



Raad van de  
Europese Unie

Brussel, 1 juni 2017  
(OR. en)

---

---

**Interinstitutioneel dossier:  
2017/0114 (COD)**

---

---

9672/17  
ADD 1

TRANS 216  
FISC 117  
ENV 547  
CODEC 927

## VOORSTEL

---

van:	de heer Jordi AYET PUIGARNAU, directeur, namens de secretaris-generaal van de Europese Commissie
ingekomen:	1 juni 2017
aan:	de heer Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretaris-generaal van de Raad van de Europese Unie
Nr. Comdoc.:	COM(2017) 275 final - ANNEX 1
Betreft:	BIJLAGE bij 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 (Voor de EER relevante tekst)

---

Hierbij gaat voor de delegaties document COM(2017) 275 final - ANNEX 1.

---

Bijlage: COM(2017) 275 final - ANNEX 1



Brussel, 31.5.2017  
COM(2017) 275 final

ANNEX 1

## **BIJLAGE**

**bij**

### **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)**

{SWD(2017) 180 final}

{SWD(2017) 181 final}

## BIJLAGE

bij

### 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)

- 1) De bijlagen 0, III, III bis, III ter en IV worden als volgt gewijzigd:
  - a) In bijlage 0 wordt afdeling 3 als volgt gewijzigd:
    - i) de titel wordt vervangen door:

"3. "EURO III-/EURO IV-/EURO V-voertuig""
    - ii) in de tabel wordt de regel betreffende „EEV-voertuigen” geschrapt;
    - iii) het volgende wordt toegevoegd:

#### "Euro VI-emissiegrenswaarden

	Grenswaarden							
	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC (mg/kWh)	CH <sub>4</sub> (mg/kWh)	NO <sub>x</sub> <sup>(1)</sup> (mg/kWh)	NH <sub>3</sub> (ppm)	Deeltjesmassa (mg/kWh)	Deeltjesaantal (#/kWh)
WHSC (CI)	1500	130			400	10	10	8,0 x 10 <sup>11</sup>
WHTC (CI)	4000	160			460	10	10	6,0 x 10 <sup>11</sup>
WHTC (PI)	4000		160	500	460	10	10	6,0 x 10 <sup>11</sup>

Opmerking:

PI = elektrische ontsteking

CI = compressieontsteking

<sup>1)</sup> Het toelaatbare niveau van de NO<sub>2</sub>-component in de NO<sub>x</sub>-grenswaarde kan in een later stadium worden bepaald.";

b) Bijlage III wordt als volgt gewijzigd:

i) Deel 2 wordt als volgt gewijzigd:

— in punt 2.1 wordt het zesde streepje vervangen door:

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

---

\* Bij de toepassing van equivalentiecoëfficiënten door de lidstaten kan rekening worden gehouden met wegeaanleg in fasen of volgens een langelevenscyclusbenadering.”;

— in punt 2.2 wordt het tweede streepje vervangen door:

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

ii) in deel 4 worden de titel en het eerste streepje vervangen door:

“4. AANDEEL VAN ZWARE BEDRIJFSVOERTUIGEN IN HET VERKEER, EQUIVALENTIECOËFFICIËNTEN EN CORRECTIEMECHANISME

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

c) Bijlage III bis wordt vervangen door:

### **“BIJLAGE III bis**

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

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

#### **1. *Betrokken gedeelten van het wegennet***

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

Wanneer een lidstaat voornemens is een externekostenheffing slechts toe te passen op een deel of delen van zijn wegennet, namelijk zijn aandeel in het trans-Europees netwerk en zijn

snelwegen, wordt dit deel of worden deze delen gekozen nadat een beoordeling is gemaakt waarbij is vastgesteld dat:

- het gebruik van de wegen waarop een externekostenheffing wordt toegepast door voertuigen grotere milieuschade met zich meebrengt dan de gemiddelde milieuschade als beoordeeld op basis van de rapportagevoorschriften inzake luchtkwaliteit, de nationale emissie-inventarissen, de verkeersvolumes en, voor geluid, Richtlijn 2002/49/EG, of
- het opleggen van een externekostenheffing op andere delen van het aldus samengestelde netwerk negatieve effecten kan hebben op het milieu of de verkeersveiligheid, of dat de toepassing en inning van een externekostenheffing op die gedeelten van het net buitensporige kosten met zich meebrengt.

## **2. *Relevante voertuigen, wegen en tijdsperioden***

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

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

De indeling van de wegen in voorstadswegen (inclusief autosnelwegen) en interlokale wegen (inclusief autosnelwegen), en de vaststelling van de tijdsperiodes is gebaseerd op objectieve criteria in verband met het niveau van blootstelling van de wegen en hun omgeving aan verontreiniging, zoals de bevolkingsdichtheid, de jaarlijkse gemiddelde luchtverontreiniging (met name van PM<sub>10</sub> en NO<sub>2</sub>) en het aantal dagen (voor PM<sub>10</sub>) en uren (NO<sub>2</sub>) waarop de bij Richtlijn 2008/50/EG vastgestelde grenswaarden worden overschreden. De gebruikte criteria worden gespecificeerd in de kennisgeving.

## **3. *Hoogte van de heffing***

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

Voor elke voertuigklasse, elk soort weg en elke tijdsperiode stelt de lidstaat, of in voorkomend geval een onafhankelijke instantie, één specifiek tarief vast. De daaruit voortvloeiende heffingsstructuur is transparant, wordt openbaar gemaakt en is onder gelijke voorwaarden voor alle gebruikers beschikbaar. De openbaarmaking moet geruime tijd vóór de toepassing geschieden. Alle parameters, gegevens en andere informatie die nodig zijn om te begrijpen hoe de verschillende externekostenelementen zijn berekend, worden openbaar gemaakt.

Bij de bepaling van de tarieven moet de lidstaat of in voorkomend geval een onafhankelijke instantie zich laten leiden door het beginsel van doelmatige tarifiering, zijnde de vaststelling

van tarieven die een zo correct mogelijke weergave zijn van de maatschappelijke marginale kosten van het gebruik van het voertuig waarop de heffing wordt toegepast.

Bij de bepaling van de tarieven moet rekening worden gehouden met het risico op sluipverkeer en de negatieve effecten die dat kan hebben voor de verkeersveiligheid, het milieu en de congestie, en moet worden bekeken hoe die risico's kunnen worden beperkt.

De lidstaat of, in voorkomend geval, een onafhankelijke instantie monitort hoe doeltreffend de heffingsregeling is in het verminderen van de milieuschade ten gevolge van het wegvervoer. Om de twee jaar worden, indien nodig, de tariefstructuur en het specifieke bedrag van de heffing dat is vastgesteld voor een bepaalde voertuigklasse, een wegtype en een periode aangepast aan de veranderingen in vraag en aanbod van het vervoer.

#### 4. Externekostenelementen

##### 4.1. Kosten van door het verkeer veroorzaakte luchtverontreiniging

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

$$PCV_{ij} = \sum_k EF_{ik} \times PC_{jk}$$

waarbij

- $PCV_{ij}$  = de luchtverontreinigingskosten van voertuigklasse i op een weg van type j (EUR/voertuig.kilometer),
- $EF_{ik}$  = de emissiefactor van verontreinigende stof k en voertuigklasse i (gram/voertuig.kilometer), en
- $PC_{jk}$  = in geldwaarde uitgedrukte kosten van verontreinigende stof k voor het wegtype j (EUR/gram).

De emissiefactoren zijn dezelfde als die welke door de lidstaten worden gebruikt om de nationale emissie-inventarissen vast te stellen overeenkomstig Richtlijn (EU) 2016/2284 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de vermindering van de nationale emissies van bepaalde luchtverontreinigende stoffen\* (waarbij gebruik moet worden gemaakt van het EMEP/EEA-richtsnoer voor de inventarisatie van emissies van luchtverontreinigende stoffen\*\*). De in geldwaarde uitgedrukte kosten van verontreinigende stoffen worden door de lidstaat of, in voorkomend geval, een onafhankelijke instantie als bedoeld in artikel 7 quater, lid 4, geraamd op basis van wetenschappelijk onderbouwde methoden.

De lidstaat of, in voorkomend geval, een onafhankelijke instantie kan wetenschappelijk onderbouwde alternatieve methoden voor de berekening van de kosten van luchtverontreiniging toepassen met gebruikmaking van gegevens van luchtverontreinigingsmetingen en in geldwaarde uitgedrukte plaatselijke kosten van de luchtverontreinigende stoffen.

#### 4.2. Kosten van door het verkeer veroorzaakte geluidshinder

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

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

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

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

waarbij

—	$NCV_j =$		geluidshinderkosten van één zwaar vrachtoertuig op een weg van het type j (EUR/voertuig.kilometer),
—	$NC_{jk} =$		geluidshinderkosten per persoon blootgesteld aan geluidsniveau k op weg van het type j (EUR/persoon),
—	$POP_k =$		de bevolking die is blootgesteld aan dagelijks geluidsniveau k per kilometer (persoon/kilometer),
—	$WADT =$		gewogen gemiddeld dagelijks verkeer (personenwagenequivalent)
—	a en b		wegingsfactoren die zodanig door de lidstaten zijn vastgesteld dat de resulterende gewogen gemiddelde geluidshinderheffing per voertuigkilometer overeenkomt met $NCV_j \text{ (daily)}$ .

De door het verkeer veroorzaakte geluidshinder betreft de impact van geluid op de gezondheid van de bevolking langs de weg.

De aan geluidsniveau k blootgestelde bevolking wordt afgeleid uit de strategische geluidsbelastingsskaarten die zijn opgesteld overeenkomstig artikel 7 van Richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad \*\*\*.

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

Bij de bepaling van het gewogen gemiddelde dagelijks verkeer wordt uitgegaan van een equivalentiefactor „e” tussen zware vrachtoertuigen en personenwagens op basis van de geluidsemisies van de gemiddelde vrachtwagen en in het licht van Verordening (EU) nr. 540/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014 betreffende het geluidsniveau van motorvoertuigen en vervangende geluidsdempingssystemen, en tot wijziging van Richtlijn 2007/46/EG en tot intrekking van Richtlijn 70/157/EEG.

De lidstaat of, in voorkomend geval, een onafhankelijke instantie kan gedifferentieerde geluidshinderheffingen toepassen om het gebruik van stillere voertuigen te belonen mits dit niet tot een ongelijke behandeling van buitenlandse voertuigen leidt.

\* Richtlijn (EU) 2016/2284 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2016 betreffende de vermindering van de nationale emissies van bepaalde luchtverontreinigende stoffen, tot wijziging van Richtlijn 2003/35/EG en tot intrekking van Richtlijn 2001/81/EG (PB L 344 van 17.12.2016, blz. 1).

\*\* Methodologie van het Europees Milieuagentschap, <http://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2016>.

\*\*\* Richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai (PB L 189 van 18.7.2002, blz. 12).";

d) Bijlage III ter wordt vervangen door:

**“BIJLAGE III ter**

**REFERENTIEWAARDEN VOOR EXTERNEKOSTENHEFFINGEN**

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

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

<b>Voertuigklasse</b>	<b>Cent/voertuigkilometer</b>	<b>Weg in stedelijk gebied<sup>(1)</sup></b>	<b>Weg in buitengebied<sup>(2)</sup></b>
Vrachtwagens met een maximaal toegestaan totaalgewicht van minder dan 14 ton of met twee assen	EURO 0	13,3	8,3
	EURO I	9,1	5,4
	EURO II	8,8	5,4
	EURO III	7,7	4,3
	EURO IV	5,9	3,1
	EURO V	5,7	1,9
	EURO VI	3,2	0,6
	Minder vervuilend dan EURO VI	2,5	0,3



Vrachtwagens met een maximaal toegestaan totaalgewicht tussen 14 en 28 ton of met drie assen	EURO 0	23,3	15,1
	EURO I	16,4	10,1
	EURO II	15,7	10,0
	EURO III	13,5	8,2
	EURO IV	9,5	5,7
	EURO V	8,9	3,7
	EURO VI	3,6	0,8
	Minder vervuilend dan EURO VI	2,5	0,3
Vrachtwagens met een maximaal toegestaan totaalgewicht tussen 28 en 40 ton of met vier assen	EURO 0	30,4	19,7
	EURO I	22,6	13,9
	EURO II	21,3	13,9
	EURO III	17,8	11,2
	EURO IV	12,2	7,7
	EURO V	9,2	4,0
	EURO VI	3,5	0,8
	Minder vervuilend dan EURO VI	2,5	0,3
Vrachtwagens met een maximaal toegestaan totaalgewicht van meer dan 40 ton of met 5 assen of meer	EURO 0	43,0	28,6
	EURO I	31,5	19,8
	EURO II	29,2	19,4
	EURO III	24,0	15,6
	EURO IV	16,2	10,6
	EURO V	9,8	4,7
	EURO VI	3,6	1,0

	Minder vervuilend dan EURO VI	2,5	0,3
--	-------------------------------	-----	-----

<sup>(1)</sup> „stedelijk gebied”: gebied met een bevolkingsdichtheid tussen 150 en 900 inwoners/km<sup>2</sup> (gemiddelde bevolkingsdichtheid van 300 inwoners/km<sup>2</sup>).

<sup>2)</sup> „buitengebied”: gebied met een bevolkingsdichtheid van minder dan 150 inwoners/km<sup>2</sup>.

*Tabel 2: Referentiewaarden van de externekostenheffing voor touringcars*

<b>Voertuigklasse</b>	<b>Cent/voertuigkilometer</b>	<b>Weg in stedelijk gebied<sup>(1)</sup></b>	<b>Weg in buitengebied<sup>(2)</sup></b>
Touringcars met een maximaal toegestaan totaalgewicht van 18 ton of met twee assen	EURO 0	20,3	13,1
	EURO I	16,0	10,4
	EURO II	15,6	9,9
	EURO III	13,9	8,5
	EURO IV	10,0	5,7
	EURO V	9,0	5,0
	EURO VI	2,8	0,8
	Minder vervuilend dan EURO VI	1,4	0,2
Touringcars met een maximaal toegestaan totaalgewicht van meer dan 18 ton of met drie assen of meer:	EURO 0	24,9	16,2
	EURO I	19,2	12,3
	EURO II	18,5	12,0
	EURO III	15,7	9,8
	EURO IV	10,6	6,6
	EURO V	10,2	5,2
	EURO VI	2,8	0,8
	Minder vervuilend dan EURO VI	1,4	0,2

<sup>(1)</sup> „stedelijk gebied”: gebied met een bevolkingsdichtheid tussen 150 en 900 inwoners/km<sup>2</sup> (gemiddelde bevolkingsdichtheid van 300 inwoners/km<sup>2</sup>).

„buitengebied”: gebied met een bevolkingsdichtheid van minder dan 150 inwoners/km<sup>2</sup>.

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

e) in bijlage IV wordt de tabel met het kopje „Voertuigcombinaties (gelede voertuigen en samenstellen)” vervangen door:

**“VOERTUIGCOMBINATIES (GELEDE VOERTUIGEN EN SAMENSTELLEN)**

Aangedreven assen voorzien van luchtvering of van een als gelijkwaardig erkende vering		Andere veringssystemen van aangedreven assen		Schadeklasse
Aantal assen en maximaal toegestaan totaalgewicht (in t)		Aantal assen en maximaal toegestaan totaalgewicht (in t)		
Gelijk aan of meer dan	Minder dan	Gelijk aan of meer dan	Minder dan	
<i>2 + 1 assen</i>				
7,5	12	7,5	12	I
12	14	12	14	
14	16	14	16	
16	18	16	18	
18	20	18	20	
20	22	20	22	
22	23	22	23	
23	25	23	25	
25	28	25	28	
<i>2 + 2 assen</i>				
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			
<i>2 + 3 assen</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
<i>3 + 2 assen</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
		40	44	
40	44			
<i>3 + 3 assen</i>				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	II
40	44	40	44	
<i>7 assen</i>				
40	50	40	50	II
50	60	50	60	III
60		60		
<i>8 of 9 assen</i>				

40	50	40	50	I
50	60	50	60	II
60		60		III";

2) De volgende bijlagen V, VI en VII worden toegevoegd:

*"BIJLAGE V*

**MINIMUMEISEN VOOR DE TOEPASSING VAN CONGESTIEHEFFINGEN**

In deze bijlage worden de minimumeisen voor de toepassing van een congestieheffing vastgesteld.

**1. De delen van het netwerk, de voertuigen en de periodes waarop congestieheffingen worden toegepast**

De lidstaten specificeren duidelijk:

a) op welk deel of welke delen van hun netwerk, bestaande uit hun aandeel in het trans-Europese wegennet en hun snelwegen, als bedoeld in artikel 7, lid 1, congestieheffingen worden ingevoerd overeenkomstig artikel 7 quinquies bis, leden 1 en 3.

b) de indeling van de wegvakken van hun netwerk waar congestie optreedt in „grootstedelijke” en „niet-grootstedelijke” wegen. Voor de indeling van alle wegvakken hanteren de lidstaten de in tabel 1 genoemde criteria.

*Tabel 1 Criteria voor de indeling van de wegen van het netwerk als bedoeld in punt a) in „grootstedelijke” en „niet-grootstedelijke” wegen.*

<b>Wegencategorie</b>	<b>Indelingscriterium</b>
„Grootstedelijke wegen”:	delen van het netwerk die binnen agglomeraties met 250 000 inwoners of meer zijn gelegen.
„Niet-grootstedelijke wegen”:	Delen van het netwerk die niet als „grootstedelijke wegen” zijn gekwalificeerd.

c) voor elk individueel wegvak, de periode waarin de heffing van toepassing is. Wanneer tijdens de heffingsperiode verschillende heffingen van toepassing zijn, specificeren de lidstaten duidelijk het begin en het einde van elke periode waarin een specifieke heffing wordt toegepast.

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

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

<b>Voertuigcategorie</b>	<b>Equivalentiefactor</b>
Lichte voertuigen	1
Niet-gelede vrachtwagens	1,9

Bussen en touringcars	2,5
Vrachtwagens met oplegger en/of aanhangwagen	2,9

## 2. Bedrag van de heffing

Voor elke voertuigcategorie, elk wegvak en elke periode, bepaalt de lidstaat, of in voorkomend geval een onafhankelijke instantie, één specifiek tarief overeenkomstig het bepaalde in deel 1 van deze bijlage en rekening houdend met de overeenkomstige in de tabel in bijlage VI vastgestelde maxima. De daaruit voortvloeiende heffingsstructuur is transparant, wordt openbaar gemaakt en is onder gelijke voorwaarden voor alle gebruikers beschikbaar.

De lidstaat publiceert alle hierna genoemde informatie voldoende lang vóór de congestieheffing wordt ingevoerd:

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

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

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

De lidstaat of, in voorkomend geval, een onafhankelijke instantie monitort hoe doeltreffend de heffingsregeling is in het verminderen van de congestie. Elk jaar worden, indien nodig, de tariefstructuur, de periodes en het specifieke bedrag van de heffing dat is vastgesteld voor elke voertuigcategorie, elk type weg en elke periode aangepast aan de veranderingen in vraag en aanbod van het vervoer.

## *BIJLAGE VI*

### **MAXIMALE CONGESTIEHEFFING**

In deze bijlage wordt het maximumniveau van de congestieheffing bepaald.

De in de onderstaande tabel vermelde maximumniveaus gelden voor lichte voertuigen. De wijzigingen voor andere voertuigcategorieën worden bepaald door vermenigvuldiging van de heffing voor lichte voertuigen met de equivalentiefactoren in de tabel in bijlage V.

*Tabel: Maximumniveau van de congestieheffing voor lichte voertuigen*

<b>Cent/voertuigkilometer</b>	<b>Grootstedelijke wegen</b>	<b>Niet-grootstedelijke wegen</b>
Autosnelwegen	67	34
Hoofdwegen	198	66

## BIJLAGE VII

### VARIATIE VAN DE TOLGELDEN EN GEBRUIKSRECHTEN VOOR LICHTE VOERTUIGEN

In deze bijlage worden de emissiecategorieën gespecificeerd op basis waarvan tolgelden en gebruiksrechten worden gevarieerd.

De emissies van verontreinigende stoffen worden gemeten overeenkomstig Verordening (EU) nr. .... /... \*.

De laagste tarieven gelden voor alle personenwagens en lichte bedrijfsvoertuigen waarvan de specifieke CO<sub>2</sub>-emissies, gemeten overeenkomstig Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad \*\*, lager liggen dan de niveaus die overeenkomen met de toepasselijke doelstellingen voor het EU-wagenpark als vastgesteld in Verordening (EG) nr. 443/2009 van het Europees Parlement en de Raad \*\*\* en Verordening (EU) nr. 510/2011 van het Europees Parlement en de Raad \*\*\*\*.

Tabel: emissiecategorieën voor lichte voertuigen

<b>Conformiteitsfactor</b>	<b>1,5-2,1</b>	<b>1-1,5</b>	<b>Lager dan 1</b>	<b>Emissieloze voertuigen</b>
<b>Heffing per km</b>	10 % minder dan het hoogste percentage	20 % minder dan het hoogste percentage	30 % minder dan het hoogste percentage	75 % minder dan het hoogste percentage

\* VERORDENING (EU) .../... van de Commissie van XXX tot wijziging van Verordening (EU) 2017/xxx van de Commissie en Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad wat betreft emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen onder reële rijomstandigheden (Euro 6) [RDE 3] (PB L ... van ... 2017, blz ....).

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

\*\*\* Verordening (EG) nr. 443/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe personenauto's, in het kader van de communautaire geïntegreerde benadering om de CO<sub>2</sub>-emissies van lichte voertuigen te beperken (PB L 140 van 5.6.2009, blz. 1).

\*\*\*\* Verordening (EG) nr. 443/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe personenauto's, in het kader van de communautaire geïntegreerde benadering om de CO<sub>2</sub>-emissies van lichte voertuigen te beperken (PB L 140 van 5.6.2009, blz. 1).”.