



Raad van de
Europese Unie

Brussel, 1 juni 2017
(OR. en)

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

**9672/17
ADD 2**

**TRANS 216
FISC 117
ENV 547
CODEC 927
IA 95**

BEGELEIDENDE NOTA

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.:	SWD(2017) 181 final
Betreft:	WERKDOCUMENT VAN DE DIENSTEN VAN DE COMMISSIE SAMENVATTING VAN DE EFFECTBEOORDELING bij 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 en een 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 de belastingen op voertuigen

Hierbij gaat voor de delegaties document SWD(2017) 181 final.

Bijlage: SWD(2017) 181 final

Brussel, 31.5.2017
SWD(2017) 181 final

WERKDOCUMENT VAN DE DIENSTEN VAN DE COMMISSIE

SAMENVATTING VAN DE EFFECTBEOORDELING

bij

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

en

een 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 de belastingen op voertuigen

{COM(2017) 275 final}

{SWD(2017) 180 final}

Samenvatting
Effectbeoordeling van de herziening van Richtlijn (EG) nr. 1999/62/EG
A. Behoeftte aan maatregelen
Wat is het probleem en waarom is het een probleem op EU-niveau?
<p>Er worden vier problemen aangepakt:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Het wegvervoer is verantwoordelijk voor 17 % van de CO₂-uitstoot in de EU. De marktintroductie van lage-emissievoertuigen en emissieloze voertuigen verloopt te traag om de klimaat- en energiedoelstellingen voor 2030 te halen. 2. De kwaliteit van de wegen in de EU gaat erop achteruit door de daling van de investeringen in infrastructuur en het uitstel van onderhoudsprogramma's, zonder rekening te houden met de economische impact op lange termijn. 3. De tijdsgebonden heffingen (vignetten) die een aantal lidstaten hebben ingevoerd, leiden tot discriminatie van incidentele, buitenlandse chauffeurs. 4. De door het wegverkeer veroorzaakte luchtverontreiniging en congestie vertegenwoordigen een aanzienlijke kostprijs voor de samenleving. <p>Al die problemen kunnen worden aangepakt door een billijke en efficiënte vorm van rekeningrijden. De uitrol van tolsystemen in de EU is niet voltooid en verloopt niet gecoördineerd. Daardoor weerspiegelen de tolheffingen nauwelijks de reële kosten voor het gebruik van het wegennet.</p>
Wat is het streefdoel?
<p>Het doel is het bevorderen van een duurzaam en billijk wegvervoer door een ruimere toepassing van de beginselen „de gebruiker betaalt” en „de vervuiler betaalt”:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. bijdragen tot het terugdringen van de CO₂-uitstoot in het vervoer via een prijsstelling; 2. bijdragen tot een wegennet van goede kwaliteit; 3. ervoor zorgen dat systemen van rekeningrijden niet leiden tot discriminatie van buitenlandse bestuurders; en 4. rekeningrijden gebruiken als effectief instrument om de luchtverontreiniging en congestie terug te dringen.
Wat is de meerwaarde van EU-maatregelen (subsidiariteit)?
<p>De hoge CO₂-uitstoot is een wereldwijd probleem dat een gecoördineerd optreden op alle niveaus vereist. Het probleem van discriminatie van niet-ingezeten bestuurders heeft per definitie een grensoverschrijdende dimensie en kan alleen op supranationaal niveau worden aangepakt. De achteruitgang van de kwaliteit van de wegen, luchtverontreiniging en congestie hebben gevolgen op zowel plaatselijk als EU-niveau. De nationale acties moeten worden gecoördineerd om het vrij verkeer van personen en goederen binnen de Unie te waarborgen.</p>
B. Oplossingen
Welke opties dienen zich aan? Is er al dan niet een voorkeursoptie? Zo neen, waarom niet?
<p>De beleidsopties (BO) verschillen van elkaar door de keuze voor min of meer ingrijpende maatregelen.</p> <p>De belangrijkste maatregelen van BO1 zijn de vereenvoudiging van de bestaande bepalingen, de uitbreiding van het toepassingsgebied tot autobussen/touringcars en, voor de bepalingen inzake niet-discriminatie, lichte voertuigen.</p> <p>BO2 bouwt voort op BO1 en voegt daar de variatie van de heffingen op basis van de CO₂-emissies aan toe met de uitfasering van vignetten voor zware bedrijfsvoertuigen (vrachtwagens en autobussen/touringcars), waarbij de lidstaten worden gestimuleerd om over te schakelen op heffingen op basis van afstand.</p> <p>BO3, met twee varianten, bevat aanvullende maatregelen voor auto's en bestelwagens, de aanpak van congestie op het interstedelijk wegennet (3a en 3b) en de variatie van de tolheffingen en gebruiksrechten voor lichte voertuigen (BO3b) naar gelang van de uitstoot van CO₂ en verontreinigende stoffen.</p> <p>BO4 voorziet voor alle voertuigen in een uitdoofscenario voor vignetten en de verplichte doorberekening van de externe kosten voor zware bedrijfsvoertuigen.</p>

BO3b is de voorkeursoptie. BO4 zou doeltreffender zijn om de doelstellingen te bereiken maar gaat gepaard met een hogere kostprijs. Onder voorbehoud van de politieke besluitvorming, kunnen bepaalde maatregelen van BO4 aan BO3b worden toegevoegd met een voldoende lange uitdoofperiode om een geleidelijke aanpassing en spreiding van de kosten mogelijk te maken.

Hoe reageren de verschillende belanghebbenden? Wie steunt welke optie?

BO1 wordt in het algemeen door de belanghebbenden gesteund, hoewel sommige lidstaten bezwaren hebben tegen maatregelen inzake de kwaliteit van de wegen. Het bevorderen van emissiearme voertuigen (BO2) wordt breed gedragen maar sommige lidstaten maken bezwaar tegen de geleidelijke schrapping van vignetten voor zware bedrijfsvoertuigen. Maatregelen inzake congestieheffingen (BO3) worden met enig scepticisme onthaald maar de belanghebbenden zijn het erover eens dat, indien er dergelijke maatregelen komen, deze op alle voertuigen van toepassing moeten zijn. BO4 roept weerstand op vanwege de strenge verplichtingen voor de lidstaten.

C. Effecten van de voorkeursoptie

Wat zijn de voordelen van de voorkeursoptie (indien er een voorkeur is, anders van de belangrijkste opties)?

BO3b zou

- de congestiekosten tegen 2030 met 9 miljard EUR doen dalen, jaarlijks 10 miljard EUR extra inkomsten uit tolheffingen opleveren en helpen om de investeringen in wegen met 25 % te verhogen;
- de uitstoot van CO₂, NO_x en deeltjes aanzienlijk terugdringen;
- de volksgezondheid ten goede komen en de kosten van luchtvervuiling en ongevallen helpen drukken (- 0,37 miljard EUR tegen 2030);
- tot 208 000 nieuwe banen opleveren en extra baten ter waarde van 0,19 % van het bbp genereren; en
- bijdragen tot de gelijke behandeling van EU-burgers door een halvering van de prijs van de vignetten voor korte periodes.

Wat zijn de kosten van de voorkeursoptie (indien er een voorkeur is, anders van de belangrijkste opties)?

De kosten voor het goederenvervoer zouden met 1,1 % kunnen stijgen terwijl de kosten voor passagiers gelijk blijven. De kosten voor de overheid omvatten de kosten voor de uitrol van nieuwe tolsystemen of de uitbreiding van bestaande systemen door de betrokken lidstaten (eenmalige investering van 1,2 tot 1,4 miljard EUR) en exploitatiekosten a rato van 168-200 miljoen EUR per jaar. De uitbreiding van de tolheffing naar nieuwe delen van het wegennet en nieuwe groepen gebruikers zou de kosten voor de gebruikers doen stijgen met 198-228 miljoen EUR/jaar.

Wat zijn de gevolgen voor kleine en middelgrote ondernemingen en het concurrentievermogen?

Bijna 100 % van de wegvervoerders zijn kmo's. De uitbreiding van de tolheffing zal hun nalevingskosten doen stijgen. Het merendeel van de extra kosten wordt doorberekend aan de klanten, waardoor de prijzen licht zullen stijgen (minder dan 0,25 %). De kostenstijging kan deels worden gecompenseerd door een eventuele verlaging van de belasting op voertuigen.

Een toename van de investeringen in infrastructuur zou uitermate positief zijn voor de bouwnijverheid.

Zijn er significante gevolgen voor de nationale begrotingen en overheden?

Na de kosten voor de uitrol en exploitatie van de nieuwe elektronische tolsystemen zal de overheid kunnen profiteren van extra inkomsten. De netto-impact op de begrotingen van de lidstaten zou oplopen tot een overschot van bijna 10 miljard EUR per jaar.

Zijn er nog andere significante gevolgen?

Er wordt een relatief sterke daling van het dieselverbruik verwacht (-1,3 %).

Is de evenredigheid gewaarborgd?

Het initiatief draagt uitsluitend bij tot de verwezenlijking van de doelstellingen. In plaats van de invoering van rekeningrijden te verplichten, worden nationale maatregelen gecoördineerd en gefaciliteerd. De kosten voor de lidstaten, bedrijven en burgers zijn bescheiden in verhouding tot de potentiële baten. Het initiatief gaat derhalve

niet verder dan nodig is om de geconstateerde problemen op te lossen en de doelstellingen te verwezenlijken.

D. Opvolging

Wanneer wordt het beleid geëvalueerd?

De Commissie zal de nieuwe regelgeving in 2025 evalueren.