



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 23.7.2003
COM(2003) 448 definitief

2003/0175 (COD)

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot wijziging van Richtlijn 1999/62/EG betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtoertuigen

(door de Commissie ingediend)

TOELICHTING

I. INLEIDING

In het Witboek inzake het Europees vervoersbeleid tot het jaar 2010¹ wordt vastgesteld dat een van de belangrijkste oorzaken van de onevenwichtigheden in het vervoerssysteem gelegen is in het feit dat de gebruikers van de verschillende vervoersmodaliteiten niet altijd en niet overal hoeven te betalen voor de door hen veroorzaakte kosten. Bij de aanneming op 12 februari 2003 van het verslag over de conclusies van het Witboek heeft het Europees Parlement bevestigd dat tarifiering van de infrastructuurvoorzieningen noodzakelijk is.

Het spoorvervoer is reeds opgenomen in de eerste serie maatregelen, het spoorwegenpakket. De Commissie behoudt zich het recht voor in een later stadium voorstellen voor sectorale richtlijnen voor te leggen inzake het in rekening brengen van het gebruik van de infrastructuurvoorzieningen in de luchtvaart, de binnenvaart en het zeevervoer. Thans is het zaak de aandacht toe te spitsen op het wegvervoer, in de vorm van een voor die sector vast te stellen richtlijn. Daartoe is overigens ook opgeroepen door de Europese Raad van Kopenhagen van 12 en 13 december 2002 en door de Europese Raad van Brussel van 20 en 21 maart 2003, die de Commissie opnieuw verzocht heeft op zijn laatst medio 2003 met een voorstel te komen voor een nieuwe "Eurovignet"-richtlijn.

Het onderhavige voorstel behelst dan ook een wijziging van Richtlijn 1999/62/EG, de zogenaamde "Eurovignet"-richtlijn. Deze wijziging is des te noodzakelijker daar in de meeste lidstaten thans onderzoek plaatsvindt naar de hervormingen die nodig zijn om de kosten voor de samenleving die verband houden met het gebruik van de infrastructuurvoorzieningen door te berekenen in de door de gebruikers te betalen prijs. In een aantal lidstaten wordt nagedacht over of zijn reeds stappen gezet voor de invoering van nieuwe tariefstelsels voor het wegvervoer die gebaseerd zijn op de afgelegde afstand.

Deze pogingen om de heffingstelsels in de vervoerssector te hervormen zijn van belang omdat ze aangeven dat naar wegen gezocht wordt om bepaalde kosten in verband met het vervoer te internaliseren. Betere doorstroming van het verkeer, uitbreiding van infrastructuur, meer veiligheid op de weg - het heeft allemaal een prijs, en vroeg of laat zal die prijs doorberekend worden aan de belastingbetaler, zonder dat hij weet waarvoor hem die bijdrage gevraagd wordt. De burgers zijn echter zowel gebruikers - direct of indirect - van de vervoersinfrastructuur als belastingbetalers en ze hebben derhalve het recht te weten wat zij betalen en waarom zij dat betalen. Een stelsel van infrastructuurheffingen zou hun inzicht in de prijsopbouw kunnen vergroten. Bovendien kan langs deze weg een doelmatiger gebruik van de vervoersinfrastructuur bevorderd worden, waardoor het concurrentievermogen van de economie in haar geheel versterkt wordt.

Deze geïsoleerde initiatieven leiden evenwel tot een lappendeken van regels, en dat is een ongewenste ontwikkeling in een Europese Unie die zich reeds kenmerkt door een hoge mate van versnippering op het gebied van belastingen en heffingen in de vervoerssector. Het gevolg is ongelijkheid in de behandeling van de vervoersondernemingen die van de verschillende netwerken gebruik maken, en dus verstoring van de mededinging. Investeerdere worden hierdoor afgeschrikt en de marktdeelnemers ondervinden er nadeel van bij het

¹ COM (2001) 370 van 12.9.2001.

vaststellen van hun bedrijfsstrategieën, omdat ze vanwege de onzekerheid omtrent toekomstige beleidsmaatregelen inzake tarifiering niet goed weten waarop ze zich in hun plannen moeten richten.

Wat het wegvervoer betreft is in Richtlijn 1999/62/EG betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtoertuigen² reeds een aantal regels vastgelegd inzake de voorwaarden voor toepassing van de gebruiksrechten (“Eurovignet”) en de tolgelden. Deze voorschriften dienen evenwel te worden aangevuld, omdat de nationale systemen voor tolgelden en gebruiksrechten in verband met het gebruik van infrastructuurvoorzieningen op basis van gemeenschappelijke principes geharmoniseerd dienen te worden teneinde een eerlijke concurrentie tussen de vervoersondernemingen mogelijk te maken.

Een dergelijk heffingenstelsel zal des te beter begrepen en geaccepteerd worden door de gebruikers als de invoering ervan gepaard gaat met een verbetering van de kwaliteit van de door de infrastructuurbeheerders geboden dienstverlening. In bepaalde gevallen zou via deze tarifiering bijgedragen kunnen worden in de financiering van infrastructuurvoorzieningen die als alternatief voor het wegvervoer ontwikkeld worden, in het kader van kruisfinancieringen, waarvan in Zwitserland reeds voorbeelden te zien zijn. De mate waarin de gebruikers en het grote publiek het systeem zullen aanvaarden is namelijk grotendeels afhankelijk van de vraag wat er met de opbrengsten gebeurt en of voor het publiek duidelijk is welke financiële kanalen via de heffingsmethoden geactiveerd worden. Als de burgers zien dat de opbrengsten gebruikt worden als basis voor investeringen in de vervoersinfrastructuurnetwerken – waar ze overigens ook vandaan komen – zal het systeem als gerechtvaardigd beschouwd en dus geaccepteerd worden. In het tegenovergestelde geval zal deze tarifiering simpelweg gezien worden als een extra middel om belasting te heffen, met geen ander doel dan het verhogen van de inkomsten van de staat. In verband met dit punt van de aanvaardbaarheid is het tevens van groot belang dat het communautair kader waarborgen biedt tegen elke vorm van discriminatie tussen de landen in het centrum van de Europese Unie en de perifere landen.

Alleen in de Middeleeuwen kregen de eigenaren van strategische routes het recht “gebruiksrechten” te heffen zonder de verplichting waarde toe te voegen of enige andere tegenprestatie te leveren.

Tarifiering van het infrastructuurgebruik is niet een wondermiddel waarmee alle onevenwichtigheden in de vervoerssector opgeheven kunnen worden. Ze biedt wel een kader dat nodig is om de vervoersondernemingen in staat te stellen rationele keuzen te maken op basis van alle parameters inzake de vervoerskosten binnen de verschillende modaliteiten. Dat stabiele en voorspelbare kader vormt in combinatie met andere instrumenten een van de antwoorden op de vraag hoe de middelen gevonden kunnen worden die nodig zijn om grote vervoersinfrastructuur te financieren.

Het is niet zozeer het niveau van de tarieven in het vervoer als wel de structuur van de heffingen en de wijze waarop deze worden toegepast op en verdeeld tussen de gebruikers die een verandering dienen te ondergaan. Een systeem van infrastructuurheffingen biedt de mogelijkheid meer te differentiëren naar gelang van het type voertuig, het tijdstip en de plaats van gebruik zonder dat de totale druk van belastingen en heffingen in de vervoerssector toeneemt, zodat de kosten van de verschillende gebruikssituaties in de prijs beter zichtbaar zijn.

² PB L 187 van 20.7.1999, blz. 42.

II. DE BELANGRIJKSTE WIJZIGINGEN VAN RICHTLIJN 1999/62/EG

1. Tolgeden die een betere afspiegeling zijn van de kosten van het vervoer

De invoering van heffingen voor het gebruik van de wegeninfrastructuur is op zichzelf niet voldoende om alle problemen in het wegvervoer op te lossen. Er bestaan verschillende instrumenten om de kosten van het vervoer terug te dringen: reglementering, gebruiksheffingen, accijnzen op brandstof en belastingen op voertuigen. Heffingen op het gebruik van de infrastructuurvoorzieningen vormen dus slechts een van de instrumenten; ze kunnen bijvoorbeeld niet in de plaats komen van de regelgeving inzake emissie, geluidshinder en maximumsnelheid. Voor ieder probleem dient een specifieke oplossing gevonden te worden en daarvoor dient het juiste instrument ingezet te worden. Er zij voorts op gewezen dat bepaalde gevolgen van het vervoer moeilijk in cijfers uitgedrukt kunnen worden.

Een en ander betekent dat de heffingen in het wegvervoer gerelateerd dienen te zijn aan de volgende elementen (artikel 7, lid 9):

a. De kosten voor de aanleg, de exploitatie, het onderhoud en de uitbreiding van het betrokken infrastructuurnet

Deze categorie kosten, die reeds onder het toepassingsveld van Richtlijn 1999/62/EG valt, omvat de kosten voor schade aan de infrastructuurvoorzieningen alsmede de kosten voor investeringen (kosten voor de aanleg inclusief, in voorkomend geval, de te betalen rente over het geïnvesteerde kapitaal). De kosten voor schade betreffen de kosten voor structurele onderhoudswerkzaamheden die incidenteel plaatsvinden, zoals de vernieuwing van het wegdek, alsmede de kosten voor regulier onderhoud dat ieder jaar wordt verricht, zoals wegmarkering en winteronderhoud.

In het voorstel voor een richtlijn vallen onder de kosten voor aanleg enkel de kosten die verband houden met de aanleg van nieuwe infrastructuurvoorzieningen, dat wil zeggen voorzieningen die in de toekomst gerealiseerd zullen worden of voorzieningen die onlangs aangelegd zijn. Voorkomen moet namelijk worden dat in de heffingen kosten voor de aanleg van infrastructuurvoorzieningen worden doorberekend die reeds gedekt zijn. In het voorstel is verder een bijzondere bepaling opgenomen om te voorkomen dat bij de doorberekening van de kosten voor aanleg afbreuk wordt gedaan aan op het moment van de inwerkingtreding van deze richtlijn bestaande rechten uit concessieovereenkomsten.

Onder investeringskosten vallen met name de kosten voor infrastructuurvoorzieningen ter beperking van geluidshinder, zoals geluidsschermen langs de snelwegen.

De kosten voor structureel onderhoud zijn evenredig met de schade die door het verkeer aan de infrastructuurvoorzieningen wordt toegebracht. Deze schade varieert naar gelang van de asdruk. Een algemeen aanvaarde regel luidt dat de schade aan het wegdek toeneemt met de vierde macht van de asdruk. Dit betekent dat bij een verdubbeling van de asdruk de schade aan het wegdek zestienmaal groter wordt. De kosten voor regulier onderhoud houden geen verband met het gewicht van de voertuigen, maar hangen samen met de intensiteit en de samenstelling van de totale verkeersstroom.

Gelet op het feit dat de schade in hoge mate afhankelijk is van de asdruk, voorziet het voorstel voor een richtlijn in een indeling van de voertuigen in vier categorieën, zodat de tolgeden beter gedifferentieerd kunnen worden naar gelang van de schade die de voertuigen veroorzaken (indeling op basis van het maximaal toegestane totaalgewicht, het aantal assen en het type vering).

b. De niet-gedekte kosten van ongevallen

Ongevallen zijn een van de meest zichtbare kwalijke gevolgen van de mobiliteit. Ieder jaar komen er in Europa meer dan 40.000 mensen om het leven bij verkeersongevallen en raken meer dan 1,7 miljoen mensen ernstig gewond in het verkeer. De kosten van deze ongevallen voor de samenleving lopen in de tientallen miljarden euro's, en de prijs in menselijk leed is niet in cijfers uit te drukken.

Met de verzekeringspremies wordt reeds een deel van de kosten van ongevallen gedekt, in die zin dat in de meeste gevallen de materiële schade evenals een deel van de medische kosten vergoed worden. In de tolgelden dienen de niet door verzekeringen gedekte kosten doorberekend te worden, die deels ten laste komen van de socialezekerheidsstelsels of worden gedragen door de samenleving in ruimere zin.

Nauwkeuriger geformuleerd gaat het erom de werkelijke kosten voor de gehele samenleving in te calculeren. Deze omvatten de kosten voor de reparatie en vervanging van voertuigen - welke kosten over het algemeen grotendeels door de verzekeringsstelsels gedekt worden - maar ook de administratieve kosten van de bij ongevallen ingeschakelde overheidsdiensten, de kosten van de medische hulpverlening alsmede het verlies aan menselijk kapitaal (gerealiseerd verlies van productiepotentieel) en de kosten in verband met lichamelijk letsel. Teneinde de reeds door verzekeringen geïnternaliseerde kosten buiten de berekening te houden dienen de verzekeringspremies, de door de gebruikers aan de verzekeringsmaatschappijen betaalde bijdragen, op het totaalbedrag in mindering gebracht te worden.

c. De schatting van de kosten

De kosten voor de aanleg, de exploitatie en het onderhoud van infrastructuurvoorzieningen zijn over het algemeen tamelijk eenvoudig te kwantificeren. Ze kunnen worden afgeleid uit de nationale rekeningen of uit de boekhouding van de infrastructuurbeheerders. Voor de kosten van ongevallen, waarvoor geen financiële grootheden bestaan omdat een markt ontbreekt, kunnen geldelijke waarden afgeleid worden op basis van objectieve studies. In verschillende lopende of reeds afgeronde studies worden of zijn methodes uitgewerkt aan de hand waarvan externe kosten in geldelijke waarden uitgedrukt kunnen worden.

Met het oog op een coherente en geharmoniseerde toepassing van de tolgeldsystemen bevat het voorstel voor een richtlijn een bijlage met een gemeenschappelijke methodologie voor de berekening van de verschillende kostenelementen. Voor die situaties waarin geen waarden inzake de kosten van ongevallen voorhanden zijn worden gemiddelde waarden voorgesteld. De lidstaten dienen die waarden te gebruiken als ze de kosten van ongevallen niet met een voldoende mate van nauwkeurigheid kunnen vaststellen. Het spreekt voor zich dat deze waarden berekend zijn op basis van een vereenvoudigde methode en dat ze wijzigingen kunnen ondergaan, met name indien nauwkeuriger gegevens op regionaal of lokaal niveau beschikbaar zijn. De regelmatige bijwerking van deze waarden zal een wezenlijk onderdeel zijn van het kader voor toezicht op de kostenontwikkeling in de vervoerssector.

2. Een meer gedifferentieerde tarifiering

In Richtlijn 1999/62/EG wordt nauwelijks of geen verband gelegd tussen de tarieven en de schade aan de infrastructuurvoorzieningen, de mate van congestie of de ongevallenrisico's. Met de hier voorgestelde heffingen kan die koppeling tot stand worden gebracht, dankzij de mogelijkheid van differentiatie naar gelang van het type voertuig, het tijdstip en de plaats van gebruik, waardoor de kosten van de verschillende gebruikssituaties in de prijs beter zichtbaar zullen zijn.

Met oog op deze koppeling wordt de lidstaten in het voorstel voor een richtlijn de mogelijkheid geboden de tolgelden te variëren op basis van verschillende factoren:

- De afgelegde afstand
- De plaats van het gebruik: het aantal ongevallen in stedelijke regio's verschilt van dat in plattelandgebieden en hangt ook samen met de bevolkingsdichtheid. Voorts kennen bepaalde regio's strengere winters dan andere, hetgeen van invloed is op de kosten voor wegenonderhoud.
- Het type infrastructuur en de snelheid: de uitgaven voor het onderhoud van een autosnelweg verschillen sterk van die voor het onderhoud van een autoweg. Daarnaast is het type infrastructuur ook bepalend voor de snelheid van de voertuigen die ervan gebruik maken, en dat heeft met name betekenis voor het aantal ongevallen.
- De kenmerken van het voertuig: de asdruk en het type vering van zware vrachtvoertuigen zijn van grote invloed op de kosten voor reparatie en onderhoud van de infrastructuurvoorzieningen. Het type motor, de energiebron en de emissienormen voor voertuigen (EURO-normen) zijn bepalend voor het niveau van luchtverontreiniging. Er zij op gewezen dat in Richtlijn 1999/62/EG de EURO-normen voor voertuigen reeds genoemd worden als factoren die in aanmerking genomen kunnen worden om de tarieven van de tolgelden te variëren. Tot slot dragen zware voertuigen meer bij tot het ontstaan van congestieproblemen dan lichte voertuigen.
- Het tijdstip en de mate van congestie: de jaren negentig hebben in bepaalde gebieden en op bepaalde trajecten een toename te zien gegeven van congestieverschijnselen, en deze aanhoudende congestie vormt inmiddels een bedreiging voor het concurrentievermogen van de economie. Uit de meest recente studie naar dit onderwerp blijkt dat de externe kosten van congestie die enkel het gevolg zijn van het wegverkeer circa 0,5% van het Bruto Binnenlands Product (BBP) van de Unie uitmaken en zouden kunnen oplopen tot 1% van het BBP in 2010, dat wil zeggen tot ongeveer 80 miljard euro.

De mate van congestie varieert afhankelijk van het tijdstip (spitsuren/daluren) en de periode van het jaar (normaal verkeer/vakantieverkeer). Het congestieniveau is op zijn beurt bepalend voor de mate van luchtverontreiniging.

De differentiatie op basis van de gebruikte verbinding van het wegennet, bedoeld om de mate van verkeerscongestie in aanmerking te nemen, zal in eerste instantie facultatief zijn. In het voorstel voor een richtlijn is vastgelegd dat de lidstaten vanaf juli 2008 verplicht zijn de tolgelden te variëren op basis van de gebruikte route van het netwerk.

In de praktijk worden de betreffende heffingen geïnd door de infrastructuurbeheerder voordat deze toegang verleent tot het door hem beheerde deel van het wegennet. Dit systeem, waarvoor tegenwoordig meestal tolversperringen worden gebruikt, maakt het mogelijk de tarieven te differentiëren naar gelang van de kenmerken van de voertuigen en zelfs naar gelang van het tijdstip, hetgeen een eerste stap is op weg naar een situatie waarin de prijzen een afspiegeling vormen van de externe kosten van het vervoer.

Binnen enkele jaren zullen systemen voor plaatsbepaling per satelliet in ruime mate beschikbaar zijn, zodat de lidstaten tariefstelsels kunnen invoeren die voldoende verfijnd zijn om de prijzen van het vervoer te differentiëren naar plaats en tijd, waardoor ze een betere afspiegeling zullen vormen van de kosten op de plaats van gebruik. De invoering over enkele jaren van het Europese systeem GALILEO zal in dit verband een belangrijke bijdrage betekenen.

3. De betrokken netwerken en gebruikers

Het communautair kader voor tarifiering van het gebruik van de infrastructuurvoorzieningen dient betrekking te hebben op de netwerken en gebruikers waarvoor de interne markt van direct belang is. Om die reden is dit kader gericht op vrachtwagens van meer dan 3,5 ton en op de hoofdverkeersaders.

a. Voor het goederenvervoer bestemde voertuigen van meer dan 3,5 ton

De “Eurovignet”-richtlijn is van toepassing op voertuigen die uitsluitend bestemd zijn voor het goederenvervoer over de weg en waarvan het maximaal toegestane totaalgewicht ten minste 12 ton bedraagt. Met het voorstel voor een richtlijn wordt het communautair kader voor tarifiering van het infrastructuurgebruik uitgebreid tot voor het goederenvervoer bestemde voertuigen van meer dan 3,5 ton. Hoewel vrachtwagens met een geringer laadvermogen minder goederen vervoeren dan zware vrachtvoertuigen, brengen zij eveneens schade toe aan de infrastructuur en dragen zij, in dezelfde mate als zware vrachtvoertuigen, bij aan de toename van de congestie op het wegennet en aan het ontstaan van ongevallen.

Er dient op gewezen te worden dat de werkingssfeer van het voorstel voor een richtlijn aansluit bij de reeds bestaande communautaire wetgeving inzake het wegtransport, die doorgaans gericht is op vrachtwagens van meer dan 3,5 ton. Voorbeelden hiervan zijn Verordening (EEG) nr. 881/92 van de Raad van 26 maart 1992 betreffende de toegang tot de markt van het goederenvervoer over de weg in de Gemeenschap, Richtlijn 98/76/EEG van de Raad van 1 oktober 1998 tot wijziging van Richtlijn 96/26/EG inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van goederen-, respectievelijk personenvervoer over de weg, Verordening nr. 3820/85 en Verordening nr. 3821/85 van de Raad van 20 december 1985 betreffende rusttijden en rijtijden en Richtlijn 2002/15/EG van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2002 betreffende de organisatie van de arbeidstijd.

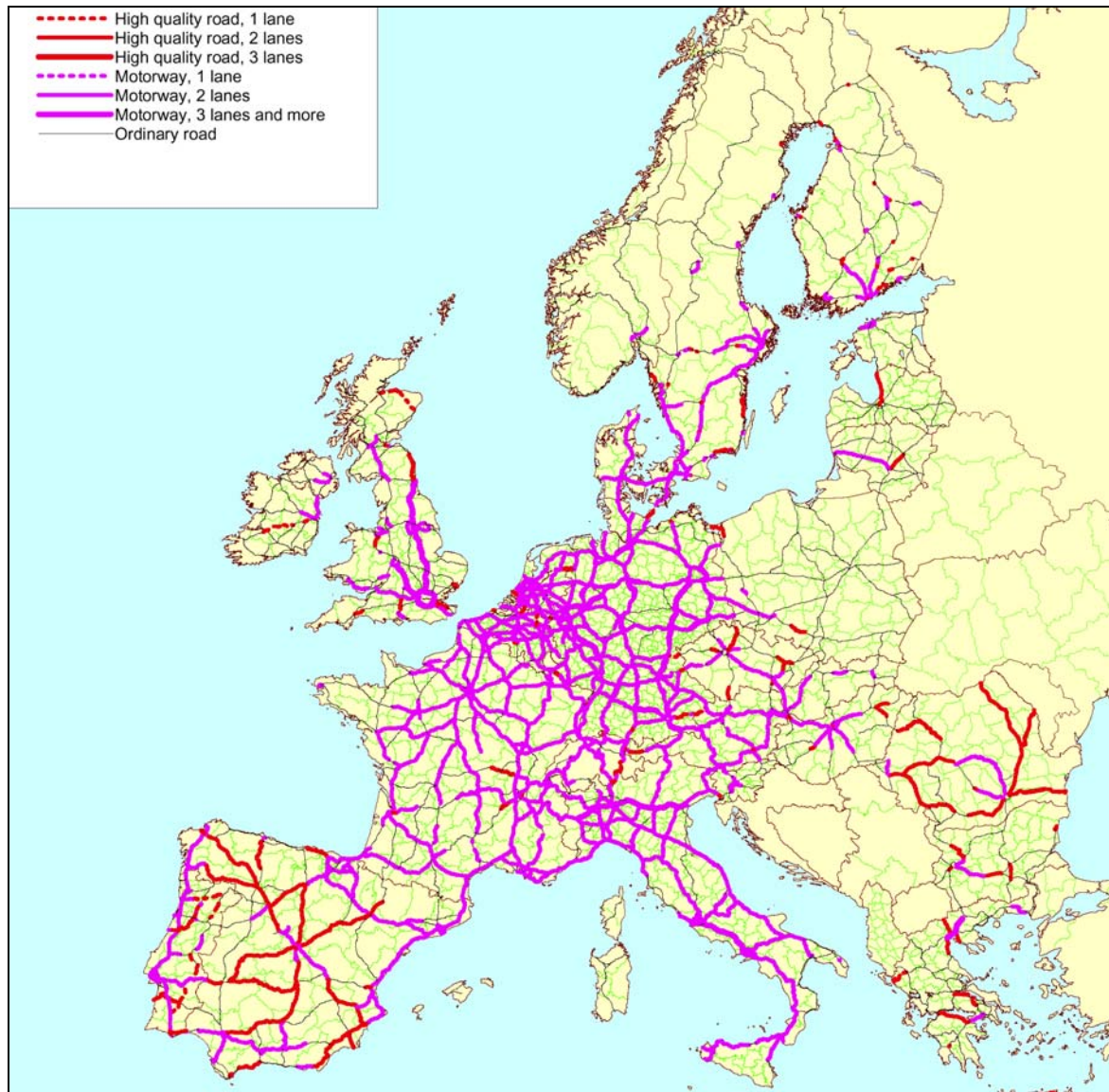
Voertuigen die niet aan deze voorwaarde voldoen vallen buiten het toepassingsveld van de richtlijn. Vanwege hun bijzonder gering laadvermogen is op deze voertuigen een zeer beperkte maatregel inzake het intracommunautair wegvervoer van toepassing.

Ook bij particuliere voertuigen ligt de zaak anders. De kosten in verband met congestie als gevolg van het gebruik van deze voertuigen kunnen aanzienlijk zijn, met name in stedelijke gebieden. Het verkeer van personenauto's blijft echter hoofdzakelijk nationaal verkeer, met uitzondering van het vakantieverkeer in het toeristenseizoen. De Commissie geeft er de voorkeur aan de lidstaten en de betrokken steden de vrijheid en de verantwoordelijkheid te geven om voor deze categorie gebruikers een eigen aanpak uit te werken. Als de lokale autoriteiten in het kader van een strikte toepassing van het subsidiariteitsbeginsel het gebruik van infrastructuurvoorzieningen aan particuliere voertuigen in rekening willen brengen, kunnen ze zich daarbij uiteraard baseren op de grote lijnen van de onderhavige richtlijn.

b. De hoofdverkeersaders

Het betreft hier hoofdzakelijk het trans-Europese vervoersnetwerk (TEN-T) zoals dat is gedefinieerd in Beschikking nr. 1692/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 1996 betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet³. Dit netwerk omvat momenteel ongeveer 60.000 km autosnelwegen en wegen van hoge kwaliteit op het grondgebied van de Europese Unie (zie ter illustratie hieronder de overzichtskaart van het trans-Europese vervoersnetwerk in 2001).

³ PB L 228 van 9.9.1996, blz. 1.



Wordt de tarifiering van het infrastructuurgebruik beperkt tot het TEN-T-netwerk, dan zouden de verkeersstromen zich kunnen verplaatsen naar parallel lopende nationale verbindingen of naar andere verkeersaders in dichtbevolkte stedelijke gebieden, met alle nadelige gevolgen van dien voor de regeling en doorstroming van het verkeer alsook voor het aantal ongevallen en voor het milieu. Bij wijze van voorbeeld zij hier gewezen op de N7 die parallel loopt aan de autosnelweg A7 tussen Lyon en Marseille, de N10 die parallel loopt aan de A10 tussen Parijs en Bordeaux en de N II naast de A7 tussen Figueras en Barcelona. Derhalve wordt voorgesteld de lidstaten in sommige gevallen waarin sprake is van een nationale verbinding of hoofdweg in de onmiddellijke nabijheid van een autosnelweg toe te staan het toepassingsveld van het communautair kader tot die parallelle verbindingswegen uit te breiden. De Commissie zal van geval tot geval beoordelen of de desbetreffende maatregelen in overeenstemming zijn met het evenredigheidsbeginsel.

Deze definitie van het onder het communautair kader vallende wegennetwerk belet de lidstaten niet om overeenkomstig het subsidiariteitsbeginsel een tariefstelsel voor het gebruik

van infrastructuurvoorzieningen in te voeren voor wegen die geen deel uitmaken van het hoofdverbindingsnet. Met name voor de kandidaat-landen, waar het hoofdnet op dit moment nog beperkt is, zouden heffingen voor het gebruik van andere wegen dan de hoofdverbindingroutes een mogelijkheid kunnen zijn om de financiële middelen te verwerven die nodig zijn om het gehele wegennet te verbeteren.

4. Het gebruik van de opbrengsten uit de heffingen

Het voorstel voor een richtlijn is gebaseerd op het algemene uitgangspunt dat de opbrengsten uit de tolgelden en gebruiksrechten aangewend dienen te worden voor het onderhoud van de wegeninfrastructuur waarop die tolgelden worden toegepast, alsmede ten behoeve van de vervoerssector in zijn geheel, een en ander onder waarborging van een evenwichtige uitbreiding van de vervoersnetwerken. De lidstaten mogen deze opbrengsten dus niet gebruiken in het kader van hun algemene uitgaven, bijvoorbeeld op het gebied van de gezondheidszorg of het onderwijs. De Commissie, de lidstaten en de door de lidstaten aan te wijzen onafhankelijke autoriteit voor toezicht op de infrastructuurvoorzieningen zien toe op strikte naleving van dit principe.

De kwestie van een correct gebruik van de opbrengsten is des te meer van belang daar het voorstel voor een richtlijn voorziet in de mogelijkheid dat de lidstaten hogere tolgelden opleggen voor routes in bijzonder kwetsbare gebieden, met name de berggebieden (Alpen en Pyreneeën). In het voorstel voor een richtlijn wordt bepaald dat voor het gebruik van deze infrastructuurvoorzieningen een verhoging toegepast kan worden, onder de uitdrukkelijke voorwaarde dat de aldus verkregen meeropbrengsten aangewend worden om de bestaande netwerken te verbeteren en om alternatieve vervoersmodaliteiten te ontwikkelen binnen dezelfde corridor of in hetzelfde gebied (een voorbeeld hiervan is de aanleg van de spoorwegverbinding Lyon-Turijn). Anders dan bij het systeem van "Ecopunten", dat van toepassing is op het transitverkeer op het gehele Oostenrijkse grondgebied, zullen deze verhoogde heffingen zeer gericht toegepast worden, met de bedoeling de vervoersnetwerken - wegen en andere infrastructuren - in een welbepaalde zone te bevorderen.

In het Witboek inzake het Europees vervoersbeleid tot het jaar 2010 worden de inspanningen genoemd die nog nodig zijn om de hoofdverbindingen te ontlasten en de ontbrekende schakels in het trans-Europese vervoersnetwerk te realiseren. Tarifiering van het infrastructuurgebruik zou aldus een multiplicatoreffect kunnen hebben voor de financiering van nieuwe trajecten binnen een bepaalde corridor of multimodale zone in bijzonder kwetsbare gebieden.

III. DE POSITIEVE EFFECTEN VAN HET NIEUWE HEFFINGENSTELSEL

1. Een beter werkende markt

Met het voorstel voor een richtlijn wordt een wezenlijke bijdrage geleverd aan het verbeteren van de doeltreffendheid en de productiviteit van het wegvervoer. Een communautair kader voor tarifiering van de wegeninfrastructuur zal er niet alleen toe leiden dat de gebruikers een eerlijker prijs zullen betalen, dankzij het feit dat de tarieven worden gedifferentieerd naar gelang van de lokale kenmerken, maar zal er ook toe bijdragen dat de voorwaarden geschapen worden voor een eerlijke concurrentie tussen de marktdeelnemers in de Europese Unie. Dit kader van eerlijke concurrentie zal de integratie van de interne markt en daarmee ook het concurrentievermogen van de Europese economie versterken, doordat de versnippering van de communautaire ruimte hiermee tegengegaan wordt.

Het voorstel voor een richtlijn biedt ook een stabiel en voorspelbaar kader inzake tarifiering, hetgeen de marktdeelnemers in staat stelt hun positie te bepalen en beter gefundeerde besluiten te nemen inzake hun ondernemingsstrategie in de Europese markt.

Zoals in het Witboek inzake het Europees vervoersbeleid tot het jaar 2010 al benadrukt wordt zou een heffing op het gebruik van infrastructuurvoorzieningen in kwetsbare gebieden in de plaats kunnen komen van de huidige systemen die doorgangsrechten beperken. Zo is het systeem van “Ecopunten”, waarmee de rechten van doorgang door het Oostenrijkse grondgebied verdeeld worden, er alleen maar gekomen omdat een doeltreffend heffingenstelsel voor vrachtwagens in Europa ontbreekt; het is niet meer dan een tussenoplossing die tot doel heeft de nadelige gevolgen van het vrachtverkeer in de Alpen te beperken.

2. Een rationeler gebruik van de infrastructuurvoorzieningen

De invoering van een systeem van heffingen waarbij gedifferentieerd wordt op basis van geografische gebieden en de kenmerken daarvan zal ertoe leiden dat duurzaam meer gebruik zal worden gemaakt van minder drukke verkeersroutes en van schonere en veiligere vervoersmiddelen, voor zover dergelijke alternatieven voorhanden zijn. Indien het aantal verkeersopstoppingen wordt teruggedrongen, de luchtvervuiling afneemt dankzij het gebruik van moderne vrachtwagens met een geringere uitstoot van schadelijke uitlaatgassen en het aantal ongevallen terugloopt, zullen ook de kosten die verband houden met het vervoer dalen, hetgeen weer een positief effect zal hebben op het concurrentievermogen van de Europese economie en op de kwaliteit van het leven.

3. Winst voor de Europese economie

Het heffingenstelsel zal besparingen opleveren van tientallen miljarden euro's per jaar, doordat minder tijd verloren zal gaan als gevolg van congestie, het aantal ongevallen zal afnemen en de milieuschade teruggedrongen zal worden. Van het stelsel zal namelijk een stimulans uitgaan om vervuilende voertuigen te vervangen door voertuigen met beter presterende en schonere motoren. Dankzij andere maatregelen in het kader van het vervoersbeleid, zoals strengere normen inzake milieuvuiling, zal het positieve effect van deze ontwikkelingen versterkt kunnen worden.

Voorts zij gewezen op het feit dat dit systeem ertoe zal leiden dat de totale afgelegde afstand zal dalen, daar de vervoerders gestimuleerd worden de belading te optimaliseren, terwijl de verladers er baat bij zullen hebben hun logistieke keten aan te passen.

4. Ondersteuning van de financiering van nieuwe infrastructuur

In het Witboek inzake het Europees vervoersbeleid tot het jaar 2010 worden de inspanningen genoemd die nog nodig zijn om de hoofdverkeersaders te ontlasten en de ontbrekende schakels van het trans-Europese vervoersnetwerk te realiseren. De kosten voor de totstandbrenging van de ontbrekende infrastructuurvoorzieningen van dit netwerk, waarvan het tracé door het Europees Parlement en de Raad in 1996 is vastgesteld, worden momenteel geschat op ten minste 600 miljard euro, waarvan 100 miljard euro in de toekomstige lidstaten. Vooralsnog is er geen oplossing gevonden om in deze behoefte te voorzien; de benodigde middelen overstijgen ruimschoots de nationale en communautaire budgetten. Tot op heden zijn de kosten in verband met de aanleg van de vervoersinfrastructuur voornamelijk betaald uit publieke middelen. Die weg lijkt gezien het benodigde investeringsniveau in een uitgebreid Europa en gelet op de huidige druk op de begrotingen niet langer begaanbaar en ook niet realistisch meer.

Een gedifferentieerde tarifiering van het infrastructuurgebruik zal extra opbrengsten genereren in vergelijking met de huidige situatie. Die meeropbrengsten zouden in de overheidsbegrotingen ruimte kunnen scheppen om nieuwe investeringen op vervoersgebied te financieren en aldus de capaciteit van het netwerk te vergroten.

Ook dient gewezen te worden op de mogelijkheid voor de lidstaten om in bijzonder kwetsbare gebieden op de tolgelden een verhoging van 25% van het gemiddelde tarief toe te passen teneinde kruisfinancieringen mogelijk te maken met het oog op de ontwikkeling van andere vervoersinfrastructuur van aanmerkelijk Europees belang binnen dezelfde corridor of in hetzelfde vervoersgebied. Deze meeropbrengst zal, indien tegelijkertijd de middelen afkomstig uit alle infrastructuurheffingen tezamen gericht ingezet worden voor de totstandkoming van bepaalde verbindingen of deeltrajecten, een concrete bijdrage betekenen in het proces ter voltooiing van het trans-Europese netwerk.

Ook andere instrumenten zullen een rol spelen in dit verband, met name die welke genoemd worden in de mededeling van 23 april 2003 getiteld “Ontwikkeling van het trans-Europese vervoersnetwerk: vernieuwende financieringsvormen interoperabele elektronische tolheffing”. Deze mededeling is met name gericht op de bevordering van publiek-private partnerschappen en op de algemene toepassing in de Gemeenschap van systemen voor elektronische tolheffing in het wegverkeer, alsmede op de interoperabiliteit van die systemen⁴.

5. Een transparanter en minder discriminerend systeem

De hervorming van de voorwaarden voor de toepassing van tolgelden en gebruiksrechten zal leiden tot meer transparantie bij de vaststelling van de door de gebruiker te betalen prijs. Het economisch signaal richting gebruiker dient helder en duidelijk te zijn. De gebruiker zal informatie kunnen inwinnen over de tarieven en zijn reis kunnen optimaliseren door te kiezen voor de goedkoopste verbindingen of vervoerswijzen. Doordat de gebruikers meer inzicht zullen hebben in de kosten die met het vervoer samenhangen en deze vertaald zien in het tariefstelsel, zullen zij bewustere keuzes maken ten aanzien van de kosten die zijzelf veroorzaken.

Daarnaast zal dankzij het toezicht op de kostenontwikkeling in het vervoer en een streng kader voor toepassing van de heffingen de goede werking van de eenheidsmarkt op dit gebied gewaarborgd zijn en zal discriminatie in de tariefstelsels voorkomen worden. Aan de voorwaarden voor eerlijke en niet-discriminerende heffingen zal op transparante wijze moeten worden voldaan.

IV. CONCRETE MIDDELEN TEN BEHOEVE VAN DE TENUITVOERLEGGING

1. Compensatie via de jaarlijkse belasting op voertuigen

Hoofddoel van de tarifiering van de infrastructuurvoorzieningen is niet het heffen van nieuwe belastingen, maar het invoeren van een systeem waarmee de juiste financiële prikkels gegeven kunnen worden aan de vervoersondernemingen, via een structuur die het mogelijk maakt de externe en infrastructuurkosten beter zichtbaar te maken in de vervoersprijzen. Het heffingstelsel heeft tevens tot doel investeringen te bevorderen, zowel in het wegvervoer als in andere vervoersmodaliteiten, indien de noodzaak daartoe zich voordoet.

⁴ COM (2003) 132 def.

Er dient allereerst op gewezen te worden dat wat de berekeningsgrondslag van de tolgelden betreft in dit voorstel voor een richtlijn uitgegaan wordt van de totale infrastructuurkosten (kosten voor aanleg, exploitatie en onderhoud). Aan die grondslag worden de kosten van ongevallen toegevoegd, terwijl tegelijkertijd ruimte geboden wordt om deze tolgelden te variëren op basis van bepaalde externe kosten in verband met milieuschade en congestie.

Om de extra lasten in verband met de invoering van een stelsel voor infrastructuurheffingen op te vangen, voorziet de ontwerprichtlijn in de mogelijkheid dat de lidstaten compensatie bieden voor de invoering van tolgelden en/of gebruiksrechten, met name via verlaging van de jaarlijkse belasting op voertuigen (wegenbelasting geharmoniseerd door Richtlijn 1999/62/EG). Deze belasting is gebaseerd op de eigendom van het voertuig, niet op het gebruik ervan. Ze wordt eenmaal per jaar vastgesteld, in de vorm van een vast bedrag. Door heffingen op het infrastructuurgebruik in te voeren kan deze belasting geheel of gedeeltelijk worden vervangen, zodat een nieuwe, billijker regeling van kracht wordt, daar de heffingen die opgelegd worden een betere afspiegeling vormen van de aan het infrastructuurgebruik verbonden kosten. Deze heffingen zullen worden berekend op basis van de afgelegde afstand en zullen variëren naar gelang van de milieuprestaties van de voertuigen (de EURO-normen, zoals reeds voorzien in de bestaande richtlijn) en de asdruk, alsmede naar gelang van de mate van congestie en het aantal ongevallen op het netwerk.

Wat betreft de gevolgen die de invoering van een dergelijk systeem zou kunnen hebben voor de vervoerssector zal de Commissie de voorwaarden onderzoeken voor de toepassing van wetgeving waarmee bepalingen uit overeenkomsten kunnen worden geharmoniseerd teneinde vervoerders te beschermen tegen verladers. Deze optie, die in het Witboek inzake het Europees vervoersbeleid tot het jaar 2010 reeds genoemd wordt, zou de vervoerders het recht geven in voorkomend geval hun prijzen aan te passen indien er sprake is van een aanzienlijke stijging van de lasten als gevolg van de invoering van stelsels voor heffingen op het infrastructuurgebruik in de lidstaten.

2. De technische systemen voor heffingen op het gebruik van infrastructuurvoorzieningen

Bij de meest gebruikte systemen voor de inning van tolgelden is het noodzakelijk dat het voertuig halt houdt bij de tolstations, hetgeen ongemak met zich meebrengt voor de gebruikers en ook tot lange wachttijden kan leiden. In de ontwerprichtlijn is in dit verband bepaald dat de lidstaten de nodige maatregelen dienen te nemen om het innen van de heffingen zodanig te organiseren dat een vlotte doorstroming van het verkeer zo weinig mogelijk wordt belemmerd en dat verplichte controles aan de binnengrenzen van de Gemeenschap vermeden worden.

Bij de invoering van een nieuw stelsel voor tarifiering van het infrastructuurgebruik zou optimaal gebruik moeten worden gemaakt van de nieuwe technologieën. Op dit moment zijn reeds systemen beschikbaar die het mogelijk maken de financiële transacties te automatiseren, het aantal afgelegde kilometers bij te houden en de technische kenmerken van de voertuigen vast te leggen, en dankzij de satellitnavigatiesystemen is het ook mogelijk een voertuig op een traject te lokaliseren. Door van deze systemen gebruik te maken kan, tegen aanzienlijk lagere kosten dan met de traditionele systemen, het instrument van tarifiering met meer mogelijkheden voor differentiatie naar tijd en plaats ingezet worden.

De ontwikkeling van elektronische tolheffingssystemen die op verschillende technologieën gebaseerd zijn zou echter kunnen leiden tot het ontstaan van nieuwe, niet-fysieke obstakels in een verenigd Europa, obstakels die voor de bestuurders onaanvaardbare beperkingen zouden

kunnen inhouden. Om die ongewenste situatie te voorkomen is het van groot belang de interoperabiliteit van deze systemen op Europees niveau te garanderen. Om die reden heeft de Commissie op 23 april 2003 een voorstel voor een richtlijn aangenomen betreffende een Europese dienst voor elektronische tolheffing, met de bedoeling gunstiger voorwaarden te scheppen voor een rationeel gebruik van de trans-Europese vervoersnetwerken. Het voorstel heeft tot doel een Europese dienst voor de elektronische inning van heffingen op te richten teneinde de interoperabiliteit van de betalingssystemen in de interne markt te waarborgen. Met dit systeem kan het aantal verkeersopstoppingen teruggedrongen worden, kan de doorstroming van het verkeer bevorderd worden en kan het aantal transacties in contant geld bij de tolstations beperkt worden. De gebruikers krijgen namelijk de mogelijkheid bij alle exploitanten van de verschillende delen van het wegennet een abonnement te nemen. In het voorstel wordt ervan uitgegaan dat de exploitanten van de systemen voor de inning van de heffingen vanaf 1 januari 2005 in staat zullen zijn hun diensten aan te bieden voor alle voertuigen van meer dan 3,5 ton.

Bij de meest geavanceerde systemen die op dit moment worden aangelegd is het niet meer nodig af te remmen bij het passeren van de tolversperring. Deze systemen zijn gebaseerd op de microgolfttechnologie met kort bereik; de voertuigen dienen hiervoor uitgerust te zijn met apparatuur die in verbinding staat met sensoren langs de weg waarmee het voertuig geïdentificeerd kan worden, zodat de financiële transactie tot stand kan komen. Deze experimenten hebben de weg vrijgemaakt voor de ontwikkeling van systemen waarbij geen gebruik meer wordt gemaakt van sensoren op de grond maar van satellietnavigatiesystemen (op dit moment GPS, in de toekomst GALILEO), waarmee het mogelijk wordt het voertuig permanent te volgen, het afgelegde traject in kaart te brengen en op basis daarvan het verschuldigde bedrag te berekenen. Betaling vindt daarbij plaats via mobiele telefonie (GSM).

3. Een onafhankelijke autoriteit voor toezicht op de infrastructuurvoorzieningen

De invoering van een heffingenstelsel voor de weginfrastructuur dient gepaard te gaan met de oprichting in iedere lidstaat van een onafhankelijke autoriteit voor toezicht op de infrastructuurvoorzieningen met als voornaamste taken:

- toezicht houden op het functioneren van de nationale tariefssystemen teneinde de nodige transparantie te waarborgen en discriminatie tussen de marktdeelnemers te voorkomen.
- erop toezien dat de financiële middelen afkomstig uit de tolgelden en de gebruiksrechten die geheven worden voor het gebruik van de vervoersinfrastructuur overeenkomstig het voorstel voor een richtlijn opnieuw worden geïnvesteerd in de vervoersnetwerken. Voorkomen moet worden dat deze meeropbrengsten gebruikt worden ten behoeve van andersoortige investeringen die niet rechtstreeks ten goede komen aan de vervoerssector.

In het voorstel voor een richtlijn zijn dan ook strikte voorwaarden vastgelegd voor de besteding van deze financiële middelen. Deze opbrengsten dienen te worden aangewend voor het onderhoud van het wegennet en voor duurzame projecten in de vervoerssector.

- bevorderen van synergie-effecten tussen de verschillende financieringsbronnen voor de vervoersinfrastructuurvoorzieningen.

Samengevat dient deze autoriteit erop toe te zien dat de berekening van de tolgelden die op het trans-Europese netwerk en op de met dat netwerk concurrerende verbindingen toegepast worden alsmede de besteding van de opbrengsten uit die tolgelden en gebruiksrechten in overeenstemming zijn met de bepalingen in de communautaire richtlijn. Deze autoriteit dient onafhankelijk te zijn teneinde zonder onderscheid en onder waarborging van maximale

transparantie de belangen van zowel de publieke sector als de private sector in aanmerking te kunnen nemen. In tal van gevallen is het immers de private sector die verantwoordelijk is voor de exploitatie van (een deel van) de wegen van het netwerk voor het gebruik waarvan heffingen worden opgelegd.

De lidstaten kunnen afhankelijk van hun behoeften invulling geven aan deze structuur en deze aanpassen aan de specifieke kenmerken van het nationale wegennet.

V. ELEMENTEN VAN DE EFFECTBEOORDELING VAN HET VOORSTEL

Het wegvervoer leidt tot externe kosten die sterk variëren afhankelijk van de tijd en plaats van de verplaatsing, het type infrastructuur en de kenmerken van het voertuig. In het kader van het RECORDIT-project⁵ is onderzoek gedaan naar deze kosten, uitgesplitst naar de verschillende vervoersmodaliteiten in de Europese Unie, en zijn de effecten in kaart gebracht van een heffingenstelsel voor zware vrachtvoertuigen. Daarbij zijn de kosten toegerekend afhankelijk van de plaats van het gebruik en de bevolkingsdichtheid.

Daarnaast is de invoering van een op de externe kosten gebaseerd stelsel van heffingen voor het vrachtvervoer over de weg onderzocht aan de hand van het SCENES-model⁶ voor het jaar 2020. In dit model zijn een basisscenario en een alternatief scenario met gebruiksheffingen met elkaar vergeleken.

Met het onderhavige voorstel voor een richtlijn kan een bijdrage geleverd worden aan het terugdringen van de ongewenste externe effecten van het wegvervoer. Dankzij het systeem van gedifferentieerde tolgeden zal het gebruik van minder vervuilende voertuigen worden gestimuleerd, zal het gehele proces voor het vervoer van goederen geoptimaliseerd worden, zullen de meest milieuvriendelijke trajecten het meest concurrerend zijn en zullen de gebruikers ertoe aangezet worden hun gedrag te wijzigen op basis van de werkelijke vervoerskosten.

De capaciteit van de verschillende netwerken zal dan rationeler en doeltreffender benut worden, waardoor verkeersopstoppingen en dus tijdverlies teruggedrongen worden. Wat de lange termijn betreft zullen de economische actoren er belang bij hebben hun logistieke keten te reorganiseren en zelfs gestimuleerd worden de vervoerswijze te kiezen op basis van de duidelijke economische signalen, met alle positieve effecten van dien voor het milieu en voor de vervoerssector als zodanig.

Verder zal in dichtbevolkte gebieden met zeer intensief verkeer dankzij het systeem van infrastructuurheffingen naar verwachting een overschot aan opbrengsten ontstaan. Dit overschot zal worden aangewend ter verbetering van de efficiency van de vervoerssector in zijn geheel.

Wat de positieve effecten van het voorgestelde nieuwe heffingenstelsel betreft kan in het bijzonder gewezen worden op de volgende aspecten:

⁵ RECORDIT Real Cost reduction of door-to-door intermodal transport, een project dat is gefinancierd in het kader van het 5^e kaderprogramma voor onderzoek en ontwikkeling. De verslagen van het project zijn beschikbaar op de website www.recordit.org.

⁶ SCENES Scenarios for European transport, een project dat is gefinancierd in het kader van het 4^e kaderprogramma voor onderzoek op vervoersgebied. Zie voor meer details het eindverslag op de website http://europa.eu.int/comm/transport/extra/final_reports/strategic/SCENES.pdf.

- **Wijziging van de routes van zware voertuigen**

In aanmerking genomen het feit dat het transitverkeer in kwetsbare gebieden een hogere heffing opgelegd kan krijgen, zal het goederenvervoer over de weg in die gebieden afnemen en zich meer concentreren op de verbindingsroutes tussen steden waar de kosten in verband met luchtvervuiling het laagst zijn. Kunnen berggebieden niet vermeden worden, dan zullen de alternatieve vervoersmodaliteiten en met name het gecombineerd vervoer over de weg en het spoor profiteren van het corrigerend effect dat de richtlijn heeft ten aanzien van de wegenheffingen.

- **Wijziging van het wagenpark van zware voertuigen**

De heffing per ton zal voor kleine/middelgrote vrachtwagens die gebruik maken van het trans-Europese netwerk hoger uitvallen dan voor zware vrachtvoertuigen. Dat is een gevolg van het feit dat de heffing bij kleine/middelgrote vrachtwagens over een geringer totaalgewicht aan goederen verdeeld moet worden dan bij zware vrachtvoertuigen. Hoewel kleine vrachtwagens minder goederen vervoeren dan zware vrachtvoertuigen, brengen zij eveneens schade toe aan de infrastructuur en dragen zij rechtstreeks, in dezelfde mate als zware vrachtvoertuigen, bij aan de toename van de congestie op het TEN-netwerk en aan het ontstaan van ongevallen. Het nieuwe systeem zal dus tot op zekere hoogte het gebruik van zwaardere voertuigen stimuleren en aldus een optimalisering van het goederenvervoer over de weg bevorderen.

Een voorbeeld dat in dit verband genoemd kan worden is Zwitserland, waar het heffingenstelsel geleid heeft tot aanzienlijke wijzigingen in de samenstelling van het wagenpark. Na invoering van de kilometerheffing is de verkoop van voertuigen van meer dan 3,5 ton met 45% gestegen, met een forse toename van vrachtvoertuigen van meer dan 26 ton. Het heffingenstelsel in Zwitserland is van toepassing op het gehele nationale wegennet, en het effect op het wagenpark van een communautaire regeling die enkel geldt voor het TEN-netwerk zal dus minder groot zijn, maar het zal toch nog aanzienlijk zijn, aangezien 50% van het wegtransport in tonkilometers via dit netwerk verloopt.

De invoering van heffingen op het gebruik van de wegeninfrastructuur zal ook nog andere positieve effecten hebben, zoals de ontwikkeling van nieuwe technologieën voor de constructie van voertuigen en verbeteringen op het gebied van de exploitatie van de ondernemingen voor het goederenvervoer over de weg en bij het beheer van de logistieke keten. De differentiëring van de toltarieven zal zeker een positief effect hebben op de samenstelling van het wagenpark. Ter illustratie zij gewezen op de prognoses die zijn opgesteld naar aanleiding van de invoering van het nieuwe heffingenstelsel in Duitsland: die laten zien dat het aantal EURO III-voertuigen tot het jaar 2010 drastisch zal dalen en dat het aandeel van EURO V-voertuigen in die periode zal groeien tot meer dan 50%.

VI. CONCLUSIE

De gebruikers van vervoersinfrastructuur hebben het recht te weten wat ze betalen en waarom ze dat betalen. Het is derhalve zaak die systemen te bevorderen waarin de kosten in verband met het gebruik van de infrastructuurvoorzieningen weerspiegeld worden in de door de gebruikers te betalen vervoersprijzen, met de nodige garanties voor het behoud van een hoogwaardige en onafgebroken dienstverlening op het gehele grondgebied.

Steeds meer lidstaten gaan ertoe over een systeem van heffingen op infrastructuurvoorzieningen in te voeren waarmee de kosten aan de gebruikers doorberekend

kunnen worden. Gezien het geïsoleerde karakter van die nationale initiatieven en gelet op de betekenis van het wegvervoer voor de Europese economie dient het bestaande communautair kader voor tarifiering versterkt te worden. Deze nationale initiatieven zouden namelijk kunnen leiden tot nieuwe verstoringen van de mededinging en aldus de goede werking van de interne markt kunnen belemmeren.

Gevolgd gevend aan de herhaalde verzoeken van de lidstaten, de Europese Raad en het Europees Parlement presenteert de Commissie derhalve een voorstel tot wijziging van Richtlijn 1999/62/EG betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen. Dit communautair kader vormt een belangrijke aanvulling van de interne markt, waarmee een duurzaam vrij verkeer gegarandeerd kan worden.

Met deze hervorming wordt een wezenlijke bijdrage geleverd aan het verbeteren van de doeltreffendheid en de productiviteit in de vervoerssector. Met de opbrengsten uit de heffingen zullen de projecten van het trans-Europese vervoersnetwerk gefinancierd kunnen worden waarvoor op dit moment in de nationale en communautaire budgetten de middelen ontbreken. En op de lange termijn zullen de vervoerders en de verladers gestimuleerd worden hun logistieke keten te reorganiseren.

Het voorstel voor een richtlijn voorziet in een kader dat, overeenkomstig het subsidiariteitsbeginsel, de lidstaten de mogelijkheid biedt de juiste financiële prikkels te geven voor de vervoersactiviteiten, via een prijsstelling die een betere afspiegeling vormt van de kosten die de samenleving in haar geheel moet dragen.

Bovendien zou de geleidelijke invoering van infrastructuurheffingen in het beroepsvervoer navolging kunnen vinden en voor de lidstaten een stimulans kunnen zijn om, indien zij dat wensen, heffingen voor particuliere voertuigen in te voeren, met name in stedelijke omgevingen.

VII. SAMENVATTING VAN DE WIJZIGINGEN VAN RICHTLIJN 1999/62/EG

Artikel 1 van het voorstel voor een richtlijn

- **Punt 1)** wijzigt artikel 2 van Richtlijn 1999/62/EG, waarin de in het kader van de richtlijn gebruikte termen gedefinieerd worden. De nieuwe definities hebben betrekking op het netwerk waarop de tolgelden toegepast worden (nieuwe leden a en a bis ter vervanging van het begrip “autosnelweg” in Richtlijn 1999/62/EG), het begrip “kosten voor aanleg” (een definitie daarvan ontbreekt in Richtlijn 1999/62/EG) en het begrip “voertuig” (de richtlijn is voortaan van toepassing op alle vrachtvoertuigen van meer dan 3,5 ton). Tot slot wordt in artikel 2 omwille van de duidelijkheid naar een bijlage verwezen, zodat de gehele thans geldende nomenclatuur inzake de EURO-emissiewaarden voor voertuigen in dit artikel bijgebracht is.
- **Punt 2)** behelst een aanpassing van artikel 6 van Richtlijn 1999/62/EG met het oog op de samenhang van de tekst. Het betreft hier de opneming van een verwijzing naar de in het voorstel voor een richtlijn geïntroduceerde mogelijkheid de belastingen op voertuigen te verlagen overeenkomstig het nieuwe artikel 7 ter.
- **Punt 3)** betreft wijzigingen van en toevoegingen aan de bepalingen van artikel 7 van Richtlijn 1999/62/EG.

- Lid 2 betreffende het netwerk van autosnelwegen waarop heffingen worden toegepast wordt vervangen. De benadering gebaseerd op het begrip “autosnelweg” wordt vervangen door een benadering die ook in andere communautaire wetteksten gevolgd wordt, namelijk een benadering gebaseerd op het trans-Europese wegennet, in combinatie met het concept van met dat netwerk concurrerende verbindingen. Met de introductie van dit laatste concept wordt ingespeeld op de huidige problemen in de lidstaten, die als gevolg van de heffingstelsels het verkeersaanbod op de heffingvrije routes almaar zien toenemen.
- Lid 4 betreffende het vereiste niet-discriminatoire karakter van de infrastructuurheffingen wordt vervangen door een uitgebreidere formulering.
- Lid 5 bis heeft tot doel Richtlijn 1999/62/EG aan te passen aan de technische ontwikkelingen op het gebied van tolheffing, meer in het bijzonder de elektronische systemen voor de inning van de heffingen. De bedoeling is te waarborgen dat deze systemen op zodanige wijze worden ingezet dat de vervoerssector er geen nadelen van ondervindt en dat het vrij verkeer van goederen niet belemmerd wordt.
- In lid 9 wordt de berekeningsgrondslag voor de gewogen gemiddelde toltarieven aangegeven. De tekst van Richtlijn 1999/62/EG wordt vervangen door een nieuwe tekst die is gebaseerd op de nieuwe benadering waarvoor in dit voorstel voor een richtlijn gekozen is (totale infrastructuurkosten en kosten van ongevallen).
- Lid 10 van Richtlijn 1999/62/EG wordt vervangen door een bepaling die is gebaseerd op de nieuwe benadering inzake de differentiatie van de gewogen gemiddelde toltarieven. De lidstaten mogen de tolgelden voortaan variëren naar gelang van het type voertuig, het tijdstip, de mate van congestie en de gebruikte verbinding van het wegennet. In het voorstel voor een richtlijn is voorts bepaald dat differentiatie van de tolgelden op basis van de gebruikte verbinding van het wegennet vanaf juli 2008 verplicht is.
- Lid 11 (nieuw) voorziet in de mogelijkheid verhogingen van de tolgelden toe te passen in bijzonder kwetsbare gebieden, in het bijzonder berggebieden. Deze bepaling, die een wezenlijk vernieuwend element vormt van het voorstel voor een richtlijn, heeft tot doel de totstandkoming van het vervoersnetwerk (wegen en andere infrastructuur) in kwetsbare gebieden te bevorderen. Op de toepassing van de bedoelde verhogingen zal de Commissie streng toezicht houden.
- Lid 12 (nieuw) betreft een praktische bepaling inzake de toepassing van de tolgelden door de lidstaten. Deze bepaling is gebaseerd op de nieuwe benadering inzake meer differentiatie van de tolgelden.
- **Punt 4)** behelst de toevoeging van een artikel 7 bis en een artikel 7 ter aan Richtlijn 1999/62/EG. In artikel 7 bis zijn de principes voor de berekening van de tolgelden vastgelegd, welke berekening dient plaats te vinden volgens een gemeenschappelijke methodologie. Die methodologie wordt nader uitgewerkt in een nieuwe bijlage III bij Richtlijn 1999/62/EG. Artikel 7 ter biedt de lidstaten die overgaan tot het opleggen van heffingen voor het infrastructuurgebruik de mogelijkheid compensatie te bieden voor die nieuwe lasten. Deze compensatie heeft betrekking op de belastingen op voertuigen, maar andersoortige vormen van compensatie zijn niet uitgesloten.

- **Punt 5)** behelst de toevoeging van een artikel 8 bis en een artikel 8 ter aan Richtlijn 1999/62/EG. In artikel 8 bis wordt de lidstaten de verplichting opgelegd een onafhankelijke autoriteit voor toezicht op de infrastructuurvoorzieningen in te stellen. Deze maatregel is noodzakelijk voor een correcte toepassing van het bij de nieuwe richtlijn ingestelde kader. In artikel 8 ter zijn de voorwaarden vastgelegd voor het toekennen van kortingen en verlagingen met betrekking tot de tolgelden.
- **Punt 6)** betreft hoofdzakelijk een wijziging van de in artikel 9 van Richtlijn 1999/62/EG vastgestelde voorwaarden voor de aanwending van de opbrengsten uit de infrastructuurheffingen. Richtlijn 1999/62/EG staat de lidstaten toe deze opbrengsten voor alle soorten uitgaven te gebruiken, maar in het voorstel voor een richtlijn is bepaald dat deze opbrengsten ten goede moeten komen aan de vervoerssector, onder waarborging van een evenwichtige uitbreiding van de vervoersnetwerken.
- **Punt 7)** behelst de invoeging van de artikelen 9 bis, 9 ter en 9 quater in Richtlijn 1999/62/EG. Artikel 9 bis legt de lidstaten de verplichting op adequate controles en een sanctieregeling in te voeren, een en ander met het oog op een correcte toepassing van de richtlijn. Artikel 9 ter heeft betrekking op de bijwerking van de technische bijlagen bij de richtlijn, meer in het bijzonder de nieuwe methodologie voor de berekening van de tolgelden. In artikel 9 quater tot slot wordt de comitologieprocedure geïntroduceerd, evenals een procedure voor overleg met de Commissie. Met deze bepaling wordt concreet vorm gegeven aan de nieuwe bevoegdheden van de Commissie op het gebied van infrastructuurheffingen (definitie van het onder de richtlijn vallende netwerk, controle van de parameters die worden gebruikt voor de berekening van de tolgelden, enzovoorts).
- **Punt 8)** wijzigt artikel 11 van Richtlijn 1999/62/EG. Bepaald wordt dat de Commissie het Europees Parlement en de Raad voor 1 juli 2008 verslag uitbrengt over de uitvoering en de effecten van de richtlijn.
- **Punt 9)** heeft betrekking op de bijwerking van de in bijlage II bij Richtlijn 1999/62/EG opgenomen gebruiksrechten. Deze rechten, die in 1999 zijn vastgesteld, zijn aangepast aan de hand van een correctiefactor die is berekend op basis van de ontwikkeling van de inflatie in de Europese Unie in de jaren 2000 (1,9%), 2001 (2,2%) en 2003 (2,1%).
- **Punt 10)** introduceert een bijlage 0 waarin de verschillende EURO-normen voor voertuigen weergegeven zijn (zie ook punt 1) hierboven).
- **Punt 11)** introduceert een nieuwe bijlage III waarin de methodologie voor de berekening van de tolgelden uitgewerkt is (zie ook punt 4) hierboven).

Artikel 2 van het voorstel voor een richtlijn

Inwerkingstelling door de lidstaten van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen om aan dit voorstel voor een richtlijn te voldoen.

Artikel 3 van het voorstel voor een richtlijn

Inwerkingtreding van het voorstel voor een richtlijn.

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot wijziging van Richtlijn 1999/62/EG betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, inzonderheid op artikel 71, lid 1,

Gelet op Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen⁷, en met name op artikel 7,

Gezien het voorstel van de Commissie⁸,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité⁹,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's¹⁰,

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag¹¹,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De opheffing van concurrentievervalsingen tussen vervoersondernemingen van de lidstaten, de goede werking van de interne markt en de versterking van het concurrentievermogen vragen om de invoering van rechtvaardige mechanismen voor de toerekening van de kosten van het gebruik van de infrastructuurvoorzieningen aan vervoersondernemers. Een zekere mate van harmonisatie is reeds bereikt met de vaststelling van Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad.
- (2) Een billijker tarifiering van het gebruik van de wegeninfrastructuur is noodzakelijk om de voorwaarden voor duurzaam vervoer in de Gemeenschap te scheppen. De doelstelling te komen tot een optimaal gebruik van het bestaande wegennet en de negatieve effecten van het vervoer substantieel terug te dringen dient voor zover mogelijk te worden verwezenlijkt zonder extra lasten voor de marktdeelnemers,

⁷ PB L 187 van 20.7.1999, blz. 42.

⁸ PB C [...] van [...], blz. [...].

⁹ PB C [...] van [...], blz. [...].

¹⁰ PB C [...] van [...], blz. [...].

¹¹ PB C [...] van [...], blz. [...].

teneinde een stabiele economische groei en de goede werking van de eenheidsmarkt te garanderen.

- (3) In het Witboek “Het Europees vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen” heeft de Commissie aangekondigd dat zij een voorstel zou doen voor een richtlijn inzake een heffingenstelsel voor het gebruik van de wegeninfrastructuur. Bij de aanneming op 12 februari 2003 van zijn verslag over de conclusies van het Witboek heeft het Europees Parlement bevestigd dat tarifiering van het infrastructuurgebruik noodzakelijk is. Voorts hebben de Europese Raad van Kopenhagen van december 2002 en de Europese Raad van Brussel van maart 2003 positief gereageerd op de mededeling van de Commissie dat zij voornemens is een nieuwe “Eurovignet”-richtlijn in te dienen.
- (4) In Richtlijn 1999/62/EG worden voor de vaststelling van de toltarieven de kosten voor de aanleg, de exploitatie, het onderhoud en de uitbreiding van de infrastructuurvoorzieningen in aanmerking genomen. Om te voorkomen dat reeds gedekte kosten voor aanleg in de heffingen worden doorberekend, dienen bij het bepalen van de kosten voor aanleg enkel de nieuwe infrastructuurvoorzieningen in aanmerking te worden genomen, dat wil zeggen de voorzieningen die in de toekomst gerealiseerd zullen worden alsook de recentelijk aangelegde voorzieningen. Een bijzondere bepaling is evenwel nodig om te voorkomen dat bij de doorberekening van de kosten voor aanleg afbreuk wordt gedaan aan op het moment van de inwerkingtreding van deze richtlijn bestaande rechten uit concessieovereenkomsten.
- (5) Voorts zouden de lidstaten, wanneer zij besluiten tolgelden in te voeren, tevens rekening moeten houden met de niet door verzekeringen gedekte kosten van ongevallen die ten laste komen van de samenleving.
- (6) Het internationaal vervoer over de weg vindt hoofdzakelijk plaats via het trans-Europese vervoersnetwerk. Daarnaast is de goede werking van de interne markt van groot belang voor het beroepsvervoer. Het communautair kader dient derhalve het beroepsvervoer te omvatten op het trans-Europese wegennet zoals dat gedefinieerd is in Beschikking nr. 1692/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 1996 betreffende de communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van het trans-Europese vervoersnetwerk¹². Om te voorkomen dat de verkeersstromen zich verplaatsen, met alle mogelijke gevolgen van dien voor de verkeersveiligheid en het optimaal gebruik van het vervoersnetwerk, moeten de lidstaten de tolgelden kunnen toepassen op iedere verbinding die rechtstreeks concurreert met het trans-Europese wegennet (hoofdverbindingnet). Overeenkomstig het subsidiariteitsbeginsel behouden de lidstaten de vrijheid tolgelden en/of gebruiksrechten toe te passen op andere wegen dan die van het hoofdverbindingnet, een en ander met inachtneming van de bepalingen van het Verdrag.
- (7) De mogelijkheid voor de gebruiker om zelf de hoogte van het verschuldigde toltarief te beïnvloeden door te kiezen voor de minst vervuilende voertuigen, routes die vanuit milieuoogpunt minder kwetsbaar zijn, minder drukke periodes, minder zwaar belaste trajecten alsmede voor veiliger voertuigen is een wezenlijk element van een tolheffingssysteem. De lidstaten moeten de tolgelden derhalve kunnen differentiëren naar gelang van het type voertuig, op basis van de indeling van de voertuigen naar de uitstoot van uitlaatgassen (“EURO”-classificatie) en naar de schade die ze toebrengen

¹² PB L 228 van 9.9.1996, blz. 1. Beschikking gewijzigd bij Beschikking nr. 1346/2001/EG (PB L 185 van 6.7.2001, blz. 1).

aan de wegen, alsmede naar gelang van de plaats, het tijdstip en de mate van congestie. Deze differentiëring van de toltarieven dient in verhouding te staan tot het nagestreefde doel.

- (8) De totale financiële lasten voor het wegvervoer dienen voor zover mogelijk niet te worden verhoogd, maar anders te worden verdeeld, door een systeem van vaste belastingen en lasten te vervangen door een systeem van met het gebruik samenhangende heffingen. Bij het invoeren van tolgelden en/of gebruiksrechten dienen de lidstaten dan ook de mogelijkheid te hebben met name het tarief van de jaarlijkse belastingen op voertuigen te verlagen, in voorkomend geval tot onder het minimumniveau als voorzien in bijlage I bij Richtlijn 1999/62/EG.
- (9) Wat de financiering van de infrastructuurvoorzieningen betreft is het dienstig de inspanningen ter vermindering van de congestie en ter voltooiing van de infrastructuurvoorzieningen van het trans-Europees vervoersnetwerk te intensiveren. Om uitbreiding van het vervoersnetwerk in zijn totaliteit te waarborgen moeten de opbrengsten van de heffingen derhalve aangewend worden voor het onderhoud van het wegennet alsmede ten behoeve van de vervoerssector als zodanig, met het oog op een evenwichtige uitbreiding van alle infrastructuurvoorzieningen.
- (10) Speciale aandacht dient besteed te worden aan bijzonder kwetsbare gebieden, in het bijzonder berggebieden zoals de Alpen en de Pyreneeën. In het verleden zijn nieuwe grootschalige infrastructuurprojecten vaak niet van de grond gekomen omdat de daarvoor benodigde, zeer omvangrijke, financiële middelen ontbraken. In bijzonder kwetsbare gebieden dienen de gebruikers derhalve extra belast te worden om financiering mogelijk te maken van belangrijke projecten van zeer grote Europese waarde, die in voorkomend geval betrekking hebben op andere vervoersmodaliteiten binnen dezelfde corridor en in hetzelfde gebied, welke modaliteiten niet onderbedeeld mogen worden teneinde het vrij verkeer van goederen te waarborgen. Deze extra heffing dient verband te houden met de financiële vereisten van het project. Ook met de basiswaarde van de tolgelden dient rekening te worden gehouden, om te voorkomen dat de lasten in een bepaalde corridor kunstmatig hoog worden gehouden, hetgeen ertoe zou kunnen leiden dat de verkeersstromen zich verplaatsen naar andere trajecten, met als gevolg congestieproblemen op lokaal niveau en een ondoelmatig gebruik van het wegennet.
- (11) De heffingen mogen noch discriminerend zijn noch buitensporig veel formaliteiten vereisen aan de binnengrenzen of op enige andere wijze de doorstroming belemmeren. Daarom dienen gepaste maatregelen genomen te worden om betaling van de tolgelden te allen tijde en met verschillende betaalmiddelen mogelijk te maken en om de toegang tot het elektronisch betaalsysteem (inbouwapparatuur in het voertuig) zowel voor de incidentele gebruiker als voor de vaste gebruiker te garanderen.
- (12) Met het oog op een coherente en geharmoniseerde toepassing van het systeem voor tarifiering van het infrastructuurgebruik dienen de lidstaten bij het vaststellen van de toltarieven de verschillende in aanmerking te nemen kosten te berekenen op basis van een gemeenschappelijke methodologie. Op basis van deze methodologie moeten tevens schattingen van de kosten van ongevallen gemaakt kunnen worden, welke schattingen gebruikt dienen te worden in die gevallen waarin een lidstaat geen analyse heeft uitgevoerd waarin de lokale of regionale omstandigheden beter weerspiegeld zijn. Voorts leggen de lidstaten de Commissie ter goedkeuring de eenheidswaarden en andere parameters voor die zij voornemens zijn toe te passen voor het berekenen van de verschillende kostenelementen waaruit de tolgelden zijn opgebouwd.

- (13) Teneinde een correcte toepassing van de bepalingen in de richtlijn te waarborgen dienen de lidstaten een onafhankelijke autoriteit voor toezicht op de weginfrastructuur in te stellen. Dit orgaan vervult een sleutelrol in het stelsel voor toezicht en controle ter waarborging van een evenwichtige aanwending van de beschikbare middelen. In dit verband dienen eenvoudige, duidelijke regels bevorderd te worden inzake de mogelijkheid synergie-effecten tot stand te brengen tussen de infrastructuurvoorzieningen van de binnen een bepaalde corridor met elkaar concurrerende vervoersmodaliteiten.
- (14) Er zijn nog meer technische ontwikkelingen noodzakelijk om het systeem voor tarifiering van het infrastructuurgebruik verder te ontwikkelen. Er dient een procedure ingevoerd te worden op basis waarvan de Commissie de in Richtlijn 1999/62/EG vastgestelde voorwaarden kan aanpassen aan de technische ontwikkelingen en met het oog daarop in overleg kan treden met de lidstaten. De maatregelen voor de tenuitvoerlegging van deze richtlijn dienen te worden vastgesteld overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden¹³.
- (15) Aangezien de doelstellingen van het beoogde optreden, te weten de harmonisatie van de voorwaarden voor de heffing van tolgelden in verband met het gebruik van de weginfrastructuur, niet in voldoende mate door de lidstaten kunnen worden bereikt, en dus, vanwege hun communautaire dimensie en gelet op de noodzaak de interne vervoersmarkt te beschermen, beter op Gemeenschapsniveau verwezenlijkt kunnen worden, kan de Gemeenschap maatregelen treffen overeenkomstig het subsidiariteitsbeginsel dat is neergelegd in artikel 5 van het Verdrag. Overeenkomstig het evenredigheidsbeginsel, dat in hetzelfde artikel is verwoord, gaat deze richtlijn niet verder dan wat nodig is om die doelstellingen te verwezenlijken,

HEBLEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Richtlijn 1999/62/EG wordt als volgt gewijzigd:

1) Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

a) Punt a) wordt vervangen door de volgende tekst:

“a) “trans-Europees wegennet”: het wegennet als beschreven en met kaarten geïllustreerd in afdeling 2 van bijlage I bij Beschikking nr. 1692/96/EG van het Europees Parlement en de Raad¹⁴. De kaarten hebben betrekking op de in het dispositief en/of in bijlage II van voornoemde beschikking genoemde afdelingen;”

b) De volgende punten a bis) et a ter) worden ingevoegd:

“a bis) “hoofdwegennet”: het trans-Europese wegennet alsmede iedere andere verbinding in de richting waarvan de verkeersstromen op het trans-Europese wegennet zich kunnen verplaatsen en die rechtstreeks concurreert met bepaalde delen van dit wegennet; het omvat de doorgaande routes in stedelijke agglomeraties van dit netwerk;

¹³ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

¹⁴ PB L 228 van 9.9.1996, blz. 1.

a *ter*) “kosten voor aanleg”: de kosten in verband met de aanleg, met inbegrip van, in voorkomend geval, de kosten van de over het geïnvesteerde kapitaal te betalen rente en de kosten van nieuwe infrastructuurvoorzieningen of voorzieningen die niet voltooid zijn voor ...[15 jaar voor de inwerkingtreding van deze richtlijn];”

c) In punt b) wordt de zinsnede “en dat is gebaseerd op de afgelegde afstand en op de categorie van het voertuig” vervangen door de zinsnede “en dat is gebaseerd op de afgelegde afstand en op de corresponderende kosten per kilometer”;

d) De punten d) en e) worden vervangen door de volgende tekst:

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

e) “EURO 0-voertuig”, “EURO I-voertuig”, “EURO II-voertuig”, “EURO III-voertuig”, “EURO IV-voertuig”, “EURO V-voertuig”: een voertuig dat voldoet aan de in bijlage 0 bij deze richtlijn aangegeven emissiegrenswaarden.”

e) Punt f) wordt geschrapt.

2) Artikel 6 wordt als volgt gewijzigd:

a) in lid 2 wordt de zinsnede “De lidstaten kunnen verlaagde tarieven of vrijstellingen toepassen voor:” vervangen door de volgende tekst: “Onverminderd het bepaalde in artikel 7 ter kunnen de lidstaten verlaagde tarieven of vrijstellingen toepassen voor:”

b) in lid 4 wordt de zinsnede “Onverminderd het bepaalde in de tweede alinea van lid 1 en de leden 2 en 3 van dit artikel,” vervangen door de zinsnede “Onverminderd het bepaalde in de leden 2 en 3 van dit artikel en in artikel 7 ter,”

3) Artikel 7 wordt als volgt gewijzigd:

a) De leden 1 en 2 worden vervangen door de volgende tekst:

“1. De lidstaten mogen tolgelden en/of gebruiksrechten handhaven of invoeren, mits aan de in de leden 2 tot en met 12 gestelde voorwaarden is voldaan.

2. De tolgelden en gebruiksrechten worden toegepast op de vermelde voertuigen en op het trans-Europese wegennet. De lidstaten kunnen de tolgelden en gebruiksrechten uitbreiden tot andere verbindingen van het hoofdwegennet. Onverminderd het bepaalde in lid 6 is de uitbreiding tot deze andere verbindingen onderworpen aan de procedure als bedoeld in artikel 9 quater, lid 5.”

Deze richtlijn doet geen afbreuk aan het recht van de lidstaten om tolgelden en/of gebruiksrechten toe te passen op andere wegen dan die van het hoofdwegennet, een en ander met inachtneming van het bepaalde in het Verdrag.

b) Lid 4 wordt vervangen door de volgende tekst:

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

c) Het volgende lid 5 bis wordt ingevoegd:

“5 bis. De lidstaten die gebruik maken van elektronische systemen voor de inning van tolgelden en/of gebruiksrechten stellen in het kader van redelijke administratieve en

financiële regelingen voor alle voertuigen de vereiste inbouwapparatuur ter beschikking (on-board units (“OBU”)). De bedoelde regelingen mogen de niet-reguliere gebruikers van het wegennet niet benadelen, noch financieel noch op enige andere wijze, bijvoorbeeld in de vorm van extra administratiekosten of vereisten inzake andere, aanvullende apparatuur.”

d) In lid 7 wordt de tweede alinea vervangen door de volgende tekst:

“De maximumtarieven worden vanaf *[datum waarop deze richtlijn van kracht wordt]* om de twee jaar opnieuw bezien. Voorzover nodig zal de Commissie de tarieven aanpassen overeenkomstig de procedure van artikel 9 *quater*, lid 2.

e) In lid 7 wordt de derde alinea geschrapt.

f) Lid 9 wordt vervangen door de volgende tekst:

“9. De gewogen gemiddelde toltarieven moeten gerelateerd zijn aan de kosten voor de aanleg, de exploitatie, het onderhoud en de uitbreiding van het betrokken infrastructuurnet, met inbegrip van de kosten voor infrastructuurvoorzieningen ter beperking van de geluidshinder en de kosten die overeenstemmen met de daadwerkelijk door de beheerder van de infrastructuur gemaakte kosten, overeenkomstig objectieve milieu-elementen zoals bijvoorbeeld bodemverontreiniging, alsmede aan de directe of indirecte kosten van niet door een verzekeringsstelsel gedekte kosten van ongevallen die ten laste komen van de samenleving.

De gewogen gemiddelde toltarieven worden berekend zonder dat bij de vaststelling van de kosten voor aanleg afbreuk wordt gedaan aan op ... *[datum van inwerkingtreding van deze richtlijn]* bestaande rechten uit concessieovereenkomsten.”

g) Lid 10 wordt vervangen door de volgende tekst:

“10. Onverminderd de gewogen gemiddelde toltarieven, bedoeld in lid 9, kunnen de lidstaten de toltarieven afhankelijk stellen van:

a) de verschillende typen voertuigen, ingedeeld in categorieën naar gelang van de schade die ze aan de wegen toebrengen, overeenkomstig bijlage III, alsmede op basis van de EURO-emissienormen, overeenkomstig bijlage 0;

b) het tijdstip en de mate van congestie op het betrokken traject, mits geen toltarief meer dan 100% hoger is dan het tarief dat tijdens de goedkoopste periode overdag wordt toegepast;

c) de betrokken verbinding van het wegennet, naar gelang van de ecologische kwetsbaarheid van de zone, de bevolkingsdichtheid en het ongevalrisico.

Variaties in de toltarieven met betrekking tot de verschillende typen voertuigen, het tijdstip en de mate van congestie alsmede met betrekking tot de betrokken verbinding van het wegennet moeten in verhouding staan tot het nagestreefde doel.

De lidstaten zijn gehouden uiterlijk 1 juli 2008 de toltarieven te variëren op basis van de betrokken verbinding van het wegennet, overeenkomstig punt c).”

h) De volgende leden 11 en 12 worden toegevoegd:

“11. In uitzonderlijke gevallen betreffende infrastructuurvoorzieningen in bijzonder kwetsbare gebieden, in het bijzonder berggebieden, kan, na raadpleging van de Commissie overeenkomstig de procedure van artikel 9 *quater*, lid 5, een verhoging van de tolgelden toegepast worden met het oog op kruisfinanciering van de investeringskosten voor andere

vervoersinfrastructuren van aanmerkelijk Europees belang binnen dezelfde corridor of in dezelfde vervoersregio. De bedoelde verhoging bedraagt ten hoogste 25% van het toltarief. Voor de toepassing van deze bepaling is overlegging vereist van de financiële overzichten betreffende de betrokken infrastructuurvoorzieningen, alsmede van de resultaten van een kosten-batenanalyse inzake het nieuwe infrastructuurproject. In het geval van nieuwe grensoverschrijdende projecten is voor de toepassing van deze bepaling de instemming van de betrokken lidstaten vereist.

Indien de Commissie van oordeel is dat de beoogde verhoging niet in overeenstemming is met de in dit lid gestelde voorwaarden, vraagt zij het in artikel 9 quater, lid 1, bedoelde comité om advies. Zij kan het door de betrokken lidstaat voorgelegde plan voor heffingen afwijzen overeenkomstig de procedure als bedoeld in artikel 9 quater, lid 2.

Wanneer de Commissie de betrokken lidstaat in kennis stelt van haar voornemen het comité om advies te vragen, wordt de termijn van dertig dagen als genoemd in artikel 2 van de in artikel 9 quater, lid 5, bedoelde beschikking van de Raad, opgeschort.

12. De lidstaten zien erop toe dat de classificatie van de op hun grondgebied geregistreerde voertuigen op basis van de uitstoot van de voertuigen en de schade die zij aan de wegen toebrengen helder en inzichtelijk is.

Indien een bestuurder tijdens een controle de vereiste documenten niet kan overleggen, mogen de lidstaten toltarieven opleggen die gelijk zijn aan die welke van toepassing zijn op de categorie meest vervuilende en voor de wegen meest schadelijke voertuigen, dat wil zeggen de “EURO 0-voertuigen” en de voertuigen van klasse III betreffende de schade aan wegen.”

4) De volgende artikelen 7 bis en 7 ter worden ingevoegd:

“Artikel 7 bis

1. De lidstaten stellen de toltarieven vast door de verschillende in aanmerking te nemen kosten te berekenen overeenkomstig de gemeenschappelijke methodologie als vastgelegd in bijlage III. De schattingen van de kosten van ongevallen in punt 2 van deze bijlage dienen te worden gebruikt in die gevallen waarin een lidstaat geen analyse heeft uitgevoerd waarin de lokale of regionale omstandigheden beter weerspiegeld zijn.

2. De lidstaten stellen de Commissie in kennis van de eenheidswaarden en de andere noodzakelijke parameters die zij toepassen om de verschillende kostenelementen te berekenen. Na raadpleging van het comité als bedoeld in artikel 9 quater, lid 1, keurt de Commissie deze waarden en parameters goed overeenkomstig de procedure van artikel 9 quater, lid 2.

Artikel 7 ter

1. Onverminderd het bepaalde in de artikelen 87 en 88 van het Verdrag en onder voorbehoud van de andere bepalingen van het Gemeenschapsrecht kunnen de lidstaten bij de invoering van een stelsel van tolgelden en/of gebruiksrechten compensatie bieden voor deze lasten, met name via een verlaging van de tarieven voor de belastingen op voertuigen, in voorkomend geval tot een lager niveau dan het in bijlage I bij de richtlijn vastgelegde minimumniveau.

2. De hoogte van de compensatie dient gerelateerd te zijn aan de hoogte van de te betalen tolgelden en/of gebruiksrechten. De lidstaten kunnen evenwel een gemiddelde vaststellen op basis van de compensatie die geboden wordt voor de verschillende in de bijlage genoemde categorieën voertuigen.

3. De lidstaten brengen het stelsel van tolgelden en/of gebruiksrechten en de compensatieregeling onder in een gemeenschappelijk programma. Compensatieregelingen dienen ten uitvoer gelegd te worden in het jaar volgend op de invoering van het nieuwe stelsel van tolgelden en/of gebruiksrechten.”

5) De volgende artikelen 8 bis en 8 ter worden ingevoegd:

“Artikel 8 bis

1. De lidstaten wijzen een onafhankelijke autoriteit voor toezicht op de infrastructuurvoorzieningen aan.

2. De onafhankelijke autoriteit voor toezicht op de infrastructuurvoorzieningen ziet toe op het functioneren van het stelsel van tolgelden en/of gebruiksrechten teneinde de nodige transparantie te waarborgen en discriminatie tussen marktdeelnemers te voorkomen.

3. Onverminderd de zelfstandigheid van de particuliere concessiehouders, ziet de onafhankelijke autoriteit voor toezicht op de infrastructuurvoorzieningen erop toe dat de opbrengsten afkomstig uit de tolgelden en gebruiksrechten die geheven worden voor het gebruik van de wegeninfrastructuur worden aangewend voor duurzame projecten in de vervoerssector.

4. De onafhankelijke autoriteit voor toezicht op de infrastructuurvoorzieningen bevordert synergie-effecten op het vlak van financiering door de verschillende financieringsbronnen voor de vervoersinfrastructuren te coördineren.

5. De lidstaten stellen de Commissie in kennis van de aanwijzing van de onafhankelijke autoriteit voor toezicht op de infrastructuurvoorzieningen en van haar verantwoordelijkheden.

Artikel 8 ter

Eventuele kortingen of verlagingen met betrekking tot de tolgelden mogen uitsluitend betrekking hebben op de door de infrastructuurbeheerder gerealiseerde reële besparing op de administratiekosten. Bij het vaststellen van de hoogte van de korting mogen de besparingen op reeds in de geïnde tolgelden doorberekende kosten niet in aanmerking worden genomen.”

6) Artikel 9 wordt als volgt gewijzigd:

a) In lid 1 wordt punt c) vervangen door de volgende tekst:

“c) belastingen op verzekeringen.”

b) Lid 2 wordt vervangen door de volgende tekst:

“2. Onverminderd het bepaalde in artikel 7, lid 11, worden de opbrengsten uit de tolgelden en/of gebruiksrechten aangewend voor het onderhoud van de betrokken infrastructuur alsmede ten behoeve van de vervoerssector in zijn geheel, onder waarborging van een evenwichtige ontwikkeling van de vervoersnetwerken.”

7) De volgende artikelen 9 bis, 9 ter en 9 quater worden ingevoegd:

“Artikel 9 bis

De lidstaten voeren adequate controles uit en stellen een sanctieregeling in voor inbreuken op de nationale bepalingen die ter uitvoering van deze richtlijn worden vastgesteld; ze nemen alle

nodige maatregelen met het oog op de tenuitvoerlegging daarvan. De vast te stellen sancties dienen doeltreffend, proportioneel en afschrikkend te zijn.

Artikel 9 ter

De Commissie werkt de bijlagen bij op basis van de technische ontwikkelingen of de stijging van de prijzen overeenkomstig de procedure als bedoeld in artikel 9 quater, lid 3.

Artikel 9 quater

1. De Commissie wordt bijgestaan door het in artikel 9 van Verordening (EEG) nr. 1108/70¹⁵ ingestelde comité.
2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 3 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van het bepaalde in artikel 8 van dat besluit.
3. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 5 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van het bepaalde in artikel 8 van dat besluit.

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

4. Het comité stelt zijn reglement van orde vast.
5. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is de beschikking van de Raad van 21 maart 1962¹⁶ houdende vaststelling van een procedure voor het voorafgaande onderzoek en overleg omtrent bepaalde wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen welke door de lidstaten op het gebied van het vervoer worden overwogen, van toepassing.”

8) Artikel 11 wordt vervangen door de volgende tekst:

“Artikel 11

Uiterlijk 1 juli 2008 legt de Commissie het Europees Parlement en de Raad een verslag voor over de uitvoering en de effecten van deze richtlijn, waarbij zij rekening zal houden met de technologische ontwikkelingen en de verkeerscongestie.

De lidstaten doen de Commissie uiterlijk twaalf maanden voor deze datum de nodige informatie toekomen.”

9) De tabel in bijlage II met het bedrag van de jaarlijkse rechten wordt als volgt gewijzigd:

“Jaarlijkse rechten

	max. 3 assen	min. 4 assen
EURO O	1020	1648
EURO I	904	1488
EURO II en minder vervuilende voertuigen	797	1329

¹⁵ PB L 130 van 15.6.1970, blz. 4.

¹⁶ PB L 23 van 3.4.1962, blz. 720. Beschikking gewijzigd door Beschikking 73/402/EEG van de Raad van 22 november 1973 (PB L 347 van 17.12.1973, blz. 48).

- 10) Bijlage 0 waarvan de tekst is opgenomen in bijlage I bij deze richtlijn wordt ingevoegd.
- 11) Bijlage III waarvan de tekst is opgenomen in bijlage II bij deze richtlijn wordt toegevoegd.

Artikel 2

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op 1 juli 2005 aan deze richtlijn te voldoen. Zij doen de Commissie onverwijld de tekst daarvan toekomen, alsmede een concordantietabel waarin is aangegeven met welke artikelen van deze richtlijn die bepalingen overeenkomen.

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

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

Artikel 3

Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag volgend op die van haar bekendmaking in het Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen.

Artikel 4

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel op [...]

Voor het Europees Parlement
De voorzitter

Voor de Raad
De voorzitter

BIJLAGE I

“BIJLAGE 0”

EMISSIEGRENSSWAARDEN

1. “EURO 0-voertuig”

Massa koolmonoxide (CO) g/kWh	Massa koolwaterstoffen (HC)	Massa stikstofoxiden (NO _x) g/kWh
-------------------------------	-----------------------------	---

	g/kWh	
12,3	2,6	15,8

2. “EURO I- / EURO II-voertuig”

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

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

3. “EURO III- / EURO IV- / EURO V-voertuig”

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

	Massa koolmonoxide (CO) g/kWh	Massa koolwaterstoffen (HC) g/kWh	Massa stikstofoxiden (NOx) g/kWh	Massa deeltjes (PT) g/kWh	Rook m ⁻¹
“EURO III-voertuig”	2,1	0,66	5,0	0,10 ⁽²⁾	0,8
“EURO IV-voertuig”	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
“EURO V-voertuig”	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5

(1) Een testcyclus bestaat uit een opeenvolging van testpunten, elk bij een bepaald toerental en koppel van de motor in stationaire toestand (ESC-test) of in veranderende bedrijfsomstandigheden (ETC- en ELR-test)

(2) 0,13 voor motoren met een cilinderinhoud van minder dan 0,7 dm³ en een nominaal toerental van meer dan 3000 min⁻¹

Bij dieselmotoren die ook worden beproefd volgens de ETC-test en met name bij gasmotoren mag de specifieke massa van koolmonoxide, andere koolwaterstoffen dan methaan, methaan (indien van toepassing), stikstofoxiden en deeltjes (indien van toepassing) niet meer bedragen dan de volgende waarden:

	Massa koolmonoxide (CO) g/kWh	Massa niet-methaan koolwaterstoffen (NMHC) g/kWh	Massa methaan (CH ₄) ⁽¹⁾ g/kWh	Massa stikstofoxiden (NO _x) g/kWh	Massa deeltjes (PT) ⁽²⁾ g/kWh
“EURO III-voertuig”	5,45	0,78	1,6	5,0	0,16 ⁽³⁾
“EURO IV-voertuig”	4,0	0,55	1,1	3,5	0,03
“EURO V-voertuig”	4,0	0,55	1,1	2,0	0,03

(1) Uitsluitend voor op aardgas lopende voertuigmotoren.

(2) Niet van toepassing op gasmotoren.

(3) 0,21 voor motoren met een cilinderinhoud van minder dan 0,75 dm³ en een nominaal toerental van meer dan 3000 min⁻¹”

BIJLAGE II

“BIJLAGE III

BEREKENING EN TOEREKENING VAN DE KOSTEN

In deze bijlage wordt de methode beschreven voor de berekening van de verschillende kostenelementen van de tolgelden. De onder punt 2 aangegeven schattingen van kosten en de daar vermelde gegevens zijn indicatief. Ze dienen evenwel gebruikt te worden in die gevallen waarin een lidstaat geen analyse heeft uitgevoerd waarin de lokale of regionale omstandigheden beter weerspiegeld zijn.

1. Infrastructuurkosten

1.1. Kosten van investeringen in infrastructuurvoorzieningen

De kosten van investeringen in infrastructuurvoorzieningen worden berekend als zijnde de kosten voor de aanleg van de betreffende voorzieningen en gedurende de gehele vooraf vast te stellen levensduur van deze voorzieningen weergegeven in de vorm van een jaarlijks bedrag (met inbegrip van een passende rente over het geïnvesteerde kapitaal). Deze investeringskosten dienen te worden toegerekend naar rato van het aantal voertuigen/het aantal jaarlijks door iedere categorie voertuigen afgelegde kilometers.

Eenheidskosten van investeringen (euro's/voertuigkilometers)=

Annuititeiten voor afschrijving van de investering en rente over het geïnvesteerde kapitaal

*** aandeel van het beroepsverkeer**

/ aantal kilometers afgelegd door voor het beroepsvervoer gebruikte voertuigen

1.2. Kosten van schade aan infrastructuurvoorzieningen

De kosten voor schade aan infrastructuurvoorzieningen worden berekend als het gemiddelde (over maximaal vijf jaar) van de jaarlijkse uitgaven voor het onderhoud en de exploitatie van het betrokken infrastructuurnet. Ze dienen te worden toegerekend naar rato van het aantal voertuigen/het aantal jaarlijks door iedere categorie voertuigen afgelegde kilometers, na toepassing van een equivalentiefactor. Deze factor, die is aangegeven in punt 1.3 van deze bijlage, geeft het aandeel weer van iedere voertuigcategorie in de kosten voor onderhoud en exploitatie van het betreffende infrastructuurnet en is vastgesteld op basis van het gewicht, het type vering en het aantal assen van de voertuigen.

Eenheidskosten voor infrastructuur (euro's/voertuigkilometers) =

Jaarlijkse uitgaven voor onderhoud en exploitatie

*** aandeel in het verkeer per voertuigcategorie na toepassing van de equivalentiecoëfficiënten**

/ aantal afgelegde kilometers per voertuigcategorie

1.3. Voertuigklassen en equivalentiefactoren

In onderstaande tabel zijn de equivalentiefactoren weergegeven.

<i>Voertuigklasse</i>	<i>Equivalentiecoëfficiënten</i>	
	<i>Structureel onderhoud¹⁷</i>	<i>Regulier onderhoud</i>
< 3,5 t	0,0001	1
incl. tussen 3,5 t en 7,5 t, Klasse 0	1,46	3
> 7,5 t, Klasse I	2,86	3
> 7,5 t, Klasse II	5,06	3
> 7,5 t, Klasse III	8,35	3

Structurele onderhoudswerkzaamheden worden incidenteel verricht; voorbeelden zijn vernieuwing van het wegdek, versterking van bruggen, tunnels e.d. of zelfs vervanging van de onderlaag. De kosten van dit onderhoud zijn evenredig met de schade die door het verkeer aan de infrastructuur wordt toegebracht. Deze schade varieert naar gelang van de asdruk van de voertuigen. Een algemeen aanvaarde regel luidt dat de schade toeneemt met de vierde macht van de asdruk. Dit betekent dat bij een verdubbeling van het gewicht de schade aan het wegdek zestienmaal groter wordt.

Reguliere onderhoudswerkzaamheden vinden ieder jaar plaats; voorbeelden zijn wegmarkering, schoonmaken van de berm, winteronderhoud, enz. Deze uitgaven houden geen verband met het gewicht van de voertuigen, maar hangen samen met de intensiteit en de samenstelling van de totale verkeersstroom.

Indien in de boekhouding van de infrastructuurbeheerder geen onderscheid gemaakt wordt tussen de structurele uitgaven en de overige uitgaven, wordt voor deze uitgaven een afgeronde waarde van 20% van de totale uitgaven aangehouden.

In onderstaande tabel zijn de voertuigklassen weergegeven.

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

Alle motorvoertuigen en samenstellen van voertuigen met een maximaal toegestaan totaalgewicht onder de 7,5 ton vallen onder klasse 0.

¹⁷ De voertuigklassen komen overeen met een druk per as van respectievelijk 0,5; 5,5; 6,5; 7,5 en 8,5 ton .

Motorvoertuigen

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

¹⁸

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

29	31		
31	32		

Voertuigcombinaties (gelede voertuigen en samenstellen)

Assen voorzien van luchtvering of van een als gelijkwaardig erkende vering		Andere veringssystemen van assen		Schadeklasse
Aantal assen en maximaal toegestaan totaalgewicht (in ton)		Aantal assen en maximaal toegestaan totaalgewicht (in ton)		
Gelijk aan of meer dan	Minder dan	Gelijk aan of meer dan	Minder dan	
2 + 1 assen				I
7.5	12	7.5	12	
12	14	12	14	
14	16	14	16	
16	18	16	18	
18	20	18	20	
20	22	20	22	
22	23	22	23	
23	25	23	25	
25	28	25	28	
2 + 2 assen				
23	25	23	25	
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	II
31	33	31	33	
33	36	33	36	III
36	38	36	38	

2 + 3 assen				
36	38	36	38	II
38	40			
		38	40	III
3 + 2 assen				
36	38	36	38	II
38	40			
		38	40	III
40	44	40	44	
3 + 3 assen				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	II
40	44	40	44	

2. Kosten van ongevallen

De eenheidskosten per type ongeval worden bepaald op basis van het risico per type ongeval en per type voertuig. Vervolgens wordt de verzekeringspremie per type voertuig in mindering gebracht. Het uiteindelijke kostenelement dient te worden uitgedrukt in euro's per afgelegde kilometer. Er dient gedifferentieerd te worden naar het type infrastructuur (autosnelweg, verbinding in stedelijk gebied of route in niet-stedelijke zone).

Onderstaande formule biedt een vereenvoudigde methode om niet door verzekeringsstelsels gedekte kosten van ongevallen te berekenen.

Externe eenheidskosten van ongevallen per type infrastructuurvoorziening (euro's/voertuigkilometers) =

(bedrag van de kosten per type ongeval, voor alle typen ongevallen

*** aantal ongevallen per type waarbij een vrachtwagen betrokken is - verzekeringspremies)**

/ voertuigkilometers

Geschatte kosten per type ongeval:

Risico van een ongeval	
Met dodelijke afloop	1 miljoen € / geval
Met ernstig gewonden	135.000 € / geval
Met licht gewonden	15.000 € / geval