



Brussel, 28 oktober 2022
(OR. en)

13790/22

**Interinstitutioneel dossier:
2017/0115(CNS)**

**FISC 205
ECOFIN 1061
TRANS 658**

NOTA

van:	het secretariaat-generaal van de Raad
aan:	het Comité van permanente vertegenwoordigers/de Raad
Betreft:	Ontwerprichtlijn tot wijziging van Richtlijn 1999/62/EG betreffende het in rekening brengen van het gebruik van wegeninfrastructuur aan voertuigen, wat betreft de bepalingen inzake belastingen op zware vrachtvoertuigen - Politiek akkoord

I. ACHTERGROND

1. Op 31 mei 2017 heeft de Commissie een voorstel ingediend 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 voertuigen¹.
2. De Commissie heeft het voorstel samen met een ander voorstel tot wijziging van Richtlijn 1999/62/EG wat betreft tolgelden en gebruiksrechten² ingediend als onderdeel van het eerste mobiliteitspakket. Samen moeten deze twee voorstellen de toepassing van heffing voor weggebruik op basis van de afgelegde afstand bevorderen om schoner en efficiënter wegvervoer te stimuleren.
3. Het voorstel inzake tolgelden en gebruiksrechten was bedoeld om tijdsgebonden heffingen ("vignetten") geleidelijk af te schaffen en het beginsel van heffing voor weggebruik uit te breiden tot meer voertuigen, op basis van eenvoudigere en groenere methoden voor de berekening van de heffingen.

¹ Doc. 10175/17.

² Doc. 9672/17.

4. Het doel van het voorstel inzake voertuigenbelasting was de lidstaten meer ruimte te bieden om de belastingen op zware vrachtvoertuigen te verlagen door de minimumbelastingtarieven die zijn vastgelegd in de bijlage bij Richtlijn 1999/62/EG (de Eurovignetrichtlijn) geleidelijk te verlagen.
5. Hoewel de Eurovignetrichtlijn vóór 2017 tweemaal is gewijzigd³, zijn de bepalingen inzake voertuigenbelasting sinds de vaststelling van de oorspronkelijke richtlijn in 1999 niet gewijzigd, waardoor de waarde van de minimumniveaus in de bijlage bij de richtlijn is uitgehold.
6. Ondertussen begonnen de meeste lidstaten zware vrachtvoertuigen te belasten op basis van de afgelegde afstand door tolheffingen in te voeren. Niettemin zijn zij nog steeds verplicht belastingen op zware vrachtvoertuigen te heffen, die per definitie geen verband houden met een specifiek gebruik van de infrastructuur.
7. Het Europees Comité van de Regio's heeft op 31 januari 2018⁴ advies uitgebracht over het voorstel inzake voertuigenbelasting, het Europees Economisch en Sociaal Comité op 2 maart 2018⁵ en het Europees Parlement op 4 juli 2018⁶. Zij steunen allemaal het doel van het Commissievoorstel.

II. WERKZAAMHEDEN IN DE RAAD

8. In september 2017 is onder het Estse voorzitterschap van de Raad besloten beide voorstellen tot wijziging van de Eurovignetrichtlijn als een pakket in de Groep landtransport te behandelen. Het voorstel inzake voertuigenbelasting is daarom op 23 oktober 2017 in die groep gepresenteerd. Daarna werd de bespreking van het voorstel stopgezet in afwachting van de voortgang van het voorstel inzake tolgelden en gebruiksrechten.

³ Door Richtlijn 2006/38/EG en Richtlijn 2011/76/EU.

⁴ Advies van het Europees Comité van de Regio's "Europa in beweging: bevordering van naadloze mobiliteitsoplossingen", CDR3560/2017.

⁵ Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité, EESC-2017-2888.

⁶ Wetgevingsresolutie van het Europees Parlement van 4 juli 2018 over het 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 (P8_TA(2018)0289).

9. Dat laatste voorstel werd intussen besproken in trialogen. In 2021 bevestigden het Comité van permanente vertegenwoordigers en de Commissie vervoer en toerisme (TRAN) van het Europees Parlement het tijdens de trialogen bereikte akkoord, en op 17 januari 2022 keurde het Europees Parlement het standpunt van de Raad in eerste lezing zonder amendementen goed. De richtlijn werd vervolgens op 4 maart 2022 bekendgemaakt in het Publicatieblad⁷.
10. Aangezien het voorstel inzake weggebruiksrechten was aangenomen en het voorstel betreffende de belasting op zware vrachtvoertuigen nog ter tafel lag, besloot het Tsjechische voorzitterschap de besprekingen over het voorstel in de Groep belastingvraagstukken te hervatten, rekening houdend met de rechtsgrond van het voorstel (artikel 113 VWEU) en het voornaamste onderwerp van het voorstel (belastingheffing). Het voorzitterschap heeft op 15 september en 7 oktober 2022 vergaderingen van de Groep belastingvraagstukken over het voorstel georganiseerd.
11. Tijdens de eerste vergadering presenteerde de Commissie haar voorstel, als onderdeel van het eerste mobiliteitspakket. De richtlijn in kwestie is het enige deel dat nog niet is aangenomen. De Commissie legde uit dat de preventie van door belastingen veroorzaakte grensoverschrijdende herregistratie van voertuigen wordt gewaarborgd door instrumenten in het in 2020 goedgekeurde pakket: de richtlijn betreffende de detachering van bestuurders⁸, de verordening inzake rij- en rusttijden en de tachograaf⁹ en de verordening inzake toegang tot de EU-markt voor goederenvervoer over de weg¹⁰.

⁷ PB L 69 van 4.3.2022, blz. 1.

⁸ Richtlijn (EU) 2020/1057 tot vaststelling van specifieke regels met betrekking tot Richtlijn 96/71/EG en Richtlijn 2014/67/EU wat betreft de detachering van bestuurders in de wegvervoersector en tot wijziging van Richtlijn 2006/22/EG wat betreft de handhavingsvoorschriften en Verordening (EU) nr. 1024/2012 (PB L 249 van 31.7.2020, blz. 49).

⁹ Verordening (EU) 2020/1054 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 wat betreft de minimumeisen voor maximale dagelijkse en wekelijkse rijtijden, minimumonderbrekingen en dagelijkse en wekelijkse rusttijden, en Verordening (EU) nr. 165/2014 wat betreft positionering door middel van tachografen (PB L 249 van 31.7.2020, blz. 1).

¹⁰ Verordening (EU) 2020/1055 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 houdende wijziging van Verordeningen (EG) nr. 1071/2009, (EG) nr. 1072/2009 en (EU) nr. 1024/2012 teneinde ze aan te passen aan ontwikkelingen in de wegvervoersector (PB L 249 van 31.7.2020, blz. 17).

12. Tijdens de tweede vergadering heeft de Commissie geactualiseerde cijfers verstrekt over de markt voor goederenvervoer via de weg en uitleg gegeven over de maatregelen die zijn genomen om illegale handelspraktijken uit te bannen door ervoor te zorgen dat vervoerondernemers daadwerkelijk gevestigd zijn in de lidstaat waar zij hun kernactiviteiten uitvoeren. Uit die cijfers blijkt dat de verlaging van de minimumtarieven voor de belasting op zware vrachtvoertuigen een zeer gering effect zou hebben op de prikkels voor vrachtwagenbedrijven om te verhuizen, wat gevolgen zou kunnen hebben voor de belastinggrondslagen van de lidstaten.
13. Voorts presenteerde het Tsjechische voorzitterschap een compromistekst met als belangrijkste kenmerken de mogelijkheid om de minimumtarieven vanaf de inwerkingtreding van de richtlijn tot nul te verlagen (waarbij dus werd afgezien van de door de Commissie voorgestelde geleidelijke verlaging) en een overweging om de lidstaten gerust te stellen dat de verlaging van de minimumtarieven hen voldoende speelruimte zou laten om hun bestaande belastingtarieven voor zware vrachtvoertuigen te handhaven.
14. De meeste lidstaten verwelkomden en steunden de compromistekst van het voorzitterschap en de nadruk die daarin wordt gelegd op maximale flexibiliteit. Sommige lidstaten gaven uiting aan hun bezorgdheid over het begin van de toepassing van de richtlijn en de aanpassing ervan aan het Eurovignetverdrag, over de noodzaak om bijlage I te handhaven als de tarieven tot nul zouden worden verlaagd, en over mogelijke gevolgen voor de begroting als gevolg van de druk om de nationale tarieven te verlagen wanneer andere lidstaten hun tarieven verlagen.
15. Bijgevolg diende het voorzitterschap tijdens de vergadering van de Groep belastingvraagstukken (op hoog niveau) een herziene compromistekst in om tegemoet te komen aan de bezwaren van de delegaties. Met name werd de inwerkingtreding uitgesteld en een herzieningsclausule ingevoegd. Ondanks de brede steun die tijdens de vergadering voor deze tekst werd uitgesproken, waren enkele delegaties nog steeds niet in staat hun voorbehouden in te trekken.
16. In antwoord op de bezwaren heeft het voorzitterschap besloten de toepassingsdatum van de richtlijn te wijzigen en deze in de tekst in de bijlage bij deze nota te veranderen in 1 januari 2026.

III. VOLGENDE STAPPEN

17. In het licht daarvan wordt het Comité van permanente vertegenwoordigers verzocht:

- overeenstemming te bereiken over de tekst in de bijlage bij deze nota;
 - de Raad in overweging te geven een politiek akkoord over de ontwerprichtlijn te bereiken op basis van de compromistekst van het voorzitterschap in de bijlage bij deze nota.
-

2017/0115 (CNS)

Ontwerp

RICHTLIJN VAN DE RAAD

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

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 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 zware vrachtvoertuigen 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 weginfrastructuur. Om vergelijkbare redenen zijn de belastingen op zware vrachtvoertuigen geen effectief instrument om schoner en efficiënter vervoer aan te moedigen of de congestie terug te dringen.

¹¹ PB C [...], [...], blz. [...].

¹² PB C [...], [...], blz. [...].

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

- (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 zware vrachtvoertuigen tot dusver een vaste kostprijs, zelfs indien de lidstaten tolgelden zouden innen. Daardoor kunnen de belastingen op zware vrachtvoertuigen een belemmering vormen voor de invoering van tolgelden.
- (5) Dit betekent dat de verlaging van alle in Richtlijn 1999/62/EG vastgelegde minimumbelastingtarieven tot 0 EUR de lidstaten meer ruimte moet bieden om de belastingen op zware vrachtvoertuigen te verlagen. Onverminderd deze mogelijkheid moeten de lidstaten de huidige voertuigbelastingen op zware vrachtvoertuigen kunnen handhaven, deze belastingen kunnen vervangen door een andere soortgelijke belasting of deze belastingen kunnen afschaffen en vervolgens opnieuw kunnen invoeren.
- (6) De verlaging van alle in Richtlijn 1999/62/EG vastgelegde minimumbelastingtarieven tot 0 EUR doet geen afbreuk aan de mogelijkheid voor de lidstaten om de verlaagde tarieven of vrijstellingen die vóór de vaststelling van deze richtlijn voor zware vrachtvoertuigen gelden, te handhaven.
- (7) Gezien het belang van het waarborgen van de goede werking van de interne markt moet de Commissie uiterlijk op 1 januari 2030 de in Richtlijn 1999/62/EG vastgelegde verlaging van alle minimumbelastingtarieven beoordelen.
- (8) 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 vrachtvoertuigen";

(2) artikel 3 wordt als volgt gewijzigd:

(a) [...] lid 1 **wordt als volgt gewijzigd:**

i) [...] de inleidende zin wordt vervangen door:

"1. "De in artikel 1, punt a), bedoelde belastingen op zware vrachtvoertuigen zijn";

ii) het streepje voor Kroatië wordt vervangen door:

"– Kroatië:

godišnja naknada za uporabu javnih cesta koja se plaća pri registraciji motornih i priključnih vozila, posebna naknada za okoliš na vozila na motorni pogon,";

iii) het streepje voor Slowakije wordt vervangen door:

"– Slowakije:

daň z motorových vozidiel,";

iv) het streepje voor het Verenigd Koninkrijk wordt geschrapt;

(b) lid 2 wordt vervangen door:

"2. Een lidstaat die een van de in lid 1 genoemde belastingen vervangt door een andere, soortgelijke belasting of een in lid 1 genoemde belasting afschaft en vervolgens een soortgelijke belasting invoert, stelt de Commissie daarvan in kennis, die in voorkomend geval een wetgevingsvoorstel tot actualisering van artikel 3, lid 1, indient.";

(c) het volgende lid wordt toegevoegd:

"3. Ongeacht de structuur van de bovengenoemde belastingen kunnen de lidstaten de tarieven van deze belastingen voor elke in bijlage I genoemde categorie of sub-categorie voertuigen vaststellen met inachtneming van het in bijlage I vastgestelde minimum.";

- (3) artikel 6 wordt vervangen door:

"Artikel 6

1. Uiterlijk op 1 januari 2030 beoordeelt de Commissie de uitvoering en het effect van de bepalingen van deze richtlijn betreffende de belastingen op zware vrachtoertuigen. Die beoordeling gaat nader in op de analyse van het effect van die bepalingen op de werking van de interne markt.

2. Op basis van die beoordeling doet de Commissie zo nodig een wetgevingsvoorstel tot dienovereenkomstige wijziging van de desbetreffende bepalingen van deze richtlijn." [...]

- (4) in artikel 7, lid 9, wordt punt c) vervangen door:

"c) elk voertuig dat aan de onderstaande voorwaarden voldoet:

i) het wordt gebruikt voor defensie- of burgerbeschermingsdoeleinden, door de brandweer en andere diensten voor eerstehulpverlening en door de politie, of het wordt gebruikt voor wegonderhoud, of;

ii) het neemt slechts af en toe deel aan het verkeer op de openbare weg in de lidstaat van registratie en wordt door natuurlijke of rechtspersonen gebruikt die het goederenvervoer niet als hoofdactiviteit hebben, mits het vervoer door dit voertuig niet leidt tot vervalsing van de mededinging, en behoudens toestemming van de Commissie, of;

iii) het wordt gebruikt of is eigendom van personen met een handicap; en";

- (5) bijlage I bij Richtlijn 1999/62/EG wordt vervangen door de tekst in de bijlage bij deze richtlijn.

Artikel 2

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op [...] **31 december 2025** aan deze richtlijn te voldoen. Zij delen de Commissie de tekst van die bepalingen onmiddellijk mee.

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.
3. De lidstaten zullen deze richtlijn vanaf [...] **1 januari 2026** moeten toepassen.

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 4

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel,

Voor de Raad
De voorzitter

BIJLAGE

"BIJLAGE I

MINIMUMTARIEVEN VOOR DE BELASTINGEN OP ZWARE VRACHTVOERTUIGEN

Motorvoertuigen			
Aantal assen en maximaal toegestaan totaalgewicht (in ton)		Minimumbelastingtarief (in EUR/jaar)	
Gelijk aan of meer dan	Minder dan	Luchtvering of als gelijkwaardig erkende vering van de aangedreven as(sen) ¹⁴	Andere ophangingssystemen van de aangedreven as(sen)
Twee assen			
12	13	0	0
13	14	0	0
14	15	0	0
15	18	0	0
Drie assen			
15	17	0	0
17	19	0	0
19	21	0	0
21	23	0	0
23	25	0	0
25	26	0	0

¹⁴ Als gelijkwaardig erkende vering 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 toegestane gewichten (PB L 235 van 17.9.1996, blz. 59).

Vier assen			
23	25	0	0
25	27	0	0
27	29	0	0
29	31	0	0
31	32	0	0

VOERTUIGCOMBINATIES (GELEDE VOERTUIGEN EN AANHANGWAGENCOMBINATIES)			
Aantal assen en maximaal toegestaan totaalgewicht (in ton)		Minimumbelastingtarief (in EUR/jaar)	
Gelijk aan of meer dan	Minder dan	Luchtvering of als gelijkwaardig erkende vering van de aangedreven as(sen) ¹⁵	Andere ophangingssystemen van de aangedreven as(sen)

¹⁵ Als gelijkwaardig erkende vering 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 toegestane gewichten (PB L 235 van 17.9.1996, blz. 59).

2 + 1 assen			
12	14	0	0
14	16	0	0
16	18	0	0
18	20	0	0
20	22	0	0
22	23	0	0
23	25	0	0
25	28	0	0
2 + 2 assen			
23	25	0	0
25	26	0	0
26	28	0	0
28	29	0	0
29	31	0	0
31	33	0	0
33	36	0	0
36	38	0	0

2 + 3 assen			
36	38	0	0
38	40	0	0
3 + 2 assen			
36	38	0	0
38	40	0	0
40	44	0	0
3 + 3 assen			
36	38	0	0
38	40	0	0
40	44	0	0

"