

Wijziging van het voorstel voor een richtlijn van de Raad betreffende de toerekening van de kosten van vervoersinfrastructuur aan zware vrachtwagens

(92/C 311/06)

COM(92) 405 def.

(Door de Commissie ingediend op 26 oktober 1992)

Het voorstel van de Commissie van 8 januari 1988 (COM(87) 716 def.)⁽¹⁾, zoals gewijzigd bij haar voorstel van 8 februari 1991 (COM(90) 540 def.)⁽²⁾, wordt als volgt gewijzigd:

⁽¹⁾ PB nr. C 79 van 26. 3. 1988, blz. 8.

⁽²⁾ PB nr. C 75 van 20. 3. 1991, blz. 1.

OORSPRONKELIJK VOORSTEL

Voorstel voor een richtlijn van de Raad betreffende de toerekening van de kosten van vervoersinfrastructuur aan zware vrachtwagens

DE RAAD VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap, inzonderheid op de artikelen 75 en 99,

Gezien het voorstel van de Commissie,

Gezien het advies van het Europese Parlement,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité,

Overwegende dat de nationale stelsels voor belasting op het gebruik of op het houderschap van zware vrachtwagens geleidelijk dienen te worden aangepast; dat deze aanpassing zowel de structuur van deze belastingen als de effectieve tariefniveaus ervan moet betreffen;

GEWIJZIGD VOORSTEL

Voorstel voor een richtlijn van de Raad betreffende de toerekening van de kosten van vervoersinfrastructuur aan bedrijfsvoertuigen

Ongewijzigd.

Overwegende dat de behoeften van de ontwikkeling van het gemeenschappelijk vervoerbeleid en de noodzaak om de eenheid van de interne markt te verzekeren door de opheffing van concurrentievervalsingen en van discriminatie tussen de vervoerondernemers in de Gemeenschap op grond van hun plaats van vestiging, tot vaststelling van gemeenschappelijke normen nopen ten einde de toepassingsvoorwaarden van de verschillende heffingen die rechtstreeks van invloed zijn, op het wegvervoer te harmoniseren;

Overwegende dat de nationale stelsels voor het heffen van belastingen of van rechten op het gebruik of het houderschap van bedrijfsvoertuigen geleidelijk, parallel met de liberalisatie van de markten, dienen te worden aangepast; dat deze aanpassing zowel betrekking moet hebben op de voor het gebruik van de wegeninfrastructuur te betalen rechten als op de tarieven van de motorrijtuigenbelastingen;

Overwegende dat de opheffing van concurrentievervalsingen tussen de vervoerondernemingen uit de verschillende

OORSPRONKELIJK VOORSTEL

GEWIJZIGD VOORSTEL

Overwegende dat een geharmoniseerde structuur van de belastingstelsels op basis van het maximaal toegestane totaalgewicht binnen categorieën volgens aantal en plaatsing van de assen nodig is om op Gemeenschapsniveau een systeem voor de toerekening van de kosten van weginfrastructuur ten uitvoer te kunnen leggen zonder daarmee concurrentiedistorsies te scheppen;

Overwegende dat de belastingtarieven zodanig dienen te worden vastgesteld dat zij de door deze motorrijtuigen voor de weginfrastructuur veroorzaakte kosten weerspiegelen; dat te dien einde de belastingen op motorrijtuigen, rekening houdend met de dieselolieaccijnzen op zijn geharmoniseerde niveau, ten minste de variabele kosten dienen te dekken die aan het gebruik van de infrastructuur door dat motorrijtuig zijn verbonden; dat in de netto te betalen motorrijtuigenbelasting de betaling van tolgelden voor het gebruik van bepaalde weginfrastructuur in sommige Lid-Staten dient te worden verdisconteerd;

Lid-Staten zowel harmonisatie van de heffingsstelsels — motorrijtuigenbelastingen, brandstofaccijnzen of aan de gebruikmaking van een uitrusting gerelateerde rechten — als invoering van een rechtvaardig mechanisme voor de toerekening aan vervoerondernemers van de infrastructuurkosten vooropstelt;

Overwegende dat in een billijk stelsel voor de toerekening van de infrastructuurkosten volgens nader vast te stellen verhoudingen rekening dient te worden gehouden met:

- de directe kosten van aanleg en onderhoud van de weginfrastructuur;
- de externe kosten als gevolg van het gebruik van deze infrastructuur, zoals de kosten die met het milieu verband houden;

Overwegende dat de concurrentievervalsingen tussen de vervoerondernemingen uit de verschillende Lid-Staten en de niet-gerechtigde lastenafwentelingen tussen deze ondernemingen zonder verder uitstel dienen te worden verminderd; dat het derhalve noodzakelijk is de fase van evaluatie en toerekening van de kosten te doen voorafgaan door een overgangsfase van harmonisatie van de heffingen in de huidige staat ervan, waarbij in bepaalde, de definitieve fase voorbereidende maatregelen is voorzien;

Overwegende dat dit harmonisatieproces zoveel mogelijk vergezeld zou moeten gaan van de ontwikkeling van heffingsmechanismen die het best aan de eisen van een territoriale, veeleer dan aan die van een nationale toerekening van de infrastructuurkosten beantwoorden, zoals de brandstofaccijnzen en de rechten of retributies voor het gebruik van een bepaalde infrastructuur;

Overwegende dat de brandstofaccijnzen wegens de bijzondere geschiktheid ervan om aan het territorialiteitsbeginsel uitvoering te geven, althans voorlopig het voornaamste instrument voor de toerekening van de kosten van het wegvervoer kunnen vormen;

Geschrap.

Overwegende dat ernaar moet worden gestreefd in de tarieven van de belastingen of rechten de door de voertuigen veroorzaakte kosten te weerspiegelen, met name de weginfrastructuurkosten en de externe kosten, met inbegrip van de kosten die met het milieu verband houden;

OORSPRONKELIJK VOORSTEL

Overwegende dat het raadzaam is de aanpassing van de nationale belastingstelsels aanvankelijk te beperken tot voor het goederenvervoer binnen de Gemeenschap bruikbare bedrijfsvoertuigen met dieselmotor vanaf een bepaald drempelgewicht;

Overwegende dat voor een nauwgezette toerekening van de kosten van wegeninfrastructuur en van de externe kosten eigenlijk van de desbetreffende kostencijfers in elk van de Lid-Staten zou moeten worden uitgegaan; dat, aangezien dergelijke cijfers thans nog niet overal beschikbaar zijn, er een tijdelijk stelsel dient te worden ingevoerd, dat op door alle Lid-Staten toe te passen minimumtarieven voor motorrijtuigenbelasting is gebaseerd;

Overwegende dat de doelstelling op langere termijn eruit bestaat om voor de belastingheffing op motorrijtuigen tot toepassing van een op het territorialiteitsbeginsel gebaseerd, de gehele Gemeenschap bestrijkend stelsel te komen;

Overwegende dat voor de uitvoering van de verschillende fasen een nauwkeurig tijdschema dient te worden gevolgd;

Overwegende dat de Commissie langs de weg van onderhandeling tot overeenkomsten met derde landen dient te komen om te waarborgen dat het communautaire wegenbelastingstelsel naar behoren functioneert, de verschillen tussen de belastingstelsels van de betrokken partijen worden verminderd en het wegvervoer ongehinderd kan verlopen,

GEWIJZIGD VOORSTEL

Overwegende dat het raadzaam is de aanpassing van de nationale belastingstelsels vooreerst, vanaf een bepaald drempelgewicht te beperken tot bedrijfsvoertuigen die voor het goederenvervoer binnen de Gemeenschap kunnen dienen;

Overwegende dat het dienstig is daartoe voor de thans in de Lid-Staten toegepaste motorrijtuigenbelastingen of voor de belastingen die voor deze motorrijtuigenbelastingen in de plaats mochten komen, minimumtarieven vast te stellen; dat elke Lid-Staat de tarieven van deze belastingen kan aanpassen, en eventueel verlagen, mits de vastgestelde minimumtarieven worden geëerbiedigd;

Overwegende dat concurrentieverstoringsen met name uit de verschillen in de nationale belastingstelsels voortvloeien en in het bijzonder uit het feit dat in sommige Lid-Staten tolgelden worden geheven en in andere niet; dat deze verstoringen niet louter door harmonisatie van de belastingen of van de accijnzen kunnen worden opgeheven, maar dat zij, in afwachting van in technisch en economisch opzicht geschiktere heffingsvormen, tijdelijk kunnen worden afgezwakt door de mogelijkheid om voor het gebruik van autosnelwegen gebruiksrechten in te voeren, mits deze niet discriminerend zijn, niet al te veel formaliteiten meebrengen en niet tot belemmeringen aan de binnengrenzen leiden; dat bij deze gebruiksrechten rekening zou moeten worden gehouden met de infrastructuurkosten en met de externe kosten, met inbegrip van de kosten die met het milieu verband houden;

Overwegende dat, ten einde toepassing van de gebruiksrechten en de tolgelden overeenkomstig het beginsel van dekking van de infrastructuurkosten te waarborgen, bepaalde regels dienen te worden vastgesteld om de voorwaarden voor de toepassing ervan te bepalen;

Overwegende dat een ideale toerekening van de infrastructuur- en van de externe kosten op een nog vast te stellen concept en op volgens een uniforme methode in alle Lid-Staten verzameld cijfermateriaal zou moeten worden gebaseerd; dat, aangezien dit concept en cijfermateriaal thans overal ontbreken, er een voorlopig stelsel van door alle Lid-Staten aan te houden minimumbelastingen dient te worden ingevoerd;

Ongewijzigd.

Overwegende dat voor de aanpassing van de regels aan de ontwikkeling van de situatie en voor de tenuitvoerlegging van de definitieve fase van het communautaire belastingstelsel een tijdschema dient te worden vastgesteld,

Geschrapt.

OORSPRONKELIJK VOORSTEL

HEEFT DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

De Lid-Staten passen hun stelsels voor belastingheffing op het gebruik of het bezit van zware vrachtwagens overeenkomstig deze richtlijn aan.

Deze richtlijn is niet van toepassing op de niet-Europese gebiedsdelen van de Lid-Staten.

Zij is evenmin van toepassing op de Canarische eilanden, Ceuta en Melilla en de Azoren en Madeira.

Artikel 2

1. Voor de doeleinden van deze richtlijn wordt verstaan onder „zware vrachtwagens”, ongelede vrachtwagens, samenstellen en gelede voertuigen die in een Lid-Staat zijn geregistreerd of die, indien zij niet zijn geregistreerd, aldaar tot het verkeer zijn toegelaten en toebehoren aan een in een Lid-Staat gevestigde onderneming of een onderdaan van een Lid-Staat, dan wel door die onderneming of die onderdaan worden gebruikt, voor zover:

- zij door een dieselmotor worden voortbewogen;
- zij voor goederenvervoer over de weg worden gebruikt;
- zij een maximaal toegestaan totaalgewicht hebben van ten minste 12 ton.

2. De Lid-Staten hebben het recht voertuigen van de strijdkrachten of van de politie alsmede voertuigen die eigendom zijn van of zijn geregistreerd op naam van een openbare, regionale of plaatselijke instantie, van de werkingssfeer van deze richtlijn uit te sluiten.

GEWIJZIGD VOORSTEL

Ongewijzigd.

Artikel 1

De Lid-Staten passen hun stelsels voor de heffing van belastingen of rechten op het gebruik of op het bezit van bedrijfsvoertuigen aan overeenkomstig deze richtlijn.

Ongewijzigd.

Artikel 2

1. In deze richtlijn wordt verstaan onder:

- „autosnelweg”, een speciaal voor verkeer met motorrijtuigen ontworpen en aangelegde weg die geen toegang tot de langs die weg gelegen percelen verschaft en:
 - i) die, behoudens op speciale punten en onder tijdelijke omstandigheden, uit van elkaar door een niet voor wegverkeer bestemde scheidingsstrook of uitzonderlijk op andere wijze gescheiden rijbanen voor beide verkeersrichtingen bestaat,
 - ii) zonder gelijkvloerse kruisingen met andere wegen, met trein- of trambanen dan wel met voetpaden, en
 - iii) die met specifieke borden als autosnelweg wordt aangeduid;
- „tolgeld”, de betaling die wordt geïnd, voor een tussen twee punten van een van de in artikel 4, lid 2, onder c), bedoelde infrastructuurvoorzieningen afgelegd traject, waarvan het bedrag, indien het om een autosnelweg gaat, op de afgelegde afstand is gebaseerd;
- „gebruiksrechten”, de betaling die gedurende een bepaalde tijdsduur recht geeft op het gebruik van autosnelwegen;
- „bedrijfsvoertuigen”, ongelede vrachtwagens, samenstellen en gelede voertuigen die in een Lid-Staat zijn geregistreerd of die, indien zij niet zijn geregistreerd, toebehoren aan een in een Lid-Staat gevestigde onderneming of aan een onderdaan van een Lid-Staat, dan wel door die onderneming respectievelijk onderdaan worden gebruikt, voor zover:
 - zij voor het goederenvervoer over de weg worden bestemd;
 - het maximum toegestane totaalgewicht ervan ten minste gelijk is aan 12 ton.

Ongewijzigd.

OORSPRONKELIJK VOORSTEL

Artikel 3

Onverminderd het bepaalde in artikel 5 heeft de in artikel 1 bedoelde aanpassing van de belastingstelsels betrekking op de volgende belastingen:

- België:
verkeersbelasting op de autovoertuigen/*taxe de circulation sur les véhicules automobiles*
- Denemarken:
vægtafgift af motorkøretøjer m. v.
- Duitsland:
Kraftfahrzeugsteuer
- Griekenland:
Τέλη κυκλοφορίας
- Spanje:
a) *impuesto sobre vehículos de tracción mecánica*
b) *impuesto sobre actividades económicas*
- Frankrijk:
a) *taxe spéciale sur certains véhicules routiers*
b) *taxe différentielle sur les véhicules à moteur*
- Ierland:
vehicle excise duties
- Italië
a) *tassa di circolazione sugli autoveicoli*
b) *addizionale del 5 % sulla tassa di circolazione*
- Luxemburg:
taxe sur les véhicules automoteurs
- Nederland:
motorrijtuigenbelasting
- Portugal:
a) *imposto de camionagem*
b) *imposto de circulação*
- Verenigd Koninkrijk:
vehicle excise duties.

Artikel 4

1. De Lid-Staten passen op het gebruik of het bezit van zware vrachtwagens geen andere belastingen of heffingen toe dan de in artikel 3 genoemde.

GEWIJZIGD VOORSTEL

Artikel 3

1. Onverminderd het bepaalde in de artikelen 4 en 5 heeft de in artikel 1 bedoelde aanpassing van de belastingstelsels betrekking op de volgende belastingen:

Ongewijzigd.

2. Wanneer een Lid-Staat een van de in lid 1 bedoelde belastingen door een andere, gelijkaardige belasting vervangt, stelt hij de Commissie daarvan in kennis, die in bedoeld lid de nodige aanpassingen aanbrengt.

Artikel 4

1. De Lid-Staten passen op het gebruik of het bezit van bedrijfsvoertuigen geen andere dan de in artikel 3 genoemde belastingen toe.

OORSPRONKELIJK VOORSTEL

2. Lid 1 vormt geen beletsel voor de invoering of handhaving door de Lid-Staten van:

- a) specifieke belastingen of heffingen van minder belang, zoals de registratierechten die in sommige Lid-Staten worden geheven of de heffingen op voertuigen of ladingen waarvan het gewicht of de afmetingen afwijken;
- b) parkeergelden en heffingen op stadsverkeer, tol op het gebruik van bruggen, tunnels en bergpassen;
- c) overeenkomstig artikel 5 vastgestelde heffingen (tolgelden) op het gebruik van weginfrastructuur.

Artikel 5

1. Voor de tol op zware vrachtwagens gelden de volgende voorwaarden:

- a) de tolheffing houdt geen directe of indirecte discriminatie in op grond van nationaliteit, en geen discriminatie op grond van de herkomst of de bestemming van het verkeer;
- b) de tol houdt verband met de bouw- en exploitatiekosten evenals de gebruikskosten van de betrokken infrastructuur;
- c) de inning van de tol wordt zodanig georganiseerd dat de vrije verkeersstroom zo weinig mogelijk wordt gehinderd. Daartoe passen de Lid-Staten de meest efficiënte inningsmethoden toe die door de jongste technologische ontwikkelingen mogelijk zijn gemaakt.

2. Voor de doeleinden van deze richtlijn mag slechts op bepaalde autosnelwegen of autosnelwegnetten of op gedeelten daarvan tol worden geheven.

GEWIJZIGD VOORSTEL

2. De Lid-Staten kunnen, in afwijking van het bepaalde in lid 1, invoeren of toepassen:

- a) geringe specifieke belastingen of specifieke rechten die bij de registratie van het voertuig worden geïnd of die op buiten het standaardgewicht of de standaardafmetingen vallende voertuigen of ladingen worden geheven;
- b) parkeergelden en specifieke heffingen op stadsverkeer;
- c) heffingen op het gebruik van weginfrastructuur, zoals op het gebruik van autosnelwegen, bruggen, tunnels en van over bergpassen voerende wegen geheven tolgelden of gebruiksrechten overeenkomstig de in artikel 5 vermelde voorwaarden.

Artikel 5

1. De voor bedrijfsvoertuigen geldende tolgelden of gebruiksrechten voor weginfrastructuur zijn aan de volgende voorwaarden onderworpen, met dien verstande dat zij voor een zelfde weggedeelte niet te zamen mogen worden ingevoerd:

- a) zij worden toegepast zonder directe of indirecte discriminatie op grond van nationaliteit en zonder discriminatie op grond van de oorsprong of de bestemming van het verkeer;
- b) zij worden gerelateerd aan de aanleg- en de exploitatiekosten van de betrokken infrastructuur alsmede aan de gebruikskosten;
- c) zij worden zodanig geïmplementeerd, geïnd en de betaling ervan gecontroleerd dat de verkeersstromen zo min mogelijk worden gehinderd door ieder verplicht stoppen of iedere controle aan de binnengrenzen van de Gemeenschap te vermijden. Daartoe werken de Lid-Staten onderling samen ten einde hun inningsmethoden op de efficiëntste technische verbeteringen af te stemmen, aan de binnengrenzen voor het innen van tolgelden gemeenschappelijke systemen in te voeren en, in het geval van de gebruiksrechten, in de andere Lid-Staten mogelijkheden tot betaling van die rechten te scheppen;
- d) de gebruiksrechten zijn evenredig aan de gebruiksduur van de weginfrastructuur. De dag-, week- en maandtarieven stemmen overeen met, respectievelijk, 1/260, 1/52 en 1/12 van het jaarlijks gebruiksrecht. Hieraan mag een gering bedrag worden toegevoegd om rekening te houden met de werkelijke administratiekosten waarvan het niveau evenwel niet zodanig mag worden vastgesteld dat het afschrikkend werkt.

2. De tolgelden en de gebruiksrechten kunnen op het gehele autosnelwegennet of op bepaalde autosnelwegen of op bepaalde autosnelwegennetten of op bepaalde gedeelten van autosnelwegen, respectievelijk autosnelwegennetten worden geheven.

OORSPRONKELIJK VOORSTEL

Onder „autosnelweg” wordt verstaan een speciaal voor verkeer met motorrijtuigen ontworpen en aangelegde weg die geen toegang tot de langs die weg gelegen percelen verschaft en:

- i) die behoudens op speciale punten en onder tijdelijke omstandigheden uit van elkaar door een niet voor wegverkeer bestemde scheidingsstrook of uitzonderlijk op andere wijze gescheiden rijbanen voor beide verkeersrichtingen bestaat,
- ii) waarop op hetzelfde niveau geen gelijkvloerse kruisingen met andere wegen, trein- of tramsporen dan wel voetpaden voorkomen, en
- iii) die met specifieke borden als autosnelweg word aangeduid.

Artikel 6

1. Met het oog op de belastingheffing worden de zware vrachtwagens ingedeeld in categorieën volgens het aantal en de plaatsing van de assen.

2. Binnen elke categorie of subcategorie wordt als belastinggrondslag het maximaal toegestane totaalgewicht van de zware vrachtwagens genomen.

3. De tarieven worden naar gelang van het maximaal toegestane totaalgewicht aan de hand van de indeling in bijlage I gedifferentieerd.

Artikel 7

De regelingen voor het heffen en innen van de belasting worden door elke Lid-Staat afzonderlijk vastgesteld.

Artikel 8

1. Zware vrachtwagens worden in andere Lid-Staten dan de Lid-Staat onder wiens wetgeving zij vallen van de in artikel 3 vermelde belasting vrijgesteld. De belasting op die voertuigen wordt geheven alsof zij uitsluitend worden gebruikt in de Lid-Staat onder wiens wetgeving zij vallen.

2. Onverminderd het bepaalde in artikel 8 van Richtlijn 75/130/EEG van de Raad van 17 februari 1975 houdende vaststelling van gemeenschappelijke voorschriften voor bepaalde vormen van gecombineerd rail/wegvervoer van goederen tussen de Lid-Staten ⁽¹⁾, gewijzigd bij Richtlijn 82/603/EEG ⁽²⁾, mogen de Lid-Staten voor zware vrachtwagens geen vrijstelling of verlaging van de in artikel 3 vermelde belasting toestaan, met name:

GEWIJZIGD VOORSTEL

Geschrapt.

3. De Lid-Staten brengen over de tarieven die zij vaststellen, jaarlijks aan de Commissie verslag uit; dit verslag biedt eveneens voldoende inlichtingen om aan te tonen dat de in de leden 1 en 2 vervatte voorwaarden worden nagekomen.

Geschrapt.

Artikel 6

Elke Lid-Staat stelt de procedures voor het innen van de in artikel 3 bedoelde belastingen vast.

Artikel 7

1. Bedrijfsvoertuigen worden in de andere Lid-Staten dan in die waarvan zij onder het rechtsgebied vallen, van de in artikel 3 vermelde belasting vrijgesteld.

2. Onverminderd het bepaalde in artikel 10 van de onderhavige richtlijn en artikel 8 van Richtlijn 75/130/EEG ⁽¹⁾, mogen de Lid-Staten aan bedrijfsvoertuigen vrijstelling noch verlaging van de in artikel 3 bedoelde belastingen toekennen, en met name niet op de volgende gronden:

⁽¹⁾ PB nr. L 48 van 22. 2. 1975, blz. 31.

⁽²⁾ PB nr. L 247 van 23. 8. 1982, blz. 6.

⁽¹⁾ PB nr. L 48 van 22. 2. 1975, blz. 31.

OORSPRONKELIJK VOORSTEL

- a) op grond van hun verblijf op het grondgebied van andere Lid-Staten;
- b) op grond van bepaalde kwantitatieve of kwalitatieve kenmerken die zij vertonen (bij voorbeeld leeftijd van de voertuigen, aantal voertuigen binnen een zelfde onderneming, enz.).

3. De Lid-Staten mogen geen terugbetaling van de motorrijtuigenbelasting toestaan op basis van de dieselaccijns die eventueel voor hun voertuigen wordt betaald voor de periode dat die zich op het grondgebied van andere Lid-Staten bevinden.

4. De Lid-Staten mogen evenwel vrijstelling of verlaging van belasting toestaan voor de tijd dat de in artikel 2 bedoelde voertuigen op het grondgebied van derde landen verblijven, indien die voertuigen aldaar een soortgelijke motorrijtuigenbelasting als de uit deze richtlijn voortvloeiende belasting moeten betalen.

Artikel 9

De Lid-Staten passen voorlopig de minimumtarieven voor motorrijtuigenbelasting toe die volgens de methode van bijlage II zijn berekend. Deze tarieven worden van kracht op 1 januari 1992 en gelden tot en met 31 december 1994, waarna de op grond van artikel 10 vastgestelde tarieven komen te gelden.

Artikel 10

1. Met ingang van 1 januari 1995 passen de Lid-Staten de minimumtarieven voor motorrijtuigenbelasting toe die op grond van het bepaalde in de onderstaande leden zijn vastgesteld. De Raad besluit over die tarieven uiterlijk op 31 december 1993 aan de hand van een voorstel dat de Commissie ten laatste op 1 maart 1993 bij hem indient.

GEWIJZIGD VOORSTEL

Ongewijzigd.

4. De Lid-Staten mogen naar evenredigheid van de periode gedurende welke de in artikel 2 bedoelde voertuigen op het grondgebied van derde landen blijven, vrijstelling of verlaging van belastingen toekennen, indien aldaar die voertuigen aan soortgelijke belastingen als de in artikel 3 bedoelde zijn onderworpen.

Artikel 8

1. Onverminderd de structuur van de in artikel 3 bedoelde belastingen stellen de Lid-Staten de tarieven van deze belastingen op een dusdanige wijze vast dat zij voor elke categorie of subcategorie van de in bijlage I beschreven voertuigen niet lager zijn dan de in die bijlage vastgestelde minimumtarieven.

2. Aan Portugal en Griekenland wordt tot en met 31 december 1996 toepassing van verlaagde tarieven die ten minste 50 % van de in bijlage I vastgestelde tarieven bedragen, toegestaan.

3. Aan de hand van een hem door de Commissie overlegd verslag onderzoekt de Raad de minimumtarieven om de twee jaar, en voor het eerst uiterlijk op 31 december 1995, ten einde de goede werking van de interne markt te waarborgen en concurrentievervalsingen te voorkomen. Op voorstel van de Commissie kan de Raad, in voorkomend geval, genoemde minimumtarieven aanpassen.

4. De omrekening, in nationale valuta, van de minimumtarieven van de motorrijtuigenbelastingen wordt geactualiseerd, indien de gemiddelde wisselkoers van een nationale munt in ecu in het voorgaande kalenderjaar een afwijking van 5 % naar boven of naar beneden vertoont.

Artikel 9

1. In het belang van de interne markt en het gemeenschappelijk vervoerbeleid neemt de Raad zo spoedig mogelijk passende maatregelen met het oog op de invoering van een geharmoniseerd wegenbelastingstelsel, dat motorrijtuigenbelastingen, brandstofaccijnzen en wegenheffingen (gebruiksrechten en tolgelden) voor het gebruik van bepaalde wegeninfrastructuur omvat, waarbij hij rekening houdt met de infrastructuur- en de externe kosten, met inbegrip van de met het milieu verband houdende kosten.

OORSPRONKELIJK VOORSTEL

2. Voor elk van de in artikel 6 bedoelde motorrijtuigcategorieën delen de Lid-Staten uiterlijk op 1 juni 1992 aan de hand van het schema in bijlage III aan de Commissie de daarmee overeenkomende weginfrastructuurkosten mede.

3. Aan de hand van de gegevens over weginfrastructuurkosten die zij overeenkomstig lid 2 van de Lid-Staten heeft ontvangen, bepaalt de Commissie per voertuigcategorie de gemiddelde weginfrastructuurkosten.

4. Aan de hand van de door de Lid-Staten verstrekte gegevens berekent de Commissie volgens de in bijlage IV opgenomen methode de minimumtarieven voor de motorrijtuigenbelasting per voertuigcategorie uitgaande van de overeenkomstig de leden 1 en 2 verkregen gegevens over de weginfrastructuurkosten en na aftrek van de verwachte opbrengsten uit de dieselolieaccijns per voertuigcategorie.

5. De tarieven van de motorrijtuigenbelasting worden in ecu uitgedrukt.

6. Lid-Staten die de termijn voor het indienen van de gegevens als bedoeld in de leden 1 en 2 niet eerbiedigen, worden niet bij de berekeningen in aanmerking genomen. De weginfrastructuurkosten in de Gemeenschap en de daaruit voortvloeiende belastingtarieven worden in dat geval berekend aan de hand van de door de overige Lid-Staten ingediende gegevens.

7. Voor zover ten minste zeven Lid-Staten niet in staat mochten zijn de Commissie de in bijlage III bedoelde passende gegevens betreffende de weginfrastructuurkosten te verstrekken, is de Commissie gemachtigd de in artikel 9 bedoelde tarieven jaarlijks met ten hoogste 10 % te verhogen.

8. De in de leden 2 tot en met 6 vervatte procedure wordt jaarlijks herhaald. Bij die gelegenheid houdt de Commissie tevens rekening met de noodzaak om de dekking van de weginfrastructuurkosten geleidelijk aan op te voeren zodat uiterlijk op 31 december 1999 ten minste de totale weginfrastructuurkosten zullen zijn gedekt.

9. De Raad neemt uiterlijk vóór 31 december 1993 een besluit over een voorstel van de Commissie betreffende de procedure die voor de uitvoering van lid 8 dient te worden gevolgd.

GEWIJZIGD VOORSTEL

2. De Lid-Staten delen daartoe aan de Commissie de (in bijlage II vermelde) benodigde gegevens mede die zonder overmatige kosten bij de nationale administraties verkrijgbaar zijn.

3. Op grond van de in lid 2 bedoelde informatie, de inmiddels opgedane ervaring en een evaluatie van de werking van de vervoermarkt legt de Commissie vóór 1 januari 1998 een van voorstellen vergezeld gaand verslag aan de Raad voor met het oog op de verwezenlijking van de in lid 1 genoemde doelstelling. Aan de hand van deze voorstellen stelt de Raad uiterlijk op 31 december 1998 een geharmoniseerd stelsel vast dat uiterlijk op 30 juni 1999 in werking dient te treden.

Geschrapd.

OORSPRONKELIJK VOORSTEL

Artikel 11

Met ingang van 1 januari 1992 mogen de nationale instanties tot terugbetaling overgaan van de aan hen op basis van het aantal op tolsnelwegen in de Gemeenschap afgelegde voertuigkilometers betaalde motorrijtuigenbelasting. De terugbetaling geschiedt jaarlijks aan de hand van de formule:

op tolsnelwegen afgelegde voertuigkilometers × nominale jaarlijkse motorrijtuigenbelasting

100 000

GEWIJZIGD VOORSTEL

Artikel 10

1. De nationale instanties mogen tot terugbetaling overgaan van de motorrijtuigenbelastingen die geïnd zijn op basis van:

- a) het aantal op tolsnelwegen in de Gemeenschap afgelegde voertuigkilometers. De terugbetaling gebeurt eenmaal per jaar aan de hand van de volgende formule:

op tolsnelwegen afgelegde voertuigkilometers × nominale jaarlijkse motorrijtuigenbelasting

100 000

en/of

- b) het aantal dagen waarvoor op de autosnelwegen in de Gemeenschap gebruiksrechten zijn betaald. De terugbetaling gebeurt eenmaal per jaar aan de hand van de volgende formule:

totale tijdsduur (in dagen) waarvoor gebruiksrechten zijn betaald × jaarlijkse motorrijtuigenbelasting

365

2. Voor het in het raam van intermodaal vervoer per spoor, over de binnenwateren en over zee afgelegde traject kan onder de in lid 1 bedoelde voorwaarden voor de op de wegen waarvoor een stelsel van tolgelden of gebruiksrechten geldt, afgelegde trajecten terugbetaling van de motorrijtuigenbelastingen gebeuren.

3. De in de leden 1 en 2 bedoelde terugbetalingen mogen in geen geval leiden tot de inning van een belasting die lager is dan de in artikel 8, leden 1 en 2, vermelde minimumtarieven.

Artikel 12

De Lid-Staten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om op 1 januari 1992 aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

Wanneer de Lid-Staten deze bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen naar de onderhavige richtlijn verwezen of wordt hiernaar verwezen bij de officiële bekendmaking van die bepalingen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de Lid-Staten.

Artikel 13

Deze richtlijn is gericht tot de Lid-Staten.

Artikel 11

De Lid-Staten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op 1 januari 1994 aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

Ongewijzigd.

Artikel 12

Ongewijzigd.

BIJLAGE I

MINIMUMTARIEVEN VAN DE MOTORRIJTUIGENBELASTINGEN VOOR BEDRIJFSVOERTUIGEN

Subcategorie bedrijfsvoertuigen naar maximaal toegestaan totaalgewicht (in ton)

ONGELEED

Meer dan	Tot en met	Minimumtarief (in ecu/jaar) (nieuwe tarieven)	Minimumtarief (in ecu/jaar) (oude tarieven)
<i>2 assen</i>			
7,5	12	0	0
12	13	31	71
13	14	86	204
14	15	121	286
15	18	274	645
<i>3 assen</i>			
15	17	54	127
17	19	111	262
19	21	144	339
21	23	222	523
23	25	345	814
25	26	345	814
<i>4 assen</i>			
23	25	146	343
25	27	228	537
27	29	362	853
29	31	537	1 267
31	32	537	1 267

NB:

Met een drijf-as met luchtophanging of met een gelijkwaardig systeem uitgeruste voertuigen worden belast op basis van het tarief voor de voertuigen van één categorie lager. Zo zou bij voorbeeld voor een ongeleed voertuig met drie assen en een maximaal toegestaan totaalgewicht van 23 ton een tarief van 144 ecu in plaats van 222 ecu gelden.

COMBINATIES

Meer dan	Tot en met	Minimumtarief (in ecu/jaar) (nieuwe tarieven)	Minimumtarief (in ecu/jaar) (oude tarieven)
<i>2 + 1 assen</i>			
12	14	0	0
14	16	0	0
16	18	14	32
18	20	32	76
20	22	75	175
22	23	97	229
23	25	175	414
25	28	307	723

Meer dan	Tot en met	Minimumtarief (in ecu/jaar) (nieuwe tarieven)	Minimumtarief (in ecu/jaar) (oude tarieven)
<i>2 + 2 assen</i>			
23	25	70	165
25	26	115	271
26	28	169	398
28	29	204	482
29	31	335	790
31	33	465	1 097
33	36	706	1 666
36	38	706	1 666
<i>2 + 3 assen</i>			
36	38	515	1 216
38	40	700	1 652
<i>3 + 2 assen</i>			
36	38	454	1 072
38	40	628	1 481
40	44	929	2 191
<i>3 + 3 assen</i>			
36	38	225	532
38	40	336	791
40	44	535	1 262

NB:

Met een drijfas met luchtophanging of met een gelijkwaardig systeem uitgeruste voertuigen worden belast op basis van het tarief voor voertuigen van één categorie lager. Zo zou bij voorbeeld voor een voertuig met drie assen en een maximaal toegestaan totaalgewicht van 23 ton een tarief van 75 ecu in plaats van 97 ecu gelden.

BIJLAGE II

DE KRACHTENS ARTIKEL 5, LID 3, EN ARTIKEL 9, LID 2, DOOR ELKE LID-STAAT
TE VERSTREKKEN INFORMATIE

De Lid-Staten doen aan de Commissie voor elke in deze richtlijn vermelde voertuigcategorie opgave van hun infrastructuurkosten. Deze opgave dient elk jaar vóór 30 juni te worden ingezonden en behelst met betrekking tot het jaar voorafgaande aan dat van toezending de volgende informatie ⁽¹⁾.

De voor de verdeling van deze kosten over de bovenbedoelde voertuigcategorieën gebruikte methode dient nauwkeurig te worden beschreven om de diensten van de Commissie in staat te stellen de verschillende gegevens samen te voegen. Elke Lid-Staat kan zijn eigen kostentoerekeningsmethode kiezen.

De te verstrekken informatie

1. Investeringsuitgaven (berekend aan de hand van het gemiddelde over de afgelopen tien jaar):

- voor nieuwe aanleg en uitbreiding;
- voor vernieuwing en herstelwerkzaamheden

van:

- het volledige wegennet;
- het wegennet waarvoor tolgelden of gebruiksrechten gelden,
met opsplitsing naar voertuigcategorie.

2. Exploitatie-uitgaven:

- Lopende uitgaven (berekend aan de hand van het gemiddelde over de afgelopen drie jaar);
- Algemene kosten;
- Uitgaven voor het houden van toezicht

voor:

- het volledige wegennet;
- het wegennet waarvoor tolgelden of gebruiksrechten gelden,
met opsplitsing naar voertuigcategorie.

3. Motorrijtuigenbelasting voor elk van de in bijlage I vermelde voertuigcategorieën.

4. Tolgeld- en gebruiksrechtstarieven voor elk van de in bijlage I vermelde voertuigcategorieën.

5. Lengte van het wegennet waarvoor de tolgelden of de gebruiksrechten gelden.

6. Aantal van elk van de in bijlage I vermelde categorieën voertuigen dat in de betrokken Lid-Staat aan het verkeer deelneemt (nationale en buitenlandse voertuigen) alsmede het aantal door deze voertuigen afgelegde voertuigkilometers (het totaal op de autosnelwegen waarvoor betaald moet worden).

7. Opbrengst van de volgende belastingen en/of rechten:

- Dieselolieaccijnzen;
- Motorrijtuigenbelasting;
- Voor de in deze richtlijn bedoelde voertuigen geheven tolgelden en/of gebruiksrechten.

8. De milieukosten waarmee door de betrokken Lid-Staat rekening wordt gehouden.

⁽¹⁾ In nationale valuta.