

interne-marktwetgeving voor een toekomstig SLIM-onderzoek heeft geselecteerd:

— BTW,

- Extra-communautaire statistieken,
- Bankwezen,
- Een (nog te bepalen) sector of productengroep.

Brussel, 23 april 1997.

De voorzitter

van het Economisch en Sociaal Comité

T. JENKINS

Advies van het Economisch en Sociaal Comité over het „Voorstel voor een richtlijn van de Raad betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen”⁽¹⁾

(97/C 206/05)

De Raad heeft op 27 januari 1997 besloten, overeenkomstig de bepalingen van artikel 75, lid 1, van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, het Economisch en Sociaal Comité te raadplegen over het voornoemde voorstel.

De Afdeling voor vervoer en communicatie, die met de voorbereiding van de desbetreffende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 9 april 1997 goedgekeurd. Rapporteur was de heer Decaillon.

Het Economisch en Sociaal Comité heeft tijdens zijn 345e zitting (vergadering van 23 april 1997) het volgende advies uitgebracht, dat met 118 stemmen vóór, 3 stemmen tegen, bij 8 onthoudingen is goedgekeurd.

1. Inleiding

1.1. Het door de Commissie ingediende voorstel voor een richtlijn

1.1.1. heeft betrekking op

- jaarlijkse motorrijtuigenbelastingen,
- gebruiksrechten en tolgelden,
- het begrip „gevoelige routes”.

1.1.2. Het geldt voor

- motorvoertuigen die bestemd zijn voor het goederenvervoer over de weg waarvan het maximaal toegestane totaalgewicht tenminste 12 ton bedraagt, met uitzondering van de voertuigen die uitsluitend vervoer verrichten binnen de niet-Europese gebiedsdelen van de lid-staten, alsook van voertuigen die geregistreerd zijn op de Canarische Eilanden, Ceuta en Melilla en de Azoren en Madeira, en die uitsluitend vervoer verrichten binnen die grondgebieden of tussen die grondgebieden en het continentale grondgebied van Spanje resp. Portugal.

1.1.3. Het heeft tot doel:

- concurrentiedistorsies bij de verdere ontwikkeling van de interne markt tegen te gaan; daartoe stelt de Commissie het volgende voor:
 - een betere recuperatie van de kosten i.v.m. het gebruik van weginfrastructuur, met inbegrip van de externe kosten;
 - een grotere differentiatie van de heffingen op basis van de werkelijk veroorzaakte kosten;
 - ruimere toepassing van het territorialiteitsbeginsel bij de toerekening van infrastructuurkosten.

1.2. Het richtlijnvoorstel van de Commissie beantwoordt aan twee verplichtingen van juridische aard:

1.2.1. Overeenkomstig artikel 7, f), van Richtlijn 93/89/EG⁽²⁾ dient de Raad het in dit artikel vastgestelde maximumbedrag van de gebruiksrechten te herzien.

⁽¹⁾ PB nr. C 59 van 26. 2. 1997, blz. 9.

⁽²⁾ PB nr. L 279 van 12. 11. 1993, blz. 32; PB nr. C 19 van 25. 1. 1993, blz. 74.

1.2.2. „Binnen een redelijke termijn” dient de Raad ter vervanging van de door het Hof van Justitie in juli 1995⁽¹⁾ nietig verklaarde Richtlijn 93/89/EG een nieuwe richtlijn vast te stellen. Het Hof bepaalde nl. dat

— de Raad, door een wettekst vast te stellen die op belangrijke punten afweek van het voorstel van de Commissie dat door het Europees Parlement op 18 december 1992 — onder voorbehoud van twee kleine wijzigingen — was goedgekeurd, zich niet heeft gehouden aan de in de artikelen 75 en 99 van het Verdrag bedoelde procedure voor het opnieuw raadplegen van het Europees Parlement;

— raadpleging van het Europees Parlement in de in het Verdrag bedoelde gevallen een belangrijk vormvereiste is, waarvan de niet-naleving nietigheid van de desbetreffende wetstekst tot gevolg heeft; effectieve deelname van het Europees Parlement aan het communautaire wetgevingsproces is immers een essentieel onderdeel van het institutionele evenwicht en de uitdrukking van een fundamenteel democratisch beginsel;

— de argumenten van de Raad niet gegrond zijn.

1.3. Het voorstel voor een richtlijn van de Commissie situeert zich in een bijzondere juridische context.

1.3.1. Ten einde de rechtszekerheid veilig te stellen (geen „rechtvacuüm” creëren), heeft het Hof van Justitie het noodzakelijk geacht, alle rechtsgevolgen van de nietig verklaarde richtlijn te handhaven totdat de Raad een nieuwe richtlijn zal hebben vastgesteld.

1.3.2. In het kader van de in artikel 173 van het Verdrag bedoelde wettigheidscontrole heeft het Hof van Justitie zich niet bevoegd geacht om de Raad een termijn voor de vaststelling van een nieuwe richtlijn op te leggen.

1.3.3. De Raad heeft niettemin de plicht om de door hem begane onregelmatigheid binnen een redelijke termijn te herstellen.

1.4. Het richtlijnvoorstel van de Commissie betreft zowel de voltooiing van de interne markt (wegwerken van concurrentiedistorsies) als het gemeenschappelijk vervoerbeleid.

1.4.1. Naast de eigenlijke wetteksten die erop gericht zijn om concurrentievervalsing weg te werken, wordt in het richtlijnvoorstel expliciet verwezen naar andere teksten:

— naar het Witboek inzake „De toekomstige ontwikkeling van het gemeenschappelijk vervoerbeleid”⁽²⁾, waarin voor een meer omvattende strategie voor duurzamer en evenwichtiger vervoer wordt gepleit;

— naar het Groenboek „Naar een eerlijke en doelmatige prijsstelling in het vervoer”⁽³⁾, dat een discussie op gang wil brengen over manieren om ecologisch onverantwoorde ontwikkelingen in de vervoerssector te corrigeren en de externe kosten te internaliseren;

— naar de regulerende, technische of organisatorische instrumenten ter bevordering van aantrekkelijkheid, rentabiliteit en kwaliteit van andere inland vervoerwijzen (o.m. openstelling van de markt voor het railvervoer, PACT-proefprojecten voor het gecombineerd vervoer, marktherstructurering voor het vervoer over de binnenwateren).

2. Historisch overzicht

2.1. Achtergrond van het richtlijnvoorstel

2.1.1. In 1968 stelt de Commissie voor, een systeem van heffingen voor bedrijfsvoertuigen in te voeren⁽⁴⁾.

2.1.2. In 1978 stemt de Raad hiermee in beginsel in.

2.1.3. In 1988 komt de Commissie met een voorstel inzake de toerekening van infrastructuurkosten aan vrachtwagens [COM(87) 716 def.⁽⁵⁾ tot wijziging van COM(86) 750 def.⁽⁶⁾].

2.1.4. In 1992 dient de Commissie een nieuw voorstel voor een richtlijn in (COM(92) 405 def.)⁽⁷⁾; hierin wijzigt zij haar initiële voorstellen alsook de voorstellen in document COM(90) 540 def., dat in 1991 al was voorgelegd⁽⁸⁾.

2.1.5. In 1993 stelt de Raad Richtlijn 93/89/EEG vast „betreffende de toepassing door de lid-staten van de belastingen op sommige voor het goederenvervoer over de weg gebruikte voertuigen en van de voor het gebruik van sommige infrastructuurvoorzieningen geheven tolgeden en gebruiksrechten”. Daarbij wijkt hij echter aanzienlijk af van het voorstel van de Commissie en het advies van het Europees Parlement, vooral ten aanzien van de bepaling dat de Raad niet langer gehouden is om uiterlijk op 31 december 1998 een geharmoniseerd systeem voor motorrijtuigenbelastingen in te voeren en de Commissie niet langer gevraagd wordt om voorstellen te doen voor de invoering van een toerekeningsstelsel op basis van het territorialiteitsbeginsel.

⁽³⁾ COM(95) 691 def. — CES 1261/96 (nog niet in het Publicatieblad verschenen).

⁽⁴⁾ COM(68) 567 def. (PB nr. C 96 van 21. 9. 1968, blz. 44) — PB nr. C 48 van 16. 4. 1968, blz. 5.

⁽⁵⁾ PB nr. C 79 van 26. 3. 1988, blz. 8; PB nr. C 208 van 8. 8. 1988, blz. 29.

⁽⁶⁾ PB nr. C 232 van 31. 8. 1987, blz. 88.

⁽⁷⁾ PB nr. C 311 van 27. 11. 1992, blz. 63; PB nr. C 19 van 25. 1. 1993, blz. 71.

⁽⁸⁾ PB nr. C 75 van 20. 3. 1991, blz. 1; PB nr. C 159 van 17. 6. 1991, blz. 18.

⁽¹⁾ Arrest van het Hof van 5 juli 1995 — Zaak C-21/94. Jurisprudentie van het Hof 1995, blz. I-1827.

⁽²⁾ COM(92) 494 def. — PB nr. C 352 van 30. 12. 1993, blz. 11.

2.2. *Overzicht van de belangrijkste uitspraken van het Economisch en Sociaal Comité*

2.2.1. Het Economisch en Sociaal Comité heeft in diverse positieve adviezen op de voorstellen van de Commissie gereageerd en daarbij verscheidene kanttekeningen geplaatst:

- Advies van 2 juli 1987 over COM(86) 750 def.; rapporteur: Moreland⁽¹⁾;
- Advies van 2 juni 1988 over COM(87) 716 def.; rapporteur: Rouzier⁽²⁾;
- Advies van 24 april 1991 over COM(90) 540 def.; rapporteur: Moreland⁽³⁾;
- Advies van 25 november 1992 over COM(92) 405 def.; rapporteur: Moreland⁽⁴⁾.

2.2.2. De volgende essentiële vraagstukken lopen als een rode draad door de verschillende adviezen van het Comité:

- a) het wegwerken van concurrentiedistorsies moet worden voortgezet;
- b) er moet een gefaseerde en eenvoudige aanpak worden ontwikkeld;
- c) de heffings-, c.q. belastinggrondslag
 - moet uitgaan van het maximaal toegestane gewicht en het aantal assen,
 - mag kleine voertuigen niet benadelen;
- d) ook in de toekomst moet worden gestreefd naar een gemeenschappelijk model met een progressieve tariefstructuur voor de toerekening van infrastructuurkosten en externe kosten;
- e) op termijn dienen tolgelden, behalve voor bepaalde specifieke infrastructuurvoorzieningen, te worden afgeschaft;
- f) vooralsnog moet, zowel voor de algemene als voor de specifieke infrastructuurvoorzieningen, zoveel mogelijk worden uitgegaan van het territorialiteitsbeginsel;
- g) alle economische, sociale en milieukosten en -baten van iedere vervoerswijze moeten in aanmerking worden genomen.

⁽¹⁾ PB nr. C 232 van 31. 8. 1987, blz. 88.

⁽²⁾ PB nr. C 79 van 26. 3. 1988, blz. 8; PB nr. C 208 van 8. 8. 1988, blz. 29.

⁽³⁾ PB nr. C 75 van 20. 3. 1991, blz. 1; PB nr. C 159 van 17. 6. 1991, blz. 18.

⁽⁴⁾ PB nr. C 311 van 27. 11. 1992, blz. 63; PB nr. C 19 van 25. 1. 1993, blz. 71.

3. *Opmerkingen van het Economisch en Sociaal Comité*

3.1. *Rechtsgrondslag van het richtlijnvoorstel*

3.1.1. Het Economisch en Sociaal Comité stelt zich op het standpunt

- dat diverse algemene artikelen van het Verdrag, onder meer artikel 2 en 3, kunnen worden aangehaald om de doelstellingen van het voorstel kracht bij te zetten;
- dat echter de bepalingen van Titel 4 van het Verdrag en meer in het bijzonder die van artikel 75, in feite de rechtsgrondslag van het richtlijnvoorstel moeten zijn.

3.1.2. Het Comité ziet wel in dat het richtlijnvoorstel aan nogal wat Verdragsbepalingen raakt, maar is van mening dat

- deze interdependentie inherent is aan de aard van vervoer en het transversale karakter ervan;
- volledig recht moet worden gedaan aan de specificiteit van het vervoerswezen;
- het opleggen van gebruiksrechten voor vervoersinfrastructuur daarom noodzakelijkerwijs gebaseerd moet zijn op overwegingen die eigen zijn aan het gemeenschappelijk vervoersbeleid;
- het een slechte zaak zou zijn indien deze rechten in verband zouden worden gebracht met de Verdragsbepalingen op fiscaal terrein (art. 95 e.v.);
- artikel 75 niet alleen met het oog op de doelstellingen en bepalingen van het richtlijnvoorstel geschikt is, maar ook met het oog op de goedkeuringsprocedure (art. 189 C), het streven naar efficiency en naar snelle besluitvorming op dit gebied, waarop het Comité reeds herhaaldelijk heeft gewezen.

3.2. *Algemene opmerkingen*

3.2.1. Het Comité bekrachtigt zijn in vorige adviezen reeds ingenomen standpunt dat op het niveau van de Raad zo snel mogelijk overeenstemming moet worden bereikt over de toerekening van infrastructuurkosten in het wegvervoer ten einde

- de interne markt door het wegwerken van concurrentiedistorsies verder te ontwikkelen;
- tot een gezonde concurrentie te komen binnen en tussen de vervoerswijzen;
- recht te doen aan de noodzakelijke bevordering van een doeltreffend, evenwichtig en duurzaam vervoersstelsel;

- het Europese vervoersstelsel, met name met het oog op de uitbreiding, te consolideren;
- het beginsel „de gebruiker betaalt” duidelijk tot uitdrukking te laten komen;
- zowel positieve als negatieve externe effecten van het vervoer in de kosten- en prijsberekeningen te kunnen integreren.

3.2.2. Het Comité herhaalt zijn reeds naar voren gebracht opmerkingen dat tolheffingen weliswaar een toepassing van het territorialiteitsbeginsel zijn, maar dat zij in combinatie met motorrijtuigenbelastingen en accijnzen op een dubbele belastingheffing neerkomen. Daarom blijft het Comité voorstander van afschaffing op termijn van alle tolheffingen. Door gebruikmaking van technologische vernieuwingen (o.m. elektronische inning) kan een dergelijke dubbele belastingheffing worden vermeden en tegelijkertijd de verkeersdoorstroming worden verbeterd.

3.2.3. Het Comité is ingenomen met de gefaseerde, evenwichtige en omzichtige strategie van de Commissie. Ondanks de vele uiteenlopende situaties en inzichten in de lid-staten moet het mogelijk zijn om met deze strategie tot een akkoord op het niveau van de Raad te komen. Gelet op de huidige situatie stemt het Comité in met de benadering van de Commissie, nl. om etappegewijs naar een verdere harmonisatie toe te werken en bepaalde lid-staten in de gelegenheid te stellen, zelf maatregelen te nemen op het gebied van de belastingheffing op voertuigen, mits dit niet tot nieuwe concurrentievervalsingen leidt.

3.2.3.1. Het Comité vestigt er de aandacht op dat de aanpak die thans in de EU wordt gevolgd voor wat de belastingheffing op brandstoffen betreft, meer gebaseerd is op fiscale beleidsoverwegingen dan op overwegingen die samenhangen met het vervoersbeleid; de brandstofaccijns is namelijk een belangrijke bron van inkomsten en zal dat ook blijven.

Het Comité wenst dat er een echte samenhang komt tussen de indirecte belastingen in het kader van het belastingbeleid en de directe heffingen in verband met het gebruik van infrastructuur en de dekking van externe kosten in het kader van het vervoersbeleid.

3.2.4. Het Comité heeft waardering voor de inspanningen van de Commissie om een voorstel in te dienen dat

- recht doet aan het beginsel dat naar voertuigcategorie moet worden gedifferentieerd, maar tegelijkertijd eenvoudig genoeg is om zonder administratieve meerkosten op korte termijn te kunnen worden toegepast;
- recht doet aan het beginsel dat de heffing zo nauw mogelijk aansluit bij de daadwerkelijke benutting van verkeersinfrastructuur;

- op eenvoudige en evenwichtige wijze de integratie van de externe kosten in de verschillende wijzen van heffing mogelijk maakt en tegelijkertijd recht doet aan het beginsel van niet-discriminatie en compatibiliteit tussen de verschillende heffingsvormen;
- recht doet aan het specifieke karakter van bepaalde situaties en infrastructuren.

3.2.5. Het Comité heeft ook waardering voor de inspanningen die de Commissie zich heeft getroost om haar voorstel op zijn praktische effecten te toetsen. De analyse van de Commissie is weliswaar aanvechtbaar, maar betrekkelijk volledig en zorgvuldig.

3.2.6. Het Comité wil hier herhalen dat het instemt met het streven naar veralgemening van het territorialiteitsbeginsel, maar vestigt de aandacht van de Commissie op een aantal praktische problemen.

3.2.7. Het Comité heeft er uiteraard begrip voor dat de lid-staten voldoende belastingontvangsten moet worden gegarandeerd, maar wil hierbij met nadruk aantekenen dat

- de ontvangsten overeen moeten komen met het werkelijke gebruik van de verkeersinfrastructuur en niet alleen maar gericht moeten zijn op een algemene vergroting van de belastingontvangsten;
- de reorganisatie van heffing en inning op evenwichtige, beheerste en billijke wijze vorm moet worden gegeven om gebruikersgroepen die zich momenteel in een bijzonder moeilijke situatie bevinden, niet op ongerechtvaardigde wijze te benadelen, om het vrije-verkeersbeginsel niet te belemmeren en het ontstaan van nieuwe intra- en/of intermodale distorsies te voorkomen.

3.2.8. Het Comité onderstreept opnieuw dat het groot belang hecht aan een evaluatie en internalisering van de infrastructuurkosten en de externe effecten. Deze internalisering dient te gelden voor alle vervoerswijzen, maar, gelet op de huidige situatie en de noodzaak om gefaseerd te werk te gaan, moet in eerste instantie worden begonnen bij de meest blootgestelde sector, nl. het wegvervoer. Voorts herinnert het Comité eraan dat volledige doorberekening van de externe effecten veronderstelt dat een analyse en internalisering op kosten/batenbasis worden doorgevoerd [zie o.a. het advies over het „Groenboek betreffende de invloed van het vervoer op het milieu: een strategie van de Gemeenschap gericht op een milieuvriendelijke ontwikkeling van het vervoer”⁽¹⁾ en het initiatiefadvies over „Infrastructuurkosten wegvervoer: grondslag voor een vergelijking met andere vervoerwijzen”⁽²⁾].

(1) PB nr. C 313 van 30. 11. 1992, blz. 18.

(2) PB nr. C 18 van 22. 1. 1996, blz. 27.

3.2.9. Ofschoon het Comité inziet dat met dit voorstel een specifiek doel wordt nagestreefd, meent het toch dat dit niet los kan worden gezien van de noodzaak voor de Raad om op andere gebieden van het vervoersbeleid op korte termijn besluiten te nemen en om deze besluiten in het kader van een geïntegreerde strategie op elkaar af te stemmen [zie onder meer het advies over het Groenboek „Naar een eerlijke en doelmatige prijsstelling in het vervoer — mogelijke beleidskeuzen voor het internaliseren van de externe kosten van vervoer in de Europese Unie” (1)].

3.2.10. Het Comité stemt weliswaar in met het begrip „gevoelige routes”, maar vraagt zich af met behulp van welke procedures bepaald zal worden welke routes „gevoelig” zijn. Het zou graag zien dat toekenning van dit predikaat geen belemmeringen van het vrije verkeer noch nieuwe concurrentiedistorsies tot gevolg heeft.

4. Bijzondere opmerkingen

4.1. *Gevolgen voor de samenstelling van het voertuigenpark*

4.1.1. Het stemt het Comité tot voldoening dat een steeds groter deel van het voertuigenpark zal bestaan uit milieuvriendelijkere voertuigen.

4.1.2. Wel plaatst het Comité een vraagteken bij de wat stereotyperende wijze waarop de Commissie haar ramingen heeft opgesteld. Zij lijkt daarbij de clausule „onder overigens gelijke omstandigheden” te hebben gehanteerd.

4.1.3. Er zijn tegenwoordig diverse actoren en lidstaten die zich inzetten voor aanscherping van de technische normen waaraan wegvoertuigen moeten voldoen. De Commissie zou er goed aan doen, eventuele veranderingen in de technische normen en de effecten daarvan in de vorm van slijtage aan de infrastructuur en externe kosten met behulp van „simulaties” door te rekenen.

4.1.4. Voorts sluit het Comité niet uit dat toepassing van de richtlijn niet-bedoelde effecten zal hebben en de dualisering van het voertuigenpark en de sector wegvervoer in de hand zal werken: een betrekkelijk gering aantal bedrijven heeft voldoende financiële capaciteit om zich aan de meest doeltreffende normen te kunnen houden en zou dan in aanmerking komen voor degressieve belastingen, tolheffingen en gebruiksrechten; voor een steeds groter aantal bedrijven geldt echter dat deze normen niet haalbaar zijn, met het gevolg dat zij niet alleen te hoge belastingen/heffingen/tolgeden zouden betalen, maar ook meer schade aan de infrastructuur en hogere externe kosten zouden veroorzaken.

4.2. *Gevolgen voor de vervoerskosten*

4.2.1. Het Comité neemt er tot zijn tevredenheid kennis van dat de gevolgen voor de vervoerskosten gering zullen zijn.

4.2.2. Toch vreest het Comité dat zich niet-gewenste effecten zullen voordoen: naar gelang van de situatie van de verschillende marktdeelnemers zullen zelfs geringe effecten van op het gebruik van verkeersinfrastructuur geheven directe belastingen sterker of minder sterk doorwerken.

4.2.3. Voor sommige bedrijven zal het effect naar verhouding klein zijn en kunnen de meerkosten op de prijzen worden afgewenteld, maar voor andere bedrijven betekent dit nog een extra financiële last.

4.3. *Gevolgen voor de vraag naar wegvervoer — modal shift*

4.3.1. Het Comité neemt er kennis van dat de bepalingen van de richtlijn slechts een gering effect zullen hebben op het wegvervoer als vervoerswijze.

4.3.2. Naar het oordeel van het Comité kan de richtlijn alleen via vervolgwetgeving worden verdiept indien tegelijkertijd, of althans op korte termijn, verdere bepalingen worden uitgevaardigd die inwerken op het aanbod, zowel op het gebied van infrastructuur, op het gebied van de door andere vervoerswijzen verleende diensten als op dat van de nieuwe telematicadiensten [zie het initiatiefadvies over de „Toepassing van telematicasystemen in het intermodale vervoer in een paneuropese context” (2)].

4.3.3. Het Comité dringt er daarom bij Raad en Commissie op aan, krachtig te streven naar mogelijkheden om een multimodaal vervoersaanbod te bevorderen dat beter presteert en infrastructuur en milieu meer ontziet (zie het advies over het Groenboek „Naar een eerlijke en doelmatige prijsstelling in het vervoer — mogelijke beleidskeuzen voor het internaliseren van de externe kosten van vervoer in de Europese Unie”).

4.4. *Gevolgen voor de prijs van goederen*

4.4.1. Het stemt het Comité tot voldoening dat de richtlijn slechts geringe gevolgen zal hebben voor de prijs van de door vervoersondernemingen vervoerde goederen.

4.4.2. Gelet op het feit dat een vergelijking tussen de lange-termijnontwikkeling van de vervoerstarieven en de prijs van de vervoerde goederen duidelijk in het nadeel van eerstgenoemde uitvalt, meent het Comité zelfs dat het effect op de goederenprijzen volledig voor

(1) COM(95) 691 def. — CES 1261/96 (nog niet in het Publicatieblad verschenen).

(2) CES 1391/96 (nog niet verschenen in het Publicatieblad).

rekening zou kunnen worden genomen door de verladers of opdrachtgevers, zonder dat dit negatieve gevolgen behoeft te hebben voor hun concurrentiepositie.

4.5. *Gevolgen voor de externe en infrastructuurkosten*

4.5.1. Het Comité verwijst in dit verband naar de algemene en bijzondere opmerkingen die het reeds heeft geformuleerd (zie het advies over het Groenboek „Naar een eerlijke en doelmatige prijsstelling in het vervoer — mogelijke beleidskeuzen voor het internaliseren van de externe kosten van vervoer in de Europese Unie”).

4.6. *Gevolgen voor de belastingopbrengsten*

Het Comité neemt kennis van de verwachte toename van de opbrengsten, maar wil er hier op wijzen dat

- dit niet het doel van de richtlijn is,
- een grotere differentiatie naar gebruiker wenselijk zou zijn, zowel voor de toerekening van de reële kosten als vanuit het billijkheidsbeginsel.

4.7. *Gevolgen voor het concurrentievermogen*

4.7.1. Het Comité neemt er nota van dat de geringe stijging van de vervoersstarieven meer dan gecompenseerd zou moeten worden door een toename van de efficiency van het vervoer en van het vervoersstelsel in zijn geheel.

4.7.2. Het Comité wil er wel op wijzen dat, zoals hierboven reeds uiteengezet, de efficiency van het wegvervoer en het vervoersstelsel als geheel afhankelijk is van bepalingen die erop zijn gericht het vervoersaanbod te verbeteren.

4.8. *Gevolgen voor productie- en handelsstructuren, Europese Ruimte*

4.8.1. Het Comité neemt er nota van dat de gevolgen van dit voorstel niet nadelig worden geacht voor de coherentie en de cohesie van de Gemeenschap.

4.8.2. Het verzoekt de Commissie echter, bij het opstellen van haar rapport over de evaluatie van de toepassing van de richtlijn, meer te doen dan alleen maar — wanneer dat nodig zou zijn — corrigerende maatregelen voor te stellen, en in het kader van nieuwe voorstellen te streven naar maatregelen en procedures die een positief effect hebben op coherentie en cohesie van de Gemeenschap als producerende, handel drijvende en geografische eenheid.

4.9. *Sociale gevolgen*

4.9.1. Het Comité betreurt dat de Commissie niet onderzocht heeft wat de sociale gevolgen van haar

richtlijnvoorstel zouden zijn. Deze lacune moet worden opgevuld, onder meer door te kijken naar de eventuele gevolgen van de richtlijn voor de belastingdruk, een mogelijke verslechtering van de arbeidsomstandigheden en de naleving van de regelgeving, en een eventueel ruimere inschakeling van toeleveranciers in het wegvervoer. Daarbij dient onderscheid te worden gemaakt naar landen en bedrijvencategorieën.

4.9.2. Afhankelijk van de uitkomsten van dit onderzoek zou de Commissie de nodige initiatieven moeten nemen om

- eventuele negatieve gevolgen van deze richtlijn te corrigeren;
- door verbetering van de arbeidsomstandigheden in de vervoerssector te komen tot meer efficiency en een betere kwaliteit van het aanbod.

5. *Bijzondere overwegingen*

5.1. *Tweede overweging*

5.1.1. Het verheugt het Comité dat plaats is ingeruimd voor de toerekening van de externe kosten. Wel plaatst het een vraagteken bij de zinsnede „waar toepasselijk”, die in tegenspraak lijkt met de vierde overweging, waarin staat dat er „een duurzame vervoerssector” moet komen en dat „het gebruik van milieuvriendelijke middelen voor het vervoer van goederen” moet worden aangemoedigd, en met de tiende overweging, waarin staat dat „een grotere mate van differentiatie van de gehanteerde economische instrumenten” moet worden aangemoedigd.

5.1.2. Het Comité stelt daarom voor, de tweede overweging anders te formuleren.

5.2. *Artikel 2*

5.2.1. Gelet op de huidige ontwikkeling van bepaalde vervoersdiensten (o.m. bode- en koeriersdiensten) vraagt het Comité zich af of het toepassingsgebied wel beperkt moet blijven tot uitsluitend voertuigen met een maximaal toegestaan totaalgewicht van ten minste 12 ton.

De Commissie zou althans ten aanzien van de volgende punten moeten aantonen dat een beperking op haar plaats is: geen concurrentiedistorsie en tegelijkertijd een met de realiteit overeenkomende toerekening van de kosten voor het gebruik van infrastructuur en van de externe kosten, of zij zou deze beperking moeten motiveren door te verwijzen naar de geleidelijke, eenvoudige en gefaseerde aanpak die zij bepleit.

5.2.2. Het Comité plaatst ook een vraagteken bij de definitie van „externe kosten”. De Commissie noemt „verkeersopstoppen”, „luchtverontreiniging en geluidshinder”. Andere elementen, zoals veiligheid, het beslag dat op ruimte wordt gelegd, vibraties, moeten wellicht ook in aanmerking worden genomen.

5.3. Artikel 6

5.3.1. Het Comité steunt weliswaar het streven van de Commissie naar vereenvoudiging, maar heeft twijfels over de voorgestelde differentiatie naar voertuigcategorie:

— zou het met een meer verfijnde differentiëring niet mogelijk zijn om dichter aan te schuiven bij de

werkelijke toerekening van de gebruikskosten van infrastructuur en van de externe kosten;

— heeft de voorgestelde lineaire progressiviteit van 10 % tussen voertuigen van de categorie EURO, voertuigen van de categorie EURO I en voertuigen van categorie EURO II andere motieven dan een streven naar eenvoud?

Brussel, 23 april 1997.

De voorzitter

van het Economisch en Sociaal Comité

T. JENKINS

Advies van het Economisch en Sociaal Comité over het „Witboek — een strategie om de spoorwegen in de Gemeenschap weer vitaal te maken”

(97/C 206/06)

De Europese Commissie heeft op 2 augustus 1996 besloten, overeenkomstig artikel 198 van het EG-Verdrag, het Economisch en Sociaal Comité te raadplegen over het voornoemde Witboek.

De Afdeling voor vervoer en communicatie, die met de voorbereiding van de desbetreffende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 9 april 1997 aangenomen. Rapporteur was de heer von der Decken.

Het Economisch en Sociaal Comité heeft tijdens zijn 345e Zitting (vergadering van 23 april 1997) het volgende advies uitgebracht, dat met 115 stemmen vóór, 4 stemmen tegen, bij 6 onthoudingen is goedgekeurd.

1. Het Commissiedocument

Onderhavig Witboek is een nieuw beleidsinstrument waarmee de Commissie verkeerscongestie wil bestrijden, milieuverontreiniging wil beperken en de Europese vervoerssystemen beter op elkaar wil laten aansluiten. Zij heeft dit document echter in de eerste plaats uitgebracht omdat zij de teruggang in het goederen- en personenverkeer per spoor een halt wil toeroepen. Daartoe stelt zij een nieuwe strategie voor die een grondige wijziging van de bestaande organisatiestructuren omvat en gericht is op verwezenlijking van een nieuw soort spoorwegen die worden geëxploiteerd door ondernemingen voor wie de wens van de klant op de eerste plaats komt. Zij stelt met name voor, een aantal transeuropese „goederen-snelspoortrajecten” aan te leggen waartoe alle exploitanten toegang hebben. Tevens strekken haar voorstellen tot stimulering van het railvervoer, dat qua veiligheid, milieuvriendelijkheid en kosten een alternatief voor of een aanvulling op het wegvervoer is.

De Commissie baseerde zich bij het opstellen van het Witboek op de suggesties van een door commissaris Kinnock ingestelde groep van deskundigen die bestond uit vertegenwoordigers van het spoorwegmanagement en de vakverenigingen, alsmede exploitanten en gebruikers van railvervoersinfrastructuur. De groep publiceerde in juni 1996 haar verslag „The future of rail transport in Europe”.

De nieuwe strategie behelst in de eerste plaats een voorstel voor een vierfasenplan om de spoorwegen in de Unie weer te vitaliseren:

1.1. Duidelijke scheiding van de financiële verantwoordelijkheid van overheid en spoorwegmaatschappij

— De Commissie wil vanaf 1997 regelmatig rapporteren over de vooruitgang die de lid-staten boeken bij het verlagen van de schulden en de verbetering van het financieel management van de spoorwegmaatschappijen;

— Zij staat staatssteun voor sinds 1993 aangegane schulden en lopende tekorten slechts toe voor zover