Bijlage 1 - Tien suggesties van belemmeringen en onderwerpen voor de horizontale interne-marktstrategie

Het kabinet heeft tien concrete suggesties voor belemmeringen en onderwerpen die de Europese horizontale interne-marktstrategie moet adresseren:

1. Producenten mogen geen beperkingen opleggen aan ondernemers om producten in het buitenland te verkopen. Dit soort beperkingen, zogeheten territoriale leveringsbeperkingen moeten worden verboden.

2. Het is van belang dat het verkeer van goederen in de EU zonder belemmeringen verloopt. Daarbij is het cruciaal dat er een gelijk speelveld is voor ondernemers en er vertrouwen is in de kwaliteit van producten ongeacht de aanbieder en waar het product vandaan komt. De groei van e-commerce van buiten de EU vormt een bedreiging hiervan. Een goede handhaving op de Digital Services Act, de juiste bevoegdheden voor markttoezichthouders om te handhaven op digitale platforms en de herziening van het Douanewetboek van de Unie moeten bijdragen aan het beheersbaar maken van de grote stroom non-conforme e-commercezendingen.

3. Met de komst van veel nieuwe EU-wet- en regelgeving zijn meer werkbare en nieuwe Europees geharmoniseerde normen nodig. Deze normen geven bedrijven toegang geven tot de interne markt tegen relatief lage kosten. Daarom worden experts gestimuleerd om actief deel te nemen aan normontwikkeling. Bij het wegnemen van belemmeringen voor vergroening gaat het o.a. om normen voor waterstof (waaronder pijplijntransport, pompstations en productkwaliteit, maar ook om normen voor slimme apparaten (zoals warmtepompen, laadpunten en thuisbatterijen).

4. Administratieve lasten voor ondernemers die werknemers detacheren in een andere lidstaat, moeten waar mogelijk worden verminderd. Daarvoor is de inzet gericht op het wegnemen van ongerechtvaardigde belemmeringen bij de meldplicht voor detacheringen en het verbeteren van de informatievoorziening over de meldplicht. Uiteraard zonder afbreuk te doen aan de bescherming van werkenden.

5. Elektrische auto's moeten ook over de grens snel en betrouwbaar kunnen worden opgeladen. Dit is goed voor de consument en de Europese auto-industrie, waar ook Nederlandse bedrijven baat bij hebben. Een kilowattuur in de ene EU-lidstaat moet ook een kilowattuur in de andere EU-lidstaat zijn. Daarvoor moeten eisen aan meetinstrumenten voor toepassing op laadpaalinfrastructuur in de hele EU gelijk worden getrokken. Ook worden belemmeringen weggenomen door het implementeren van de Verordening voor infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (AFIR) en is de inzet gericht op het wegnemen van eventuele andere belemmeringen, zodat bijvoorbeeld monteurs gemakkelijker over de grens aan de slag kunnen.

6. Netwerktarieven bepalen in toenemende mate de hoogte van de elektriciteitsprijs. Uiteenlopende methodes voor het vaststellen van nettarieven in verschillende lidstaten leiden tot steeds grotere verschillen in kosten voor ondernemers om gebruik te maken van het elektriciteitsnet. Bijvoorbeeld voor producenten van waterstof, aanbieders van opslag, en industriële verbruikers. Dit is ongunstig voor het gelijke speelveld, omdat ondernemers in de ene lidstaat meer betalen voor gebruik van het elektriciteitsnet dan in andere. Om een gelijk speelveld binnen de Europese energiemarkt te behouden moet er een sterkere harmonisatie van de methodologie komen voor de vaststelling van nettarieven voor elektriciteitsinfrastructuur. De algemene inzet is gericht op een sterker geïntegreerde energiemarkt, met goede onderlinge infrastructuurverbindingen tussen lidstaten (interconnecties).

7. Momenteel zijn er geen Europese eisen gesteld aan nationale (type)goedkeuringen van voertuigen. Dit is enkel gedaan voor Europese typegoedkeuringen van voertuigen. Het gebrek aan eisen voor nationale (type)goedkeuringen zorgt ervoor dat nationale

goedkeuringsinstanties verschillende eisen stellen aan deze voertuigen. Dit zorgt voor oneerlijke concurrentie in de interne markt. Nederland heeft herhaaldelijk gevraagd om hier Europese regelgeving voor te ontwikkelen maar dit is nog altijd niet gebeurd.

8. Internationaal spoorvervoer in Europa moet makkelijker worden, zodat het ook een aantrekkelijker alternatief wordt voor onder meer weg- en luchtvervoer. Daarvoor zijn diverse acties nodig: Door uiteenlopende gebruiksvergoedingen en staatssteun aan spoorwegen ontstaan er drempels voor het ontwikkelen van internationale treindiensten, waaronder voor spoorgoederenvervoer. De inzet is daarom gericht op meer uniforme toepassing en een geharmoniseerd raamwerk voor gebruiksvergoeding en op toepassing van richtsnoeren voor staatssteun voor spoorwegen. Daarnaast leiden uiteenlopende technische eisen in EU-lidstaten tot belemmeringen. Dan gaat het o.a. om uiteenlopende eisen op het punt van beveiligingssystemen, elektrificatie, aslasten, lengte treinen).

9. Draghi en Letta geven in hun adviezen aan dat de ontwikkeling van een circulaire economie noodzakelijk is om het Europese concurrentievermogen te versterken. De ontwikkeling van één Europese markt voor hoogwaardige afval en recycling is één van de benodigde stappen om tot een circulaire economie te komen, wat de grondstoffenafhankelijkheid vermindert. Dit is alleen mogelijk met Europese wetgeving. Nederland staat positief tegenover de door de Europese Commissie aangekondigde "Circular Economy Act", gericht op het creëren van een markt voor secundaire grondstoffen.

10. Geharmoniseerde regels en meer eenduidige toepassing van regels over etikettering zijn nodig, zodat het makkelijker wordt om producten over de grens te verhandelen. Huidige regels en de toepassing daarvan lopen op verschillende terreinen uiteen, zo blijkt uit signalen uit het bedrijfsleven (o.a. bij territoriale leveringsbeperkingen). Dat leidt tot extra regeldruk en logistieke uitdagingen. Het is wenselijk om concrete belemmeringen nader in kaart te brengen die voortvloeien uit diverse, specifieke Europese regels over etikettering.