

1

> Retouradres: Postbus 20901, 2500 EX Den Haag

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

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
T 070 351 61 71
F 070 351 78 95

Contactpersoon

-

T -

Ons kenmerk

VenW/BSK-2010/164829

Uw kenmerk

-

Bijlage(n)

-

Datum 13 oktober 2010
Onderwerp Schriftelijk overleg Transportraad 15 oktober 2010

Geachte voorzitter,

Hierbij doe ik u toekomen de beantwoording van uw vragen naar aanleiding van het schriftelijk overleg over de Transportraad van 15 oktober 2010.

Geannoteerde agenda 15 oktober 2010

De leden van de VVD-fractie zetten vraagtekens bij een onderdeel van de herziening van de Eurovignetrichtlijn. Het betreft het differentiëren van het tolgeld naar tijdstip. Met name in de buurt van grensstreken kan dit volgens deze leden gevolgen hebben voor het verkeer in het buurland, zoals door het gebruik van alternatieve routes die mogelijk door het buurland lopen en door veranderingen in de tijden waarop men reist, die in het buurland ongunstig kunnen uitpakken. Daarnaast vragen de leden van de VVD-fractie hoe kan worden geregeld, zo nodig afgedwongen, dat nieuwe systemen van tolheffing niet concurrentievervalsend werken, bijvoorbeeld doordat de heffing in een lidstaat wordt verhoogd en die verhoging alleen wordt gecompenseerd voor nationale ondernemers. De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat het gelijke speelveld een keiharde voorwaarde moet zijn voor herziening van de Eurovignetrichtlijn.

Voor wat betreft uw vraagtekens bij het variëren van tolgeld naar tijdstip wijs ik u erop dat op grond van de huidige richtlijn reeds differentiatie op basis van tijd mogelijk is. De belangrijkste wijziging betreft de mogelijkheid tot het invoeren van een externe kosten heffing. De richtlijn stelt hiervoor gemeenschappelijke regels vast en draagt hiermee bij aan het scheppen van eerlijke concurrentievoorwaarden. Voorkomen wordt dat het vrije verkeer van goederen wordt gehinderd door een lappendeken aan heffingen, of exorbitant hoge tarieven. Non-discriminatie is hierbij het uitgangspunt, hetgeen betekent dat nationale en buitenlandse vervoerders dezelfde heffing betalen. Van concurrentievervalsing is dan ook geen sprake. De mogelijkheid voor compensatie van nationale ondernemers is beperkt, aangezien voor vrachtwagens vanaf 12 ton een Europees minimumniveau voor de MRB van toepassing is. De Europese Commissie ziet er streng op toe dat een heffing niet discriminerend wordt toegepast, en dat geen sprake is van ontoelaatbare compensatie van nationale vervoerders

De leden van de fractie van GroenLinks verbazen zich erover, dat de minister zich in Europees verband inzet voor het inperken van de vrijheid van lidstaten om alle relevante externe factoren in de kilometerprijs voor vrachtverkeer te verwerken. Deze leden merken daarbij op dat een dergelijke heffing in ons eigen land nota bene verder weg is dan ooit. Immers, een meerderheid in de Tweede Kamer verklaarde de kilometerheffing, inclusief een heffing voor vrachtverkeer, controversieel. Ook bevat het nieuwe regeerakkoord het standpunt dat er geen kilometerheffing komt. In dat licht bezien is het volgens de leden van de fractie van GroenLinks een relevante vraag welk recht achterblijvers als Nederland hebben om andere lidstaten, die dit effectieve en zinnige instrument wél wensen te ontwikkelen, te beperken in hun mogelijkheden.

Datum

Ons kenmerk

VenW/BSK-2010/164829

Onder de huidige Eurovignetrichtlijn is het niet mogelijk om externe kosten door te berekenen. Met deze wijziging van de richtlijn wordt dit voor het eerst mogelijk. Het belang hiervan moet niet worden onderschat. Het is niet makkelijk gebleken om tot een akkoord te komen. Over de richtlijn wordt al twee jaar onderhandeld. Het nu voorliggende compromis is, in een Unie van 27 lidstaten, op dit moment het maximaal haalbare en moet gezien worden als een belangrijke eerste stap op weg naar het internaliseren van externe kosten binnen het wegvervoer. De mogelijkheid voor lidstaten om een aantal externe kosten door te berekenen aan het wegvervoer komt bovenop de reeds bestaande heffingen op basis van de infrastructuurkosten. Ook wordt met het huidige voorstel een lidstaat meer ruimte gegeven om binnen de infrastructuurcomponent te differentiëren op grond van congestie.

De leden van de fractie van GroenLinks betreuren het, dat de minister heeft volhard in zijn weigering ervoor te pleiten dat de Eurovignetrichtlijn lidstaten de ruimte zou moeten bieden om de uitstoot van CO2 als grondslag voor kilometerbeprijzing te laten gelden. Deze leden zien niet in waarom dit mechanisme, dat een stimulans kan zijn om sneller zuinige vrachtwagens aan te schaffen, niet ingezet mag worden.

In algemene zin ben ik van mening dat het van belang is dat de Commissie concrete voorstellen doet om de CO2-uitstoot van het wegvervoer terug te dringen. Ik heb de Commissie dan ook meerdere malen opgeroepen om hiervoor met voorstellen te komen. Ik zie daarbij nadrukkelijk een rol voor een meer ambitieus bronbeleid. Specifiek met betrekking tot de Eurovignetrichtlijn heeft de Commissie er weloverwogen zelf voor gekozen om de kosten van CO2-uitstoot buiten de scope van haar voorstel te houden. De Commissie kiest er voor het terugdringen van de CO2 uitstoot te koppelen aan het gebruik van brandstof (accijns of handelsstelsel). De realiteit gebiedt daarnaast te melden dat er in de Raad weinig steun is om CO2 alsnog in de heffingsgrondslag van de Eurovignetrichtlijn op te nemen.

Ook zijn de leden van de fractie van GroenLinks het er niet mee eens dat de Nederlandse regering instemt met het schrappen van de mogelijkheid om ook kosten van congestie te laten gelden als heffingsgrondslag. Deze leden vragen waarom het onredelijk zou zijn om transportbedrijven die ervoor kiezen infrastructuur op drukke momenten en plekken te gebruiken, een hogere bijdrage per kilometer te vragen. De leden van de fractie van GroenLinks lezen dat de minister suggereert dat dit onredelijk zou zijn als personenauto's niet tegelijkertijd ook zouden worden aangeslagen voor congestiekosten. Deze leden

constateren dat de minister in zijn ambtstermijn drie jaar de tijd heeft gehad om dat te regelen.

Datum

Een meerderheid van de lidstaten heeft zich nadrukkelijk uitgesproken tegen het opnemen van congestie in een externe kosten heffing. Indien de congestiekosten niet geschrapt zouden worden, zou een compromis in de Raad nimmer tot de mogelijkheden behoren en zou ook geen begin gemaakt kunnen worden met in ieder geval de doorberekening van de externe kosten van geluid en luchtverontreiniging. Overigens biedt de huidige richtlijn reeds de mogelijkheid om binnen de infrastructuurkosten te differentiëren op basis van congestie. Dit betekent dat nu reeds op drukke momenten en plekken een hogere heffing per kilometer kan worden toegepast.

Ons kenmerk

VenW/BSK-2010/164829

De leden van de fractie van GroenLinks lezen dat de minister stelt dat het doorberekenen van congestiekosten aan vrachtwagens geen bijdrage zou leveren aan het oplossen van files. Deze leden zijn benieuwd waar de minister zijn veronderstelling op baseert dat transporteurs immuun zouden zijn voor prijsprikkels.

Ik betwijfel sterk of het internaliseren van de externe kosten van congestie alleen voor het vrachtvervoer over de weg effectief zal zijn bij het oplossen van files, indien een dergelijke maatregel niet tevens zou gelden voor personenauto's. Personenauto's zijn immers veruit de grootste veroorzakers van congestie. Bovendien proberen vrachtwagens de spits zo veel mogelijk te mijden, omdat stil staan hoge kosten met zich meebrengt. Verder blijkt uit diverse onderzoeken dat de prijselasticiteit voor vracht zeer klein is.

De leden van de fractie van GroenLinks vragen wat de minister verstaat onder 'buitenproportionele' heffingen. Deze leden herinneren zich dat de minister in zijn eigen voorstellen uit ging van gemiddeld 2,4 eurocent per kilometer. Maar zij constateren dat bijvoorbeeld in Duitsland de heffing nu al 18 eurocent per kilometer kan bedragen. Zij vragen of de minister dat buitenproportioneel vindt, of dat dat nog binnen de bandbreedte valt, die hij acceptabel vindt.

De toltarieven in Duitsland bedragen vanaf 1 januari 2009 tussen de 14,1 en 28,8 cent per kilometer. Dergelijke tarieven zijn in overeenstemming met de huidige Eurovignetrichtlijn. Een tarief van 18 cent per kilometer is derhalve niet buitenproportioneel, aangezien een dergelijk tarief voldoet aan de huidige Eurovignetrichtlijn.

Tot slot zijn de leden van de fractie van GroenLinks het niet eens met het Nederlandse pleidooi om vrachtwagens vanaf de Euro IV-categorie een tijdelijke vrijstelling te verlenen. Daarmee zou volgens deze leden nu een zeer groot deel van het wagenpark simpelweg vrijgesteld worden. In plaats daarvan zouden de tarieven volgens hen wel fors gedifferentieerd mogen zijn.

Ik pleit niet voor een tijdelijke vrijstelling voor vrachtwagens vanaf Euro IV, maar vanaf Euro VI. Met een dergelijk maatregel wordt juist de vergroening gestimuleerd.

Voorstel Europese Commissie tot herziening van het spoorwegpakket

De leden van de VVD-fractie steunen het doel van de voorgestelde richtlijn.

De doelstelling om duurzame financiering van de infrastructuur te waarborgen wordt door de voorgestelde, boekhoudkundige regels naar de mening van de leden van de VVD-fractie niet gerealiseerd. Deze leden zijn van mening dat de maatregelen de transparantie bevorderen en wellicht kruissubsidiëring tussen infrastructuur en spoorvervoer voorkomen, maar niet leiden tot duurzame financiering. De leden van de VVD-fractie vragen waarom dit niet geregeld wordt en waarom er geen scherp onderscheid wordt gemaakt tussen de Europese routes en de meer lokale, regionale spoorlijnen. Deze leden vragen of een dergelijk onderscheid, met daarbij een bepaald minimumniveau van kwaliteit en beschikbaarheid, niet zinvol zou zijn.

Datum

Ons kenmerk

VenW/BSK-2010/164829

De Europese Commissie heeft om duurzame financiering van het beheer van de infrastructuur te waarborgen in art 30 voorgesteld dat de bevoegde overheid een contractuele afspraak maakt met de infrastructuurbeheerder voor een periode van minimaal 5 jaar inclusief financiering, kwaliteitsafspraken en prikkels tot doelmatigheidsverbetering. In Bijlage VII van de voorgestelde richtlijn geeft de Europese Commissie een overzicht van vereisten waaraan een dergelijke meerjarenafspraak moet voldoen. Het doel van deze aanpak kan in algemene zin worden onderschreven. Infrastructuurbeheerders kunnen op deze wijze de kosten optimaliseren door een meer optimale mix tussen onderhoud en vernieuwing van infrastructuur. De richtlijn dient wel voldoende ruimte te bieden in de keuze van het juridisch instrumentarium en voor beleidswijzigingen. Onderzocht wordt nog of dit voorstel al dan niet in overeenstemming is met de huidige wijze van beheersconcessieverlening in Nederland.

In het voorstel tot herziening van het eerste spoorpakket wordt geen onderscheid gemaakt tussen Europese routes en meer lokale, regionale spoorlijnen. Er is wel voor de Europese lidstaten de mogelijkheid om met name stand-alone regionale netwerken niet onder de werkingssfeer van de richtlijn te laten vallen (art 2). Voor de doelstelling van de herziening van het eerste spoorpakket acht ik een onderscheid tussen Europese routes en lokale, regionale spoorlijnen binnen een geïntegreerde spoorwegennetwerk niet zinvol, omdat dit een belemmering zou kunnen vormen voor de optimale ontwikkeling van treindiensten. In de afspraken over het infrastructuurbeheer kunnen wel verschillende kwaliteitsniveaus worden overeengekomen voor hoofdroutes en regionale lijnen.

De leden van de VVD-fractie begrijpen de eis van een gescheiden boekhouding, maar vragen of een splitsing tussen infrastructuur en spoorvervoer, zoals in Nederland tussen ProRail en NS, niet verstandiger is. Gaarne krijgen deze leden hierop een reactie van de minister. Zij merken hierbij op dat eerdere ervaringen met de telecommarkt hebben laten zien dat het enorm lastig is als één marktpartij ook de eigenaar is van de unieke infrastructuur, waardoor voortdurend toezicht, nader onderzoek, klachtenafhandeling, et cetera, nodig is. De leden van de VVD-fractie vragen waarom er niet voor gekozen wordt om de scheiding van infrastructuur en spoorvervoer voor te schrijven, in combinatie met voorschriften voor non-discriminatoire toelating op het spoor.

In Nederland is de reeds uitgevoerde splitsing tussen infrastructuurbeheer en vervoer bevestigd in het Kabinetsstandpunt spoor (juni 2009) naar aanleiding van de evaluatie van de spoorwegwet 2005. De huidige Europese regelgeving schrijft voor dat, naast de boekhoudkundige scheiding, de essentiële functies (vergunningverlening, capaciteitsmanagement, besluitvorming over de gebruiksvergoeding en toezicht op naleving openbare dienstcontracten) van de

infrastructuurbeheerder gescheiden dienen te worden uitgevoerd van het vervoer per spoor (art 6.3 2001/12/EC). In het voorstel omtrent herziening eerste spoorwegpakket voegt de Europese Commissie de inning van de gebruiksvergoeding toe aan deze lijst van essentiële functies (Annex II).

Datum

Ons kenmerk

VenW/BSK-2010/164829

De Europese Commissie heeft op 24 juni 2010 besloten om tegen 13 lidstaten (niet Nederland) een procedure bij het Europese Hof te starten om correcte naleving van het eerste spoorpakket af te dwingen. De betreffende infractieprocedures gaan onder andere over de onafhankelijkheid van de infrastructuurbeheerder ten opzichte van de vervoerder, gebrekkige implementatie van de bepalingen met betrekking tot de gebruiksvergoeding en de onafhankelijkheid van de toezichthouder. De Europese Commissie heeft de bepalingen rondom verplichte scheiding van infrastructuurbeheer en vervoer nauwelijks aangepast in zijn voorstel voor herziening van het eerste spoorwegpakket. Daarmee kiest de Europese Commissie er op dit moment bewust voor om de noodzakelijke onafhankelijkheid van de infrastructuurbeheerder af te dwingen via het Europees Hof van Justitie en niet via additionele regelgevende voorstellen.

Gegeven de reeds aanhangig gemaakte procedures bij het Europese Hof over de onafhankelijkheid van de infrastructuurbeheerder acht ik het een verstandige koers om niet tegelijkertijd de bepalingen in de richtlijn over de onafhankelijkheid van de infrastructuurbeheerder ter discussie te stellen. Het voorstel voor herziening eerste spoorpakket bevat wel de nodige bepalingen (inclusief toezichtsbepalingen) om de non-discriminatoire behandeling van vervoerders door de infrastructuurbeheerder te waarborgen.

De leden van de PVV vragen in hoeverre de verplichtingen in het voorstel zoals het er nu ligt, metterdaad kunnen worden gehandhaafd. Zij constateren dat het voorstel uitgebreid in gaat op de onafhankelijkheid van toezichthouders en op bevoegdheden bij diverse instanties, maar er wordt volgens de leden van de PVV-fractie niet concreet genoeg gesproken over beschikbare handhavinginstrumenten voor de bevoegde instanties om de lidstaten die tekort schieten, alsnog te stimuleren orde op zaken te stellen.

De Europese Commissie is verantwoordelijk voor toezien op een correcte implementatie in nationale regelgeving. Deze taak neemt zij zeer serieus. Zoals ik hierboven al heb gemeld, is de Europese Commissie tegen 13 lidstaten (niet Nederland) een infractieprocedure gestart om correcte naleving van het eerste spoorpakket af te dwingen.

In paragraaf 4.14 van het voorstel wordt gesteld dat aan toezichthoudende instanties mogelijkheden worden geboden om efficiënter op te treden, door infrastructuurbeheerders verplichte rekeningen in te laten dienen met geaggregeerde en gestandaardiseerde kostprijsgegevens. De PVV-fractie heeft begrip voor de noodzaak om efficiëntieslagen te maken middels het standaardiseren van kostprijsgegevens. Echter de leden vragen zich af in hoeverre geaggregeerde data voldoende inzicht zal geven aan de toezichthoudende instanties, gezien de verantwoording afleggende functie van de verplichte rekening.

In het voorstel van de Europese Commissie voor de herziening van het eerste spoorwegpakket staat in art 56 de bevoegdheid opgenomen dat de

toezichhoudende instanties een audit kunnen laten uitvoeren naar de verplichte boekhoudkundige scheiding tussen infrastructuurbeheerders en vervoerders. Hierbij dient vastgesteld te worden of de boekhouding voldoet aan de vereisten van Bijlage X van de richtlijn, waarin gedetailleerde eisen staan omschreven inclusief waar nodig eisen aan interne bedrijfsbetalingen.

Datum

Ons kenmerk

VenW/BSK-2010/164829

BNC-fiche verordening goedkeuring landbouw -en bosbouwvoertuigen

De leden van de PVV-fractie kunnen zich grotendeels vinden in het BNC-fiche over de verordening inzake de goedkeuring van landbouw- en bosbouwvoertuigen, die als doel heeft geharmoniseerde regels vast te stellen voor de vervaardiging van genoemde voertuigen die tot Europa worden toegelaten. Toch rijzen hierover bij deze leden nog enige vragen. In paragraaf 5 van het BNC-fiche wordt onder punt c gezegd dat voor de burger geen financiële consequenties worden voorzien. De leden van de PVV-fractie vragen waarop deze stelling berust. Verderop wordt onder punt e geconstateerd dat het netto effect van de administratieve lasten voor de burger moeilijk te kwantificeren is, maar dat deze naar verwachting neutraal zal zijn. De leden van de PVV-fractie vragen waar de verwachting van een 'neutraal' effect op gebaseerd is, als deze zo moeilijk te kwantificeren is.

Voor de burger worden geen financiële consequenties en administratieve lasten voorzien, omdat burgers niet bij de toelating van land- of bosbouwvoertuigen zijn betrokken. Dat is een zaak van de fabrikanten en importeurs van deze voertuigen. De administratieve lasten voor fabrikanten en importeurs zijn moeilijk te kwantificeren. De voorgestelde wetgeving zal enerzijds leiden tot een afname van de administratieve lasten: zo hoeven geen nationale typegoedkeuringen meer te worden aangevraagd voor trekkers van de categorieën T4 en T5. Een in een lidstaat verleende typegoedkeuring zal voortaan gelden in alle lidstaten. Anderzijds wordt er een nieuwe typegoedkeuring ingevoerd voor trekkers op rupsbanden, aanhangwagens en getrokken werktuigen. Hieraan zijn enige administratieve lasten gemoeid zijn. Het netto effect op de administratieve lasten is naar verwachting neutraal.

De leden van de Christen Unie constateren dat de Europese regelgeving binnenkort een eenduidige en eenvoudige vorm van registratie vereist van deze voertuigen. Er wordt nu een passende registratievorm wordt gezocht die zowel de bestuurslasten als de administratieve lasten voor eigenaars of houders van de voertuigen minimaliseert. Momenteel is de motie Slob c.s. (29398 nr. 238) aanhangig bij de Kamer over de invoering van een herkenningsplaat. Deze leden vragen of deze herkenningsplaat kan voorzien in de vereiste registratie? Klopt de constatering van deze leden dat het door de minister voorgestelde snelheidsbordje hiervoor niet voldoende is en dat de herkenningsplaat dus de goedkoopste oplossing is om te voldoen aan de nieuwe Europese richtlijn?

Het oogmerk van artikel 5, vierde lid van de verordening is te waarborgen dat alleen voertuigen in het verkeer worden toegelaten die aan de op het desbetreffende moment geldende eisen op het gebied van veiligheid en milieu voldoen. Op deze wijze is dat ook voor auto's, motorfietsen en bromfietsen geregeld. De wijze waarop bij van kracht worden van deze richtlijn dit element van de verordening in Nederland het beste kan worden ingevuld, moet nog nader worden bestudeerd.

Datum

Ons kenmerk

VenW/BSK-2010/164829

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

ir. Camiel Eurlings