Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/276357

Uw kenmerk
34734-14/2017D30385

Datum 20 november 2017
Betreft Schriftelijk overleg EU-mobiliteitspakket van 26 oktober jl.

Geachte voorzitter,

Hierbij bied ik u de reactie aan op de vragen van uw Kamer in het schriftelijk overleg EU-mobiliteitspakket van 26 oktober jl. Ik beantwoord de vragen mede namens de minister van Sociale zaken en Werkgelegenheid en de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

Algemene vragen en opmerkingen

De leden van de VVD-fractie vragen hoe de voorstellen van het EU-mobiliteitspakket de komende maanden verder behandeld en uitgewerkt zullen worden. Welke afspraken zijn hier tijdens de laatste Raadswerkgroepen over gemaakt?
Afgelopen maanden hebben Raadswerkgroepen op alle drie pijlers plaatsgevonden waarbij de nadruk lag op de voorstellen van de pijler interne markt en de voorstellen van de pijler sociale dimensie. Op de komende Transportraad van 5 december a.s. zal het Estse Voorzitterschap een voortgangsverslag presenteren van de afgelopen besprekingen over de pijlers interne markt en sociale dimensie. Er zal tijdens deze Raad geen besluitvorming over de voorstellen van deze pijlers plaatsvinden. Dit laatste geldt ook voor de voorstellen van de pijler wegbeprijzing. Over deze pijler zal op de komende Raad een beleidsdebat plaatsvinden. Het inkomend Bulgaars EU-Voorzitterschap zal vanaf 1 januari 2018 het werk van het Estse EU-Voorzitterschap over het EU-mobiliteitspakket voortzetten. Onduidelijk is op dit moment nog wat precies de ambities van het inkomend Bulgaars EU-Voorzitterschap op dit terrein zijn. Tijdens de komende Transportraad zal de Bulgaarse delegatie het werkprogramma van hun aankomend EU-Voorzitterschap toelichten.

De leden van de VVD-fractie vragen bij welke onderdelen van het EU-mobiliteitspakket de bevoegdheden van lidstaten naar Europa worden overgeheveld en waarom.
In het EU-mobiliteitspakket wordt voorgesteld de EC toe te kennen om gedelegeerde handelingen vast te stellen. Deze bevoegdheden zijn niet nieuw: ook

op grond van de huidige Europese regelgeving kan de commissie gedelegeerde handelingen vaststellen. Wel wijzigt de EC de formulering van de toekenning van bevoegdheden. Deze nieuwe formuleringen leiden in enkele gevallen tot een uitbreiding van de bevoegdheden van de Commissie. Bij de pijler interne markt gaat het bijvoorbeeld om de bevoegdheid dat de EC zelfstandig de lijst van ernstige overtredingen in het kader van het ERRU-register mag uitbreiden en de maximale geldigheidsduur van de communautaire vergunning mag aanpassen aan marktontwikkelingen. Het heeft mijn aandacht dat deze herformuleringen er niet onnodig toe leiden dat de EC extra bevoegdheden overgeheveld krijgt.

Voor wat betreft de Eurovignetrichtlijn gaat het om de volgende bevoegdheden. De Commissie stelt referentiewaarden vast voor CO2-emissies, samen met een passende categorisering van de betrokken zware bedrijfsvoertuigen. De Commissie is ook bevoegd om bijlage VII te wijzigen waarin de grondslag is opgenomen voor tarieven voor lichte voertuigen. Dit zijn nieuwe bevoegdheden. Vanwege het aanpassen aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang kan de Commissie ook de bijlages aanpassen met gedelegeerde handeling. Bijlage 0 met de eisen voor de EURO-emissieklassen kan worden gewijzigd, de formules in de punten 4.1 en 4.2 van bijlage III bis kunnen worden aangepast, deze moeten worden toegepast als een lidstaat een hogere externe kostenheffing zou willen toepassen dan de daarvoor geldende referentiewaarden. Als nieuwe bevoegdheid kunnen de bedragen in de tabellen 1 en 2 van bijlage III met de referentiewaarden voor de externe kostenheffing worden aangepast.

Voor de EETS-richtlijn zijn bevoegdheden voorzien voor het garanderen van de interoperabiliteit van de elektronische heffingssystemen en het vergemakkelijken van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over niet-betaling van tol. De Commissie kan de eisen voor de definiëring en invoering van de EETS zoals opgenomen in Bijlage I bij de richtlijn wijzigen. Ook kan bijlage IV met de lijst van toegestane technologieën voor elektronische wegentol worden gewijzigd. Voorts is de Commissie bevoegd om gedelegeerde handelingen vast te stellen voor de definitie van technische specificatie en eisen voor de EETS en de contractuele regels voor het aanbieden van de EETS en handelingen vast te stellen voor administratieve regelingen, vrijwaringsbepalingen en een geschillenprocedure. Dit zijn geen nieuwe bevoegdheden en een aantal van deze handelingen zijn in besluit 2009/750/EU uitgewerkt. De huidige comitologieprocedure om het besluit te wijzigingen, wordt conform het verdrag van Lissabon omgezet in een delegatie-procedure. Het Kabinet heeft hier geen bezwaar tegen.
Tot slot wordt voorgesteld om bijlage II ten aanzien van geautomatiseerde gegevensuitwisseling te wijzigen voor zover nodig vanwege wijzigingen van de Besluiten 2008/615/JBZ en 2008/616/JBZ voor de intensivering van de grensoverschrijdende samenwerking ter bestrijding van terrorisme en criminaliteit of wanneer dit nodig is vanwege andere EU-wetgeving.
De bevoegdheid om bijlagen te wijzigen is ingegeven door de wens om de daarin opgenomen informatie tijdig en efficiënt aan ontwikkelingen daaromtrent te kunnen aanpassen, bijvoorbeeld zoals in het geval van bijlage IV wanneer nieuwe technologieën beschikbaar zijn.

De artikelen 9 en 10 van de Verordening monitoring en rapportering CO2-emissies en brandstofverbruik van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen bieden de Commissie de rechtsgronden om uitvoeringsmaatregelen vast te stellen en door middel van gedelegeerde handelingen niet-essentiële elementen van de bijlage I en II te wijzigen. Tot de aan de Commissie verleende gedelegeerde bevoegdheden

behoren de aanpassing en bijwerking van de te controleren gegevensparameters en de verschillende stappen van de in de bijlagen I en II vastgestelde monitoringsprocedure. Het kabinet heeft hier geen bezwaar tegen. In het BNC-fiche dat uw Kamer hierover heeft ontvangen wordt nader ingegaan op deze voorstellen en de positie van het Kabinet daaromtrent.

De leden van de VVD-fractie vragen wat er uit de proportionaliteits- en subsidiariteitstoetsen is gekomen in alle andere lidstaten.
Diverse lidstaten hebben algemeen vragen gesteld. Ook over subsidiariteit en proportionaliteit. Veel lidstaten hebben nog een studievoorbehoud bij de verschillende voorstellen. De uitkomsten van eventuele nationale toetsen zijn niet bekend.

Voorts vragen de leden of aangegeven kan worden wat de verwachte stemverhouding bij de 27 lidstaten zal zijn voor wat betreft de hoofdthema's.
Op dit moment kan niet aangegeven worden wat de te verwachten stemverhoudingen zijn ten aanzien van de verschillende voorstellen van het mobiliteitspakket, veel lidstaten hebben nog een studievoorbehoud. Verder verkeren de onderhandelingen over de teksten van de voorstellen nog in een vroeg stadium. Dus er kan niet worden vooruitgelopen op een toekomstige stemming over teksten die in de komende tijd nog aangepast zullen worden als gevolg van de verdere besprekingen.
Wat betreft de wijziging van de detacheringsrichtlijn is in de Raad WSBVC van 23 oktober jl. een algemene oriëntatie over de herziene Detacheringsrichtlijn aangenomen. Hierover is uw Kamer per brief van 25 oktober 2017 geïnformeerd (brief van de minister van Sociale Zaken en werkgelegenheid, Kamerstukken II, 2017-2018, 21501- 31, nr. 459). Conform de vastgestelde afspraken[1] informeert de Minister van Sociale Zaken uw Kamer over de voortgang van de onderhandelingen inzake de herziening van de Detacheringsrichtlijn.

Voorts vragen de leden of een tijdpad kan worden gegeven voor wat betreft de besluitvorming, wat de invloed van het Europees Parlement is en hoe de Kamer op de hoogte wordt gehouden.
Op dit moment is nog geen concreet tijdpad bekend. De voorstellen van het EU-mobiliteitspakket moeten via de gewone wetgevingsprocedure worden vastgesteld waarbij de Raad van Ministers samen met het Europees Parlement wetgevende bevoegdheid heeft. Dit is anders voor de voorstellen tot herziening van de Eurovignetrichtlijn (1999/62/EG). Hier zijn er twee voorstellen tot wijziging. Voor het merendeel van de wijzigingen (COM(2017)275) geldt de gewone wetgevingsprocedure. Voor COM(2017)276 (betreffende minimumtarieven voor de motorrijtuigenbelasting voor vrachtvoertuigen) geldt de bijzondere wetgevingsprocedure waarbij het Europees Parlement geraadpleegd wordt. Uw Kamer zal zoals gebruikelijk worden geïnformeerd voorafgaand aan de Transportraden als ook tussentijds indien daartoe aanleiding is.

De leden van de VVD-fractie vragen of ingegaan kan worden op de consequenties van de Brexit ten aanzien van de voorstellen uit het EU-mobiliteitspakket.

[1] Kamerstuk 34439, nr.3 van 14 april 2016

Op dit moment zijn de consequenties van de Brexit nog onduidelijk, omdat de onderhandelingen tussen de EU en het VK hierover nog niet zijn afgerond. De consequenties ten aanzien van het EU-mobiliteitspakket zijn daarmee ook niet bekend. Uiteraard volg ik de ontwikkelingen rondom de Brexit en de gevolgen voor het wegvervoer op de voet.

De leden van de VVD-fractie vragen om zorgvuldigheid bij de goedkeuring van voorstellen voor wat betreft de sociale pijler van het EU-mobiliteitspakket en andere voorstellen binnen het domein van Sociale Zaken en Werkgelegenheid. Voorts vragen zij welke afspraken gemaakt zijn over de samenhang van de voorstellen op het SZW en transportdomein en hoe de Kamer hier in samenhang over wordt geïnformeerd.
Bij alle betrokken partijen in Europa leeft het besef dat het gewenst is dat er meer helderheid komt over de betekenis en reikwijdte van de detacheringsrichtlijn voor de transportsector. In de Raad WSBVC van 23 oktober jl. is een algemene oriëntatie van de Detacheringsrichtlijn aangenomen. Hierover is uw Kamer per brief van 25 oktober 2017 over geïnformeerd (brief van de minister van Sociale Zaken en werkgelegenheid, Kamerstukken II, 2017-2018, 21501- 31, nr. 459). In deze algemene oriëntatie is opgenomen dat de herziene Detacheringsrichtlijn van toepassing is op de sector wegvervoer vanaf de datum van inwerkingtreding van de wetgevingshandeling tot wijziging van Richtlijn 2006/22/EG betreffende handhavingsvoorschriften en houdende specifieke regels met betrekking tot Richtlijn 96/71/EG en Richtlijn 2014/67/EU voor het detacheren van bestuurders in de wegvervoerssector, de zogenaamde 'lex specialis'. De herziene detacheringsrichtlijn zal dus pas van toepassing zijn op het wegvervoer wanneer deze nadere regels in werking treden.

Voor de goede orde merk ik op dat de onderhandelingen over de herziene detacheringsrichtlijn nog niet zijn afgerond. De Raad en het Europees Parlement hebben beide hun positie bepaald. Nu zullen Raad en Europees Parlement een akkoord moeten bereiken over de tekst van de richtlijn in de triloog fase. Conform de vastgestelde afspraken[2] informeert de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid uw Kamer over de voortgang van de onderhandelingen inzake de herziening van de Detacheringsrichtlijn.

Voor wat betreft de relatie tussen de herziening van de detacheringsrichtlijn in het algemeen, en de maatregelen voor de transportsector in het bijzonder merk ik op dat die direct in elkaars verlengde liggen. Het uitgangspunt is gelijk loon voor gelijk werk, ook als dit werk op de weg verricht wordt. Zoals in het fiche Wijziging Detacheringsrichtlijn, terbeschikkingstelling van bestuurders in de wegvervoersector (Kamerstukken II, 34 734, nr. 7) is aangeven, is de inzet als het gaat om het wegtransport dat de toepassing van de Detacheringsrichtlijn zodanig wordt vormgegeven, dat enerzijds de sociale bescherming van chauffeurs wordt bevorderd, anderzijds het bedrijfsleven niet wordt geconfronteerd met onnodige administratieve lasten. Ook dient het voorstel handhaafbaar te zijn. Indien er ontwikkelingen zijn in verloop van de besprekingen in de betreffende Raadswerkgroep zal uw Kamer daarover worden geïnformeerd; de precieze wijze

[2] Kamerstuk 34439, nr. 3, van 14 april 2016

waarop en het verband waarin hangen daarbij af van de ontwikkelingen in het onderhandelingsproces.

De leden van de VVD-fractie vragen of kan worden toegelicht hoe de voorstellen kunnen interfereren met de Nederlandse praktijk van de sociale zekerheid en het economisch functioneren van de Nederlandse transportsector. Zij vragen wat deze voorstellen voor de Nederlandse transportsector te bieden hebben en of de administratieve lasten worden verminderd.
Uitgangspunt van het EU-mobiliteitspakket is om te komen tot een goed werkende interne markt waarbij zowel de sociale bescherming van de werknemers in het wegtransport als ook de belangen van de transportondernemingen worden geborgd. Op dit moment worden de effecten van de voorstellen op de Nederlandse transportsector in kaart gebracht. Hierbij wordt onder andere gekeken naar de concurrentiepositie, de lastenverzwaring en kleine ondernemers. Mede op basis van de uitkomsten van het onderzoek kan worden beoordeeld wat de voorstellen voor de Nederlandse transportsector te bieden hebben.

Voorts vragen de leden van de VVD-fractie of naast Nederland ook andere lidstaten hebben aangegeven een impactassessment te willen uitvoeren op het effect van het EU-mobiliteitspakket op hun transportsectoren. Zij vragen wat er met de uitkomsten van de impactassessment(s) in Europees verband gebeurt?
Diverse lidstaten hebben algemene vragen gesteld ook over de impact assessments die de EC heeft opgesteld. Veel lidstaten bestuderen de voorstellen voor hun eigen lidstaat. De uitvoering van eventuele nationale impact assessments in andere lidstaten en wat zij met de uitkomsten doen is niet bekend. Voor Nederland zullen de uitkomsten van het onderzoek naar de effecten van het EU-mobiliteitspakket op de Nederlandse transportsector medebepalend zijn voor een nationale positie en zullen deze worden ingebracht in de onderhandelingen in Brussel.

De leden van de PVV-fractie vragen naar de besluitvorming van het EU-mobiliteitspakket.
Ik verwijs naar mijn eerdere antwoord op eenzelfde vraag over besluitvorming van de leden van de VVD-fractie.

De leden van de PVV-fractie vragen of ik bereid ben om mij maximaal tegen het EU-mobiliteitspakket te verzetten en om tegen dit EU-mobiliteitspakket te stemmen.
De lijn van het Nederlandse kabinet ten aanzien van het EU-mobiliteitspakket is besproken met uw Kamer op 27 juni jl.in het AO EU-mobiliteitspakket. Zoals ik heb aangegeven in mijn beantwoording van de vragen van de leden van de VVD-fractie, laat ik de effecten van het pakket op de Nederlandse transportsector op dit moment onderzoeken. Een eindoordeel over het pakket kan ik pas geven wanneer meer bekend is over de effecten op de Nederlandse transportsector en de onderhandelingen zich in een eindstadium bevinden en er zicht is op finale teksten.

De leden van de CDA-fractie vragen of het EU-mobiliteitspakket de economische groei voldoende ondersteunt en of in beeld kan worden gebracht in hoeverre het pakket kostenverhogende aspecten bevat.
Zoals ik heb aangegeven in mijn beantwoording van de vragen van de leden van de VVD-fractie, laat ik de effecten van het pakket op de Nederlandse transportsector conform mijn toezegging aan uw Kamer tijdens het AO EU-mobiliteitspakket op 27 juni jl. op dit moment onderzoeken.

De leden van de D66-fractie vragen in hoeverre de voorstellen bijdragen aan het oplossen van actuele marktproblemen en niet de problemen van enkele jaren geleden.
Een van de grootste problemen binnen de EU is een gefragmenteerde markt in het wegvervoer. Dit EU-mobiliteitspakket beoogt hier een oplossing voor te vinden door te trachten een level playing field in deze markt te bewerkstelligen. Mede op basis van het onderzoek naar de effecten op de Nederlandse transportsector zal ik bezien in hoeverre de voorstellen bijdragen aan het oplossen van actuele marktproblemen.

De leden van de SP-fractie vragen voldoende aandacht voor en bereidheid om zich hard te maken voor goede voorstellen voor de Nederlandse transportsector en de Nederlandse werknemers.
Ik zet mij in voor goede voorstellen voor de Nederlandse transportsector en de Nederlandse werknemers, zoals ook besproken in het AO EU-mobiliteitspakket op 27 juni jl.

De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen of er, naast de in dit pakket voorgestelde opties, mogelijkheden zijn om de handhaving van de Europese regelgeving in Nederland te verbeteren. Ook vragen deze leden of er regels zijn in dit voorgestelde wegvervoerpakket die overbodig zouden worden door een betere handhaving in Nederland.
De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) onderzoekt voortdurend hoe zij de handhaving van de nationale en internationale regels kan verbeteren. Zij hanteert daarvoor steeds meer een risico- en informatiegestuurde benadering. Voor meer details verwijs ik naar het meerjarenplan van de ILT (Bijlage bij Kamerstuk 34775-XII nr. 4 van 21 september 2017) en het rapport met de resultaten van de risicoanalyse (IBRA 1.0), dat is aangeboden aan de Tweede Kamer (Kamerstuk 34550 XII nr. 80 van 6 juli 2017).
Het is gebleken dat de regels in Europa verschillend worden geïnterpreteerd. Inzet van Nederland is dat het pakket ook zal leiden tot een verduidelijking van de regelgeving, een eenduidige interpretatie en daarmee een betere handhaving.

Vragen en opmerkingen over de interne markt

De leden van de VVD-fractie vragen om een toelichting op het voorstel om de onbeperkte cabotage binnen vijf dagen aansluitend op een internationale rit, ook uit te breiden naar de buurlanden. Voorts vragen de leden om de consequenties van deze onbeperkte cabotage binnen vijf dagen.
De EC hoopt met dit voorstel de flexibiliteit voor transportondernemingen te vergroten en leegrijden zo veel mogelijk te voorkomen. De consequenties voor de

Nederlandse transportsector zullen moeten blijken uit het onderzoek dat ik op dit moment laat uitvoeren.

Daarnaast vragen de leden van de VVD-fractie hoe gecontroleerd kan worden of er na de vijf dagen geen cabotageritten meer worden uitgevoerd en of dit tegen gelijk loon gebeurt en afspraken hierover zijn gemaakt per lidstaat en tussen lidstaten onderling?
De mogelijkheden van controle van cabotage maken onderdeel uit van de voorstellen van de EC en zijn daarom onderwerp van gesprek tijdens de onderhandelingen. De vraag hoe de controle plaats kan vinden wordt hierbij ook besproken. De EC kijkt onder andere naar de rol die de tachograaf hier eventueel zou kunnen spelen. Daarom kan ik nu nog niet concreet op deze vragen antwoorden.

De leden van de VVD-fractie vragen of de slimme tachograaf een cruciale randvoorwaarde is.
De slimme tachograaf is geen cruciale randvoorwaarde, wel zorgt de slimme tachograaf voor betrouwbaardere gegevens en dus betere mogelijkheden voor handhaving.

Deze leden vragen ook in hoeverre is onderzocht of door aanpassing van de cabotageregels de interne Europese markt wordt versterkt en of er mogelijk verdringing en oneerlijke concurrentie kunnen ontstaan met het binnenlandse vervoer.
Met betrekking tot deze vraag verwijs ik naar mijn eerdere antwoorden over het onderzoek dat ik op dit moment laat uitvoeren.

De leden van de VVD-fractie vragen een toelichting op het cabotagevoorstel in relatie tot de handhavingsinzet en zeggenschap hierover van de EU.
De EC stelt verplichte aantallen controles op cabotage voor. Ik ben geen voorstander van meer zeggenschap van de EU voor wat betreft de handhavingsinzet met betrekking tot cabotage, zoals deze verplichte aantallen controles op cabotage. Ik ben van oordeel dat de ILT maatschappelijk efficiënt handhaaft als zij op basis van risicoanalyses haar capaciteitsverdeling bepaalt. Quota vanuit de EU werken daarbij belemmerend.

De leden van de VVD-fractie vragen of met dit voorstel nieuwe bevoegdheden worden overgedragen aan de EU, in het bijzonder een nieuwe bevoegdheid inzake het vaststellen van het nationale sanctiestelsel.
Voor het antwoord op deze vraag verwijs ik naar het vorige antwoord en het antwoord hierover in het algemene deel.

De leden van de VVD-fractie vragen of ik iets kan zeggen over de positie van de verschillende lidstaten over de verlaging van de vergunningplicht, hoe het voorstel zich verhoudt tot de bestaande vergunningplicht en of de sector niet buitenproportioneel wordt belast.
In de Europese regelgeving ligt de grens voor de vergunningplicht nu bij 3500 kg totaalgewicht. Er zijn lidstaten die een lagere grens hanteren. Nederland kent een vergunninggrens van 500 kg laadvermogen en heeft aangegeven geen noodzaak

te zien voor het verlagen van de vergunninggrens in Europees verband naar 0 kg. Nederland heeft in dit kader gewezen op de problemen die een verlaging tot 0 kg voor de handhaving zou opleveren. Wat de te verwachten effecten zijn voor de transportsector zal moeten blijken uit het onderzoek dat ik op dit moment laat uitvoeren.

De leden van de VVD-fractie vragen of ik van mening ben dat dit voorstel enkel zal leiden tot lastenverzwaring en of ik toe kan lichten waarom dit voorstel tot stand is gekomen.
De EU beoogt met dit voorstel een level playing field te bereiken en het probleem van een gefragmenteerde interne markt in het wegvervoer aan te pakken. De effecten van het voorstel op de Nederlandse transportsector zijn op dit moment nog niet bekend. Zoals aangegeven laat ik hiernaar onderzoek doen. Hierin wordt ook gekeken naar de lasten voor ondernemers.

De leden van de VVD-fractie vragen of ik kan toelichten om welk toezicht en om welke regels het gaat bij het gebruik van lichte bedrijfsvoertuigen in het nationale en internationale vervoer voor rekening van derden en wat verder moet worden ontwikkeld?
De vragen hebben betrekking op het invoeren van een vergunningplicht voor lichte bedrijfsvoertuigen, welke voorschriften zouden moeten gelden en de wijze van handhaving hiervan. Op dit moment verkeren de onderhandelingen over de teksten nog in een te vroeg stadium om hierover uitspraken te kunnen doen.

De leden van de VVD-fractie vragen zich af welke mate van vrijheid de lidstaten behouden in het proces van toezicht om de categorie lichte bedrijfsvoertuigen uit te kunnen sluiten van de verordening. Voorts vragen de leden of de minister kan toelichten welke consequenties dit heeft voor de koeriersbedrijven die hierdoor zullen worden geraakt. De leden vragen welke regels verplicht worden gesteld op grond van de stelling van de EC dat er een mate van professionalisering in de sector lichte bedrijfsvoertuigen (onder 3,5 ton) moet worden bereikt en op welke wijze daarmee de verschillen tussen de concurrentievoorwaarden tussen exploitanten worden verkleind. De leden vragen wat dit betekent voor de Nederlandse situatie, ook qua extra regels en lastenverzwaringen.
Bij deze regels gaat het om de eisen waaraan moet worden voldaan om een vergunning te krijgen. De grens van de vergunningplicht is op dit moment onderwerp van discussie. Zoals toegezegd aan uw Kamer worden op dit moment de effecten van de voorstellen op de Nederlandse transportsector in kaart gebracht. Hierbij wordt ook gekeken naar de consequenties van een verlaging van de vergunninggrens. Mede op basis van de uitkomsten van het onderzoek kan worden beoordeeld wat de voorstellen voor de Nederlandse transportsector te bieden hebben.

De leden van de VVD-fractie vragen met betrekking tot 'in een lidstaat gevestigde onderneming' wat wordt verstaan onder de proportionele verhoudingen tussen activiteiten, personeel en activa en welk afwegingskader hier wordt gehanteerd en welke consequenties dit heeft.
De EC stelt voor om in verband met de gewenste aanpak van postbusbedrijven de reële vestigingseisen en de betrouwbaarheidseisen aan te scherpen. Het idee is

dat een disproportionele verhouding tussen activiteiten, personeel en activa aanwijzingen biedt voor het bestaan van een postbusbedrijf. Over de teksten wordt op dit moment gesproken. Uitspraken over het afwegingskader en consequenties zijn daarom nu nog niet te doen.

De leden van de PVV-fractie vragen wat ik ga doen aan de groep Oost-Europese chauffeurs in de grensstreek die bij de voorgestelde cabotageregels volgens de leden verder zal gaan groeien.
In het onderzoek naar de effecten van het EU-mobiliteitspakket wordt ook gekeken naar de gevolgen van de voorstellen rond cabotage. In het algemeen kan ik zeggen dat langdurig parkeren van vrachtwagens op verzorgingsplaatsen langs het hoofdwegennet inderdaad regelmatig voorkomt. Het betreft hier echter slechts ten dele chauffeurs die cabotageritten verzorgen. Door oneigenlijk gebruik van verzorgingsplaatsen ontstaat met name langs druk bereden corridors een tekort aan parkeerplaatsen voor chauffeurs die (kort) willen rusten. Daarom is het beleid dat chauffeurs die langere tijd willen parkeren of rusten gebruik maken van private truckparkings langs het onderliggend wegennet.

De leden van de CDA-fractie vragen naar de omvang van de stijging van de administratieve lasten door de Detacheringsrichtlijn, de aanscherping van de vergunningsgrens en de administratieve last van de maatregelen ten aanzien van bestelauto's.
Op dit moment is nog niet duidelijk wat de effecten van deze voorstellen zijn. Dit zal moeten blijken uit het onderzoek naar de effecten van het voorstel op de Nederlandse transportsector. Voor wat betreft de detacheringsrichtlijn heeft de Europese Commissie de gevolgen van de herziene detacheringsrichtlijn in beeld gebracht met het impact assessment (SWD(2017)52) bij het Commissievoorstel over de herziene detacheringsrichtlijn. Op het moment dat de tekst van de herziene Detacheringsrichtlijn vastligt, dat is nadat de Raad met het Europees Parlement tot een akkoord een akkoord is gekomen, kan een verdere analyse worden gemaakt.

De leden van de CDA-fractie vragen naar de gevolgen van het EU-mobiliteitspakket voor cabinekamperen en het mogelijk gunstige effect van grote beveiligde parkeerplaatsen.
In de huidige voorstellen is een verbod van het verblijf van de normale wekelijkse rust in de cabine opgenomen. De verkorte wekelijkse rust en de dagelijkse rust mogen in het huidige voorstel nog steeds in de cabine worden doorgebracht. De gevolgen voor het cabinekamperen en een mogelijk gunstig effect van grote beveiligde parkeerplaatsen is op dit moment niet duidelijk. Een oordeel hierover kan ik pas geven wanneer de effecten op de Nederlandse transportsector duidelijk zijn.

De leden van de CDA-fractie vragen naar de omvang van het cabotagevervoer ten opzichte van het gehele Nederlandse vervoer.
Bij brief van 13 mei 2016 heb ik uw Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van het onderzoek naar de in Nederland uitgevoerde cabotage en overtreding van de regels (Tweede Kamer, vergaderjaar 2015-2016, 501-33, nr. 593). Uit dit onderzoek bleek dat cabotage 0,79% betreft van het aantal beladen ritten in het binnenlands vervoer in Nederland.

De leden van de D66-fractie vragen naar de impact van het voorstel voor ondernemers door het uitbreiden van de vergunningsgrens naar 0 kg.
Ik verwijs voor dit antwoord naar mijn eerdere antwoorden over dit onderwerp op vragen van de leden van de VVD-fractie.

De leden van de D66-fractie vragen naar de voor- en nadelen van de verruiming van de cabotagevoorschriften van het voorstel.
De consequenties van de voorstellen met betrekking tot cabotage maken onderdeel uit van het onderzoek, dat ik aan uw Kamer heb toegezegd.

De leden van de SP-fractie vragen mij scherper te staan in het dossier gehuurde voertuigen en eisen van mij eerst te onderzoeken welke consequenties kunnen volgen uit het voorstel voor gehuurde voertuigen.
Ook de effecten van het voorstel met betrekking tot gehuurde voertuigen op de Nederlandse transportsector laat ik op dit moment onderzoeken.

De leden van de ChristenUnie vragen mij hoe ik uitbreiding van het aantal cabotageritten probeer tegen te gaan.
Zoals eerder gezegd maken de voorstellen met betrekking tot cabotage onderdeel uit van het onderzoek dat ik op dit moment laat uitvoeren. Ik heb uw Kamer reeds eerder laten weten, dat ik geen voorstander ben van verdere liberalisatie van cabotage, zolang het verschil in sociale condities tussen lidstaten in zijn huidige vorm bestaat.

De leden van de SGP-fractie vragen mij of de vooronderstelling juist is dat de nieuwe regels het voor buitenlandse vervoerders relatief eenvoudig maken om permanent cabotageritten uit te voeren en waarop de EC en Oost-Europese lidstaten hun mening baseren dat het aantal cabotageritten gelijk zal blijven/dan wel af zal nemen. Voorts vragen de leden naar de mogelijke verruiming van het aantal cabotageritten.
Ik verwijs hierbij naar mijn antwoord over dit onderwerp op de vraag van de leden van de ChristenUnie.

De leden van de SGP-fractie vragen mij of ik mogelijkheden zie dat de huidige regels worden verduidelijkt en geüniformeerd.
Omdat de huidige regels niet door alle lidstaten op eenzelfde manier worden geïnterpreteerd is het nieuwe voorstel van de EC er mede op gericht om te komen tot verduidelijking en uniformering.

De leden van de SGP–fractie vragen of het invoeren van een landcode in de tachograaf handhaving beter mogelijk maakt.
Invoeren van de landcode in de tachograaf maakt zichtbaar in welke landen transportoperaties worden uitgevoerd. Uitgangspunt is, dat handhaving, ook van de huidige regels, beter mogelijk is.

De leden van de SGP-fractie vragen mij een mening te geven over een alternatief voorstel met betrekking tot cabotage, zoals bijvoorbeeld de vijf dagen in te perken en als extra voorwaarde op te nemen dat een buitenlandse vervoer niet direct van verstrijken van de termijn weer een land binnen mag rijden.
Ik vind het belangrijk om eerst de effecten van het huidige cabotagevoorstel op de Nederlandse transportsector in kaart te brengen. Dat onderzoek wordt op dit moment uitgevoerd. Voor mij is belangrijk dat er bij nieuwe regels rond cabotage geen sprake is van een liberalisering van de voorschriften, zolang het huidige verschil in sociale condities tussen lidstaten bestaat.

De SGP-fractie vraagt of het juist is dat het overgrote deel van het licht vervoer binnen de landsgrenzen blijft en hoe ik de subsidiariteit en de proportionaliteit van de verlaging van de genoemde grens beoordeel.
Er zijn mij geen cijfers bekend over het gebruik van lichte voertuigen uit Nederland in en naar het buitenland. In het BNC-fiche heb ik de subsidiariteit en de proportionaliteit van de voorstellen op dit terrein positief beoordeeld.

<u>Vragen en opmerkingen over de sociale dimensie</u>

De leden van de VVD-fractie vragen toelichting op welke lidstaten ik onder perifeer gelegen lidstaten schaar?
Het gaat hier om lidstaten die buiten het economisch hart van de EU zijn gelegen en niet onder de Midden of Oost-Europese lidstaten kunnen worden gerekend.

De leden van de VVD-fractie vragen wat de stand van zaken is qua handhaving in Nederland van het verblijf van de 45 uur rusttijd in de vrachtwagen? Voorts vragen zij of het klopt dat België en Duitsland tot handhaving zijn overgegaan en of ik de zorgen deel van de onder druk staande leefbaarheid op de parkeerplaatsen in Nederland.
Binnen de EU geldt in alle lidstaten de rij- en rusttijden Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer. In Duitsland is in aanvulling hierop nationale wetgeving van kracht die het verblijf in de cabine tijdens de normale weekendrust van 45 uur verbiedt. België baseert een dergelijk verbod rechtstreeks op de rij- en rusttijden verordening. Over de juistheid van de uitleg van België van de verordening zijn door de Belgische Raad van State aan het Hof van Justitie van de EU prejudiciële vragen gesteld. Het Europese Hof van Justitie heeft in deze kwestie nog geen prejudiciële beslissing genomen. Wanneer het Hof uitspreekt dat de huidige verordening een verbod op het verblijf van de normale wekelijkse rust in de cabine bevat zal Nederland dat ook gaan handhaven.

Ik vind het belangrijk dat wij binnen Europa een level playing field bereiken door een eenduidige interpretatie van de wet- en regelgeving en harmonisatie van de handhaving. Zoals in het BNC-fiche aangegeven zal Nederland in het kader van de onderhandelingen van het EU-mobiliteitspakket van de EC een verbod op de weekendrust in de vrachtwagencabine steunen. Hoewel ik van mening ben dat een vrachtwagencabine doorgaans comfortabel genoeg is om te overnachten, mits er voldoende voorzieningen op de parkeerplaats zijn, wil ik in Nederland geen extra

belasting op de verzorgingsplaatsen als gevolg van een verbod in de ons omringende landen.

Langdurig parkeren van complete vrachtwagens, gedurende een weekend of langer, komt regelmatig voor op de parkeerplaatsen langs het hoofdwegennet. Door dit oneigenlijk gebruik van verzorgingsplaatsen ontstaat met name langs druk bereden corridors een tekort aan parkeerplaatsen voor chauffeurs die (kort) willen rusten. Rijkswaterstaat of politie kan hier niet op handhaven, aangezien er geen wettelijke parkeerduurbeperking is. Daarom is mijn beleid erop gericht dat chauffeurs die langere tijd willen parkeren of rusten gebruik maken van private truckparkings langs het onderliggend wegennet. Zo zijn de verzorgingsplaatsen langs het hoofdwegennet beschikbaar voor de korte rust, waar ze feitelijk voor bedoeld zijn, en bovendien staan de langparkeerders beveiligd, wat diefstal voorkomt.

De leden van de VVD-fractie vragen of ik van mening ben dat de wet- en regelgeving inzake rij- en rusttijden inmiddels zo complex is geworden dat er juist verschillen in de praktijk ontstaan? Voorts vragen zij hoe met deze voorstellen een balans wordt gevonden tussen meer flexibiliteit in regelgeving, minder complexiteit, de mogelijkheid tot een goede aanpak van sociale misstanden en meer werkbare wet- en regelgeving in de praktijk voor ondernemers met minder administratieve en financiële lasten. Daarnaast vragen deze leden wat het voorstel van de EC, waarbij werkgevers moeten zorgen voor een betere, vervangende accommodatie, precies gaat betekenen en of hier ook de beveiligde parkeerplaatsen en verzorgingsparkeerplaatsen in Nederland onder vallen.
Het gaat bij de regelgeving inzake de rij- en rusttijden om complexe regelgeving die eenduidige interpretatie vergt om werkbaar te zijn. Mijn inzet is deze regels te verhelderen en niet deze nog meer complex te maken. Wat precies onder geschikte accommodatie moet worden verstaan is momenteel onderwerp van de besprekingen. De meeste lidstaten, inclusief Nederland, vinden meer helderheid over dit begrip noodzakelijk. Of beveiligde parkeerplaatsen met voldoende verzorgingsmogelijkheden hieronder vallen staat nog open.

De leden van de VVD-fractie vragen of ik de uitkomsten van de Raadswerkgroep over de Detacheringsrichtlijn kan delen en toelichten. Voorts vragen zij mijn mening over de reikwijdte van de Detacheringsrichtlijn en mijn mening of de administratieve en financiële lasten voor de transportsector enorm zullen toenemen als ook doorvoer en bilateraal vervoer onder detachering wordt gevoegd. Deze leden willen ook graag uiteengezet zien wat de samenhang, relatie en afhankelijkheden qua tijd en inhoud zijn met de aanpassingen van de Europese Detacheringsrichtlijn.
Voor het antwoord op deze vraag verwijs ik naar de beantwoording op de vragen van de leden van de VVD-fractie in het algemene deel.

De leden van de VVD-fractie willen graag uiteengezet zien wat de invoering van een controle op periodes van andere werkzaamheden dan rijden betekent voor de huidige praktijk, met name in relatie tot de bevoegdheid van de EC. Bovendien willen deze leden graag uiteengezet zien op welke sociale voorwaarden EU-chauffeurs in Nederland aanspraak

kunnen maken bij een detachering en op welke wijze de administratieve lasten met dit voorstel worden beperkt. Voorts vragen de leden of er een fraudegevoeligheidsanalyse is uitgevoerd, aangezien ervoor gekozen is om een handmatige invoering in de tachograaf te gebruiken.
In het voorstel over de wijziging van de richtlijn over de handhavingsvoorschriften stelt de Commissie voor om haar bevoegdheid te geven voor het opstellen van uitvoeringshandelingen voor een gemeenschappelijke aanpak. Deze uitvoeringshandelingen worden in overleg met lidstaten opgesteld en lidstaten stemmen over de voorgestelde uitvoeringshandelingen via de gekwalificeerde meerderheidsprocedure. Hoe deze uitvoeringshandelingen eruit zullen zien is op dit moment niet te zeggen, de voorstellen voor deze uitvoeringshandelingen zullen pas gepresenteerd worden nadat de wijziging van de richtlijn over handhavingsvoorschriften is vastgesteld en in werking is getreden.
Overeenkomstig de Wet arbeidsvoorwaarden gedetacheerde werknemers in de Europese Unie (WagwEU) zijn werkgevers verplicht bepaalde minimumarbeidsvoorwaarden toe te kennen aan het personeel dat tijdelijk in Nederland komt werken. De zogenoemde harde kern van de arbeidsvoorwaarden bestaat in ieder geval uit de Nederlandse arbeidswetten: de Wet minimumloon en vakantiebijslag, de Arbeidstijdenwet, de Arbeidsomstandighedenwet, de Wet allocatie arbeidskrachten door intermediairs en de Algemene wet gelijke behandeling. Het voorstel wil via eenduidigheid in de toepassing van de detacheringsregels op het wegvervoer de huidige verschillen tussen lidstaten in de vereiste administratieve verplichtingen opheffen. Er is geen fraudegevoeligheidsanalyse uitgevoerd ten aanzien van de handmatige invoering in de tachograaf.

De leden van de PVV-fractie vragen aan mij of ik ook tegen de rij- en rusttijdenregeling in het verweer ga gezien de complexiteit.
Zoals gemeld is mijn inzet deze regels te verhelderen zodat eenduidige interpretatie mogelijk wordt. Daarmee moeten ook de verschillen in uitleg die lidstaten aan deze regels geven worden weggenomen.

De leden van de CDA-fractie vernemen graag of de gevolgen van de nieuwe Detacheringsrichtlijn compleet in beeld zijn en wat de effecten op de werkgelegenheid zijn van deze kostenverhogende maatregel, zowel in Europees verband als voor Nederland zelf.
De EC heeft de gevolgen van de herziene detacheringsrichtlijn in beeld gebracht met het impact assessment (SWD (2017) 52) bij het Commissievoorstel over de herziene detacheringsrichtlijn. Op dit moment staat de tekst van de herziene Detacheringsrichtlijn nog niet vast. Zoals ik heb aangegeven bij de beantwoording van de vragen van de leden van de VVD-fractie heeft de Raad van Ministers op 23 oktober zijn positie bepaald en zullen Raad en Europees Parlement nu een akkoord moeten bereiken over de tekst van de richtlijn in de triloogfase. Pas als dit akkoord bereikt is, kan een verdere analyse worden gemaakt.
Zoals in het regeerakkoord is aangegeven zal het kabinet in deze onderhandelingen blijven inzetten op een gelijk speelveld voor bedrijven en werknemers om te voorkomen dat op arbeidsvoorwaarden wordt geconcurreerd tussen werknemers uit verschillende EU-lidstaten. Gelijk werk op dezelfde plaats moet beloond worden met gelijk loon.

De leden van de D66-fractie vragen of ik kan aangeven wanneer de 'lex specialis' voor de transportsector inhoudelijk wordt besproken en wat de Nederlandse positie is ten aanzien van dit voorstel?
Onder het huidige Voorzitterschap is een eerste begin gemaakt met de bespreking van de 'lex specialis', de verdere inhoudelijke bespreking zal naar verwachting onder het inkomend Bulgaars EU-Voorzitterschap worden opgepakt. Inzet van Nederland richt zich enerzijds op de bevordering van de sociale bescherming van chauffeurs, anderzijds op het voorkomen van onnodige administratieve lasten voor het bedrijfsleven (cf. BNC-fiche).

De leden van de GroenLinks-fractie vragen mij in het licht van werknemersrechten om een appreciatie van het voorstel van president Macron van Frankrijk voor een Europees Agentschap voor Gelijke Beloning. Hoe zou zo een agentschap kunnen bijdragen aan betere werkomstandigheden voor internationale chauffeurs?
In hoeverre een apart Europees Agentschap voor gelijke beloning een effectief middel zou zijn om onderbetaling te bestrijden, kan – waar het de transportsector betreft - op dit moment moeilijk gezegd worden. Zolang de regelgeving onvoldoende duidelijk is, bemoeilijkt dit de handhaving op nationaal niveau, en dat zal op Europees niveau nog gecompliceerder liggen.

De leden van de SP-fractie vragen of mij parkeerplaatsen langs de grens in het weekend bekend zijn en of bosschages als een adequate voorziening kunnen worden beschouwd om zijn behoefte te doen.
Zoals eerder aangegeven is bij mij bekend dat het met name langs druk bereden corridors regelmatig voorkomt dat gedurende een weekend de verzorgingsplaatsen langs het hoofweggennet oneigenlijk worden gebruikt. In plaats van een korte stop verblijven chauffeurs hier voor een langere rustperiode. De verzorgingsplaatsen langs het hoofdwegennet zijn sober en doelmatig uitgerust om een korte stop te faciliteren. Op de meeste verzorgingsplaatsen met tankstation zijn toiletten aanwezig die tegen betaling gebruikt kunnen worden. Voor chauffeurs die langere tijd willen parkeren of rusten zijn private truckparkings met voldoende sanitaire faciliteiten langs het onderliggend wegennet beschikbaar.

De leden van de SP-fractie vragen of ik met de komst van een verbod op het doorbrengen van de rust in de cabine tot de conclusie kom dat zelfregulering mooi klinkt op papier, maar dat het in de praktijk vooral uitdraait op het misbruiken van het gebrek aan toezicht ten koste van de chauffeur. Daarnaast vragen zij of ik ga investeren in de capaciteit van de ILT, zodat er gehandhaafd kan worden langs de Nederlandse snelwegen. Daarnaast vragen de bovengenoemde leden om mij binnen Europa hard te maken voor maatregelen om bedrijven te verplichten ervoor te zorgen dat hun chauffeurs in fatsoenlijke omstandigheden hun rust doorbrengen.
Enerzijds kan zelfregulering en het stimuleren daarvan in bepaalde, goed georganiseerde delen van de sector de naleving van de regels bevorderen. Anderzijds blijft strikte handhaving van de Europese wet- en regelgeving nodig. Zoals ook in het BNC-fiche over dit voorstel is uiteengezet acht ik het overnachten in de cabine ten behoeve van de wekelijkse rust in principe acceptabel indien daarbij sprake is van een parkeerplaats met voldoende voorzieningen. Mijn steun

voor een verbod op het overnachten in de cabine is gebaseerd op het verkrijgen van een level playing field met de omringende landen.

De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen de minister toe te lichten of en op welke wijze ik mij ga inzetten om een apart akkoord te bereiken voor vrachtwagenchauffeurs.
Ik verwijs met betrekking tot dit onderwerp naar mijn antwoord op eenzelfde vraag van de D66.

De leden van de SGP-fractie vragen in hoeverre de huidige toepassing van minimumloonregelingen op al het internationale vervoer uitgezonderd transitvervoer door verschillende lidstaten door de voorgestelde aanpassing van de detacheringsregels onmogelijk wordt gemaakt. Deze leden horen ook graag in hoeverre ik mogelijkheden zie om bij de toepassing van de detacheringsregels onderscheid te maken tussen derdelandenvervoer en bilateraal vervoer.
Met de voorgestelde aanpassing van de detacheringsregels, inclusief de zogenaamde lex specialis voor het wegvervoer, moet een einde worden gemaakt aan de huidige lappendeken van de toepassing van de detacheringsregels op het wegvervoer. Zolang deze aanpassingen nog niet van kracht zijn tracht de Commissie via inbreukprocedures de oneigenlijke toepassing door lidstaten van de detacheringsregels op het wegvervoer te voorkomen. Het is in dit stadium nog te vroeg om iets te kunnen zeggen over de mogelijkheid om een onderscheid te maken tussen derdelandenvervoer en bilateraal vervoer.

De leden van de SGP-fractie vragen of ik een voorstel zou kunnen steunen om chauffeurs de ruimte te geven om één keer in de zoveel weken de wekelijkse rust in de cabine door te brengen, mits sprake is van een parkeerplaats met goede voorzieningen.
Zoals ook in het BNC-fiche over dit voorstel is uiteengezet acht ik het overnachten in de cabine ten behoeve van de wekelijkse rust in principe acceptabel indien daarbij sprake is van een parkeerplaats met voldoende voorzieningen. Mijn steun voor een verbod op het overnachten in de cabine is gebaseerd op het verkrijgen van een level playing field met de omringende landen.

Voorts vragen deze leden waarom voor de voorgestelde pauzeregelingen in de voorgestelde tweewekelijkse rijtijdnorm is gekozen.
De pauzeregeling is vastgelegd in de bestaande verordening over rij- en rusttijden ((EG) 561/2006) en de EC heeft in het EU-mobiliteitspakket geen wijziging van deze pauzeregeling voorgesteld. Dit geldt eveneens voor de tweewekelijkse rijtijdnorm.

<u>Vragen en opmerkingen over wegbeprijzing en duurzaam transport</u>

De leden van de VVD-fractie vragen om een toelichting op de onderbouwing door de EC van het voorstel, waarbij doelstellingen en politieke keuzes worden genoemd, welke volgens deze leden tot het nationale beleid der lidstaten behoort en vragen of de Minister deze mening van de leden deelt, zo nee, waarom niet, zo ja, wat wordt de Nederlandse inzet.

De EC heeft als taak om de doelen van de Europese Unie te realiseren en kan hiertoe voorstellen van wetgeving doen. Op sommige punten hoopt zij met een strakkere aansturing uit Europa, meer grip te krijgen op het behalen van die doelstellingen en het oplossen van problemen, zoals CO2-emissies en files. Zoals uiteengezet in het BNC-fiche, vindt Nederland het belangrijk dat het een nationale bevoegdheid blijft om al dan niet wegbeprijzing in te voeren. Daarnaast vindt het Kabinet het van belang dat er Europese kaders zijn om het vrij verkeer van personen en goederen in goede banen te leiden en discriminatie van buitenlandse weggebruikers te voorkomen. Het voorstel voorziet hierin en bevat om die reden ook een uitbreiding van de reikwijdte van de richtlijn naar bussen, touringcars, personen- en bestelvoertuigen. Op een aantal punten is het Kabinet niet overtuigd door de onderbouwing van de EC en wordt het voorstel te stringent gevonden. Het gaat allereerst om de voorgestelde verplichte afschaffing van het vignet. Daarnaast vindt het Kabinet het regelen van middelen voor beheer en onderhoud van de infrastructuur een nationale afweging. Het voorgestelde oormerken van inkomsten uit een congestieheffing is daarom onwenselijk. Ten derde is het Kabinet van mening dat de voorgestelde verplichting om het tarief te differentiëren naar CO2-uitstoot, een nationale beslissing moet blijven. Tot slot is het Kabinet niet overtuigd van de noodzaak tot een jaarlijks uitgebreide rapportageverplichting zoals nu voorgesteld door de EC. Dit brengt namelijk enorme administratieve lasten met zich mee.

De leden van de VVD-fractie vragen in het bijzonder naar de verhouding tussen het voorstel en het Europese bronbeleid op het gebied van voertuigemissies in relatie tot de rol en eigen verantwoordelijkheid die lidstaten hebben in het tegengaan van milieuvervuiling.
De EC is van mening dat wegbeprijzing als instrument een bijdrage kan leveren aan het behalen van de milieudoelstellingen. Dit staat los van de aanscherping van het Europese bronbeleid dat zowel CO2 als luchtverontreinigingsemissies omlaag moet brengen. Zoals u weet vind ik het aan de Lidstaten om te bepalen hoe milieudoelstellingen moeten worden gehaald.

De leden van de VVD benadrukken de eigen verantwoordelijkheid van lidstaten inzake de (financiering van) infrastructuur en vragen een toelichting van de minister inzake het voorkomen van een Europese verplichting dat opbrengsten uit Nederlandse (wegen)belasting in welke vorm dan ook kunnen dienen als structurele financieringsbron voor infrastructuur elders in Europa en of de Minister deze mening deelt.
Dit Kabinet deelt de mening dat de infrastructuur in lidstaten een nationale aangelegenheid is. Dit geldt ook voor de inzet van middelen afkomstig uit nationale belastingen. Het subsidiariteitsoordeel is dan ook negatief voor wat betreft het oormerken van inkomsten uit een congestieheffing. De inzet in Brussel van het Kabinet zal hiermee in lijn zijn.

De leden van de VVD vragen wat wordt bedoeld met het uitgangspunt van de EC dat de opgehaalde inkomsten, naast het inlopen van beheer en onderhoud, ingezet kunnen worden voor filebestrijding, in het bijzonder door het openbaar vervoer te verbeteren, knelpunten op het Trans-Europese Transport Netwerk (TEN-T) te elimineren of alternatieve infrastructuur voor gebruikers mogelijk te maken, waarom hiervoor de beoogde opbrengsten noodzakelijk zijn en wie hierover besluit.

De geldende eurovignetrichtlijn (1999/62/EG) bevat artikel 9, tweede lid, waarin is voorgeschreven dat lidstaten bepalen hoe inkomsten uit hoofde van deze richtlijn worden gebruikt. Daarin is kort samengevat bepaald dat de inkomsten uit infrastructuur- en externekostenheffingen, of het financiële waarde-equivalent van deze inkomsten, moeten worden aangewend ten voordele van de vervoerssector en tot optimalisering van het gehele vervoersysteem. Met deze bepaling benadrukt de EC dat gelden die worden opgehaald met (tol)heffingen, door lidstaten ook daadwerkelijk worden ingezet voor het verbeteren van het mobiliteitssysteem, bijvoorbeeld voor de financiering van nieuwe infrastructuur of bijvoorbeeld de verkeersveiligheid in het kader van het vervoerssysteem.

In het nieuw opgenomen derde lid van artikel 9 schrijft de EC voor dat inkomsten uit de congestieheffing moeten worden besteed om in het bijzonder de congestieproblematiek aan te pakken, door:

a) de ondersteuning van openbaar vervoer en infrastructuur daarvoor;
b) het wegwerken van knelpunten op het trans-Europese vervoersnetwerk;
c) de ontwikkeling van alternatieve infrastructuur voor vervoergebruikers.

Meerdere landen hebben hierover vragen gesteld of opmerkingen gemaakt. Nederland heeft zich scherp uitgesproken tegen dit artikel. Besluitvorming hierover vindt plaats via het reguliere wetgevingsproces van Brussel. Dat wil zeggen dat het voorstel met een gekwalificeerde meerderheid moet worden aangenomen.

De leden van de VVD-fractie vragen wat het krachtenveld tussen de lidstaten is op het dossier voor wat betreft de rapportageverplichtingen en wat de EC daarmee wil bereiken. De leden van de VVD-fractie uiten de zorgen dat de EC hiermee nieuwe bevoegdheden krijgt om te sturen op de wijzen waarop Nederland zijn wegenbelasting inricht of in zijn infrastructuur investeert en die onderhoudt en vragen of die zorgen kunnen worden weggenomen. Daarnaast vragen deze leden wat de EC met de rapportages gaat doen, welke bevoegdheden de EC krijgt met dit voorstel om lidstaten eventueel te verplichten om investeringen te doen of de belastingen te verhogen. Graag ontvangen deze leden een nadere toelichting hierop.

Meerdere lidstaten hebben net als Nederland aangeven dat de voorgestelde rapportageverplichtingen te frequent en te gedetailleerd worden gevraagd. Er is nog geen eenduidig krachtenveld weer te geven, omdat niet alle lidstaten hun positie kenbaar hebben gemaakt en er sprake is van veel studie-voorbehouden en daarmee voorlopige posities.
De EC hoopt meer inzicht te krijgen in de inkomsten van wegbeprijzing en uitgaven aan de nationale infrastructuur en daardoor meer duidelijkheid te kunnen verschaffen over de situatie in alle lidstaten. Daarnaast wil zij achterhalen wat de best practices zijn en hoeveel de gebruiker van betaalde wegbeprijzing terugziet in de infrastructuur. Een duidelijke link hiertussen bepaalt het draagvlak voor wegbeprijzing bij de gebruiker (de gebruiker/vervuiler betaalt). De EC houdt vast aan een scherpere rapportageverplichting, maar heeft in een eerste bespreking aangeven dat frequentie en detailniveau bespreekbaar zijn.
De EC kan met een rapportageverplichting niet bepalen hoe lidstaten de nationale budgetten inzetten. Er zijn dan ook geen nieuwe bevoegdheden aan de EC. Ik kan de zorgen van de leden van de VVD-fractie zonder meer wegnemen.

De leden van de VVD-fractie vragen inzicht in de onderlinge afhankelijkheid en samenhang tussen de EETS- en de Eurovignetrichtlijn om te bezien of de Eurovignetrichtlijn de basis is voor de EETS-richtlijn.
De EETS-richtlijn en Eurovignetrichtlijn zijn op zichzelf staande richtlijnen die geen (juridische) afhankelijkheid kennen ten opzichte van elkaar. Beide richtlijnen gelden onafhankelijk van elkaar en ook de wijzigingen van deze richtlijnen kunnen onafhankelijk van elkaar in werking treden. Desalniettemin positioneert de Europese Commissie beide richtlijnen gezamenlijk als onderdeel van een pakket aan beleidsmaatregelen op het gebied van wegbeprijzing en duurzaam transport. De eurovignetrichtlijn biedt een kader voor wegbeprijzing voor vrachtvoertuigen. Voorgesteld wordt dit uit te breiden tot alle voertuigen. De EETS-richtlijn geldt reeds voor alle voertuigen, maar alleen voor systemen met een OBU (On Board Unit). Voorgesteld wordt dit uit te breiden naar alle systemen, dus ook ANPR-systemen zonder OBU. De EC hoopt zo de interoperabiliteit van bestaande systemen te verbeteren als ook een eenduidig kader voor wegbeprijzing voor alle voertuigen te geven.

De leden van de VVD-fractie vragen hoe de implementatie van EETS in de praktijk wordt voorgesteld, wat dit betekent voor het gebruik van ANPR-gegevens door de Nederlandse overheid en op welke manier hierdoor de gegevensuitwisseling voor niet betaalde tolheffing wordt verbeterd.
De nieuwe EETS-richtlijn beïnvloedt het gebruik van "Automatic NumberPlate Recognition"-gegevens (ANPR) door de Nederlandse overheid niet. Zoals door mijn voorganger is aangegeven, wordt met het opnemen van een juridische grondslag in de richtlijn voor het uitwisselen van informatie de handhaving van de voorgenomen toekomstige elektronische tolsystemen op de Blankenburgverbinding en de ViA15 fors verbeterd. Door de juridische grondslag, moeten gegevens van weggebruikers met een buitenlands kenteken die de tolheffing niet tijdig voldoen, verplicht worden verstrekt aan de relevante Nederlandse uitvoeringsorganisaties. Indien een weggebruiker de tol tijdig betaalt, worden er dus geen gegevens uitgewisseld. Omgekeerd zal RDW, als nationaal contactpunt, ook een rol hebben in het verstrekken van gegevens van Nederlandse kentekenhouders die in het buitenland een tolgerelateerde overtreding begaan. Overigens bestaat een deel van de laatstgenoemde uitwisselingsvorm al, omdat RDW deze gegevens nu al moet verstrekken op basis van artikel 8a van het Kentekenreglement.
Om de uitwisseling in de praktijk mogelijk te maken, kan gebruik worden gemaakt van het al bestaande European CAR and driving licence Information System (Eucaris). Dit is een door de RDW opgezet samenwerkingsverband en systeem waarmee de EU-landen transportgerelateerde informatie uitwisselen. Zij wisselen bijvoorbeeld voertuig- en rijbewijsgegevens uit. Het systeem wordt ook ingezet voor de uitwisseling van gegevens voor handhaving, onder andere ten behoeve van snelheidsboetes. Omdat het systeem al bestaat, is het inregelen van de uitwisseling ten behoeve van niet betaalde tolheffing relatief eenvoudig. Er is ook geen noodzaak tot aanpassing van belastingverdragen.

De leden van de VVD-fractie vragen of de EC met het voorstel lidstaten verplicht om bestaande vignetten af te schaffen en voorschrijft op welke wijze, wanneer en hoe (prijs)instrumenten door lidstaten worden ingezet. Deze leden horen graag een nadere onderbouwing van de reden waarom de uitbreiding van de reikwijdte van de richtlijn naar bussen, touringcars,

personen- en bestelvoertuigen een bijdrage levert aan de doelstelling van de versterking van de interne markt. Graag ontvangen zij een nadere onderbouwing voor de Nederlandse situatie en de Nederlandse inzet in dezen.
Zoals uiteengezet in het BNC-fiche en besproken met uw Kamer in het AO EU-mobiliteitspakket op 27 juni 2017 is de keuze of wegbeprijzing wordt ingevoerd aan de lidstaten. De EC is evenwel voorstander van het afschaffen van vignetten en stelt voor dit per 31.12.2023 te doen voor vignetten voor zware bedrijfsvoertuigen en per 31.12.2027 voor vignetten voor personenvoertuigen. Het huidige kader voor vrachtvoertuigen in de Eurovignetrichtlijn, wordt aangepast en het toepassingsbereik wordt uitgebreid met andere voertuigen, zoals personenvoertuigen, bussen en touringcars.

De uitbreiding naar bussen, touringcars en personenvoertuigen acht het Kabinet in beginsel niet nodig, omdat lidstaten er nu al voor kunnen kiezen om deze voertuigen onder hun nationale tolsystemen op te nemen. Indien de uitbreiding er toch komt, vindt het Kabinet het wel belangrijk dat de tariefstructuur voor busvervoer zo wordt ingericht dat dit niet leidt tot hogere heffingen voor het vervoer per bus dan binnen Nederland gangbaar is.
Zoals uiteengezet in het BNC-fiche vindt het Kabinet het verder van belang dat er Europese kaders zijn om het vrij verkeer van personen en goederen in goede banen te leiden en discriminatie van buitenlandse weggebruikers te voorkomen. Met de uitbreiding van de reikwijdte van vrachtvoertuigen, naar ook bussen, touringcars, personen- en bestelvoertuigen wordt hierin voorzien en wordt daarmee een eenduidig Europees kader gegeven ook voor deze voertuigen.

De leden van de VVD-fractie vragen om een toelichting op de onderbouwing van het voorstel van de EC, in het bijzonder het voorkomen van discriminatie, nu de inbreukprocedure tegen Duitsland eerder is beëindigd en vraagt waarom bestaande bevoegdheden terzake niet worden ingezet
De EC stelt vast dat in het bijzonder buitenlanders vaak een vignet voor korte duur kopen en ziet daarom scherp toe op de prijsverhouding voor deze vignetten ten opzichte van de kosten voor een jaarvignet. De huidige eurovignetrichtlijn bevat het kader voor wegbeprijzing voor zware bedrijfsvoertuigen vanaf 3,5 ton. Er is een specifieke bepaling opgenomen over de prijsverhouding voor kortdurende vignetten. Voor vignetten voor personenvoertuigen bestaat enkel een mededeling van de EC uit 2012 (BNC-fiche mededeling richtsnoeren vignet lichte particuliere voertuigen, Kamerstukken 2011/2012, 22112. nr. 1432), en de EC heeft ter zake enkel de bevoegdheden die ze heeft als hoedster van het EU recht. Mede hierom wenst de EC het toepassingsbereik voor de richtlijn uit te breiden naar ook personenvoertuigen. De EC had hier ook aandacht voor in haar – inmiddels gesloten – inbreukprocedure tegen Duitsland. Overigens heeft Duitsland naar aanleiding van die procedure meer prijscategorieën opgenomen voor kortdurende vignetten (10 dagen of twee maanden). Het vraagstuk van prijsverhoudingen voor de verschillende duur van vignetten speelt niet bij een infrastructuurheffing, waarbij voor een specifieke afstand wordt betaald. Buitenlanders betalen immers net als eigen inwoners voor de gereden afstand.

De leden van de PVV-fractie vragen wat het voornemen van het nieuwe Kabinet om een kilometerheffing voor vrachtverkeer betekent voor de inbreng in Brussel inzake het EU-mobiliteitspakket.
Het voornemen van dit Kabinet om een kilometerheffing voor vrachtverkeer in te voeren, verandert niets 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.

De leden van de PVV-fractie vragen of Nederland samen met Oostenrijk het verzet tegen het Duitse tolsysteem doorzet en wanneer hier enige progressie te verwachten is. De leden van de PVV-fractie vragen verder indien het verzet tegen het Duitse tolvignet niet wordt doorgezet met Oostenrijk, waarom het Kabinet dit naast de toekomstige kilometerheffing voor vracht in Nederland acceptabel vindt.
Oostenrijk is tegen het invoeren van een vignet voor personenvoertuigen en campers in Duitsland, waarbij de Duitse kentekenhouders een minimaal één-op-één compensatie krijgen via de Duitse wegenbelasting, zodat feitelijk alleen de buitenlanders de kosten van het vignet voelen.
De Tweede Kamer heeft het Kabinet voor de zomer opgeroepen alle mogelijke juridische middelen in te zetten om de invoering van de tol te verhinderen. Daarin wordt nauw opgetrokken met Oostenrijk, dat reeds heeft aangekondigd naar het Hof van Justitie te stappen. Nederland heeft het voornemen zich aan te sluiten bij Oostenrijk, maar zal eerst een nadere analyse doen van de juridische onderbouwing van Oostenrijk, alvorens een definitief besluit te nemen.
Verder is in het Regeerakkoord aangegeven dat er een kilometerheffing voor vrachtverkeer gaat komen. De inkomsten uit de heffing zullen in overleg met de sector worden teruggesluisd naar de vervoerssector door verlaging van de motorrijtuigenbelasting op vrachtauto's en gelden voor innovatie en verduurzaming. Een kilometerheffing is acceptabel omdat het gebaseerd is op het principe 'de vervuiler betaalt/de gebruiker betaalt".

De leden van de VVD vragen of de voorgenomen Nederlandse tolheffing voor vrachtwagens wordt vormgegeven op basis van Eurovignet- of EETS-richtlijnen en wat de lopende herziening van deze richtlijnen (aan kosten) betekent voor het Nederlandse systeem.
Het Kabinet zal de uitgangspunten voor de kilometerheffing voor vracht uitwerken. Een dergelijke kilometerheffing zal altijd conform bestaande EU-wetgeving moeten worden vormgegeven. De huidige Europese wetgeving biedt overigens al enige jaren een kader voor een kilometerheffing voor vracht. Wel zal het Nederlandse systeem zodanig worden ingericht dat toekomstige wijzigingen als gevolg van een herziene richtlijn, bijvoorbeeld inzake tariefdifferentiatie, op termijn makkelijk en waar mogelijk met een minimum aan kosten kunnen worden doorgevoerd.

De leden van de CDA-fractie vernemen graag of nog steeds het uitgangspunt is dat de EC wellicht gaat over het uniformeren van beprijzingsbepalingen, maar dat het aan lidstaten zelf is of zij ook daadwerkelijk over willen gaan op een dergelijke systematiek van belastinginning. Graag vernemen zij of beprijzingsregelingen ook een aanvulling kunnen vormen op al bestaande belasting- en milieuheffingen.

Het uitgangspunt van de voorgestelde herzieningen van richtlijnen is nog steeds een betere interoperabiliteit van bestaande systemen (EETS), als ook een kader wegbeprijzing voor alle voertuigen (Eurovignet). Daarbij is het nog altijd aan de lidstaat of een systeem wordt ingevoerd en wat Nederland betreft blijft dit ook het uitgangspunt voor het te kiezen systeem, te weten een gebruiksheffing (vignet) of een afstandgebaseerde infrastructuurheffing (bijv. kilometerheffing of tolwegen).

Vormen van wegbeprijzing zijn mogelijk in aanvulling op bestaande autobelastingen. De richtlijn stelt wel regels over de toepassing van de verschillende wegbeprijzingsinstrumenten. Een vignet kan niet gelijktijdig met een kilometerheffing voor hetzelfde wegennet worden opgelegd. Daarnaast bevat de Eurovignetrichtlijn minimumtarieven voor de motorrijtuigenbelasting voor vrachtvoertuigen. In het herzieningsvoorstel wordt voorgesteld deze minimumtarieven over een periode van vijf jaar af te bouwen tot €0. Dit betekent dat lidstaten die een motorrijtuigenbelasting voor vrachtvoertuigen kennen, niet meer gehouden zijn tot een minimumtarief.

In het geval van een kilometerheffing voorziet de richtlijn in een samengestelde heffing; een infrastructuurheffing (bedoeld voor het minimaal terugverdienen van gemaakte aanleg-, onderhouds-, exploitatie- en ontwikkelingskosten in verband met de infrastructuur) en zo nodig een externekostenheffing (toegepast om door het verkeer veroorzaakte milieukosten terug te verdienen).

De leden van de D66-fractie vragen welke kansen de minister ziet om de diverse nationale systemen voor wegbeprijzing te uniformeren en te moderniseren?
Het Kabinet ziet vooral een kans waar het betreft de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen. Dit is belangrijk voor de goede werking van het vrije verkeer en vervoer van personen en goederen. De vrachtsector wordt momenteel geconfronteerd met de noodzaak om diverse OBU's voor verschillende systemen in het voertuig te hebben voor internationaal transport. Wanneer de markt in grotere mate OBU's aanbiedt, welke voor verschillende systemen in meerdere landen geschikt zijn, worden onnodige lasten voor de gebruiker voorkomen en kan een vrachtvoertuig uiteindelijk met minder OBU's in het voertuig terecht. De herziene EETS-richtlijn draagt hieraan bij, ook gelet op de vereenvoudiging van eisen aan OBU´s voor personenvoertuigen, zoals het loslaten van de verplichting om satelliettechnologie in de OBU te hebben.

Voor wat betreft de nationale systemen in Nederland, was de Eurovignetrichtlijn reeds van toepassing op de tolprojecten Blankenburgverbinding en ViA15. De Westerscheldetunnel en Kiltunnel vallen met het herzieningsvoorstel ook onder de Eurovignetrichtlijn, maar slechts enkele bepalingen van de richtlijn zijn van toepassing, die niet noemenswaardig afwijken van de huidige situatie.
Het toepassingsbereik van de EETS-richtlijn wordt met de herziening uitgebreid tot alle elektronische systemen, waar niet enkel contant wordt betaald. Wel is een uitzondering opgenomen zodat bestaande systemen (bijvoorbeeld voor de Westerscheldetunnel en de Kiltunnel), pas na een systeemwijziging moeten voldoen aan technische eisen van de richtlijn. Ook de tolprojecten ViA15 en Blankenburgverbinding vallen daarmee onder de EETS-richtlijn. Om de inning van buitenlandse vrachtwagens zo succesvol mogelijk te maken, zal het tolsysteem voor de Blankenburgverbinding en ViA15 OBU's al faciliteren.

Het Kabinet werkt de in het regeerakkoord opgenomen kilometerheffing voor vrachtwagens momenteel verder uit. In de uitwerking wordt ook de relatie met bestaande nationale systemen voor wegbeprijzing meegenomen.

De leden van de GroenLinks-fractie pleiten ervoor om bij de ontwikkeling van een standaard voor tolsystemen in Europa, rekening te houden met een mogelijke uitbreiding in de toekomst naar personenauto's.
De interoperabiliteit van bestaande systemen zoals geregeld in de EETS-richtlijn voorziet reeds in de interoperabiliteit van systemen met OBU (on board units) voor personenvoertuigen. Het voorstel tot herziening hiervan behelst ook de optie dat de OBU´s voor deze voertuigen (in tegenstelling tot OBU´s van vrachtwagens) geen satelliet technologie behoeven, daar deze in de praktijk vooralsnog overbodig is voor personenvoertuigen. Dit zal naar verwachting de interoperabiliteit van deze markt stimuleren.
De herziening van de Eurovignetrichtlijn behelst het voorstel dat het toepassingsbereik wordt uitgebreid naar ook personenvoertuigen, als ook bussen en touringcars, opdat een eenduidig kader geldt voor alle voertuigen.

De leden van de GroenLinks-fractie willen graag weten of moderne auto's, die alle zijn uitgerust met boordcomputers en permanent tal van parameters (waaronder verbruik en emissie) controleren en registeren, niet ook in staat zijn om vergelijkbaar verslag te doen van verbruik en emissie in de praktijk.
Op 1 september 2017 is een nieuwe testcyclus voor het meten van voertuigemissies in werking getreden. Deze wereldwijd geharmoniseerde testcyclus (Worldwide harmonized Light vehicles Test Cycles, WLTC) maakt onderdeel uit van een vernieuwde testprocedure (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure, WLTP). Deze cyclus komt meer overeen met reële rijomstandigheden. Daarnaast zijn voor het prepareren van de te testen voertuigen strenge regels afgesproken. Voor de luchtvervuilende emissies is de Real Driving Emissions (RDE) regelgeving onlangs in werking getreden. Het is de verwachting, dat de aangegeven verbruiks- en emissiecijfers hierdoor meer in lijn komen te liggen met de werkelijke emissies op de weg. Wat betreft het testen van CO2 op de weg, bereidt de EC momenteel een voorstel voor. Hierbij wordt nadrukkelijk gekeken naar de onboard diagnostische systemen, zoals boardcomputers. Mogelijk dat we hierdoor over een aantal jaren kunnen beschikken over een instrument dat een betrouwbaar inzicht geeft in het daadwerkelijke brandstofverbruik in de praktijk en de daaraan gekoppelde CO2-emissies.

In lijn met de vraag over emissie en verbruik in de praktijk, zijn de leden van de GroenLinks-fractie benieuwd wat is afgesproken om manipulatie en fraude met de registratie van verbruik- en emissiedata te voorkomen. Verder vragen deze leden wanneer de EC verwacht dat de verkregen data leiden tot nieuwe regels en afspraken rondom het verbruik en de emissie.
Het hier voorliggende voorstel voor monitoring en rapportage van CO2-uitstoot van zware bedrijfsvoertuigen en bussen vormt samen met het meetinstrument VECTO de basis voor een CO2 norm voor deze voertuigcategorieën. De Europese Commissie komt naar verwachting in 2018 met een voorstel daaromtrent. De norm zelf zal vermoedelijk een aantal jaren later van kracht worden, zodat fabrikanten zich hierop kunnen voorbereiden.

Om mogelijke fraude tegen te gaan zijn een aantal voorzorgsmaatregelen getroffen (sommige daarvan zijn nog onderwerp van onderhandelingen in de EU):

a) Een unieke code wordt toegevoegd aan de certificeringsdata en aan de VECTO CO2 resultaten, die het mogelijk maakt om te verifiëren dat de data niet gemanipuleerd zijn;
b) De typegoedkeuringsinstanties controleren de testen van componenten en het proces van de VECTO-simulaties;
c) De geproduceerde componenten moeten onder toezicht van typegoedkeuringsinstanties door fabrikanten worden gecontroleerd op de zogenaamde conformiteit van de productie, oftewel dat deze niet afwijken van het exemplaar dat de certificeringstest onderging;
d) Data van de testen zijn opvraagbaar voor derde partijen, waardoor het mogelijk wordt om voor verdachte voertuigen/componenten een her-test op componenten uit te voeren;
e) Fabrikanten moeten voor een deel van hun voertuigen een test op de weg uitvoeren en de resultaten hiervan vergelijken met het VECTO-resultaat. Als voertuigen buiten een nog te bepalen tolerantie vallen, zal onderzocht worden wat de reden hiervoor is;
f) Deze test op de weg kan ook door lidstaten, typekeurende instanties en/of onafhankelijke derde partijen worden uitgevoerd.

De leden van de CU-fractie vragen welke gevolgen het nieuwe regeerakkoord heeft voor de Nederlandse inzet ten aanzien van het voorstel tot wijziging van de eurovignetrichtlijn en op welke manier de Minister zich in de EU ervoor inzet dat de Europese voorstellen passen binnen deze nationale voornemens voor een kilometerheffing voor vrachtverkeer.
Het voornemen van het Kabinet om een kilometerheffing voor vrachtverkeer in te voeren, verandert niets 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. De huidige eurovignetrichtlijn biedt daarbij al enige jaren een kader voor een kilometerheffing voor vracht, zoals dit ook is toegepast door België bij de invoering van een kilometerheffing van vracht.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de minister toe te lichten of en op welke manier de Vehicle Energy Consumption Calculation Tool (VECTO) ingezet kan worden voor het tegengaan van de CO2-last van transport. Ze vragen verder of het mogelijk is een vergelijkbaar meetmiddel als VECTO te ontwikkelen voor bestaande zware bedrijfsvoertuigen. Ook vragen zij de minister te reageren op de vraag gesteld door ondernemingsvereniging evofenedex op welke manier en door wie de data verzameld moet worden. Is VECTO breder inzetbaar dan enkel voor zware bedrijfsvoertuigen? Zijn systemen vergelijkbaar met

VECTO te ontwikkelen voor de scheeps- en luchtvaart? Welke bezwaren bestaan hiertegen?
Het VECTO-instrument vormt samen met het hier voorliggende voorstel voor het monitoren en rapporteren van CO2 van zware bedrijfsvoertuigen en bussen een belangrijke stap in richting van een CO2norm voor specifiek deze voertuigen. Deze norm, waarvoor de Europese Commissie in 2018 een voorstel indient, moet bijdragen aan de reductie van broeikasgasemissies in de transportsector en tegelijkertijd innovatie op het gebied van brandstofreductie en alternatieve aandrijflijnen bevorderen. VECTO is een simulatiemodel dat is bedoeld als een middel om CO2-emissies van zware voertuigen als geheel inzichtelijk te maken. Om VECTO een resultaat te laten berekenen is onder andere data benodigd over de transmissie, de assen, de banden, en de luchtweerstand van het voertuig. Om deze data te verkrijgen zijn specifieke certificeringstesten ontwikkeld voor elk van deze componenten. Aangezien deze detailinformatie niet voorhanden is voor het bestaande wagenpark kan VECTO hier niet aan rekenen. Hierbij is wel van belang te vermelden dat de gemiddelde leeftijd van een vrachtwagen veel jonger is dan van personenauto's, omdat de vrachtautovloot veel sneller verjongt dan het wagenpark van personenvoertuigen.
De typegoedkeurende instantie is verantwoordelijk voor de correctheid van de data, maar de fabrikant levert deze data aan. Daarnaast zijn er meerdere datastromen, die ook qua inhoud van elkaar verschillen. De fabrikant produceert een overzicht van alle gegenereerde data voor de typegoedkeurende instantie, vervolgens worden componenten per voertuig aan elkaar gelinkt voor de VECTO-simulatie. De eindgebruiker, de klant die de truck koopt, ontvangt een datablad met een beknopt overzicht van relevante data. De typegoedkeuringsinstantie rapporteert tenslotte de data naar de Commissie voor de monitoring. De relevante data onder VECTO (rijweerstand, rolweerstand, aerodynamica e.d) bij trucks verschilt fundamenteel van de benodigde inputdata bij schepen en vliegtuigen (bijv. lucht- c.q. waterweerstand), waarvoor de hierboven genoemde certificeringstests niet ontwikkeld zijn. Een VECTO-achtige benadering lijkt dan ook niet zinvol.

De leden van de SGP vragen hoe de Minister de subsidiariteit van de genoemde voorstellen waardeert in het licht van het nieuwe regeerakkoord
Het voornemen van het kabinet om een kilometerheffing voor vrachtverkeer in te voeren, verandert niets 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.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga