

Vergaderjaar 2017–2018

34 734

EU-voorstellen: EU-mobiliteitspakket

A

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 26 oktober 2017

De leden van de vaste commissies voor Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening¹ en voor Economische Zaken² hebben kennisgenomen van het mobiliteitspakket, dat op 31 mei 2017 is gepresenteerd door de Europese Commissie. Ten aanzien van twee verordeningvoorstellen COM(2017)277³ en COM(2017)281⁴ en drie richtlijnvoorstellen COM(2017)275⁵, COM(2017)278⁶ en COM(2017)280⁷ hebben deze leden op 21 september 2017 een aantal vragen gesteld aan de Minister van Infrastructuur en Milieu.

De Minister heeft op 23 oktober 2017 gereageerd.

De commissies brengen bijgaand verslag uit van het gevoerde schriftelijk overleg.

De griffier voor dit verslag,
De Boer

¹ Samenstelling **Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening**: Ten Hoeve (OSF), Huijbregts-Schiedon (VVD), Kuiper (CU), Schaap (VVD), Flierman (CDA), Sent (PvdA) (*voorzitter*), Vos (GL), P. van Dijk (PVV), Vlietstra (PvdA), Atsma (CDA), D.J.H. van Dijk (SGP), Don (SP), Jorritsma-Lebbink (VVD) (*vicevoorzitter*), N.J.J. van Kesteren (CDA), Köhler (SP), Meijer (SP), Pijlman (D66), Schaper (D66), Stienen (D66), Teunissen (PvdD), Verheijen (PvdA), Klip-Martin (VVD), Baay-Timmerman (50PLUS), A.J.M. van Kesteren (PVV), Van der Sluijs (PVV)

² Samenstelling **Economische Zaken**: Nagel (50PLUS) Ten Hoeve (OSF), Huijbregts-Schiedon (VVD), Koffeman (PvdD), Kuiper (CU), Schaap (VVD), Flierman (CDA), Ester (CU), Postema (PvdA), Vos (GL), Kok (PVV) (*vicevoorzitter*), P. van Dijk (PVV), Gerkens (SP) (*voorzitter*), Vlietstra (PvdA), Vac. (PVV), Atsma (CDA), N.J.J. van Kesteren (CDA), Meijer (SP), Pijlman (D66), Prast (D66), Van Rij (CDA), Schalk (SGP), Schnabel (D66), Verheijen (PvdA), Klip-Martin (VVD), Overbeek (SP)

³ E-dossier E170026, te raadplegen op:

https://www.eerstekamer.nl/eu/edossier/e170026_voorstel_voor_een.

⁴ E-dossier E170028, te raadplegen op: https://www.eerstekamer.nl/eu/edossier/e170028_voorstel_voor_een.

⁵ E-dossier E170022, te raadplegen op: https://www.eerstekamer.nl/eu/edossier/e170022_voorstel_voor_een.

⁶ E-dossier E170027, te raadplegen op:

https://www.eerstekamer.nl/eu/edossier/e170027_voorstel_voor_een.

⁷ E-dossier E170020, te raadplegen op: https://www.eerstekamer.nl/eu/edossier/e170020_voorstel_voor_een.

BRIEF VAN DE VOORZITTER VAN DE VASTE COMMISSIES VOOR INFRASTRUCTUUR, MILIEU EN RUIMTELIJKE ORDENING EN VOOR ECONOMISCHE ZAKEN

Aan de Minister van Infrastructuur en Milieu

Den Haag, 21 september 2017

De leden van de vaste commissies voor Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening en Economische Zaken hebben met belangstelling kennisgenomen van het mobiliteitspakket, dat op 31 mei 2017 is gepresenteerd door de Europese Commissie. Ten aanzien van twee verordeningvoorstellen COM(2017)277⁸ en COM(2017)281⁹ en drie richtlijnvoorstellen COM(2017)275¹⁰, COM(2017)278¹¹ en COM(2017)280¹² hebben deze leden een aantal vragen.

De fractieleden van de VVD hebben met belangstelling kennisgenomen van het pakket «Europa in beweging» van de Europese Commissie. Zij richten zich in hun vraagstelling op bovenvermelde voorstellen, als onderdelen van het totale pakket. Hierbij maken zij een onderscheid tussen het voorstel over wegbeprijzing, COM(2017)275, en de drie voorstellen die sociale regelgeving betreffen¹³.

De SP-fractieleden hebben met belangstelling kennisgenomen van de nieuwe Europese voorstellen en willen graag naar aanleiding daarvan enkele vragen stellen.

Vragen en opmerkingen van de leden van de VVD-fractie

COM(2017)275

Het doel van het voorstel is het bevorderen van duurzaam en rechtvaardig wegtransport door een bredere toepassing van de principes «de gebruiker betaalt» en «de vervuiler betaalt». De Europese Commissie beoogt lidstaten te stimuleren over te stappen op een op afstand gebaseerde heffing (tol) om zo vier problemen aan te pakken: uitstoot van met name CO₂ (en andere verontreinigende stoffen); slechte kwaliteit van het Europese wegennetwerk (veel ongelukken); discriminatie van buitenlandse rijders die voor een vignet voor korte duur relatief veel betalen; en congestie (hoge maatschappelijke kosten). De leden van de VVD-fractie hebben de voorstellen van de Europese Commissie met belangstelling gelezen en herkennen de gesignaleerde problemen, maar hebben enkele vragen aan u met betrekking tot de subsidiariteit en proportionaliteit van de voorstellen. Uitgangspunt voor hen is dat de bevoegdheid om wel of niet wegbeprijzing in te voeren, een nationale bevoegdheid is en moet blijven. Ook dienen de voorstellen aantoonbaar bij te dragen aan een effectieve oplossing.

⁸ E-dossier E170026, te raadplegen op:

https://www.eerstekamer.nl/eu/edossier/e170026_voorstel_voor_eeen.

⁹ E-dossier E170028, te raadplegen op: https://www.eerstekamer.nl/eu/edossier/e170028_voorstel_voor_eeen.

¹⁰ E-dossier E170022, te raadplegen op: https://www.eerstekamer.nl/eu/edossier/e170022_voorstel_voor_eeen.

¹¹ E-dossier E170027, te raadplegen op: https://www.eerstekamer.nl/eu/edossier/e170027_voorstel_voor_eeen.

¹² E-dossier E170020, te raadplegen op: https://www.eerstekamer.nl/eu/edossier/e170020_voorstel_voor_eeen.

¹³ Europese Commissievoorstellen COM(2017)277, 278 en 281.

De keuze óf wegbeprijzing wordt ingevoerd, blijft volgens de Europese Commissie nog steeds aan de lidstaat. De mogelijkheden en het kader worden echter fors aangescherpt door een meer centraal geregelde systematiek van beprijzing. Serieus punt is hierbij dat sprake lijkt te zijn van een fuiksystematiek, waarbij de nationale vrijheden ten aanzien van wegbeprijzing steeds verder worden ingeperkt. Het merendeel van de voorstellen voldoet hierdoor niet aan de subsidiariteitsafspraken. Deelt u deze constatering?

Voor de periode 2020–2023 is in het voorstel sprake van een verplichte uitbreiding van het vignetsysteem naar vrachtverkeer van 3,5 tot 12 ton. Materieel betekent dit uitbreiding naar lichtere vrachtvoertuigen, bussen en touringcars. Vanaf 1 januari 2024 mag het Eurovignet niet meer gebruikt worden en blijft tolheffing als mogelijkheid over, eventueel aangevuld met een congestieheffing (rekeningrijden). Voor dit voorgestelde traject zijn een wijziging van de betreffende richtlijn, een verdragswijziging (Eurovignetverdrag) en een wijziging van nationale wetgeving nodig. De leden van de VVD-fractie vragen u of u de gehanteerde termijnen reëel acht, en zo niet, wat wel een reële termijn zou zijn. De afschaffing van specifiek het vignetsysteem beperkt de keuzevrijheid in beprijzingsinstrumentarium van de lidstaten. Hoe kijkt u hiertegenaan met het oog op de beginselen van subsidiariteit?

De afschaffing van het vignet betekent ook een inkomstenderving voor Nederland van 2 miljoen euro. Hoe denkt u dat dit gat te dichten valt, nu de invoering van een nieuwe compenserend systeem meer tijd vraagt? Daarbij komt dat uitbreiding, en vervolgens vrij snel daarna, volledige afschaffing van het op gebruik gebaseerde vignetsysteem zal leiden tot een enorme toename van administratieve lasten voor het bedrijfsleven en uitvoeringskosten (waaronder handhavingslasten) voor de overheid. Ook hiervoor geldt de hiervoor genoemde dekkingsvraag.

Ook worden de mogelijkheden voor een congestietoeslag verruimd. De Europese Commissie wil de hiermee opgehaalde gelden inzetten voor het oplossen van files, verbetering van het openbaar vervoer en wegenonderhoud en -beheer. Het oormerken van inkomsten uit de congestieheffing overschrijdt, in de ogen van de VVD-fractieleden, andermaal de beginselen van subsidiariteit. Graag uw reactie op dit punt.

De Europese Commissie vindt dat zij verantwoordelijk is voor het vaststellen van de grondslagen voor een congestieheffing en de doorberekening van de externe kosten. Waarom zouden lidstaten dit niet zelf kunnen bepalen en uitvoeren? Graag uw reactie hierop. Voorts stelt de Europese Commissie voor de CO₂-uitstoot als prominent bepalende factor te hanteren voor alle voertuigen. Dit lijkt weinig proportioneel. Ook lijkt hier de subsidiariteit in het gedrang te komen. Het is immers aan de lidstaten om te bepalen welke initiatieven het meest kosteneffectief zijn om de doelstellingen van Parijs te halen. Ook wordt hierbij door de Europese Commissie voorbijgegaan aan het Europees vastgestelde bronbeleid. Ook de rapportageverplichting roept vragen op. Waarom is deze verplichting er naast de mondiaal afgesproken rapportages binnen de Overeenkomst van Parijs? De leden van de VVD-fractie vernemen graag uw oordeel hierover.

Dat brengt de fractieleden van de VVD op het punt van de voorgestelde totale jaarlijkse uitgebreide rapportageverplichting, waarover zij hiervoor spraken. Gerapporteerd zou moeten worden over: verschillende heffingen en bijbehorende inkomsten; gebruik van die inkomsten, onderhoudstoestand van de wegen; en congestie op tolwegen. Graag uw reactie aangaande de proportionaliteit en subsidiariteit van deze te creëren

rapportageberg. Waarom zou hierdoor het draagvlak bij de Nederlandse bevolking vergroot worden, zoals door de Europese Commissie wordt aangevoerd?

COM(2017)277, 278 en 281

De leden van de VVD-fractie onderschrijven de doelen van de voorstellen tot het bevorderen van een gelijk speelveld in de transportsector, het bestrijden van sociale misstanden in het wegvervoer en het aanpakken van oneerlijke concurrentie. De Europese Commissie stelt dat de huidige regels hieraan onvoldoende tegemoet komen, wat herijking van de voorstellen nodig maakt. Op een aantal onderdelen gaat de Commissie naar het oordeel van de leden echter verder dan voor het geformuleerde doel noodzakelijk wordt geacht. Graag vernemen zij uw standpunt met betrekking tot genoemde onderdelen.

De transportsector opereert grensoverschrijdend. Daarom vinden de leden van de VVD-fractie ingrijpen op Europees niveau in de arbeidsomstandigheden en waarborgen van een eerlijke concurrentie in de transportsector, gerechtvaardigd. Ten aanzien van subsidiariteit valt wel op te merken dat de Europese Commissie in de voorstellen verwijst naar samenhang met het initiatief van de Commissie voor oprichting van een EU-pijler van sociale rechten (COM(2017)250). De VVD-fractieleden willen niet dat door het leggen van een relatie met de EU-pijler van sociale rechten, de weg wordt gebaad voor het verodenden van generiek EU-arbeidsvoorwaardenbeleid. Bent u met deze leden van oordeel dat sociale rechten in eerste instantie de verantwoordelijkheid van de lidstaten zelf moet blijven? Vindt u het in dit kader gepast om in onderhavige voorstellen voortdurend te verwijzen naar COM(2017)250, zonder de uitkomst van de onderhandelingen te kennen?

De VVD-fractieleden vragen u te bevestigen dat de voorstellen met betrekking tot de arbeidsvoorwaarden, beperkt blijven tot dat wat noodzakelijk is voor het creëren van een gelijk speelveld voor de grensoverschrijdende transportsector.

De Europese Commissie geeft aan dat de voorstellen wijzigingen aanbrengen om meer duidelijkheid te scheppen over enkele belangrijke begrippen in de regelgeving. Daarin gaat zij in het algemeen niet verder dan nodig is om het doel te bereiken. Dit geldt naar het oordeel van de leden van de VVD-fractie niet voor de nieuwe cabotageregels. Gesteld wordt dat zwakke handhaving een goede werking van de interne markt verstoort. Het antwoord hierop kan volgens de VVD-fractieleden niet zijn het verruimen van regels, om zodoende het aantal overtredingen te beperken. Dit beeld roepen de nieuwe cabotageregels op bij deze leden. De huidige regel van maximaal drie ritten binnen zeven dagen na een internationale rit, wordt vervangen door een onbeperkt aantal ritten binnen vijf dagen en dan niet alleen binnen het gastland, maar ook naar buurlanden. De leden van de VVD-fractie vragen of door het grensoverschrijdende karakter, handhaving niet nog complexer wordt. Hoe ziet u bijvoorbeeld de controle op de uitbetaling van het in verschillende lidstaten geldende minimumloon, nu cabotage naar buurlanden wordt toegestaan?

Kunt u tevens aangeven wat de toename van het aantal cabotageritten betekent voor de concurrentiepositie van de Nederlandse transportondernemingen? Worden zij niet onevenredig benadeeld? Er zijn namelijk veel internationale transporten naar onze havens, waarna de internationale transporteurs vervolgens vijf dagen onbeperkt ritten binnen Nederland en onze buurlanden kunnen uitvoeren. Wat is de toegevoegde waarde van

cabotage voor het functioneren van de interne markt, anders dan het voorzien in voldoende retourvracht en detachering?

Onvoldoende duidelijk is waarom de Europese Commissie de informatie over het gebruik van lichte bedrijfsvoertuigen in het nationale en internationale vervoer voor rekening van derden verder wil ontwikkelen en een ondergrens van 0 kilogram hanteert voor de vergunning. Wat is volgens u het belang van deze vergunning voor een goed functionerende interne markt? Vindt u de uitbreiding van de vergunningplicht niet in strijd met het uitgangspunt dat de administratieve lastendruk voor het bedrijfsleven moet afnemen? Kunt u aangeven wat invoering van de vergunningplicht voor lichte voertuigen betekent voor de lastenverzwaring van Nederlandse bedrijven? En zou de Europese Commissie zich in het kader van subsidiariteit en proportionaliteit niet moeten beperken tot het internationale vervoer, zodat de louter nationaal opererende ondernemer niet onnodig met EU-regels wordt belast?

Een belangrijk doel, namelijk het verminderen van de administratieve lasten voor de bedrijven, is nog onvoldoende uitgewerkt in de voorstellen. Er worden diverse maatregelen voorgesteld, zoals de hierboven genoemde uitbreiding van de vergunningplicht en een verbod op overnachten in de cabine ten behoeve van de weekendrust et cetera, die leiden tot nieuwe lasten voor het bedrijfsleven. Ook worden er uitgebreidere eisen gesteld aan de handhavingscapaciteit. De VVD-fractieleden ontvangen graag een nadere uitwerking van de financiële consequenties voor zowel de Nederlandse overheid (vergunningverlening, handhaving), als het bedrijfsleven met betrekking tot de hier besproken EU-voorstellen.

De leden van de VVD-fractie wachten de beantwoording van hun vragen met belangstelling af.

Vragen en opmerkingen van de leden van de SP-fractie

COM(2017)275

In het voorliggende voorstel wordt gesproken over het belasten van verkeer naar uitstoot van CO₂. Op zich een logische gedachte, ware het niet dat de SP-fractieleden nu al langere tijd op de hoogte zijn van «sjoemeldiesels» terwijl zij niet weten of echt alles (dus ook zeker alle voertuigen die met deze programmatuur zijn uitgerust) daarover bekend is. Met andere woorden: sjoemelen met uitstootcijfers gebeurde en was geen uitzondering. Hoe garandeert u dat er wordt betaald naar reële uitstoot? Hoe gaat u dit controleren en handhaven?

Kunt u aangeven welke milieuvoordeel u verwacht van voorliggende voorstel en kunt u deze zo goed mogelijk kwantificeren?

Overigens willen de leden van de SP-fractie opmerken dat zij het met u eens zijn dat beslissingsbevoegdheid over het al dan niet oormerken van opbrengsten, op nationaal niveau behoort te liggen.

COM(2017)280

In Nederland wordt de infrastructuur, op een enkele uitzondering na, betaald uit de algemene middelen en de wegenbelasting. Van een goede infrastructuur profiteert iedereen en daarom zijn de SP-fractieleden geen voorstander van tolheffing. Desalniettemin zijn er binnen Europa diverse landen die hun infrastructuur op andere wijze bekostigen, ook met tolheffing. De leden van de fractie van de SP zijn van mening dat iedere lidstaat dit zelf moet kunnen bepalen. Mede hierdoor zal iedere grensover-

schrijdende chauffeur met verschillende wijzen van bekostiging te maken krijgen. Daarom zijn de leden van mening dat het goed is om verschillende vervoerders tegemoet te komen door het betalen te vergemakkelijken. Zij zijn dan ook tevreden over uw ingezette koers.

Slechts een aantal vragen blijft er nog open. Wat kunt u vertellen over de privacy? Hoe lang blijven gegevens bijvoorbeeld bewaard en met wie worden gegevens eventueel gedeeld? Worden gegevens slechts gebruikt voor het veronderstelde doel: de tol?

De leden van de vaste commissies voor Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening en Economische Zaken zien uw reactie met belangstelling tegemoet en ontvangen deze graag uiterlijk 20 oktober 2017.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening,
E.M. Sent

De voorzitter van de vaste commissie voor Economische Zaken,
A.M.V. Gerkens

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 23 oktober 2017

De leden van de VVD- en de SP-fracties van de vaste commissies voor Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening en Economische Zaken hebben een aantal vragen gesteld ten aanzien van onderdelen van het mobiliteitspakket, dat op 31 mei 2017 is gepresenteerd door de Europese Commissie. De vragen betreffende de verordeningvoorstellen COM(2017)277¹⁴ en COM(2017)281¹⁵ – en drie richtlijnvoorstellen – COM(2017)27¹⁶, COM(2017)278¹⁷ en COM(2017)280¹⁸. Hieronder ga ik eerst in op de vragen van de leden van de VVD-fractie en daarna op de vragen van de SP-fractie.

Vragen en opmerkingen van de leden van de VVD-fractie

COM(2017)275

De leden van de VVD-fractie vragen of ik de constatering deel dat het merendeel van de voorstellen niet voldoet aan de subsidiariteitsafspraken. In het bijzonder vragen de leden hoe ik aankijk tegen de beperking van de keuzevrijheid in het beprijzingsinstrumentarium van de lidstaten en het oormerken van inkomsten uit de congestieheffing met het oog op het binsel van subsidiariteit.

Het Kabinet is van mening dat het subsidiariteitsoordeel negatief is voor wat betreft het voorstel inzake het verplicht afschaffen van vignetten en het oormerken van inkomsten uit een congestie heffing. Daarnaast acht het kabinet het voorstel niet proportioneel ten aanzien van de verplichting om het tarief op basis van CO₂ uitstoot te differentiëren en de uitgebreide rapportage verplichting. Ik vind het verder onwenselijk dat de Europese Commissie (EC) de beleidsvrijheid inzake de instrumentkeuze inperkt en ben tegen de verplichte afschaffing van vignetten.

De leden van de VVD-fractie vragen of ik de gehanteerde termijnen reëel acht en zo niet, welke reëel zouden zijn, voor wat betreft het eerst uitbreiden van het vignetsysteem met vrachtoertuigen vanaf 3,5 ton als ook bussen en touringcars per 1 januari 2020 tot het afschaffen van het vignet voor zware bedrijfsvoertuigen per 31 december 2023.

Het kabinet acht het onwenselijk dat eerst de uitzondering voor vrachtoertuigen van 3,5 ton tot 12 ton per 1 januari 2020 wordt beëindigd, hetgeen een uitbreiding van het Eurovignet betekent, om vervolgens per 31 december 2023 het Eurovignet als geheel af te afschaffen. Daarbij lijken de termijnen nauwelijks haalbaar en Nederland verzet zich daarom ook tegen de genoemde data. Naast het doorvoeren van de wijziging van de

¹⁴ E-dossier E170026, te raadplegen op:

https://www.eerstekamer.nl/eu/edossier/e170026_voorstel_voor_een

¹⁵ E-dossier E170028, te raadplegen op: https://www.eerstekamer.nl/eu/edossier/e170028_voorstel_voor_een

¹⁶ E-dossier E170022, te raadplegen op:

https://www.eerstekamer.nl/eu/edossier/e170022_voorstel_voor_een

¹⁷ E-dossier E170027, te raadplegen op:

https://www.eerstekamer.nl/eu/edossier/e170027_voorstel_voor_een

¹⁸ E-dossier E170020, te raadplegen op

https://www.eerstekamer.nl/eu/edossier/e170020_voorstel_voor_een

richtlijn, waarover nog zeker enige tijd gediscussieerd zal worden in Brussel, zal ook een verdragswijziging van het Eurovignetverdrag benodigd zijn en tot slot moet een en ander in nationale wetgeving geïmplementeerd worden. Ik kan niet voorzien hoe lang de onderhandelingen in Brussel duren, dit is ook afhankelijk van de agendering van dossiers door de in Brussel voorzittende landen, maar het zal zeker nog enige jaren duren voordat er een herziene richtlijn ligt. Totdat duidelijk is welke kant de onderhandelingen opgaan en of deze voorstellen voldoende steun vinden bij lidstaten en het Europees parlement, heeft een verdragswijziging in gang zetten weinig zin. Een reële termijn kan ik pas aangeven wanneer eenduidig is, welke wijzigingen benodigd zijn en wanneer deze ingevoerd moeten zijn.

De leden van de VVD-fractie vragen hoe het gat van 2 miljoen euro dat zou vallen bij afschaffing van het eurovignet gedicht gaat worden en wat het achtereenvolgens uitbreiden en dan afschaffen van het systeem betekent aan administratieve lasten voor het bedrijfsleven als ook uitvoeringskosten (waaronder handhavinglasten) voor de overheid en ook hiervoor geldt de vraag de dekkingsvraag.

Zoals hierboven uiteengezet zijn de door de Europese Commissie genoemde termijnen niet realistisch. De exacte gevolgen voor de uitvoerbaarheid en de handhaving als gevolg van de tussentijdse wijzigingen aan het systeem moeten nog worden onderzocht. De toename van deze lasten zullen voor rekening komen van de Belastingdienst. Het afschaffen van het eurovignet betreft een jaarlijkse vermindering van inkomsten van ca. 200 mln. euro (exclusief eventuele tariefsverhogingen). Ik ben zoals gezegd tegen verplichte afschaffing van het vignet zoals voorgesteld door de Europese Commissie. De impact van de uitbreiding moet nog nader worden bestudeerd, maar duidelijk is dat dit geheel leidt tot een behoorlijke toename van zowel de administratieve lasten voor bedrijven als de uitvoeringskosten voor de overheid voor een relatief korte periode (vier jaar).

Op dit moment kan ik niet ingaan op toekomstige dekking van gevolgen van voorstellen van de Europese Commissie. Dat moet te zijner tijd het desbetreffende Kabinet bepalen, wanneer duidelijk is of deze wijzigingen voldoende steun vinden in de onderhandelingen. Dit geldt ook voor de dekking van eventuele administratieve lasten.

De leden van de VVD-fractie vragen waarom lidstaten niet zelf de grondslagen voor een congestieheffing en de doorberekening van de externe kosten zouden kunnen bepalen, nu de Europese Commissie aangeeft dat zij daarvoor verantwoordelijk is.

De Europese Commissie vindt het belangrijk dat een eenduidig kader wordt gegeven voor wegbeprijzing binnen de Europese Unie. Met een kader wordt de opbouw van tarieven in alle lidstaten gelijk gehouden, waardoor vervoerders niet met grote verschillen worden geconfronteerd in de uiteindelijke tarieven of de heffingen zelf. Ook nu is er een berekenmethodiek voor de externe kosten, welke echter in de praktijk door lidstaten kennelijk als erg ingewikkeld wordt ervaren en daarom alleen door Duitsland en Oostenrijk daadwerkelijk wordt toegepast. De Europese Commissie wil dit graag vereenvoudigen met het voorliggende voorstel.

De leden van de VVD-fractie vragen waarom de rapportageverplichting is opgenomen naast de mondiaal afgesproken rapportages binnen de Overeenkomst van Parijs. Tot slot vragen de leden van de VVD-fractie mijn reactie aangaande proportionaliteit en subsidiariteit van de rapportageverplichting. Waarom zou hierdoor het draagvlak bij de Nederlandse bevolking vergroot worden, zoals door de Europese Commissie wordt aangevoerd?

De Europese Commissie heeft ingezet op een uitgebreide rapportageverplichting om beter inzicht te krijgen in de (opbouw van) budgetten die lidstaten reserveren voor de infrastructuur en het gebruik daarvan. Het Kabinet is tegen de jaarlijkse uitgebreide rapportageverplichting over onder andere de heffingen die zijn opgelegd, de inkomsten uit de diverse heffingstypes, het gebruik hiervan, de onderhoudstoestand van de wegen en de congestie op de tolwegen die nu in het voorstel is opgenomen. Het Kabinet acht de uitgebreide rapportageverplichting niet proportioneel. De gedachte van de Europese Commissie achter de verplichting lijkt te zijn dat hoe meer inzichtelijk is, hoe meer lidstaten vergeleken kunnen worden en hoe meer de Europese Commissie een oproep kan doen inzake het belang van het financieren van infrastructuur. Daarbij vindt de Europese Commissie het belangrijk dat voor burgers die heffingen betalen, inzichtelijk is waar dat geld voor wordt gebruikt, gelet op de uitgangspunten «de vervuiler betaalt/de gebruiker betaalt».

COM(2017)277, 278 en 281

De leden van de VVD-fractie vragen mijn oordeel of sociale rechten in eerste instantie de verantwoordelijkheid van de lidstaten zelf moeten blijven en vragen of ik het gepast vind om in onderhavige voorstellen te verwijzen naar COM(2017)250, zonder de uitkomst van de onderhandelingen te kennen. Verder vragen de VVD-fractieleden om bevestiging dat de voorstellen met betrekking tot de arbeidsvoorwaarden beperkt blijven tot dat wat noodzakelijk is voor het creëren van een gelijk speelveld voor de grensoverschrijdende transportsector.

Ik ben van mening dat sociale rechten in eerste instantie de verantwoordelijkheid van de lidstaten zelf zijn. Wel heeft de Europese Commissie een zelfstandige taak als het gaat om het handhaven van een gelijk speelveld bij de dienstverlening op de interne markt; op basis daarvan heeft Europa ook een taak op het gebied van bijvoorbeeld arbeidsvoorwaarden. Daarnaast heeft de Europese Commissie een ondersteunende en aanvullende rol als het gaat om het optreden van de lidstaten op het gebied van arbeidsvoorwaarden en sociale bescherming. In dit concrete geval bevordert de Europese Commissie dat op werknemers in de transportsector het hen toekomende arbeidsvoorwaardenregime wordt toegepast. Vanuit die bredere coördinerende rol van de Europese Commissie en het grensoverschrijdende karakter van de wegtransportsector acht het kabinet het niet ongepast dat de Europese Commissie naar de sociale pijler en voorstel (COM(2017)250) verwijst. In de onderhandelingen over het mobiliteitspakket zal het kabinet er nauwlettend op toezien dat de bestaande competentieverdeling op sociaal terrein tussen lidstaten en de Unie niet wordt gewijzigd. Overigens heeft het voorstel voor de sociale pijler ook niet als doel om enige wijziging in de bestaande competentieverdeling op dit terrein aan te brengen.

De leden van de VVD-fractie stellen een aantal vragen over de consequenties van de voorstellen op het gebied van cabotage voor Nederland en het Nederlands bedrijfsleven.

Zoals aangegeven in het ten behoeve van de behandeling van dit voorstel opgestelde fiche ben ook ik van mening dat de voorstellen op het gebied van cabotage een aanzienlijke toename van het aantal cabotageritten in Nederland betekent. Ik heb aan de Tweede Kamer een impact assessment toegezegd, waarin nader geanalyseerd wordt wat de gevolgen van de voorstellen voor Nederland kunnen zijn.

De leden van de VVD-fractie stellen een aantal vragen rond het voorstel van de Europese Commissie de vergunninggrens voor het vervoer van goederen over de weg te verlagen naar 0 kg.

In het fiche, dat is opgesteld ten behoeve van de behandeling van dit voorstel, is reeds aangegeven dat Nederland geen noodzaak ziet tot het in Europees verband verlagen van de vergunninggrens. In Nederland ligt deze grens overigens al lager dan Europees is vastgesteld: bij 500 kg laadvermogen in plaats van de huidige Europees voorgeschreven grens van 3.500 kg totaalgewicht.

In het aan de Tweede Kamer toegezegde impact assessment zal ook gekeken worden naar de consequenties van het voorstel met betrekking tot verlaging van de vergunninggrens.

De leden van de VVD-fractieleden ontvangen graag een nadere uitwerking van de financiële consequenties van het EU-mobiliteitspakket.

Ik kan u melden dat conform mijn toezegging aan de Tweede Kamer het impact assessment is gestart om het effect van het EU-mobiliteitspakket op de Nederlandse transportsector in kaart te brengen. Hierin wordt onder andere gekeken naar wat de voorstellen betekenen voor de lastenverzwaring, de concurrentiepositie en kleine ondernemers. Het onderzoek is naar verwachting nog voor het einde van het jaar gereed.

Vragen en opmerkingen van de leden van de SP-fractie

COM(2017)275

De leden van de SP-fractie vragen hoe wordt gegarandeerd dat er wordt betaald naar reële uitstoot en hoe dit wordt gecontroleerd en gehandhaafd. Daarbij wordt ook gevraagd welk milieuvoordeel wordt verwacht van het voorliggende voorstel en om deze zo goed mogelijk te kwantificeren.

Bij lichte voertuigen, die met dit voorstel worden toegevoegd, is voor zowel luchtverontreinigende stoffen als CO₂ sprake van een behoorlijk verschil tussen voertuigemissies onder testcondities en in de praktijk. Daarom is een nieuwe testprocedure ontwikkeld, de zogenaamde Worldwide Harmonized Light vehicle Testprocedure (WLTP), waarin beter rekening wordt gehouden met praktijkomstandigheden. Daarnaast is de Real Driving Emission test (RDE) ontwikkeld, waarin luchtverontreiniging op de weg onder praktijkomstandigheden wordt gemeten. Beide testprocedures zijn onlangs van kracht geworden. Aangezien de wijziging van de grondslag voor tarieven vanaf 2023 voorgesteld wordt, is de verwachting dat tegen die tijd een groot deel van de voertuigen op basis van de nieuwe procedures getest zal zijn en dit een solide basis voor tariefdifferentiatie biedt. De emissies zijn echter ook afhankelijk van het rijgedrag van de bestuurder, wat niet in het tarief verwerkt kan worden. Voor zware voertuigen is op Europees niveau een programma ontwikkeld dat de CO₂-uitstoot meet en monitort (VECTO). In de komende jaren wordt dit in de praktijk gebracht. Rond 2023 beschikken we over gedetailleerde meetgegevens van zware bedrijfsvoertuigen, wat differentiatie mogelijk

maakt. Voor euro VI vrachtwagens gelden naast een uitgebreidere testprocedure nu reeds eisen tijdens het gebruik van deze voertuigen. In praktijk betekent dit dat nieuwe vrachtwagens op de weg in tegenstelling tot lichte voertuigen wel de normen voor de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen halen.

De commissie concludeert op basis van het impact assessment dat de voorgestelde aanpassing van de Eurovignetrichtlijn leidt tot een «significante reductie van CO₂, NO_x en fijnstofemissies» en «verbetering van de publieke gezondheid en reductie van de kosten van luchtverontreiniging en ongelukken (€ 0,37 miljard) in 2030».

COM(2017)280

De leden van de SP-fractie hebben enkele vragen gesteld inzake de privacy van het voorstel betreffende interoperabiliteit van tolsystemen. Hoe lang blijven gegevens bewaard, met wie worden deze eventueel gedeeld, en worden deze slechts gebruikt voor het veronderstelde doel: de tol?

Het voorstel voor gegevensuitwisseling voorziet naar de mening van het kabinet in passende garanties om te waarborgen dat het volledig in overeenstemming is met de artikelen 7 en 8 van het Handvest van de grondrechten en met het toepasselijke wetgevingskader inzake de bescherming van persoonsgegevens (o.a. de Algemene Gegevens Verordening). De gegevens die in het kader van deze richtlijn worden verzameld, mogen niet worden gebruikt voor andere doeleinden dan die van deze richtlijn. De bewaartermijn van de gegevens zal per toldomein (o.a. afhankelijk van de precieze werking van het systeem en bijvoorbeeld de betaaltermijn) verschillen. Dit is toegestaan, zolang bovengenoemde wetgevingskaders en grondrechten worden nageleefd.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen