



Brussel, 31.5.2017
COM(2017) 276 final

2017/0115 (CNS)

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN DE RAAD

tot wijziging van Richtlijn 1999/62/EG betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen, wat betreft de bepalingen inzake belastingen op voertuigen

{SWD(2017) 180 final}

{SWD(2017) 181 final}

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

• **Motivering en doel van het voorstel**

Een efficiënt en betrouwbaar vervoerssysteem is essentieel voor de vlotte werking van de interne markt en vormt een hoeksteen van onze economie. Het wegvervoer speelt de hoofdrol op het gebied van vervoer over land maar ligt tegelijk aan de basis van een aantal maatschappelijke en milieuproblemen (b.v. klimaatverandering, luchtvervuiling, lawaai, congestie). Rekeningrijden kan een sleutelrol vervullen bij het stimuleren van schoner en efficiënter vervoer. Een coherente ontwikkeling van dergelijke systemen is cruciaal om een billijke behandeling van de weggebruikers en een duurzame financiering van de wegeninfrastructuur te waarborgen.

Bij Richtlijn 1999/62/EG¹ (de Eurovignet-richtlijn) is het juridisch kader gecreëerd voor de invoering van een tolheffing voor zware vrachtvoertuigen op bepaalde wegen. Het doel van de richtlijn is concurrentievervalsingen tussen vervoersondernemingen weg te werken dankzij een stapsgewijze harmonisatie van de belastingen op voertuigen en de invoering van billijke mechanismen voor infrastructuurheffingen. In de richtlijn zijn minimumtarieven vastgesteld voor de belasting op zware vrachtvoertuigen en zijn de modaliteiten voor infrastructuurheffingen bepaald, m.i.v. een variatie op basis van de milieuprestaties van voertuigen.

De jaarlijkse belasting op voertuigen is per definitie gekoppeld aan het feit dat een voertuig gedurende een bepaalde periode is geregistreerd op naam van een belastingplichtige en geen weergave van de mate waarin het gebruik maakt van de wegeninfrastructuur. Om vergelijkbare redenen zijn de belastingen op voertuigen geen effectief instrument om schoner en efficiënter vervoer aan te moedigen of de congestie terug te dringen. Tolheffingen daarentegen zijn rechtstreeks gekoppeld aan het gebruik van het wegennet en veel beter geschikt om die doelstellingen te verwezenlijken.

Voor het bedrijfsleven vormen de voertuigenbelastingen tot dusver een vaste kostprijs, zelfs indien de lidstaten tolgelden zouden innen. Daardoor kunnen de belastingen op voertuigen een belemmering vormen voor de invoering van tolgelden.

De lidstaten moeten dan ook meer ruimte krijgen om de belastingen op voertuigen te verlagen, namelijk door een verlaging van de in Richtlijn 1999/62/EG vastgestelde minima. Teneinde het risico op verstoringen van de mededinging tussen in verschillende lidstaten gevestigde exploitanten zoveel mogelijk te beperken, moet die vermindering stapsgewijs verlopen.

Dit initiatief draagt bij aan het programma voor gezonde regelgeving (REFIT) door een verlichting van de lasten in verband met de minimumbelasting voor zware vrachtvoertuigen.

• **Samenhang met de huidige bepalingen op dit beleidsgebied**

Om nieuwe stappen te nemen naar de verwezenlijking van de doelstellingen van de richtlijn wordt tegelijk met dit voorstel een ander voorstel ingediend om de tekortkomingen aan te pakken van hoofdstuk III van Richtlijn 1999/62/EG op het gebied van de tolgelden en

¹ Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen (PB L 187 van 20.7.1999, blz. 42).

gebruiksrechten. Dat andere voorstel promoot de invoering van tolregelingen, d.w.z. een vorm van tolheffing die gekoppeld is aan de afgelegde afstand.

Dezelfde basisdoelstelling ligt aan de basis van dit voorstel tot wijziging van hoofdstuk II van de richtlijn inzake de belasting op zware vrachtvoertuigen. De voorgestelde wijziging behelst een stapsgewijze verlaging van het minimum tot nul, in 5 stappen over een periode van 5 jaar, waarbij de geldende minima telkens met 20 % worden verlaagd. De bedoeling is stimulansen te creëren voor de overschakeling naar rekeningrijden op basis van de afgelegde afstand, d.w.z. de invoering van tolsystemen.

- **Samenhang met andere beleidsgebieden van de Unie**

Het initiatief spoort met de inspanningen van de Commissie om een energie-unie tot stand te brengen, alsook met diverse voorstellen op het gebied van koolstofarm vervoer², waaronder de herziening van de verordeningen inzake de CO₂-uitstoot van auto's en bestelwagens, voorstellen voor de certificering en de monitoring/rapportage van de CO₂-uitstoot door vrachtwagens en bussen, alsmede daaraan gerelateerde initiatieven op het gebied van het wegvervoer, met name de herziening van de wetgeving inzake interoperabele elektronische tolheffingsdiensten en de regels inzake de interne markt voor het goederenvervoer over de weg en voor autobus- en touringcardiensten.

De voorgestelde wijzigingen sluiten aan bij de doelstellingen van het Witboek vervoer van 2011³, waarin werd gepleit voor de volledige toepassing van de beginselen „de vervuiler betaalt” en „de gebruiker betaalt” om de duurzaamheid van ons vervoer en de financiering van infrastructuur te waarborgen.

2. RECHTSGRONDSLAG, SUBSIDIARITEIT EN EVENREDIGHEID

- **Rechtsgrondslag**

De rechtsgrondslagen van Richtlijn 1999/62/EG zijn de artikelen 71 en 93 van het EG-Verdrag (de huidige artikelen 91 en 113).

Dit voorstel heeft betrekking op de bepalingen van de richtlijn inzake de belastingen op zware vrachtvoertuigen, een gebied waarop artikel 113 VWEU van toepassing is.

De wijzigingen van andere bepalingen van de richtlijn vallen onder artikel 91, lid 1, VWEU en zijn vervat in het tweede hierboven genoemde voorstel.

- **Subsidiariteit (voor niet-exclusieve bevoegdheden)**

Op grond van artikel 4, lid 2, onder g), en artikel 4, lid 2, onder a), VWEU deelt de Unie de bevoegdheid op het gebied van respectievelijk vervoer en interne markt met de lidstaten. De geleidelijke verlaging van de door de Unie vastgestelde minima kan alleen gebeuren door de Unie zelf.

Zonder EU-maatregelen blijven de lidstaten verplicht de minimumtarieven voor de belastingen op voertuigen toe te passen, zelfs indien zij een beter instrument voor de doorberekening van de infrastructuurkosten, rechtstreeks gekoppeld aan het individueel gebruik van de infrastructuur, hebben ingevoerd of wensen in te voeren. Die verplichting zou

² COM(2016) 501 final: Europese strategie voor koolstofarme mobiliteit.

³ COM(2011) 144 definitief: Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem.

tot gevolg hebben dat aan het goederenvervoer over de weg geen evenredige compensatie kan worden verleend voor de potentiële stijging van de kosten voor vrachtvoertuigen die met de invoering van dergelijke instrumenten gepaard gaat.

- **Evenredigheid**

De voorgestelde maatregel draagt alleen bij aan de verwezenlijking van de geformuleerde doelstellingen, namelijk een consistente toepassing van de beginselen „de vervuiler betaalt” en „de gebruiker betaalt” en gaat niet verder dan hetgeen daartoe noodzakelijk is.

De gerichte wijziging van hoofdstuk II is noodzakelijk om de lidstaten in staat te stellen de belastingen op zware vrachtvoertuigen stapsgewijs te verlagen.

- **Keuze van het instrument**

Aangezien de handeling die wordt gewijzigd een richtlijn is, moet de wijzigingshandeling in principe eveneens een richtlijn zijn.

3. **RESULTATEN VAN EX-POSTEVALUATIES, RAADPLEGINGEN VAN BELANGHEBBENDEN EN EFFECTBEOORDELINGEN**

- **Ex-postevaluaties/geschiktheidscontroles van bestaande wetgeving**

De Commissie heeft in 2013 haar evaluatie van Richtlijn 1999/62/EG⁴ gepubliceerd. In januari 2014 is een externe evaluatie verschenen van de tenuitvoerlegging en effecten van het EU-beleid inzake infrastructuurheffingen sinds 1995⁵. Uit die evaluatie is gebleken dat het huidige regelgevingskader voor de infrastructuurheffing voor zware vrachtvoertuigen een aantal problemen oplevert. Al die problemen worden aangepakt door het parallelle voorstel tot wijziging van hoofdstuk III van de richtlijn, terwijl dit initiatief uitsluitend focust op het faciliteren van infrastructuurheffingen op basis van de afgelegde afstand.

Hoewel 24 lidstaten een of andere vorm van rekeningrijden hebben ingevoerd en er sprake is van een evolutie naar kilometerheffingen, verloopt die omschakeling langzaam en blijven er binnen de Unie hardnekkige discrepanties bestaan. De evaluatie heeft aan het licht gebracht dat het beleid van de lidstaten op het gebied van infrastructuurheffingen sterk verschilt en dat het gebrek aan harmonisatie van het type heffingen (al dan niet gevarieerde vignetten op basis van tijd of afstand) en de voor de tolsystemen gebruikte technologieën voor zowel de overheid als de gebruikers extra administratieve lasten en kosten meebrengen.

In 2013 heeft de Commissie een overzicht gepubliceerd van de maatregelen, waaronder belastingen op voertuigen, om de externe kosten van vervoer te internaliseren of terug te dringen⁶.

- **Raadpleging van belanghebbenden**

De belanghebbenden zijn geraadpleegd overeenkomstig de minimumnormen voor raadpleging van de betrokken partijen als uiteengezet in de mededeling van de Commissie van 11 december 2002 (COM(2002) 704 definitief).

⁴ Ex-post evaluation of Directive 1999/62/EC, as amended, on the charging of heavy goods vehicles for the use of certain infrastructures, SWD(2013) 1 final.

⁵ <http://ec.europa.eu/smart-regulation/evaluation/search/download.do?documentId=10296156>

⁶ SWD(2013) 269 final, Verslag overeenkomstig artikel 11, lid 4, van Richtlijn 1999/62/EG.

Er werd gebruik gemaakt van open en gerichte raadplegingsmethoden en -tools.

- 1) Via de website „Uw stem in Europa” is gedurende 12 weken een klassieke openbare raadpleging gehouden aan de hand van vragenlijsten.

De raadpleging liep van 8 juli tot en met 5 oktober maar laattijdige reacties werden ook nog meegenomen. De vragenlijsten waren gebaseerd op de knelpunten die de evaluatie aan het licht had gebracht en omvatten vragen over de billijkheid van rekeningrijden (belastingen en rechten).

De Commissie ontving 135 antwoorden op de vragenlijsten en 48 aanvullende documenten. De antwoorden waren afkomstig van een breed scala aan belanghebbenden, waaronder vervoersondernemingen (42 %), consumenten/burgers (14 %), overheden (13 %), de bouwsector (7 %), verenigingen van openbaarvervoerbedrijven (4 %) en aanbieders van toldiensten en -systemen (4 %).

- 2) Tijdens de volledige raadplegingsprocedure vond gericht overleg plaats met specifieke belanghebbenden en deskundigen:

- a) in september en oktober 2015 heeft de Commissie een reeks thematische seminars georganiseerd voor belanghebbenden en de lidstaten;
- b) een conferentie over de initiatieven voor het wegvervoer op 19 april 2016;
- c) 21 interviews met belanghebbenden die door de met de voorbereidende effectbeoordeling belaste contractant zijn geselecteerd op basis de behoefte aan specifieke gegevens.

Samenvatting van de ontvangen reacties en de manier waarop die zijn meegenomen

De meeste respondenten van de openbare raadpleging waren van oordeel dat verschillende belastingen en heffingssystemen de markt kunnen verstoren en waren bijgevolg voorstander van EU-maatregelen.

Een aantal belanghebbenden stelden dat er sprake is van een dubbele belasting door de combinatie van de belastingen op voertuigen en de heffingen voor het gebruik van het wegennet. De belanghebbenden waren van mening dat een harmonisering van de regelgeving inzake rekeningrijden op EU-niveau een ideale oplossing zou zijn. Eerlijke concurrentie zou in de plaats komen van de bevoordeling van ondernemingen die gevestigd zijn in de landen met de laagste belastingen.

Door de geïnterviewde belanghebbenden werd bij herhaling benadrukt dat elke stijging van de kosten door een verhoging van de heffingen voor het gebruik van de weg moet worden gecompenseerd door een daling van andere belastingen op vervoer.

- **Bijeenbrengen en benutten van deskundigheid**

De probleemstelling is gebaseerd op evaluaties met input van externe deskundigheid (Evaluatie van de tenuitvoerlegging en de effecten van het EU-beleid inzake

infrastructuurheffingen sinds 1995, actualisering van het handboek inzake de externe kosten van vervoer⁷), aangevuld met extra onderzoek.

Voorts is in 2012 een studie⁸ uitgevoerd over de internalisering van de externe kosten van vervoer.

Voor de effectbeoordeling⁹, die in april 2017 is afgerond, is een beroep gedaan op ondersteuning door een externe contractant.

- **Effectbeoordeling**

Dit initiatief is onderbouwd met een effectbeoordeling, waarover de Raad voor regelgevingstoetsing een positief advies met voorbehoud heeft uitgebracht. Met die opmerkingen is rekening gehouden in de herziene effectbeoordeling, met de in bijlage I van het effectbeoordelingsverslag toegelichte aanpassingen. Er werden vier beleidsopties onderzocht, gaande van een beperkte tot sterke regelgevende aanpak en waarbij elke beleidsoptie voortbouwt op de vorige (BO1 tot BO4). De maatregelen in verband met belastingen werden geanalyseerd in samenhang met die op het gebied van tolheffingen.

De eerste beleidsoptie (BO1) voorziet slechts in de bijwerking van enkele bepalingen van de richtlijn en de uitbreiding van het toepassingsgebied tot bussen en touringcars, alsmede tot bestelwagens, minibussen en personenwagens, om de geconstateerde problemen aan te pakken. De wijzigingen behelzen een bijwerking van hoofdstuk III van de richtlijn (tolgelden en gebruiksrechten). Hoofdstuk II wordt in die optie niet gewijzigd.

BO2 voorziet in het uitfaseren van tijdgerelateerde heffingen voor zware bedrijfsvoertuigen teneinde de problemen in verband met de uitstoot van CO₂ en verontreinigende stoffen aan te pakken door een bredere invoering van kilometerheffingen.

BO3 (met varianten a en b) omvat aanvullende maatregelen voor lichte voertuigen, waarbij ook de congestie op het interstedelijke wegennet (BO3a en 3b) en de uitstoot van CO₂ en verontreinigende stoffen door alle voertuigen (alleen BO3b) worden aangepakt.

BO4 ten slotte voorziet in de verplichting om de externe kosten voor zware bedrijfsvoertuigen door te berekenen in de heffingen en, voor alle voertuigen, in de geleidelijke opheffing van de mogelijkheid om tijdgerelateerde heffingen te hanteren, zodat alleen kilometerheffingen mogelijk blijven.

De tweede, derde en vierde optie omvatten ook de mogelijkheid om de jaarlijkse belasting op voertuigen voor zware vrachtvoertuigen te verlagen tot beneden de huidige in de richtlijn vastgestelde minima wanneer de betrokken lidstaat voor die voertuigen kilometerheffingen hanteert. Uit de effectbeoordeling is gebleken dat, afhankelijk van de door de lidstaten gemaakte keuze en gekoppeld aan de invoering van kilometerheffingen, de kosten voor vervoersondernemingen met 2 miljard euro kunnen worden verminderd (t.o.v. een huidige totale belasting van ongeveer 3 miljard euro op zware vrachtvoertuigen) dankzij de verlaging van de belastingen op voertuigen.

⁷ Ricardo-AEA et al (2014), Update of the Handbook on External Costs of Transport: http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/sustainable_en

⁸ CE Delft et al., 2012, "An inventory of measures for internalising external costs in transport", http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/sustainable_en

⁹ Ricardo et al. (2017), Support Study for the Impact Assessment Accompanying the Revision of Directive 1999/62/EC.

Uitgaande van de vervanging van de huidige op tijdsgelateerde tolsystemen door kilometerheffingen in BO2, 3 en 4 (het alternatief is dat de lidstaten geen heffing opleggen), heeft de effectbeoordeling duidelijk aangetoond dat BO4 het doeltreffendst is maar tegelijk de hoogste kosten meebrengt. BO1 brengt nauwelijks kosten mee maar draagt slechts in zeer geringe mate bij tot de verwezenlijking van de doelstellingen. Bij BO2 en BO3 waren de economische, maatschappelijke en milieueffecten evenwichtiger en staat tegenover de bereikte resultaten een redelijke kostprijs.

Uit de effectbeoordeling komt BO3b, de variante waarbij de heffingen voor lichte voertuigen worden gekoppeld aan de uitstoot van CO₂ en verontreinigende stoffen, als voorkeuroptie naar voren, eventueel aangevuld met de verplichting om voor zware bedrijfsvoertuigen op minstens een deel van het wegennet de externe kosten door te berekenen in de heffingen. Voor lichte voertuigen worden de tijdsgelateerde heffingen over een voldoende lange periode uitgefaseerd. Die maatregelen zijn opgenomen in dit voorstel, dat zich tussen BO3b en BO4 situeert maar dichterbij BO4.

BO3b en BO4 zouden de congestiekosten tegen 2030 met 2,5 tot 6 % doen dalen (9 tot 22 miljard EUR), jaarlijks tussen 10 en 63 miljard EUR extra tolinkomsten genereren en de investeringen in het wegennet met 25 tot 260 % doen toenemen ten opzichte van het referentiescenario.

Voorts zouden deze opties zorgen voor een aanzienlijke daling van de uitstoot van CO₂, NO_x en deeltjes door het wegvervoer. De positieve impact van deze optie op de volksgezondheid zou evenredig zijn met de afname van de luchtverontreiniging en ze zou de kosten van ongevallen en luchtverontreiniging tegen 2030 doen dalen met een bedrag tussen 370 miljoen EUR en 1,56 miljard EUR, uitgedrukt in contante waarde.

Dankzij BO3b en BO4 zouden tussen 62 000 en 152 000 nieuwe banen kunnen worden gecreëerd indien slechts 30 % van de extra tolinkomsten in wegenonderhoud worden geïnvesteerd. Bovendien zouden alle opties bijdragen tot de gelijke behandeling van EU-burgers door een halvering van de prijs van kortetermijnvignetten.

Door BO3a en 3b zouden de kosten voor het goederenvervoer met 1,1 % stijgen, terwijl de kosten voor passagiersvervoer gelijk zouden blijven. In BO4 zouden de kosten voor het passagiers- en goederenvervoer met 1,3 tot 2,0 % stijgen, afhankelijk van de mate waarin de lidstaten kilometerheffingen invoeren (m.i.v. landen waar bepaalde voertuigcategorieën nu nog zijn vrijgesteld). De lidstaten zouden de kosten moeten dragen voor de uitrol van nieuwe tolsystemen of de uitbreiding van de bestaande. Voor alle betrokken lidstaten samen zou de totale kostprijs voor de periode tot 2030 tussen 2 en 3,7 miljard EUR bedragen. De uitbreiding van de tolheffing naar nieuwe delen van het wegennet en nieuwe groepen gebruikers zou de kosten voor de gebruikers vanaf 2025 doen stijgen van 198 miljoen tot 850 miljoen EUR/jaar.

De effecten voor kmo's, waaronder de hele wegvervoersbranche, zouden beperkt blijven omdat tolheffingen slechts een klein percentage van de totale vervoerskosten vertegenwoordigen. De stijging van de kosten kunnen worden doorberekend aan de klant of worden gecompenseerd door een verlaging van de belastingen, die mogelijk gemaakt worden door de wijziging van hoofdstuk II van de richtlijn.

- **Gezonde regelgeving en vereenvoudiging**

Het voorstel biedt de lidstaten de mogelijkheid de jaarlijkse belastingen op zware vrachtoertuigen met een maximaal toegestaan totaalgewicht van meer dan 12 ton stapsgewijs

te verlagen. Die verandering, gekoppeld aan de voorgestelde geleidelijke opheffing van tijdsgebonden heffingen, kan de vlotte overschakeling waarborgen van een systeem van forfaitaire belastingen en rechten naar een meer progressief, evenredig en aanpasbaar systeem van heffingen op basis van het gebruik.

De verlaging van de door vervoerders (allemaal kmo's en vaak zelfs micro-ondernemingen) te betalen belastingen voor het gebruik van zware vrachtoertuigen kan de potentiële stijging van de wegenbelasting door de invoering van een kilometerheffing compenseren.

Het initiatief kan een bescheiden positieve impact hebben op het concurrentievermogen van de vervoerssector dankzij de vermindering van de kosten voor het bezit van voertuigen voor de exploitanten in de lidstaten die de belastingen op voertuigen verlagen. Een lidstaat die ervoor kiest de belasting na een overgangperiode vast te stellen op 0 EUR doet ook de regelgevings- en administratieve kosten dalen.

- **Grondrechten**

Het voorstel eerbiedigt de grondrechten en neemt de beginselen in acht die in het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie zijn erkend.

4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

Het voorstel heeft geen budgettaire gevolgen voor de begroting van de Unie.

5. OVERIGE ELEMENTEN

- **Uitvoeringsplanning en regelingen betreffende controle, evaluatie en rapportage**

In het effectbeoordelingsverslag staat een lijst van 7 kernindicatoren die zullen worden gebruikt om de verwezenlijking van de belangrijkste beleidsdoelstellingen te toetsen: de ontwikkeling van de CO₂-uitstoot door zware bedrijfsvoertuigen; de toestand van de wegeninfrastructuur waarop tol wordt geheven; de evenredigheid en dekking van de maatschappelijke kosten door de heffingen op het wegvervoer; en de congestie op het interstedelijk wegennet in de EU.

Om de impact van de regelgeving te beoordelen, moet een grondige evaluatie worden gemaakt nadat alle wijzigingen zijn ingevoerd. Vijf jaar nadat het nieuwe kader volledig van toepassing is geworden, zou daarvoor een passende termijn zijn. De gevolgen van tussenstappen kunnen eerder worden beoordeeld.

- **Toelichtende stukken (bij richtlijnen)**

Gezien het toepassingsgebied van het voorstel en het feit dat het slechts om een wijziging gaat van Richtlijn 1999/62/EG, die reeds volledig door de lidstaten is omgezet, lijkt een verplichting om aanvullende stukken in te dienen niet gerechtvaardigd of evenredig.

- **Artikelsgewijze toelichting**

Het voorstel bevat de volgende elementen:

Hoofdstuk II – Titel

Na de uitbreiding van het toepassingsgebied van de richtlijn op grond van de parallelle wijziging van de andere bepalingen van de richtlijn is de titel van hoofdstuk II aangepast om duidelijk te maken dat dit hoofdstuk alleen van toepassing is op zware vrachtoertuigen.

Artikel 3 — Toepassingsgebied van de belastingen op voertuigen

De eerste zin van lid 1 wordt gewijzigd om inzake het toepassingsgebied van de richtlijn correct te verwijzen naar artikel 1, onder a).

Bijlage I

Er wordt voorgesteld om bijlage I op te splitsen in opeenvolgende tabellen, die de geleidelijke verlaging van de minimumtarieven over een periode van vijf jaar weergeven. De eerste tabel stemt overeen met de huidige bepalingen van bijlage I, terwijl de tarieven in de vijf volgende tabellen telkens met 20 % zijn verlaagd ten opzichte van het op dat moment¹⁰ toepasselijke tarief.

¹⁰ De huidige minima die zijn vastgesteld op 0 EUR worden uiteraard gehandhaafd.

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN DE RAAD

tot wijziging van Richtlijn 1999/62/EG betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen, wat betreft de bepalingen inzake belastingen op voertuigen

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 113,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Parlement¹¹,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité¹²,

Handelend volgens een bijzondere wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) In haar Witboek Vervoer van 28 maart 2011¹³ heeft de Commissie de doelstelling geformuleerd om stappen te nemen naar de volledige toepassing van de beginselen „de vervuiler betaalt” en „de gebruiker betaalt” om inkomsten te genereren en de financiering van toekomstige vervoersinvesteringen te waarborgen.
- (2) De jaarlijkse belasting op voertuigen is een vaste belasting die per definitie is gekoppeld aan het feit dat een voertuig gedurende een bepaalde periode is geregistreerd op naam van een belastingplichtige en geen weergave van de mate waarin gebruik wordt gemaakt van de wegeninfrastructuur. Om vergelijkbare redenen zijn de belastingen op voertuigen geen effectief instrument om schoner en efficiënter vervoer aan te moedigen of de congestie terug te dringen.
- (3) Tolheffingen zijn rechtstreeks gekoppeld aan het gebruik van het wegennet en zijn veel beter geschikt om die doelstellingen te verwezenlijken. Overeenkomstig artikel 7 duodecies van Richtlijn 1999/62/EG kunnen lidstaten die een systeem van tolheffingen invoeren voor nationale vervoerders in de nodige compensaties voorzien.
- (4) Voor het bedrijfsleven vormen de belastingen op voertuigen tot dusver een vaste kostprijs, zelfs indien de lidstaten tolgelden zouden innen. Daardoor kunnen de belastingen op voertuigen een belemmering vormen voor de invoering van tolgelden.
- (5) De verlaging van de in Richtlijn 1999/62/EG vastgestelde minima moet de lidstaten dan ook meer ruimte bieden om de belastingen op voertuigen te verlagen. Teneinde het risico op verstoringen van de mededinging tussen in verschillende lidstaten

¹¹ PB C van , blz. .

¹² PB C van , blz. .

¹³ Witboek van 28 maart 2011: "Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem" (COM(2011) 144 definitief).

gevestigde exploitanten zoveel mogelijk te beperken, moet die vermindering stapsgewijs verlopen.

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

HEEFT DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Richtlijn 1999/62/EG wordt als volgt gewijzigd:

- (1) de titel van hoofdstuk II wordt vervangen door:
„Belastingen op zware vrachtoertuigen”;
- (2) in artikel 3, lid 1, wordt het inleidende zinsdeel vervangen door:
“De in artikel 1, onder a), bedoelde belastingen op voertuigen zijn”;
- (3) bijlage I wordt gewijzigd als aangegeven in de bijlage bij deze richtlijn.

Artikel 2

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op aan deze richtlijn te voldoen. Zij delen de Commissie de tekst van die bepalingen onverwijld mede.

Wanneer de lidstaten die bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking ervan naar deze richtlijn verwezen. 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 mede die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

Artikel 3

Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Artikel

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel,

Voor de Raad
De voorzitter