



Brussel, 17 november 2017
(OR. en)

14426/17

Interinstitutionele dossiers:

2017/0114 (COD)

2017/0115 (CNS)

2017/0128 (COD)

TRANS 488
FISC 267
ENV 939
CODEC 1835

NOTA

van:	het secretariaat-generaal van de Raad
aan:	het Comité van permanente vertegenwoordigers (1e deel) / de Raad
nr. vorig doc.:	13772/1/17 REV 1
Betreft:	<p>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 Interinstitutioneel dossier: 2017/0114 (COD)</p> <p>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 vrachtoertuigen, wat betreft de bepalingen inzake belastingen op voertuigen Interinstitutioneel dossier: 2017/0115 (CNS)</p> <p>Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffings-systemen voor het wegverkeer en ter vergemakkelijking van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over niet-betaling van wegentol in de Unie (herschikking) (Voor de EER relevante tekst) Interinstitutioneel dossier: 2017/0128 (COD)</p> <p>– Oriënterend debat</p>

1. INLEIDING

Op 31 mei 2017 presenteerde de Commissie haar mobiliteitspakket, dat een reeks initiatieven bevat inzake de werking van de markt voor goederenvervoer, de sociale voorwaarden en het heffen van tol op het gebruik van de weginfrastructuur.

De voorgestelde herziening van de **Eurovignet-richtlijn** berust op een bredere toepassing van de beginselen "de vervuiler betaalt" en "de gebruiker betaalt". De belangrijkste wijzigingen betreffen:

- een ruimere werkingssfeer van de richtlijn, die ook bussen en touringcars, lichte bedrijfsvoertuigen en personenauto's zal omvatten;
- het geleidelijk afschaffen van op tijd gebaseerde heffingsystemen, met name omdat op tijd gebaseerde heffing onvoldoende de feitelijke kosten van het infrastructuurgebruik weerspiegelt, bijvoorbeeld negatieve externe effecten (luchtverontreiniging, klimaatverandering, geluidshinder, enz.);
- het variëren van de heffingen op basis van CO₂-emissies, bij wijze van stimulans om deze emissies te beperken, en het vereenvoudigen van de invoering van externekostenheffing om beter rekening te houden met de kosten van luchtverontreiniging en geluidshinder. Het voorstel voorziet tevens in de mogelijkheid een tol te heffen voor het gebruik van de infrastructuur tijdens de spitsuren en het invoeren van toeslagen voor bepaalde secties te vergemakkelijken;
- tot slot wordt met het voorstel beoogd meer transparantie te scheppen inzake het gebruik van inkomsten uit tolheffingen en informatie te bieden over de kwaliteit van de infrastructuur.

Voorts heeft een andere voorgestelde herziening van de richtlijn betrekking op de verlaging van de minimale jaarlijkse **voertuigbelasting** op zware vrachtvoertuigen gedurende een periode van vijf jaar.

De herziening van de **wetgeving op elektronische tolheffing** is gericht op het wegnemen van markt- en regelgevingsbelemmeringen voor de Europese dienst voor elektronische tolheffing (*European Electronic Toll Services* - EETS), zodat weggebruikers in heel de EU elektronische tol kunnen betalen met één boordunit, één contract en één factuur, en op het makkelijker innen van onbetaalde wegentol bij bestuurders van in een andere lidstaat geregistreerde voertuigen. Met de herziening van de EETS-richtlijn wordt het volgende voorgesteld:

- een flexibeler kader voor elektronische tolheffing, met name wat betreft technische oplossingen, ter ondersteuning van echte interoperabiliteit in de hele Unie;

- de uitbreiding van het toepassingsgebied van de richtlijn naar tolheffingsregelingen met behulp van automatische nummerplaatherkenning;
- en tot slot, de instelling van een systeem waarmee de lidstaten informatie kunnen uitwisselen over de identiteit van overtreders van tolheffingsregelingen.

2. WERKZAAMHEDEN IN DE VOORBEREIDENDE INSTANTIES VAN DE RAAD

De besprekingen begonnen in juni 2017 in de Groep landtransport. Na een algemene presentatie op 1 juni 2017 werden de effectbeoordelingen op 21 juni 2017 besproken. Onder het Estse voorzitterschap werden de bepalingen van deze voorstellen besproken tijdens vier vergaderingen, op 11/9/2017, 14/9/2017, 6/10/2017 en 23/10/2017. De Groep belastingvraagstukken beval in zijn vergadering van 28 september 2017 aan het voorstel met betrekking tot de belasting op voertuigen (voorstel 2017/0115 (CNS)) in de Groep landtransport te bespreken.

De beginselen "de vervuiler betaalt" en "de gebruiker betaalt" worden over het algemeen door de lidstaten gesteund. De lidstaten verschillen evenwel van mening over de wijze waarop deze beginselen moeten worden toegepast. Een aantal fundamentele punten werd aan de orde gesteld tijdens de eerste besprekingen over de herziening van het **Eurovignet**:

- het opnemen in het toepassingsgebied van voertuigen onder 3,5 ton en bussen;
- de details met betrekking tot de toepassing van het beginsel "de vervuiler betaalt", zoals de opname van de CO₂-indeling en de voorgestelde wijzigingen in de externekostenheffing;
- de flexibiliteit bij de keuze tussen een op afstand en een op tijd gebaseerd systeem, of een combinatie daarvan, afhankelijk van het soort voertuigen; en
- het flexibele gebruik van inkomsten uit congestieheffingen en -toeslagen [...];
- het uitbreiden van de mogelijkheid om in andere dan berggebieden toeslagen in te voeren;
- toegenomen rapportageverplichtingen over de inkomsten, het gebruik van inkomsten en de kwaliteit van de tolwegen;

- toereikende omzettingstermijnen voor de voorgestelde wijzigingen.

Wat betreft de herschikking van de EETS-richtlijn werd het volgende besproken:

- er was algemene tevredenheid over het instellen van een informatieuitwisseling over overtreders van tolheffingsregelingen, en verschillende lidstaten pleitten er zelfs voor om sneller werk te maken van dit beleidsaspect; en
- de lijst van technologieën die voor elektronische tolheffing kunnen worden gebruikt, werd over het algemeen beschouwd als een essentieel element van de rechtshandeling, dat in het toepassingsgebied van de richtlijn dient te worden verankerd;
- toereikendheid van de omzettingsperiode.

3. VRAGEN

De ministers wordt verzocht sturing te bieden met betrekking tot de volgende vragen.

Eurovignet:

1. Is de uitbreiding van het toepassingsgebied van de "Eurovignet"-richtlijn naar alle voertuigen gerechtvaardigd vanuit het oogpunt van beleidsdoelstellingen, met name inzake overheidsfinanciën, sociale rechtvaardigheid, een gelijk speelveld tussen vervoerswijzen en een eerlijkere verdeling van de kosten onder alle weggebruikers? Moeten alle voertuigen op dezelfde wijze worden behandeld?
2. Kunnen de langetermijndoelstellingen van duurzame financiering van de infrastructuur en beperking van emissies en van congestie, beter worden verwezenlijkt door mettertijd over te schakelen naar op afstand gebaseerde tolheffing? Wat moet de tijdshorizon zijn? Wat zijn de voor- en nadelen van op afstand gebaseerde tolheffing? Dienen deze inkomsten te worden geherinvesteerd ten bate van weggebruikers?

EETS:

1. Zijn de ministers het erover eens dat het betalen van tolheffingen in het buitenland moet worden vereenvoudigd door de interoperabiliteit van de elektronische tolheffingssystemen te verbeteren en door de aanbieders van de Europese elektronische-tolheffingsdienst makkelijker toegang te verlenen tot de markt voor tolheffing? Hebben de ministers een mening over de meest geschikte wetgevingsinstrumenten om deze wijzigingen in te voeren?