

ARCHIVES HISTORIQUES DE LA COMMISSION

COLLECTION RELIEE DES
DOCUMENTS "COM"

COM (71)268

Vol. 1971/0046

Disclaimer

Conformément au règlement (CEE, Euratom) n° 354/83 du Conseil du 1er février 1983 concernant l'ouverture au public des archives historiques de la Communauté économique européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique (JO L 43 du 15.2.1983, p. 1), tel que modifié par le règlement (CE, Euratom) n° 1700/2003 du 22 septembre 2003 (JO L 243 du 27.9.2003, p. 1), ce dossier est ouvert au public. Le cas échéant, les documents classifiés présents dans ce dossier ont été déclassifiés conformément à l'article 5 dudit règlement.

In accordance with Council Regulation (EEC, Euratom) No 354/83 of 1 February 1983 concerning the opening to the public of the historical archives of the European Economic Community and the European Atomic Energy Community (OJ L 43, 15.2.1983, p. 1), as amended by Regulation (EC, Euratom) No 1700/2003 of 22 September 2003 (OJ L 243, 27.9.2003, p. 1), this file is open to the public. Where necessary, classified documents in this file have been declassified in conformity with Article 5 of the aforementioned regulation.

In Übereinstimmung mit der Verordnung (EWG, Euratom) Nr. 354/83 des Rates vom 1. Februar 1983 über die Freigabe der historischen Archive der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Europäischen Atomgemeinschaft (ABl. L 43 vom 15.2.1983, S. 1), geändert durch die Verordnung (EG, Euratom) Nr. 1700/2003 vom 22. September 2003 (ABl. L 243 vom 27.9.2003, S. 1), ist diese Datei der Öffentlichkeit zugänglich. Soweit erforderlich, wurden die Verschlussachen in dieser Datei in Übereinstimmung mit Artikel 5 der genannten Verordnung freigegeben.

COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

COM(71) 268 def.

Brussel, 24 maart 1971

Voorstel voor een

BESCHIKKING VAN DE RAAD

tot invoering van een gemeenschappelijk stelsel van heffingen op het gebruik van de verkeers-
wegen

Memorandum over het stelsel van heffingen op het gebruik van de wegen in het kader van het gemeenschappelijk vervoerbeleid

Voorstel voor een beschikking van de Raad
tot invoering van een gemeenschappelijk
stelsel van heffingen op het
gebruik van de verkeerswegen

(door de Commissie bij de Raad ingediend)

TOELICHTING

I. ALGEMEEN

1. Het leggen van heffingen op het gebruik van de verkeerswegen of met andere woorden de toerekening van de kosten van de weg geldt reeds lang als een van de sleutelproblemen van het gemeenschappelijk vervoerbeleid.

In zijn overeenkomst van 22 juni 1965 betreffende de ordening van de vervoermarkt heeft de Raad een gemeenschappelijke oplossing van dit probleem aangemerkt als een van de maatregelen om de voorwaarden waaronder de markten functioneren nader tot elkaar te brengen.

In de resolutie die hij in zijn zitting van 19 en 20 oktober 1966 heeft aangenomen, heeft de Raad andermaal nadruk gelegd op de noodzaak om dit probleem op korte termijn, eventueel door middel van een voorlopige tussentijdse oplossing, te regelen.

Tenslotte heeft de Raad op 14 december 1967 (1) zijn instemming betuigd met het tijdschema en de algemene lijn van eerste maatregelen tot invoering van een stelsel van heffingen op het gebruik van de verkeerswegen, zoals die in een verklaring van de Commissie waren aangegeven.

2. Naar aanleiding van dit laatste besluit van de Raad heeft de Commissie twee voorstellen voor eerste maatregelen ingediend, het ene met betrekking tot de invoering van een uniforme en permanente boekhouding van de uitgaven voor de verkeerswegen, het tweede ten aanzien van de harmonisatie van de structuren van de belastingen op bedrijfsautomobielen.

.../...

(1) Besluit van de Raad van 14 december 1967 betreffende bepaalde maatregelen op het gebied van het gemeenschappelijk vervoerbeleid (PB No. 322 van 30 december 1967, blz. 4)

Terwijl het eerstgenoemde voorstel op 4 juni 1970 (1) door de Raad is aangenomen, is het tweede (2) nog steeds in behandeling. De lid-staten verzamelen op het ogenblik in samenwerking met de Commissie cijfermateriaal ter beoordeling van de gevolgen die de toepassing van de beoogde maatregel zou hebben.

Het is in elk geval duidelijk dat de mogelijkheden om vorderingen te maken op de in het besluit van 14 december 1967 aangegeven weg zeer beperkt zijn en dat men spoedig het punt dreigt te bereiken waarop een beslissing over de fundamentele beleidslijnen noodzakelijk wordt.

Partiële maatregelen op communautair niveau dreigen overigens ontoereikend te zullen zijn om nationale initiatieven op het gebied van de toerekening van de kosten van de weg te voorkomen, die niet alleen de latere invoering van een gemeenschappelijke regeling op dit gebied, maar ook de ontwikkeling van het gemeenschappelijk vervoerbeleid in zijn geheel in de weg zouden kunnen staan.

3. De Commissie acht dan ook voor de instellingen van de Gemeenschap het ogenblik gekomen om de grondslagen te leggen voor een gemeenschappelijk stelsel van heffingen op het gebruik van de verkeerswegen.

Het programma van studies en enquêtes, dat de laatste jaren op grond van de beschikkingen van de Raad van 22 juni 1964 (3) en 13 mei 1965 (4) is uitgevoerd, heeft belangrijke technische en economische gegevens opgeleverd,

.../...

-
- (1) Verordening (EEG) No. 1108/70 van 4 juni 1970 betreffende de invoering van een boekhouding van de uitgaven voor de wegen voor het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren (PB No. L/130 van 15 juni 1970, blz. 4)
 - (2) Voorstel voor een eerste richtlijn van de Raad betreffende de aanpassing van de nationale belastingstelsels voor bedrijfsautomobielen (PB No. C 95 van 21 september 1968, blz. 41)
 - (3) Beschikking van de Raad No. 64/389/EEG van 22 juni 1964 betreffende de organisatie van een enquête naar de kosten van de weg van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren (PB No. 102 van 29 juni 1964, blz. 1598/64)
 - (4) Beschikking van de Raad No. 65/270/EEG van 13 mei 1965 strekkende tot toepassing van artikel 4 van de beschikking No. 64/389/EEG van 22 juni 1964 betreffende de organisatie van een enquête naar de kosten van de weg van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren (PB No. 88 van 24 mei 1965, blz. 1473/65)

die verhelderend kunnen zijn voor de op dit gebied te nemen beslissingen. In het bijzonder de teststudie (1) bevat kostbare theoretische en kwantitatieve aanduidingen over de verschillende systemen van heffingen op het gebruik van de wegen, die kunnen worden overwogen.

Deze systemen zijn echter gericht op uiteenlopende doelstellingen. Daarom moet een keuze tussen de doelstellingen worden gedaan, die op haar beurt bepalend zal zijn voor de keuze van het toe te passen systeem.

Er dient een regeling te worden getroffen die van maatschappelijk standpunt een optimaal gebruik van de wegen waarborgt en tevens voldoende ontvangsten oplevert om alle uitgaven voor de bouw en de exploitatie van de betrokken wegen te financieren. Een systeem van heffingen op basis van de marginale maatschappelijke kosten, gekoppeld aan de verplichting van financieel evenwicht, is de enige regeling die aan deze beide eisen voldoet.

Het onderhavige voorstel beoogt deze regeling tot grondslag te nemen van het gemeenschappelijk stelsel van heffingen op het gebruik van de wegen en de algemene beginselen van dat stelsel vast te stellen. Aldus zal een basis worden geschapen waarvan zal worden uitgegaan bij het uitwerken van maatregelen om het vastgestelde beleid in de drie takken van vervoer ten uitvoer te leggen. Inhoud en onderlinge samenhang van deze maatregelen worden toege- licht in het memorandum van de Commissie aan de Raad over het stelsel van heffingen op het gebruik van de wegen.

.../...

(1) Verslag over de teststudie bedoeld in artikel 3 van de beschikking van de Raad No. 65/270/EEG van 13 mei 1965 (doc. SEC(69)700-def. van 12 maart 1969)

II. BIJZONDERE OVERWEGINGEN

Artikel 1

Dit artikel houdt de principiële invoering in van een gemeenschappelijk stelsel van heffingen op het gebruik van de wegen, dat moet gelden voor de drie traditionele takken van vervoer.

Artikel 2

In lid 1 van dit artikel worden de doelstellingen van het stelsel van heffingen op het gebruik van de wegen omschreven. Het stelsel moet gericht zijn op allocatie van de produktiefactoren en financiering van de uitgaven.

Het eerste doel wordt bereikt indien de heffingen worden gegrond op de marginale maatschappelijke kosten. Dergelijke heffingen leveren echter niet altijd voldoende ontvangsten op om alle uitgaven voor de wegen te dekken. Terwille van het tweede doel moet de regel van heffingen die gelijk zijn aan de marginale maatschappelijke kosten dan ook worden aangevuld met het voorschrift dat de ontvangsten de uitgaven moeten dekken.

In lid 2 wordt bepaald dat de Raad voorschriften voor het bepalen van de marginale maatschappelijke kosten en de evenwichtsheffingen vaststelt. Dergelijke voorschriften zijn nodig om te bereiken dat het gemeenschappelijk systeem van heffingen op het gebruik van de wegen een gelijkwaardig effect heeft in de verschillende takken van vervoer en in de zes lid-staten en aldus de harmonisatie van de mededingingsvoorwaarden in het vervoer bewerkstelligt.

.../...

Artikel 3

In dit artikel worden de uitgaven omschreven die in de loop van een gegeven periode uit de opbrengst van de heffingen moeten worden gedekt. Het gaat hier in beginsel om de uitgaven die in de loop van de betrokken periode voor de aanleg, het onderhoud en de exploitatie van de wegen worden gedaan. De mogelijkheid wordt echter geopend om voor het financieren van de investeringsuitgaven leningen aan te gaan. In dit geval worden niet de directe investeringsuitgaven in aanmerking genomen, maar de financiële last van de leningen, die voor het financieren van die uitgaven zijn aangegaan. Deze beide mogelijkheden komen overeen met hetgeen men respectievelijk "financieel evenwicht zonder leningen" en "financieel evenwicht met leningen" pleegt te noemen.

Er moet worden opgemerkt dat de periode waarover de ontvangsten en de uitgaven gelijk moeten zijn niet noodzakelijk een jaar moet zijn; integendeel, het kan gewenst zijn naar evenwicht te streven over een langere periode, in de loop waarvan de schommelingen van de uitgaven, die zich van jaar tot jaar voordoen, elkaar kunnen compenseren. Dit zal tevens bijdragen tot een zekere stabiliteit van de gemiddelde hoogte van de heffingen, hetgeen de prognoses van de gebruikers zal vergemakkelijken.

Artikel 4

Het stelsel van heffingen op het gebruik van de wegen kan zijn doel, een optimaal gebruik van de bestaande wegen, slechts volledig bereiken, indien de heffingen zoveel mogelijk overeenkomstig de marginale maatschappelijke kosten van de verschillende verkeerscategorieën worden gemoduleerd. In het bijzonder moet het systeem een aangepaste differentiëring van de heffingen in de tijd en in de ruimte omvatten, met als essentieel element de variatie van de marginale congestiekosten. Aan deze differentiëring worden echter uiteraard grenzen gesteld door de bestaande inningstechnieken en de daaraan verbonden kosten.

.../...

Artikel 5

Voor een bevredigende werking van het stelsel van heffingen op het gebruik van de wegen is het noodzakelijk zelfstandige exploitatie-organen op te richten, die over de nodige bevoegdheden beschikken om een beheer tot stand te brengen dat in overeenstemming is met de doeleinden en beginselen van dat stelsel.

Elk van deze organen zal zelf zijn heffingen moeten vaststellen overeenkomstig de kosten en het gebruik van de wegen die onder zijn beheer vallen.

Artikel 6

In het eerste lid van dit artikel worden de instrumenten vastgesteld waarmee het stelsel van heffingen op het gebruik van de wegen ten uitvoer zal worden gelegd.

Bij de spoorwegen maakt het geïntegreerde beheer het mogelijk de kosten van de weg rechtstreeks in de vervoertarieven te verwerken. Bijgevolg hoeft hieromtrent geen bijzondere bepaling te worden opgenomen.

Bij de land- en binnenscheepvaartwegen daarentegen is het beheer van de wegen gescheiden van de exploitatie van het vervoermaterieel en moeten derhalve op het gebruik van die wegen heffingen worden gelegd, die door de gebruikers moeten worden betaald.

Bij de landwegen zullen die heffingen de vorm aannemen van motorrijtuigenbelastingen, brandstofbelastingen en directe heffingen op de verkeersprestatie op het ogenblik en de plaats waar deze geschiedt. Wat de beide eerstgenoemde instrumenten betreft, die op het ogenblik tot het terrein van de specifieke belastingen behoren en waarvan de hoogte in vrijwel alle gevallen wordt bepaald op grond van overwegingen die niets te maken hebben met de toerekening van de kosten van de weg, de hantering daarvan als

instrumenten van het stelsel van heffingen op het gebruik van de wegen, zal tot gevolg hebben dat zowel de hoogte als de structuur van die belastingen overeenkomstig de eisen van dat stelsel zullen moeten worden bepaald. Wat de personenwagens betreft schept lid 2 evenwel de mogelijkheid uit fiscale overwegingen een extra last op te leggen, die niet het karakter van een heffing op het gebruik van de wegen maar van een verbruiksbelasting heeft. Wordt een dergelijke last opgelegd, dan zal bij de vaststelling van de hoogte daarvan, behalve met de budgettaire eisen, ook met een complex van in hoofdzaak sociale overwegingen rekening moeten worden gehouden.

Bij de binnenscheepvaartwegen maken de technische exploitatie-omstandigheden het mogelijk de toepassing van het stelsel te beperken tot het heffen van vaargelden, die sterk gedifferentieerd kunnen worden al naar de kenmerken van de scheepvaartwegen en de schepen.

Artikel 7

Lid 1

In verband met zijn ingewikkelde aard en het grote aantal te treffen uitvoeringsmaatregelen, alsmede gezien zijn belangrijke economische en financiële consequenties, kan het stelsel van heffingen op het gebruik van de wegen slechts geleidelijk worden ingevoerd.

De hierbij optredende moeilijkheden zijn veel groter bij de binnenscheepvaartwegen dan bij de landwegen, want de gebruikers van de binnenscheepvaartwegen dragen op het ogenblik slechts in een vrij geringe mate en vaak helom al niet bij tot het dekken van de hun toe te rekenen kosten van de weg. Daarom worden twee verschillende data bepaald voor de voltooiing van de invoering van het stelsel voor deze beide takken van vervoer, namelijk 31.12.1981 voor de landwegen en 31.12.1986 voor de binnenscheepvaartwegen.

.../...

De eerste datum komt overeen met een overgangsperiode van 10 jaar, ingaande op de datum die wordt vooropgezet voor het van kracht worden van de eerste richtlijn van de Raad betreffende de aanpassing van de nationale belastingstelsels voor bedrijfsautomobielen, welke richtlijn de eerste echte maatregel vormt van een heffingenstelsel voor het gebruik van de wegen.

Voor de binnenscheepvaartwegen lijkt het redelijk te voorzien in een overgangsperiode die vijf jaar langer duurt.

Ten einde de lid-staten en de economische subjecten in staat te stellen de nodige maatregelen te nemen om zich bij de nieuwe situatie aan te passen, is het gewenst dat de Raad het algemene programma voor de verschillende maatregelen en het tijdschema voor hun etappegewijze uitvoering bij voorbaat vaststelt.

Lid 2

Deze bepaling heeft betrekking op het geval waarin de toepassing van door de Raad vastgestelde maatregelen tijdens de invoering van het stelsel van heffingen in een bepaalde etappe in sommige bedrijfssectoren in de ene of andere lid-staat ernstige economische en sociale moeilijkheden zou veroorzaken. Zij schept voor de betrokken lid-staat de mogelijkheid om in dit geval in afwijking van de vastgestelde bepalingen beschermende maatregelen te treffen.

Ten einde erop toe te zien dat deze afwijkingen de eenheid van het stelsel van heffingen niet in gevaar brengen, is het noodzakelijk ze te onderwerpen aan voorafgaande goedkeuring van de Commissie en de toepassing ervan in de tijd te begrenzen.

.../...

Lid 3

Het in lid 1 bedoelde algemene programma moet een zekere flexibiliteit bezitten en op grond van de ervaring kunnen worden aangepast. Daarom wordt bepaald dat de Commissie vóór het einde van elke etappe bij de Raad verslag uitbrengt over de behaalde resultaten en de eventueel toegestane afwijkingen. Indien blijkt dat de toepassing van de maatregelen op ernstige moeilijkheden stuit of niet de verwachte resultaten oplevert, zal de Commissie de nodige aanpassingen kunnen voorstellen.

Lid 4

Aangezien de spoorwegondernemingen in een ongunstige positie zullen verkeren zolang hun concurrenten uit het wegvervoer en de binnenscheepvaart de hun toe te rekenen kosten van de weg niet volledig dragen, wordt in dit lid bepaald dat aan de spoorwegondernemingen tijdens de periode waarin het heffingenstelsel wordt ingevoerd vergoedingen zullen worden toegekend om het nadeel te compenseren dat voor hen uit genoemde omstandigheid voortvloeit.

Artikel 8

Geen opmerkingen

.../...

Voorstel voor een beschikking van de Raad tot
invoering van een gemeenschappelijk stelsel
van heffingen op het gebruik van de verkeerswegen

DE RAAD VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap,
inzonderheid op artikel 75,

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 totstandbrenging van een gemeenschappelijk vervoer-
beleid de invoering van een gemeenschappelijk stelsel van heffingen op
het gebruik van de wegen inhoudt; dat dit stelsel toepasselijk moet zijn
op de wegen voor het vervoer per spoor, over de weg en over de binnen-
wateren, zodat een gezonde mededinging bij het vervoer wordt gewaarborgd;

overwegende dat de invoering van een stelsel van heffingen op het gebruik van
de wegen talrijke maatregelen omvat, die slechts geleidelijk kunnen worden
vastgesteld en uitgevoerd; dat het evenwel van belang is nu reeds de strek-
king en de algemene beginselen van dit stelsel vast te stellen, ten einde
het treffen van de uitvoeringsmaatregelen te vergemakkelijken en de onder-
linge toenadering van het beleid van de lid-staten te bevorderen;

overwegende dat het stelsel van heffingen aan een dubbel doel moet beant-
woorden, namelijk tot een optimaal gebruik van de bestaande wegen bijdragen
en alle noodzakelijke uitgaven voor de bouw en de exploitatie van de ver-
keerswegen ten laste van de gebruikers brengen; dat dit doel wordt bereikt

.../...

indien aan de verschillende verkeerscategorieën de marginale maatschappelijke kosten in rekening worden gebracht, eventueel verhoogd met een toeslag, waarvan het bedrag zodanig wordt bepaald dat de uitgaven voor de betrokken wegen volledig worden gedekt door de ontvangsten die hun gebruik oplevert;

overwegende dat het voor een optimaal gebruik van de bestaande capaciteit wenselijk is de heffingen voor de verschillende verkeerscategorieën zoveel mogelijk te moduleren naar de verschillen in overeenkomstige marginale maatschappelijke kosten;

overwegende dat het dienstig is de middelen te bepalen waarmee het stelsel van heffingen op het gebruik van de wegen bij het wegvervoer en bij de binnenscheepvaart moet worden toegepast; dat ten aanzien van personen-auto's de mogelijkheid moet bestaan om op deze voertuigen een extra last te leggen waarvan het niveau niet alleen op grond van de budgettaire eisen maar ook met inachtneming van een complex van in hoofdzaak sociale overwegingen zal moeten worden vastgesteld;

overwegende dat het dienstig is om nu reeds de duur vast te stellen van de periode waarin het gemeenschappelijk stelsel van heffingen op het gebruik van de wegen geleidelijk in deze beide sectoren zal moeten worden ingevoerd, daarbij rekening houdend met de invloed die de beoogde maatregelen uitoefenen op de mededinging tussen de takken van vervoer; dat het door de Raad in dit verband vast te stellen programma en tijdschema echter eventueel op grond van de bereikte resultaten moeten kunnen worden aangepast;

overwegende dat het, ten einde vanaf het begin van de invoering van het gemeenschappelijk stelsel billijke mededingingsvoorwaarden tussen de takken van vervoer te scheppen, geboden is te voorzien in de toekenning van compenserende vergoedingen aan de spoorwegondernemingen indien de gebruikers van de wegen voor het vervoer over de weg en over de binnenwateren de uitgaven voor die wegen niet volledig zouden dragen;

overwegende dat de mogelijkheid dat de invoering van het stelsel van heffingen op het gebruik van de wegen ernstige economische en sociale moeilijkheden veroorzaakt in bepaalde bedrijfssectoren van een lid-staat niet kan worden uitgesloten; dat het dienstig is te voorzien in de mogelijkheid om die moeilijkheden te overwinnen door middel van tijdelijke afwijkingen van de gemeenschappelijke bepalingen, en de procedure voor het toestaan van die afwijkingen te bepalen,

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN :

.../...

Artikel 1

Onder de voorwaarden en binnen de termijnen als vastgesteld in deze beschikking wordt in de Gemeenschap een gemeenschappelijk stelsel van heffingen op het gebruik van de wegen voor het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren ingesteld.

Artikel 2

1. Het stelsel van heffingen op het gebruik van de wegen beoogt een zo goed mogelijk gebruik van de wegen te bevorderen en tevens voldoende ontvangsten op te leveren om de uitgaven van allerlei aard voor die wegen, die aan hun vervoersfunctie moeten worden toegerekend, te dekken.

Te dien einde moeten de heffingen voor de verschillende verkeerscategorieën gelijk zijn aan de marginale maatschappelijke kosten van het gebruik van de wegen door deze categorieën. Ingeval de ontvangsten uit deze heffingen minder zouden bedragen dan de uitgaven, moeten de marginale maatschappelijke kosten worden verhoogd met een evenwichtsheffing, die zodanig moet worden vastgesteld dat bedoelde uitgaven volledig worden gedekt.

2. De Raad stelt op voorstel van de Commissie met gekwalificeerde meerderheid van stemmen regels vast voor het bepalen van de marginale maatschappelijke kosten en de evenwichtsheffingen.

Artikel 3

De uitgaven in de zin van artikel 2, lid 1 die gedurende een bepaalde periode moeten worden gedekt door de ontvangsten uit dezelfde periode omvatten de volgende, in de loop van die periode gedane uitgaven :

- de uitgaven voor de bouw, verbouwing en vernieuwing van de installaties, d.w.z. de investeringsuitgaven;

.../...

- de uitgaven voor het onderhoud en de exploitatie van deze installaties en voor de beheersdiensten, d.w.z. de lopende uitgaven.

Indien de financiering van de investeringsuitgaven geschiedt met geleende middelen, moeten de ontvangsten uit de heffingen gedurende een bepaalde periode gelijk zijn aan de som van de volgende twee componenten :

- de in de loop van die periode gedane en niet door geleende middelen gedekte uitgaven;
- de ten laste van die periode komende rente en aflossing van in vroegere perioden ter financiering van investeringsuitgaven aangegane leningen.

Artikel 4

De heffingen op het gebruik van de wegen worden zoveel mogelijk gedifferentieerd naar verkeerscategorieën waarvoor de marginale maatschappelijke kosten verschillen. Voor een zelfde verkeerscategorie worden verschillende heffingen toegepast in alle gevallen waarin de vaststelling daarvan gerechtvaardigd wordt door de verschillen in het gebruik van de wegen in de tijd en in de ruimte en voor zover de toepassing van die heffingen, rekening houdend met de inningskosten, met de beschikbare middelen mogelijk is.

Artikel 5

Voor autonoom geëxploiteerde kunstwerken, wegen of netten worden afzonderlijk heffingen op het gebruik van de wegen vastgesteld.

.../...

Artikel 6

1. Het stelsel van heffingen op het gebruik van de wegen wordt toegepast :
 - voor de landwegen, door middel van de motorrijtuigenbelastingen, de brandstofbelastingen en de directe heffingen en
 - voor de binnenscheepvaartwegen, door middel van vaargelden.
2. De aanwending van motorrijtuigenbelastingen en brandstofbelastingen als instrumenten voor het leggen van heffingen op het gebruik van de wegen vormt geen beletsel voor het instellen, met name uit belastingoverwegingen, van aanvullende heffingen op het houden van personenauto's of op het verbruik van de daarvoor bestemde motorbrandstof.

Artikel 7

1. De invoering van het stelsel van heffingen op het gebruik van de wegen geschiedt geleidelijk. Behoudens eventueel door de Raad overeenkomstig de bepalingen van lid 3 vastgestelde verlengingen wordt zij voor de landwegen uiterlijk op 31 december 1981 en voor de binnenscheepvaartwegen uiterlijk op 31 december 1986 voltooid.

Het tijdschema voor de etappes en de in elke etappe te treffen maatregelen worden door de Raad op voorstel van de Commissie vastgesteld.

2. Indien tijdens de periode van invoering van het stelsel van heffingen de toepassing van maatregelen die voor een bepaalde etappe zijn vastgesteld in bepaalde bedrijfssectoren ernstige economische en sociale moeilijkheden veroorzaakt, kan de Commissie op verzoek van een lid-staat en na raadpleging van de andere lid-staten voor een beperkte periode afwijkingen van deze maatregelen toestaan. Deze afwijkingen moeten de invoering van het stelsel zo weinig mogelijk verstoren en mogen niet verder reiken dan strikt noodzakelijk is om de waargenomen moeilijkheden op te heffen.

3. Voor het einde van elke etappe brengt de Commissie bij de Raad verslag uit over de resultaten van de in die etappe toegepaste maatregelen. In het verslag wordt met name melding gemaakt van de eventueel overeenkomstig de bepalingen van lid 2 toegestane afwijkingen en worden eventueel voorstellen gedaan tot verlenging van de etappe of tot wijziging van de tijdens de volgende etappe uit te voeren maatregelen.

4. Tijdens de periode van invoering van het stelsel van heffingen worden aan de spoorwagondernemingen overeenkomstig door de Raad op voorstel van de Commissie vast te stellen gemeenschappelijke regels vergoedingen toegekend als compensatie voor de ontoereikende omvang waarin de uitgaven voor de wegen voor het vervoer over de weg en over de binnenwateren door de betrokken gebruikers worden gedekt.

Artikel 8

Deze beschikking is gericht tot de lid-staten.

Gedaan te Brussel,

Voor de Raad :
De voorzitter,

Memorandum over het stelsel van heffingen
op het gebruik van de wegen in het
kader van het gemeenschappelijk vervoerbeleid

(Mededeling van de Commissie van de Raad)

INHOUDSOPGAVE

	<u>Blz.</u>
1. <u>INLEIDING</u>	1
1.1. Belang van het stelsel van heffingen op het gebruik van de wegen	1
1.2. Terugblik op de vroegere standpunten van de instellingen van de Gemeenschap	2
1.3. Dringende noodzaak van een communautair optreden	5
1.4. Noodzaak van een algemeen plan	6
1.5. Inhoud van het memorandum	7
2. <u>OMSCHRIJVING DER AAN HET HEFFINGENSTELSEL VOOR HET GEBRUIK VAN DE WEGEN TE VERBINDEN DOELSTELLINGEN EN VOORWAARDEN</u>	8
3. <u>VOORSTELLEN VOOR DE KEUZE VAN EEN COMMUNAUTAIR STELSEL VOOR DE HEFFINGEN OP HET GEBRUIK VAN DE WEGEN</u>	10
3.1. Mogelijke oplossingen	10
3.2. Het stelsel van financieel evenwicht als grondslag voor een gemeenschappelijke oplossing	12
3.2.1. Voordelen van het stelsel van financieel evenwicht	12
3.2.2. Voornaamste toepassingsproblemen	13
4. <u>TOEPASSING VAN HET GEMEENSCHAPPELIJK STELSEL NAAR TAKKEN VAN VERVOER</u>	16
4.1. Spoorwegen	16
4.1.1. Algemene overwegingen	16

	<u>Blz.</u>
4.1.2. Kenmerken van de voorgestelde oplossing	17
4.1.2.1. Toepassingsgebied	17
4.1.2.2. Draagwijdte van de verplichting inzake financieel evenwicht	18
4.1.2.3. Aangaan van leningen	18
4.1.2.4. Bepalen van de uitgaven voor de wegen	19
4.1.2.5. Vaststelling der te hanteren heffingen en instrumenten	20
4.1.3. Overgangsregeling	21
4.2. Binnenscheepvaart	23
4.2.1. Algemene overwegingen	23
4.2.2. Kenmerken van de voorgestelde oplossing	24
4.2.2.1. Toepassingsgebied	24
4.2.2.2. Aangaan van leningen	25
4.2.2.3. Bepalen van de uitgaven voor de wegen	26
4.2.2.4. Afbakening van nivelleringszones	26
4.2.2.5. Vaststelling der te hanteren heffingen en instrumenten	27
4.2.3. Invoering van het gemeenschappelijk stelsel	28
4.3. Landwegen	29
4.3.1. Algemene overwegingen	29
4.3.2. Algemene beginselen	30

	<u>Blz.</u>
4.3.2.1. Onderscheid tussen bedrijfsauto's en personen-- auto's	31
4.3.2.2. Onderscheid tussen wegen buiten de bebouwde kom en wegen in stedelijke gebieden	32
4.3.2.3. Bepalen van de prioriteiten	33
4.3.3. Kenmerken van de voorgestelde oplossing	34
4.3.3.1. Toepassingsgebied	34
4.3.3.2. Aangaan van leningen	34
4.3.3.3. Bepalen van de uitgaven voor de wegen	35
4.3.3.4. Afbakening van nivelleringszones	35
4.3.3.5. Vaststelling van de heffingen	36
4.3.3.6. Te hanteren instrumenten	38
4.3.3.6.1. Brandstofbelastingen	39
4.3.3.6.2. Motorrijtuigenbelastingen	40
4.3.3.6.3. Directe heffingen	41
4.3.4. Heffingenstelsel voor het gebruik van de wegen en belastingharmonisatie	43
4.3.5. Invoering van het gemeenschappelijk stelsel	45
4.3.5.1. Eerste etappe	45
4.3.5.1.1. Bedrijfsautobelastingen	45
4.3.5.1.2. Brandstofbelastingen	46
4.3.5.1.3. Directe heffingen	47

	<u>Blz.</u>
4.3.5.2. Tweede etappe	48
4.3.5.2.1. Bedrijfsautobelastingen	48
4.3.5.2.2. Brandstofbelastingen	48
4.3.5.2.3. Personenautobelastingen	49
4.3.5.2.4. Directe heffingen	49
 5. <u>INSTITUTIONELE BEPALINGEN</u>	 50
 6. <u>ECONOMISCHE EN FINANCIËLE GEVOLGEN VAN DE VOORGESTELDE OPLOSSINGEN</u>	 52
6.1. Spoorwegen	52
6.2. Binnenscheepvaartwegen	54
6.2.1. Gegevens over de huidige situatie	54
6.2.1.1. Algemene juridische regeling	54
6.2.1.2. Structuur van de vaargeldtarieven	55
6.2.1.3. Hoogte van de vaargelden	56
6.2.1.4. Dekkingspercentage van de uitgaven	58
6.2.2. Invloed van de verschillende voorgestelde maatregelen	59
6.3. Landwegen	63
6.3.1. Gegevens over de huidige situatie	63
6.3.1.1. Belastingen en vergoedingen ten laste van de voer- tuigen of het verkeer	63
6.3.1.1.1. Motorrijtuigenbelastingen	64
6.3.1.1.2. Brandstofbelastingen	66
6.3.1.1.3. Directe heffingen	67

	<u>Blz.</u>
6.3.1.2. Invloed van de heffingen naar categorieën bedrijfs- auto's	67
6.3.1.3. Dekkingspercentage van de uitgaven	68
6.3.2. Invloed van de voorgestelde maatregelen	69
6.3.2.1. Algemene beoordeling	69
6.3.2.2. Bedrijfsautobelastingen	71
6.3.2.3. Brandstofbelastingen	71
6.3.2.4. Directe heffingen	73
7. <u>CONCLUSIES</u>	74

Memorandum over het stelsel van heffingen op het gebruik van
de wegen in het kader van het gemeenschappelijk vervoerbeleid
(Mededeling van de Commissie aan de Raad)

1. INLEIDING

1.1. Belang van het stelsel van heffingen op het gebruik van de wegen

De invoering van een stelsel van heffingen op het gebruik van de wegen
is vooral om twee redenen van groot belang.

Op de eerste plaats vormt een heffingenstelsel een essentieel onderdeel
van het streven naar harmonisatie van de concurrentieverhoudingen bij het vervoer.
Er kan immers geen sprake zijn van een gezonde concurrentie tussen de takken
van vervoer en, binnen deze takken, tussen de verschillende soorten voertuigen,
indien een zo belangrijke kostenfactor als de kosten van het gebruik van de
weg niet volgens gelijke of gelijkwaardige criteria wordt vastgesteld. Dit
geldt zowel in het nationale als in het internationale vlak.

Op de tweede plaats hangt een heffingenstelsel voor het gebruik van de
wegen samen met het streven naar een optimaal beheer van de collectieve voor-
zieningen. De moeilijkheden, die op het ogenblik door de verkeerscongestie op
vele wegen worden veroorzaakt, maken maatregelen om een zo goed mogelijk gebruik
te maken van de bestaande capaciteit dringend noodzakelijk. Het stelsel van
heffingen op het gebruik van de wegen, waardoor het prijsmechanisme in de
sector van de verkeerswegen wordt ingevoerd, maakt het mogelijk dit doel te
bereiken, onder vrijwaring van de vrije keuze van de gebruiker.

Er moet worden opgemerkt dat het stelsel van heffingen op het gebruik van de wegen slechts een onderdeel is van de actie op het gebied van de verkeerswegen. Een ander, even belangrijk onderdeel wordt gevormd door de coördinatie van de investeringen. Het gemeenschappelijk stelsel van heffingen zal dan ook te zijner tijd met gemeenschappelijke regels voor het bepalen van de investeringen moeten worden aangevuld.

1.2. Terugblik op de vroegere standpunten van de instellingen van de Gemeenschap

Vanwege zijn grote betekenis heeft het probleem van een stelsel van heffingen op het gebruik van de wegen steeds een belangrijke plaats ingenomen bij de beraadslagingen en werkzaamheden van de instellingen van de Gemeenschap op het gebied van het gemeenschappelijk vervoerbeleid.

Na op de betekenis van dit probleem te hebben gewezen in haar memorandum over de aan het gemeenschappelijk vervoerbeleid te geven richting (1) en in haar programma van activiteiten (2), en meer in het bijzonder het verband van dit probleem met de harmonisatie van de specifieke belastingen te hebben aangehouden, heeft de Commissie reeds in 1963 in het algemene kader van de harmonisatie van de concurrentievoorwaarden voorgesteld om de stelsels van specifieke vervoersbelastingen en -heffingen zodanig aan te passen dat langs deze weg een billijke toerekening van de kosten van de weg wordt bereikt.

De Raad heeft toentertijd gemeend de Commissie op dit punt niet te kunnen volgen en heeft bij de aanvaarding van de harmonisatiebeschikking (3) het desbetreffende artikel uit het Commissievoorstel (4) verwijderd.

.../...

(1) Doc. VII/COM(61)50 def. van 10 april 1961

(2) Doc. VII/CCM(62)88 def. van 23 mei 1962

(3) Beschikking van de Raad van 13 mei 1965 met betrekking tot de harmonisatie van bepaalde voorschriften die van invloed zijn op de mededinging in het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren (PB No. 132 van 25.7.1965, blz. 1.500)

(4) Doc. VII/COM(63)167 van 10 mei 1963

Bij alle belangrijke beraadslagingen over het gemeenschappelijk vervoerbeleid heeft de Raad echter telkens weer de grote betekenis van het probleem en de noodzaak om daaraan spoedig een oplossing te geven bevestigd.

Zo werd bij het akkoord van 22 juni 1965 betreffende de ordening van de vervoermarkt overeengekomen, dat gedurende de eerste twee etappen van de totstandbrenging van die ordening de voorwaarden waaronder de markten functioneren op een aantal gebieden nader tot elkaar dienen te worden gebracht en dat in dit verband een gemeenschappelijke oplossing dient te worden gevonden voor het vraagstuk van de toerekening van de kosten van de weg.

In de resolutie die hij in zijn 194e zitting van 19 en 20 oktober 1966 heeft aangenomen, heeft de Raad andermaal nadruk gelegd op de noodzaak om dit probleem tot oplossing te brengen, eventueel door aanvaarding van een voorlopige tussentijdse oplossing. De Commissie heeft dan suggesties hiervoor gedaan in haar mededeling aan de Raad van 10 februari 1967 (1).

Bij zijn besluit van 14 december 1967 (2) heeft de Raad tenslotte zijn instemming betuigd met het tijdschema en de grote lijnen van de eerste maatregelen voor de invoering van een stelsel van heffingen op het gebruik van de wegen, zoals die in een verklaring van de Commissie waren neergelegd.

.../...

(1) Doc. SEC(67)346 def.

(2) Besluit van de Raad van 14 december 1967 betreffende bepaalde maatregelen op het gebied van het gemeenschappelijk vervoerbeleid (PB No. 322 van 30.12.1967, blz. 4)

Buiten deze algemene verklaringen heeft de Raad op voorstel van de Commissie in twee beschikkingen van respectievelijk 1964 (1) en 1965 (2) een omvangrijk programma van studies en enquêtes betreffende de kosten van de weg en de verschillende geldelijke regelingen, die voor het gebruik van de wegen kunnen worden overwogen, vastgesteld. Van haar kant heeft de Commissie twee beschikkingen uitgevaardigd betreffende het verrichten van een aantal tellingen en steekproeven betreffende het gebruik van de wegen (3). De resultaten van dit programma zijn neergelegd in drie verslagen die de Commissie bij de Raad heeft ingediend (4).

Tenslotte heeft de Raad op 27 januari 1970 een beschikking uitgevaardigd, op grond waarvan vijf lid-staten nieuwe studies zullen verrichten over de problemen die verband houden met de wegen in de stedelijke gebieden (5).

.../...

- (1) Beschikking van de Raad No. 64/389/EEG van 22 juni 1964 betreffende de organisatie van een enquête naar de kosten van de weg van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren (PB No. 102 van 29 juni 1964, blz. 1.598/64)
- (2) Beschikking van de Raad No. 65/270/EEG van 13 mei 1965 strekkende tot toepassing van artikel 4 van de beschikking No. 64/389/EEG van 22 juni 1964 betreffende de organisatie van een enquête naar de kosten van de weg van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren (PB No. 88 van 24 mei 1965, blz. 1.473/65)
- (3) Beschikking No. 64/449/EEG van de Commissie van 10 juli 1964 betreffende de in 1965 te verrichten tellingen van het wegverkeer, gegeven ter uitvoering van de beschikking van de Raad van 22 juni 1964 betreffende de organisatie van een enquête naar de kosten van de weg (PB No. 123 van 30 juni 1964, blz. 2.084/64) en beschikking No. 65/258/EEG van de Commissie van 27 april 1965 betreffende de in 1966 te verrichten tellingen en steekproeven inzake het gebruik van de verkeerswegen voor het vervoer (PB No. 82 van 12 mei 1965, blz. 1.405/65)
- (4) Verslag over de teststudie bedoeld in artikel 3 van de beschikking van de Raad No. 65/270/EEG van 13 mei 1965 (doc. SEC(69)700 def.); verslag over de resultaten van de enquête naar de kosten van de weg van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren (doc. SEC(69)2169 def. van 16 juni 1969); verslag over de resultaten van de in 1966 verrichte tellingen en steekproeven inzake het gebruik van de verkeerswegen voor het vervoer in het kader van de enquête naar de kosten van de weg (doc. SEC(69)3450 def. van 30 september 1969)
- (5) Beschikking No. 70/108/EEG van de Raad van 27 januari 1970 houdende wijziging van de beschikking van de Raad van 13 mei 1965 houdende toepassing van artikel 4 van de beschikking van de Raad van 22 juni 1964 betreffende de organisatie van een enquête naar de kosten van de weg van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren (PB No. 23 van 30 januari 1970, blz. 24)

Het Europese Parlement en het Economisch en Sociaal Comité hebben van hun kant voortdurend gewezen op de grote betekenis die in het kader van de ontwikkeling van het gemeenschappelijk vervoerbeleid aan een spoedige oplossing van het probleem van de toerekening van de kosten van de weg moet worden toegekend.

1.3. Dringende noodzaak van een communautair optreden

Het onderzoek van de zo juist bondig in herinnering gebrachte werkzaamheden van de instellingen van de Gemeenschap en de analyse van de standpunten, die de leden van de Raad bij alle belangrijke beraadslagingen van de Raad hebben ingenomen, tonen aan dat beslissende vorderingen op het gebied van het gemeenschappelijk vervoerbeleid afhankelijk zijn van de invoering van een stelsel van heffingen op het gebruik van de wegen dat op gemeenschappelijke beginselen berust.

In de verklaringen die het Franse (1) en het Nederlandse (2) lid van de Raad in de vervoerszittingen van de Raad van 26 en 27 januari en 4 juni 1970 hebben afgelegd, wordt een bijzonder belangrijke plaats toegekend aan dit probleem.

Het uitblijven van een oplossing van dit probleem op het niveau van de Gemeenschap kan overigens alleen maar een unilateraal optreden van de regeringen in de hand werken, waardoor de onontbeerlijke harmonisatie in het communautaire vlak nog moeilijker dreigt te worden gemaakt.

.../...

(1) Doc. R/447/70 (TRANS 40) van 26 februari 1970

(2) Doc. R/1238/70 (TRANS 91) van 12 juni 1970

Terwijl dus de noodzaak van een gemeenschappelijk optreden steeds dringender wordt, beschikt men dank zij de resultaten en lessen van genoemd communautair studie- en enquêtprogramma daarvoor over betrouwbare economische gegevens. De Commissie acht het ogenblik dan ook gekomen om van de theorie op de praktijk over te gaan en voorstellen voor een algemene oplossing in te dienen.

1.4. Noodzaak van een algemeen plan

Een zo belangrijk probleem als dat van het stelsel van heffingen op het gebruik van de wegen, dat bovendien ver over de grenzen van het vervoerbeleid heenreikt en met name nauw verband houdt met de belastingpolitiek, kan niet behoorlijk tot oplossing gebracht worden met partiële maatregelen, die los van elkaar staan en afhankelijk zijn van de toevallige economische en politieke omstandigheden. Er dient een algemeen plan te worden uitgewerkt, dat de continuïteit van de actie moet verzekeren. Dit impliceert dat de instellingen van de Gemeenschap een beslissing nemen ten aanzien van de fundamentele beleidslijnen en een programma van maatregelen opstellen, waarin de middelen en het tempo van uitvoering van het uitgestippelde beleid op de diverse gebieden van dit beleid worden vastgesteld.

Met de aanbieding van dit memorandum aan de Raad wil de Commissie de ruime discussie op gang brengen, die over een zo belangrijk probleem noodzakelijk moet worden gevoerd. Zij is van mening dat evenals bij alle belangrijke beslissingen betreffende de werkzaamheden van de Gemeenschap het Europese Parlement en het Economisch en Sociaal Comité betrokken moeten worden bij het uitwerken van oplossingen voor het door dit memorandum bestreken gebied.

Wil zij werkelijk nut hebben, dan mag de beoogde discussie niet algemeen blijven. Zij moet worden toegespitst op zo concreet mogelijke punten en uitmonden in praktische maatregelen. Daarom heeft de Commissie zich niet beperkt tot het omschrijven van de algemene doelstellingen en beginselen, maar heeft

zij ook uiteengezet met welke maatregelen een coherent stelsel van heffingen op het gebruik van de wegen kan worden ingevoerd. Daarom ook heeft zij besloten om samen met dit memorandum een voorstel voor een beschikking tot vaststelling van de richting en de algemene beginselen van dit stelsel bij de Raad in te dienen.

1.5. Inhoud van het memorandum

Na een omschrijving van het doel van het stelsel van heffingen op het gebruik van de wegen (punt 2) volgt een overzicht van de verschillende in aanmerking komende oplossingen (3.1.), waarbij wordt voorgesteld het systeem van financieel evenwicht als grondslag voor de gemeenschappelijke regeling aan te houden. De voornaamste problemen die de toepassing van dit systeem met zich brengt worden algemeen behandeld (3.2.).

Vervolgens worden gedetailleerde voorstellen gedaan voor de toepassing van het systeem op de diverse takken van vervoer (4.) : deze voorstellen hebben voor iedere tak van vervoer en rekening houdend met zijn specifieke kenmerken betrekking op het toepassingsgebied van het heffingenstelsel, de vaststelling van de heffingen, de toepassingsinstrumenten en het tempo van invoering van de gemeenschappelijke regeling.

De institutionele vraagstukken in verband met de invoering van een stelsel van heffingen op het gebruik van de wegen dat gebaseerd is op het begrip financieel evenwicht worden eveneens kort belicht (5.).

Tenslotte verstrekt het memorandum een aantal gegevens die een eerste beoordeling van de economische en financiële gevolgen van de voorgestelde oplossingen mogelijk maken (6.).

De bijlagen bevatten kwantitatieve en statistische gegevens en inlichtingen, die kunnen bijdragen tot het verkrijgen van een beter inzicht in de problemen en voorgestelde oplossingen.

2. OMSCHRIJVING DER AAN HET HEFFINGENSTELSEL VOOR HET GEBRUIK VAN DE WEGEN TE VERPINDEN DOELSTELLINGEN EN VOORWAARDEN

Er is reeds opgemerkt dat sedert 1960 op communautair vlak veel onderzoek- en spoorwerk op het gebied van de toerekening van de kosten van de weg is verricht, terwijl tegelijk belangrijke studies zijn gemaakt in verscheidene landen van de Gemeenschap. Ook zijn onderzoeken van grote draagwijdte uitgevoerd in andere internationale organisaties en in sommige derde landen, met name in Groot-Brittannië en in de Verenigde Staten.

Ofschoon dit omvangrijke studiewerk niet voldoende was om gedetailleerde oplossingen te vinden voor alle problemen, heeft het toch een duidelijker inzicht verschaft in de algemene problematiek, zodat het nu mogelijk is met kennis van zaken beslissingen te nemen over richting en doel van een gemeenschappelijk stelsel van heffingen op het gebruik van de wegen.

De heffingen op het gebruik van de wegen, waardoor een prijsmechanisme in de verkeerssector wordt ingevoerd, moeten twee functies vervullen, te weten :

a) allereerst, een functie op het gebied van een optimaal gebruik van de wegen

De heffingen moeten zodanig worden vastgesteld dat van maatschappelijk standpunt het best mogelijke gebruik van de wegen wordt gemaakt. Dit doel wordt bereikt indien de heffingen alleen afstotend werken op die gebruikers die aan het gebruik van de weg een geringere waarde toekennen dan de kosten die dit gebruik voor de collectiviteit zou veroorzaken.

b) vervolgens, een financieringsfunctie

De heffingen moeten voldoende opbrengen om de uitgaven voor de exploitatie van de wegen en de uitbreiding van de netten, te financieren. De toepassing van een stelsel van heffingen dat is afgestemd op een optimaal gebruik van

de wegen levert echter, in verband met het bestaan van ondeelbaarheden en toenemende opbrengsten bij de verkeerswegen, een bedrag aan ontvangsten op dat kleiner is dan het totale bedrag van de uitgaven die moeten worden gedaan om de produktie tot stand te brengen (1).

Overneming door de collectiviteit van het deficit dat aldus in een aantal gevallen kan ontstaan levert vele bezwaren op. Met name dreigen dan investeringen te worden bevorderd die bij een strikt economische berekening niet verantwoord zouden zijn. De gebruikers, die weten dat zij de kosten niet zullen moeten dragen, zullen immers sterke druk uitoefenen om nieuwe verkeerswegen te doen aanleggen. Het is twijfelachtig of de vaststelling van regels voor investeringsbeslissingen, waaraan geen financiële sancties verbonden zijn, doeltreffend zou zijn. De meest geschikte manier om verspilling van produktiefactoren te voorkomen bestaat erin om behalve de uitgaven voor het beheer van de wegen ook alle investeringsuitgaven ten laste van de gebruikers te brengen. Een dergelijke oplossing is tevens de enige die gelijke behandeling van alle takken van vervoer waarborgt.

Om de aldus omschreven algemene doelstellingen werkelijk te bereiken moeten twee voorwaarden vervuld zijn :

In de eerste plaats moet de aangehouden oplossing op stevige theoretische grondslagen berusten.

In de tweede plaats moet het systeem een operationeel karakter hebben, d.w.z. een geheel van samenhangende, ondubbelzinnige, gemakkelijk te begrijpen en toe te passen voorschriften vormen.

.../...

(1) Dit geldt uiteraard bij beschouwing van de totale gebruiksperiode van een weg, waarbij de ontvangsten en de uitgaven in contante waarde worden uitgedrukt. Voor een bepaald jaar in de loop van die periode is het mogelijk dat de ontvangsten hoger zijn dan de uitgaven.

3. VOORSTELLEN VOOR DE KEUZE VAN EEN COMMUNAUTAIR STELSEL VOOR DE HEFFINGEN OP HET GEBRUIK VAN DE WEGEN

3.1. Mogelijke oplossingen

De verschillende stelsels die voor de heffingen op het gebruik van de wegen kunnen worden aangehouden, zijn grondig bestudeerd in de teststudie, die de Commissie met medewerking van deskundigen uit alle lid-staten heeft verricht. Het ging daarbij om de volgende vier stelsel :

- het stelsel van de marginale maatschappelijke kosten,
- het stelsel van de optimale heffingen,
- het stelsel van financieel evenwicht,
- het stelsel van de totale kosten.

Deze stelsels kunnen bondig als volgt worden omschreven :

- a, het stelsel van de marginale maatschappelijke kosten berust op de marginale prijsvormingstheorie, getransponeerd in de sector van de verkeerswegen. De marginale maatschappelijke kosten zijn de kosten die een extra verkeers-eenheid, die gebruik maakt van een verkeersweg, voor de collectiviteit veroorzaakt. Zij kunnen in drie elementen worden ontleend :
- de marginale kosten van het gebruik van de weg : deze zijn gelijk aan de vermeerdering van de uitgaven die de toeneming van het verkeer met één eenheid voor de beheerder van de weg meebrengt;
 - de marginale congestiekosten : deze zijn gelijk aan de kostenvermeerdering die een extra verkeerseenheid voor het overige verkeer meebrengt;
 - de marginale externe kosten : deze vormen de door een extra verkeerseenheid voor de collectiviteit veroorzaakte vermeerdering van alle overige kosten. Zij omvatten in het bijzonder de wijziging van de kosten van ongevallen en van de kosten van milieubederf.

.../...

- b) Het stelsel van de optimale heffingen berust eveneens op de marginale prijsvormingstheorie. Het verschilt van het voorgaande stelsel hierin, dat het een beperkende voorwaarde oplegt ten aanzien van het gebruik van de capaciteit van de wegen. Deze beperkende voorwaarde bestaat erin dit gebruik te beperken tot een niveau dat lager ligt dan de fysieke capaciteit.

De optimale heffing bestaat uit twee elementen, te weten :

- de marginale kosten van het gebruik, die op dezelfde wijze worden bepaald als bij het stelsel van de marginale maatschappelijke kosten;
- de congestieheffing, bestemd om de vraag in overeenstemming te brengen met de capaciteit. Zij is gelijk aan nul zolang de vraag beneden de vooraf vastgestelde capaciteit dreigt te blijven; wanneer de vraag deze capaciteit dreigt te overschrijden, wordt zij op een zodanig niveau vastgesteld, dat de vraag tot het niveau van de capaciteit wordt teruggebracht. De congestieheffing komt in de plaats van alle andere elementen van de marginale maatschappelijke kosten dan de marginale kosten van het gebruik.

- c) Het stelsel van financieel evenwicht berust op het stelsel van de marginale maatschappelijke kosten. Wanneer dit laatste stelsel evenwel te weinig inkomsten oplevert om de uitgaven met betrekking tot de wegen over een bepaalde referentieperiode te dekken, worden de marginale maatschappelijke kosten verhoogd met een heffing, bestemd om de aanvullende ontvangsten te verschaffen die nodig zijn om de exploitatierekening in evenwicht te brengen.

- d) Het stelsel van de totale kosten heeft ten doel om volgens beginselen afgeleid van de bedrijfseconomie de kosten te bepalen die door het ter beschikking stellen en het gebruik van de wegen worden veroorzaakt. Het berust derhalve op een totaal andere conceptie dan de drie voorgaande stelsels. De totale kosten omvatten de onderhouds- en exploitatiekosten van de wegen, vermeerderd met de kapitaalkosten, weergegeven door de afschrijving van de verkeerswegen en de rente over het geïnvesteerde kapitaal. Zij worden aan de gebruikers toegerekend volgens methoden die gebaseerd zijn op het

causaliteitsbeginsel, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen de gebruikskosten, die variëren met de gebruiksiteit, en de capaciteitskosten, die onafhankelijk zijn van het gebruik. De eerstgenoemde worden conventioneel gelijk geacht aan de marginale gebruikskosten.

Er moet ook worden opgemerkt dat het stelsel van de totale kosten, in tegenstelling tot de andere drie stelsels, slechts een methode voor het berekenen van de kosten is en geen oplossing aan de hand doet voor de prijszetting voor het gebruik van de infrastructuur, waarvoor het slechts één van de diverse beoordelingselementen vormt.

3.2. Het stelsel van financieel evenwicht als grondslag voor een gemeenschappelijke oplossing

3.2.1. Voordelen van het stelsel van financieel evenwicht

In de inleiding tot het verslag over de teststudie heeft de Commissie reeds een aantal technische bezwaren tegen het stelsel van optimale heffingen en het stelsel van de totale kosten naar voren gebracht. De toetsing van de verschillende stelsels aan de hierboven onder 2 omschreven criteria leidt echter tot de conclusie, dat er één stelsel is dat volledig aan de gestelde eisen voldoet, namelijk het stelsel van financieel evenwicht. De laatste jaren valt er zowel bij de theoretici als bij de practici van de vervoers-economie en bij de beroepsorganisaties een sterke tendens voor aanvaarding van deze oplossing waar te nemen. In dit verband dient in het bijzonder melding te worden gemaakt van de standpunten van de auteurs van twee verslagen, die de Commissie over het probleem van een heffingenstelsel voor het gebruik van de wegen heeft laten opstellen (1) (2).

.../...

-
- (1) Beleidsalternatieven ten aanzien van de prijsvorming in het vervoer. Studies, serie vervoer 1 - Brussel 1965. Verslag opgesteld door de hoogleraren ALLAIS, DEL VISCOVO, DUQUESNE DE LA VINELLE, OORT en SEIDENFUS
 - (2) Problemen met betrekking tot de praktische toepassing van een stelsel van heffingen op het gebruik van de wegen voor het vervoer over de weg. Verslag opgesteld door René MALCOR (verschijnt binnenkort in de verzameling Studies, serie vervoer)

Het stelsel van financieel evenwicht, zoals dat in de teststudie is omschreven en door de Commissie als algemeen uitgangspunt voor een gemeenschappelijke oplossing voor het heffingenstelsel voor het gebruik van de wegen wordt voorgesteld, voldoet goed aan de twee voornaamste eisen die hierboven in het licht zijn gesteld.

Het is op de eerste plaats een stelsel dat berust op de allocatie van de produktiefactoren. De grondslag van de heffingen wordt immers gevormd door de marginale maatschappelijke kosten en de door de gebruikers te betalen heffingen kunnen nooit beneden deze kosten liggen. Deze regel is van kapitale betekenis, want hij betekent dat het stelsel van financieel evenwicht niet uitsluitend eenvoudige gelijkheid van uitgaven en ontvangsten tot stand beoogt te brengen, maar vooral gericht is op een zo goed mogelijk gebruik van de bestaande wegen.

Op de tweede plaats is het een financieringsstelsel. Dit heeft twee consequenties :

- ten eerste moeten iedere tak van vervoer en, binnen iedere tak van vervoer, iedere categorie gebruikers alle hun toe te rekenen kosten uit eigen middelen dekken. Dit sluit zowel overheidssteun als compensatie tussen verschillende activiteiten uit;
- ten tweede moeten alle ontvangsten uit het heffingenstelsel worden gebruikt voor het beheer en de verbetering van de wegen.

3.2.2. Voornaamste toepassingsproblemen

Er moet worden voorkomen dat de regel van financieel evenwicht in plaats van de doeltreffendheid te bevorderen een hinderpaal vormt voor de beheerders van de wegen of anti-economische gevolgen heeft. Aan de onderstaande punten lijkt in dit verband bijzondere aandacht te moeten worden besteed :

.../...

a) Periode waarover evenwicht moet worden bereikt

Periodes van een jaar kunnen te kort blijken om evenwicht tussen de uitgaven en ontvangsten tot stand te brengen. Zoals bij industriële en commerciële ondernemingen gebruikelijk is, moet compensatie tussen de resultaten van opeenvolgende begrotingsjaren kunnen worden toegepast.

Een periode die zich over meerdere jaren uitstrekt biedt trouwens het voordeel dat de heffingen stabielere zullen zijn. Als de heffingen worden vastgesteld aan de hand van kosten- en verkeersprognoses die zich over meerdere jaren uitstrekken, behoeven zij niet bij iedere wijziging van deze elementen te worden aangepast. Bovendien kan het heffingenstelsel voor het gebruik van de wegen dan in het economisch beleid op middellange termijn worden ingepast.

b) Aangaan van leningen

De mogelijkheid moet worden geopend om door het aangaan van leningen de investeringsuitgaven in de tijd te spreiden. Indien de uitgaven voor belangrijke investeringen ten laste van de gebruikers worden gebracht op het ogenblik zelf waarop zij worden gedaan, dreigen immers in vele gevallen te zware lasten te worden gelegd op het vervoer en ernstige distorsies over een optimale allocatie van de produktiefactoren te worden geschapen.

c) Nivellering in de ruimte

De omvang van de wegennetten, waarvoor financieel evenwicht moet worden voorgeschreven, moet zodanig worden bepaald dat deze beperking geen te groot verschil ten opzichte van een regeling die gebaseerd is op de marginale maatschappelijke kosten met zich brengt. Met andere woorden, het verschil tussen de ontvangsten die voortvloeien uit de marginale maatschappelijke kosten en de totale te dekken uitgaven moet, door middel van een passende nivellering in de ruimte, over een zodanig aantal gebruikers worden verdeeld dat de afwijking van het optimum niet te groot is. Er mag niet uit

het oog worden verloren dat te hoge heffingen de vraag buitensporig afremmen en daardoor het bereiken van financieel evenwicht juist in gevaar zouden kunnen brengen.

De nivellering in de ruimte mag echter slechts worden gehanteerd voor zover noodzakelijk is om de verplichting van financieel evenwicht als barrière tegen ongerechtvaardigde investeringsbeslissingen te handhaven. Er moet dus worden verhinderd dat de kosten van dergelijke investeringen ten laste kunnen worden gebracht van gebruikers die er geen enkel voordeel uit halen.

4. TOEPASSING VAN HET GEMEENSCHAPPELIJK STELSEL NAAR TAKKEN VAN VERVOER

Terwijl het doel en de grondbeginselen gelijk moeten zijn voor alle takken van vervoer, dienen daarentegen de middelen en het tempo van invoering van het heffingenstelsel voor het gebruik van de wegen te worden bepaald op grond van de uitgangssituatie en de exploitatiekenmerken van elke tak van vervoer, rekening houdend met de gevolgen van het stelsel voor de economische situatie van de ondernemingen en het betrokken vervoer.

In het huidige stadium is het te vroeg om gedetailleerde voorstellen in te dienen voor de oplossing van alle problemen, die de invoering van een gemeenschappelijk heffingenstelsel voor het gebruik van de wegen doet rijzen. Daarentegen is het wel mogelijk voldoende aanduidingen te geven om nauwkeurig te bepalen aan welke soort oplossing de voorkeur wordt gegeven, de aard der toe te passen maatregelen te omschrijven en de consequenties van de voorgestelde maatregelen op andere terreinen, met name op dat van de belastingen, aan te geven.

4.1. Spoorwegen

4.1.1. Algemene overwegingen

Bij de spoorwegen vloeit de toepassing van het beginsel van financieel evenwicht bij het heffingenstelsel voor het gebruik van de wegen reeds impliciet voort uit de algemene lijn die de Raad, door de aanvaarding van de bepalingen van titel II van de beschikking No. 65/271/EEG van 13 mei 1965 met betrekking tot de harmonisatie van bepaalde voorschriften die van invloed zijn op de mededinging in het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren (1), voor het spoorwegstelsel van de Gemeenschap heeft vastgesteld.

.../...

(1) PB No. 88 van 24 mei 1965, blz. 1500/65

Op grond van artikel 8 van die beschikking zal worden overgegaan tot de geleidelijke harmonisatie van de voorschriften inzake de financiële verhouding tussen de spoorwegondernemingen en de staat, met als doel het tot stand brengen van de financiële zelfstandigheid van de spoorwegondernemingen. Het ware ondenkbaar dat deze zelfstandigheid slechts betrekking zou hebben op een gedeelte van de exploitatie, en niet op het beheer van de wegen voor het vervoer per spoor, want het beheer van de spoorwegen vormt een ondeelbaar geheel.

Daaruit volgt ook dat er geen afzonderlijke en autonome maatregelen kunnen worden getroffen om in het kader van het heffingenstelsel voor het gebruik van de wegen voor het vervoer per spoor financieel evenwicht tot stand te brengen. Die maatregelen kunnen niet worden gescheiden van de algemene maatregelen tot sanering van de economische en financiële situatie van de spoorwegondernemingen en de etappes waarin zij worden uitgevoerd zullen afhankelijk zijn van het tijdschema dat geldt voor die algemene maatregelen.

4.1.2. Kenmerken van de voorgestelde oplossing

4.1.2.1. Toepassingsgebied

Alle wegen voor het vervoer per spoor moeten worden onderworpen aan de regels inzake het heffingenstelsel voor het gebruik van de wegen. De enige uitzondering zal worden gemaakt voor de spoorwegen die niet zijn aangesloten op het hoofdnets van elke lid-staat, die de Raad ook buiten het toepassingsgebied heeft gehouden van Verordening (EEG) No. 1103/70 van 4 juni 1970 betreffende de invoering van een boekhouding van de uitgaven voor de wegen voor het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren (1). Die spoorwegen zijn namelijk van totaal ongeschikte betekenis voor het gemeenschappelijk vervoerbeleid.

.../...

(1) PB. No. L 130 van 15 juni 1970, blz. 4

4.1.2.2. Draagwijdte van de verplichting inzake financieel evenwicht

De regel inzake financieel evenwicht sluit iedere overheidssubsidie ongeacht vorm en toekenningsvoorwaarden uit. Het spreekt vanzelf dat uitgaven die de staat op grond van communautaire voorschriften voor zijn rekening neemt geen subsidies in deze zin zijn. Dit geldt voor uitgaven voor kruisingsinstallaties, ten aanzien waarvan in Verordening (EEG) No. 1192/69 van de Raad van 26 juni 1969 betreffende de gemeenschappelijke regels voor de normalisatie van de rekeningstelsels van de spoorwegondernemingen (1) de normen worden bepaald volgens welke die uitgaven tussen de spoorwegonderneming en de staat moeten worden verdeeld.

Tijdens de periode van invoering van de gemeenschappelijke regeling kunnen de verschillen in situatie, die tussen de takken van vervoer op het gebied van de dekking van de kosten van de weg bestaan, de toepassing van uiteenlopende regels rechtvaardigen; die verschillen zullen onder punt 4.1.3. worden onderzocht.

4.1.2.3. Aangaan van leningen

Bij de spoorwegen zou een heffingenstelsel op basis van de marginale maatschappelijke kosten een aanzienlijk deficit meebrengen als gevolg van twee feiten :

- de uitgaven voor onderhoud, exploitatie en vernieuwing van de wegen zijn slechts in geringe mate afhankelijk van de omvang van het vervoer;
- door planning van de toegang tot de wegen kunnen congestieverschijnselen in sterke mate worden beperkt en zelfs geëlimineerd. De meeste spoorweginstallaties hebben een capaciteitsmarge, die de ondernemingen in staat stelt verkeerstoename op te vangen zonder dat de kosten van gebruik van de wegen toenemen.

.../...

(1) PB No. L 156 van 28 juni 1969, blz. 1

Gezien de omvangrijke investeringsuitgaven voor de wegen en de meestal zeer lange gebruiksduur van de installaties moeten de spoorwegen gelegenheid hebben om voor zover dit voor de exploitatie nodig kan zijn leningen aan te gaan. De desbetreffende bepalingen moeten in het kader van de harmonisatie van de voorschriften tot regeling van de financiële verhouding tussen de staat en de spoorwegondernemingen overeenkomstig artikel 8 van de reeds genoemde beschikking No. 65/271/EEG worden vastgesteld.

4.1.2.4. Bepalen van de uitgaven voor de wegen

Het bepalen van de uitgaven voor de wegen, die uit de ontvangsten moeten worden gedekt, roept bij de spoorwegen nauwelijks problemen op. Naargelang al of niet leningen worden aangegaan voor het financieren van een gedeelte van de uitgaven is het totale bedrag, dat in de loop van een gegeven periode moet worden gedekt, gelijk aan

- hetzij de in de loop van die periode gedane onderhouds-, exploitatie- en investeringsuitgaven (financieel evenwicht zonder leningen);
- hetzij de som van de in de loop van die periode gedane en niet uit de opbrengst van leningen gedekte onderhouds-, exploitatie- en investeringsuitgaven en van de uitgaven voor aflossing en rente van vroeger aangegane leningen (financieel evenwicht met leningen).

In dit verband moet de aandacht worden gevestigd op de noodzaak om de communautaire voorschriften inzake de boekhouding van de uitgaven voor de wegen, die zijn neergelegd in de eerder genoemde Verordening (EEG) No. 1108/70, aan te passen aan de omschrijving van financieel evenwicht, die uiteindelijk zal worden aangehouden.

Overeenkomstig het boven omschreven algemene beginsel zal de periode, waarover evenwicht tussen ontvangsten en uitgaven moet worden bereikt, niet noodzakelijk beperkt zijn tot een jaar. Zij kan zich over verscheidene jaren uitstrekken, zodat normale schommelingen van de uitgaven elkaar kunnen compenseren, en een zekere stabiliteit wordt bereikt. Het streven naar

stabiliteit mag echter niet worden overdreven, want het heffingenstelsel voor het gebruik van de wegen moet bijzonder soepel blijven en vlug aan gewijzigde omstandigheden kunnen worden aangepast.

In tegenstelling tot hetgeen bij de andere takken van vervoer het geval is hebben de wegen bij de spoorwegen uitsluitend een vervoersfunctie. Bijgevolg rijst er geen probleem van verdeling van de kosten over verschillende functies en moeten de uitgaven voor de wegen in hun geheel door de onderneming worden gedragen en door haar aan de gebruikers worden doorberekend.

4.1.2.5. Vaststelling der te hanteren heffingen en instrumenten

De heffing op het gebruik van de wegen moet twee elementen bevatten, namelijk de marginale maatschappelijke kosten en een evenwichtsheffing. De evenwichtsheffing moet worden bepaald volgens de vraag naar de verschillende soorten prestaties.

Het geïntegreerde beheer bij de spoorwegen maakt een verregaande differentiëring van de heffingen mogelijk. De mogelijkheden hiertoe zijn veel groter dan bij de andere takken van vervoer, waar het beheer van de wegen gescheiden is van de exploitatie van de transportmiddelen. De heffingen op het gebruik van de wegen voor het vervoer per spoor zullen in feite even gedifferentieerd zijn als de vervoerprijzen, waarvan zij een integrerend deel uitmaken. In de praktijk zullen prijs en heffing te zamen in één bedrag worden uitgedrukt, waarin geen onderscheid zal worden gemaakt tussen de component "exploitatie" en de component "weg".

4.1.3. Overgangsregeling

Zolang het gemeenschappelijk heffingenstelsel voor het gebruik van de wegen niet volledig zal zijn ingevoerd, zal de concurrentie tussen de onderscheiden takken van vervoer niet vrij zijn van distorsies. De spoorwegondernemingen beheren immers zelf hun wegen en dragen in het algemeen rechtstreeks alle kosten daarvan. Het feit dat de exploitatie van de spoorwegen verliesgevend kan zijn en het deficit door overheidssubsidies kan worden gedekt, verandert hieraan niets en ontslaat de bevoegde instanties niet van de verplichting middelen te zoeken om deze distorsie op te heffen en zodoende het echte deficit, d.w.z. het deficit dat veroorzaakt wordt door de wijze waarop de spoorwegen worden beheerd, tot uitdrukking te doen komen.

Verordening (EEG) No. 1107/70 van de Raad van 4 juni 1970 betreffende de steunmaatregelen op het gebied van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren (1) staat de lid-staten toe steun toe te kennen aan ondernemingen die de kosten van de door hen gebruikte wegen moeten dragen, terwijl andere ondernemingen zulks niet doen; bij de beoordeling van de hoogte van de aldus toegekende steun moet rekening worden gehouden met de kosten van de weg welke de concurrerende takken van vervoer niet behoeven te dragen. Deze bepaling blijft van toepassing tot het in werking treden van gemeenschappelijke voorschriften inzake de toerekening van de kosten van de weg.

De aanvaarding van een gemeenschappelijke oplossing voor een heffingenstelsel voor het gebruik van de wegen, gebaseerd op het beginsel van financieel evenwicht, zal tot gevolg hebben dat deze bepaling, die het voor elke lid-staat mogelijk maakt om zijn eigen steunregeling overeenkomstig zijn nationaal vervoerbeleid vast te stellen, zal komen te vervallen en door communautaire normen voor ten eerste de toekenning en ten tweede de berekening van de desbetreffende vergoedingen zal worden vervangen.

.../...

(1) PB No. L 130 van 15 juni 1970, blz. 1

Wat het eerste aspect betreft moeten die vergoedingen worden toegekend aan de spoorwegondernemingen indien hun concurrenten hun kosten van de weg niet volledig dragen. Bij het wegvervoer en de binnenscheepvaart is de dekkingscoëfficiënt gelijk aan de verhouding tussen de ontvangsten en de uitgaven die betrekking hebben op de wegen.

Gezien de ondeelbaarheid van het financiële evenwicht, waarop reeds eerder is gewezen, zal geen onderscheid naar soorten prestaties behoeven te worden gemaakt.

Wat het tweede aspect betreft zullen de vergoedingen moeten worden berekend op grond van een vergelijking met de situatie bij het vervoer over de weg en de binnenscheepvaart waarmee de spoorwegen concurreren. Zij zullen afhankelijk zijn van de twee volgende elementen :

- de ontvangsten uit het spoorwegverkeer dat met elk van beide betrokken vervoerstakken concurreert; deze ontvangsten zullen worden berekend voor het reizigers- en goederenvervoer te zamen;
- de omvang waarin de kosten van de weg door elk van deze vervoerstakken worden gedekt.

De vergoeding zal dan gelijk zijn aan de som van beide volgende elementen, die betrekking hebben op de prestaties waarmede respectievelijk de binnenscheepvaart en het wegvervoer concurreren :

$$D_F \times \frac{R_1}{R} \left(1 - \frac{P_N}{D_N}\right)$$

en
$$D_F \times \frac{R_2}{R} \left(1 - \frac{P_R}{D_R}\right)$$

Waarin :

D_F = totale kosten van de weg van de spoorwegen

D_N = totale kosten van de weg van de binnenscheepvaart

D_R = totale kosten van de weg van het wegvervoer

R = totale ontvangsten uit het spoorwegvervoer

R_1 = ontvangsten uit het spoorwegvervoer dat concurreert met de binnenscheepvaart

R_2 = ontvangsten uit het spoorwegvervoer dat concurreert met het wegvervoer

P_N = totale opbrengst van het heffingenstelsel voor het gebruik van de waterwegen

P_R = totale opbrengst van het heffingenstelsel voor het gebruik van de landwegen.

Het bedrag der uit dien hoofde aan de spoorwegondernemingen toekomende vergoedingen zal nauwkeurig moeten worden bepaald aan de hand van de gegevens betreffende ieder jaar. De betaling ervan zal door middel van voorschotten moeten geschieden, terwijl de definitieve afrekening na afsluiting van het boekjaar zal plaatsvinden.

Deze vergoedingen zullen vanzelfsprekend verminderen naarmate het heffingenstelsel voor het gebruik van de wegen bij de andere vervoerstakken wordt ingevoerd.

4.2. Binnenscheepvaart

4.2.1. Algemene overwegingen

De beide doelstellingen van het heffingenstelsel voor het gebruik van de wegen, te weten optimaal gebruik en financiering van de kosten van aanleg en beheer, zijn bij de binnenscheepvaart, in verband met de technische en economische kenmerken van deze tak van vervoer, bijzonder moeilijk met elkaar overeen te brengen.

Alle waterwegen en soms zelfs alle waterweggedeelten vormen in feite gevallen op zichzelf en zouden uit een oogpunt van heffingen als zodanig moeten worden behandeld. De verschillen inzake profiel en bruggen betekenen in vele gevallen een opsplitsing van de nationale netten in verscheidene delen. Het verkeer verschilt van waterweg tot waterweg opmerkelijk naar omvang, samenstelling en vooruitzichten.

De toepassing van het stelsel van financieel evenwicht op het niveau van de onderscheiden, als een economisch geheel beschouwde waterwegen zou dan ook in een aantal gevallen op ernstige moeilijkheden stuiten. Een vrij aanzienlijk kostenbedrag zou immers over relatief weinig vervoer moeten worden omgeslagen. Hieruit zouden aanzienlijke kosten per eenheid voortvloeien, die aanmerkelijk boven de marginale maatschappelijke kosten zouden liggen en die het gebruik van reeds thans minder bevaren waterwegen nog meer zouden beperken en de situatie nog zouden verergeren. Voor de collectiviteit is een dergelijk resultaat uiteraard niet gewenst.

Hoewel de moeilijkheden, die het conflict tussen de beide doelstellingen van het heffingenstelsel voor het gebruik van de wegen veroorzaakt, ernstig kunnen zijn, kunnen zij met passende middelen toch worden overwonnen. De voornaamste punten waarop daarbij moet worden gelet zullen verderop nader worden onderzocht; zij hebben betrekking op de nivellering tussen waterwegen door het vormen van bekkens die een economisch geheel vormen, en het aangaan van leningen, dat, gezien de omvang van het geïnvesteerde kapitaal, bij de scheepvaartwegen op grote schaal dient te geschieden.

4.2.2. Kenmerken van de voorgestelde oplossing

4.2.2.1. Toepassingsgebied

Het heffingenstelsel voor het gebruik van de wegen zal het gehele waterwegennet van de Gemeenschap, ongeacht aard en juridische positie van die waterwegen, moeten bestrijken. Het lijkt echter gewenst waterwegen, die slechts bevaren worden door schepen van minder dan 250 ton, en sommige waterwegen van maritieme aard, waarop het verkeer van binnenschepen van totaal ondergeschikte betekenis is, buiten het heffingenstelsel te houden. Deze beide uitzonderingen komen overeen met die welke in de reeds genoemde Verordening (EEG) No. 1108/70 van de Raad zijn gemaakt; zij hebben betrekking op waterwegen die van geringe betekenis zijn voor het gemeenschappelijk vervoerbeleid.

De toepassing van dit beginsel doet de vraag rijzen of heffingen verenigbaar zijn met de Rijnvaartakten. Artikel 3, 1e alinea, van de akte van Mannheim bevat de volgende bepaling : "Van de vaartuigen of hun ladingen en van de vloten, die de Rijn, zijn zijrivieren, voor zover die in het gebied van de hoge verdragsluitende partijen gelegen zijn,, bevaren, zullen geen rechten worden geheven, die uitsluitend op het uitoefenen van de scheepvaart zijn gegrond."

Deze bepaling lijkt op het eerste gezicht iedere maatregel tot het leggen van heffingen op het gebruik van de Rijn als scheepvaartweg in de weg te staan. De Commissie is echter van mening dat een dergelijke interpretatie niet juist is, want de vaargelden die zij voorstelt in te voeren, hebben hoegenaamd niet hetzelfde karakter als de scheepvaartrechten die vóór 1868 op de Rijn werden geheven en die door de akte van Mannheim werden afgeschaft. De heffing van die rechten, die een grote belemmering voor de uitoefening en de ontwikkeling van de scheepvaart vormden, geschiedde namelijk niet bij wijze van vergoeding voor een verleende dienst, maar was een uiting van de soevereiniteit van de betrokken landen.

4.2.2.2. Aangaan van leningen

De onder 4.1.2.2. ten aanzien van de spoorwegen uiteengezette beschouwingen gelden a fortiori ook voor de waterwegen.

Rekening houdend met de zeer lange gebruiksduur en de hoge kosten van de scheepvaartwegen zal het noodzakelijk zijn die kosten over een zekere periode te spreiden door het aangaan van leningen, die binnen de levensduur van de kunstwerken periodiek op hun vervaldag zouden moeten kunnen worden vernieuwd.

4.2.2.3. Bepalen van de uitgaven voor de wegen

Ook op dit punt gelden de onder 4.1.2.3. ten aanzien van de spoorwegen gegeven beschouwingen eveneens voor de waterwegen. Het feit echter dat de waterwegen meerdere functies hebben en met name ook gebruikt worden voor de waterhuishouding en de opwekking van elektrische energie, stelt het probleem van de verdeling van de uitgaven aan de orde. Een deel van die uitgaven dient immers aan de vervoersvreemde functies te worden toegerekend.

Voor de bepaling van het aan de vervoersfunctie toe te rekenen deel van de uitgaven zullen gemeenschappelijke criteria moeten worden vastgesteld. Artikel 9 van de reeds genoemde Verordening (EEG) No. 1108/70 van de Raad draagt de Commissie de taak op, die criteria vast te stellen.

4.2.2.4. Afbakering van nivelleringszones

Om de onder 4.2.1. uiteengezette redenen moet financieel evenwicht per waterweg in de meeste gevallen uitgesloten worden geacht. Er zullen derhalve nivelleringszones moeten worden gevormd, binnen welke het bij een heffingenstelsel op basis van de marginale maatschappelijke kosten veroorzaakte deficit over een voldoende groot aantal gebruikers kan worden omgeslagen.

Deze nivelleringszones kunnen worden gevormd door bekkens die, behalve een of meer grote verkeersaders, waterwegen van minder betekenis omvatten, die daarvan de natuurlijke voortzetting vormen. Ieder bekken zou een geheel moeten vormen, dat economisch en technisch zo coherent mogelijk is.

De desbetreffende beslissingen kunnen ter beoordeling aan de lidstaten worden overgelaten.

4.2.2.5. Vaststelling der te hanteren heffingen en instrumenten

Binnen elk bekken zullen de heffingen moeten worden gedifferentieerd naar waterwegen overeenkomstig de marginale maatschappelijke kosten van hun gebruik, voor zover deze onderling voldoende verschillen. De evenwichtsheffingen zullen op basis van het deficit voor het gehele betrokken bekken en overeenkomstig door de Raad vast te stellen regels moeten worden berekend.

Bij de vaststelling van de heffingen mag slechts rekening worden gehouden met criteria die verband houden met het gebruik van de waterwegen. Hieruit blijkt de doorslaggevende betekenis van het scheepstype, want dit is bepalend voor het niveau van de marginale gebruikskosten en de marginale congestiekosten. De heffingen zullen zowel voor geladen als voor lege schepen gelden.

Wat de te hanteren instrumenten betreft, lijkt in verband met de wijze van exploitatie van de waterwegen het heffen van vaargelden een gemakkelijke maatregel. Er kan derhalve worden afgezien van alle andere soorten heffingen, in het bijzonder van de scheepsbelasting, die reeds in alle lid-staten is verdwenen (1), en van de brandstofbelasting, die volledig zal dienen te worden afgeschaft zodra de regeling wordt ingevoerd (2). Die belastingen treffen trouwens maar een heel klein gedeelte van de scheepsbewegingen meer (3) en zij zijn in verband met hun geringe opbrengst van weinig betekenis voor het algemene evenwicht van de overheidsbegroting.

.../...

- (1) Benalve in Italië, maar daar is zij laag en de opbrengst te verwaarlozen
- (2) Dit voorstel geldt niet voor plezierboten. Het houden van dergelijke vaartuigen en de door die vaartuigen verbruikte brandstof zullen verder kunnen worden belast.
- (3) Italië vormt in dit opzicht een uitzondering. Op de brandstof die verbruikt wordt door de binnenscheepvaart wordt de volle belasting geheven. De openbare scheepsdiensten op het ~~Comomeer~~, het Lago Maggiore en het ~~Gardameer~~ genieten echter volledige vrijstelling van belasting. Deze belasting heeft in 1966 voor de ~~schatkist~~ meer dan 11 miljard lire opgebracht. (In hetzelfde jaar bedroeg de opbrengst van de brandstofbelasting voor het wegverkeer 987 miljard lire).

4.2.3. Invoering van het gemeenschappelijk stelsel

De huidige situatie op het gebied van de waterwegen, die in het algemeen wordt gekenmerkt door het feit dat de bijdrage van de gebruikers aan de waterwegkosten die zij veroorzaken gering is en vaak nihil bedraagt, maakt een geleidelijke invoering van het heffingenstelsel voor het gebruik van de wegen noodzakelijk. De invoering van de voorgestelde gemeenschappelijke regeling kan wellicht gebeuren in drie fasen, die lang genoeg moeten zijn om de aanpassing aan de nieuwe situatie zonder horten of stoten te doen verlopen, maar toch weer niet zo lang dat het lijkt alsof zij niet noodzakelijk hoeven te eindigen. Een totale duur van 15 jaar lijkt aan deze dubbele eis te voldoen.

- In een eerste fase zouden alle heffingen ~~ten minste~~ op het niveau van de marginale maatschappelijke kosten moeten worden vastgesteld.

Er dient nadruk op te worden gelegd dat de heffingen op grond van de marginale maatschappelijke kosten naar waterweg of groep van waterwegen en naar scheepstype zullen moeten worden gedifferentieerd. Het zal dus niet voldoende zijn wanneer de totale opbrengst van de heffingen gelijk zal zijn aan of hoger zal zijn dan de som van de marginale maatschappelijke kosten.

Vanaf het begin van deze fase zal de belasting op de door de schepen gebruikte brandstof moeten worden afgeschaft, met dien verstande dat de vermindering van de lasten die daaruit voor de binnenscheepvaart voortvloeien zal moeten worden gecompenseerd door een gelijktijdige verhoging van de vaargelden.

De duur van deze fase zou 3 tot 5 jaar kunnen bedragen.

- In een tweede fase zullen de heffingen geleidelijk zodanig moeten worden verhoogd dat de totale ontvangsten op het niveau van de lopende uitgaven komen te liggen.

Voor het begin van die fase moeten twee problemen zijn opgelost : de verdeling van de kosten over de verschillende functies van de waterwegen en de omslag van het deficit over de verschillende scheepscategorieën.

De Commissie heeft reeds de nodige studies op gang gebracht om operationele oplossingen te vinden voor deze beide problemen.

Uiterlijk vóór het einde van deze fase zullen tevens de bekkens moeten worden afgebakend waarbinnen de verplichting inzake financieel evenwicht zal moeten worden nageleefd.

Deze fase zou evenals de eerste 3 tot 5 jaar kunnen duren.

- In een derde fase tenslotte zal het uiteindelijke doel, te weten de dekking van alle uitgaven (de lopende uitgaven en de investeringsuitgaven) door van de gebruikers afkomstige ontvangsten, moeten worden bereikt. De problemen die zich in de loop van deze fase zullen voordoen zijn van dezelfde aard als die in de tweede fase, er zal alleen een verschil in graad zijn.

De duur van deze fase zou niet meer dan 5 jaar mogen bedragen.

Het is mogelijk dat dit algemene schema ondanks zijn flexibiliteit niet bij alle situaties zal passen. In sommige gevallen, met name bij grote moderne waterwegen, zal misschien een vluggere invoering van het heffingstelsel kunnen worden overwogen. Deze mogelijkheid zou gezien de rol van deze waterwegen in de concurrentiestrijd met de spoorwegen vanzelfsprekend van grote invloed zijn.

4.3. Landwegen

4.3.1. Algemene overwegingen

Het is in de sector van de landwegen dat de invoering van een heffingstelsel voor het gebruik van de wegen de grootste draagwijdte heeft, en tevens de ingewikkeldste problemen oproept.

Die draagwijdte vloeit met name voort uit de volgende feiten :

- de kosten van de slijtage van de wegen variëren veel sterker met het verkeer dan bij de andere takken van vervoer het geval is. Bovendien is de variatie van deze kosten naar verkeerscategorieën zeer groot, aangezien zij afhankelijk is van de aslasten;
- de congestie- en verzadigingsverschijnselen zijn in verband met de wisselvallige toegankelijkheid van de wegen zeer talrijk; zij zijn echter zeer discontinu (spitsuur, spitsdag, seizoendrukke);
- het autoverkeer is door zijn lawaai en de luchtverontreiniging een belangrijke oorzaak van milieubederf;
- het toenemend gebruik van de personenauto in het stadsverkeer doet problemen ontstaan, als gevolg waarvan de ruimtelijke ordening en het leefpatroon in de grote steden helemaal opnieuw moeten worden bezien.

Dat de op te lossen problemen zo ingewikkeld zijn is het gevolg van de vele aspecten waarmee rekening moet worden gehouden en waarvan de voornaamste zo juist werden opgesomd. Hierbij komen nog andere moeilijkheden, die veroorzaakt worden door het verband dat bestaat tussen het heffingenstelsel voor het gebruik van de wegen en de specifieke vervoerbelastingen. In feite noopt het heffingenstelsel tot een diepgaande hervorming van de specifieke vervoerbelastingen, dat wil zeggen van de motorrijtuigbelastingen en van de brandstofbelastingen. De grote betekenis van met name deze laatste belastingen voor de overheidsfinanciën maakt deze opdracht bijzonder moeilijk.

4.3.2. Algemene beginselen

Gezien de vele en uiteenlopende problemen die moeten worden opgelost is het nodig de problemen volgens hun aard in te delen en prioriteiten vast te stellen. Bij de vaststelling van prioriteiten moet rekening worden gehouden

.../...

met de algemene eisen van het gemeenschappelijk vervoerbeleid en met de stand van de studies en onderzoeken, die onontbeerlijke gegevens voor het treffen van de uitvoeringsmaatregelen moeten verschaffen.

Er kunnen twee grote groepen vraagstukken worden onderscheiden. De eerste heeft betrekking op de toepassing van het heffingenstelsel naar voertuigtype : bedrijfsauto's en personenauto's. De tweede heeft betrekking op de differentiatie van het heffingenstelsel naar wegtype : wegen buiten de bebouwde kom en wegen in stedelijke gebieden.

4.3.2.1. Onderscheid tussen bedrijfsauto's en personenauto's

In het kader van het gemeenschappelijk vervoerbeleid is het stelsel van heffingen op het verkeer van bedrijfsauto's, dat wil zeggen van die voertuigen die gebruikt worden voor het vervoer van personen en goederen, al of niet tegen vergoeding, van de grootste betekenis.

Voor het scheppen van gezonde mededingingsvoorwaarden ten opzichte van de andere takken van vervoer is het noodzakelijk dat aan deze voertuigen alle kosten van het gebruik van de wegen die zij veroorzaken - noch min noch meer - worden toegerekend. Voor zover deze toerekening geschiedt door middel van fiscale maatregelen - en dit lijkt noodzakelijk - zal het heffingenniveau overeenkomstig het niveau van de kosten van de weg moeten worden bepaald. Daaruit volgt dat het stelsel van heffingen op het gebruik van de wegen voor deze voertuigen op het gebied van de specifieke belastingen tevens belasting-neutraliteit tot stand zal brengen.

Voor de personenauto's, waarvan de aanwending vooral tot het gebied van het finale verbruik behoort, lijkt het mogelijk een minder stringente toepassing van de beginselen van het heffingenstelsel te overwegen. Hoewel ook voor deze auto's toerekening van de kosten van de weg het hoofddoel moet zijn, zal, voor zover zulks om budgettaire redenen noodzakelijk is, de mogelijkheid tot

.../...

het heffen van een verbruiksbelasting benevens de heffing op het gebruik van de wegen kunnen worden aanvaard.

De gehele problematiek die zich in dit verband kan voordoen zal verderop in detail worden onderzocht.

4.3.2.2. Onderscheid tussen wegen buiten de bebouwde kom en wegen in stedelijke gebieden

Er bestaan tussen deze beide soorten wegen aanzienlijke verschillen, op grond waarvan verschillende oplossingen moeten worden gevonden. Onder de voornaamste verschillen kunnen worden vermeld :

- de samenstelling van het verkeer, dat buiten de stad voor een veel groter gedeelte uit bedrijfsauto's bestaat dan in de stad;
- de grotere en vluggere slijtage van de wegen buiten de stad, juist als gevolg van het drukker verkeer van vrachtauto's;
- het grotere milieubederf in de stad als gevolg van het lawaai en de luchtverontreiniging, buiten de stad alsnog weinig merkbaar.

Terwijl er voorts in de stedelijke sector bijna evenveel verschillende situaties zijn als er grote agglomeraties zijn, is de differentiëring veel minder groot buiten de bebouwde kom.

Deze verschillen hebben grote gevolgen voor de structuur van het heffingstelsel en voor de keuze van de toe te passen maatregelen.

De problemen die zich buiten de bebouwde kom voordoen zijn in de teststudie grondig onderzocht. De Commissie was van oordeel dat de lessen die uit deze studie konden worden getrokken, die problemen zowel theoretisch als praktisch voldoende belichten. De problemen die verband houden met de financiële regeling voor wegen in stedelijke gebieden zijn daarentegen op communautair

.../...

vlak nog niet bestudeerd. Daarom heeft de Raad in zijn beschikking No. 70/108/EEG van 27 januari 1970, reeds vermeld onder punt 1.2., de uitvoering van nieuwe studies gelast, die betrekking hebben op vijf stedelijke gebieden in de Gemeenschap. De resultaten van deze studies zouden in de loop van het jaar 1973 beschikbaar moeten komen.

4.3.2.3. Bepalen van de prioriteiten

Rekening houdend met de eisen van de ontwikkeling van het gemeenschappelijk vervoerbeleid en met de stand van de voorbereidende studies zal de komende jaren ongetwijfeld vooral aandacht moeten worden geschonken ten eerste aan de problemen betreffende bedrijfsauto's, ten tweede aan het heffingenstelsel voor het gebruik van wegen buiten de bebouwde kom. De Commissie is trouwens in 1968 die weg ingeslagen, toen zij bij de Raad een voorstel heeft ingediend voor een eerste richtlijn betreffende de aanpassing van de nationale belastingstelsels voor bedrijfsautomobielen (1), waarvan het toepassingsgebied beperkt is tot wegen buiten de bebouwde kom.

De aan de problemen betreffende bedrijfsauto's en het verkeer buiten de bebouwde kom toegekende prioriteit betekent echter niet dat parallel daaraan geen enkele maatregel ten aanzien van personenauto's en het verkeer in stedelijke gebieden moet worden getroffen. Dit zou immers een miskennen zijn van de onderlinge samenhang van de verschillende problemen en van de dringende behoefte aan concrete maatregelen in de grote agglomeraties. De Commissie is echter van oordeel dat in een eerste fase verschillende procedures moeten gelden voor deze verschillende terreinen en dat het aandeel van de nationale initiatieven in de sector van de personenauto's en van het heffingenstelsel voor het gebruik van de wegen in stedelijke gebieden aanzienlijk groter kan en moet zijn.

.../...

(1) PB No. C 95 van 21 september 1968, blz. 44

4.3.3. Kenmerken van de voorgestelde oplossing

4.3.3.1. Toepassingsgebied

Het heffingenstelsel voor het gebruik van de wegen zal, zoals uit bovenstaande overwegingen blijkt, op alle wegen in stedelijke gebieden en buiten de bebouwde kom van toepassing moeten zijn. Zij zal tevens moeten gelden voor de grote kunstwerken die meestal autonoom worden geëxploiteerd, zoals met name de Alpentunnels.

Evenals bij de andere takken van vervoer zal het heffingenstelsel niet gelden voor de wegen waarop Verordening (EEG) 1108/70 van de Raad niet toepasbaar is. Het betreft hier de volgende categorieën, die zonder betekenis zijn voor het gemeenschappelijk vervoerbeleid :

- landwegen die zijn gesloten voor het gemotoriseerde verkeer, d.w.z. voor verkeer van voertuigen met een cilinderinhoud van 50 cm³ of meer;
- landwegen die uitsluitend worden gebruikt voor voertuigen van land- of bosbouwbedrijven of alleen dienen voor de toegang tot deze bedrijven.

4.3.3.2. Aangaan van leningen

Evenmin als voor de andere takken van vervoer zullen voor de landwegen stringente voorschriften op dit punt moeten worden gegeven, met dien verstande dat de aanwending van de geleende middelen in elk geval zal moeten worden beperkt tot de investeringsuitgaven. De ervaring leert dat het aangaan van leningen het in vele gevallen mogelijk maakt sneller wegen aan te leggen dan anders het geval zou zijn.

Gezien de omvangrijke middelen die nodig zijn voor het financieren van de wegenbouw, is het redelijk voor het beroep op de kapitaalmarkt een programma op te stellen, dat door de beheerders van de wegen en de overheid in overleg dient te worden vastgesteld.

.../...

4.3.3.3. Bepalen van de uitgaven voor de wegen

De algemene opmerkingen ten aanzien van de spoorwegen en de binnenscheepvaartwegen gelden ook voor de landwegen.

Met het bestaan van andere functies dan de vervoersfunctie zal slechts rekening moeten worden gehouden bij de wegen in stedelijke gebieden. Dit zal dan aanleiding geven tot het toepassen van een aftrek op de in totaal door de gebruikers te dekken uitgaven. De Commissie stelt voor om deze aftrek uniform op een bepaald percentage vast te stellen. De toepassing van meer nauwkeurige berekeningsmethoden biedt immers slechts voordelen die in geen verhouding staan tot de moeilijkheden die daarbij zouden worden ondervonden.

In dit verband zal tevens rekening dienen te worden gehouden met het feit dat bepaalde categorieën van gebruikers van de wegen, zoals in het bijzonder voetgangers en fietsers, niet zullen worden belast.

4.3.3.4. Afbakening van nivelleringszones

De vervlechting van de verschillende delen van het wegennet, waarop reeds is gewezen, rechtvaardigt in beginsel niet de samenstelling van afzonderlijke netten, waarbinnen evenwicht tussen ontvangsten en uitgaven zou moeten worden bereikt.

De oprichting van autonome exploitatie-eenheden zal echter in enkele gevallen kunnen worden overwogen, met name voor het net van autowegen (eventueel aangevuld met enkele gewone parallelwegen) en de onder 4.3.3.1. bedoelde grote kunstwerken.

Het spreekt vanzelf dat alle stadswegennetten autonome eenheden zullen moeten vormen.

.../...

4.3.3.5. Vaststelling van de heffingen

De structuur van de heffingen op het gebruik van de landwegen is bijzonder ingewikkeld. De marginale maatschappelijke kosten omvatten namelijk, behalve de marginale gebruikskosten en de marginale congestiekosten, twee elementen die bij de spoorwegen en de binnenscheepvaart niet bestaan of te verwaarlozen zijn, te weten de marginale kosten van ongevallen en de marginale kosten van milieubederf.

Er dient te worden opgemerkt dat de berekening van deze laatste kosten heel ingewikkeld is. De daarbij te overwinnen moeilijkheden zijn nog niet op bevredigende wijze opgelost en het is niet zeker of een dergelijke oplossing in de naaste toekomst zal kunnen worden gevonden. Er wordt veel onderzoekwerk op dit gebied verricht in het kader van de studies over de wegen in stedelijke gebieden die op het ogenblik overeenkomstig de beschikking No. 70/108/EEG van de Raad van 27 januari 1970 met medewerking van de Commissie in vijf lid-staten worden uitgevoerd.

Het spreekt vanzelf dat er geen sprake van kan zijn de marginale kosten van milieubederf in welke vorm dan ook in de heffingen op het gebruik van de wegen op te nemen zolang er geen onaanvechtbare methode is gevonden om die kosten te berekenen.

Hoe het ook zij, de toerekening van de kosten van milieubederf aan de gebruikers heeft slechts een aanvullend karakter in het kader van de bewaking van de milieuhygiëne. Deze moet vooral gericht zijn op het treffen van technische en bestuursrechtelijke maatregelen om de oorzaken van milieubederf weg te nemen.

Wat de evenwichtsheffingen betreft, die aan de marginale maatschappelijke kosten zullen worden toegevoegd indien deze een deficit opleveren, die heffingen zullen volgens op communautair niveau te bepalen regels moeten worden vastgesteld. De in dit verband te verrichten studies zijn door de Commissie reeds op gang gebracht.

.../...

De differentiëring van de heffingen op het gebruik van de wegen zal vooral afhankelijk zijn van de instrumenten waarvan bij het innen van de heffingen in deze sector gebruik kan worden gemaakt. Die instrumenten zullen onder het volgende punt worden onderzocht. Drie soorten van differentiëring kunnen worden onderscheiden :

1. Differentiëring volgens de aard van het voertuig

Deze differentiëring impliceert op de eerste plaats dat onderscheid wordt gemaakt tussen personenauto's en bedrijfsauto's, die uiteraard zeer ongelijke kosten veroorzaken.

Zij brengt op de tweede plaats met zich dat onderscheid wordt gemaakt tussen de verschillende categorieën van bedrijfsauto's. Het voornaamste differentiëringscriterium wordt hierbij gevormd door de marginale gebruikskosten en vooral door de component daarvan die de slijtage van de wegen uitdrukt; op de aanzienlijke variatie van deze slijtage naar gelang van de asdruk is reeds gewezen.

2. Differentiëring naar plaats waar het verkeer geschiedt

Er dient een fundamenteel onderscheid te worden gemaakt tussen wegen buiten de bebouwde kom en wegen in stedelijke gebieden.

Ten aanzien van de wegen in stedelijke gebieden is reeds opgemerkt dat iedere stad in feite een afzonderlijk geval is, waarvoor maatregelen dienen te worden toegepast die rekening houden met de bijzondere kenmerken van de plaatselijke situatie. Het voornaamste differentiëringselement wordt uiteraard gevormd door de marginale congestiekosten. De marginale gebruikskosten zullen daarentegen in het algemeen slechts van ondergeschikte betekenis zijn, gezien het relatief geringe aandeel van de vrachtauto's in het stadsverkeer.

Ten aanzien van de wegen buiten de bebouwde kom zal het niet mogelijk zijn evenzeer gedifferentieerde heffingen toe te passen als ten aanzien van de wegen in stedelijke gebieden. Dat lijkt overigens ook niet noodzakelijk.

.../...

Ten eerste zijn de verschillen in marginale gebruikskosten, die de voornaamste component vormen van de marginale maatschappelijke kosten buiten de bebouwde kom, tussen de ene categorie wegen en de andere niet groot genoeg om een overeenkomstige differentiëring van de heffingen te rechtvaardigen.

Ten tweede is de congestie op het ogenblik nog een vrij uitzonderlijk verschijnsel buiten de bebouwde kom, waar opstoppingen zich slechts voordoen op een beperkt aantal hoofdwegen. In deze omstandigheden lijkt de redelijkste oplossing erin te bestaan de basisheffingen te bepalen aan de hand van een gemiddeld capaciteitsgebruik, dat voldoende hoog zal worden vastgesteld om alle andere situaties te dekken dan die welke overeenkomen met uitgesproken congestieverschijnselen. Voor deze laatste verschijnselen, en alleen daarvoor, dienen directe heffingen te worden overwogen.

3. Differentiëring volgens de periode waarin het verkeer geschiedt

De zo juist ten aanzien van de differentiëring in de ruimte uiteengezette overwegingen gelden ook voor de differentiëring in de tijd. Ook hier zal de toepassing van directe heffingen dienen te worden gereserveerd voor verkeerspieken die duidelijk boven het gemiddelde verkeersniveau uitkomen.

De noodzaak van het leggen van heffingen op de pieken zal zich uiteraard vooral doen gevoelen in de stad, maar toch ook bij een aantal wegen buiten de bebouwde kom, in het bijzonder de uitvalswegen van de grote steden en de toeristenroutes tijdens de vakantie.

4.3.3.6. Te hanteren instrumenten

In het kader van het heffingenstelsel voor het gebruik van de wegen zullen afhankelijk van de aard der op te lossen problemen drie reeksen instrumenten afzonderlijk of te zamen moeten worden gehanteerd, te weten :

.../...

- brandstofbelastingen;
- motorrijtuigenbelastingen;
- directe heffingen, zoals tolgelden op autowegen, geïndividualiseerde verkeersheffingen, parkeergeld.

4.3.3.6.1. Brandstofbelastingen

Gezien het gemak en de geringe kosten waarmee zij kunnen worden geïnd, zullen de brandstofbelastingen de grondslag moeten vormen van het heffingenstelsel voor het gebruik van de landwegen. De hantering van de brandstofbelastingen als heffingsinstrumenten zal de volgende consequenties hebben :

Op de eerste plaats zal in dit perspectief het niveau van de brandstofbelastingen uitsluitend op grond van de eisen van het heffingenstelsel voor het gebruik van de wegen en rekening houdend met de ontvangsten verkregen door toepassing van de andere in het kader van dat heffingenstelsel gehanteerde middelen moeten worden vastgesteld.

Op de tweede plaats zal de verhouding tussen de benzinebelasting en de dieseloliebelasting zodanig moeten worden bepaald dat de keuze tussen voertuigen die respectievelijk op de ene en de andere brandstof rijden en dezelfde kosten van de weg veroorzaken, door de belasting niet wordt beïnvloed. Zij zal bijgevolg de verhouding tussen het specifieke verbruik van benzinemotoren en dat van dieselmotoren moeten weergeven. Aangezien deze laatste verhouding kan variëren naar voertuigtype, zal moeten worden uitgegaan van de verhouding tussen die voertuigtypes waarvan de exploitatiekosten exclusief brandstofbelasting gelijk zijn.

De kwestie van de hoogte van de brandstofbelastingen vergt enig commentaar. De grotere aanwending van directe heffingen en de verhoging van de dieseloliebelastingen, die naar alle waarschijnlijkheid uit de wijziging van de verhouding tussen de dieseloliebelastingen en de benzinebelastingen zal voortvloeien, zou een verlaging van het gemiddelde niveau van de benzinebelastingen met zich kunnen brengen. Een dergelijke ontwikkeling zou gunstige gevolgen hebben op verscheidene gebieden.

.../...

Het Amerikaanse voorbeeld toont aan dat een matig belastingniveau een verhoging en nivellering van het motorvermogen bevordert, hetgeen een merkbare invloed heeft op de verkeersdoorstroming en bijgevolg op de verkeersveiligheid.

Ten aanzien van personenauto's zal evenwel gebruik kunnen worden gemaakt van de onder punt 4.3.2.1. bedoelde mogelijkheid tot het opleggen van een aanvullende last. Bij de vaststelling van de hoogte hiervan zal dan behalve met de reeds onder dat punt bedoelde budgettaire behoeften ook rekening moeten worden gehouden met een samenstel van in hoofdzaak sociale overwegingen.

4.3.3.6.2. Motorrijtuigenbelastingen

Bij de bedrijfsauto's maakt de brandstofbelasting geen voldoende differentiëring van de heffingen overeenkomstig de marginale maatschappelijke kosten mogelijk. Zoals reeds werd opgemerkt variëren de marginale gebruikskosten en vooral hun voornaamste component, de marginale slijtagekosten, sterk naar gelang van het totale gewicht van het voertuig. De variatie van het brandstofverbruik overeenkomstig dit criterium is echter veel minder scherp.

Heffing van een motorrijtuigenbelasting is in die omstandigheden het middel om de ontoereikende differentiëring die uit de brandstofbelasting voortvloeit te corrigeren. Het reeds geciteerde voorstel voor een eerste richtlijn van de Raad betreffende de aanpassing van de nationale belastingstelsels voor bedrijfsautomobielen komt hieraan tegemoet. Het voorziet in de vervanging van de nationale motorrijtuigenbelastingen door een heffing op het gebruik van de wegen; de structuur van deze heffing zou volgens gemeenschappelijke regels en rekening houdend met de marginale gebruikskosten die door de diverse categorieën worden veroorzaakt worden vastgesteld.

Wat de personenauto's betreft, de marginale maatschappelijke kosten van deze voertuigen variëren niet op kwantificeerbare wijze alnaar de kenmerken van de auto's. Zij variëren daarentegen wel sterk naar gelang van de gebruiksomstandigheden van de wegen in de ruimte en in de tijd. Motorrijtuigenbelastingen

.../...

hebben echter een forfaitair karakter en hun invloed is ongeacht de plaats en het tijdstip van het verkeer gelijk; zij kunnen dan ook niet worden gebruikt om bedoelde kosten aan de gebruikers toe te rekenen en zijn bijgevolg niet het passende middel om een betere verdeling van het verkeer over de verschillende wegen en de verschillende perioden te bevorderen. Alleen directe heffingen, die onder het volgende punt aan de orde komen, maken een doeltreffende regeling in dit verband mogelijk.

In deze omstandigheden kan de handhaving van de motorrijtuigenbelasting voor personenauto's niet worden gerechtvaardigd door de eigen eisen van het heffingenstelsel voor het gebruik van de wegen, maar is het mogelijk dat zij door fiscale en budgettaire overwegingen wordt gerechtvaardigd.

4.3.3.6.3. Directe heffingen

- Stedelijke gebieden

In het bijzonder in de stedelijke gebieden zullen deze instrumenten, die een heffing beogen te leggen op het gebruik van de wegen op het ogenblik van de wegen waarop het gebruik plaatsvindt, bij voorkeur worden toegepast.

De ontwikkeling van deze instrumenten, waaraan voor een deel ingewikkelde technische problemen zijn verbonden, en de nauwkeurige omschrijving van hun toepassingsmogelijkheden vormen het onderwerp van studies die op het ogenblik op grond van beschikking No. 70/108/EEG van de Raad van 27 januari 1970 door vijf lid-staten in samenwerking met de Commissie worden verricht.

Er kan echter niet worden gewacht tot deze studies, waarvan de duur op drie jaar wordt geraamd, zijn voltooid, om tot handelen over te gaan. De toeneming van de verkeersmoeilijkheden en het milieubederf in de grote steden maken het noodzakelijk dat op korte termijn maatregelen worden genomen voor een oordeelkundiger gebruik van de personenauto en een betere spreiding van de vraag over individuele en openbare transportmiddelen.

.../...

Het lijdt geen twijfel dat een praktische beproeving van de verschillende mogelijkheden tot toepassing van directe heffingen een snellere vooruitgang van het onderzoek mogelijk zal maken dan min of meer theoretische studies vermogen te doen, en dat de gebruikers bovendien daardoor met deze oplossingen vertrouwd zouden raken. De Commissie is van oordeel dat de lid-staten het nemen van modelproeven op dit gebied zouden moeten bevorderen.

De Commissie beveelt de lid-staten bovendien aan, maatregelen te treffen om overal parkeerheffingen in te voeren en in het bijzonder financiële steun te verlenen aan gemeenten die dergelijke maatregelen treffen.

Hierbij wenst de Commissie nadruk te leggen op het feit dat het heffingenstelsel voor het gebruik van de wegen in stedelijke gebieden op zich in geen geval kan volstaan om de problemen op te lossen waarmee de grote agglomeraties thans worden geconfronteerd. Dat heffingenstelsel moet worden ingepast in een complex van maatregelen, die erop gericht zijn om voor elk der betrokken steden een algemeen vervoerschema en bestemmingsplan uit te werken, waarin in de eerste plaats nadruk zou moeten worden gelegd op de kwantitatieve en kwalitatieve uitbreiding van het openbare vervoer.

Het opstellen en uitvoeren van die plannen zou moeten worden toevertrouwd aan een autonome instantie die over eigen middelen beschikt. In dit kader zouden de middelen, afkomstig van de heffingen op het wegverkeer in stedelijke gebieden, moeten kunnen worden aangewend ter verbetering van het openbare vervoer.

Voorts zou, ingeval de heffingen op het gebruik van de wegen een element overeenkomende met de marginale kosten van milieubederf zouden bevatten, de mogelijkheid dienen te worden onderzocht om een gedeelte van de desbetreffende ontvangsten te bestemmen voor de financiering, op communautair niveau, van onderzoekingen naar middelen ter bestrijding van de luchtverontreiniging en het lawaai welke door het wegverkeer worden veroorzaakt.

.../...

- Wagen buiten de bebouwde kom

Bij wegen buiten de bebouwde kom zal de toepassing van directe heffingen overeenkomstig de eerder omschreven algemene beginselen moeten worden gereserveerd voor situaties waarin er sprake is van grote congestie.

De Commissie stelt voor communautaire studies te verrichten om daarvoor technisch bevredigende oplossingen te vinden en de economische kosten daarvan te ramen.

Intussen acht de Commissie een aanpassing van de thans op sommige auto-wegen toegepaste tolsystemen, die meer op een financieel dan op een economisch doel zijn gericht, wenselijk. Een dergelijke aanpassing zou met name een differentiëring van de tarieven op basis van de bezettingsgraad moeten inhouden; de toepassing van hogere tolgelden in piekperioden (dag- en seizoenpieken) zou onder meer hierin passen. Financieel evenwicht bij de exploitatie van de betrokken autowegen zou als gevolg hiervan niet moeilijker, maar integendeel gemakkelijker te bereiken zijn.

4.3.4. Heffingenstelsel voor het gebruik van de wagen en belastingharmonisatie

De hantering van de motorrijtuigenbelastingen en de brandstofbelastingen als instrumenten van het heffingenstelsel voor het gebruik van de wegen betekent een verdere harmonisatie van de indirecte belastingen, waarmee door de toepassing van het gemeenschappelijk BTW-stelsel op het vervoer reeds een aanvang is gemaakt.

Ook al zou dit streven tot gevolg hebben dat de motorrijtuigen- en brandstofbelastingen op een van land tot land verschillend niveau zouden worden gehandhaafd, zou de harmonisatie van de concurrentievoorwaarden toch volledig zijn

.../...

verwezenlijkt. Dit neemt niet weg dat andere doelstellingen van het economisch beleid van de Gemeenschap de vaststelling van geharmoniseerde of uniforme bedragen voor de desbetreffende belastingen wenselijk of zelfs noodzakelijk kunnen maken. Aanzienlijke verschillen tussen de bedragen die in de onderscheiden landen gelden kunnen immers de afschaffing van de belastinggrenzen en het vrije verkeer van transportmiddelen en brandstoffen binnen de Gemeenschappelijke Markt beletten of belemmeren. Derhalve dient te worden onderzocht of de harmonisatie van de belastingbedragen verenigbaar is met de eisen van het heffingstelsel voor het gebruik van de wegen.

Dit probleem is vooral van belang met betrekking tot de brandstofbelastingen (1). Op dit gebied zijn immers op het ogenblik de handelsbelemmeringen en de verschillen tussen de nationale belastingbedragen het grootst.

Op de eerste plaats moet worden opgemerkt dat de uitvoering van de door de Commissie voorgestelde heffingsmaatregelen een harmoniserend effect zou uitoefenen op de belastingbedragen. Het voorstel om een gemeenschappelijke verhouding tussen de benzinebelasting en de dieseloliebelasting vast te stellen zou immers een onderlinge toenadering van de nationale belastingbedragen met zich moeten brengen, want er kan worden aangenomen dat de dieseloliebelasting zal worden verhoogd in de landen waar die belasting op het ogenblik het laagst is.

.../...

(1) Er zij in dit verband aan herinnerd dat dit probleem zich slechts voordoet ten aanzien van het wegvervoer, aangezien de belastingen op de door de spoorwegen en de binnenscheepvaart verbruikte brandstof, die geen enkele rol spelen bij de heffingen op het gebruik van de wegen voor deze beide takken van vervoer, in het kader van de fiscale harmonisatie moeten worden afgeschaft.

Voorts zouden verschillen tussen de kosten van de weg van land tot land geen belemmering mogen zijn voor de onderlinge aanpassing of zelfs de gelijkmaking van de bedragen van de brandstofbelasting. Er zal immers met die verschillen in kosten van de weg rekening kunnen worden gehouden bij de motorrijtuigenbelasting en vooral bij de directe heffingen. Vooral de ruimere toepassing van deze laatste instrumenten zal de harmonisatie van de brandstofbelastingen vergemakkelijken. Daardoor zal het namelijk mogelijk worden de grenzen van het nationale grondgebied als kader voor de vaststelling van de heffingen op het gebruik van de wegen te doorbreken en de nadruk te leggen op de differentiëring overeenkomstig de kenmerken en de gebruiksomstandigheden van de verschillende netten of wegen, ongeacht hun geografische ligging. Op deze wijze zal terzelfdertijd aan het beheer van de wegen die regionale dimensie kunnen worden gegeven welke een fundamenteel element is van de harmonische ontwikkeling van de Gemeenschap.

4.3.5. Invoering van het gemeenschappelijk stelsel

De Commissie stelt voor, de invoering van het gemeenschappelijk heffingstelsel voor het gebruik van de landwegen te laten geschieden in twee etappes van elk hoogstens 5 jaar. Er zou alleszins op moeten worden toegezien dat deze invoering gelijktijdig met het belastingharmonisatieprogramma wordt voltooid.

4.3.5.1. Eerste etappe

In de loop van deze etappe zouden de volgende maatregelen moeten worden getroffen :

4.3.5.1.1. Bedrijfsautobelastingen

a) De Commissie wenst dat de Raad haar voorstel voor een eerste richtlijn betreffende de aanpassing van de nationale belastingstelsels voor bedrijfsautomobielen zo spoedig mogelijk aanvaardt. De werkzaamheden voor het bepalen van de marginale gebruikskosten en de andere elementen waarvan de structuur van deze belastingen afhankelijk is, die door de lid-staten onder leiding van

.../...

de Commissie overeenkomstig de in de Raad op 27 januari 1970 gemaakte afspraak ter hand zijn genomen, zullen binnenkort zijn voltooid. De Raad zal dan over alle nodige gegevens beschikken om met kennis van zaken over dit voorstel te beslissen. De Commissie is van oordeel dat de betrokken maatregel op 1 januari 1972 in werking zou kunnen treden.

b) De harmonisatie van de structuren van de belastingen op bedrijfsautomobielen heeft geen directe invloed op het bedrag van die belasting, waarvan de vaststelling uitsluitend de zaak van de lid-staten blijft. Binnen een niet te korte noch te lange termijn zal de harmonisatie dan ook moeten worden gevolgd door een maatregel, waarbij daarvoor gemeenschappelijke regels worden vastgesteld.

De Commissie stelt voor dat de lid-staten drie jaar na het van kracht worden van de eerste richtlijn het niveau van die belastingen vaststellen op basis van de kosten van de weg die aan de bedrijfsauto's kunnen worden toegerekend op grond van het stelsel van financieel evenwicht, daarbij rekening houdend met de opbrengst van de voor die auto's betaalde brandstofbelastingen en directe heffingen. In dit verband zullen maatregelen moeten worden getroffen om aan de gebruikers van vrachtauto's en autobussen de uit dien hoofde betaalde bedragen te restitueren, voor zover die de aan de betrokken voertuigen toe te rekenen kosten van de weg overschrijden.

4.3.5.1.2. Brandstofbelastingen

a) De eerste op dit gebied te treffen maatregel zou betrekking moeten hebben op de vaststelling van een gemeenschappelijke verhouding tussen de dieseloliebelastingen en de benzinebelastingen. Deze maatregel, die een goede voorbereiding zal zijn voor de latere harmonisatie van de bedragen van die belastingen, waarvan zij trouwens waarschijnlijk de spontane onderlinge toenadering zal bevorderen, zou door de Raad ongeveer in het midden van de eerste etappe moeten worden getroffen. Het zou aldus voor de lid-staten mogelijk zijn om vóór het einde van die etappe over te gaan tot de eerste wijzigingen van de bedragen van hun belastingen, ten einde deze nader tot de gemeenschappelijke verhouding te brengen. Tempo en omvang van deze eerste wijzigingen kunnen ter beoordeling aan elk der betrokken lid-staten worden overgelaten.

Gezien de grote invloed van deze maatregel, met name op het vervoer, de overheidsfinanciën en de auto-industrie, is het redelijk dat de uitvoering ervan zich uitstrekt over de gehele periode die voor de invoering van het gemeenschappelijk heffingenstelsel is voorzien.

b) Aan het einde van deze eerste etappe zullen alle nodige gegevens voor de vaststelling van uniforme bedragen voor de brandstofbelastingen beschikbaar zijn. In het bijzonder zal men op dat ogenblik weten welke reële uitbreiding zal kunnen worden gegeven aan de directe heffingen op de verschillende gebieden waar deze kunnen worden toegepast.

De aanpassing van de nationale belastingbedragen aan de geharmoniseerde bedragen zou in de loop van de tweede etappe onder de sub 4.3.5.2.2. omschreven voorwaarden moeten geschieden.

4.3.5.1.3. Directe heffingen

De studies die moeten worden gemaakt om de invoering van deze heffingen voor te bereiden, zijn zo ingewikkeld en omvangrijk dat zij meerdere jaren in beslag zullen nemen. In die omstandigheden zal het moeilijk zijn om op korte termijn omvangrijke communautaire maatregelen op dit gebied te ontwikkelen, zowel voor wegen buiten de bebouwde kom als voor de wegen in stedelijke gebieden.

De eerste etappe zal bijgevolg in hoofdzaak voor nationale initiatieven zijn gereserveerd. De Commissie stelt voor om deze zoveel mogelijk op communautair vlak te coördineren. Het comité van regeringsdeskundigen dat de Commissie bijstaat, bedoeld in de diverse beschikkingen van de Raad betreffende het probleem van de kosten van de weg, vormt een geschikt kader voor deze coördinatie, uiteraard onverminderd de toepassing van de beschikking van 21 maart 1962 (1).

.../...

(1) Beschikking van de Raad houdende vaststelling van een procedure voor het voorafgaande onderzoek en overleg omtrent bepaalde wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen welke door de lid-staten op het gebied van vervoer worden overwogen (PB No. 23 van 3 april 1962)

4.3.5.2. Tweede etappe

In deze etappe zullen de in de voorgaande etappe op de diverse gebieden ter hand genomen werkzaamheden worden voortgezet en voltooid.

4.3.5.2.1. Bedrijfsautobelastingen

Ingeval er tussen de bedragen van deze belastingen in de diverse lidstaten nog zodanige verschillen zouden blijven bestaan dat het vrije verkeer van bedrijfsauto's daardoor wordt belemmerd, zou moeten worden nagegaan of het mogelijk is die bedragen te harmoniseren of althans nader tot elkaar te brengen.

4.3.5.2.2. Brandstofbelastingen

De lid-staten zullen de bedragen van hun belastingen zowel op dieselolie als op benzine geleidelijk moeten aanpassen bij de aan het einde van de eerste etappe vastgestelde gemeenschappelijke bedragen.

Gezien de verschillen in uitgangspositie van de lid-staten zal hun bij de beoordeling van het tempo van deze aanpassingen veel vrijheid moeten worden gelaten. Het is echter gewenst dat de ontwerpen, die de onderscheiden lid-staten in dit verband zullen opstellen, op communautair niveau worden gecoördineerd en door de Raad worden bekrachtigd, waardoor zij een dwingend karakter zullen krijgen.

Overeenkomstig het tempo van opheffing van de verschillen tussen de nationale belastingbedragen zal een algemeen programma voor geleidelijke verzachting van de beperkingen op de invoer van de brandstof die aanwezig is in de reservoirs van bedrijfsauto's kunnen worden opgesteld. Uiterlijk aan het einde van de tweede etappe, wanneer de harmonisatie van de bedragen van de brandstofbelastingen zal zijn voltooid, zullen die beperkingen moeten worden opgeheven.

.../...

4.3.5.2.3. Personenautobelastingen

Rekening houdend met de sub 4.3.3.6.2. uiteengezette overwegingen zal naarmate directe heffingen worden toegepast moeten worden nagegaan welke conclusies uit deze nieuwe situatie voor het niveau van de personenautobelastingen moeten worden getrokken.

4.3.5.2.4. Directe heffingen

Op basis van de communautaire studies die in de loop van de eerste etappe zullen worden verricht, zal tot de gemeenschappelijke omschrijving van directe heffingen kunnen worden overgegaan. Zoals reeds is opgemerkt zullen die heffingen vooral betrekking hebben op het stadsverkeer, maar zij zullen ook een niet te verwaarlozen invloed kunnen uitoefenen op het heffingstelsel voor het gebruik van grote verkeerswegen buiten de bebouwde kom. Zij zullen de instrumenten bij uitstek vormen voor het toepassen van heffingen op de congestieverschijnselen.

.../...

5. INSTITUTIONELE BEPALINGEN

Het financiële evenwicht kan niet eenvoudig door de toepassing van autoritair vastgestelde regels worden bereikt. Het gehele beheer van de wegen moet speciaal met het oog daarop worden georganiseerd.

Wat de spoorwegen betreft is deze voorwaarde reeds vervuld of zal zij worden vervuld in het kader van de toepassing van artikel 8 van de harmonisatiebeschikking.

Wat de landwegen en de binnenscheepvaartwegen betreft is de Commissie van oordeel dat de oprichting van speciale organen, die juridische en financiële zelfstandigheid bezitten en belast worden met het beheer van de verkeerswegennetten waarvoor financieel evenwicht moet worden bereikt, in dit verband de meest aangewezen oplossing is. De rechtspositie, samenstelling en werking van die organen zal grondig moeten worden bestudeerd en het is nog te vroeg om daarvoor nauwkeurige voorstellen te formuleren. Het staat echter vast dat zij op alle gebieden waarover het beheer zich uitstrekt over de ruimst mogelijke beslissingsbevoegdheid zullen moeten beschikken; in het bijzonder zullen zij bevoegd moeten zijn tot :

- het vaststellen van de omvang van hun onderhouds- en exploitatie-uitgaven, onder voorbehoud van de door de toeziende overheid gegeven richtlijnen voor de exploitatie van de wegen, die hun karakter van een openbare voorziening zullen moeten behouden;
- het opstellen van hun investeringsprogramma's, waarbij zij de op communautair vlak vast te stellen regels ten aanzien van het bepalen en coördineren van de investeringen op het gebied van de wegen in acht zullen moeten nemen;
- het aangaan van leningen voor het financieren van die programma's, onder voorwaarde dat met de overheid overleg wordt gepleegd over de voorgenomen uitgaven van obligaties;

.../...

- het treffen van de nodige heffingsmaatregelen om tot een sluitende exploitatierekening te komen, rekening houdend met de regels voor de vorming van de heffingen op het gebruik van de wegen.

Wat de landwegen betreft zullen deze organen een op basis van het verkeer op hun wegennet berekend gedeelte van de opbrengst van de brandstof- en motorrijtuigenbelastingen ontvangen van de overheid.

Bovendien zal de overheid hun de compenserende vergoedingen moeten betalen die voortvloeien uit de toepassing van overgangsmaatregelen (dit geldt voor de scheepvaartwegen tijdens de invoering van de gemeenschappelijke regeling).

De oprichting van die autonome beheersorganen zal geleidelijk moeten geschieden naarmate de verschillende maatregelen op het gebied van het stelsel van heffingen op het gebruik van de wegen worden uitgevoerd.

Om te beginnen zullen voor alle door publiekrechtelijke lichamen beheerde wegen autonome begrotingen en rekeningen moeten worden ingesteld. Daarvoor zal men op elk moment inzicht hebben in de werkelijke situatie wat betreft het evenwicht tussen ontvangsten en uitgaven voor de betrokken wegen.

.../...

6. ECONOMISCHE EN FINANCIËLE GEVOLGEN VAN DE VOORGESTELDE OPLOSSINGEN

Het is in het huidige stadium om twee redenen niet mogelijk nauwkeurige en volledige aanduidingen te verstrekken over de economische en financiële consequenties die de verschillende, hierboven voorgestelde maatregelen ter instelling van heffingen op het gebruik van de verkeerswegen zullen hebben.

Ten eerste kan de wijze van toepassing van sommige van die maatregelen nog niet volledig worden bepaald. De invloed van die maatregelen is echter in sterke mate afhankelijk van de wijze waarop zij zullen worden toegepast.

Ten tweede vertoont het thans beschikbare cijfermateriaal vele leemten en heeft het bovendien dikwijls betrekking op toestanden van enkele jaren geleden, die in sommige gevallen een zeer snelle ontwikkeling hebben ondergaan. Zo beschikt men ten aanzien van de uitgaven voor de verkeerswegen over gegevens voor alle landen en alle takken van vervoer, doch deze dateren van 1966. Ten aanzien van de marginale maatschappelijke kosten beschikt men niet over gegevens betreffende de gehele Gemeenschap. De enige beschikbare cijfers hebben betrekking op Frankrijk en vloeien voort uit nationale studies of uit de teststudie; zij kunnen bezwaarlijk worden geëxtrapoleerd tot andere landen.

Ondanks deze tekortkomingen lijkt het toch mogelijk een idee te geven van de richting en de omvang van de invloed, die de toepassing van de in dit memorandum voorgestelde oplossingen zal hebben. Dit zal achtereenvolgens voor de drie takken van vervoer worden gedaan.

6.1. Spoorwegen

Zoals onder punt 4.1. werd uiteengezet, past de invoering van een stelsel van heffingen op het gebruik van de verkeerswegen, dat gebaseerd is op budgettair evenwicht, in het algemene streven naar het scheppen van voorwaarden voor een financieel evenwichtig beheer van de spoorwegen. Wanneer die

.../...

voorwaarden integraal aanwezig zullen zijn, zullen de spoorwegen al hun uitgaven, ook die voor hun wegen, uit hun vervoersontvangsten moeten dekken.

Tot het zover is zullen, voor zover de andere takken van vervoer hun eigen kosten van de weg niet dekken, aan de spoorwegen compenserende vergoedingen moeten worden toegekend. De wijze van berekening van deze vergoedingen is uiteengezet onder 4.1.3. In de praktijk zullen deze vergoedingen de algemene financiële positie van de spoorwegondernemingen niet wijzigen; zij zullen gewoon neerkomen op een overdracht van de rubriek ongedifferentieerde evenwichtssubsidies, die door de lid-staten worden toegekend om exploitatieverliezen, ongeacht hun oorsprong, te dekken, naar de rubriek specifieke vergoedingen. Hun betekenis zal er niet minder aanzienlijk door zijn, daar zij samen met de maatregelen ter normalisatie van de rekeningstelsels en compensatie van de openbare dienstverplichtingen ertoe zullen bijdragen, de werkelijke stand van het beheer en van de financiële positie van de spoorwegen aan de dag te doen treden.

Een vraag die moet worden gesteld is of de opbrengst van heffingen op basis van de marginale maatschappelijke kosten in alle gevallen een deficit zal vertonen ten opzichte van de uitgaven voor de verkeerswegen en, zo ja, hoe groot dit deficit zal zijn.

Het antwoord op het eerste deel van deze vraag lijdt geen twijfel; de spoorweginfrastructuur wordt gekenmerkt door toenemende opbrengsten (evenals trouwens, zij het in mindere mate, de spoorwegexploitatie) en de marginale kosten zijn steeds lager dan de gemiddelde kosten. De marginale kosten van het gebruik van de wegen hebben volgens de teststudie slechts betrekking op twee uitgavenposten : de vernieuwing van de hoofdsporen en de vernieuwing van de rijdraden van de bovenleiding. Aangezien alle overige uitgaven onafhankelijk zijn van het verkeer (behalve die voor overwegen bij lijnen met weinig verkeer), ligt de opbrengst van heffingen op basis van de marginale

.../...

gebruikskosten ver onder de totale uitgaven voor de wegen. In een studie van de Internationale Spoorwegunie (1), die betrekking heeft op de hoofdnetten van de zes lid-staten en op het Zwitserse net, wordt het aandeel van de marginale gebruikskosten in de totale uitgaven voor de wegen op 13 % becijferd.

Deze conclusie ondergaat geen wezenlijke wijzigingen indien men rekening houdt met de andere componenten van de marginale maatschappelijke kosten. Als gevolg van de treindienstregeling en de op de meeste lijnen aanwezige capaciteitsmarge zijn de congestiekosten zeer gering, behalve misschien op enkele baanvakken en op de voorstadsnetten. Externe kosten treden, daar hinderverschijnselen geheel of bijna geheel ontbreken, slechts op bij overwegen (wachttijden van de weggebruikers bij gesloten overwegen).

Uit deze analyse blijkt dat de uitgaven voor de infrastructuur de bovengrens vormen van de kosten die voor het gebruik van de baan ten laste van de gebruikers moeten worden gebracht. Dit bedrag kan uiteraard sterk worden beïnvloed door het aangaan van leningen, waardoor de investeringskosten in de tijd kunnen worden gespreid.

6.2. Binnenscheepvaartwegen

6.2.1. Gegevens over de huidige situatie

Om inzicht te verschaffen in de invloed van de door de Commissie voorgestelde maatregelen ter instelling van heffingen op het gebruik van de scheepvaartwegen volgt hier een bondige beschrijving van de huidige situatie op dit gebied.

6.2.1.1. Algemene juridische regeling

In verscheidene lid-staten hoeft voor het gebruik van de scheepvaartwegen geen vaargeld te worden betaald, in andere wel, althans op een gedeelte van het net.

.../...

(1) Groep van de spoorwegondernemingen van de zes landen van de Europese Gemeenschappen : de spoorwegen, vervoerstak met toenemende opbrengsten. Oktober 1968

Italië en Nederland (voor de rijkswaterwegen) behoren tot de eerste groep.

In Duitsland is de vaart op de gereguleerde rivieren tolvrij. Op de overige waterwegen worden officieel vastgestelde vergoedingen geheven in de vorm van vaargelden.

In België worden scheepvaartrechten geheven op het bevaren van alle rijkswaterwegen, behalve die welke aan het tij onderhevig zijn en die welke niet aan het tij onderhevig zijn maar op grond van hun speciaal reglement zijn uitgezonderd.

In Frankrijk is het goederenvervoer met binnenschepen aan een algemene belasting en, op sommige waterwegen of gedeelten van waterwegen die kortelings aanzienlijke verbeteringen hebben ondergaan, aan een bijzondere belasting onderworpen. Deze belastingen worden niet geheven op de Rijn, het Grand Canal d'Alsace en de Moezel beneden Thionville. Voor het vervoer op deze laatste waterweg geldt een internationaal tarief, dat door de internationale Moezelvaartcommissie is vastgesteld en toepasselijk is op het Duitse, Franse en Luxemburgse gedeelte van de Moezel.

6.2.1.2. Structuur van de vaargeldtarieven

Ook de structuur van de vaargeldtarieven verschilt sterk van land tot land.

In Duitsland voorzien de gewone tarieven in een verschillend bedrag per ton voor een aantal goederenklassen (4 of 6 al naar de waterwegen). Naast deze gewone tarieven bestaan er speciale tarieven die voor sommige goederen algemeen of onder speciale voorwaarden tariefverlagingen inhouden. Het vaargeld wordt berekend door het bedrag per ton met het aantal afgelegde

.../...

kilometers te vermenigvuldigen. Daaruit volgt dat de vaargeldtarieven niet variëren met de grootte van de zendingen. De tarieven zijn tot op zekere hoogte gedifferentieerd naar waterweg of groep waterwegen. Lege schepen betalen geen vaargeld, behalve op de Bondskanalen.

In België hebben de grootte van de zending en de aard van de goederen geen invloed op het tarief per prestatie-eenheid en wordt het vaargeld berekend op basis van een vastgesteld bedrag per tonkilometer, waarbij rekening wordt gehouden met de werkelijk afgelegde afstand. Er dient echter op te worden gewezen dat het vaargeld verschilt naargelang het rijkswaterwegen of andere waterwegen betreft.

Voor lege schepen die varen op waterwegen welke niet aan het tij onderhevig zijn gelden twee verschillende tarieven, naargelang de afgelegde afstand al of niet kleiner is dan 20 km. Deze tarieven verschillen bovendien naar het draagvermogen van het schip. Soortgelijke voorschriften gelden voor de andere tolwaterwegen.

In Frankrijk wordt de algemene belasting waaraan al het goederenvervoer onderworpen is, per scheepskilometer berekend, waarbij de schepen volgens het draagvermogen in drie categorieën worden ingedeeld. De bijzondere belastingen worden in het algemeen per vervoerde ton goederen berekend, in sommige gevallen per vervoerde tonkilometer.

6.2.1.3. Hoogte van de vaargelden

Het is niet mogelijk hier een volledig onderzoek in te stellen naar de hoogte van de vaargelden in de drie landen waarin voor het gebruik van de waterwegen moet worden betaald, of de vaargelden in deze drie landen onderling te vergelijken. De structuur van de tarieven is namelijk in sommige gevallen bijzonder ingewikkeld, wanneer naast algemene tarieven, die vaak nog slechts bij uitzondering worden toegepast, vele bijzondere tarieven gelden. Bovendien bestaan er soms aanzienlijke verschillen tussen waterwegen of klassen van waterwegen.

.../...

In deze omstandigheden verdient het aanbeveling slechts enkele algemene aanduidingen te geven, die echter lijken te volstaan om een algemeen beeld van de situatie te verschaffen. De cijfers hebben betrekking op 1966; als gevolg van de sindsdien opgetreden tariefverhogingen, met name in Duitsland, liggen zij enigszins beneden de cijfers die op het ogenblik gelden.

De gemiddelde opbrengst van de vaargelden per vervoerseenheid (vervoerde tonkilometer) vormt het belangrijkste gegeven. De overeenkomstige cijfers voor 1966 zijn in onderstaande tabel opgenomen :

LAND	Aard van de waterweg (1)	Netto tkm x 1.000	Ontvangen vaargelden in nationale munt	Vaargeld per 1000 vervoerde tkm	
				in nationale munt	in r.e.
Duitsland		44.591.400	63.509.261	1,42	0,355
waarvan	GEREG.W.	31.969.600	-	-	-
	GEKAN.W.	5.576.500	15.692.055	2,81	0,702
	K.	7.045.300	47.817.206	6,79	1,697
België		5.944.615	123.278.229	20,73	0,415
Frankrijk		12.491.356	17.100.000	1,37	0,278
Nederland		29.115.900	-	-	-

- (1) GEREG. W. = Gereguleerde waterweg
 GEKAN. W. = Gekanaliseerde waterweg
 K. = Kanaal

Bron : Communautaire enquête van 1966

.../...

De gemiddelde opbrengst per tkm bedraagt dus in België ongeveer 15 % meer dan in Duitsland en ruim 50 % meer dan in Frankrijk.

In Duitsland bedraagt het aandeel van de verschillende categorieën waterwegen in het vervoer en in de ontvangsten respectievelijk :

<u>Aandeel in</u>	
<u>het vervoer : de ontvangsten</u>	
GEREG. W. 72 % :	0
GEKAN. W. 12 % :	25 %
K. 16 % :	75 %

Het niet heffen van vaargelden op de gereguleerde waterwegen, waartoe de Rijn en de andere grote rivieren behoren, is de oorzaak van de geringe gemiddelde opbrengst voor alle Duitse waterwegen te zamen.

6.2.1.4. Dekkingspercentage van de uitgaven

Indien men Italië buiten beschouwing laat, waarvan de positie op het gebied van de waterwegen moeilijk vergelijkbaar is met die van de andere landen, dekken de door de binnenscheepvaart in de vorm van vaargelden of van brandstof- of scheepsbelasting betaalde bijdragen slechts een gering gedeelte van de uitgaven voor de waterwegen. Dit gedeelte varieert van 8,7 % (Nederland) tot 31,5 % (België), indien men uitgaat van de lopende uitgaven, en van 2,7 % (Nederland) tot 10,8 % (Duitsland), indien men zich baseert op de totale uitgaven.

Bij deze cijfers moeten echter twee opmerkingen worden gemaakt :

- a) er wordt geen rekening gehouden met het feit dat een gedeelte van de kosten van de waterwegen wordt veroorzaakt door vervoersvreemde functies. Dit gedeelte verschilt al naar de waterweg. Voor alle Duitse waterwegen te zamen bijvoorbeeld wordt het op ongeveer 20 % geraamd;

- b) de totale uitgaven zijn de werkelijke exploitatie- en investeringsuitgaven op basis van financieel evenwicht zonder leningen. Ingeval overeenkomstig de voorstellen sub 4.2.2.3. leningen zouden worden aangegaan ter financiering van de investeringen, zouden de totale investeringsuitgaven voor een bepaald jaar alleen nog de financiële last van de leningen omvatten en uiteraard minder aanzienlijk zijn.

Dit neemt niet weg dat het verschil tussen ontvangsten en uitgaven zeer groot is, met dien verstande dat de situatie sterk kan verschillen van waterweg tot waterweg. In feite bestaan er in deze sector alleen op zichzelf staande gevallen.

6.2.2. Invloed van de verschillende voorgestelde maatregelen

Zoals sub 4.2.2.5. werd opgemerkt zou het stelsel van heffingen op het gebruik van de binnenscheepvaartwegen uitsluitend door het heffen van vaargelden ten uitvoer worden gelegd. De brandstofbelastingen, die dan niet meer zouden hoeven te worden gehandhaafd, zouden vanaf het begin van de eerste fase worden afgeschaft. Daar deze afschaffing gepaard zou gaan met een gelijktijdige en gelijkwaardige verhoging van de vaargelden, zou hij geen invloed hebben op de lasten van de binnenscheepvaart. Bijgevolg zal hier kunnen worden volstaan met het onderzoek van de weerslag die de voorgestelde maatregel op de structuur en het niveau van de vaargelden zal hebben.

Er wordt in herinnering gebracht dat het budgettair evenwicht zou moeten worden bereikt in drie fasen, in de loop waarvan de vaargelden respectievelijk op het niveau van de marginale maatschappelijke kosten van de lopende uitgaven en van de totale uitgaven zouden worden gebracht.

Wat de eerste fase betreft laten de beschikbare gegevens geen algemene en nog minder een analytische beoordeling van de invloed van de overwogen maatregelen voor alle landen toe. Aan de hand van de gegevens betreffende Frankrijk kunnen de volgende conclusies worden getrokken :

.../...

- voor de Beneden-Seine zouden heffingen op basis van de marginale maatschappelijke kosten volgens de teststudie in 1966 3,8 miljoen Ffr. hebben opgebracht, d.w.z. ongeveer 23 % van de totale investerings- en exploitatie-uitgaven. De (algemene en bijzondere) belastingen hebben echter aanzienlijk meer opgebracht, namelijk ruim 9 miljoen Ffr.
- voor het gehele Franse waterwegennet schat de door de Franse minister van Openbare voorzieningen ingestelde commissie voor bestudering van de kosten van de wegen het totale bedrag van de vergoedingen, waardoor de marginale maatschappelijke kosten zouden worden gedekt, voor 1967 op 25,61 miljoen Ffr. Datzelfde jaar hebben de algemene en bijzondere belastingen 20,39 miljoen Ffr. opgebracht. De situatie verschilt aanzienlijk al naar de aard van de waterwegen, zoals blijkt uit onderstaande tabel (eenheid : miljoen Ffr.) (1) :

Categorie waterwegen	Marginale maatschappelijke kosten	Opbrengst van de belastingen	Dekkingscoëfficiënt Kolom 3/2
1	2	3	4
Waterwegen van water-klasse IV	8,24	13,60	1,645
Gekanaliseerde rivieren profiel Freycinet	2,77	0,99	0,357
Kanalen profiel Freycinet	13,70	5,58	0,407
Andere waterwegen	0,90	0,22	0,245

Het feit dat voor een gegeven waterweg of groep waterwegen de jaarlijkse opbrengst van de belastingen groter is dan het jaarbedrag van de marginale maatschappelijke kosten betekent niet dat zulks ook geldt voor de onderscheiden scheepscategorieën.

.../...

(1) In deze tabel is geen rekening gehouden met de Rijn, het Grand Canal d'Alsace, de Rhône en de grote riviermonden.

Er zijn onvoldoende gegevens beschikbaar om op deze vraag een algemeen antwoord te geven. Men kan aannemen dat indien er voor een bepaalde waterweg een positief en groot verschil is tussen de totale opbrengst van de belastingen en de totale marginale maatschappelijke kosten, elk schip ook zijn marginale maatschappelijke kosten dekt. Berekeningen die op basis van de teststudie voor enkele scheepstypen die de Beneden-Seine bevaren zijn gemaakt lijken zulks te bevestigen. Indien daarentegen voor een bepaalde weg de totale opbrengst van de belastingen veel lager is dan de totale marginale maatschappelijke kosten, is de kans groot dat zulks ook voor iedere scheepscategorie het geval is.

Heel in het algemeen lijkt te kunnen worden gesteld dat de eerste fase, uitzonderingen daar gelaten, geen grote problemen zal meebrengen voor de binnenscheepvaart, die trouwens over een termijn van 5 jaar zal beschikken om zich aan de nieuwe situatie aan te passen.

Ernstigere problemen zouden zich kunnen voordoen in de tweede fase, waarin de heffingen op het niveau van de lopende uitgaven zouden worden gebracht.

In 1966 bedroeg het aandeel van de lopende uitgaven, die de uitgaven voor onderhoud en exploitatie van de wegen en kunstwerken en de algemene kosten omvatten, in de totale uitgaven (1) voor de onderscheiden landen respectievelijk :

België	19,4 %
Duitsland	50,0 %
Frankrijk	30,5 %
Italië	6,5 % (2)
Luxemburg	75,7 % (3)
Nederland	31,0 %

.../...

-
- (1) Het gaat hier om de werkelijke exploitatie- en investeringsuitgaven.
 - (2) Dit lage percentage laat zich verklaren uit de omvangrijke werkzaamheden voor de aanleg van nieuwe waterwegen.
 - (3) Dit percentage is zo hoog wegens het ontbreken van grote investeringswerken (voor vernieuwing) op de Moezel, een vrij jonge scheepvaartweg.

Indien men de lopende uitgaven voor alle waterwegen berekent per scheepskilometer, vindt men de volgende uitkomsten voor de onderscheiden landen (Italië en Luxemburg, waarvan de positie weinig relevant is, uitgezonderd) :

België	0,53 r.e.
Duitsland	0,62 r.e.
Frankrijk	0,34 r.e.
Nederland	0,11 r.e.

Ook hier gaan achter deze gemiddelden zeer uiteenlopende situaties schuil. Zo bedraagt voor Duitsland het overeenkomstige cijfer voor de gereguleerde waterwegen 0,36 r.e., voor de gekanaliseerde waterwegen 1,10 r.e. en voor de kanalen 1,15 r.e. Voor België bedragen de gemiddelde lopende uitgaven 0,21 r.e. voor de gereguleerde waterwegen, 0,63 r.e. voor de gekanaliseerde waterwegen en 0,59 r.e. voor de kanalen.

Indien de verplichting tot dekking van de lopende uitgaven was voorgeschreven in 1966, zou de gemiddelde opbrengst van de heffingen per scheepskilometer voor alle binnenscheepvaartwegen te zamen in België 5,4 (1), in Duitsland 4,6 en in Frankrijk 5,8 maal groter moeten zijn geweest.

Een raming van het effect van een dergelijke maatregel op de concurrentiepositie van de binnenscheepvaart is met de gegevens waarover de Commissie beschikt niet mogelijk. Daarvoor zou men namelijk moeten beschikken over studies van het monografische type, waarin rekening gehouden wordt met de kenmerken van iedere waterweg, de samenstelling van het verkeer op die waterweg, de aanwezigheid van aan- en afvoerinstallaties van de gebruikers, enz. Weliswaar is de invloed van de heffingen op de vervoersprijzen en bijgevolg op de francoprijzen van de goederen in het algemeen gering, maar vooral bij zeer zware produkten kunnen ook geringe wijzigingen van de verhoudingen tussen de prijzen reeds aanmerkelijke wijzigingen in de verdeling van het vervoer tot gevolg hebben. Men mag voorts niet uit het oog verliezen dat de heffingen evenals de belastingen een kostenfactor zijn waaraan de ondernemingen althans op korte termijn niet kunnen ontsnappen.

.../...

(1) In dit cijfer is geen rekening gehouden met de belastingen op de brandstof die door een gedeelte van de binnenschepen wordt gebruikt.

Deze overwegingen mogen evenwel niet als argumenten tegen het leggen van heffingen op het gebruik van de wegen worden aangevoerd. Het is normaal dat dergelijke heffingen de concurrentieverhoudingen tussen de onderscheiden takken van vervoer beïnvloeden; was dat niet zo, dan zou het stelsel weinig zin hebben, aangezien het ten aanzien van de verhoudingen tussen de vervoerstakken in wezen gericht is op normalisatie van de concurrentie.

Voorts zal de spreiding van de verhoging van de heffingen over een vrij lange periode de ondernemingen de tijd laten om zich aan te passen.

Voor de derde fase gelden de hierboven ten aanzien van de tweede fase gemaakte opmerkingen a fortiori, aangezien de lopende uitgaven slechts een gedeelte uitmaken van de totale uitgaven, waarvan de dekking het uiteindelijke doel is (1).

6.3. Landwegen

6.3.1. Gegevens over de huidige situatie

6.3.1.1. Belastingen en vergoedingen ten laste van de voertuigen of het verkeer

Op het gebruik van motorrijtuigen drukken een aantal belastingen, heffingen en vergoedingen, die meestal in twee grote groepen worden onderverdeeld.

.../...

-
- (1) Er wordt in herinnering gebracht dat volgens de boven geformuleerde voorstellen voor de binnenscheepvaartwegen het stelsel van financieel evenwicht met leningen zou moeten gelden. De totale uitgaven zouden in dit geval de exploitatie-uitgaven en de financiële last van de ter financiering van de investeringen aangegane leningen omvatten. Voorts zouden bij ernstige economische en sociale moeilijkheden in bepaalde bedrijfssectoren onder bepaalde voorwaarden beschermende maatregelen kunnen worden genomen.

De eerste omvat de eigenlijke belastingen op de voertuigen en bestaan uit de motorrijtuigenbelasting en de brandstofbelasting, de tweede omvat de heffingen en andere vergoedingen die voor het gebruik van bepaalde wegen of kunstwerken moeten worden betaald. Terwijl dergelijke vergoedingen op het ogenblik slechts op kleine schaal worden toegepast, vormen de motorrijtuigenbelasting en de brandstofbelasting daarentegen de meest gebruikelijke belastingvorm in alle lid-staten.

De opbrengst van beide laatstgenoemde belastingen bereikt in absolute waarde zeer hoge bedragen. Voor 1966 kan hun aandeel in de totale belastingopbrengst voor de onderscheiden landen als volgt worden geraamd :

België	6,9 %
Duitsland	14,8 %
Frankrijk	9,9 %
Italië	14,2 %
Luxemburg	3,1 %
Nederland	12,5 %.

De brandstofbelastingen hebben in alle landen, zij het in verschillende mate, een overwegend aandeel in de totale opbrengst van de belastingen op auto's; dit aandeel varieert van 57,5 % in Luxemburg tot 89,1 % in Frankrijk. Deze cijfers hebben alleen een algemene betekenis, daar het aandeel van beide belastingen in de totale belastingen per voertuig afhankelijk is van het voertuigtype en de gebruiksvoorwaarden van het voertuig.

6.3.1.1.1. Motorrijtuigenbelastingen

Op het ogenblik berusten de nationale regelingen inzake motorrijtuigenbelastingen, zowel voor personenwagens als voor bedrijfsautomobielen, op uiteenlopende overwegingen, die geen enkel verband houden met het leggen van heffingen op het gebruik van de verkeerswegen. De enige

uitzondering in dit opzicht vormt de Franse regeling, op grond waarvan de belasting op bedrijfsautomobielen waarvan de tonnage een bepaalde grens overschrijdt afhankelijk is van de kosten welke het verkeer van die voertuigen voor de collectiviteit meebrengt.

Wat in het bijzonder de categorie van de bedrijfsautomobielen betreft, lopen de huidige structuren van de belastingstelsels en de belastingbedragen voor de onderscheiden voertuigtypen van land tot land sterk uiteen. Het cumulatieve effect van de verschillen in belastinggrondslag en belastingprogressie binnen de belastingschalen kan worden beoordeeld aan de hand van een vergelijking tussen de belasting die in ieder land geldt respectievelijk voor een voertuig van geringe tonnage (bestelwagen met een totaalgewicht van 3.700 kg) en een zwaar voertuig (trekker en oplegger van 35.000 kg). De waargenomen belastingverhouding belooft volgens de situatie per 1 juni 1969 :

België	12,1
Duitsland	13,2
Frankrijk	14,9 (1)
Italië	11,5
Luxemburg	8,0
Nederland	7,4.

Een vergelijking van de belastingen die voor een voertuig van een gegeven type gelden doet de verschillen in het gemiddelde belastingniveau tussen de onderscheiden landen uitkomen. Ten opzichte van het land waarin dit niveau het laagst is, is de verhouding voor de bij de voorgaande vergelijking aangehouden voertuigen de volgende (volgens de situatie per 1 juni 1969) :

.../...

-
- (1) Behalve met het totale gewicht van het bevrachte voertuig wordt bij de berekening van de Franse belasting ook rekening gehouden met het silhouet van het voertuig, d.w.z. het aantal assen en de opstelling ervan. Voertuigen met nagenoeg hetzelfde totale gewicht maar een verschillend silhouet kunnen daardoor een verschillende belasting moeten betalen. De voor de vergelijking aangehouden combinatie bestaat uit een trekker met drie assen en een oplegger met een as. Bij een combinatie met dezelfde tonnage, maar bestaande uit een trekker met twee assen en een oplegger met twee assen daalt bovenvermelde verhouding van 14,9 tot 4,0.

Land	Bestelwagen totaalgewicht 3.700 kg	Opleggercombinatie totaalgewicht 35.000 kg	
		trekker 3 assen oplegger 1 as	trekker 2 assen oplegger 2 assen
Frankrijk	1,-	1,3	1,-
Italië	1,1	1,1	3,-
Luxemburg	1,4	1,-	2,8
België	1,8	2,-	5,5
Duitsland	2,7	3,1	8,9
Nederland	5,2	3,4	9,6

6.3.1.1.2. Brandstofbelastingen

De brandstofbelastingen vormen een belangrijke bron van belasting-
ontvangsten. De vaststelling van die belastingen geschiedt in hoofdzaak
op grond van budgettaire of conjuncturele overwegingen, zonder dat er een
verband bestaat met het leggen van heffingen op het gebruik van de wegen.
Het heterogene karakter van de concepties die ten grondslag liggen aan
de huidige belastingen, komt tot uiting in aanzienlijke verschillen op
tweeërlei vlak :

- de belastingbedragen in de zes landen variëren per metrieke ton van
14,65 r.e. (Nederland) tot 106,13 r.e. (Duitsland) voor dieselolie en
van 128 r.e. (Duitsland) tot 212,72 r.e. (Italië) voor superbenzine,
volgens de situatie per 1 januari 1970. De verhouding tussen deze ui-
tersten bedraagt bijgevolg 7,2 voor dieselolie en 1,7 voor superbenzine;
- de verhouding tussen de belasting op dieselolie en die op superbenzine
varieert van 0,12 (Nederland) tot 0,92 (Duitsland), ook hier volgens de
situatie op 1 januari 1970.

De omzetbelastingen zijn eveneens een oorzaak van ongelijkheid, ten eerste omdat er thans naast cascadebelastingstelsels ook BTW-stelsels bestaan, ten tweede omdat laatstgenoemde stelsels op uiteenlopende wijze worden toegepast. Zo mag in Duitsland, Luxemburg en Nederland de BTW op voor bedrijfsdoeleinden aangekochte brandstof worden afgetrokken, in Frankrijk daarentegen niet.

6.3.1.1.3. Directe heffingen

Zoals zo juist onder punt 6.3.1.1. werd opgemerkt, zijn directe heffingen op het ogenblik nog weinig gebruikelijk.

Wat de wegennetten buiten de bebouwde kom betreft wordt alleen tol geheven op de Italiaanse en Franse autowegen en voor sommige belangrijke kunstwerken, zoals de brug te Tancarville en de tunnel door de Montblanc.

Wat de wegennetten in stedelijke gebieden betreft maakt het toenemend autoverkeer de invoering van directe heffingen, met name in de vorm van parkeergeld, meer en meer noodzakelijk.

6.3.1.2. Invloed van de heffingen naar categorieën bedrijfsauto's

De invloed van de motorrijtuigen- en brandstofbelastingen verschilt in een zelfde land naar categorieën voertuigen als gevolg van verscheidene factoren.

Voor voertuigen van verschillend totaalgewicht vertoont de curve van het brandstofverbruik, en bijgevolg het bedrag van de desbetreffende belastingen, dat in sterke mate van het totale gewicht van het bevrachte voertuig afhankelijk is, dikwijls een ander beeld dan de curve van de

motorrijtuigenbelastingen, omdat zelfs in de landen waarin deze belastingen op het totale gewicht zijn gebaseerd geen evenredigheid bestaat tussen het totale gewicht van het voertuig en de daarop te betalen belasting.

Voor een zelfde voertuig wordt de jaarlijkse motorrijtuigenbelasting voorts uitgedrukt in een bedrag ineens, terwijl de brandstofbelastingen uiteraard afhankelijk zijn van de jaarlijks afgelegde afstand. De invloed van elk van deze beide bestanddelen van de autobelastingen hangt bijgevolg af van het gebruik dat van ieder voertuig wordt gemaakt.

6.3.1.3. Dekkingspercentage van de uitgaven

Aan de hand van de gegevens over de uitgaven en ontvangsten die in het kader van de enquête 1966 over de uitgaven voor de verkeerswegen werden bijeengebracht, kan men zich een vrij nauwkeurig beeld vormen over de mate waarin de uitgaven voor de verkeerswegen door ontvangsten uit de motorrijtuigenbelastingen, de brandstofbelastingen, tollen en parkeergeld worden gedekt. Ofschoon deze vergelijking moet worden beoordeeld met de voorzichtigheid die bij de interpretatie van de uitkomsten van een enquête die tot één jaar is beperkt geboden is, is de situatie in de zes landen wat betreft de dekking van de uitgaven voor de landwegen zeer verschillend. Terwijl in drie landen (Duitsland, Luxemburg en Nederland) een tekort wordt waargenomen, treft men een overschot aan in de drie andere landen (België, Frankrijk en Italië), met als uitersten ongeveer 47 % voor Luxemburg en een weinig meer dan 180 % voor Italië.

Deze bevindingen hebben echter slechts een algemene betekenis, dat wil zeggen voor alle soorten wegen en alle soorten voertuigen te zamen. Bij gebrek aan gegevens over de marginale maatschappelijke kosten per soort voertuig en aan economische verantwoorde criteria voor de verdeling van het eventuele deficit is het met name niet mogelijk het gedeelte van de totale uitgaven te bepalen dat aan iedere soort voertuig moet worden toegerekend en a fortiori een balans op te maken voor iedere verkeerscategorie.

6.3.2. Invloed van de voorgestelde maatregelen

6.3.2.1. Algemene beoordeling

Bij een algemene beoordeling van het voor het wegvervoer voorgestelde programma van maatregelen kunnen vier punten naar voren worden gebracht :

- a) Het bedrag van de investerings- en exploitatie-uitgaven vormt het minimum dat door de gebruikers moet worden opgebracht. Al naar de mate waarin de capaciteit van de onderscheiden netten wordt benut, zal dit bedrag meer of minder worden overschreden.

De thans beschikbare gegevens over de omvang van de marginale kosten van congesties, ongevallen en milieubederf zijn ontoereikend om uit te maken hoe hoog heffingen op basis van de marginale maatschappelijke kosten zouden uitvallen. In dit verband zal met name moeten worden gewacht op de voltooiing van de studies met betrekking tot de wegen in stedelijke gebieden die op grond van beschikking No. 70/103/EEG van de Raad van 27 januari 1970 op het ogenblik door de lid-staten worden verricht.

- b) De relatieve betekenis van de onderscheiden heffingsinstrumenten zal aan het einde van de invoering van het stelsel van heffingen op het gebruik van de wegen vrij ingrijpend worden gewijzigd. Op dat ogenblik zullen de directe heffingen, die thans maar een heel bescheiden plaats innemen, immers vrij aanzienlijk worden uitgebreid, met name in stedelijke gebieden. De relatieve betekenis van de motorrijtuigenbelastingen zal nog sterker afnemen dan die van de brandstofbelastingen.
- c) Ook tussen de categorieën gebruikers en de categorieën wegen zal een andere verdeling van de lasten tot stand komen.

In het huidige belastingstelsel speelt vooral het voertuigtype een rol als differentiatiefactor. Dit geldt in het bijzonder bij de motorrijtuigenbelastingen, waarvan het forfaitaire karakter iedere differentiatie op grond van de intensiteit van het gebruik (1) van de voertuigen of op grond van de plaats en de tijd van het gebruik uiteraard uitsluit.

Hetzelfde geldt grotendeels ook voor de benzinebelastingen.

De op het voertuigtype gelegde nadruk heeft tot gevolg dat aan deze parameter een invloed wordt toegekend die op grond van de verschillen in wegstkosten naar voertuigtype dan weer te groot (bij de personenauto's), dan weer te gering (bij de bedrijfsauto's) is.

Het voorgestelde heffingenstelsel zal ertoe leiden dat de andere differentiatiefactoren geleidelijk tot gelding zullen komen. Aangenomen kan worden dat een zekere herverdeling van de lasten onder de categoriën gebruikers hiervan het gevolg zal zijn. Zo zouden de lasten voor bedrijfsauto's moeten toenemen ten opzichte van die voor personenauto's. Voorts zal de instelling van directe heffingen het mogelijk maken de bijzonder hoge maatschappelijke kosten van het gebruik van de wegen in stedelijke, sterk geïndustrialiseerde en dichtbevolkte gebieden ten laste te brengen van hen die deze wegen gebruiken.

- d) Tenslotte zal ook een herverdeling van de ontvangsten plaatsvinden tussen enerzijds de staat en anderzijds de lagere publiekrechtelijke lichamen en particuliere of overheidsorganen die met het beheer van bepaalde netten of kunstwerken worden belast. Deze veranderingen zullen het gevolg zijn van twee ontwikkelingen :

.../...

(1) De Franse asbelasting is tot op zekere hoogte een uitzondering op deze regel aangezien daarbij rekening wordt gehouden met het gemiddelde gebruik van de voertuigen.

- de uitbreiding van de directe heffingen, waarvan de opbrengst aan de beheerders van de wegen zal toevallen;
- de nieuwe regeling voor de verdeling van de ontvangsten uit de brandstofbelastingen en de motorrijtuigenbelastingen; de opbrengst van deze belastingen, waarvan de inning door de staat zal blijven geschieden, zal immers onder de beheersorganen van de onderscheiden netten moeten worden verdeeld naar rato van het verkeer op de wegen die zij beheren.

6.3.2.2. Bedrijfsautobelastingen

De lid-staten verzamelen op het ogenblik onder toezicht van de Commissie gegevens over de marginale gebruikskosten en de brandstofbelastingen voor bedrijfsauto's, ter voorbereiding van het raadsbesluit over het voorstel voor een eerste richtlijn betreffende de aanpassing van de nationale belastingstelsels voor bedrijfsautomobielen. Zolang deze werkzaamheden niet voltooid zijn, is het niet mogelijk de invloed van de voorgestelde maatregelen voor deze categorie voertuigen nauwkeurig te ramen.

6.3.2.3. Brandstofbelastingen

Om de onder 6.3.2.1. aangegeven redenen is het niet mogelijk reeds nu te bepalen op welk niveau de brandstofbelastingen in het kader van een stelsel van heffingen op basis van de marginale maatschappelijke kosten met verplicht budgettair evenwicht zullen moeten worden vastgesteld. Wel kunnen gegevens worden verstrekt over de invloed van twee andere voorgestelde maatregelen :

- goedkeuring van de aftrekbaarheid van de BTW op de door bedrijfsautomobielen in Frankrijk verbruikte brandstoffen;
- vaststelling van een uniforme verhouding tussen de dieseloliebelastingen en de benzinebelastingen.

De toepassing van de eerstgenoemde maatregel zal voor de Franse Schatkist een jaarlijkse ontvangstenderving ten bedrage van 500 miljoen Ffr. met zich brengen.

Wat de vaststelling van een uniforme verhouding tussen de dieseloliebelastingen en de benzinebelastingen betreft zou de toepassing van de onder 4.3.3.6.1. neergelegde beginselen tot gevolg hebben dat de dieseloliebelasting ongeveer 40 % (1) boven de benzinebelasting zou komen te liggen. In de veronderstelling dat de huidige totale ontvangsten uit de brandstofbelastingen in iedere lid-staat op hetzelfde peil zouden worden gehandhaafd, zouden de belastingen op benzine en dieselolie respectievelijk in de volgende verhouding (in %) worden gewijzigd :

	<u>Benzine</u>	<u>Dieselolie</u>
België	- 26	+ 162
Duitsland	- 12	+ 37
Frankrijk	- 19	+ 106
Italië	- 25	+ 136
Luxemburg	- 26	+ 352
Nederland	- 26	+ 769.

Het is duidelijk dat de voorgestelde maatregel grote gevolgen voor de rentabiliteit van de verschillende voertuigtypes kan hebben, met name in deze zin dat de tonnagegrenzen, waarbinnen benzinevoertuigen kunnen concurreren, veel ruimer zullen kunnen worden. Een dergelijke ontwikkeling kan problemen scheppen voor de automobiellindustrie in de Gemeenschap, aangezien de Amerikaanse industrie een technologische voorsprong lijkt te hebben bij de bouw van zware benzinevoertuigen.

.../...

(1) Deze verhouding is die welke in de studie van de heer MALCOR (cf. blz. 14) is aangegeven.

6.3.2.4. Directe heffingen

De algemene invloed van directe heffingen blijkt uit de voorgaande beschouwingen. Hun meer specifieke invloed zal pas kunnen worden bepaald naarmate vorderingen worden gemaakt met de studies betreffende de innings-techniek en de speciale situaties in stedelijke gebieden en buiten de bebouwde kom die voor de toepassing van directe heffingen in aanmerking komen.

7. CONCLUSIES

Het programma van maatregelen dat in dit memorandum en in het voorstel voor een beschikking tot invoering van een gemeenschappelijk stelsel van heffingen op het gebruik van de wegen wordt ontvouwd, is een belangrijke factor voor de ontwikkeling van het gemeenschappelijk vervoerbeleid.

De regeling, waarvan de Commissie de doeleinden, de instrumenten en de etappes in de voorgaande bladzijden heeft proberen te omschrijven, zal namelijk belangrijke gevolgen hebben op verscheidene terreinen :

- Op het terrein van de invoering van heffingen op het gebruik van de verkeerswegen, het voornaamste doel van de beoogde regeling. Indien het voorgestelde programma wordt uitgevoerd zal de Gemeenschap kunnen bogen op een succes dat nog geen enkel land tot dusverre heeft bereikt.
- Op het terrein van de harmonisatie van de mededingingsvoorwaarden in het vervoer. Deze harmonisatie, waarvan de hoofdlijnen op het gebied van de sociale wetgeving, de belastingen en het overheidsingrijpen zijn omschreven in beschikking No. 65/271/EEG van 13 mei 1965, blijft onvolledig en onvoldoende om beslissende vorderingen op het gebied van de marktordening tot stand te brengen. De nieuwe voorstellen vormen dan ook een in dit opzicht onontbeerlijke aanvulling.
- Op het terrein van de milieuhygiëne. Het voorstel om bij de vaststelling van de heffingen op het gebruik van de wegen niet alleen rekening te houden met de directe kosten die door het verkeer van de voertuigen worden veroorzaakt, maar ook met de waarde van de externe schadelijke effecten, die daaruit voor de collectiviteit in haar geheel voortvloeien, zal ertoe bijdragen de economische subjecten, producenten en consumenten, attent te maken op de sociale gevolgen van hun beslissingen.

De invoering van het voorgestelde systeem van heffingen op het gebruik van de verkeerswegen zal bovendien ook gevolgen hebben buiten de vervoerssector.

Op het gebied van het regionale beleid zal het systeem, doordat uitgegaan wordt van de maatschappelijke kosten, de beleidsinstrumenten aanvullen waarover de nationale en communautaire instanties beschikken om een harmonische ontwikkeling van de gehele Gemeenschap te bevorderen.

Op het gebied van het industriebeleid zal de homogeniteit van een belangrijk element van de vervoers- en bijgevolg van de produktiekosten, die zal voortvloeien uit de toepassing van gemeenschappelijke regels voor de totstandkoming van de retributies voor het gebruik van de wegen, bijdragen tot het normaliseren van de concurrentie tussen produkten uit de verschillende lid-staten.

Op het gebied van de belastingpolitiek zal de voorgestelde regeling het mogelijk maken een nieuwe impuls te geven aan de harmonisatie van een belangrijk onderdeel van de indirecte belastingen, aangezien zij een reeks objectieve criteria voor die harmonisatie zal opleveren.

De Commissie drukt de wens uit dat de Raad zich spoedig zal uitspreken over de algemene lijn van het stelsel van heffingen op het gebruik van de wegen, en aldus de voorwaarden zal scheppen waardoor nieuwe vorderingen op het gebied van het gemeenschappelijk vervoerbeleid en daardoor ook op dat van de opbouw van de economische unie mogelijk worden.

B I J L A G E N

STATISTISCHE EN KWANTITATIEVE

GEGEVENS EN INFORMATIE

INHOUDSOPGAVE

SPOORWEGEN

- Tabel 1 - Totale uitgaven voor de wegen
Tabel 2 - Gebruik van de wegen
Tabel 3 - Uitgaven voor de wegen per km spoor en treinkilometer

BINNENSCHIEPVAARTWEGEN

- Tabel 4 - Totale uitgaven voor de wegen
(per land voor alle categorieën waterwegen te zamen)
Tabel 5 - Totale uitgaven voor de wegen
(per land en categorie waterwegen)
Tabel 6 - Gebruik van de wegen
Tabel 7 - Uitgaven voor de wegen per km waterweg en per scheepskilometer
Tabel 8 - Opbrengst en structuur van de ontvangsten uit het gebruik
van de wegen
Tabel 9 - Vergelijking tussen de uitgaven voor de wegen en de totale
ontvangsten uit het gebruik van de waterwegen
Tabel 10 - Vergelijking tussen de uitgaven voor de wegen en de
ontvangsten uit de vaargelden voor het Belgische net
(waterwegen waarop vaargeld wordt geheven)
Tabel 11 - Vergelijking tussen de uitgaven voor de wegen en de
ontvangsten uit de vaargelden voor het Duitse net
(waterwegen waarop vaargeld wordt geheven)

LANDWEGEN

- Tabel 12 - Totale uitgaven voor de wegen
Tabel 13 - Gebruik van de wegen
Tabel 14 - Gebruik van de wegen - Aantal voertuigpassages per km weg
(alle voertuigen te zamen)

- Tabel 15 - Uitgaven voor de wegen per km weg en 1.000 voertuigkilometer
- Tabel 16 - Opbrengst van de belastingen, heffingen en vergoedingen voor het gebruik van de wegen
- Tabel 17 - Vergelijking tussen de uitgaven voor de wegen en de totale ontvangsten uit het gebruik van de landwegen.
- Tabel 18 - Opbrengst van de belastingen op auto's (in absolute cijfers en ten opzichte van de totale belastingopbrengst)
- Tabel 19 - Specificatie van de opbrengst van de belastingen op auto's naar personenauto's en bedrijfsauto's
- Tabel 20 - Opbrengst van de belastingen op auto's per 1.000 voertuigkilometer
- Tabel 21 - Autopark
- Tabel 22 - Prijzen en belastingen voor gewone benzine
- Tabel 23 - Prijzen en belastingen voor superbenzine
- Tabel 24 - Prijzen en belastingen voor dieselolie
- Tabel 25 - Motorrijtuigenbelastingen voor bepaalde types vrachtauto's en vrachtautocombinaties
- Tabel 26 - Structuur en hoogte van de motorrijtuigenbelasting voor vrachtauto's
- Tabel 27 - Belastingdruk op twee voertuigtypes op basis van het jaarlijkse parcours

Tenzij anders vermeld hebben de cijfers in de tabellen betrekking op het jaar 1966.

Totale uitgaven voor de wegen

in 1.000 r.e.

Net	Bedrag van de uitgaven			Structuur van de uitgaven (in % van de totale uitgaven):	
	Investerings- uitgaven	Lopende uitgaven	Totale uitgaven	Investerings- uitgaven	Lopende uitgaven
1. <u>Hoofdnetten</u>					
NMBS/SNCB	43.832	57.441	101.273	43,3	56,7
DB	178.375	529.982	708.357	25,2	74,8
SNCF	222.476	384.715	607.191	36,6	63,4
FS	138.398	190.229	328.627	42,1	57,9
CFL	1.450	8.567	10.017	14,4	85,6
NS	35.313	26.883	62.196	56,8	43,2
TOTAAL EEG	619.844	1.197.817	1.817.661	34,1	65,9
2. <u>Secundaire netten</u>					
Duitsland	-	-	20.494	-	-
Nichtbundes- eigene Eisen- bahnen (1)					

(1) Over de secundaire netten van de overige landen zijn geen volledige gegevens beschikbaar.

Gebruik van de wegen

Net	Netlengte (in km)	Treinkilometer (x 1.000)				Aantal treinen per km spoor
		Reizigers- vervoer	Goederen- vervoer	Andere diensten	Totaal	
NMBS/SNCB	4.394	58.345	20.621	901	79.867	18.176
DB	30.226	360.706	178.194	3.428	542.328	17.942
SNCF	37.717	231.441	211.644	3.411	446.496	11.838
FS	16.096	185.802	60.260	10.850	256.912	15.961
CFL	340	2.968	1.488	-	4.456	13.106
NS	3.232	60.063	18.238	-	78.301	24.227
TOTAAL EEG	92.005	899.325	490.445	18.590	1.408.360	15.307

Uitgaven voor de wegen per km spoor en treinkilometer

in r.e.

Net	Uitgaven voor de wegen per	
	km spoor	treinkilometer
NMBS/SNCB	23.049	1,27
DB	23.435	1,31
SNCF	16.098	1,36
FS	20.416	1,28
CFL	29.461	2,25
NS	19.243	0,79
ALLE NETTEN	19.756	1,29

Totale uitgaven voor de wegen
(per land voor alle categorieën waterwegen te zamen)

in 1.000 r.e.					
Land	Bedrag van de uitgaven			Structuur van de uitgaven (in % van de totale uitgaven)	
	Investerings- uitgaven	Lopende uitgaven	Totale uitgaven	Investerings- uitgaven	Lopende uitgaven
België	55.043	13.273	68.316	80,6	19,4
Duitsland	73.401	73.466	146.867	49,9	50,1
Frankrijk	46.877	20.528	67.405	69,5	30,5
Italië	11.731	814	12.545	93,5	6,5
Luxemburg	43	134	177	24,4	75,6
Nederland	26.189	11.743	37.932	69,0	31,0
TOTAAL EEG	213.284	119.958	333.242	64,0	36,0

Totale uitgaven voor de wegen
(per land en categorie waterwegen)

in 1.000 r.e.

	Bedrag van de uitgaven			Structuur van de uitgaven (in % van de totale uitgaven)	
	Investerings- uitgaven	Lopende uitgaven	Totale uitgaven	Investerings- uitgaven	Lopende uitgaven
BELGIË					
Gereguleerde waterwegen	2.170	916	3.086	70,3	29,7
Gekanaliseerde waterwegen	15.777	4.251	20.028	78,8	21,2
Kanalen	32.613	8.106	40.719	80,1	19,9
TOTAAL WATERWEGEN IN GEBRUIK	50.560	13.273	63.833	79,2	20,8
Waterwegen in uitvoering	4.483	-	4.483	100,0	-
TOTAAL-GENERAAL	55.043	13.273	68.316	80,6	19,4
DUITSLAND					
Gereguleerde waterwegen	9.196	28.807	38.003	24,2	75,8
Gekanaliseerde waterwegen	4.465	17.752	22.217	20,1	79,9
Kanalen	16.282	26.907	43.189	37,7	62,3
TOTAAL WATERWEGEN IN GEBRUIK	29.943	73.466	103.409	29,0	71,0
Waterwegen in uitvoering	43.458	-	43.458	100,0	-
TOTAAL-GENERAAL	73.401	73.466	146.867	49,9	50,1
FRANKRIJK					
Gereguleerde waterwegen	161	693	854	18,9	81,1
Gekanaliseerde waterwegen	13.040	5.925	18.965	68,8	31,2
Kanalen	33.676	13.910	47.586	70,8	29,2
TOTAAL-GENERAAL	46.877	20.528	67.405	69,5	30,5
ITALIË					
Gereguleerde waterwegen	61	516	577	10,5	89,5
Gekanaliseerde waterwegen	85	-	85	100,0	-
Kanalen	-	298	298	-	100,0
TOTAAL WATERWEGEN IN GEBRUIK	146	814	960	15,2	84,8
Waterwegen in uitvoering	11.585	-	11.585	100,0	-
TOTAAL-GENERAAL	11.731	814	12.545	93,5	6,5
LUXEMBURG					
Gekanaliseerde waterwegen	43	134	177	24,4	75,6
TOTAAL-GENERAAL	43	134	177	24,4	75,6
NEDERLAND					
Gereguleerde waterwegen	3.016	2.473	5.489	55,0	45,0
Gekanaliseerde waterwegen	7.680	3.103	10.783	70,7	29,3
Kanalen	8.609	4.992	13.601	63,3	36,7
Andere natuurlijke waterwegen	481	1.175	1.656	29,0	71,0
TOTAAL WATERWEGEN IN GEBRUIK	19.786	11.743	31.529	62,0	37,3
Waterwegen in uitvoering	6.403	-	6.403	100,0	-
TOTAAL-GENERAAL	26.189	11.743	37.932	69,0	31,0
TOTAAL EEC	213.284	119.958	333.242	64,0	36,0
waarvan :					
Gereguleerde waterwegen	14.604	33.405	48.009	30,4	69,4
Gekanaliseerde waterwegen	41.090	31.165	72.255	56,9	43,1
Kanalen	91.180	54.213	145.393	62,7	37,3
Andere natuurlijke waterwegen	481	1.175	1.656	29,0	71,0
Waterwegen in uitvoering	65.929	-	65.929	100,0	-

BINNENSCHIEPVAARTWEGEN

TABEL 6

Gebruik van de wegen

Land	Gereguleerde waterwegen			Gekanaliseerde waterwegen			Kanalen			Andere waterwegen			Totaal		
	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)
België	177,0	4.378,2	24.735	487,4	6.768,8	13.887	785,8	13.820,9	17.588	-	-	-	1.450,2	24.967,9	17.217
Duitsland	1.573,23	79.245,5	50.371	1.372,92	16.185,1	11.789	1.111,19	23.482,1	21.132	-	-	-	4.057,34	118.912,7	29.308
Frankrijk	276,6	6.561,0	23.720	1.999,86	32.992,9	16.498	3.759,3	20.532,4	5.462	-	-	-	6.035,76	60.086,3	9.955
Italië	417,0	69,9	167	155,0	18,8	121	49,5	14,9	301	-	-	-	621,5	103,6	166
Nederland	503,40	45.362,5	90.112	533,6	17.970,6	33.678	752,4	17.603,1	23.396	386,0	24.683,1	63.945	2.175,4	105.619,3	48.551
Totaal EEG	2.947,23	135.617,1	46.015	4.548,78	73.936,2	16.254	6.458,19	75.453,4	11.683	386,0	24.683,1	63.945	14.340,20	309.689,8	21.596

(1) Netlengte (in km)

(2) Aantal scheepskilometers (x 1.000)

(3) Aantal scheepspassages per km waterweg (2) : (1)

Uitgaven voor de wegen per km waterweg en per scheepskilometer

in r.e.

Land	Uitgaven voor de wegen										Totaal (3)	
	Gereguleerde waterwegen		Gekanaliseerde waterwegen		Kanalen		Andere wegen					
	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)
België	17.435	0,70	41.091	2,96	51.818	2,95	-	-	47.108	2,74		
Duitsland	24.156	0,48	16.182	1,37	38.867	1,84	-	-	34.640	1,24		
Frankrijk	3.087	0,13	9.483	0,57	12.658	2,32	-	-	11.167	1,12		
Italië	1.384	8,25	548	4,52	6.020	20,00	-	-	20.200	121,10		
Nederland	10.904	0,12	20.208	0,60	18.077	0,77	4.290	0,07	14.493	0,36		
TOTAAL EEG	16.289	0,35	15.884	0,98	22.513	1,93	4.290	0,07	23.238	1,08		

(1) Per km waterweg

(2) Per scheepskilometer

(3) Inclusief waterwegen in uitvoering

Opbrengst en structuur van de ontvangsten uit het gebruik van de wegen

in 1.000 r.e.

	België		Duitsland		Frankrijk		Italië		Luxemburg		Nederland	
	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)
Brandstofbe-	1.709	40,9	-	-	-	-	17.622	97,3	-	-	1.021	100,0
lastingen												
Scheepsbe-	-	-	-	-	1.421 ⁽³⁾	29,0	480	2,7	-	-	-	-
lastingen												
Vaargelden	2.466	59,1	15.877	100,0	3.471	71,0			16	100,0	-	-
Totaal-generaal	4.175	100,0	15.877	100,0	4.892	100,0	18.102	100,0	16	100,0	1.021	100,0

(1) Bedrag in absolute cijfers

(2) Bedrag in % van het totaal-generaal

(3) Belastingen afgeschaft bij de uitbreiding van de BTW-regeling tot het vervoer op 1 januari 1968

Vergelijking tussen de uitgaven voor de wegen en de totale
ontvangsten uit het gebruik van de waterwegen

	in 1.000 r.e.					
	België	Duitsland	Frankrijk	Italië	Luxemburg	Nederland
Uitgaven voor de wegen	68.316	146.867	67.405	12.545	177	37.932
waarvan : investeringsuitgaven	55.043	73.401	46.877	11.731	43	26.189
lopende uitgaven	13.273	73.466	20.528	814	134	11.743
Totale ontvangsten	4.175	15.877	4.892	18.102	16	1.021
Ontvangsten in % van de lopende uitgaven	31,5	21,6	23,8	2.225,0	11,8	8,7
Ontvangsten in % van de totale uitgaven	6,1	10,8	7,3	144,3	8,9	2,7

Vergelijking tussen de uitgaven voor de wegen en de ontvangsten uit de vaargelden voor het Belgische net
(waterwegen waarop vaargeld wordt geheven)

Aard van de water- wegen	Nummer van de waterweg of groep van wa- terwegen (1)	Uitgaven		Ontvangsten:		Aantal scheepskm x 1.000	Uitgaven per scheepskm		Gemiddeld vaargeld per: scheepskm Bfr.
		Lopende 1.000 Bfr.	Totale 1.000 Bfr.	uit vaar- gelden 1.000 Bfr.	uit vaar- gelden 1.000 Bfr.		Lopende Bfr.	Totale Bfr.	
Gereguleer- de water- wegen	1	2.970	5.306	72	29,0		102,41	182,96	2,48
Gekanali- seerde wa- terwegen	6	112.338	704.990	18.104	4.382,3		25,63	160,87	4,13
	7	9.402	45.555	69	15,7		598,85	2.901,59	4,39
	8	59.953	129.256	7.359	1.452,2		41,28	89,00	5,06
	9	30.852	121.589	5.594	917,6		33,62	132,50	6,09
Kanalen	10	134.279	1.280.221	4.449	1.306,1		102,80	980,18	3,40
	11	74.521	122.813	9.416	2.897,8		25,71	42,38	3,24
	12	34.843	57.217	3.089	842,2		41,37	67,93	3,66
	13	74.787	132.090	45.357	7.295,3		10,25	18,10	6,21
	14	86.849	443.604	29.769	1.478,9		58,72	299,95	20,12

(1) Volgens de indeling in bijlage 2 bij de beschikking No. 65/270/EEG van de Raad van 13 mei 1965

Vergelijking tussen de uitgaven voor de wegen en de ontvangsten uit de vaargelden voor het
Duitse net
(waterwegen waarop vaargeld wordt geheven)

Aard van de waterwegen	Naam	Uitgaven		Ontvangsten uit vaargelden DM	Aantal scheepskm x 1.000	Uitgaven per scheepskm		Gemiddeld vaargeld per scheepskm DM
		Lopende DM	Totale DM			Lopende DM	Totale DM	
Gekanaliseerde waterwegen	Lahn	2.610.000	2.698.500	52.848	216,4	12,06	12,46	0,24
	Ilmenau	443.100	444.400	3.012	17,0	26,06	26,14	0,17
	Fulda	942.300	942.300	4.386	87,8	10,73	10,73	0,04
	Neckar	15.056.100	19.394.000	6.005.694	4.251,7	3,54	4,56	1,41
	Mosel	9.445.700	10.987.900	2.716.288	1.929,0	4,89	5,69	1,40
	Main	15.780.900	22.788.100	4.459.734	3.607,7	4,37	6,31	1,23
	Mittelweser	15.897.500	17.404.200	1.931.540	2.536,2	6,26	6,86	0,76
	Ruhrwasserstrasse	488.800	942.100	22.960	21,7	22,52	43,41	1,06
Kanalen	Main	2.636.400	4.470.300	495.525	1.459,8	1,80	3,06	0,33
	Ems-Jade-Kanal	1.004.200	1.004.200	59.203	86,5	11,60	11,60	0,68
	Linksemsische Kanäle	401.100	401.100	9.268	9,7	41,35	41,35	0,95
	Kanal Rhein-Kleve	481.600	574.900	46.788	4,8	100,33	119,77	9,74
	Elbe-Lübeck-Kanal	2.504.700	2.504.700	309.291	608,4	4,11	4,11	0,50
	Nord-Ostsee-Kanal	39.716.800	54.218.800	13.350.200	713,6	55,65	75,97	18,70
	Westdeutsche Kanäle	60.517.100	114.050.800	34.042.456	21.435,8	2,82	5,32	1,59

Totale uitgaven voor de wegen

in 1.000 r.e.

	Bedrag van de uitgaven			Structuur van de uitgaven (in % van de totale uitgaven)	
	Investerings- uitgaven	Lopende uitgaven	Totale uitgaven	Investerings- uitgaven	Lopende uitgaven
BELGIE					
Autowegen	111.782	8.363	120.145	93,0	7,0
Andere rijkswegen	49.467	29.030	78.497	63,0	37,0
Provinciale wegen	5.902	3.391	9.293	63,5	36,5
TOTAAL GECLASSIFICEERDE WEGEN	167.151	40.784	207.935	80,4	19,6
Gemeentewegen	-	-	60.000	-	-
TOTAAL-GENERAAL	-	-	267.935	-	-
DUITSLAND					
Bundesautobahnen	262.738	91.672	354.410	74,1	25,9
Bundesstrassen	393.587	159.969	553.556	71,1	28,9
Landstrassen I. Ordnung	246.029	161.322	407.351	60,4	39,6
Landstrassen II. Ordnung	138.648	79.527	218.175	63,5	36,5
TOTAAL GECLASSIFICEERDE WEGEN	1.041.002	492.490	1.533.492	67,9	32,1
Gemeindestrassen	-	-	1.279.896	-	-
TOTAAL-GENERAAL	-	-	2.813.388	-	-
FRANKRIJK					
Autoroutes	98.049	13.824	111.873	87,6	12,4
Routes nationales	234.000	176.204	410.204	57,0	43,0
Chemins départementaux	96.425	241.570	337.995	28,5	71,5
TOTAAL GECLASSIFICEERDE WEGEN	428.474	431.598	860.072	49,8	50,2
Voies communales	-	-	431.375	-	-
TOTAAL GECLASSIFICEERDE WEGEN	-	-	1.291.447	-	-
ITALIE					
Autostrade	224.357	53.942	278.299	80,6	19,4
Strade statali	185.395	119.832	305.218	60,7	39,3
Strade provinciali	138.998	125.885	264.883	52,5	47,5
TOTAAL GECLASSIFICEERDE WEGEN	548.750	299.650	848.400	64,7	35,3
Strade comunali	-	-	190.011	-	-
TOTAAL-GENERAAL	-	-	1.038.411	-	-
LUXEMBURG					
Routes d'Etat	3.505	1.638	5.143	68,1	31,9
Chemins repris	1.720	2.108	3.828	44,9	55,1
TOTAAL GECLASSIFICEERDE WEGEN	5.225	3.746	8.971	58,2	41,8
Chemins vicinaux	-	-	4.384	-	-
TOTAAL-GENERAAL	-	-	13.355	-	-
NEDERLAND					
Auto snelwegen van het	93.840	22.328	116.168	80,8	19,2
Rijkswegenplan 1958	-	-	-	-	-
Overige wegen van het RWP	7.700	12.227	19.927	38,6	61,4
Wegen van de provinciale	36.097	15.688	51.785	69,7	30,3
wegenplannen (secundaire wegen)	-	-	-	-	-
Wegen van de tertiaire wegenplan-	9.357	11.496	20.853	44,9	55,1
nen (exclusief gemeente- en daar-	-	-	-	-	-
aan gelijkgestelde wegen)	-	-	-	-	-
TOTAAL GECLASSIFICEERDE WEGEN	146.994	61.739	208.733	70,4	29,6
Gemeente- en daaraan gelijkge-	-	-	192.372	-	-
stelde wegen	-	-	-	-	-
TOTAAL-GENERAAL	-	-	401.105	-	-
TOTAAL EEG	-	-	5.825.641	-	-
waarvan geoclassificeerde wegen	-	-	3.667.603	-	-
gemeentewegen	-	-	2.158.038	-	-

in miljoen voertuig-km

	België				Duitsland				Frankrijk			
	Net- lengte (km)	Voertuig-km			Net- lengte (km)	Voertuig-km			Net- lengte (km)	Voertuig-km		
		P.A. (1)	B.A. (2)	Totaal		P.A. (1)	B.A. (2)	Totaal		P.A. (1)	B.A. (2)	Totaal
Autowegen	316	1.268 (84 %)	241 (16 %)	1.509 (100 %)	3.440	17.171 (84,7 %)	3.100 (15,3 %)	20.271 (100 %)	650	2.563 (84,8 %)	458 (15,2 %)	3.021 (100 %)
Andere wegen	11.410	12.758 (79,3 %)	3.329 (20,7 %)	16.087 (100 %)	143.406	101.575 (84,1 %)	19.166 (15,9 %)	120.741 (100 %)	361.000	86.783 (81,3 %)	20.018 (18,7 %)	106.801 (100 %)
Gemeentewegen	80.000	3.000 (87,8 %)	416 (12,2 %)	3.416 (100 %)	113.689	51.525 (84,4 %)	9.520 (15,6 %)	61.045 (100 %)	420.000	22.900 (71,8 %)	9.000 (28,2 %)	31.900 (100 %)
Totaal	91.726	17.026 (81,0 %)	3.986 (19,0 %)	21.012 (100 %)	260.535	170.271 (84,3 %)	31.786 (15,7 %)	202.057 (100 %)	781.650	112.246 (79,2 %)	29.476 (20,8 %)	141.722 (100 %)

	Italië				Net- lengte (km)	Luxemburg				Net- lengte (km)	Nederland			
	Net- lengte (km)	Voertuig-km				Net- lengte (km)	Voertuig-km				Net- lengte (km)	Voertuig-km		
		P.A. (1)	B.A. (2)	Totaal			P.A. (1)	B.A. (2)	Totaal			P.A. (1)	B.A. (2)	Totaal
Autowegen	2.127	7.105 (80,9 %)	1.682 (19,1 %)	8.787 (100 %)	-	-	-	-	586	3.331 (84 %)	637 (16 %)	3.968 (100 %)		
Andere wegen	102.100	33.743 (70 %)	14.483 (30 %)	48.226 (100 %)	2.741	653 (73 %)	242 (27 %)	895 (100 %)	10.742	9.242 (82 %)	2.023 (18 %)	11.265 (100 %)		
Gemeentewegen	137.000	23.882 (74,7 %)	8.088 (25,3 %)	31.970 (100 %)	1.071	165 (83,3 %)	33 (16,7 %)	198 (100 %)	60.090	14.022 (83,1 %)	2.851 (16,9 %)	16.873 (100 %)		
Totaal	241.227	64.730 (72,7 %)	24.253 (27,3 %)	88.983 (100 %)	3.812	818 (74,8 %)	275 (25,2 %)	1.093 (100 %)	71.418	26.595 (82,8 %)	5.511 (17,2 %)	32.106 (100 %)		

(1) Personenauto's

(2) Bedrijfsauto's (vrachtwagens en autobussen)

Gebruik van de wegen

Aantal voertuigpassages per km weg

(alle voertuigen te zamen)

	België	Duitsland	Frankrijk	Italië	Luxemburg	Nederland
Autowegen	4.775.000	5.892.000	4.647.000	4.131.000	-	6.771.000
Andere wegen	1.409.000	841.000	295.000	472.000	326.000	1.048.000
Gemeentewegen	43.000	536.000	75.000	233.000	184.000	280.000
Totaal	229.000	775.000	181.000	368.000	287.000	449.000

Uitgaven voor de wegen per km weg en 1.000 voertuigkm

in r.e.

	Uitgaven voor de wegen			Uitgaven voor de wegen	
	per km weg	per 1.000 v-km		per km weg	per 1.000 v-km
<u>BELGIE</u>			<u>ITALIE</u>		
Autowegen	380.205	79,6	Autowegen	130.841	31,8
Andere wegen	7.694	5,5	Andere wegen	5.567	11,8
TOTAAL GECLASSIF. WEGEN	17.732	11,8	TOTAAL GECLASSIF. WEGEN	8.116	14,9
Gemeentewegen	750	17,6	Gemeentewegen	1.386	5,9
TOTAAL-GENERAAL	2.921	12,8	TOTAAL-GENERAAL	4.304	11,7
<u>DUITSLAND</u>			<u>LUXEMBURG</u>		
Autowegen	103.026	17,5	Autowegen	-	-
Andere wegen	8.222	9,8	Andere wegen	3.272	10,0
TOTAAL GECLASSIF. WEGEN	10.443	10,9	TOTAAL GECLASSIF. WEGEN	3.272	10,0
Gemeentewegen	1.126	21,0	Gemeentewegen	4.093	22,1
TOTAAL-GENERAAL	1.080	13,9	TOTAAL-GENERAAL	3.503	12,2
<u>FRANKRIJK</u>			<u>NEDERLAND</u>		
Autowegen	172.110	37,0	Autowegen	198.239	29,3
Andere wegen	2.073	7,0	Andere wegen	8.839	8,2
TOTAAL GECLASSIF. WEGEN	2.378	7,8	TOTAAL GECLASSIF. WEGEN	18.876	13,7
Gemeentewegen	1.027	13,5	Gemeentewegen	3.201	11,4
TOTAAL-GENERAAL	1.652	9,1	TOTAAL-GENERAAL	5.616	12,5

Opbrengst van de belastingen, heffingen en
vergoedingen voor het gebruik van de wegen (1)

in 1.000 r.e.

	België		Duitsland		Frankrijk		Italië		Luxemburg		Nederland	
	(2)	(3)	(2)	(3)	(2)	(3)	(2)	(3)	(2)	(3)	(2)	(3)
1. Brandstofbelastingen												
benzine	177.099	63,4	1.186.250	49,8	1.677.998	72,4	1.104.274	58,1	2.271	36,3	228.556	66,6
gasolie	17.921	6,4	455.000	19,1	284.200	12,3	255.635	13,4	1.093	17,5	6.679	1,9
andere minerale oliën	479	0,2	32.250	1,4	85.666	3,7	220.414	11,6	195	3,1	-	-
Gedeeltelijk totaal	195.499	70,0	1.673.500	70,3	2.047.864	88,4	1.580.323	83,1	3.559	56,9	235.235	68,5
2. Motorrijtuigenbelastingen	83.850	30,0	708.250	29,7	249.568	10,8	223.520	11,8	2.634	42,1	107.640	31,3
3. Tollen	-	-	-	-	17.885	0,8	97.216	5,1	-	-	-	-
4. Parkeergelden	-	-	.(4)	.(4)	-	-	-	-	67	1,0	580	0,2
TOTAAL-GENERAAL	279.349	100,0	2.381.750	100,0	2.315.317	100,0	1.901.059	100,0	6.260	100,0	343.455	100,0

1) Details betreffende de aangehouden elementen zijn vermeld op bladzijde 2 van deze tabel

2) Bedrag in absolute cijfers

(3) Bedrag in % van het totaal-generaal

(4) De opbrengst van deze heffingen kon niet worden vastgesteld

Details betreffende de elementen vermeld in de tabel op bladzijde 1België

Accijnzen op minerale oliën

Verkeersbelasting op de autovoertuigen

Duitsland

Mineralölsteuer

Kraftfahrzeugsteuer

Frankrijk

Taxe intérieure sur les produits pétroliers

Taxe générale et surtaxe sur les véhicules servant au transport de marchandises par route

Taxe différentielle sur les automobiles

Taxe sur les véhicules de tourisme des sociétés.

Italië

Diritti di fabbricazione sugli olli minerali

Tassa di circolazione sugli autoveicoli

Tassa addizionale del 5 % sulle tasse di circolazione

Luxemburg

Droits d'accise sur les huiles minérales

Taxe de circulation sur les véhicules automoteurs

Nederland

Accijns op minerale oliën

Motorrijtuigenbelasting

LANDWEGENTABEL 17Vergelijking tussen de uitgaven voor de wegen en de totale ontvangsten
uit het gebruik van de landwegen

in 1.000 r.e.					
:	:	:	:	:	:
:	Totale	Uitgaven	Overschot	Tekort	Verhouding
:	ontvangsten	voor de	aan ontvangsten		<u>ontvangsten</u>
:	:	wegen	:	:	<u>uitgaven</u>
:	:	:	:	:	:
: België	279.349	267.935	11.414		104,3
:	:	:	:	:	:
: Duitsland	2.381.750	2.813.388		431.638	84,7
:	:	:	:	:	:
: Frankrijk	2.315.317	1.291.447	1.023.870		179,3
:	:	:	:	:	:
: Italië	1.901.059	1.038.411	862.648		183,1
:	:	:	:	:	:
: Luxemburg	6.260	13.355		7.095	46,9
:	:	:	:	:	:
: Nederland	343.455	401.105		57.650	85,6
:	:	:	:	:	:
:	:	:	:	:	:

Opbrengst van de belastingen op auto's

(in absolute cijfers en ten opzichte van de totale belastingopbrengst)

in 1.000 r.e.

	België		Duitsland		Frankrijk		Italië		Luxemburg		Nederland	
	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)
Motorrijtuigen- belastingen	83.850	2,08	708.250	4,36	249.568	1,08	223.520	1,76	2.634	1,32	107.640	3,92
waarvan PA (4)	33.308	0,83	427.500	2,63	178.417	0,77	168.960	1,33	1.956	0,98	50.784	1,85
BA (5)	50.542	1,25	280.750	1,73	71.151	0,31	54.560	0,43	678	0,34	56.856	2,07
Brandstofbe- lastingen	195.499	4,86	1.673.500	10,31	2.047.864	8,83	1.580.323	12,48	3.559	1,79	235.235	8,58
waarvan PA (4)	159.160	3,96	1.154.000	7,11	1.494.892	6,45	(3)	(3)	2.040	1,03	202.335	7,38
BA (5)	36.339	0,90	519.500	3,20	552.972	2,38	(3)	(3)	1.519	0,76	32.900	1,20
Totale belas- tingen	279.349	6,94	2.381.750	14,77	2.297.432	9,91	1.803.843	14,24	6.193	3,11	342.875	12,50
waarvan PA (4)	192.468	4,78	1.581.500	9,74	1.673.309	7,22	(3)	(3)	3.996	2,01	253.119	9,23
BA (5)	86.881	2,16	800.250	5,03	624.123	2,69	(3)	(3)	2.197	1,10	89.756	3,27

(1) In absolute cijfers

(2) In % van de totale belastingopbrengst

(3) Geen gegevens beschikbaar

(4) PA = personenauto

(5) BA = bedrijfsauto

Specificatie van de opbrengst van de belastingen
op auto's naar personenauto's en bedrijfsauto's

in r.o.

	België			Duitsland			Frankrijk			Italië			Luxemburg			Nederland		
	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)
Personenauto's																		
Motorrijtuigenbe-	33.308	39,7	17,3	427.500	60,4	27,0	178.417	71,5	10,7	168.960	75,6	(4)	1.956	74,2	48,9	50.784	47,2	20,1
lastingen																		
Brandstofbelastingen	159.160	81,4	82,7	1.154.000	69,0	73,0	1.494.892	73,0	89,3	(4)	(4)	(4)	2.040	57,4	51,1	202.335	86,0	79,9
Totaal personenauto's	192.468	68,9	100,0	1.681.500	100,0	100,0	1.673.309	72,8	100,0	(4)	(4)	(4)	3.996	64,5	100,0	253.119	73,8	100,0
Bedrijfsauto's																		
Motorrijtuigenbe-	50.542	60,3	58,2	280.750	39,6	35,1	71.151	28,5	11,4	54.560	24,4	(4)	678	25,8	30,9	56.856	52,8	63,3
lastingen																		
Brandstofbelastingen	36.339	18,6	41,8	519.500	31,0	64,9	552.972	27,0	88,6	(4)	(4)	(4)	1.519	42,6	69,1	32.900	14,0	36,7
Totaal bedrijfs-	86.881	31,1	100,0	800.250	100,0	100,0	624.123	27,2	100,0	(4)	(4)	(4)	2.197	35,5	100,0	89.756	26,2	100,0
auto's																		
Alle auto's te samen																		
Motorrijtuigenbe-	83.850	100,0	30,0	708.250	100,0	29,7	249.568	100,0	10,9	223.520	100,0	12,4	2.634	100,0	42,5	107.640	100,0	31,4
lastingen																		
Brandstoflastingen	195.499	100,0	70,0	1.673.500	100,0	70,3	2.047.864	100,0	89,1	1.580.323		87,6	3.559	100,0	57,5	235.235	100,0	68,6
Totaal-generaal	279.349	100,0	100,0	2.381.750	100,0	100,0	2.297.432	100,0	100,0	1.803.843		100,0	6.193	100,0	100,0	342.875	100,0	100,0

(1) In absolute cijfers

(2) In % van de totale opbrengst van de betrokken belasting of van alle belastingen op auto's

(3) In % van het totaal van de belastingen op het betrokken voertuigtype

(4) Geen gegevens beschikbaar

Opbrengst van de belastingen op auto's
per 1.000 voertuigkm

in r.e.

Land	Motorrijtuigen- belastingen	Brandstofbe- lastingen	Motorrijtuigenbelasting + brandstof- belastingen		
	PA + BA (1)	PA + BA (1)	PA (1)	BA (1)	PA + BA (1)
België	4,0	9,3	11,3	21,8	13,3
Duitsland	3,5	8,3	9,9	25,2	11,8
Frankrijk	1,8	14,4	14,9	21,2	16,2
Italië	2,5	17,8	(2)	(2)	20,3
Luxemburg	2,4	3,3	4,9	7,9	5,7
Nederland	3,4	7,3	9,5	16,3	10,7

(1) PA = personenauto's
BA = bedrijfsauto's

(2) Geen gegevens beschikbaar

LANDWEGENTABEL 21Autopark

Voertuigtypes	België	Duitsland	Frankrijk	Italië	Luxemburg	Nederland	Totaal EEG
Personenauto's en combinatiewagens	1.492.130	10.302.080	10.400.000	6.432.925	65.343	1.502.226	30.194.704
Bedrijfsauto's	213.346	1.296.231	2.608.272	1.007.097	10.720	285.904	5.421.570
waarvan vrachtauto's	172.013	915.656	2.194.540	908.455	7.408	233.950	4.432.022
aanhangwagens	7.124	209.954	256.791	49.131	1.900	18.414	543.314
trekkers	9.143	103.762	48.000	7.940	462	8.960	178.267
opleggers	12.405	27.581	59.172	8.852	450	14.945	123.405
autobussen	12.661	39.278	49.769	32.719	500	9.635	144.562
Speciale voer- tuigen	3.811	154.223	204.833	(1)	776	8.073	.

(1) Gegevens 1967

Prijzen en belastingen voor gewone benzine
havengebieden - januari 1970

in r.e.

	België	Duitsland	Frankrijk		Italië	Luxemburg	Nederland
			Le Havre	Marseille			
Prijzen op 1.1.1970							
Per metrieke ton (exclusief belastingen)	59,62	46,14	61,87	61,87	62,13	75,12	69,13
Belasting per metrieke ton							
Binnenlandse belasting - accijns	147,58	132,25	152,09	152,09	212,72	135,17	137,43
Omzetbelasting - BTW	20,41	19,61 (1)	38,74	38,74	12,05	7,37 (1)	24,77 (1)
Factuurbelasting	1,49						
Invloed belasting op ruwe olie	0,14						
Bijdrage steunfonds koolwaterstoffen			5,78	5,78			
IFP			0,44	0,44			
Totale belastingen	169,62	151,86	197,05	197,05	224,77	142,54	162,20
Totale belastingdruk voor de wegvervoerders	169,62	132,25	197,05	197,05	224,77	135,17	137,43
Verkoopprijs aan de pomp	16,62	14,32	18,72	18,72	20,80	15,78	16,73
Soortelijk gewicht	0,725	0,723	0,723	0,723	0,725	0,725	0,723

(1) BTW terugvorderbaar

Prijzen en belastingen voor superbenzine
havengebieden - januari 1970

in r.e.

	België	Duitsland	Frankrijk Le Havre : Marseille	Italië	Luxemburg	Nederland
Prijzen op 1.1.1970						
Per metrieke ton (exclusief belastingen)	69,82	67,73	73,30	71,25	77,27	82,77 : 73,89
Belasting per metrieke ton						
Binnenlandse belasting - accijns	143,23	128,00	154,26	154,26	212,72	131,19 : 132,48
Omzetbelasting - BTW	21,13	21,50 (1)	41,11	41,11	12,71	8,53 (1) : 24,73 (1)
Factuurbelasting	1,56					
Invloed belasting op ruwe olie	0,14					
Bijdrage steunfonds koolwaterstoffen			5,59	5,59		
IFP			0,44	0,44		
Totale belastingen	166,06	149,50	201,40	201,40	225,43	139,72 : 157,21
Totale belastingdruk voor de wegvervoerders	166,06	128,00	201,40	201,40	225,43	131,19 : 132,48
Verkoopprijs aan de pomp	17,62	16,22	20,52	20,37	22,40	16,62 : 17,33
Soortelijk gewicht	0,747	0,747	0,747	0,747	0,747	0,747 : 0,750

(1) BTW terugvorderbaar

Prijzen en belastingen voor dieselolie
havengebieden - januari 1970

in r.e.

	België	Duitsland	Frankrijk Le Havre : Marseille	Italië	Luxemburg	Nederland	
Prijzen op 1.1.1970	57,97	54,32	50,22	49,55	43,16	59,64	51,62
Per metrieke ton (exclusief belastingen)							
Belasting per metrieke ton							
Binnenlandse belasting - accijns	51,81	106,13	78,30	78,30	86,40	27,71	14,65
Omzetbelasting - BTW	10,712	17,64 (1)	22,71	22,51	13,30	3,49 (1)	2,65 (1)
Factuurbelasting	0,80						
Invloed belasting op ruwe olie	0,14						
Bijdrage steunfonds koolwaterstoffen			0,43	0,43			
Totale belastingen	63,46	123,77	101,44	101,24	99,70	31,20	17,30
Totale belastingdruk voor de wegvervoerders	63,46	106,13	101,44	101,24	99,70	27,71	14,65
Verkoopprijs aan de pomp	10,08	14,78	12,60	12,50	12,00	7,52	5,72
Soortelijk gewicht	0,83	0,83	0,831	0,831	0,84	0,83	0,83

(1) BTW terugvorderbaar

Motorrijtuigenbelastingen voor bepaalde types vrachtauto's en
vrachtautocombinaties
(Stand per 1.6.1969)

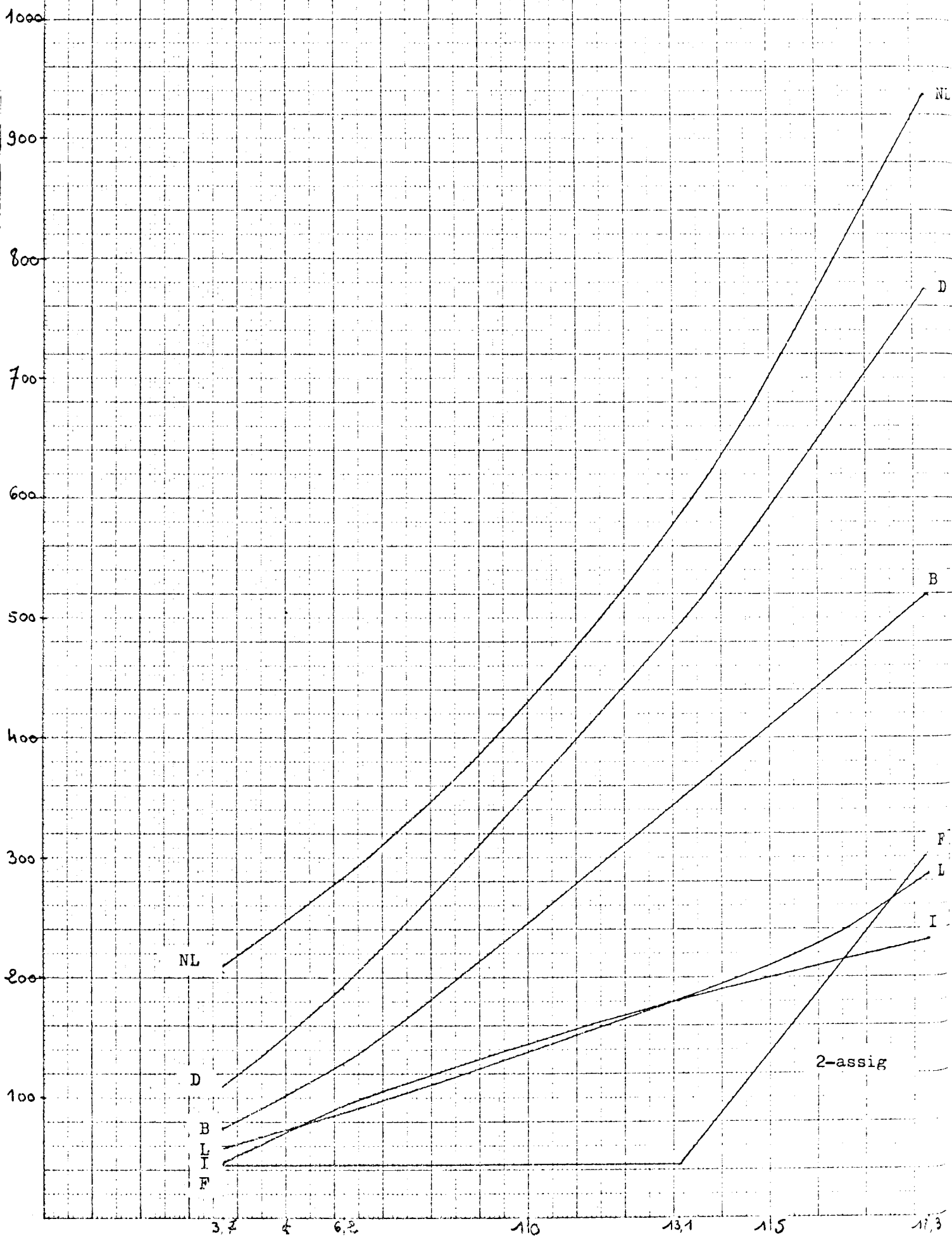
in r.o.

Types		België	Duitsland	Frankrijk	Italië	Luxemburg	Nederland
<u>Bestelauto</u>							
Leeggewicht	1.800 kg						
Laadvermogen	1.900 kg	74,16	109,38	40,52 (1)	42,84	57,60	209,34
Totaalgewicht	3.700 kg						
<u>Vrachtauto</u>							
Leeggewicht	2.500 kg						
Laadvermogen	3.700 kg	127,50	191,12	40,52 (1)	93,24	84,80	282,84
Totaalgewicht	6.200 kg						
<u>Vrachtauto</u>							
Leeggewicht	5.000 kg						
Laadvermogen	8.100 kg	346,00	491,26	40,52 (1)	181,44	180,80	581,68
Totaalgewicht	13.100 kg						
<u>Vrachtauto</u>							
Leeggewicht	7.500 kg						
Laadvermogen	10.800 kg	519,00	773,76	304,50 (1)	231,84	284,80	939,30
Totaalgewicht	18.300 kg						
<u>Aanhangercombinatie</u>							
Leeggewicht	8.000 kg						
Laadvermogen	14.000 kg	520,00	781,26	40,52 (2)	305,42	269,00	875,62
Totaalgewicht	22.000 kg						
<u>Opleggercombinatie</u>							
Leeggewicht	10.000 kg						
Laadvermogen	18.000 kg	692,00	929,76	495,32 (3)	369,18	349,00	1.125,46
Totaalgewicht	28.000 kg						
<u>Aanhangercombinatie</u>							
Leeggewicht	10.000 kg						
Laadvermogen	18.000 kg	692,00	1.062,50	40,52 (2)	388,08	344,00	1.130,36
Totaalgewicht	28.000 kg						
<u>Opleggercombinatie</u>							
Leeggewicht	12.000 kg						
Laadvermogen	20.000 kg	830,40	1.114,54	1.421,00 (3)	369,18	424,00	1.399,80
Totaalgewicht	32.000 kg			162,40 (4)			
<u>Aanhangercombinatie</u>							
Leeggewicht	11.100 kg						
Laadvermogen	20.900 kg	768,12	1.273,76	142,10 (2)	493,92	389,00	1.282,22
Totaalgewicht	32.000 kg						
<u>Opleggercombinatie</u>							
Leeggewicht	13.000 kg						
Laadvermogen	22.000 kg	899,60	1.269,38	604,94 (4)	379,26	454,00	1.541,88
Totaalgewicht	35.000 kg			162,40 (5)			
<u>Aanhangercombinatie</u>							
Leeggewicht	13.000 kg						
Laadvermogen	22.000 kg	899,60	1.442,50	406,00 (2)	493,92	459,00	1.551,68
Totaalgewicht	35.000 kg						

- (1) Twee-assige vrachtauto
- (2) Twee-assige vrachtauto met twee-assige aanhanger
- (3) Twee-assige trekker met eenassige oplegger
- (4) Drie-assige trekker met eenassige oplegger
- (5) Twee-assige trekker met twee-assige oplegger

r.e.

Structuur en hoogte van de motorrijtuigenbelasting
voor vrachtauto's



Belastingdruk op twee voertuigtypen op basis van het jaarlijkse parcours
(Stand per 1.6.1969)

I. Afzonderlijke vrachtauto : Leeggewicht 2.500 kg Brandstofverbruik : 22 l/100 km
 Laadvermogen : 3.700 kg
 Totaalgewicht : 6.200 kg

in r.e.

L A N D	Jaarlijks parcours km	Jaarlijks verbruik dieselolie (in l)	Motor- rijtuigen- belasting	Dieselolie- accijns	Totale belasting- druk	Motorrijtuigen- belasting	Dieselolie- accijns
						in % van de totale belastingdruk	
<u>BELGIE</u>	30.000	6.600	127,50	283,80	411,30	31,0	69,0
	50.000	11.000	127,50	473,00	600,50	21,2	78,8
	60.000	13.200	127,50	567,60	695,10	18,3	81,7
<u>DUITSLAND</u>	30.000	6.600	191,12	531,24	722,36	26,5	73,5
	50.000	11.000	191,12	885,52	1.076,64	17,8	82,2
	60.000	13.200	191,12	1.062,62	1.253,74	15,2	84,8
<u>FRANKRIJK</u>	30.000	6.600	40,52	449,34	489,86	8,3	91,7
	50.000	11.000	40,52	748,90	789,42	5,1	94,9
	60.000	13.200	40,52	898,68	939,20	4,3	95,7
<u>ITALIE</u>	30.000	6.600	93,24	479,00	572,24	16,3	83,7
	50.000	11.000	93,24	798,34	891,58	10,5	89,5
	60.000	13.200	93,24	958,00	1.051,24	8,9	91,1
<u>LUXEMBURG</u>	30.000	6.600	84,80	151,80	236,60	35,8	64,2
	50.000	11.000	84,80	253,00	337,80	25,1	74,9
	60.000	13.200	84,80	303,60	388,40	21,8	78,2
<u>NEDERLAND</u>	30.000	6.600	282,84	80,16	363,00	77,9	22,1
	50.000	11.000	282,84	133,58	416,42	67,9	32,1
	60.000	13.200	282,84	160,30	443,14	63,8	36,2

II. Opleggercombinatie : Leeggewicht 13.000 kg Brandstofverbruik : 46 l/100 km
 Laadvermogen 22.000 kg
 Totaalgewicht 35.000 kg

<u>BELGIE</u>	80.000	36.800	899,60	1.582,40	2.482,00	36,2	63,8
	100.000	46.000	899,60	1.978,00	2.877,60	31,3	68,7
	120.000	55.200	899,60	2.373,60	3.273,20	27,5	72,5
<u>DUITSLAND</u>	80.000	36.800	1.269,38	2.962,50	4.231,88	30,0	70,0
	100.000	46.000	1.269,38	3.703,12	4.972,50	25,5	74,5
	120.000	55.200	1.269,38	4.443,74	5.713,12	22,2	77,8
<u>FRANKRIJK</u>	80.000	36.800	604,94	2.505,42	3.110,36	19,4	80,6
	100.000	46.000	604,94	3.131,78	3.736,72	16,2	83,8
	120.000	55.200	604,94	3.758,14	4.363,08	13,9	86,1
<u>ITALIE</u>	80.000	36.800	379,26	2.670,80	3.050,06	12,4	87,6
	100.000	46.000	379,26	3.338,50	3.717,76	10,2	89,8
	120.000	55.200	379,26	4.006,20	4.385,46	8,6	91,4
<u>LUXEMBURG</u>	80.000	36.800	454,00	846,40	1.300,40	34,9	65,1
	100.000	46.000	454,00	1.058,00	1.512,00	30,0	70,0
	120.000	55.200	454,00	1.269,60	1.723,60	26,3	73,7
<u>NEDERLAND</u>	80.000	36.800	1.541,88	446,90	1.988,78	77,5	22,5
	100.000	46.000	1.541,88	558,62	2.100,50	73,4	26,6
	120.000	55.200	1.541,88	670,34	2.212,22	69,7	30,3