

Vergaderjaar 2017–2018

34 734

EU-voorstellen: EU-mobiliteitspakket

Nr. 19

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 december 2017

Zoals tijdens het Algemeen Overleg Transportraad op 22 november jl. toegezegd (Kamerstuk 21 501-33, nr. 679) ontvangt u hierbij het onderzoek naar de effecten van de voorstellen van het EU-mobiliteitspakket op de Nederlandse transportsector¹. Deze voorstellen zijn op 31 mei jl. door de Europese Commissie (EC) gepresenteerd. Het onderzoek is uitgevoerd door Ecorys. Conform het verzoek van uw Kamer is gekeken naar de effecten van de voorstellen op het terrein van (1) interne markt, (2) sociale dimensie en (3) wegbeprijzing en duurzaam transport voor de Nederlandse wegtransportsector. Daarbij is gekeken naar mogelijke lastenverzwaring en de effecten op de concurrentiepositie en naar de consequenties voor (kleine) ondernemingen en voor werknemers.

Ecorys concludeert dat de voorstellen zowel positieve als negatieve effecten hebben. Per saldo verwacht Ecorys echter vooral negatieve effecten voor de Nederlandse transportsector. Met name de door Ecorys verwachte toename van cabotage zal voor deze sector een negatief effect hebben. De Nederlandse transportsector bestaat immers hoofdzakelijk uit MKB-bedrijven, die grotendeels actief zijn op de binnenlandse markt. Het effect van het voorstel over rij- en rusttijden is voor de chauffeurs in de transportsector beperkt negatief door een toename van het risico op vermoeidheid en de gevolgen voor de verkeersveiligheid. Voor wat betreft de lasten voor transportbedrijven, zowel administratieve lasten als ook operationele kosten, zijn geen effecten gevonden die substantieel van omvang zijn.

Interne markt

Ecorys geeft aan dat de voorstellen vooral een negatief effect hebben op de Nederlandse wegtransportbedrijven vanwege de verwachte toename van cabotage in Nederland door buitenlandse transporteurs. De

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

verwachte toename zal een verlies aan concurrentiepositie en verlies aan werkgelegenheid tot gevolg kunnen hebben. Ecorys schat de daadwerkelijke cabotage na introductie van het Mobiliteitspakket tussen de 5% en 10% van het totale binnenlandse vervoer tegenover minder dan 1% op dit moment. De overige voorstellen harmoniseren een aantal aspecten in de interne markt (vergunningen en verhuurmarkt) en gaan misbruik tegen (aanpak postbusbedrijven). Deze hebben per saldo een beperkt positief effect, voornamelijk omdat de vergunningsgrens in Nederland al bij 500 kilogram laadvermogen ligt en de verhuurmarkt in Nederland al vrijgegeven is.

Sociale dimensie

Ten aanzien van het voorstel over rij- en rusttijden concludeert het rapport dat het werkgevers meer flexibiliteit biedt bij de planning van ritten. Tegelijkertijd kan het voorstel tot flexibilisering van de rij- en rusttijden leiden tot een groter risico op vermoeidheid bij de chauffeur met mogelijk negatieve effecten voor de verkeersveiligheid. Wat betreft het voorstel over detachering concludeert het rapport dat dit zal leiden tot een verlaging van de kosten voor buitenlandse transportondernemingen die actief zijn in het internationaal vervoer van en naar Nederland. Voor zowel de Nederlandse transportondernemingen die internationaal actief zijn als hun buitenlandse concurrenten zullen de administratieve lasten dalen, aldus het rapport.

Wegbeprijzing en duurzaam transport

De voorstellen voor beprijzing en duurzaamheid hebben een positief effect voor de werkgevers in de Nederlandse wegtransportsector vanwege het wegvallen van het Eurovignet. Hierbij is uitgegaan van een beleidsarm scenario waarbij het voornemen van het Kabinet een kilometerheffing voor vrachtvervoer in te voeren en de inkomsten uit die heffing in te zetten voor innovatie en verduurzaming van de vervoerssector, niet is meegenomen. De uitgangspunten van de kilometerheffing, zoals reikwijdte, tarief en tariefdifferentiatie, moeten immers nog worden uitgewerkt.

Het vergemakkelijken van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over niet-betaling van tol heeft een positief effect omdat handhaving en daarmee betalingsbereidheid alsmede een gelijk speelveld wordt verbeterd. Voorts zijn er kostenbesparingen voor de sector doordat naar verwachting meer interoperabiliteit ontstaat. Mogelijke negatieve effecten in Nederland zijn een andere routekeuze op de tolverbindingen door onzuinige auto's ten gevolge van een gewijzigde grondslag van tarieven.

Het voorstel voor CO₂ monitoring legt samen met het «Vehicle Energy Consumption calculation tool» (VECTO) tool de basis voor de nog op te stellen normen voor zware bedrijfsvoertuigen. Dit leidt indirect tot een verlaging van de brandstofkosten voor de transportsector alsmede een vermindering van emissies.

Inzet Nederland

Bovenstaande conclusies van het Ecorys rapport bevestigen de Nederlandse inzet ten aanzien van de marktpijler, sociale pijler en pijler beprijzing en duurzaam transport zoals beschreven in de BNC-fiches die uw Kamer in juni jl. heeft ontvangen (Kamerstuk 34 734, nrs. 4 t/m 11). Hierin werd onder andere aangegeven dat als gevolg van de voorstellen een toename van cabotage werd verwacht. Nederland is geen

voorstander van verdere liberalisering van cabotage vanwege het huidige verschil in sociale condities tussen lidstaten. Ook werd een verhoogd risico van de verkeersveiligheid als gevolg van een verdere flexibilisering ten aanzien van de rij- en rusttijden ongewenst geacht.

Verder heb ik u als reactie op het schriftelijk overleg EU-mobiliteitspakket van 22 november jl. (Kamerstuk 34 734, nr. 17) gemeld dat het voornemen van dit Kabinet om een kilometerheffing voor vrachtverkeer in te voeren, niets verandert ten aanzien van het kabinetsstandpunt inzake het EU-mobiliteitspakket. Het subsidiariteitsoordeel is en blijft negatief voor het voorstel voor het verplicht afschaffen van vignetten en het oormerken van inkomsten uit een congestieheffing.

Vervolg

Wat betreft het verdere proces in Brussel is inmiddels bekend dat het inkomend Bulgaars EU-voorzitterschap voor de Eurovignetrichtlijn inzet op een voortgangsrapport op de Transportraad in juni 2018. Voor de voorstellen van de marktpijler en de sociale pijler en voor het voorstel over de EETS richtlijn streeft het voorzitterschap naar een akkoord op deze Transportraad.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga