



EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 27.6.2025
COM(2025) 348 final

2025/0188 (COD)

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot wijziging van Richtlijn 1999/62/EG wat betreft de verlenging van de periode waarin emissievrije zware bedrijfsvoertuigen kunnen profiteren van aanzienlijk verlaagde tarieven voor infrastructuurheffingen of gebruiksrechten of van vrijstelling van betaling daarvan

(Voor de EER relevante tekst)

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

• Motivering en doel van het voorstel

Het kompas voor concurrentievermogen¹ dient in het huidige mandaat als leidraad voor het economisch beleid van de Commissie. Het is gebaseerd op de Verklaring van Boedapest² van de Europese Raad en de Verklaring van Antwerpen³ van vertegenwoordigers van het Europese bedrijfsleven en de Europese vakbonden. In het kompas voor concurrentievermogen wordt een *gezamenlijke routekaart voor decarbonisatie en concurrentievermogen* vermeld als een van drie transformatievereisten om het concurrentievermogen te stimuleren.

Die vereiste is uitgewerkt in de Clean Industrial Deal⁴, met als doel het concurrentievermogen van de EU te versterken en tegelijk op koers te blijven om klimaatneutraliteit te bereiken. De focus ligt op het ondersteunen en creëren van de juiste omstandigheden voor bedrijven om dat doel te bereiken. Een ander doel is de economische zekerheid en energiezekerheid van de EU te vergroten, door de afhankelijkheid van ingevoerde fossiele brandstoffen te verminderen en het aandeel koolstofvrij geproduceerde energie in de EU te vergroten.

In het kompas voor concurrentievermogen en de Clean Industrial Deal wordt bijzondere aandacht besteed aan de autosector. Die sector ondergaat een grondige en transformatieve verschuiving als gevolg van technologische veranderingen, zoals digitalisering en decarbonisatie. Met dat in gedachten heeft de Commissie een industrieel actieplan voor de Europese autosector goedgekeurd⁵.

In de drie strategieën wordt decarbonisatie genoemd als een krachtige prikkel voor groei en worden concrete maatregelen voorgesteld om de industrieën van de EU een sterkere businesscase voor schone productie te bieden. Het actieplan bevat specifieke stimulansen om het gebruik te stimuleren van emissievrije voertuigen, waaronder zware bedrijfsvoertuigen.

In 2022 veroorzaakte de sector zwaar wegvervoer 27,5 % van de CO₂-uitstoot van het wegvervoer⁶, hoewel hij maar 2,4 % van het wagenpark uitmaakt⁷. De CO₂-uitstoot van het zware wegvervoer maakte meer dan 6,9 % uit van alle emissies in de EU en was 20 % hoger dan in 1995.

Het goederenvervoer over de weg is een “moeilijk te decarboniseren sector”, wat betekent dat een vermindering van de uitstoot meer kost dan in andere economische sectoren. Bovendien is de markt voor goederenvervoer over de weg zeer concurrerend en wordt hij gekenmerkt door

¹ COM(2025) 30 final.

² <https://consilium.europa.eu/nl/press/press-releases/2024/11/08/the-budapest-declaration/>.

³ <https://antwerp-declaration.eu/>.

⁴ COM(2025) 85 final.

⁵ COM(2025) 95 final.

⁶ De CO₂-uitstoot van de sector zwaar wegvervoer steeg tussen 1995 en 2022 met 20 % en het verkeersvolume steeg in dezelfde periode met 70 %. Relatief gezien daalde de CO₂-uitstoot dus, dankzij efficiëntere voertuigen. Die verbetering zorgde echter niet voor een absolute daling van de CO₂-uitstoot, doordat het verkeersniveau steeg. Ter vergelijking: de CO₂-uitstoot en het verkeersvolume van auto's stegen in dezelfde periode met respectievelijk 9 % en 24 %. https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook/statistical-pocketbook-2024_en.

⁷ https://www.acea.auto/files/ACEA_Report_-_Vehicles_on_European_roads_2025.pdf.

lage winstmarges, waardoor investeringen in dure reductietechnologieën, zoals emissievrije voertuigen, worden beperkt.

Innovatie door fabrikanten van zware bedrijfsvoertuigen heeft de afgelopen jaren geleid tot de ingebruikname van emissievrije modellen in alle gebruikssituaties, ook het langeafstandsvervoer⁸. Sinds 2019 is het gebruik ervan aanzienlijk toegenomen⁹. In 2024 waren 3,9 % van alle nieuwe zware bedrijfsvoertuigen emissievrije voertuigen¹⁰; 1,2 % van de nieuwe zware vrachtvoertuigen woog meer dan 12 ton. Het aandeel emissievrije voertuigen in het wagenpark van zware bedrijfsvoertuigen blijft echter extreem laag¹¹.

De doelstelling om de CO₂-uitstoot van zware bedrijfsvoertuigen tegen 2025 te verminderen met 15 % ten opzichte van het niveau van 2019¹² kan worden bereikt door conventionele voertuigen efficiënter te maken, maar het gebruik van emissievrije voertuigen moet snel stijgen om de daaropvolgende doelstellingen te halen¹³. De initiële investering voor de aankoop van een emissievrij voertuig ligt echter ongeveer 2,5 keer hoger dan de kost van een gelijkwaardig conventioneel voertuig¹⁴ en blijft een van de belangrijkste belemmeringen voor een bredere inzet.

In tegenstelling tot de markt voor personenauto's is de markt voor zware bedrijfsvoertuigen een business-to-businessmarkt. Investeringskeuzes worden bepaald door de kosten van een voertuig tijdens de gehele levensduur ervan: de totale kosten van eigendom¹⁵ (total cost of ownership, TCO). De markt voor zware bedrijfsvoertuigen is prijsgevoelig. Dat betekent dat de aankoopbeslissing van exploitanten die investeren in een nieuw voertuig, waarschijnlijk wordt bepaald door de TCO van het voertuig. Exploitanten zullen met andere woorden een

⁸ Zie Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad over de technologie- en marktrijpheid van zware wegvoertuigen (COM(2025) 260). Zie ook een lijst van de bestaande emissievrije modellen, in het document aan het einde van deze webpagina: <https://www.acea.auto/news/truck-and-bus-manufacturers-contribution-to-climate-neutral-road-transport/>.

⁹ In vergelijking met 2019 werden in 2024 veertig keer meer emissievrije zware vrachtvoertuigen met een gewicht van meer dan 12 ton verkocht, 6,5 keer meer emissievrije zware vrachtvoertuigen met een gewicht tussen 3,5 en 12 ton, en vier keer meer emissievrije bussen en touringcars. De verkoopcijfers voor emissievrije voertuigen in 2024: 3 400 zware vrachtvoertuigen met een gewicht van meer dan 12 ton (ongeveer 1,2 % van de nieuwe inschrijvingen), 4 800 met een gewicht tussen 3,5 en 12 ton (10 %), en 6 000 bussen en touringcars (17 %). <https://theicct.org/publication/r2z-eu-hdv-market-development-quarterly-jan-dec-2024-feb25/>.

¹⁰ <https://theicct.org/publication/r2z-eu-hdv-market-development-quarterly-jan-dec-2024-feb25/>.

¹¹ In 2023 maakten batterijelektrische zware vrachtvoertuigen (d.w.z. voertuigen van meer dan 3,5 ton) 0,1 % van het wagenpark van de EU uit (met 1 % had Denemarken het hoogste aandeel). Batterijelektrische bussen en touringcars maakten 2,5 % van het wagenpark uit (Nederland had het hoogste aandeel met 17,7 %). https://www.acea.auto/files/ACEA_Report_-_Vehicles_on_European_roads_2025.pdf.

¹² De emissiereductiedoelstellingen voor de sector zwaar wegvervoer zijn vastgesteld in Verordening (EU) 2019/1242 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 tot vaststelling van CO₂-emissionormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen. Zie het onderstaande deel over “Samenhang met andere beleidsgebieden van de EU”.

¹³ Fabrikanten gaven aan dat naar verwachting ongeveer één op de drie nieuwe zware bedrijfsvoertuigen in 2030 een emissievrij voertuig zal zijn. Zie COM(2025) 260 en de bijbehorende ondersteunende studie: “Market readiness analysis – Expected uptake of alternative fuel heavy-duty vehicles until 2030 and their corresponding infrastructure needs”, <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/8a598b35-40f3-11f0-b9f2-01aa75ed71a1/>.

¹⁴ Een vergelijking tussen de detailhandelsprijzen van vrachtwagens die door verschillende technologieën worden aangedreven, is te vinden in aanhangsel C van deze studie: <https://theicct.org/publication/total-cost-ownership-trucks-europe-nov23/>.

¹⁵ De TCO van een voertuig is de som van de initiële aankoopkosten en de exploitatiekosten van het voertuig tijdens de nuttige levensduur ervan (brandstof, onderhoud, belastingen, wegenheffingen en verzekeringen).

businesscase hebben om te investeren in een emissievrij voertuig, zodra de kosten daarvan lager zijn dan de kosten van een conventioneel voertuig op fossiele brandstof.

De operationele kosten en bijgevolg de TCO van emissievrije voertuigen kunnen worden verlaagd door gedifferentieerde wegenheffingen. Die kunnen dus bijdragen tot een sterkere businesscase voor investeringen in dat soort voertuigen.

Wegenheffingen¹⁶ op basis van de CO₂-uitstoot werden mogelijk gemaakt door Richtlijn (EU) 2022/362¹⁷. Bij Richtlijn (EU) 2022/362 werd een wijziging van Richtlijn 1999/62/EG¹⁸ doorgevoerd door onder meer te voorzien in de differentiatie van infrastructuurheffingen en gebruiksrechten (om het gebruik van schonere voertuigen te begunstigen) en/of in de internalisering van de externe kosten van CO₂ (waarbij vervuilende voertuigen worden benadeeld). Beide maatregelen verkleinen de kloof tussen de TCO van conventionele voertuigen en de TCO van emissievrije voertuigen.

Differentiatie van wegenheffingen houdt in dat de infrastructuurheffingen of gebruiksrechten voor emissievrije voertuigen met 50 % tot 75 % worden verlaagd¹⁹. De externekostenheffing voegt de externe kost van CO₂-emissies door het verkeer toe aan de infrastructuurheffing. In de richtlijn zijn referentiewaarden voor die heffing bepaald, gebaseerd op een CO₂-prijs van 100 EUR per uitgestoten ton CO₂²⁰.

De richtlijn versterkt die twee mechanismen verder door de lidstaten toe te staan om voor emissievrije voertuigen sterk verlaagde tarieven vast te stellen of zelfs een volledige vrijstelling te verlenen van de infrastructuurheffingen of gebruiksrechten tot 31 december 2025²¹. De lidstaten kunnen ook hogere externekostenheffingen voor CO₂-emissies door het verkeer vaststellen, die ten hoogste tweemaal de in de richtlijn vermelde referentiewaarden bedragen²².

De financiële steun in een lidstaat die deze bepalingen ten volle benut om een exploitant te stimuleren om te investeren in een emissievrij motorvoertuig tot 40 ton, wordt geraamd op

¹⁶ De term “wegenheffing” omvat tolgeden en gebruiksrechten. Tolgeden staan ook bekend als op afstand gebaseerde heffingen en gebruiksheffingen staan ook bekend als op tijd gebaseerde heffingen of vignetten. Tolgeden zijn in artikel 2, lid 1, punt 7), van Richtlijn 1999/62/EG gedefinieerd als een bedrag dat bestaat uit ten minste een van de volgende drie elementen: een infrastructuurheffing, een externekostenheffing of een congestieheffing. Gebruiksrechten zijn in artikel 2, lid 1, punt 16), van dezelfde richtlijn gedefinieerd als een vastgesteld bedrag waarvan de betaling recht geeft om gedurende een bepaalde tijd met een voertuig gebruik te maken van bepaalde weginfrastructuur.

¹⁷ Richtlijn (EU) 2022/362 van het Europees Parlement en de Raad van 24 februari 2022 tot wijziging van de Richtlijnen 1999/62/EG, 1999/37/EG en (EU) 2019/520 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan voertuigen (PB L 69 van 4.3.2022, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj>).

¹⁸ Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van weginfrastructuur aan voertuigen (PB L 187 van 20.7.1999, blz. 42, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj>).

¹⁹ Artikel 7 octies bis, lid 3, punt d), van Richtlijn 1999/62/EG.

²⁰ Artikel 7 quater, lid 1, en bijlage III quater bij Richtlijn 1999/62/EG. Zoals uitgelegd in de toelichting bij het voorstel voor wat Richtlijn (EU) 2022/362 zou worden (COM(2017) 275 final), zijn de waarden in de bijlagen bij de richtlijn gebaseerd op het handboek inzake de externe kosten van vervoer. De waarden in bijlage III quater zijn berekend op basis van de cijfers in tabel 24 van de studie die beschikbaar is op: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9781f65f-8448-11ea-bf12-01aa75ed71a1/language-en>.

²¹ Artikel 7 octies bis, lid 1, vijfde alinea, van Richtlijn 1999/62/EG.

²² Artikel 7 quater ter, lid 1, van Richtlijn 1999/62/EG.

maximaal 45 000 EUR in het eerste exploitatiejaar²³. Voor kleinere voertuigen wordt minder steun toegekend. In sommige gebruikssituaties draagt de richtlijn bij tot gelijke kosten voor emissievrije zware bedrijfsvoertuigen en conventionele voertuigen²⁴.

Die bepalingen moesten uiterlijk 25 maart 2024 in nationale wetgeving zijn omgezet. De mogelijkheid om aanzienlijk lagere tarieven toe te passen op emissievrije voertuigen of om die vrij te stellen van infrastructuurheffingen of gebruiksrechten, loopt af op 31 december 2025. Die periode is te kort om de vraag naar nieuwe emissievrije zware bedrijfsvoertuigen voldoende te stimuleren.

De Commissie stelt daarom voor de toepasselijkheid van die vrijstelling te verlengen. Om Europese fabrikanten te steunen bij het bereiken van de doelstelling om de CO₂-uitstoot van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen in de rapporteringsperiode 2030 met 43 % te verminderen (zoals vastgesteld in Verordening (EU) 2019/1242), stelt de Commissie voor de vrijstelling te verlengen tot 30 juni 2031, het einde van de rapporteringsperiode 2030. Die wijziging zou een samenhangend wetgevingskader waarborgen.

De huidige vrijstelling loopt af op 31 december 2025, en de nationale autoriteiten zouden de bepalingen van de huidige voorgestelde richtlijn in nationaal recht moeten omzetten. De Commissie verzoekt het Europees Parlement en de Raad daarom te overwegen om de goedkeuring van dit voorstel te versnellen.

- **Verenigbaarheid met bestaande bepalingen op het beleidsterrein**

Dit voorstel zou een verlenging inhouden van een bestaande bepaling die onlangs is ingevoerd, en is dus verenigbaar met het bestaande beleidskader voor wegenheffingen. De uitvoering van die bepaling had een positief effect op het creëren van een businesscase voor emissievrije voertuigen. De vrijstelling van infrastructuurheffingen of gebruiksrechten vormt een aanvulling op de toepassing van externekostenheffingen, omdat beide maatregelen de kloof tussen de operationele kosten en dus de TCO van emissievrije en conventionele voertuigen verkleinen. Beide maatregelen zijn daarom van belang om de businesscase voor investeringen in emissievrije voertuigen te versterken.

- **Verenigbaarheid met andere beleidsterreinen van de Unie**

Dit voorstel verlengt een maatregel aan de vraagzijde van de markt voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen om de ingebruikname ervan te versnellen. Het vormt daarom een aanvulling op de CO₂-emissienormen van de **verordening** zware bedrijfsvoertuigen²⁵, die aan de aanbodzijde van de markt voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen werkt en waarin een CO₂-reductiedoelstelling van 43 % voor fabrikanten is vastgesteld tegen 2030 (en vervolgens grotere doelstellingen tegen 2040). Fabrikanten kunnen de doelstellingen bereiken door i) conventionele voertuigen efficiënter te maken en/of ii) het aantal emissievrije voertuigen dat ze in de handel brengen te vergroten. Dit voorstel helpt fabrikanten om de ingebruikname van emissievrije voertuigen op te voeren.

²³ https://www.transportenvironment.org/uploads/files/202403_TE_Eurovignette_briefing_update.pdf.

²⁴ <https://www.iru.org/resources/iru-library/alternative-vs-traditional-truck-powertrains-eu-total-cost-ownership-2024> en <https://www.youtube.com/watch?v=ktaEN7do6pA>.

²⁵ Verordening (EU) 2019/1242 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 tot vaststelling van CO₂-emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen en tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 595/2009 en (EU) 2018/956 van het Europees Parlement en de Raad en Richtlijn 96/53/EG van de Raad (PB L 198 van 25.7.2019, blz. 202, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).

De internalisering van de koolstofkosten verkleint de kloof op het vlak van TCO tussen schonere en meer vervuilende voertuigen, door de bedrijfskosten van conventionele voertuigen te verhogen. Bij Richtlijn 1999/62/EG zijn de koolstofkosten geïnternaliseerd door een externekostenheffing op te leggen. Vanaf 2027 zullen de emissies van het wegvervoer ook onder het emissiehandelssysteem van **Richtlijn 2003/87/EG (ETS2)**²⁶ vallen. Over de samenhang tussen die twee maatregelen zal de Commissie overeenkomstig de artikelen 7 quater ter, lid 4, en 7 octies bis, lid 8, van Richtlijn 1999/62/EG een verslag indienen tegen 2027. De beoordeling zal ook betrekking hebben op het effect van de **energiebelasting** op koolstofbeprijzing, zoals gereguleerd bij **Richtlijn 2003/96/EG van de Raad**²⁷.

Oplaaadinfrastructuur is een randvoorwaarde voor een snellere ingebruikname van emissievrije zware bedrijfsvoertuigen. In de onlangs herziene **TEN-T-verordening**²⁸ en de **verordening infrastructuur voor alternatieve brandstoffen**²⁹ zijn streefcijfers vastgesteld voor de uitrol van oplaad- en waterstoftankstations, met inbegrip van specifieke streefcijfers voor zwaar vervoer. Voorts werd in het industrieel actieplan voor de Europese autosector verklaard dat de Commissie werk zal maken van **Europese schone vervoerscorridors** om de uitrol van oplaadpunten voor zware bedrijfsvoertuigen te versnellen. Er werd ook verklaard dat er in het komende **investeringsplan voor duurzaam vervoer** aanvullende voorstellen zullen worden gedaan.

Om de uitstoot van CO₂ te beperken, is het essentieel dat van fossiele brandstoffen wordt overgeschakeld op hernieuwbare energiebronnen. Hernieuwbare energie werd in 2023 de belangrijkste bron van elektriciteitsproductie in de EU³⁰. De uitbreiding van de infrastructuur van het elektriciteitsnet is echter even belangrijk om die transitie te ondersteunen. Netaansluitingen zijn cruciaal voor de uitrol van de oplaadinfrastructuur voor zwaar vervoer. In het kader van het **EU-actieplan voor netwerken**³¹ zijn al verschillende acties gepland, die zullen worden aangevuld met het **netwerkpakket** en het **actieplan voor elektrificatie**. De Commissie zal **richtsnoeren** en **aanbevelingen** aan de lidstaten uitbrengen over het verkorten van de wachttijd voor de aansluiting van oplaadpunten op het net en de prioritaire behandeling daarvan, en zal de lidstaten aanbevelen om er in het kader van vergunningsprocedures rekening mee te houden dat oplaadstations en de aansluiting daarvan op het net van groot openbaar belang zijn.

²⁶ Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 2003 tot vaststelling van een systeem voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Unie en tot wijziging van Richtlijn 96/61/EG van de Raad (PB L 275 van 25.10.2003, blz. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87>).

²⁷ Richtlijn 2003/96/EG van de Raad van 27 oktober 2003 tot herstructurering van de communautaire regeling voor de belasting van energieproducten en elektriciteit (PB L 283 van 31.10.2003, blz. 51, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/96>).

²⁸ Verordening (EU) 2024/1679 van het Europees Parlement en de Raad van 13 juni 2024 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk, tot wijziging van Verordening (EU) 2021/1153 en Verordening (EU) nr. 913/2010 en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 1315/2013 (PB L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>).

²⁹ Verordening (EU) 2023/1804 van het Europees Parlement en de Raad van 13 september 2023 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en tot intrekking van Richtlijn 2014/94/EU (PB L 234 van 22.9.2023, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj>).

³⁰ In 2023 was 44,7 % van de elektriciteitsproductie afkomstig van hernieuwbare energiebronnen en 32,5 % van fossiele brandstoffen <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20240627-1>.

³¹ Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's: Netwerken: ontbrekende schakels – EU-actieplan voor netwerken (COM(2023) 757 final). <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/HTML/?uri=CELEX:52023DC0757>

2. RECHTSGRONDSLAG, SUBSIDIARITEIT EN EVENREDIGHEID

- **Rechtsgrondslag**

De rechtsgrondslagen van Richtlijn 1999/62/EG zijn de artikelen 91 en 113 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU). Dit voorstel heeft betrekking op het opleggen van wegenheffingen op voertuigen, waarop artikel 91, lid 1, VWEU van toepassing is. De rechtsgrondslag van dit voorstel is daarom artikel 91, lid 1, VWEU.

- **Subsidiariteit (bij niet-exclusieve bevoegdheid)**

Op grond van artikel 4, lid 2, punt g), VWEU heeft de EU op het gebied van vervoer een gedeelde bevoegdheid met de lidstaten, maar alleen de EU kan de bestaande EU-regels aanpassen. Richtlijn 1999/62/EG bepaalt in welke gevallen verlagingen of vrijstellingen van tolgelden en gebruiksrechten kunnen worden verleend. De nationale autoriteiten beslissen zelf hoe ze van die mogelijkheden gebruik maken. De aanzienlijk verlaagde tarieven of de vrijstelling van infrastructuurheffingen of gebruiksrechten voor emissievrije voertuigen kunnen alleen door een wijziging van de richtlijn worden verlengd tot na eind 2025. De keuze om al dan niet van die mogelijkheid gebruik te maken, ligt bij de nationale autoriteiten.

- **Evenredigheid**

De voorgestelde maatregelen gaan niet verder dan wat nodig is om de EU-doelstellingen voor een vermindering van de uitstoot van broeikasgassen te verwezenlijken en tegelijk billijkheid en milieu-integriteit te waarborgen.

- **Keuze van het instrument**

Omdat de te wijzigen rechtshandeling een richtlijn is, moet de wijzigingshandeling dezelfde vorm aannemen.

3. EVALUATIE, RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDEN EN EFFECTBEOORDELING

- **Evaluatie van bestaande wetgeving en controle van de resultaatgerichtheid ervan**

Omdat het nog niet lang geleden is (25 maart 2024) dat de nieuwe regels moesten worden uitgevoerd, is er onvoldoende informatie voor een volwaardige ex-postevaluatie van Richtlijn (EU) 2022/362. Bovendien zou dit voorstel slechts een al bestaande bepaling verlengen.

- **Raadpleging van belanghebbenden**

Bij de voorbereiding van dit voorstel heeft de Commissie gerichte raadplegingen gehouden met specifieke belanghebbenden, waaronder verenigingen van vervoerders en voertuigfabrikanten, het maatschappelijk middenveld en nationale autoriteiten.

- **Bijeenbrengen en gebruik van expertise**

Om zowel het huidige niveau van ingebruikname van emissievrije voertuigen als de doeltreffendheid van de vrijstelling van infrastructuurheffingen of gebruiksrechten te beoordelen, heeft de Commissie zich gebaseerd op openbaar beschikbare informatie. Alle door de Commissie gebruikte bronnen zijn te vinden in de voetnoten bij de tekst in deel 1.

- **Effectbeoordeling**

De Commissie heeft een effectbeoordeling uitgevoerd bij het voorstel dat heeft geleid tot de vaststelling van Richtlijn (EU) 2022/362³². In het huidige voorstel wordt alleen de einddatum van een facultatieve bepaling gewijzigd. Het is dus niet nodig om een nieuwe effectbeoordeling uit te voeren.

- **Resultaatgerichtheid en vereenvoudiging**

Dit voorstel zou slechts tot de wijziging van een datum leiden en heeft daarom geen gevolgen voor de vereenvoudiging van het EU-recht.

- **Grondrechten**

Het voorstel eerbiedigt de grondrechten en neemt de beginselen in acht die met name in het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie zijn erkend.

4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

De verlenging van de vrijstelling van infrastructuurheffingen of gebruiksrechten heeft geen gevolgen voor de EU-begroting.

De bepalingen van de richtlijn zouden verschillende gevolgen hebben voor de nationale begrotingen, afhankelijk van de uitvoeringsstrategieën van de lidstaten. De verlaging of vrijstelling van wegenheffingen voor schonere voertuigen kan negatieve gevolgen hebben voor de inkomsten en dus ook voor de nationale begrotingen, tenzij het gemiddelde tarief voor andere voertuigen wordt verhoogd³³. Omgekeerd genereren externekostenheffingen inkomsten en hebben ze een positief effect op de nationale begrotingen. De richtlijn biedt de lidstaten drie mogelijkheden:

verlaging of vrijstelling van wegenheffingen om investeringen in schonere voertuigen te stimuleren;

externekostenheffingen om die externe kosten in te calculeren bij investeringsbeslissingen van de particuliere sector;

beide instrumenten samen, om de TCO-kloof tussen conventionele voertuigen en emissievrije voertuigen zoveel mogelijk verkleinen.

Op korte en middellange termijn (d.w.z. de temporele werkingssfeer van dit voorstel) zal het potentiële negatieve effect van een verlaging van wegenheffingen op de nationale begrotingen, waarschijnlijk geringer zijn dan het positieve effect van externekostenheffingen. De reden daarvoor is dat emissievrije voertuigen momenteel nog altijd een zeer klein deel van het wagenpark uitmaken³⁴ en dat ze tegen 2030 naar verwachting 5 % à 9 % van het

³² Impact assessment accompanying the proposal for a directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 1999/62/EC on the charging of heavy goods vehicles for the use of certain infrastructures and the proposal for a Council directive amending Directive 1999/62/EC on the charging of heavy goods vehicles for the use of certain infrastructures, as regards certain provisions on vehicle taxation (SWD(2017) 180): <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=SWD:2017:180:FIN>.

³³ In artikel 7 octies bis, lid 4, is bepaald dat de op dat artikel gebaseerde differentiatie niet bedoeld mag zijn om extra inkomsten te genereren. Dat betekent dat de lidstaten de mogelijkheid hebben gederfde inkomsten als gevolg van kortingen of vrijstellingen die zijn toegekend aan schonere voertuigen, terug te verdienen door hogere heffingen op andere voertuigen.

³⁴ Zie voetnoot 11.

wagenpark van zware bedrijfsvoertuigen zullen vormen³⁵. Als beide instrumenten gelijktijdig worden toegepast, kan worden verwacht dat de inkomsten uit externekostenheffingen groter zullen zijn dan de gedeelde inkomsten als gevolg van een verlaging of vrijstelling van wegenheffingen. Het gebruik van de inkomsten uit wegenheffingen (infrastructuurheffingen of gebruiksrechten) en externekostenheffingen is geregeld in artikel 9, lid 2, van Richtlijn 1999/62/EG.

5. OVERIGE ELEMENTEN

- **Uitvoeringsplanning en regelingen betreffende controle, evaluatie en rapportage**

Artikel 11 van Richtlijn 1999/62/EG bevat een vijfjaarlijkse rapportageverplichting. De laatste termijn was 25 maart 2025 en de volgende termijn is 25 maart 2030. Volgens artikel 11, lid 2, punt c), moet in het verslag informatie worden opgenomen over “de differentiatie van de infrastructuurheffingen of gebruiksrechten op basis van de milieuprestaties van de voertuigen, op grond van artikel 7 octies, artikel 7 octies bis of artikel 7 octies ter;”. De volgende termijn ligt vóór de voorgestelde einddatum van de vrijstelling en is daarom geschikt om de uitvoering ervan te beoordelen. Er wordt dus geen aanvullende rapportageverplichting gepland.

- **Toelichtende stukken (bij richtlijnen)**

Dit voorstel zou een verlenging van een bestaande facultatieve bepaling inhouden, zodat er geen toelichtend document nodig is. De lidstaten die van deze mogelijkheid gebruikmaken, moeten niettemin de Commissie daarvan in kennis stellen.

- **Artikelsgewijze toelichting**

Artikel 1 wijzigt de vijfde alinea van artikel 7 octies bis, lid 1, van Richtlijn 1999/62/EG door de in die bepaling vastgestelde vrijstelling te verlengen tot en met 30 juni 2031.

Volgens artikel 2 moeten de lidstaten de Commissie onmiddellijk in kennis stellen van de op grond van deze richtlijn getroffen maatregelen.

Bij artikel 3 is de datum van inwerkingtreding van de richtlijn vastgesteld.

Artikel 4 bepaalt dat de richtlijn tot de lidstaten is gericht.

³⁵ COM(2025) 260 final.

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot wijziging van Richtlijn 1999/62/EG wat betreft de verlenging van de periode waarin emissievrije zware bedrijfsvoertuigen kunnen profiteren van aanzienlijk verlaagde tarieven voor infrastructuurheffingen of gebruiksrechten of van vrijstelling van betaling daarvan

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 91, lid 1,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité³⁶,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's³⁷,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Het aantal inschrijvingen van nieuwe emissievrije zware bedrijfsvoertuigen in de Unie is onlangs gestegen, maar blijft te laag om de in de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit vastgestelde CO₂-emissiereductiedoelstellingen voor de vervoerssector te verwezenlijken³⁸. Een van de belangrijkste belemmeringen voor de bredere ingebruikname van emissievrije zware bedrijfsvoertuigen, is de hoge initiële aankoopkost van een dergelijk voertuig. Om voor een sterkere businesscase voor investeringen in emissievrije voertuigen te zorgen, moet worden gestreefd naar kostenpariteit met conventionele voertuigen. De totale eigendomskosten bestaan uit de initiële investering voor de aankoop van het voertuig en de operationele kosten die tijdens de levensduur van het voertuig worden gemaakt. De kloof tussen de totale eigendomskosten van conventionele en emissievrije voertuigen kan worden verkleind door de operationele kosten van emissievrije voertuigen te verlagen. Die kosten omvatten wegensheffingen.
- (2) Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad³⁹ werd gewijzigd bij Richtlijn (EU) 2022/362 van het Europees Parlement en de Raad⁴⁰, onder meer om

³⁶ PB C van , blz. .

³⁷ PB C van , blz. .

³⁸ COM(2020) 789.

³⁹ Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van weginfrastructuur aan voertuigen (PB L 187 van 20.7.1999, blz. 42, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj>).

wegenheffingen te kunnen vaststellen op basis van de CO₂-uitstoot van voertuigen. Het is nu mogelijk om infrastructuurheffingen en gebruiksrechten te differentiëren en/of de externe kosten van CO₂-uitstoot te internaliseren. Beide maatregelen hebben gevolgen voor de bedrijfskosten van voertuigen. De differentiatie van de heffingen verlaagt de operationele kosten van minder vervuilende voertuigen, terwijl externekostenheffingen de bedrijfskosten van meer vervuilende voertuigen verhogen. Beide maatregelen verkleinen de kloof tussen de totale eigendomskosten van emissievrije en conventionele voertuigen. Beide maatregelen zijn van belang om de businesscase voor investeringen in emissievrije voertuigen te versterken.

- (3) Volgens artikel 7 octies bis, lid 1, vijfde alinea, van Richtlijn 1999/62/EG hebben de lidstaten momenteel de mogelijkheid om verlaagde tarieven voor infrastructuurheffingen of gebruiksrechten toe te passen zonder een plafond voor dergelijke verlagingen vast te stellen, of om volledige vrijstelling van dergelijke heffingen te verlenen, maar slechts tot en met 31 december 2025. De lidstaten moesten die bij Richtlijn (EU) 2022/362 ingevoerde bepaling uiterlijk 25 maart 2024 in nationaal recht omzetten. De uitvoeringsperiode bedraagt dus minder dan twee jaar. Dat is te kort om de vraag naar nieuwe emissievrije zware bedrijfsvoertuigen voldoende te stimuleren. De einddatum moet derhalve worden verschoven om de juiste omstandigheden voor een bredere ingebruikname van emissievrije voertuigen te scheppen.
- (4) De differentiatie van wegenheffingen is van invloed op investeringsbeslissingen van vervoerders die een nieuw voertuig aankopen. Ze heeft dus gevolgen voor de vraagzijde van de markt voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen. Fabrikanten van zware bedrijfsvoertuigen vormen de aanbodzijde van diezelfde markt. Voor hen geldt een CO₂-emissiereductiedoelstelling van 43 % tegen 2030, zoals vastgesteld in Verordening (EU) 2019/1242 van het Europees Parlement en de Raad⁴¹. Hoewel ook efficiënte conventionele voertuigen tot de verwezenlijking van die doelstelling bijdragen, is een bredere ingebruikname van emissievrije voertuigen noodzakelijk. Het eerste jaar waarin fabrikanten dat streefcijfer moeten halen, is de verslagperiode 2030, met als uiterste datum 30 juni 2031.
- (5) Om een duidelijk en samenhangend rechtskader te waarborgen en om ondernemingen uit de autosector van de Unie te ondersteunen bij het verwezenlijken van hun CO₂-emissiereductiedoelstellingen, moet de timing van de maatregelen aan de vraag- en aanbodzijde van de markt voor zware bedrijfsvoertuigen op één lijn worden gebracht. De einddatum voor de toepassing van aanzienlijk verlaagde infrastructuurheffingen of gebruiksrechten of voor de vrijstelling van dergelijke heffingen voor emissievrije voertuigen, moet daarom worden uitgesteld tot 30 juni 2031.

⁴⁰ Richtlijn (EU) 2022/362 van het Europees Parlement en de Raad van 24 februari 2022 tot wijziging van de Richtlijnen 1999/62/EG, 1999/37/EG en (EU) 2019/520 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan voertuigen (PB L 69 van 4.3.2022, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj>).

⁴¹ Verordening (EU) 2019/1242 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 tot vaststelling van CO₂-emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen en tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 595/2009 en (EU) 2018/956 van het Europees Parlement en de Raad en Richtlijn 96/53/EG van de Raad (PB L 198 van 25.7.2019, blz. 202, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).

- (6) Het facultatieve karakter van de gewijzigde bepaling houdt in dat de lidstaten niet verplicht zijn die richtlijn om te zetten. Niettemin moeten ze de Commissie onmiddellijk op de hoogte stellen als ze gebruikmaken van de mogelijkheid om na 31 december 2025 aanzienlijk lagere infrastructuurheffingen en gebruiksrechten of vrijstelling van betaling daarvan toe te kennen voor emissievrije voertuigen,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

In artikel 7 octies bis, lid 1, vijfde alinea, van Richtlijn 1999/62/EG wordt “31 december 2025” vervangen door “30 juni 2031” en wordt “1 januari 2026” vervangen door “1 juli 2031”.

Artikel 2

De lidstaten stellen de Commissie onmiddellijk in kennis van de op grond van deze richtlijn getroffen maatregelen.

Artikel 3

Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Artikel 4

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel,

Voor het Europees Parlement
De voorzitter

Voor de Raad
De voorzitter