Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Eerste Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 21-23
2513 AA DEN HAAG

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

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

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/236454

Uw kenmerk
161780u

Datum 23 oktober 2017
Betreft Vragen over Europese mobiliteitspakket

Geachte voorzitter,

De leden van de VVD- en de SP-fracties van de vaste commissies voor Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening en Economische Zaken hebben een aantal vragen gesteld ten aanzien van onderdelen van het mobiliteitspakket, dat op 31 mei 2017 is gepresenteerd door de Europese Commissie. De vragen betreffende de verordeningsvoorstellen –COM(2017)277[1] en COM(2017)281[2] - en drie richtlijnvoorstellen - COM(2017)27[3], COM(2017)278[4] en COM(2017)280[5]. Hieronder ga ik eerst in op de vragen van de leden van de VVD-fractie en daarna op de vragen van de SP-fractie.

Vragen en opmerkingen van de leden van de VVD-fractie

COM(2017)275
De leden van de VVD-fractie vragen of ik de constatering deel dat het merendeel van de voorstellen niet voldoet aan de subsidiariteitafspraken. In het bijzonder vragen de leden hoe ik aankijk tegen de beperking van de keuzevrijheid in het beprijzingsinstrumentarium van de lidstaten en het oormerken van inkomsten uit de congestieheffing met het oog op het beginsel van subsidiariteit.
Het Kabinet is van mening dat het subsidiariteitoordeel negatief is voor wat betreft het voorstel inzake het verplicht afschaffen van vignetten en het oormerken van inkomsten uit een congestie heffing. Daarnaast acht het kabinet het voorstel niet proportioneel ten aanzien van de verplichting om het tarief op basis van CO2 uitstoot te differentiëren en de uitgebreide rapportage verplichting. Ik vind het verder onwenselijk dat de Europese Commissie (EC) de beleidsvrijheid inzake de instrumentkeuze inperkt en ben tegen de verplichte afschaffing van vignetten.

[1] E-dossier E170026, te raadplegen op:
https://www.eerstekamer.nl/eu/edossier/e170026_voorstel_voor_een
[2] E-dossier E170028, te raadplegen op:
https://www.eerstekamer.nl/eu/edossier/e170028_voorstel_voor_een
[3] E-dossier E170022, te raadplegen op:
https://www.eerstekamer.nl/eu/edossier/e170022_voorstel_voor_een
[4] E-dossier E170027, te raadplegen op:
https://www.eerstekamer.nl/eu/edossier/e170027_voorstel_voor_een
[5] E-dossier E170020, te raadplegen op
https://www.eerstekamer.nl/eu/edossier/e170020_voorstel_voor_een

De leden van de VVD-fractie vragen of ik de gehanteerde termijnen reëel acht en zo niet, welke reëel zouden zijn, voor wat betreft het eerst uitbreiden van het vignetsysteem met vrachtvoertuigen vanaf 3,5 ton als ook bussen en touringcars per 1 januari 2020 tot het afschaffen van het vignet voor zware bedrijfsvoertuigen per 31 december 2023.
Het kabinet acht het onwenselijk dat eerst de uitzondering voor vrachtvoertuigen van 3,5 ton tot 12 ton per 1 januari 2020 wordt beëindigd, hetgeen een uitbreiding van het Eurovignet betekent, om vervolgens per 31 december 2023 het Eurovignet als geheel af te afschaffen. Daarbij lijken de termijnen nauwelijks haalbaar en Nederland verzet zich daarom ook tegen de genoemde data. Naast het doorvoeren van de wijziging van de richtlijn, waarover nog zeker enige tijd gediscussieerd zal worden in Brussel, zal ook een verdragswijziging van het Eurovignetverdrag benodigd zijn en tot slot moet een en ander in nationale wetgeving geïmplementeerd worden. Ik kan niet voorzien hoe lang de onderhandelingen in Brussel duren, dit is ook afhankelijk van de agendering van dossiers door de in Brussel voorzittende landen, maar het zal zeker nog enige jaren duren voordat er een herziene richtlijn ligt. Totdat duidelijk is welke kant de onderhandelingen opgaan en of deze voorstellen voldoende steun vinden bij lidstaten en het Europees Parlement, heeft een verdragswijziging in gang zetten weinig zin. Een reële termijn kan ik pas aangeven wanneer eenduidig is, welke wijzigingen benodigd zijn en wanneer deze ingevoerd moeten zijn.

De leden van de VVD-fractie vragen hoe het gat van 2 miljoen euro dat zou vallen bij afschaffing van het eurovignet gedicht gaat worden en wat het achtereenvolgens uitbreiden en dan afschaffen van het systeem betekent aan administratieve lasten voor het bedrijfsleven als ook uitvoeringskosten (waaronder handhavinglasten) voor de overheid en ook hiervoor geldt de vraag de dekkingsvraag.
Zoals hierboven uiteengezet zijn de door de Europese Commissie genoemde termijnen niet realistisch. De exacte gevolgen voor de uitvoerbaarheid en de handhaving als gevolg van de tussentijdse wijzigingen aan het systeem moeten nog worden onderzocht. De toename van deze lasten zullen voor rekening komen van de Belastingdienst.

Het afschaffen van het eurovignet betreft een jaarlijkse vermindering van inkomsten van ca. 200 mln. euro (exclusief eventuele tariefsverhogingen). Ik ben zoals gezegd tegen verplichte afschaffing van het vignet zoals voorgesteld door de Europese Commissie. De impact van de uitbreiding moet nog nader worden bestudeerd, maar duidelijk is dat dit geheel leidt tot een behoorlijke toename van zowel de administratieve lasten voor bedrijven als de uitvoeringskosten voor de overheid voor een relatief korte periode (vier jaar).
Op dit moment kan ik niet ingaan op toekomstige dekking van gevolgen van voorstellen van de Europese Commissie. Dat moet te zijner tijd het desbetreffende Kabinet bepalen, wanneer duidelijk is of deze wijzigingen voldoende steun vinden in de onderhandelingen. Dit geldt ook voor de dekking van eventuele administratieve lasten.

De leden van de VVD-fractie vragen waarom lidstaten niet zelf de grondslagen voor een congestieheffing en de doorberekening van de externe kosten zouden kunnen bepalen, nu de Europese Commissie aangeeft dat zij daarvoor verantwoordelijk is.
De Europese Commissie vindt het belangrijk dat een eenduidig kader wordt gegeven voor wegbeprijzing binnen de Europese unie. Met een kader wordt de opbouw van tarieven in alle lidstaten gelijk gehouden, waardoor vervoerders niet met grote verschillen worden geconfronteerd in de uiteindelijke tarieven of de

heffingen zelf. Ook nu is er een berekenmethodiek voor de externe kosten, welke echter in de praktijk door lidstaten kennelijk als erg ingewikkeld wordt ervaren en daarom alleen door Duitsland en Oostenrijk daadwerkelijk wordt toegepast. De Europese Commissie wil dit graag vereenvoudigen met het voorliggende voorstel.

De leden van de VVD-fractie vragen waarom de rapportageverplichting is opgenomen naast de mondiaal afgesproken rapportages binnen de Overeenkomst van Parijs. Tot slot vragen de leden van de VVD-fractie mijn reactie aangaande proportionaliteit en subsidiariteit van de rapportageverplichting. Waarom zou hierdoor het draagvlak bij de Nederlandse bevolking vergroot worden, zoals door de Europese Commissie wordt aangevoerd?
De Europese Commissie heeft ingezet op een uitgebreide rapportageverplichting om beter inzicht te krijgen in de (opbouw van) budgetten die lidstaten reserveren voor de infrastructuur en het gebruik daarvan. Het Kabinet is tegen de jaarlijkse uitgebreide rapportageverplichting over onder andere de heffingen die zijn opgelegd, de inkomsten uit de diverse heffingstypes, het gebruik hiervan, de onderhoudstoestand van de wegen en de congestie op de tolwegen die nu in het voorstel is opgenomen. Het Kabinet acht de uitgebreide rapportageverplichting niet proportioneel. De gedachte van de Europese Commissie achter de verplichting lijkt te zijn dat hoe meer inzichtelijk is, hoe meer lidstaten vergeleken kunnen worden en hoe meer de Europese Commissie een oproep kan doen inzake het belang van het financieren van infrastructuur. Daarbij vindt de Europese Commissie het belangrijk dat voor burgers die heffingen betalen, inzichtelijk is waar dat geld voor wordt gebruikt, gelet op de uitgangspunten 'de vervuiler betaalt/de gebruiker betaalt'.

COM(2017)277, 278 en 281
De leden van de VVD-fractie vragen mijn oordeel of sociale rechten in eerste instantie de verantwoordelijkheid van de lidstaten zelf moeten blijven en vragen of ik het gepast vind om in onderhavige voorstellen te verwijzen naar COM(2017)250, zonder de uitkomst van de onderhandelingen te kennen. Verder vragen de VVD-fractieleden om bevestiging dat de voorstellen met betrekking tot de arbeidsvoorwaarden beperkt blijven tot dat wat noodzakelijk is voor het creëren van een gelijk speelveld voor de grensoverschrijdende transportsector.
Ik ben van mening dat sociale rechten in eerste instantie de verantwoordelijkheid van de lidstaten zelf zijn. Wel heeft de Europese Commissie een zelfstandige taak als het gaat om het handhaven van een gelijk speelveld bij de dienstverlening op de interne markt; op basis daarvan heeft Europa ook een taak op het gebied van bijvoorbeeld arbeidsvoorwaarden. Daarnaast heeft de Europese Commissie een ondersteunende en aanvullende rol als het gaat om het optreden van de lidstaten op het gebied van arbeidsvoorwaarden en sociale bescherming. In dit concrete geval bevordert de Europese Commissie dat op werknemers in de transportsector het hen toekomende arbeidsvoorwaardenregime wordt toegepast. Vanuit die bredere coördinerende rol van de Europese Commissie en het grensoverschrijdende karakter van de wegtransportsector acht het kabinet het niet ongepast dat de Europese Commissie naar de sociale pijler en voorstel (COM(2017)250) verwijst. In de onderhandelingen over het mobiliteitspakket zal het kabinet er nauwlettend op toezien dat de bestaande competentieverdeling op sociaal terrein tussen lidstaten en de Unie niet wordt gewijzigd. Overigens heeft het voorstel voor de sociale pilaar ook niet als doel om enige wijziging in de bestaande competentieverdeling op dit terrein aan te brengen.

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

De leden van de VVD-fractie stellen een aantal vragen rond het voorstel van de Europese Commissie de vergunninggrens voor het vervoer van goederen over de weg te verlagen naar 0 kg.
In het fiche, dat is opgesteld ten behoeve van de behandeling van dit voorstel, is reeds aangegeven dat Nederland geen noodzaak ziet tot het in Europees verband verlagen van de vergunninggrens. In Nederland ligt deze grens overigens al lager dan Europees is vastgesteld: bij 500 kg laadvermogen in plaats van de huidige Europees voorgeschreven grens van 3500 kg totaalgewicht.
In het aan de Tweede Kamer toegezegde impact assessment zal ook gekeken worden naar de consequenties van het voorstel met betrekking tot verlaging van de vergunninggrens.

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

Vragen en opmerkingen van de leden van de SP-fractie

COM(2017)275
De leden van de SP-fractie vragen hoe wordt gegarandeerd dat er wordt betaald naar reële uitstoot en hoe dit wordt gecontroleerd en gehandhaafd. Daarbij wordt ook gevraagd welk milieuvoordeel wordt verwacht van het voorliggende voorstel en om deze zo goed mogelijk te kwantificeren.
Bij lichte voertuigen, die met dit voorstel worden toegevoegd, is voor zowel luchtverontreinigende stoffen als CO_2 sprake van een behoorlijk verschil tussen voertuigemissies onder testcondities en in de praktijk. Daarom is een nieuwe testprocedure ontwikkeld, de zogenaamde Worldwide Harmonized Light vehicle Testprocedure (WLTP), waarin beter rekening wordt gehouden met praktijkomstandigheden. Daarnaast is de Real Driving Emission test (RDE) ontwikkeld, waarin luchtverontreiniging op de weg onder praktijkomstandigheden wordt gemeten. Beide testprocedures zijn onlangs van kracht geworden. Aangezien de wijziging van de grondslag voor tarieven vanaf 2023 voorgesteld wordt, is de verwachting dat tegen die tijd een groot deel van de voertuigen op basis van de nieuwe procedures getest zal zijn en dit een solide basis voor tariefdifferentiatie biedt. De emissies zijn echter ook afhankelijk van het rijgedrag van de bestuurder, wat niet in het tarief verwerkt kan worden.
Voor zware voertuigen is op Europees niveau een programma ontwikkeld dat de CO_2-uitstoot meet en monitort (VECTO). In de komende jaren wordt dit in de praktijk gebracht. Rond 2023 beschikken we over gedetailleerde meetgegevens van zware bedrijfsvoertuigen, wat differentiatie mogelijk maakt. Voor euro VI vrachtwagens gelden naast een uitgebreidere testprocedure nu reeds eisen tijdens

het gebruik van deze voertuigen. In praktijk betekent dit dat nieuwe vrachtwagens op de weg in tegenstelling tot lichte voertuigen wel de normen voor de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen halen.
De commissie concludeert op basis van het impact assessment dat de voorgestelde aanpassing van de Eurovignetrichtlijn leidt tot een "significante reductie van CO_2, NOx en fijnstofemissies" en "verbetering van de publieke gezondheid en reductie van de kosten van luchtverontreiniging en ongelukken (€0,37 miljard) in 2030".

COM(2017)280
De leden van de SP-fractie hebben enkele vragen gesteld inzake de privacy van het voorstel betreffende interoperabiliteit van tolsystemen. Hoe lang blijven gegevens bewaard, met wie worden deze eventueel gedeeld, en worden deze slechts gebruikt voor het veronderstelde doel: de tol?
Het voorstel voor gegevensuitwisseling voorziet naar de mening van het kabinet in passende garanties om te waarborgen dat het volledig in overeenstemming is met de artikelen 7 en 8 van het Handvest van de grondrechten en met het toepasselijke wetgevingskader inzake de bescherming van persoonsgegevens (o.a. de Algemene Gegevens Verordening). De gegevens die in het kader van deze richtlijn worden verzameld, mogen niet worden gebruikt voor andere doeleinden dan die van deze richtlijn. De bewaartermijn van de gegevens zal per toldomein (o.a. afhankelijk van de precieze werking van het systeem en bijvoorbeeld de betaaltermijn) verschillen. Dit is toegestaan, zolang bovengenoemde wetgevingskaders en grondrechten worden nageleefd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen