

Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over het „Voorstel voor een Richtlijn van de Raad houdende wijziging van Richtlijn 92/81/EEG en Richtlijn 92/82/EEG tot vaststelling van een bijzondere belastingregeling voor als motorbrandstof voor commerciële doeleinden gebruikte gasolie en tot geleidelijke onderlinge aanpassing van de accijnzen op benzine en op gasolie”

(COM(2002) 410 def. — 2002/0191 (CNS))

(2003/C 85/28)

De Raad heeft op 4 september 2002 besloten het Europees Economisch en Sociaal Comité overeenkomstig artikel 262 van het EG-Verdrag te raadplegen over het voornoemde voorstel.

De gespecialiseerde afdeling „Economische en monetaire unie, economische en sociale samenhang”, die was belast met de voorbereidende werkzaamheden, heeft haar advies op 26 november 2002 goedgekeurd. Rapporteur was de heer Levaux.

Het Economisch en Sociaal Comité heeft tijdens zijn 396e zitting van 22 en 23 januari 2003 (vergadering van 23 januari) het volgende advies uitgebracht, dat met 67 stemmen vóór en 29 stemmen tegen, bij 6 onthoudingen, is goedgekeurd.

1. Inleiding

1.1. Het doel van deze richtlijn is: „de belastingregelingen voor motorbrandstoffen voor beroepsdoeleinden los te koppelen van die voor motorbrandstoffen voor particulier gebruik” en „de belasting op gasolie voor beroepsdoeleinden geleidelijk opwaarts te harmoniseren. Hierdoor zal de concurrentie tussen de betrokken ondernemingen in mindere mate worden verstoord.”

1.2. Om deze doelstellingen te verwezenlijken stelt de Commissie voor twee richtlijnen te wijzigen die sinds 1992 een communautair belastingstelsel voor minerale oliën vormen:

- Richtlijn 92/81/EEG van de Raad betreffende de harmonisatie van de structuur van de accijns op minerale oliën,
- Richtlijn 92/82/EEG van de Raad betreffende de onderlinge aanpassing van de accijnstarieven voor minerale oliën.

Deze reeds bij Richtlijn 94/74/EG gewijzigde richtlijnen voorzien in een minimumtarief voor elke minerale olie op grond van het gebruik waarvoor deze is bestemd, dat wil zeggen als motorbrandstof, voor industriële en commerciële toepassingen of als huisbrandolie.

1.3. De Commissie stelt vast dat de minimumaccijnstarieven sinds 1992 niet meer zijn gewijzigd en dat de werkelijk gehanteerde accijnstarieven van lidstaat tot lidstaat sterk uiteenlopen. Het tarief voor gasolie varieert van 245 tot 750 euro per 1 000 liter.

1.3.1. De Commissie stelt daarom voor: Enerzijds een forse en geleidelijke verhoging van het accijnstarief voor commerciële gasolie door het spiltarief op 350 euro per 1 000 liter vast te stellen, terwijl het huidige minimumtarief 245 euro bedraagt.

- Een fluctuatiemarge rond het spiltarief van ongeveer 100 euro om met bestaande afwijkingen tussen de lidstaten rekening te houden;

- een jaarlijkse aanpassing van het spiltarief aan de geharmoniseerde index van de consumptieprijzen. Deze indexering is beperkt tot 2,5 %;
- een jaarlijkse geleidelijke vermindering van deze fluctuatiemarge om in 2010 een geharmoniseerde index te bereiken.

1.3.2. Anderzijds een verhoging van het minimumtarief voor niet-commerciële gasolie en aanpassing van de accijns op gasolie aan die op benzine.

1.4. De Commissie voert in haar toelichting en overwegingen bij het voorstel voor een richtlijn onder meer de volgende argumenten aan:

- het feit dat de mededingingsverstoring in het wegvervoer van goederen en personen dient te worden beperkt;
- milieubescherming;
- de bescheiden prijs van de voorgestelde maatregelen wat betreft economische, begrotings- en milieueffecten voor burgers, kandidaat-lidstaten en de rechtszekerheid.

2. Algemene opmerkingen

2.1. Het Comité heeft altijd gepleit voor beleidsmaatregelen ten behoeve van de openstelling van markten en evenwichtige vrije mededinging. Alle maatregelen gericht op het beperken of wegnemen van mededingingsverstoringen die bepaalde operatoren onbillijke voordelen opleveren, worden derhalve door het Comité gesteund. Aangezien een en ander ook met de voorgestelde richtlijn wordt beoogd, onderschrijft het Comité de doelstellingen van de Commissie, onder voorbehoud van onderstaande opmerkingen.

2.2. Het Comité stelt vast dat in de richtlijn wèl rekening wordt gehouden met de situatie van de kandidaat-lidstaten, terwijl mededinging door derde landen als Rusland, Oekraïne, en Turkije aan de orde komt.

2.2.1. Het Comité adviseert de Commissie een heffing naar Zwitsers model ⁽¹⁾ in te voeren en buitenlandse vrachtwagens aan de grenzen van de uitgebreide Unie te laten betalen voor het gebruik van het wegennet in de EU.

2.3. Er zij evenwel op gewezen dat de verschillen tussen de accijnstarieven niet de enige oorzaak zijn van de mededingingsverstoring in het wegvervoer. Zo verschillen de salarissen nog steeds van lidstaat tot lidstaat en is er soms ook sprake van verschillen wat betreft feitelijke werkduur en rijtijden, aangezien op deze zaken nog steeds onvoldoende toezicht wordt uitgeoefend.

2.3.1. De Commissie merkt op dat de accijnzen maar een onderdeel zijn van de belastingen op brandstoffen. Om een einde te maken aan de gevolgen van een veelvormig belastingstelsel herinnert de Commissie eraan dat in het Witboek „Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen” wordt voorgesteld „geleidelijk een systeem van heffingen op het gebruik van de vervoersinfrastructuur in te voeren en de samenhang van het belastingstelsel te versterken. Te dien einde wordt voorgesteld voor 2003 een enkel belastingtarief voor motorbrandstof voor beroepsdoeleinden in te stellen...”.

2.3.2. Het Comité meent dat er dringend een samenhangend belastingstelsel voor het geheel van belastingen en accijnsrechten op commerciële brandstof tot stand moet worden gebracht. Het onderhavige voorstel voor harmonisering van de accijnsrechten zou deel moeten uitmaken van zo'n enkelvoudig belastingstelsel.

2.4. Aangezien de opbrengsten van deze rechten voor de staten en regio's zijn bestemd, zou er alleen opwaartse harmonisatie kunnen plaatsvinden, maar de Commissie betreurt dat het niet-verhogen van het communautaire minimumtarief sinds 1992 de verschillen tussen lidstaten scherper heeft doen uitkomen, zoals thans blijkt. Derhalve wordt een spiltarief voor gasolie van 350 euro voorgesteld (d.w.z. een verhoging van 42 % ten opzichte van het minimumtarief van 245 euro). Het Comité begrijpt de noodzaak van deze verhoging, die in de meeste staten en regio's zal leiden tot extra belastinginkomsten die uitsluitend zouden moeten worden bestemd om de overschakeling van wegtransport naar milieuvriendelijker alternatieven (zoals gedefinieerd in het witboek) te financieren.

2.5. De Commissie meent dat verhoging van de accijnsrechten door de toename van vervoerskosten tot minder verkeer zal leiden. Wat dit betreft wijst het Comité er echter op dat het

goederen- en personenvervoer voorziet in een groeiende behoefte vanwege het toenemende handelsverkeer (Witboek Vervoersbeleid tot het jaar 2010). Dit handelsverkeer wordt bovendien als een teken van een gezonde economie beschouwd en zal door de uitbreiding alleen nog maar toenemen. Verhoging van de accijnsrechten dient de vervoersbehoefte derhalve niet te verminderen, maar te zorgen voor extra middelen om de negatieve milieueffecten te beperken, gesteld dat zij hiervoor zullen worden gebruikt.

2.6. Het Comité heeft er van oudsher en bij herhaling in zijn adviezen voor gepleit het langeafstandsvervoer van handelswaar over de weg te laten plaatsvinden via minder vervuilende alternatieven zoals het spoor, de binnenvaart of „snelwegen op zee”.

2.6.1. Er zij in dit kader op gewezen dat er vaart moet worden gezet achter de tenuitvoerlegging van de beleidslijnen die zijn uitgezet in het Witboek „Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen”.

2.7. Het Comité deelt de wens van de Commissie om gestalte te geven aan het beginsel „de vervuiler betaalt” en stelt uit het oogpunt van efficiëntie voor om aanvullende, door de „vervuiler” afgedragen middelen te gebruiken voor het „betalen” van nieuwe infrastructuur, waarmee milieuvervuilende verkeersopstoppingen op middellange termijn kunnen worden voorkomen.

2.8. Derhalve vraagt het Comité de Commissie de opwaartse harmonisatie van belastingen en accijnsrechten te benutten om een nieuwe weg in te slaan en de financiële „puzzel”, d.w.z. de financiering van infrastructuur (Witboek Vervoersbeleid 2010) op te lossen door de permanente opbrengsten in een hiertoe op te richten „Europees infrastructuurfonds” te storten (bijvoorbeeld: 1 cent per liter brandstof, d.w.z. 10 euro per ton). Deze opbrengsten kunnen worden gebruikt om het „Europees infrastructuurfonds” jaarlijks te financieren — nog afgezien van de inkomsten die de in een volgende kaderrichtlijn voorgeschreven kilometerheffingen voor het gebruik van infrastructuur zullen opleveren. Zij zullen jaarlijks door de lidstaten worden ingezameld en naar de begroting van de Unie worden overgeschreven. Uit hoofde van dit fonds kan in de vorm van subsidies of laagrentende leningen steun worden verleend aan prioritaire projecten uit het „Witboek Vervoersbeleid 2010”, waarvan de herziening waarschijnlijk in 2004 is afgerond.

2.9. De totale opbrengst van de heffingen op commerciële gasolie, met inbegrip van de heffingen voor dit fonds, zou bestaan uit de toekomstige, door de lidstaten overgeschreven overschotten aan geïnde belastingen en accijnsrechten, d.w.z. het jaarlijks vastgestelde verschil tussen de feitelijk in de verschillende lidstaten gehanteerde belasting- en accijnstarieven en de tarieven uit de in paragraaf 3.2 van de ontwerprijrichtlijn opgenomen tabel.

(1) Vgl. Witboek „Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen” (COM(2002) 370 def.), hs. II „De financiële puzzel”, paragraaf C.

In euro per 1 000 liter (februari 2002)

	B	DK	D	GR	E	F	IRL	I	L	NL	A	P	FIN	S	UK
Eurosuper	507	548	624	296	396	574	401	542	372	627	414	479	560	510	742
Gasolie	290 (*)	370 (*)	440 (*)	245	294	376	302 (*)	403	253 (*)	345 (*)	282	272	305 (*)	337 (*)	742 (*)

(*) gasolie met een zwavelgehalte van minder dan 50 ppm.

2.9.1. Zo zou op grond van een totaalverbruik van gasolie en benzine voor vervoers-, handels- en particuliere doeleinden van ongeveer 300 miljoen ton per jaar (bron: Eurostat) en een heffing voor het „Europese infrastructuurfonds” van 10 EUR per ton, de opbrengst 3 miljard EUR per jaar bedragen, hetgeen inhoudt dat over een periode van 30 jaar over 90 miljard EUR kan worden beschikt.

2.10. Het beheer van dit fonds zou kunnen worden toevertrouwd aan de Europese Investeringsbank, die zo door de Commissie vastgestelde en door het Parlement en de Raad goedgekeurde prioritaire projecten zou kunnen financieren door projectbeheerders laagrentende leningen toe te kennen of financiële waarborgen te verlenen.

3. Bijzondere opmerkingen

3.1. Het Comité onderschrijft de overwegingen van het voorstel voor een richtlijn; zij vormen een gedetailleerde motivering. Het Comité stelt echter voor om de geplande overgangstermijn tot 2010 met één of twee jaar te verkorten.

3.2. Gelet op zijn voorstel voor een nieuwe oplossing — naar Zwitsers voorbeeld — van de financiële puzzel rond de vervoersinfrastructuur, adviseert het Comité de Commissie aan de overwegingen een paragraaf toe te voegen die als volgt zou kunnen luiden:

„Voor het uitvoeren van de in het Witboek „Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen” genoemde prioritaire projecten moeten aanzienlijke financiële middelen kunnen worden ingezet. Gebruikmakend van de verhoging van de belastingen en accijnsrechten tot 2010, zet elke lidstaat hiertoe een som van 10 euro per ton, dat wil zeggen 1 cent per liter voor alle voor personen- en goederenvervoer verbruikte brandstoffen, van deze belastingen apart.

Deze permanente inkomsten dienen naar een binnen de begroting van de Europese Unie op te zetten speciaal infrastructuurfonds te worden overgeschreven.

De jaarlijks geïnde bedragen worden uitsluitend gebruikt voor de prioritaire projecten die de Commissie tijdens de voor 2004 geplande herziening van het Witboek voorstelt. Gelet op de aard van het voorstel en met het oog op bepaalde criteria (duurzame ontwikkeling, rentabiliteit, bijdrage aan de financiering door de betrokken lidstaten, etc.) kunnen uit hoofde van dit fonds aanvullende financiering en zonodig aangepaste rentetarieven worden toegekend; hiertoe is toestemming nodig van de Europese Investeringsbank, die met het beheer van dit fonds is belast.”

3.3. Artikel 1 van het voorstel voor een richtlijn: goedgekeurd.

3.4. Artikel 2 van het voorstel voor een richtlijn: goedgekeurd onder voorbehoud van wat het Comité opmerkt in het op zijn verzoek op te stellen artikel 5.

3.5. Het Comité verzoekt de Commissie een artikel 3 op te stellen met de omschrijving, werkwijze en tenuitvoerlegging van een „Europees infrastructuurfonds”, zoals dat hierboven is beschreven.

3.6. Artikel 3 van het voorstel voor de richtlijn wordt het door het Comité goedgekeurde artikel 4.

3.7. Het Comité pleit ervoor om met het oog op het toezicht op de uitvoering van de richtlijn een artikel 5 op te stellen, met name wat betreft:

- de tenuitvoerlegging van het over tien jaar gespreide harmoniseringsmechanisme voor de accijnstarieven, met een evaluatie over vijf jaar waarin in het bijzonder de situatie van de nieuwe lidstaten na de uitbreiding op 1 januari 2004, alsmede de toepassing van het in artikel 2 van de richtlijn vervatte beginsel van een spiltarief worden beoordeeld;
- de oprichting van het Europees infrastructuurfonds en het gebruik van de geïnde belastingen en accijnsrechten voor het uitvoeren van prioritaire projecten.

Het Comité verzoekt om bij deze twee toezichtmechanismen te worden betrokken.

3.8. Artikel 4 wordt het door het Comité goedgekeurde artikel 6.

3.9. Artikel 5 wordt het door het Comité goedgekeurde artikel 7.

4. Conclusies

4.1. Het Comité keurt alle bepalingen in de richtlijn goed, maar voegt er de hierboven uiteengezette bepalingen aan toe, die kort samengevat uit vier maatregelen bestaan:

- de overgangstermijn naar een spiltarief met één of twee jaar verkorten tot 2008 of 2009;
- ten behoeve van de Europese begroting een heffingsmechanisme naar Zwitsers model instellen, dat geldt

voor buitenlandse vrachtwagens bij het passeren van de communautaire grenzen;

- een Europees infrastructuurfonds oprichten, te financieren uit een Europese belasting van één cent per liter (ongeveer 10 EUR per ton, d.w.z. 3 miljard EUR per jaar) en de heffingen op buitenlandse vrachtwagens;
- de EIB belasten met het beheer van de aldus bijeengebrachte 3 miljard EUR en de opbrengst van de heffingen op buitenlandse vrachtwagens; de EIB dient hiermee ondersteuning en laagrentende leningen te verlenen voor de uitvoering van de in 2004 door het Parlement en de Raad vast te stellen prioritaire projecten betreffende de vervoersinfrastructuur.

Brussel, 23 januari 2003.

De voorzitter

van het Europees Economisch en Sociaal Comité

R. BRIESCH

BIJLAGE

bij het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité

De volgende wijzigingsvoorstellen zijn tijdens de discussies tegelijk in stemming gebracht en verworpen (art. 54, lid C, van het reglement van orde):

Paragraaf 2.1

Het laatste deel van de laatste zin (na „doelstellingen van de Commissie”) door de volgende tekst vervangen:

„... maar acht de tijd nu nog niet rijp om al een standpunt te bepalen t.a.v. de concrete voorstellen van de Commissie voor de harmonisering van de dieselaccijnzen. Bovendien komt een aantal belangrijke principiële en praktische kwesties in het Commissievoorstel niet voldoende aan de orde.”

Motivering

Wordt mondeling gegeven.

Par. 2.1.1

„Om de volgende redenen is het nu nog niet mogelijk om een standpunt in te nemen over de Commissievoorstellen:

- er kan geen besluit worden genomen over het voorstel voor een richtlijn tot vaststelling van een belastingregeling voor gasolie zolang de aangekondigde kaderrichtlijn van de Commissie betreffende het belasten van infrastructuurgebruik nog niet is gepubliceerd en geanalyseerd;
- de Commissie heeft niet beschreven hoe de voorgestelde loskoppeling van de belasting van gasolie voor beroepsdoeleinden van de heffingen op brandstoffen voor particulier gebruik in de praktijk vorm zou moeten krijgen;
- de Commissie heeft zich verkeken op de belangrijke principekwestie die ze heeft aangesneden met haar voorstel om van een minimumtarief op een spiltarief/geharmoniseerd tarief over te schakelen.”

Motivering

Wordt mondeling gegeven.

Uitslag van de stemming

Vóór: 40, tegen: 58, onthoudingen: 5.

Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over het „Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake de inspectie en de verificatie van goede laboratoriumpraktijken (GLP) (gecodificeerde versie)”

(COM(2002) 529 def. — 2002/0233 (COD))

(2003/C 85/29)

De Raad heeft op 28 november 2002 overeenkomstig artikel 95 van het EG-Verdrag besloten het Europees Economisch en Sociaal Comité te raadplegen over het voornoemde voorstel.

Het Europees Economisch en Sociaal Comité heeft besloten de afdeling „Interne markt, productie en consumptie” te belasten met de voorbereiding van de desbetreffende werkzaamheden en heeft de heer Bedossa aangewezen als algemeen rapporteur.

Het Europees Economisch en Sociaal Comité heeft tijdens zijn op 22 en 23 januari 2003 gehouden 396e zitting (vergadering van 23 januari) het volgende advies uitgebracht dat met algemene stemmen is goedgekeurd.

Inleiding

De communautaire regelgeving moet op gezette tijden worden gestroomlijnd: vandaar dit op concrete resultaten gerichte voorstel.

De desbetreffende doelstellingen van dit voorstel voor een richtlijn zijn duidelijk en eenvoudig en moeten vooral tot concrete resultaten leiden.

Met deze toekomstgerichte codificatie van de wetgeving inzake inspectie en verificatie van goede laboratoriumpraktijken wil de Commissie de desbetreffende methoden vereenvoudigen en verbeteren.

Specifieke opmerkingen

Het Europees Economisch en Sociaal Comité kan zich om de volgende redenen in het Commissievoorstel vinden:

- Verouderde regels moeten worden afgeschaft. Belangrijk is evenwel ook dat de vervangende, vereenvoudigde regeling de duidelijkheid en doorzichtigheid van het EU-recht ten goede komt.

- Een geregeld gecodificeerde wetgeving staat bovendien te allen tijde borg voor rechtszekerheid.
- Voor een goede werking van de interne markt is het belangrijk dat de wetgeving vereenvoudigd wordt; zo kan het feit dat de regelgeving inzake goede laboratoriumpraktijken momenteel onvoldoende geharmoniseerd is, aanleiding geven tot tal van geschillen.
- De vereenvoudiging komt op het juiste moment, nl. net vóór de uitbreiding.
- Hoewel de voorgestelde richtlijn de inhoud van de regelgeving inzake goede laboratoriumpraktijken onverlet laat, is ze wegens de behoefte aan duidelijke wetgeving op dit gebied absoluut noodzakelijk.
- Dit voorstel draagt bij tot de vereenvoudiging en codificatie van de bestaande wetgeving, een proces dat het onder meer mogelijk maakt om na te gaan welke impact wetsteksten hebben.

Het is bovendien een zeer goede zaak dat de tekst in een geconsolideerde vorm is gegoten.

Brussel, 23 januari 2003.

De voorzitter

van het Europees Economisch en Sociaal Comité

R. BRIESCH
