

Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over het „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”

(COM(2003) 448 def. — 2003/0175 (COD))

(2004/C 241/16)

Op 12 september 2003 heeft de Raad besloten het Europees Economisch en Sociaal Comité overeenkomstig artikel 71 van het EG-Verdrag te raadplegen over het „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”.

De gespecialiseerde afdeling „Vervoer, energie, infrastructuur, informatiemaatschappij”, die met de voorbereiding van de werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 10 mei 2004 goedgekeurd; rapporteur was de heer Simons.

Tijdens de 409e zitting van 2 juni en 3 juni 2004 (vergadering van 3 juni) heeft het Europees Economisch en Sociaal Comité het volgende advies uitgebracht, dat met 109 stemmen vóór en 82 stemmen tegen, bij 7 onthoudingen, is goedgekeurd:

1. Inleiding

1.1 Op 23 juli 2003 heeft de Europese Commissie een voorstel aangenomen ter wijziging van Richtlijn 1999/62/EG, de zogenaamde „Eurovignet”-richtlijn.

1.2 Dit voorstel is een nadere invulling van de Commissie van het verzoek van de Europese Raad van 12 en 13 december 2002 en de Europese Raad van 20 en 21 maart 2003, die de Commissie verzocht heeft uiterlijk medio 2003 met een voorstel te komen voor een nieuwe „Eurovignet”-richtlijn.

1.3 Daarnaast geeft het onderhavige voorstel ook invulling aan de wens van het Europees Parlement, dat bij de aanneming van het verslag over de conclusies van het Witboek op 12 februari 2003 heeft bevestigd dat tarifiering van de infrastructuurvoorzieningen noodzakelijk is.

1.4 Dit voorstel van de Commissie heeft dan ook vooral ten doel te komen tot een betere toerekening van de kosten van het gebruik van de infrastructuur aan de gebruiker ervan. Het principe van „de gebruiker betaalt de kosten die hij/zij veroorzaakt” kan, beter dan in de Eurovignetrichtlijn, worden toegepast, omdat het voorgestelde systeem de mogelijkheid biedt de heffingen meer te variëren naar het type voertuig, het tijdstip en de plaats van het gebruik.

1.5 Het is uitdrukkelijk niet de bedoeling dat de totale lastendruk in de vorm van belastingen en heffingen in de vervoerssector toeneemt, maar wel het verkrijgen van meer inzicht, zodat de kosten van de verschillende gebruikssituaties in de prijs beter zichtbaar zijn.

1.6 De Commissie beperkt zich in dit stadium tot het in rekening brengen van het gebruik door zware vrachtwagens van de infrastructuurvoorzieningen aan dit wegvervoer. De Commissie behoudt zich het recht voor in een later stadium ook voorstellen te doen in de vorm van sectorale richtlijnen

voor het gebruik van infrastructuurvoorzieningen in de luchtvaart, de binnenvaart en het zeevervoer en geeft er de voorkeur aan dat de lidstaten en grote steden voor de particuliere voertuigen een eigen aanpak uitwerken.

1.7 Voor wat betreft het spoorvervoer stelt de Commissie dat tarifiering van de infrastructuurvoorzieningen reeds is opgenomen in het spoorwegpakket.

2. Algemene opmerkingen

2.1 Het Comité verwelkomt het voorstel van de Commissie tot wijziging van de „Eurovignet”-richtlijn 1999/62 EG betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtoertuigen in zoverre een betere toepassing wordt verkregen van het principe „de gebruiker betaalt de kosten van het gebruik van de infrastructuur die hij/zij veroorzaakt”.

2.2 Naar de opvatting van het Comité is een nevenvoordeel van het wijzigingsvoorstel dat het probeert een eind te maken aan de lappendeken van heffingssystemen die in de lidstaten in toenemende mate worden geïnitieerd of reeds worden toegepast.

2.3 Het Comité is van mening dat de Commissie te ambitieus is in haar streven met één wijzigingsvoorstel t.a.v. Richtlijn 1999/62/EG een zestal verschillende problemen tegelijkertijd op te lossen. Deze problemen zijn:

- buitenlands gekentekende voertuigen dragen onvoldoende bij aan de kosten van de infrastructuur in bepaalde landen;
- de lappendeken van verschillende nationale heffingssystemen die momenteel in de EU bestaan en die niet zijn gebaseerd op gemeenschappelijke principes;

- de financiering van de transportinfrastructuur;
- het doorberekenen van congestiekosten;
- het doorberekenen van kosten van verkeersongevallen;
- het doorberekenen van milieukosten.

2.4 Het zou de eerste keer zijn dat zoiets zou lukken. Het is zeker nu des te meer een utopie omdat de berekeningen bij de laatste drie doelen al onderling verschillen alsmede een geheel andere benadering dan voor de eerst genoemde drie doelen vereisen.

2.5 Zoals het Comité ook al in zijn advies over het Witboek (COM(1998)466 def.)⁽¹⁾ heeft aangegeven zou het principe van „de gebruiker betaalt” pas kunnen worden doorgevoerd als er sprake is van een gedegen inzicht in de relatieve waardering van de onderscheiden kostenelementen en er een level playing field voor alle vervoerstakken bestaat. Daarnaast zou er volgens het Comité, voordat tot introductie van het principe „de gebruiker betaalt” wordt overgegaan, duidelijkheid moeten zijn over de inkomstenneutraliteit en de manier waarop deze gestalte krijgt. Het Comité voorziet hier veel problemen omdat de voor de hand liggende compensatiemogelijkheid, het geheel of gedeeltelijk afschaffen van de motorrijtuigenbelasting, in veel landen niet toereikend zal blijken te zijn, zeker niet zolang het verplichte EU-minimumniveau bestaat.

2.6 Daarbij komt dat de zogenaamde huidige mozaïek van nationale regelingen en systemen, zij het nu met een ander patroon, onverminderd blijft bestaan.

2.7 Het voorstel van de Commissie bevat een kader dat de lidstaten in staat stelt een systeem op te zetten voor het belasten van zware wegvoertuigen boven de 3,5 ton maximum totaalgewicht. Dit is een uitbreiding van het toepassingsgebied. In de vigerende Eurovignetrichtlijn is de ondergrens 12 ton maximum totaalgewicht. Het Comité is van mening dat gezien het feit dat er transportgerelateerde kosten als veiligheid, congestie en geluidswerende maatregelen in de werkingssfeer van het voorstel zijn opgenomen en deze mede met personenauto's en kleine vrachtwagens < 3,5 ton maximum totaalgewicht te maken hebben, deze sectoren eigenlijk ook onder de werkingssfeer van de voorgestelde richtlijn zouden moeten vallen. De Commissie zegt dat ook met zoveel woorden in het in 2001 verschenen Witboek „Het Europees vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen”. Ofschoon er talloze wijzigingsvoorstellen van de Commissie zijn die het werkingssfeer van de te wijzigen regeling al dan niet sterk uitbreiden en er dus niets op tegen zou zijn om de richtlijn met het bovengenoemde kleine vrachtwagen- en personenvervoer uit te breiden, is het beroep van de Commissie op een eigen aanpak in deze van de lidstaten en grote steden mede vanwege het overwegend nationale karakter reden voor het Comité de Commissie in haar zienswijze te volgen. Dit wijzigingsvoorstel is dus niet de plaats om dit soort wegvervoer, dat wil zeggen voor het Comité zowel het personen- alsook vrachtvervoer < 3,5 ton, hier nu in te voegen.

⁽¹⁾ Advies van de EESC over het „Witboek van de Commissie: Een eerlijke vergoeding voor het infrastructuurgebruik: Een gefaseerde aanpak van een gemeenschappelijk kader van het in rekening brengen van het gebruik van vervoersinfrastructuur in de EU” PB C 116 van 28 april 1999.

2.8 Als de Commissie nu persisteert bij de gedachte, dat voor een juiste werking van de binnenmarkt volstaan kan worden met vrachtvoertuigen en niet de personenauto's erin betreft, is het ook logisch de huidige ondergrens van 12 ton voor vrachtwagens aan te houden. Immers, zoals onder meer de Commissie al zelf in haar toelichting stelt, is het aandeel van lichtere vrachtvoertuigen in het grensoverschrijdend vervoer dermate gering dat de effecten op de werking van de binnenmarkt, evenals bij de personenauto's, te verwaarlozen zijn.

2.9 Het Comité kan zich vinden in de gedachte dat elke gebruiker van de infrastructuur de kosten dient te betalen die hij of zij veroorzaakt zoals genoemd in par. 2.3, onder de voorwaarde dat er wel een gedegen inzicht bestaat in de relatieve waardering van de onderscheiden kostenelementen. Het kan zich op zich ook vinden in het feit dat het zware vrachtvervoer als eerste deel van de modaliteit wegvervoer met een dergelijk kader wordt geconfronteerd. Het is echter ten principale van opvatting dat ditzelfde ook voor de andere delen van het wegvervoer en andere vervoermodaliteiten moet gelden.

2.10 Het voorstel van de Commissie wijzigt niet het optionele karakter van andere heffingen als het Eurovignet of tolsystemen. Het is aan de lidstaten ervoor te kiezen tolsystemen of een systeem van gebruikersheffingen te gebruiken. Het Comité is van mening dat deze keuzemogelijkheid de doorzichtigheid niet ten goede komt. Daarnaast vindt het Comité het een *conditio sine qua non* dat de inningssystemen interoperabel moeten zijn.

2.11 De werkingssfeer van het voorstel betreft het Trans-Europese wegnennet plus andere delen van het hoofdwegenet, die zich in de onmiddellijke nabijheid van een autosnelweg bevinden. Ook op secundaire wegen die niet per se relevant hoeven te zijn voor een goed functioneren van de interne markt, kunnen tolgelden of gebruikersheffingen worden geheven, ofschoon in dat geval de regeling niet is onderworpen aan deze richtlijn. Het Comité is zich ervan bewust dat het wijzigingsvoorstel in artikel 7 de lidstaten in het licht van het subsidiariteitsbeginsel niet verbiedt op andere wegen tol/gebruikersheffingen toe te passen. Het kan hiermee instemmen, gezien het feit dat vooral in de binnenkort toetredende landen het hoofdwegenet nog beperkt is. Daarbij moeten ze uiteraard wel in overeenstemming zijn met de vigerende wetgeving en het bestaande beleid.

2.12 De Commissie legt in haar voorstel een directe band tussen de te introduceren gebruiksheffing en de investeringen in en onderhoud van de infrastructuur. Zij beoogt hiermee te voorkomen dat de lidstaten de opbrengsten van de gebruikersheffing aanwenden voor het spekken van de staatskas. Ook voor wat betreft de berekeningsmethode van de gebruiksvergoeding worden in het voorstel voorschriften gegeven. Het Comité kan zich in deze zienswijze vinden omdat de gebruikers van een bepaalde infrastructuur weten dat de kosten die zij voor het gebruik betalen ten goede kunnen komen aan investeringen in die infrastructuur.

2.13 De Commissie beargumenteert dat in bepaalde, uitzonderlijke gevallen de verhoging van de tolgelden, tot een gemaximeerd percentage van 25 % van het toltarief, onder strikte voorwaarden en na raadpleging van de Commissie, kunnen worden aangewend voor financiering van investeringskosten van nieuwe vervoersinfrastructuur van aanmerkelijk Europees belang binnen dezelfde corridor of in dezelfde vervoersregio in bijzonder kwetsbare gebieden. In de ogen van het Comité dient van deze mogelijkheid met de grootst mogelijke terughoudendheid gebruik te worden gemaakt en dient er ook geen enkele vervoersinfrastructuur te worden uitgesloten. Daarbij dienen, teneinde ervan zeker te zijn dat ook daadwerkelijk het project waarvoor de tolgeldverhoging wordt geïnd tot stand komt, deze inkomsten bij ontvangst op een communautaire rekening te worden gestort en pas later bij voltooiing ervan aan de desbetreffende lidstaat, zonder rente, te worden overgemaakt.

2.14 Tot slot stelt de Commissie in haar voorstel voor dat in elke lidstaat een onafhankelijk infrastructuurbeheersorgaan in het leven wordt geroepen om erop toe te zien dat op communautair vlak een juiste toepassing van de kosten en opbrengsten uit tolgelden en gebruikersheffingen plaatsvindt. Het Comité kan instemmen met de oprichting van een dergelijke nationale onafhankelijk opererende autoriteit, die gezien de communautaire taak verdragsmatig ook onder Commissietoezicht valt.

2.15 Voor alle duidelijkheid zou in de overwegingen bij het voorstel tot wijziging van Richtlijn 1999/62/EG opgenomen moeten worden dat de lidstaten, onafhankelijk van welk heffingssysteem of beheersorgaan ook, in de toekomst verantwoordelijk blijven voor een adequaat wegennet. Herstel en onderhoud van de infrastructuur blijft een kerntaak van de overheden.

3. Bijzondere opmerkingen

3.1 In het voorstel van de Commissie dienen de heffingen in het wegvervoer gerelateerd te zijn aan de kosten voor de aanleg, de exploitatie, het onderhoud en de uitbreiding van het betrokken wegeninfrastructuurnetwerk. Onder de kosten van aanleg dienen alleen begrepen te worden de kosten die verband houden met de aanleg van nieuwe infrastructuren. Hieronder verstaat de Commissie die infrastructuur, die niet ouder is dan 15 jaar. Hiermee wil de Commissie voorkomen dat ook reeds bestaande infrastructuur waarvan de kosten reeds gedekt zijn, onder de werkingssfeer van de Richtlijn gebracht kunnen worden. Het Comité acht dit een zeer redelijke termijn en derhalve een juiste gang van zaken.

3.2 Onder investeringskosten worden in het voorstel met name bedoeld de kosten voor infrastructuurvoorzieningen die de geluidshinder beperken, zoals geluidsschermen langs de snelwegen. Het Comité wil er wel op wijzen dat de kosten van geluidshinder en dus van geluidsschermen voor een groot deel worden veroorzaakt door categorieën weggebruikers die niet onder de werkingssfeer van de richtlijn zullen vallen. Er zal derhalve een juiste toedeling van kosten van geluidsschermen

voor de verschillende categorieën weggebruikers dienen plaats te vinden.

3.3 Voor wat betreft de niet gedekte kosten van ongevallen stelt de Commissie voor in de heffing op te nemen een bedrag van niet door de verzekeringen gedekte kosten. Hoewel op zich theoretisch juist, is dit in de praktijk, naar de opvatting van het Comité een moeilijke opgave vanwege de grote onzekerheid die gepaard gaat met de berekening van de indirecte effecten, zoals bijvoorbeeld smartengeld. In de praktijk is het momenteel zo dat de verzekeringsmaatschappijen bijvoorbeeld zelden de kosten van de sociale zekerheid terug betalen.

Om een adequate aanpak van de kosten van verkeersongevallen te kunnen maken is het Comité van mening dat een onderzoek naar de oorzaken van verkeersongevallen noodzakelijk is. Het verwijst hierbij naar zijn advies over de mededeling van de Europese Commissie betreffende het halveren van het aantal verkeersslachtoffers tot het jaar 2010 (!).

3.4 Het opnemen van een facultatieve mogelijkheid voor de lidstaten om de congestiefactor als een parameter in de berekening van de infrastructuurheffing te gebruiken is, afgezien van het ontbreken van een definitie van „congestie”, volgens het Comité onjuist, omdat congestie vooral veroorzaakt wordt door het personenverkeer.

3.5 Het Comité kan instemmen met het uitgangspunt van het voorstel van de Commissie dat de totale lasten voor de wegvervoersector door introductie van de gewijzigde richtlijn niet mogen toenemen. Het is echter van mening dat gedeeltelijke of algehele afschaffing van de motorrijtuigenbelasting onvoldoende is om de fiscale neutraliteit te garanderen. Ook een verlaging van de accijns op dieselbrandstof moet daarnaast, als logische consequentie, tot de mogelijkheden behoren.

3.6 Evenzo kan het Comité instemmen met de facultatieve mogelijkheid die de lidstaten wordt geboden differentiatie in de gebruikerstarieven aan te brengen naar gelang van de milieuvriendelijkheid van het voertuig (Euro-classificatie) en van de schade die de voertuigen toebrengen aan de wegen.

3.7 Tot slot kan het Comité zich volledig scharen achter de opstelling van de Commissie te komen tot een geharmoniseerde heffingsmethode voor het gebruik van de infrastructuur om daarmee een eind te maken aan de lappendeken van de huidige tol- en heffingsystemen.

4. Samenvatting en conclusies

4.1 Het Comité waardeert het initiatief van de Commissie om te komen tot een praktische doorvoering van het principe „de gebruiker betaalt de kosten van het gebruik van de infrastructuur.”

4.2 Het is echter van opvatting dat de Commissie te ambitieus is met haar voorstel in die zin dat ze teveel verschillende problemen met één wijzigingsvoorstel van Richtlijn 1999/62 wil oplossen.

(!) Advies van het EESC; PB C 80 van 30.3.2004, blz. 77.

4.3 In zijn advies over het Witboek (COM(1998) 466 def.) heeft het Comité al aangegeven dat doorvoering van het principe „de gebruiker betaalt” pas zou kunnen plaatsvinden als er duidelijkheid is over en inzicht bestaat in de relatieve waardering van de onderscheiden kostenelementen en er een level playing field voor alle vervoerstacken bestaat.

4.4 Een van de uitgangspunten van de Commissie is dat tarifiering van de infrastructuurvoorzieningen niet mag leiden tot het heffen van nieuwe en/of verhoogde belastingen. Daarom stelt de Commissie voor de lidstaten de mogelijkheid te geven compensatie te bieden via gehele of gedeeltelijke afschaffing van de jaarlijkse motorrijtuigenbelasting. Het Comité merkt op dat veel landen reeds op of tegen het huidige EU-minimum-niveau aanzitten en dat dit dus onvoldoende compensatiemogelijkheden biedt. Fiscale neutraliteit kan slechts dan gegarandeerd worden als ook, zo nodig, de accijns op dieselbrandstof kan worden verlaagd.

4.5 Daarbij stelt het Comité vast dat het huidige mozaïek van nationale regelingen en systemen blijft bestaan, waardoor de doelstelling van de Commissie, namelijk te komen tot een geharmoniseerde heffingsmethode voor het gebruik van de infrastructuur, helaas niet wordt gehaald.

4.6 Het Comité acht de Commissie niet consequent in haar redenering als ze stelt dat aan de ene kant de ondergrens verlaagd wordt tot vrachtwagens van 3,5 ton maximum totaal-gewicht, aan de andere kant wel elementen als congestiekosten, kosten van verkeersongevallen en milieukosten in haar voorstel opneemt, maar de personenauto's die met name laatstgenoemde kosten veroorzaken buiten de reikwijdte van het voorstel laat.

4.7 De Commissie schept in haar voorstel een directe band tussen de te introduceren gebruiksheffing en de investeringen in de infrastructuur. Opbrengsten dienen op een of andere manier terug te vloeien naar de sector waar ze vandaan komen en dienen niet te worden aangewend om de staatskas te spekken. Het Comité kan instemmen met deze benadering van de Commissie.

4.8 De heffingen in het wegvervoer dienen volgens de Commissie gerelateerd te zijn aan de kosten voor aanleg,

exploitatie, onderhoud en uitbreiding van het infrastructuurnetwerk. Onder de kosten van aanleg worden alleen die kosten verstaan die verband houden met de aanleg van nieuwe infrastructuurverbindingen. Onder nieuwe infrastructuurvoorzieningen wordt in dit verband verstaan die infrastructuurvoorzieningen die niet ouder zijn dan 15 jaar. Het Comité kan zich in deze redelijke benadering vinden teneinde te voorkomen dat bestaande infrastructuur, waarvan de kosten al zijn betaald, opnieuw in rekening gebracht kunnen worden.

4.9 De Commissie laat in haar voorstel ruimte voor aanwending van de opbrengsten van de verhoging van de tolgelden tot een gemaximeerd percentage van 25 % van het toltarief, onder strikte voorwaarden voor financiering van investeringskosten van nieuwe vervoersinfrastructuur van aanmerkelijk Europees belang binnen dezelfde corridor of in dezelfde vervoerregio in bijzonder kwetsbare gebieden.. Naar de opvatting van het Comité moet met de grootst mogelijke terughoudendheid en zonder een vervoersinfrastructuur uit te sluiten, van deze mogelijkheid gebruik worden gemaakt. Zo ja, dan dienen die inkomsten op een communautaire rekening te komen in afwachting van de voltooiing van het beoogde project.

4.10 Het Comité kan instemmen met de werkingssfeer van het Commissievoorstel, namelijk de TEN's en de direct in de nabijheid ervan gelegen delen van het hoofdwegennet, maar ook, zij het buiten de werkingssfeer zelf, secundaire wegen die niet relevant zijn voor een goed functioneren van de interne markt alsmede met het voorstel in elke lidstaat een onafhankelijk infrastructuur-beheersorgaan in het leven te roepen om een juiste toedeling van kosten en opbrengsten uit tolgelden en gebruikersheffingen te bewerkstelligen.

4.11 Tot slot is het Comité kritisch over het opnemen van de kostencomponenten congestie, verkeersongevallen en milieu, omdat deze kosten respectievelijk voor een groot deel door de personenauto's worden veroorzaakt, een categorie die buiten de werkingssfeer van de Richtlijn valt, er geen duidelijke analyse van oorzaken van verkeersongevallen plaatsvindt en een definitie van kwetsbare gebieden ontbreekt.

Brussel, 3 juni 2004

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, waar minstens een kwart van de leden vóór heeft gestemd, zijn bij meerderheid van stemmen verworpen (art. 39.2 van het r.v.o.):

Par. 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7 en 2.8

Schrappen en vervangen door de volgende tekst:

„2.3 Het Comité is van mening dat de Commissie te weinig ambitie toont. Een billijk en efficiënt tariefsysteem, moet rekening houden niet alleen met de kosten voor aanleg en onderhoud van de wegeninfrastructuur en de milieu- en maatschappelijke kosten die hiermee gepaard gaan; maar ook met de kosten die voortvloeien uit verkeerscongestie en -ongevallen. Al deze kosten moeten op wetenschappelijk verantwoorde wijze worden berekend. De richtlijn moet derhalve voorzien in een uniforme methodologie en een tijdschema voor de lidstaten, zodat alle externe kosten kunnen worden doorberekend in de heffingen voor weggebruikers. Lidstaten die dit principe reeds toepassen, moeten kosten direct in rekening kunnen brengen. Bovendien zal de internalisering van externe vervoerskosten leiden tot verbetering van de marktefficiëntie, tot een groter concurrentievermogen van de Europese economie en tot vermindering van milieuvervuiling en congestie.”

Motivering:

Wij willen dat alle kosten door de gebruiker worden betaald, niet alleen de investerings- en onderhoudskosten, maar ook de externe, milieu- en maatschappelijke kosten. Uit de door de Commissie gefinancierde studie UNITE blijkt trouwens dat er berekeningswaarden voor de externe kosten beschikbaar zijn. Hoewel er nog geen eensgezindheid is over de „correcte” waarden, is er wel ruime overeenstemming over het kostenplaatje en de methodologie van de kostenberekening. Waarom willen wij dat al deze kosten worden doorberekend? Omdat wij het belangrijk achten dat het beginsel „de vervuiler/gebruiker betaalt” in de EU-wetgeving toegepast wordt.

Uitslag van de stemming:

vóór: 77
tegen: 86
onthoudingen: 9

Par. 2.12

De laatste twee zinnen schrappen en vervangen door de volgende tekst:

„Het Comité is van mening dat deze aanpak moet gaan gelden voor de gehele vervoersinfrastructuur. Inkomsten mogen niet worden bestemd voor het wegvervoer, maar kunnen wellicht worden gebruikt voor de financiering van duurzame wijzen van vervoer en voor betere handhaving van de sociale wetgeving voor werknemers in de wegvervoerssector.”

Motivering:

Wanneer alle inkomsten worden bestemd voor de wegvervoerssector, zouden overheidsgelden niet optimaal worden benut en zou er geen bijdrage worden geleverd aan het duurzame wegvervoersysteem dat de Europese Commissie in haar Witboek over het gemeenschappelijk vervoerbeleid nastreeft.

Uitslag van de stemming:

vóór: 86
tegen: 89
onthoudingen: 9

Par. 2.13

De laatste twee zinnen schrappen en vervangen door de volgende tekst:

„In de ogen van het Comité is een eventuele verhoging met maximaal 25 % in bepaalde kwetsbare regio's wellicht lang niet toereikend. Het Comité pleit derhalve voor een ruimere verhoging, zodat daarmee de infrastructuurkosten in kwetsbare regio's kunnen worden gedekt”.

Motivering:

Spreekt voor zich.

Uitslag van de stemming:

vóór: 86

tegen: 99

onthoudingen: 6

Par. 3.1.

Als volgt aan te passen:

„3.1 In het voorstel van de Commissie dienen de heffingen in het wegvervoer gerelateerd te zijn aan de kosten voor de aanleg, de exploitatie, het onderhoud en de uitbreiding van het betrokken weginfrastructuurnetwerk. Onder de kosten van aanleg dienen alleen begrepen te worden de kosten die verband houden met de aanleg van nieuwe infrastructuren. Hieronder verstaat de Commissie die infrastructuur, die niet ouder is dan 15 jaar. Hiertegen kan ingebracht worden dat met de aanleg van wegen lange financieringstermijnen gemoeid zijn. Een dermate korte afschrijvingsperiode zou betekenen dat een groot deel van de kosten van huidige projecten niet in aanmerking wordt genomen en zou derhalve ook tot een verkeerde kostenberekening leiden. Het Comité zou dan ook graag zien dat de lidstaten de kosten voor aanleg in aanmerking mogen nemen, ongeacht de ouderdom van het net en de desbetreffende financieringsmodaliteiten. ~~Hiermee wil de Commissie voorkomen dat ook reeds bestaande infrastructuur waarvan de kosten reeds gedekt zijn, onder de werkingssfeer van de Richtlijn gebracht kunnen worden. Het Comité acht dit een zeer redelijke termijn en derhalve een juiste gang van zaken.~~”

Motivering:

Niet alle investeringskosten van meer dan 15 jaar geleden aangelegde infrastructuur zijn inmiddels gerecupereerd.

Uitslag van de stemming:

vóór: 84

tegen: 100

onthoudingen: 1

Par. 3.2, 3.3, 3.4 en 3.5

Schrappen.

Motivering:

Als wij instemmen met de internalisering van externe kosten, kunnen wij niet akkoord gaan met deze paragrafen.

Uitslag van de stemming:

vóór: 89

tegen: 93

onthoudingen: 3

Par. 4.2

Schrappen en vervangen door de volgende tekst:

„4.2 Het Comité is van mening dat de Commissie heeft verzuimd te voorzien in een wetenschappelijk verantwoorde gemeenschappelijke methodologie en een tijdschema waarmee de met het gebruik van de weginfrastructuur verbonden externe kosten kunnen worden berekend”.

Motivering:

Volgens ons is de Commissie niet ambitieus genoeg.

Uitslag van de stemming:

vóór: 89

tegen: 93

onthoudingen: 3

Par. 4.6

Schrappen en vervangen door de volgende tekst:

„4.6 Het Comité is van mening dat voor goederenvervoer gebruikte bedrijfsvoertuigen, en dan met name koeriers- en expresdiensten, gebruikersheffingen moeten betalen; dit geldt eveneens voor bedrijfsvoertuigen van minder dan 3,5 ton”.

Motivering

Waarom wordt er gesproken over personenauto's en niet over bedrijfsvoertuigen van minder dan 3,5 ton, zoals koeriers- en expresdiensten, terwijl deze verantwoordelijk zijn voor een aanzienlijk aantal ongevallen?

Uitslag van de stemming:

vóór: 89

tegen: 93

onthoudingen: 3

Par. 4.7

De tekst na de eerste zin schrappen en vervangen door de volgende tekst:

„Inkomsten mogen niet uitsluitend ten goede komen aan het wegvervoer, maar moeten worden gebruikt voor de financiering van duurzame wijzen van vervoer en voor betere handhaving van de sociale wetgeving voor werknemers in de wegvervoerssector.”

Motivering:

In overeenstemming met de gewijzigde par. 2.12.

Uitslag van de stemming:

vóór: 89

tegen: 93

onthoudingen: 3

Par. 4.8

Te schrappen en te vervangen door:

„4.8 Het Comité vindt daarom dat de lidstaten de aanlegkosten van infrastructuur — hoe oud het wegennet ook is en hoe het ook is gefinancierd — moeten kunnen doorberekenen, daar de financiering in de praktijk over lange tijdspannes is gespreid.”

Motivering:

In overeenstemming met de gewijzigde par. 3.1.

Uitslag van de stemming:

vóór: 89

tegen: 93

onthoudingen: 3

Par. 4.9, 4.10 en 4.11

Schrappen.

Motivering:

In overeenstemming met de reeds voorgestelde schrapping van de par. 3.2 tot en met 3.4.

Uitslag van de stemming:

vóór: 89

tegen: 93

onthoudingen: 3