuigen met geringe milieugevolgen hebben, zou dit niet alleen de in dit voorstel genoemde doelstellingen niet dichterbij brengen, maar zou integendeel het proces van vernieuwing van wagenparken en vermindering van uitstoot vertraging lijden, omdat er minder geld overblijft om in nieuwe voertuigen te investeren.*

**Amendement 36**

**Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit**

**Artikel 1 – punt 2**

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 quater – lid 3

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

3. Het tarief van de externekostenheffing wordt vastgesteld door ***een instantie die hiertoe door de lidstaat is aangewezen. De instantie is*** juridisch en financieel onafhankelijk van ***de organisatie die*** belast is met het beheer of de inning van een deel of het geheel van de heffingen. ***Wanneer die organisatie echter wordt gecontroleerd door de lidstaat, mag de instantie een administratieve eenheid van die staat zijn.***

*Amendement*

3. Het tarief van de externekostenheffing wordt vastgesteld door ***elke lidstaat. Wanneer de lidstaat hiervoor een instantie aanwijst, dan is die*** instantie juridisch en financieel onafhankelijk van ***het orgaan dat*** belast is met het beheer of de inning van een deel of het geheel van de heffingen.

*Motivering*

*Het systeem moet voldoende flexibiliteit bieden voor de verschillende procedures die er bestaan.*

**Amendement 37**

**Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit**

**Artikel 1 – punt 2**

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 sexies – lid 1 – inleidende formule

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

1. In uitzonderlijke gevallen betreffende infrastructuurvoorzieningen in bergachtige gebieden kan, nadat de Commissie is ingelicht, een ***verhoging*** worden toegepast

*Amendement*

1. In uitzonderlijke gevallen betreffende infrastructuurvoorzieningen in bergachtige gebieden ***en stedelijke agglomeraties*** kan, nadat de Commissie is ingelicht, een

op de infrastructuurheffingen voor bijzondere trajecten waar acute congestie voorkomt of waarvan het gebruik door voertuigen aanzienlijke milieuschade veroorzaakt, op voorwaarde dat:

**tolverhoging** worden toegepast op de infrastructuurheffingen voor bijzondere trajecten waar acute congestie voorkomt of waarvan het gebruik door voertuigen aanzienlijke milieuschade veroorzaakt, op voorwaarde dat:

#### *Motivering*

*Ook agglomeraties kunnen onder congestie te lijden hebben, hetgeen een tolheffing kan rechtvaardigen.*

### **Amendement 38**

#### **Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit**

##### **Artikel 1 – punt 2**

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 sexies – lid 1 – letter a

#### *Door de Commissie voorgestelde tekst*

a) de opbrengsten uit de verhoging worden geïnvesteerd in **prioritaire** projecten **van Europees belang die worden opgesomd in bijlage III van Beschikking nr. 1692/96/EG**, die rechtstreeks bijdragen tot de vermindering van de betrokken congestie of milieuschade, en die tot stand komen in dezelfde corridor als die van het traject waar de tariefverhoging wordt toegepast;

#### *Amendement*

a) de opbrengsten uit de verhoging worden geïnvesteerd in projecten die **gericht zijn op duurzame mobiliteit en** rechtstreeks bijdragen tot de vermindering van de betrokken congestie of milieuschade, en die tot stand komen in dezelfde corridor als die van het traject waar de tariefverhoging wordt toegepast;

#### *Motivering*

*De lidstaten moeten de opbrengsten kunnen gebruiken voor verbetering van de vervoersinfrastructuur in het algemeen, volgens hun eigen prioriteiten.*

### **Amendement 39**

#### **Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit**

##### **Artikel 1 – punt 2**

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 sexies – lid 1 – letter b

#### *Door de Commissie voorgestelde tekst*

b) de verhoging ten hoogste 15% bedraagt van de gewogen gemiddelde infrastructuurheffing, berekend

#### *Amendement*

b) de verhoging ten hoogste 15% bedraagt van de gewogen gemiddelde infrastructuurheffing, berekend

overeenkomstig artikel 7 ter, lid 1, en artikel 7 quinquies, behalve waar de gegeneerde 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;

overeenkomstig artikel 7 ter, lid 1, en artikel 7 quinquies, behalve waar de gegeneerde inkomsten worden geïnvesteerd in grensoverschrijdende gedeelten van **op bevordering van duurzame mobiliteit gerichte** projecten met betrekking tot infrastructuurvoorzieningen in bergachtige gebieden, in welk geval de verhoging niet meer dan 25% mag bedragen;

*Motivering*

*De lidstaten moeten de opbrengsten kunnen gebruiken voor verbetering van de vervoersinfrastructuur in het algemeen, volgens hun eigen prioriteiten.*

**Amendement 40**

**Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit**

**Artikel 1 - lid 2**

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 sexies- lid 6

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**6. Het bedrag van de verhoging wordt afgetrokken van het bedrag van de externekostenheffing berekend overeenkomstig artikel 7 quater.**

**Schrappen**

*Motivering*

*De verhoging moet de lidstaten ruimere mogelijkheden geven om de aanleg van prioritaire projecten van Europees belang te kunnen financieren en staat niet in verband met de internalisering van externe kosten.*

**Amendement 41**

**Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit**

**Artikel 1 – punt 2**

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 septies – lid 1

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

1. In de toltarieven die uitsluitend een infrastructuurheffing omvatten, wordt een variatie aangebracht naar gelang de euro-

1. In de toltarieven die uitsluitend een infrastructuurheffing omvatten, wordt een variatie aangebracht naar gelang de euro-

emissienorm, met dien verstande dat geen enkel toltarief meer dan 100% hoger mag zijn dan het toltarief aangerekend voor gelijkwaardige voertuigen die aan de strengste emissienormen voldoen.

emissienorm (*bijlage III bis, tabel 1*), met dien verstande dat geen enkel toltarief meer dan 100% hoger mag zijn dan het toltarief aangerekend voor gelijkwaardige voertuigen die aan de strengste emissienormen voldoen.

## Amendement 42

### Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit

#### Artikel 1 – punt 2

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 septies – lid 2

#### *Door de Commissie voorgestelde tekst*

2. Wanneer een bestuurder bij een controle geen voertuigdocumenten kan tonen waarmee de euro-emissieklasse kan worden aangetoond, mogen de lidstaten het hoogste toltarief opleggen.

#### *Amendement*

2. Wanneer een bestuurder bij een controle geen voertuigdocumenten kan tonen waarmee de euro-emissieklasse kan worden aangetoond, mogen de lidstaten het hoogste toltarief opleggen, ***mits wordt voorzien in de mogelijkheid van latere correctie en terugbetaling van het teveel geïnde bedrag.***

#### *Motivering*

*Er dient te worden voorzien in een procedure waardoor de gebruiker die een hoger bedrag dan het verschuldigde heeft moeten betalen omdat hij geen voertuigdocumenten bij zich had, het verschil naderhand kan terugkrijgen.*

## Amendement 43

### Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit

#### Artikel 1 – punt 2

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 septies – lid 3 – letter c

#### *Door de Commissie voorgestelde tekst*

(c) 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.

#### *Amendement*

(c) geen enkel toltarief meer dan **500%** hoger is dan het toltarief dat wordt aangerekend tijdens de goedkoopste periode van de dag, het goedkoopste soort dag of het goedkoopste seizoen.

### *Motivering*

*De lidstaten moeten voldoende speelruimte krijgen om te differentiëren naar tijd en seizoen.*

#### **Amendement 44**

##### **Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit**

##### **Artikel 1 – punt 2**

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 octies – lid 2

##### *Door de Commissie voorgestelde tekst*

2. Binnen zes maanden na ontvangst van de overeenkomstig lid 1 verstrekte informatie brengt de Commissie een advies uit waarin zij oordeelt of aan de verplichtingen van artikel 7 quinquies is voldaan. De adviezen van de Commissie worden ter kennis gebracht van het in artikel 9 quater bedoelde comité.

##### *Amendement*

2. Binnen zes maanden na ontvangst van de overeenkomstig lid 1 verstrekte informatie brengt de Commissie een advies uit waarin zij oordeelt of aan de verplichtingen van artikel 7 quinquies is voldaan. De adviezen van de Commissie worden ter kennis gebracht van het in artikel 9 quater bedoelde comité **en van het Europees Parlement.**

### *Motivering*

*Omdat de richtlijn de internalisering van externe kosten beoogt in te voeren, moet de informatie die de lidstaten aan de Commissie verschaffen omtrent de wijze van berekening van die kosten ook aan het Europees Parlement worden verstrekt.*

#### **Amendement 45**

##### **Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit**

##### **Artikel 1 – punt 2**

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 octies – lid 3 – letter d bis (nieuw)

##### *Door de Commissie voorgestelde tekst*

##### *Amendement*

**d bis) de beoogde bestemming van de externekostenheffing.**

### *Motivering*

*Dit amendement benadrukt het idee van de bestemming.*

#### **Amendement 46**

**Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit**

**Artikel 1 – punt 2**

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 octies – lid 3 – letter d ter (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***d ter) een specifiek plan waarin wordt aangegeven hoe extra opbrengsten van de externekostenheffing moeten worden aangewend om de aangebrachte schade te verminderen.***

**Amendement 47**

**Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit**

**Artikel 1 – punt 2**

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 octies – lid 4

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

4. Binnen zes maanden na de ontvangst van de overeenkomstig lid 3 verstrekte informatie kan de Commissie de betrokken lidstaat verzoeken de voorgestelde externekostenheffing aan te passen wanneer zij van oordeel is dat niet is voldaan aan de verplichtingen van de artikelen 7 ter, 7 quater en 7 decies of artikel 9, lid 2. Het besluit van de Commissie wordt ter kennis gebracht van het in artikel 9 quater bedoelde comité.

4. Binnen zes maanden na de ontvangst van de overeenkomstig lid 3 verstrekte informatie kan de Commissie de betrokken lidstaat verzoeken de voorgestelde externekostenheffing aan te passen wanneer zij van oordeel is dat niet is voldaan aan de verplichtingen van de artikelen 7 ter, 7 quater en 7 decies of artikel 9, lid 2. De adviezen van de Commissie worden ter kennis gebracht van het in artikel 9 quater bedoelde comité ***en van het Europees Parlement.***

*Motivering*

*Omdat de richtlijn de internalisering van externe kosten beoogt in te voeren, moet de informatie die de lidstaten aan de Commissie verschaffen omtrent de wijze van berekening van die kosten ook aan het Europees Parlement worden verstrekt.*

**Amendement 48**

**Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit**

**Artikel 1 – punt 2**

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 nonies – lid 3



*Door de Commissie voorgestelde tekst*

3. De toltarieven mogen, mits wordt voldaan aan de in artikel 7 septies, lid 3, onder b), en artikel 7 septies, lid 4, genoemde voorwaarden, in uitzonderlijke gevallen, namelijk bijzondere projecten van groot Europees belang, aan andere vormen van variatie zijn onderworpen, teneinde de commerciële levensvatbaarheid van die projecten veilig te stellen, wanneer zij worden geconfronteerd met rechtstreekse concurrentie van andere wijzen van voertuigenvervoer. De daaruit voortvloeiende tariefstructuur 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 doorberekend aan andere gebruikers. Voorafgaand aan de toepassing van de desbetreffende tariefstructuur moet de Commissie nagaan of aan deze voorwaarden is voldaan.

*Amendement*

3. De toltarieven mogen, mits wordt voldaan aan de in artikel 7 septies, lid 3, onder b), en artikel 7 septies, lid 4, genoemde voorwaarden, in uitzonderlijke gevallen, namelijk bijzondere projecten van groot Europees belang **op het gebied van vrachtvervoer**, aan andere vormen van variatie zijn onderworpen, teneinde de commerciële levensvatbaarheid van die projecten veilig te stellen, wanneer zij worden geconfronteerd met rechtstreekse concurrentie van andere wijzen van voertuigenvervoer. De daaruit voortvloeiende tariefstructuur 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 doorberekend aan andere gebruikers. Voorafgaand aan de toepassing van de desbetreffende tariefstructuur moet de Commissie nagaan of aan deze voorwaarden is voldaan.

*Motivering*

*Het doel moet zijn tot een efficiënter en doelmatiger vervoerssysteem te komen, en tevens de marktintegratie te waarborgen.*

**Amendement 49**

**Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit**

**Artikel 1 – punt 2**

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 decies – lid 2

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

2. De regelingen voor de inning van de tolgelden en de gebruiksrechten mogen niet-geregelde gebruikers van het wegennet niet op ongerechtvaardigde wijze financieel of anderszins benadelen. Met name wanneer een lidstaat de tolgelden of gebruiksrechten uitsluitend int door middel

*Amendement*

2. De regelingen voor de inning van de tolgelden en de gebruiksrechten mogen niet-geregelde gebruikers van het wegennet, **vergeleken met de gebruikers van een andere betaalwijze**, niet op ongerechtvaardigde wijze financieel of anderszins benadelen. Met name wanneer

van een systeem dat het gebruik van apparatuur aan boord van voertuigen vergt, zorgt hij er voor dat geschikte apparaten, die voldoen aan de eisen van Richtlijn 2004/52/EG, door alle gebruikers kunnen worden verkregen onder redelijke administratieve en financiële voorwaarden.

een lidstaat de tolgelden of gebruiksrechten uitsluitend int door middel van een systeem dat het gebruik van apparatuur aan boord van voertuigen vergt, zorgt hij er voor dat geschikte apparaten, die voldoen aan de eisen van Richtlijn 2004/52/EG, door alle gebruikers kunnen worden verkregen onder redelijke administratieve en financiële voorwaarden.

#### *Motivering*

*Die niet-geregelde gebruikers moeten de heffing kunnen betalen zonder de verplichte apparatuur te hoeven installeren.*

### **Amendement 50**

#### **Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit**

##### **Artikel 1 – punt 2**

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 decies – lid 3

#### *Door de Commissie voorgestelde tekst*

3. Wanneer een lidstaat voertuigen **een externekostenheffing** oplegt, **wordt** het bedrag van **die heffing** vermeld op een aan de vervoersonderneming verstrekt document

#### *Amendement*

3. Wanneer een lidstaat voertuigen **een tolheffing** oplegt, **worden** het **totale** bedrag van **de infrastructuurheffing en het bedrag van de externekostenheffing** vermeld op een aan de vervoersonderneming **zo mogelijk langs elektronische weg** verstrekt document.

#### *Motivering*

*Het aan de vervoersonderneming verstrekte document moet duidelijk vermelden wat wordt betaald voor de infrastructuurheffing, de externekostenheffing, en de BTW.*

### **Amendement 51**

#### **Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit**

##### **Artikel 1 – punt 2**

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 decies – lid 4

#### *Door de Commissie voorgestelde tekst*

4. Een externekostenheffing wordt geheven en geïnd door middel van een elektronisch

#### *Amendement*

4. Een externekostenheffing wordt geheven en geïnd door middel van een elektronisch

stelsysteem dat voldoet aan de eisen van artikel 2, lid 1, van Richtlijn 2004/52/EG *en dat vervolgens kan worden uitgebreid tot andere weggedeelten zonder dat op die weggedeelten tolbelemmeringen nodig zijn, die een aanzienlijke investering in wegeninfrastructuur vergen.*

stelsysteem dat voldoet aan de eisen van artikel 2, lid 1, van Richtlijn 2004/52/EG. *De lidstaten werken ook samen om ervoor te zorgen dat ze interoperabele elektronische systemen gebruiken, die op elkaars grondgebied gebruikt kunnen worden, mits de tarieven zo nodig kunnen worden aangepast.*

## **Amendement 52**

### **Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit**

#### **Artikel 1 - lid 2**

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 decies- lid 5

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*5. Tot en met 31 december 2013 mogen externekostenheffingen echter worden geheven en geïnd door middel van bestaande tolgeldregelingen. In een dergelijk geval stelt de betrokken lidstaat de Commissie in kennis van zijn voornemen, deze regeling uiterlijk op 31 december 2013 te vervangen door een stelsysteem dat voldoet aan de eisen van lid 4.*

*Schrappen*

## **Amendement 53**

### **Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit**

#### **Artikel 1 – punt 2**

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 decies – lid 5 bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*5 bis. Zodra de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen via het Galileo satellietstelsysteem technisch is uitontwikkeld, wordt de externekostenheffing geheven en geïnd door middel van een interoperabel Europees elektronisch tolheffingssysteem als bedoeld in Richtlijn 2004/52/EG.*

## Motivering

*Een werkelijk interoperabel Europees systeem voor tolheffing is noodzakelijk om een grotere efficiëntie en veiligheid van het vervoer te verzekeren.*

### Amendement 54

#### Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit

##### Artikel 1 – punt 2

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 undecies

#### *Door de Commissie voorgestelde tekst*

Deze richtlijn laat de lidstaten die een systeem van tol en/of gebruiksrechten voor infrastructuur invoeren, vrij om, onverminderd de artikelen 87 en 88 van het Verdrag, te voorzien in de nodige compensatie voor deze heffingen.

#### *Amendement*

Deze richtlijn laat de lidstaten die een systeem van tol en/of gebruiksrechten voor infrastructuur invoeren, vrij om, onverminderd de artikelen 87 en 88 van het Verdrag, te voorzien in de nodige compensatie voor deze heffingen, ***ook al zou de heffing dan onder de in bijlage I genoemde minimumtarieven komen te liggen.***

## Motivering

*Conform de beginselen "de gebruiker c.q. de vervuiler betaalt".*

### Amendement 55

#### Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit

##### Artikel 1 – punt 4

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 9 – lid 2 – alinea 1

#### *Door de Commissie voorgestelde tekst*

2. Een lidstaat waarin een externekostenheffing wordt opgelegd zorgt ervoor, dat de door die heffing voortgebrachte inkomsten worden gereserveerd voor maatregelen gericht op het vergemakkelijken van een efficiënte prijsstelling, op de vermindering aan de bron van de verontreiniging door het wegvervoer, op de matiging van de effecten ervan, op de verbetering van de CO<sub>2</sub>- en energieprestaties van voertuigen

#### *Amendement*

2. Een lidstaat waarin een externekostenheffing wordt opgelegd zorgt ervoor dat de door die heffing voortgebrachte inkomsten ***bij voorrang*** worden gereserveerd ***om de door het wegverkeer veroorzaakte externe kosten te verminderen en waar mogelijk weg te werken. Verder kunnen de inkomsten ook gebruikt worden*** voor maatregelen gericht op het vergemakkelijken van een efficiënte prijsstelling, op de vermindering aan de

en op de ontwikkeling van een *alternatieve* infrastructuur voor gebruikers van het vervoer.

bron van de verontreiniging door het wegvervoer, op de matiging van de effecten ervan, op de verbetering van de CO<sub>2</sub>- en energieprestaties van voertuigen *voor het wegvervoer* en op de ontwikkeling *en verbetering van de bestaande wegeninfrastructuur of de ontwikkeling* van een alternatieve infrastructuur voor gebruikers van het vervoer.

## Amendement 56

### Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit

#### Artikel 1 - punt 4

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 9 - lid 2 - alinea 2

#### *Door de Commissie voorgestelde tekst*

Een lidstaat waarin een infrastructuurheffing wordt opgelegd, bepaalt het gebruik dat wordt gemaakt van de door die heffing voortgebrachte inkomsten. Om de ontwikkeling van het gehele verkeerswegennet mogelijk te maken, *zouden* de inkomsten van deze heffing *moeten worden* aangewend ten voordele van de *verkeerssector* en tot optimalisering van het *gehele vervoersysteem*.

#### *Amendement*

Een lidstaat waarin een infrastructuurheffing wordt opgelegd, bepaalt het gebruik dat wordt gemaakt van de door die heffing voortgebrachte inkomsten. Om de ontwikkeling van het gehele verkeerswegennet mogelijk te maken, *worden* de inkomsten van deze heffing *hoofdzakelijk* aangewend ten voordele van de *wegverkeerssector* en tot optimalisering van het *wegvervoersysteem*.

## Amendement 57

### Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit

#### Artikel 1 – punt 4

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 9 – lid 2 – alinea 2 bis (nieuw)

#### *Door de Commissie voorgestelde tekst*

#### *Amendement*

*Met ingang van 2011 wordt ten minste 15% van de opbrengsten van de externekostenheffing en de infrastructuurheffing in elke lidstaat aan TEN-T-projecten ter verbetering van de duurzaamheid van het vervoer besteed. Dit percentage wordt in de loop der tijd*

**gaandeweg verhoogd.**

*Motivering*

*Opbrengsten van heffingen moeten gedeeltelijk en geleidelijk aan bestemd worden voor de financiering van TEN-projecten. Deze bestedingen moeten de burger duidelijk gemaakt worden.*

**Amendement 58**

**Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit**

**Artikel 1 - punt 5**

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 9 ter

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

De Commissie vergemakkelijkt de dialoog en de uitwisseling van technische specialistische kennis tussen de lidstaten met netrekking tot de uitvoering van deze richtlijn, en met name de bijlagen daarbij. De Commissie past de bijlagen 0, III, III bis en IV aan op de grondslag van de wetenschappelijke en technische ontwikkelingen en de bijlagen I **en** II in het licht van de inflatie. De maatregelen die niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn beogen te wijzigen, worden vastgesteld volgens de in artikel 9 quater, lid 3, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

*Amendement*

De Commissie vergemakkelijkt de dialoog en de uitwisseling van technische specialistische kennis tussen de lidstaten met netrekking tot de uitvoering van deze richtlijn, en met name de bijlagen daarbij. De Commissie past de bijlagen 0, III, III bis en IV aan op de grondslag van de wetenschappelijke en technische ontwikkelingen en de bijlagen I, II **en IIIbis** in het licht van de inflatie. De maatregelen die niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn beogen te wijzigen, worden vastgesteld volgens de in artikel 9 quater, lid 3, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

**Amendement 59**

**Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit**

**Artikel 1 – punt 6**

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 11 – lid 1 – letter b bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***b bis) het effect van de externekostenheffing of infrastructuurheffing op de modal shift, op de optimalisatie van het wegvervoer en op het milieu en het effect van de externekostenheffingen op de externe kosten die de lidstaat door middel van die***

*heffing probeert terug te verdienen;*

## **Amendement 60**

**Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit**

**Artikel 1 – punt 6**

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 11 – lid 1 bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***1 bis. Uiterlijk op 31 december 2010 legt de Commissie het Europees Parlement en de Raad een verslag voor over de aanwezigheid van veilige en beveiligde parkeerplaatsen langs het trans-Europese wegennet (TEN).***

***Dit verslag komt tot stand met de inbreng van de belanghebbende sociale partners en gaat vergezeld van voorstellen inzake:***

***a) bestemming van de opbrengst van de infrastructuurheffing voor een toereikend aantal veilige en beveiligde parkeerplaatsen langs het trans-Europese wegennet, aan te leggen door de wegexploitanten of de voor het TEN verantwoordelijke overheidsinstantie;***

***b) richtsnoeren voor de Europese Investeringsbank, het Cohesiefonds en Structuurfonds inzake inachtneming van de behoefte aan veilige en beveiligde parkeerplaatsen bij de formulering en cofinanciering van TEN-projecten.***

*Motivering*

*Een vermoeide chauffeur is een risico voor de verkeersveiligheid. Als er onvoldoende veilige en beveiligde parkeerplaatsen langs het trans-Europese wegennet zijn, kunnen de chauffeurs de rij- en rusttijdenregels niet eens naleven. Met het oog op het terugdringen van kosten ten gevolge van ongelukken en omwille van de gezondheid en veiligheid van vrachtwagenchauffeurs is het zaak dat dit punt ook in de eurovignetrichtlijn wordt geregeld.*

## **Amendement 61**

**Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit**

**Artikel 1 – punt 6**

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 11 – lid 2 – letter d bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*d bis) de technische en economische haalbaarheid van een geleidelijke afschaffing van tijdgerelateerde heffingssystemen en invoering van afstandgerelateerde systemen, en de noodzaak voor lidstaten die aan derde landen grenzen om de tijdgerelateerde heffingssystemen te handhaven voor zware vrachtwagens die aanschuiven op grensovergangen.*

**Amendement 62**

**Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit**

**Artikel 1 – punt 6**

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 11 – lid 2 – letter d ter (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*d ter) de noodzaak van een voorstel voor een regeling voor de consequente en gelijktijdige internalisering van externe kosten voor alle andere vervoerswijzen.*

*Motivering*

*Om verstoring van de concurrentie tussen vervoerswijzen te voorkomen, moet de Commissie voorstellen indienen voor richtlijnen die de internalisering van externe kosten voor alle vervoerswijzen regelen.*

**Amendement 63**

**Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit**

**Artikel 1 - punt 6**

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 11 - lid 2 - alinea 1 bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*Samen met het verslag worden een*



*evaluatie van de internalisering van de externe kosten voor alle vervoerswijzen en voorstellen aan het Europees Parlement en de Raad voor een verdergaande herziening van deze richtlijn voorgelegd.*

#### **Amendement 64**

**Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit**

**Bijlage**

Richtlijn 1999/62/EG

Bijlage III bis - punt 1 - alinea 2 - inleiding

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Wanneer een lidstaat ervoor kiest een externekostenheffing slechts toe te passen op een gedeelte of gedeelten van zijn wegennet, wordt dit gedeelte of worden deze gedeelten gekozen nadat een beoordeling is gemaakt waarbij is vastgesteld dat:*

*Amendement*

*Een lidstaat kan er, op grond van objectieve criteria, voor kiezen een externekostenheffing slechts toe te passen op een gedeelte of gedeelten van zijn wegennet.*

*Motivering*

*Het opleggen aan de lidstaten van een uitgebreide evaluatie, voordat zij het recht hebben externe kosten in rekening te brengen, wordt gezien als een overbodige administratieve belasting.*

#### **Amendement 65**

**Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit**

**Bijlage**

Richtlijn 1999/62/EG

Bijlage III bis - punt 1 - alinea 2 - bolletje 1

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*het gebruik dat voertuigen maken van de wegen waarop een externekostenheffing wordt toegepast, milieuschade en congestieproblemen meebrengt die groter zijn dan gemiddeld op andere gedeelten van het wegeninfrastructuurnet waarop geen externekostenheffing wordt toegepast, of*

*Amendement*

*Schrappen*

## Motivering

*Het opleggen aan de lidstaten van een uitgebreide evaluatie, voordat zij het recht hebben externe kosten in rekening te brengen, wordt gezien als een overbodige administratieve belasting.*

### Amendement 66

#### Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit

##### Bijlage

Richtlijn 1999/62/EG

Bijlage III bis - punt 1 - alinea 2 - bolletje 2

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***het opleggen van een  
externekostenheffing op andere gedeelten  
van het wegennet negatieve effecten kan  
hebben op het milieu, de congestie of de  
verkeersveiligheid, of dat het opleggen en  
handhaven van een externekostenheffing  
op die gedeelten van het wegennet  
buitensporige kosten zou meebrengen.***

***Schrappen***

## Motivering

*Het opleggen aan de lidstaten van een uitgebreide evaluatie, voordat zij het recht hebben externe kosten in rekening te brengen, wordt gezien als een overbodige administratieve belasting.*

### Amendement 67

#### Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit

##### Bijlage

Richtlijn 1999/62/EG

Bijlage III bis – paragraaf 3 – eerste alinea

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

Voor elke **voertuigklasse**, elk soort weg en elke tijdsperiode, stelt de onafhankelijke instantie één specifiek tarief vast. De resulterende tariefstructuur moet doorzichtig, openbaar gemaakt en onder dezelfde voorwaarden voor alle gebruikers beschikbaar zijn.

Voor elke **EURO-categorie**, elk soort weg en elke tijdsperiode, stelt de onafhankelijke instantie één specifiek tarief vast. De resulterende tariefstructuur moet doorzichtig, openbaar gemaakt en onder dezelfde voorwaarden voor alle gebruikers beschikbaar zijn.

### Amendement 68

## Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit

### Bijlage

Richtlijn 1999/62/EG

Bijlage III bis – paragraaf 3 – vierde alinea

#### *Door de Commissie voorgestelde tekst*

De onafhankelijke instantie ziet toe op de doeltreffendheid van de heffingsregeling op het gebied van het terugdringen van de milieuschade ten gevolge van het wegvervoer en het verminderen van de congestieproblemen op de weggedeelten waar de regeling wordt toegepast. Zij past de tariefstructuur en de specifieke hoogte van de heffing naar gelang van de **voertuigklasse**, het wegentype en de tijdsperioden op gezette tijden aan aan de wijzigingen in de vervoersvraag.

#### *Amendement*

De onafhankelijke instantie ziet toe op de doeltreffendheid van de heffingsregeling op het gebied van het terugdringen van de milieuschade ten gevolge van het wegvervoer en het verminderen van de congestieproblemen op de weggedeelten waar de regeling wordt toegepast. Zij past de tariefstructuur en de specifieke hoogte van de heffing naar gelang van de **EURO-categorie**, het wegentype en de tijdsperioden op gezette tijden aan aan de wijzigingen in de vervoersvraag.

## Amendement 69

## Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit

### Bijlage

Richtlijn 1999/62/EG

Bijlage III bis - punt 4.1 - tabel 1

#### *Door de Commissie voorgestelde tekst*

Tabel 1: Luchtverontreinigingskosten van voertuigen (**PCV**)

Eurocent/voertuig.kilometer	Voorstadswegen	<b>Andere</b> interlokale wegen
EURO 0	16	<b>13</b>
EURO I	11	8
EURO II	9	<b>8</b>
EURO III	7	6
EURO IV	4	<b>4</b>
EURO V <b>en minder verontreinigend</b>	3	2

*Waarde in eurocent, 2000*

#### *Amendement van het Parlement*

Tabel 1: **Maximaal belastbare** luchtverontreinigingskosten van voertuigen **in een bepaalde categorie**

	<b>Wegen waarvoor hogere externekostenheffingen gelden/Voorstadswegen en snelwegen</b>	<b>Wegen waarvoor lagere externekostenheffingen gelden/Interlokale wegen en snelwegen</b>
Eurocent/voertuig.kilometer		

EURO 0	16	<b>12</b>
EURO I	11	8
EURO II	9	7
EURO III	7	6
EURO IV	4	<b>3</b>
EURO V	3	2
<b>EURO VI</b>	2	<b>1</b>
<i>Minder verontreinigend dan EURO VI, bijvoorbeeld hybride en elektrische zware vrachtwagens of voertuigen die worden aangedreven met een mengsel van aardgas/waterstof of waterstof</i>	<b>0</b>	<b>0</b>

Waarde in eurocent, 2000

## TOELICHTING

### 1. Huidige situatie

De vigerende Eurovignet-richtlijn 2006/38/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 mei 2006 tot wijziging van Richtlijn 1999/62/EG betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen verbiedt de lidstaten in feite om externe kosten toe te rekenen aan zware vrachtwagens van meer dan 12 ton (3,5 ton met ingang van 2012) op wegen die deel uitmaken van het TEN-netwerk.

Op alle andere wegen en voor voertuigen van minder dan 12 ton staat het de lidstaten uit hoofde van de huidige Eurovignet-richtlijn echter vrij om desgewenst kosten toe te rekenen, zo lang zij de algemene bepalingen van het Verdrag betreffende de Europese Unie naleven, met name de beginselen van non-discriminatie en evenredigheid.

### 2. Commissievoorstel

In juli 2008 heeft de Commissie een voorstel ingediend ter herziening van de bestaande richtlijn, op grond waarvan de lidstaten een heffing voor bepaalde externe kosten mogen opleggen die via een tol wordt geïnd. De Commissie stelde tevens voor de geografische reikwijdte van de richtlijn uit te breiden. Bijgevolg zouden de lidstaten op alle wegen moeten voldoen aan de vereisten van de richtlijn wanneer zij een heffing opleggen voor externe en infrastructuurkosten. Alleen stedelijke gebieden zouden regulerende heffingsstelsels mogen blijven invoeren, zoals door diverse steden al is gedaan.

Het voorstel van de Commissie is de eerste stap naar de toepassing in het wegvervoer van het beginsel dat de vervuiler betaalt. De eisen waaraan de lidstaten moeten voldoen om een vergunning van de Commissie te krijgen zijn vrij streng. Lidstaten mogen alleen bepaalde externe kosten doorberekenen die uitsluitend via onbelemmerde tolsystemen worden opgelegd en alleen als zij bepaalde berekeningsmethoden toepassen die in bijlage IIIbis staan omschreven.

### 3. Achtergrond van het huidige voorstel

Het Europees Parlement heeft zich altijd een groot voorstander getoond van het beginsel voor het doorberekenen van externe kosten. Tijdens de jongste herziening van de Eurovignet-richtlijn in 2006, heeft het Parlement aangedrongen op een clause in artikel 11 van de vigerende richtlijn, waarin de Commissie verplicht wordt tot de indiening van een *"algemeen toepasbaar, doorzichtig en begrijpelijk model voor de beoordeling van alle externe kosten, dat dient als grondslag voor de berekening van infrastructuurheffingen in de toekomst."* Dit model moest vergezeld gaan *"van een analyse van de gevolgen over de doorberekening van externe kosten voor alle soorten vervoer en een strategie voor een stapsgewijze toepassing van het model voor alle soorten van vervoer"*.

Dit standpunt is jarenlang in vele resoluties van het Parlement over vervoerskwesties herhaald.<sup>1</sup> In de resolutie van het Europees Parlement van 12 juli 2007 over de tenuitvoerlegging van het eerste spoorwegpakket wordt in paragraaf 2 het volgende verklaard:

---

<sup>1</sup> Zie ook par. 14 van de resolutie van het Europees Parlement P6\_TA(2007)0345 van 12 juli 2007 over "Europa duurzaam in beweging: duurzame mobiliteit voor ons continent" en par. 1 van de resolutie van het Europees Parlement P6\_TA(2007)0409 van 4 september 2008 over het goederenvervoer in Europa

*"is van mening dat de 'Eurovignet 2'-richtlijn een eerste stap is op weg naar een faire, intermodale concurrentie - faire concurrentie is niet mogelijk indien op alle spoorwegtrajecten en op alle treinen EU-wijd heffingen van toepassing zijn, terwijl het geplafonneerde tolgeld slechts op basis van vrijwilligheid wordt gehanteerd op de Europese wegen, zonder internalisering van de externe kosten, meestal slechts op snelwegen en voor vrachtwagens; daarom wordt de Commissie dringend verzocht voor 2008 een voorstel voor een richtlijn in te dienen (zie artikel 1, lid 9, van Richtlijn 2006/38/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 mei 2006 tot wijziging van Richtlijn 1999/62/EG betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen ) waarin het Eurovignet wordt aangepast aan het systeem van tarieven op trajecten, waarbij een tolgeld zonder ontduikingsmogelijkheden dwingend wordt voorgeschreven voor alle Europese wegen en alle vrachtwagens vanaf 3,5 t, waarbij de externe kosten worden geïnternaliseerd;*

In de resolutie van het Europees Parlement van 11 maart 2008 over een duurzaam Europees vervoersbeleid, rekening houdend met Europees energie- en milieubeleid, wordt in paragraaf 12 het volgende verklaard: *dringt er bij de Commissie op aan uiterlijk juni 2008 een begrijpelijk en transparant algemeen toepasbaar model in te dienen voor de beoordeling van de externe kosten van alle transportmiddelen, waarop de toekomstige berekening van de te betalen kosten voor het gebruik van infrastructuur kan worden gebaseerd; merkt op dat dit model conform de Eurovignet-richtlijn vergezeld dient te gaan van een analyse van de gevolgen van de doorberekening van externe kosten voor alle soorten van vervoer en een strategie voor een stapsgewijze invoering van het model voor alle soorten van vervoer; verwacht van de Commissie om naast bovenstaand initiatief met wetgevingsvoorstellen te komen, te beginnen met de herziening van de Eurovignet-richtlijn;*

Op grond van het gevraagde model voor de beoordeling van alle externe kosten, stelt de Commissie uiteindelijk deze herziening samen met een algemene strategie voor de internalisering van externe kosten in alle soorten van vervoer voor. Het wegvervoer staat niet op zich. Andere soorten vervoer hebben al een begin gemaakt met de internalisering van externe kosten. In relevante communautaire wetgeving voor andere vervoerswijzen wordt deze internalisering geleidelijk ingevoerd of tenminste niet belemmerd. CO<sub>2</sub> wordt aangepakt door de luchtvaart op te nemen in het ETS dat ook van toepassing is op de stroomvoorziening van treinen en in de toekomst moet ook het zeevervoer onder het systeem gaan vallen. Andere externe kosten kunnen doorberekend worden via luchthavenbelastingen en infrastructuurheffingen voor treinen (Richtlijn 2001/14). Maar om de kosten voor het gebruik van het spoor uitgebreider te kunnen toepassen en de externe kosten in de spoorwegsector volledig te kunnen doorberekenen, moeten eerst de externe kosten voor het wegvervoer worden geïnternaliseerd.<sup>1</sup>

#### **4. Standpunt van de rapporteur en voorgestelde amendementen**

Hoge brandstofprijzen en financiële crisis. Het tijdstip voor deze herziening had beter gekund. Maar het is helaas zo dat we zo spoedig mogelijk<sup>2</sup> de voorwaarden voor een doeltreffender en duurzamer vervoersbeleid moeten aanpassen. Als de sociale kosten niet voldoende in de prijzen tot uitdrukking komen, gaan daarvan niet de juiste economische signalen uit, hetgeen leidt tot situaties waarin vervoersactiviteiten buitensporig hoge kosten genereren in vergelijking met een efficiënte situatie. De rapporteur beschouwt een gedifferentieerd systeem van

<sup>1</sup> Zie Richtlijn 2001/14, artikel 7, lid 5.

<sup>2</sup> De nieuwe richtlijn moet uiterlijk op 31 december 2010 van kracht worden.

weggebruiksheffingen als één van een reeks werkzame beleidsinstrumenten waar een duurzamer vervoersbeleid om vraagt. De tolheffingen zouden effectiever gemaakt kunnen worden, door ze verder te differentiëren, maar dat staat de huidige richtlijn niet toe. Het is derhalve noodzakelijk om de mogelijkheden tot gebruiksheffingen voor de lidstaten te vergroten door aanvaarding van het principe van het internaliseren van externe kosten.

Dit alles in aanmerking nemend, stelt de rapporteur het volgende voor:

a) Een berekening van de externe kosten is mogelijk

De berekeningswijze en de methodes zijn degelijk. Te beginnen met de voorgestelde drie soorten externe kosten en tevens de externe kosten van CO<sub>2</sub>, zolang deze tenminste nog niet via een gemeenschappelijk accijnsbeleid voor brandstof zijn geïnternaliseerd.

Vooralsnog stelt de rapporteur niet voor de kosten van ongevallen mee te rekenen, als gevolg van de grote verscheidenheid van verzekeringsmodellen en de uiteenlopende niveaus van internalisering van de kosten van ongevallen in de EU. In beginsel is de rapporteur hiervan echter een voorstander en hij stelt voor dat de Commissie uiterlijk in december 2010 een verslag en wetgevingsvoorstellen voorlegt inzake de kosten van ongevallen en over het verschillende niveau van internalisering in nationale risicogerichte verzekeringspremies, om het niveau van internalisering van de kosten van ongevallen in de lidstaten te harmoniseren.

De rapporteur wijst ook op de noodzaak om congestie in het voorstel te handhaven. Sommigen zijn van mening dat alle voertuigen het voorwerp van heffingen zouden moeten zijn en niet alleen zware vrachtwagens. Hier valt iets voor te zeggen maar als congestie geen deel uitmaakt van deze richtlijn, kunnen de lidstaten geen begin maken met de invoering van heffingen voor de externe kosten van congestie op interstedelijke wegen.

b) Gedifferentieerde heffingen zijn efficiënt

Er moeten goede prijssignalen worden afgegeven: een zo spoedig mogelijke afschaffing van op tijd gebaseerde heffingen; zo dicht mogelijk in de buurt blijven van de werkelijke externe kosten (geen maxima, inflatievergoeding; correctie van de waarden voor filevorming tijdens spitsuren omdat deze absoluut geen afspiegeling zijn van de actuele hoofdwaarden.<sup>1</sup>)

c) Betere interoperabiliteit en harmonisatie

Stimuleer onbelemmerde tolsystemen Stel zo spoedig mogelijk verplichte heffingen voor. Laat overal dezelfde regels gelden: Ja tegen uitbreiding van de geografische reikwijdte. Definieer beter voor welke voertuigen de regels gelden: Uit hoofde van de vigerende richtlijn mogen de lidstaten voertuigen van 3,5 tot 12 ton uitzonderen van toepassing van de richtlijn. Om de heffingen voor zware vrachtwagens in de EU verder te harmoniseren, stelt de rapporteur voor de richtlijn zonder uitzonderingen te laten gelden voor alle zware vrachtwagens van 3,5 ton of meer.

d) Oormerken

Het oormerken van inkomsten is van essentieel belang voor deze richtlijn. Het mag er niet op uitdraaien dat de inkomsten die met de heffing op externe kosten worden gegenereerd weer de een of andere vorm van belasting zijn. Daarom steunt de rapporteur het voorstel van de Commissie om de inkomsten weer in het vervoerssysteem te investeren en stelt hij voor de verplichting aan te scherpen hoe de inkomsten ingezet moeten worden om de externe kosten te

---

<sup>1</sup> Voor de berekeningen: Project GRACE – <http://www.grace-eu.org>

verlagen.

In het voorstel staat dat de inkomsten uit infrastructuurheffingen gebruikt moeten worden om de vervoerssector te ondersteunen en het gehele transportsysteem te optimaliseren. De rapporteur stelt voor de formulering "moet" weer in de bestaande tekst op te nemen, zodat de tekst zo krachtig mogelijk blijft.

#### e) Toekomstige maatregelen

In 2013 zal de Commissie een verslag opstellen over de toepassing van de richtlijn en over eventuele verdere stappen. De rapporteur stelt voor toe te voegen dat in 2010 een verslag en wetgevingsvoorstellen over de kosten van ongevallen en het uiteenlopende niveau van internalisering van deze kosten worden voorgelegd. Voorts stelt de rapporteur voor de Commissie een termijn voor te schrijven om de mogelijkheden van invoering van verplichte heffingsstelsels en de afschaffing van op tijd gebaseerde tolsystemen in 2013 te bestuderen. Deze verslagen moeten vergezeld gaan van wetgevingsvoorstellen.



16.12.2008

## **ADVIES VAN DE COMMISSIE INDUSTRIE, ONDERZOEK EN ENERGIE**

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(2008)0436 – C6-0276/2008 – 2008/0147(COD))

Rapporteur voor advies: Claude Turmes

### **BEKNOPTE MOTIVERING**

#### ***Vervoerssector, oliepiek en ecologische duurzaamheid***

De energiebehoeften van de vervoerssector in het algemeen en het goederenvervoer in het bijzonder worden voor bijna 90% gedekt door fossiele brandstoffen; als gevolg hiervan is deze vervoerswijze uiterst gevoelig voor de sterk schommelende olieprijs. Precies in de tijd dat het Internationale Energieagentschap in zijn World Energy Outlook 2008<sup>1</sup> de alarmklok luidt over de beschikbaarheid van goedkope aardolie in de toekomst, is de EU een van de meest kwetsbare economieën van alle grote economische regio's in de wereld geworden, waarin slechts 10% van haar goederenvervoer andere brandstoffen dan aardolie gebruikt.

Daar komt bij dat in de goederenvervoersector binnen de Europese Unie het wegvervoer domineert, met een aandeel van 46%, tegenover een aandeel van 37% voor het zeevervoer en nog geen 11% voor het spoorwegvervoer<sup>2</sup>. Het vrachtvervoer over de weg is in de periode 2000-2005 met 31% toegenomen, en zal naar verwachting blijven groeien.

Aangezien er de komende decennia weinig duurzame alternatieven zijn voor vrachtwagens die op aardolie rijden, vormen de rationalisering van de goederenvervoersector en de overstap naar spoorweg- en scheepsvervoer de sleutel om Europa beter bestand te maken tegen de voorspelde grote olieprijsencrises.

#### ***Een groener Eurovignet - belangrijkste maatregelen***

Als onderdeel van het pakket "Groener vervoer", kwam de Commissie in juli 2008 met een voorstel voor een herziening van de zogenaamde Eurovignet-richtlijn 2006/38/EG, waarmee in 2006 de eerste verbeteringen werden aangebracht in de richtlijn van 1999 inzake het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen. Het onderhavige voorstel biedt de lidstaten voor de eerste maal een kans om 'slimmere'

---

<sup>1</sup> World Energy Outlook (Internationaal Energie-agentschap) - 12 november 2008.

<sup>2</sup> Energy and Transport in Figures, 2007 (Directoraat-generaal Vervoer en energie en Eurostat) NB: cijfers voor 2006.

betalingen toe te passen voor het vervoer van goederen over de weg om externe kosten te dekken en zo een duurzamer vervoergedrag onder de deelnemers te bevorderen:

- **externekostenheffingen** (met betrekking tot **verkeersopstoppingen**, **geluidshinder** en **luchtverontreiniging**) kunnen worden toegepast door de lidstaten (**niet-verplichte maatregel**) voor zware vrachtvoertuigen overal op het wegennet (met uitzondering van stedelijke agglomeraties) met ingang van 31 december 2010;
- **CO<sub>2</sub>-emissies**, **afhankelijkheid van aardolie** en **ongevallen** blijven buiten de definitie van externe kosten;
- **de heffingen** zijn gebonden aan **maximumtarieven** en variëren al naargelang het tijdstip van de dag, de afgelegde afstand en de EURO-emissieklasse van het voertuig;
- **tolbarrières** worden **niet langer toegestaan**; de heffing wordt geïnd door middel van een **elektronisch systeem** - overgangperiode tot januari 2014;
- de **inkomsten** uit een externekostenheffing worden **gereserveerd** voor verbetering van de **duurzame prestaties van het wegvervoer**;
- in 2013 is een **herziening van huidige bepalingen gepland** om te beoordelen of externe kosten verplicht belast moeten worden en of zij ook de kosten van CO<sub>2</sub>-uitstoot moeten omvatten.

#### ***Belangrijkste punten van het advies***

De rapporteur juicht het voorstel van de Commissie toe, daar het voor het eerst het internaliseringsprincipe invoert en zo bijdraagt aan de verdere verbetering van de wetgeving die met de Eurovignet-richtlijn in 2006 in gang is gezet.

Naar zijn mening moet de kans die deze tweede herziening biedt ten volle worden benut om een aantal concrete en ingrijpende maatregelen te nemen die tastbare resultaten opleveren en bijdragen aan het halen van de milieu- en energie-efficiëntiedoelstellingen van de Unie voor 2020.

Daarom moet het voorstel volgens de rapporteur worden versterkt met verstrekkender bepalingen:

#### ***❖ De internalisering van externe kosten moet bindend zijn voor alle lidstaten***

De niet-verplichte invoering van internalisering zal niet de verwachte positieve resultaten op milieu- en sociaal gebied brengen. Om die resultaten te verzekeren en de doelstelling van een groener Europees vervoersysteem te verwezenlijken moet de externekostenheffing voor alle lidstaten gelden.

#### ***❖ De schade aan de natuur en het landschap, de klimaatverandering, de afhankelijkheid van aardolie en kosten van ongevallen (andere dan die welke gedekt worden door verzekeringen) moeten in de definitie van "externe kosten" worden opgenomen***

Alle bovengenoemde elementen betekenen onmiskenbaar een belangrijke kostenpost voor de economie en de samenleving. Het druist in tegen de conclusies van het Handboek voor de

raming van externe kosten in de vervoersector<sup>1</sup> om deze uit te sluiten van de definitie van externe kosten. Om de vereiste resultaten te bewerkstelligen, hebben andere methoden via brandstofaccijnzen, bijvoorbeeld voor het internaliseren van de kosten van klimaatverandering, weinig kans van slagen, omdat fiscale maatregelen op EU-niveau alleen met unanimititeit van stemmen genomen kunnen worden.

❖ ***De maximumtarieven voor de externekostenheffing in Bijlage III bis moeten worden geschrapt***

De rapporteur is van mening dat de maximumtarieven voor de heffingen opengelaten moeten worden zodat deze precies de hoogte van de externe kosten in een bepaalde situatie kunnen weerspiegelen, en het tarief op basis hiervan kan worden vastgesteld. De ingebouwde controles in het voorstel met betrekking tot de berekeningsmethode en rapportage aan de Commissie zijn een garantie tegen mogelijk misbruik door sommige lidstaten.

❖ ***De inkomsten moeten voor duidelijker omschreven doelen worden gereserveerd - aanscherping van de maatregel***

Een goede besteding van de inkomsten uit de externekostenheffing is van centraal belang voor de verwezenlijking van de doeleinden van dit voorstel. Deze moeten specifiek bestemd zijn voor projecten ter verbetering van de duurzaamheid van het vervoersnetwerk. De rapporteur stelt voor de lidstaten strakkere richtsnoeren te geven wat betreft de terreinen waarin deze inkomsten geïnvesteerd kunnen worden, om te vermijden dat het geld in plaats daarvan voor het gewone onderhoud van de infrastructuur wordt gebruikt.

## **AMENDEMENTEN**

De Commissie industrie, onderzoek en energie verzoekt de ten principale bevoegde Commissie vervoer en toerisme onderstaande amendementen in haar verslag op te nemen:

### **Amendement 1**

#### **Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit Overweging 1**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(1) De bevordering van duurzaam vervoer is een centrale doelstelling van het gemeenschappelijke vervoersbeleid. Te dien einde moeten de negatieve effecten van het vervoer, met name de congestieproblemen die de mobiliteit belemmeren, de verontreiniging die gezondheids- en milieuschade veroorzaakt, en de bijdrage van het vervoer tot de

*Amendement*

(1) De bevordering van duurzaam vervoer is een centrale doelstelling van het gemeenschappelijke vervoersbeleid. Te dien einde moeten de negatieve effecten van het vervoer, met name de congestieproblemen die de mobiliteit belemmeren, de verontreiniging die gezondheids- en milieuschade veroorzaakt, en de bijdrage van het vervoer tot de

<sup>1</sup> Handbook on estimation of external costs in the transport sector (CE Delft, 2008)

[http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/doc/2008\\_01\\_15\\_handbook\\_external\\_cost\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/doc/2008_01_15_handbook_external_cost_en.pdf)

klimaatverandering worden verminderd. Voorts moeten milieubeschermingseisen worden geïntegreerd in de vaststelling en tenuitvoerlegging van andere aspecten van het gemeenschapsbeleid, met inbegrip van het gemeenschappelijk vervoersbeleid.

klimaatverandering worden verminderd. Voorts moeten milieubeschermingseisen worden geïntegreerd in de vaststelling en tenuitvoerlegging van andere aspecten van het gemeenschapsbeleid, met inbegrip van het gemeenschappelijk vervoersbeleid.  
***Ook moeten de prioriteiten op het gebied van milieubescherming, de doelstellingen inzake sociale en economische samenhang en het concurrentievermogen van het Europese bedrijfsleven op een evenwichtige wijze met elkaar in overeenstemming worden gebracht als onderdeel van de Strategie van Lissabon voor groei en werkgelegenheid.***

#### *Motivering*

*In het voorstel wordt geen rekening gehouden met de kosten die vervoersondernemers reeds dragen ten gevolge van de files en de algemene fiscale lasten voor ondernemingen. Het goederenvervoer ver de weg is slechts verantwoordelijk voor 10% van de verkeersopstoppingen, maar vervoersondernemers moeten op diverse manieren de kosten in verband met verkeersopstoppingen dragen: toegenomen vaste en variabele lasten, tijdverlies en gederfde inkomsten. Bovendien verschaft artikel 7.10 van richtlijn 1999/62 de lidstaten reeds een instrument om verkeerscongestie te bestrijden.*

#### **Amendement 2**

##### **Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit Overweging 2 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***(2 bis) De resultaten van het "programma voor een duurzaam vervoersbeleid voor Europa" moet in het kader van deze richtlijn worden uitgevoerd.***

#### *Motivering*

*Het is van groot belang dat ook rekening wordt gehouden met het "programma voor een duurzaam vervoersbeleid voor Europa".*

#### **Amendement 3**

**Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit**  
**Overweging 2 ter (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***(2 ter) Het is van groot belang ervoor te zorgen dat verdere verbetering van de kwaliteit van de brandstof niet wordt belemmerd en dat prikkels voor bedrijven om te investeren in alternatieve brandstoffen, waaronder ook biobrandstoffen, in de richtlijn worden geïntegreerd.***

*Motivering*

*Verbetering van de kwaliteit van de brandstof, en de overgang van op aardolie gebaseerde brandstoffen op biobrandstoffen zijn belangrijke prioriteiten om Europa's afhankelijk van aardolie te verminderen en om de EU in staat te stellen haar streefcijfers voor de vermindering van de CO<sub>2</sub>-emissies te halen.*

**Amendement 4**

**Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit**  
**Overweging 3**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

(3) Om het vervoersysteem in die zin te optimaliseren, moet het gemeenschappelijke vervoersbeleid uiteenlopende instrumenten gebruiken om de vervoersinfrastructuur en -technologieën te verbeteren en een efficiënter beheer van de vervoersvraag mogelijk te maken. Daartoe ***moet meer dan tot nu toe gebruik worden gemaakt van het beginsel dat de gebruiker betaalt en moet het beginsel dat de vervuiler betaalt ten uitvoer worden gelegd in de vervoerssector.***

(3) Om het vervoersysteem in die zin te optimaliseren, moet het gemeenschappelijke vervoersbeleid uiteenlopende instrumenten gebruiken om de vervoersinfrastructuur en -technologieën te verbeteren en een efficiënter beheer van de vervoersvraag mogelijk te maken. Daartoe ***is een evaluatie vereist van de effecten van elk nieuw politiek initiatief, overeenkomstig de bepalingen van de Strategie van Lissabon en de Strategie voor duurzame ontwikkeling. Elk besluit met betrekking tot het verplichtingsbeginsel dat van toepassing is op de bepalingen van deze richtlijn moet alleen gebaseerd zijn op een diepgaande kosten-baten-analyse, die rekening houdt met de totale lasten die gedragen worden door het***

## ***goederenvervoer over de weg.***

### *Motivering*

*Het beginsel "de vervuiler betaalt" is een manier om heffingen te innen, die echter op geen enkele wijze een vermindering van de beoogde externe effecten garandeert, terwijl een diepgaande kosten-baten-analyse overeenkomstig het EU-initiatief inzake "betere regelgeving" wel tot een vermindering van deze externe effecten van het goederenvervoer over de weg zou leiden tegen minimale kosten voor de Europese economie.*

### **Amendement 5**

#### **Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit**

#### **Overweging 5**

##### *Door de Commissie voorgestelde tekst*

(5) Om vooruit te komen op de weg van een duurzamer vervoersbeleid, moeten de vervoerstarieven beter de kosten weergeven van de met het verkeer verband houdende luchtverontreiniging, lawaaihinder **en klimaatveranderings-** en congestieproblemen, veroorzaakt door het feitelijke gebruik van motorvoertuigen, treinen, vliegtuigen en schepen, opdat op die manier tegen de laagste economische kosten het gebruik van de infrastructuur wordt geoptimaliseerd, plaatselijke verontreiniging wordt verminderd, de congestie wordt beheerd en de klimaatverandering wordt bestreden. Dit vergt een stapsgewijze aanpak voor alle vervoerstakken, rekening houdend met hun specifieke kenmerken.

##### *Amendement*

(5) Om vooruit te komen op de weg van een duurzamer vervoersbeleid, moeten de vervoerstarieven beter de kosten weergeven van de met het verkeer verband houdende luchtverontreiniging, lawaaihinder, **schade aan de natuur en het landschap, klimaatverandering, kosten van ongevallen die niet door een verzekering worden gedekt** en congestieproblemen, veroorzaakt door het feitelijke gebruik van motorvoertuigen, treinen, vliegtuigen en schepen, opdat op die manier tegen de laagste economische kosten het gebruik van de infrastructuur wordt geoptimaliseerd, plaatselijke verontreiniging wordt verminderd, de congestie wordt beheerd en de klimaatverandering wordt bestreden. Dit vergt een stapsgewijze aanpak voor alle vervoerstakken, rekening houdend met hun specifieke kenmerken.

### **Amendement 6**

#### **Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit**

#### **Overweging 9 bis (nieuw)**

##### *Door de Commissie voorgestelde tekst*

##### *Amendement*

***(9 bis) De internalisering van externe kosten van het vervoer vindt niet alleen***

*plaats door lasten voor de gebruikers, maar ook door de ontwikkeling van infrastructuurvoorzieningen die een reëel alternatief bieden voor de meest vervuilende vormen van vervoer, dankzij de bevordering van onderzoek en technologische vooruitgang en de harmonisatie van standaarden op het niveau van de EU.*

#### *Motivering*

*De internalisering van de externe kosten van het vervoer is een gecompliceerd proces, met als een van de voornaamste bestanddelen de invoering van een heffingssysteem op basis van het beginsel "de vervuiler betaalt".*

#### **Amendement 7**

##### **Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit Overweging 14**

###### *Door de Commissie voorgestelde tekst*

(14) Ten aanzien van op de afgelegde afstand gebaseerde tolheffingen moet worden toegestaan dat een extern kostenelement wordt geïntegreerd dat gebaseerd is op de kosten van door het verkeer veroorzaakte lucht- en geluidsverontreiniging. Bovendien moet worden toegestaan, dat de congestiekosten op verzadigde wegen en gedurende piekperiodes, die doorgaans op plaatselijk niveau worden gedragen, ook worden terugverdiend door het aanrekenen van de externe kosten. Het in de tolgelden geïntegreerde externe kostenelement moet bij de infrastructuurkosten kunnen worden bijgeteld, mits bij de berekening van die kosten aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan zodat een overmatige kostentoerekening wordt voorkomen. (15)

###### *Amendement*

(14) Ten aanzien van op de afgelegde afstand gebaseerde tolheffingen moet worden toegestaan dat een extern kostenelement wordt geïntegreerd dat gebaseerd is op de kosten van door het verkeer veroorzaakte lucht- en geluidsverontreiniging, ***schade aan de natuur en het landschap, en kosten van ongevallen die niet door een verzekering worden gedekt.*** Bovendien moet worden toegestaan, dat de congestiekosten op verzadigde wegen en gedurende piekperiodes, die doorgaans op plaatselijk niveau worden gedragen, ook worden terugverdiend door het aanrekenen van de externe kosten. Het in de tolgelden geïntegreerde externe kostenelement moet bij de infrastructuurkosten kunnen worden bijgeteld, mits bij de berekening van die kosten aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan zodat een overmatige kostentoerekening wordt voorkomen. (15)

## Amendement 8

### Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit Overweging 15

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(15) Om de kosten van door het verkeer veroorzaakte lucht- en geluidsverontreiniging **en** congestie beter weer te geven, moet de toerekening met betrekking tot de externe kosten variëren naar gelang van het weg- en voertuigtype en de tijdsperiode waarin de weg wordt gebruikt, bijvoorbeeld de dag-, week- of seizoenspiek, dan wel de dal- of nachtperiodes.

*Amendement*

(15) Om de kosten van door het verkeer veroorzaakte lucht- en geluidsverontreiniging, ***schade aan de natuur en het landschap, congestie en kosten van ongevallen die niet door een verzekering worden gedekt*** beter weer te geven, moet de toerekening met betrekking tot de externe kosten variëren naar gelang van het weg- en voertuigtype en de tijdsperiode waarin de weg wordt gebruikt, bijvoorbeeld de dag-, week- of seizoenspiek, dan wel de dal- of nachtperiodes.

## Amendement 9

### Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit Overweging 21 bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***(21 bis) Het is noodzakelijk de huidige situatie in sommige lidstaten te onderzoeken, waar BTW wordt geheven over het vignet of de wegenbelasting en om de desbetreffende fiscale regelingen te harmoniseren, opdat er geen kunstmatige hindernissen worden gecreëerd voor het vrije verkeer en dubbele belastingheffing wordt voorkomen.***

*Motivering*

*Het is van groot belang dat de fiscale regeling die van toepassing is op het Eurovignet of de wegenbelasting in alle lidstaten gelijk is, om te voorkomen dat er kunstmatige hindernissen worden geschapen in het vrije goederenverkeer.*

## Amendement 10



**Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit**  
**Overweging 23 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***(23 bis) Verkeersopstoppingen zijn het resultaat van de bestaande kwaliteits- en capaciteitsniveaus van de infrastructuur en het verkeersvolume, dat zowel de personenauto's als voertuigen voor personen- en goederenvervoer omvat; het is daarom noodzakelijk dat de lidstaten in de vervoersinfrastructuur investeren om de daardoor veroorzaakte externe kosten tot een minimum te beperken.***

*Motivering*

*Files en vervuiling zijn gevolgen van de beperkingen van de vervoersinfrastructuur in termen van capaciteit en kwaliteit. Vervoerders zijn niet de enigen die problemen veroorzaken en moeten niet de enigen zijn die moeten betalen. Het is de verantwoordelijkheid van de lidstate om de vervoersinfrastructuur te verbeteren ten einde de externe kosten te verminderen.*

**Amendement 11**

**Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit**  
**Overweging 23 ter (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***(23 ter) De lidstaten moeten het TEN-T-budget voor het trans-Europese vervoersnetwerk en de structuurfondsen kunnen gebruiken voor de verbetering van hun vervoersinfrastructuur met het doel de externe kosten van het vervoer in het algemeen te verlagen en elektronische systemen in te voeren voor het innen van de heffingen die voorzien worden in de bepalingen van deze richtlijn.***

*Motivering*

*Er zijn aanzienlijke investeringen nodig voor de verbetering van de vervoersinfrastructuur en de invoering van elektronische systemen voor het innen van de heffingen. Lidstaten moeten een beroep kunnen doen op zowel het TEN-T-budget als de structuurfondsen voor de verbetering van de verkeersinfrastructuur met het oog op een vermindering van de externe kosten.*

## Amendement 12

### Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit Overweging 24

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(24) Overeenkomstig de vervoersbeleidsdoelstellingen van deze richtlijn moeten de door externekostenheffingen voortgebrachte extra inkomsten worden gebruikt **ten bate van** projecten van algemeen communautair belang **die bedoeld zijn om de duurzame mobiliteit te bevorderen**. Deze projecten moeten een efficiënte prijsstelling vergemakkelijken, door het wegvervoer veroorzaakte verontreiniging aan de bron verminderen, **de CO<sub>2</sub>-uitstoot- en energieprestaties van voertuigen verbeteren** en alternatieve infrastructuur voor vervoerders ontwikkelen. Dit omvat onder meer onderzoek en ontwikkeling met het oog op schonere voertuigen en de uitvoering van de vervoersaspecten van de actieplannen overeenkomstig Richtlijn 96/62/EG van de Raad van 27 september 1996 inzake de beoordeling en het beheer van de luchtkwaliteit en Richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai, wat maatregelen kan omvatten om door het verkeer veroorzaakte lawaaihinder en luchtverontreiniging rond grote infrastructuurvoorzieningen en in agglomeraties te beperken. De duidelijk bestemming van deze inkomsten ontslaat de lidstaten niet van hun verplichting overeenkomstig artikel 88, lid 3, van het Verdrag de Commissie van bepaalde nationale maatregelen in kennis te stellen, noch doet dit afbreuk aan het resultaat van overeenkomstig de artikelen 87 en 88 van het Verdrag ingeleide procedures.

*Amendement*

(24) Overeenkomstig de vervoersbeleidsdoelstellingen van deze richtlijn moeten de door externekostenheffingen voortgebrachte extra inkomsten worden gebruikt **voor de verbetering van de vervoerssector in zijn geheel, en wel voor** projecten van algemeen communautair belang, **met het doel om de externe kosten te verminderen**. Deze projecten moeten een efficiënte prijsstelling vergemakkelijken, door het wegvervoer veroorzaakte verontreiniging aan de bron verminderen en alternatieve **duurzame** infrastructuur voor vervoerders ontwikkelen. Dit omvat onder meer onderzoek en ontwikkeling met het oog op schonere voertuigen, **reparatie-, onderhouds- en verbetering van bestaande infrastructuur en ontwikkeling van nieuwe infrastructuur** en de uitvoering van de vervoersaspecten van de actieplannen overeenkomstig Richtlijn 96/62/EG van de Raad van 27 september 1996 inzake de beoordeling en het beheer van de luchtkwaliteit en Richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai, wat maatregelen kan omvatten om door het verkeer veroorzaakte lawaaihinder en luchtverontreiniging rond grote infrastructuurvoorzieningen en in agglomeraties te beperken. De duidelijk bestemming van deze inkomsten ontslaat de lidstaten niet van hun verplichting overeenkomstig artikel 88, lid 3, van het Verdrag de Commissie van bepaalde nationale maatregelen in kennis te stellen, noch doet dit afbreuk aan het resultaat van overeenkomstig de artikelen 87 en 88 van het Verdrag ingeleide procedures.

### *Motivering*

*De toerekening van externe kosten moet geen doel op zich zelf zijn, maar gericht zijn op de doelstelling van ontwikkeling van een efficiënte en duurzame infrastructuur. De bestemming van de extra inkomsten die voortvloeien uit de toerekening van de externe kosten moet garanderen dat voor de vervoersgebruikers de beste - en meest duurzame- voorwaarden voor mobiliteit worden geschapen.*

### **Amendement 13**

#### **Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit Overweging 25 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***(25 bis) De Commissie moet alle noodzakelijke maatregelen nemen om de invoering te verzekeren van een werkelijk interoperabel systeem voor elektronische tolheffing, overeenkomstig richtlijn 2004/52/EG.***

### *Motivering*

*Een werkelijk interoperabel Europees systeem voor tolheffing is noodzakelijk om een grotere efficiëntie en veiligheid van het verkeer te verzekeren.*

### **Amendement 14**

#### **Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit Overweging 26 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***(26 bis) Lidstaten die medefinanciering van de EU ontvangen voor de wegeninfrastructuur, moeten de Commissie een raming verstrekken van de inkomsten die naar verwachting gegenereerd worden door toepassing van deze richtlijn, alsmede van Richtlijn 1999/62/EG en Richtlijn 2006/38/EG.***

## Amendement 15

### Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit Overweging 27 bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***(27 bis) Bij het gebruik van EU-middelen en inkomsten uit heffingen in het kader van deze richtlijn alsmede Richtlijn 1999/62/EG en Richtlijn 2006/38/EG, moet rekening worden gehouden met de eisen van Richtlijn 2004/52/EG. Dit moet leiden tot een sterkere positie op de wereldmarkt voor de bedrijven in de EU die deze systemen produceren.***

## Amendement 16

### Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit Overweging 27 ter (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***(27 ter) Het grensgebied van de Alpen moet de beginselen van het Transportprotocol bij het Alpenverdrag toepassen en de mogelijkheid hebben om bijkomende niet-discriminerende maatregelen in te voeren voor de berekening van externe kosten en kruissubsidiëring van het spoorwegvervoer.***

## Amendement 17

### Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit Overweging 29 bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***(29 bis) Door aanvullende maatregelen moeten de effecten van de tariefssystemen worden versterkt om het hoofd te bieden aan de uitdagingen van de klimaatverandering en om de milieuprestaties van het vervoerssysteem te verbeteren, in het bijzonder bij het***

***nastreven van de doelstellingen van het Europese vervoerbeleid: een evenwichtiger verdeling over de verschillende vormen van vervoer, grotere logistieke efficiëntie van het vervoer, vermindering van het energiegebruik en de emissies van het wegvervoer.***

*Motivering*

*Het tariefsysteem dient slechts één deel zijn van de maatregelen tot verbetering van de milieuprestaties van het vervoersysteem.*

**Amendement 18**

**Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit**

**Artikel 1 – punt 1**

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 2 – letter b ter

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(b ter) "externekostenheffing": een door middel van een tol geïnde heffing met het oog op het terugverdienen van de in een lidstaat veroorzaakte kosten in verband met de door het verkeer veroorzaakte luchtverontreiniging, *door het verkeer veroorzaakte* lawaaihinder **en** congestie;

*Amendement*

(b ter) "externekostenheffing": een door middel van een tol geïnde heffing met het oog op het terugverdienen van de in een lidstaat veroorzaakte kosten in verband met de door het verkeer veroorzaakte luchtverontreiniging **en** lawaaihinder, **schade aan de natuur en het landschap, congestie en kosten van ongevallen die niet door een verzekering worden gedekt;**

**Amendement 19**

**Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit**

**Artikel 1 – punt 1**

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 2 – letter b quater

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(b quater) "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 bepaalde schadelijke luchtverontreinigende stoffen;

*Amendement*

(b quater) "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 bepaalde schadelijke luchtverontreinigende stoffen, **alsmede de effecten op de gezondheid;**

## Amendement 20

### Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit

#### Artikel 1 – punt 1

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 2 – letter b quinquies

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(b quinquies) "kosten van door het verkeer veroorzaakte lawaaihinder": de kosten van de schade die wordt veroorzaakt door het lawaai voortgebracht door een voertuig of door de interactie van een voertuig met het wegdek;

*Amendement*

(b quinquies) "kosten van door het verkeer veroorzaakte lawaaihinder": de kosten van de schade die wordt veroorzaakt door het lawaai voortgebracht door een voertuig of door de interactie van een voertuig met het wegdek, ***alsmede de effecten op de gezondheid***;

## Amendement 21

### Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit

#### Artikel 1 – punt 1

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 2 – letter b sexies bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***(b sexies bis) "kosten van schade aan de natuur en aan het landschap": de kosten van schade die veroorzaakt wordt door ruimtelijke scheidingen of barrières, verslechtering van de kwaliteit van het landschap, het verloren gaan van natuurgebieden en biotopen, verstoring van ecosystemen, alsmede verontreiniging van de bodem, oppervlakte- en grondwater;***

## Amendement 22

### Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit

#### Artikel 1 – punt 2

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 – lid 4 bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***(4 bis) De internalisering van externe kosten van het vervoer, vooral met betrekking tot het milieu, moet geleidelijk worden ingevoerd, om geen excessieve kosten te veroorzaken, die nadelige gevolgen zouden hebben voor het concurrentievermogen van een bepaalde vorm van vervoer.***

*Motivering*

*De internalisering van externe kosten moet geleidelijk worden ingevoerd zodat de lasten geen hindernis vormen voor het concurrentievermogen van een bepaalde vorm van vervoer.*

### **Amendement 23**

**Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit**

**Artikel 1 – punt 2**

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 bis – lid 1 – tweede alinea

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***Voor op zijn grondgebied geregistreerde voertuigen mag een lidstaat ervoor kiezen uitsluitend jaartarieven te hanteren.***

***Schrappen***

*Motivering*

*Een van de voornaamste doelstellingen van de richtlijn over het eurovignet is om discriminatie binnen de EU te voorkomen.*

### **Amendement 24**

**Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit**

**Artikel 1 – punt 2**

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 bis – lid 2 bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***2 bis. De toepassing van deze reguleringshoeffingen ter bestrijding van de files in dichtbevolkte gebieden of gevoelige gebieden mag geen***

*discriminerende werking hebben op het transitovervoer.*

*Motivering*

*De toepassing van deze reguleringshellingen ter bestrijding van de verkeerscongestie in dicht bevolkte gebieden of gevoelige gebieden mag geen discriminerende werking hebben op het transitovervoer.*

**Amendement 25**

**Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit**

**Artikel 1 – punt 2**

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 ter – lid 2

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

2. De externekostenheffingen zijn gerelateerd aan de kosten van de door het verkeer veroorzaakte **luchtverontreiniging, de kosten van de door het verkeer veroorzaakte** lawaaihinder, **of beide**. Op de gedeelten van het wegennet waarop congestie heerst, mag de externekostenheffing ook de congestiekosten omvatten gedurende de periode dat deze gedeelten van het wegennet doorgaans verzadigd zijn.

*Amendement*

2. De externekostenheffingen zijn gerelateerd aan de kosten van de **klimaatverandering en de** door het verkeer veroorzaakte **luchtverontreiniging en** lawaaihinder, **de schade aan de natuur en het landschap, de kosten van ongevallen die niet door een verzekering worden gedekt**. Op de gedeelten van het wegennet waarop congestie heerst, mag de externekostenheffing ook de congestiekosten omvatten gedurende de periode dat deze gedeelten van het wegennet doorgaans verzadigd zijn.

**Amendement 26**

**Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit**

**Artikel 1 – punt 2**

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 quater – lid 2

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

2. Het tarief van de externekostenheffing voor elke combinatie van voertuigklasse, soort weg en tijdsperiode wordt vastgesteld overeenkomstig de in bijlage III bis vastgestelde minimumeisen, gemeenschappelijke **formules en maximale in rekening te brengen** externe

*Amendement*

2. Het tarief van de externekostenheffing voor elke combinatie van voertuigklasse, soort weg en tijdsperiode wordt vastgesteld overeenkomstig de in bijlage III bis vastgestelde minimumeisen **en de gemeenschappelijke methoden voor berekening van** externe kosten.



kosten.

## Amendement 27

### Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit

#### Artikel 1 – punt 2

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 septies – lid 3 – letter c

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(c) 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.

*Amendement*

(c) geen enkel toltarief, ***uitgezonderd de tolheffing tegen files***, 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.

*Motivering*

*De kosten van files moeten worden geacht in het tolbedrag te zijn begrepen.*

## Amendement 28

### Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit

#### Artikel 1 – punt 2

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 7 septies – lid 3 – letter c bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***(c bis) tolheffing tegen files niet meer dan 200% hoger is dan het toltarief dat wordt aangerekend tijdens de goedkoopste periode van de dag, het goedkoopste soort dag of het goedkoopste seizoen; wanneer de gehele opbrengst van de congestieheffing expliciet wordt aangewend voor vermindering van de files, met gebruik van ITS-oplossingen op wegen waar fileheffingen worden geheven, mogen de tolheffingen niet meer bedragen dan 400% van het toltarief dat tijdens de goedkoopste periode van de dag, het goedkoopste soort dag of het goedkoopste seizoen wordt berekend.***

## Motivering

*De kosten van verkeersopstoppingen moeten worden geacht in het tolbedrag te zijn begrepen.*

### Amendement 29

#### Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit

##### Artikel 1 – punt 4

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 9 – lid 2 – eerste alinea

#### *Door de Commissie voorgestelde tekst*

2. Een lidstaat waarin een externekostenheffing wordt opgelegd zorgt ervoor, dat de door die heffing voortgebrachte inkomsten worden gereserveerd voor maatregelen gericht op het vergemakkelijken van een efficiënte prijsstelling, op de vermindering aan de bron van de **verontreiniging** door het wegvervoer, op de matiging van de effecten **ervan**, op de verbetering van de CO<sub>2</sub>- en energieprestaties van voertuigen en op de ontwikkeling van een **alternatieve infrastructuur voor gebruikers van het vervoer**.

#### *Amendement*

2. Een lidstaat waarin een externekostenheffing wordt opgelegd zorgt ervoor, dat de door die heffing voortgebrachte inkomsten worden gereserveerd voor maatregelen gericht op het vergemakkelijken van een efficiënte prijsstelling, op de vermindering aan de bron van de **luchtverontreiniging en lawaaihinder** door het wegvervoer, op de matiging van de effecten, op de verbetering van de CO<sub>2</sub>- en energieprestaties van voertuigen, **op de verbetering van de bestaande infrastructuur, de ontwikkeling van verkeersbeheersystemen gericht op een optimalisering van het gebruik van de bestaande infrastructuur en** op de ontwikkeling van een **evenwichtig infrastructuurnetwerk dat beantwoordt aan de behoeften, met als doel een vermindering van de externe kosten**.

### Amendement 30

#### Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit

##### Artikel 1 – punt 4

Richtlijn 1999/62/EG

Artikel 9 – lid 2 – alinea 2

#### *Door de Commissie voorgestelde tekst*

2. Een lidstaat waarin een infrastructuurheffing wordt opgelegd, beslist over de aanwending van de door die heffing gegenereerde inkomsten. Om de ontwikkeling van het gehele

#### *Amendement*

2. Een lidstaat waarin een infrastructuurheffing wordt opgelegd, beslist over de aanwending van de door die heffing gegenereerde inkomsten. Om de ontwikkeling van het gehele

verkeerswegennet mogelijk te maken, moeten de inkomsten van deze heffing worden aangewend in het belang van de verkeerssector en tot *optimalisering* van het gehele *verkeerssysteem*.

verkeerswegennet mogelijk te maken, moeten de inkomsten van deze heffing worden aangewend in het belang van de verkeerssector, *bijvoorbeeld door de installatie en het onderhoud van op elkaar aansluitende, op satelliet gebaseerde tolheffingsystemen, waarnaar verwezen wordt in Richtlijn 2004/52/EG, optimale verbetering van logistieke faciliteiten, de verkeerscontrole en intermodale knooppunten van het gehele vervoersnetwerk, vermindering van lawaai aan de bron, infrastructurele investeringen voor veiliger vervoerwijzen die minder olie verbruiken, zoals spoorwegvervoer, duurzaam vervoer over water en pijplijnen.*

### Amendement 31

#### Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit

#### Bijlage

Richtlijn 1999/62/EG

Bijlage IIIa – titel

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

MINIMUMEISEN VOOR DE  
TOEPASSING VAN EEN  
EXTERNEKOSTENHEFFING *EN*  
*MAXIMALE IN REKENING TE*  
*BRENGEN*  
*EXTERNEKOSTENELEMENTEN*

*Amendement*

MINIMUMEISEN *EN*  
*GEMEENSCHAPPELIJKE*  
*METHODEN* VOOR DE TOEPASSING  
VAN EEN EXTERNEKOSTENHEFFING

## PROCEDURE

<b>Titel</b>	belasting op vrachtwagens	
<b>Document- en procedurenummers</b>	COM(2008)0436 – C6-0276/2008 – 2008/0147(COD)	
<b>Commissie ten principale</b>	TRAN	
<b>Advies uitgebracht door</b> Datum bekendmaking	ITRE 2.9.2008	
<b>Rapporteur voor advies</b> Datum benoeming	Claude Turmes 15.9.2008	
<b>Behandeling in de commissie</b>	16.10.2008	13.11.2008
<b>Datum goedkeuring</b>	11.12.2008	
<b>Uitslag eindstemming</b>	+: 21	–: 0
	0: 10	
<b>Bij de eindstemming aanwezige leden</b>	John Attard-Montalto, Jan Březina, Jorgo Chatzimarkakis, Dragoş Florin David, Den Dover, Nicole Fontaine, Adam Gierek, Norbert Glante, András Gyürk, Fiona Hall, Erna Hennicot-Schoepges, Eluned Morgan, Reino Paasilinna, Vladimír Remek, Teresa Riera Madurell, Britta Thomsen, Catherine Trautmann, Claude Turmes, Nikolaos Vakalis	
<b>Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervanger(s)</b>	Etelka Barsi-Pataky, Ivo Belet, Manuel António dos Santos, Neena Gill, Vladimir Urutchev, Lambert van Nistelrooij	
<b>Bij de eindstemming aanwezige plaatsvervanger(s) (art. 178, lid 2)</b>	Louis Grech, Aurelio Juri, Sepp Kusstatscher, Eva Lichtenberger, Rosa Miguélez Ramos, María Sornosa Martínez	

## PROCEDURE

<b>Titel</b>	belasting op vrachtwagens			
<b>Document- en procedurenummers</b>	COM(2008)0436 – C6-0276/2008 – 2008/0147(COD)			
<b>Datum indiening bij EP</b>	8.7.2008			
<b>Commissie ten principale</b> Datum bekendmaking	TRAN 2.9.2008			
<b>Medeadviserende commissie(s)</b> Datum bekendmaking	ENVI 2.9.2008	ITRE 2.9.2008		
<b>Geen advies</b> Datum besluit	ENVI 10.9.2008			
<b>Rapporteur(s)</b> Datum benoeming	Saïd El Khadraoui 26.8.2008			
<b>Behandeling in de commissie</b>	9.9.2008	7.10.2008	3.11.2008	20.1.2009
<b>Datum goedkeuring</b>	11.2.2009			
<b>Uitslag eindstemming</b>	+: -: 0:	32 14 0		
<b>Bij de eindstemming aanwezige leden</b>	Gabriele Albertini, Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Paolo Costa, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Arūnas Degutis, Christine De Veyrac, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Francesco Ferrari, Brigitte Fouré, Mathieu Grosch, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowiecki, Timothy Kirkhope, Jaromír Kohlíček, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Sepp Kustatscher, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Erik Meijer, Luís Queiró, Reinhard Rack, Ulrike Rodust, Gilles Savary, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Michel Teychenné, Silvia-Adriana Țicău, Yannick Vaugrenard, Armando Veneto, Roberts Zile			
<b>Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervanger(s)</b>	Johannes Blokland, Luigi Cocilovo, Markus Ferber, Armando França, Lily Jacobs, Elisabeth Jeggle, Eleonora Lo Curto, Helmuth Markov, Corien Wortmann-Kool			
<b>Bij de eindstemming aanwezige plaatsvervanger(s) (art. 178, lid 2)</b>	Samuli Pohjamo, Claude Turmes			
<b>Datum indiening</b>	18.2.2009			