



Tweede Kamer

DER STATEN-GENERAAL

Commissie IenM

Europese Commissie
Mevrouw V. Bulc
Wetstraat 200
BE-1049 Brussel, België

Plaats en datum: Den Haag, 12 juli 2017
Onderwerp: Brief in het kader van een politieke dialoog betreffende het EU Mobiliteitspakket
Onze referentie:

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu van de Tweede Kamer (hierna: de commissie IenM) heeft naar aanleiding van de publicatie van het mobiliteitspakket d.d. 31 mei jl. door de Europese Commissie subsidiariteitstoetsen uitgevoerd op een vijftal voorstellen uit het mobiliteitspakket, te weten:

- rust- en rijtijden (COM (2017) 277)
- cabotage (COM (2017) 281)
- detachering wegverkeer (COM (2017) 278)

(hierna besproken onder het kopje 'sociale voorstellen')

- Eurovignet (COM (2017) 275 en 276)
- EETS (COM (2017) 280)

(hierna besproken onder het kopje 'wegbeprijzing').

Daarmee is toepassing gegeven aan artikel 5 EU-Verdrag en Protocol 2 bij het Verdrag betreffende de Werking van de Europese Unie betreffende de toepassing van het subsidiariteits- en het evenredigheidsbeginsel.

De uitkomst van deze toetsen was dat er in de commissie IenM geen meerderheid bestaat voor een negatief subsidiariteitsoordeel voor deze voorstellen. Met name bij de wegbeprijzingsvoorstellen en in mindere mate bij de sociale voorstellen zijn er wel twijfels over de subsidiariteit, omdat de voorstellen aan de autonomie van de lidstaten raken. Dit geldt bijvoorbeeld op het vlak van de sociale regelgeving, vanwege bijvoorbeeld het ingrijpen op bevoegdheden inzake nationale sociale regelgeving. Inzake wegbeprijzing meent een aantal fracties dat het voorgestelde systeem een push factor in de richting van tolheffing vormt, terwijl dat een autonome bevoegdheid van de lidstaten is.

Een aantal andere fracties is echter van mening dat het grensoverschrijdend karakter van het pakket, alsmede het feit dat de regels al op EU-niveau zijn opgesteld en daar ook gewijzigd moeten worden, tot de conclusie leidt dat het EU-niveau wel het adequate wetgevingsniveau is, en dat juist op dit niveau goede afspraken moeten worden gemaakt over betere handhaving, een gelijk speelveld en verbetering van de bescherming van chauffeurs. Eenduidiger regels en strengere handhaving daarvan moeten 'een *race to the bottom* voorkomen'.

Wel heeft een aantal fracties twijfels over de proportionaliteit: worden met deze voorstellen de juiste oplossingen aangedragen voor de doelen die beoogd worden, zoals een gelijk speelveld, bescherming van Europese chauffeurs en eerlijke concurrentie? Zij hebben ook kritische opmerkingen en vragen over deze EU-voorstellen, in het kader van een politieke dialoog met de Europese Commissie.

House of Representatives of the States General
Postbus 20018
2500 EA The Hague

T. +31 (0)70-318 2027
E. cie.im@tweedekamer.nl

Vragen en opmerkingen van de fracties van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

De commissie IenM onderkent de problemen in de Europese transportsector waarbij de behoefte aan enerzijds een gelijk speelveld en anderzijds adequate sociale regelgeving en eerlijke concurrentie een voortdurende spanning oplevert. Dit wordt mede veroorzaakt door verschillen in interpretatie, uitvoering en handhaving in de lidstaten. Voor een goed functionerende Europese transportmarkt is, zo meent de commissie IenM, wijziging van de bestaande regelgeving essentieel. De commissie IenM heeft waardering voor het feit dat de Europese Commissie de herziening grondig ter hand wil nemen, maar is ook kritisch over de inhoud van de EU-voorstellen en heeft een aantal zorgen en vragen over de voorstellen.

Sociale voorstellen

Algemeen – handhaving

De Europese Commissie betoogt dat een eenduidige interpretatie van wet- en regelgeving in de EU-lidstaten essentieel is, maar dat richtsnoeren en zelfregulering binnen lidstaten niet voldoende zijn. Kan de Europese Commissie dit laatste kan onderbouwen? De commissie IenM vraagt hoe op een aantal aspecten de voorstellen beter kunnen worden gehandhaafd. Dit geldt bijvoorbeeld voor de handmatige invoer in de tachograaf bij de detachingsrichtlijn. Ook vragen zij enkele fracties of het klopt dat de Europese Commissie meer handhavingsbevoegdheden naar zich toe wil trekken. Zij zijn van mening dat deze bevoegdheden specifiek bij de lidstaten horen te (blijven) liggen. Bovendien zou, zo geven zij aan, de handhaving kunnen verbeteren als definities eenduidiger zijn. De Europese Commissie wordt uitgenodigd hierop te reflecteren. Tot slot wordt gevraagd of een handhavingstoets is uitgevoerd op de voorstellen.

Samenhang met andere voorstellen

De juridische, inhoudelijke en politieke effecten van voorstellen die zowel op het gebied van transport als van het sociale domein spelen, zijn niet duidelijk. Er zijn verschillende tijdspaden en beslissingsprocedures voor de detachingsrichtlijn en de arbeidstijdenrichtlijn versus het pakket voor de sociale rechten binnen de SZW-pijler. De commissie IenM heeft behoefte aan inzicht in de consequenties van de EU-voorstellen voor de interne markt, en voor de concurrentiepositie van de Nederlandse transportsector in het bijzonder. De commissie IenM wil ook graag de voorstellen in samenhang beoordelen, temeer daar een deel van die commissie van mening is dat een aantal aspecten van het sociaal beleid een verantwoordelijkheid van de lidstaten zelf is. Enkele fracties menen dat de voorliggende voorstellen nadrukkelijk een poging doen om de sociale wetgeving meer naar de EU te halen en verder weg bij de nationale parlementen. Ook vindt de commissie IenM de samenhang met het voorstel over gehuurde voertuigen nog onduidelijk.

Graag ontvangt de commissie IenM een nadere toelichting op de consequenties van de voorstellen voor de interne markt en vooral de lastenverzwaringen voor de Nederlandse transportsector, zoals de vergunningsgrens en gehuurde voertuigen. Ook is het niet duidelijk in hoeverre de voorstellen m.b.t. gehuurde voertuigen, detachering en cabotage op elkaar kunnen inwerken, in hoeverre ze de interne markt kunnen versterken en aan de andere kant mogelijk leiden tot een ongelijk speelveld. Graag ziet de commissie IenM hier een nadere toelichting op.

Effecten op de Nederlandse transportsector

Er is bezorgdheid over de effecten van de voorstellen op de Nederlandse transportsector en op het Nederlandse stelsel van sociale zekerheid, en mogelijke fragmentatie van de transportmarkt, wat zeer nadelig uit zou kunnen werken voor Nederland.

Dit geldt voor zowel het binnenlandse als het grensoverschrijdende vervoer. Ook leeft de vraag of met deze voorstellen de nationale invulling van arbeidsvoorwaarden en ondernemerschap moet worden gewijzigd; en tevens wat deze voorstellen zowel in positieve (kansen voor de transportsector) als in negatieve zin (administratieve lasten) aan de Nederlandse transportmarkt hebben te bieden.

Cabotage – COM (2017) 281

Kan de Europese Commissie aangeven of de voorgestelde wijziging van de cabotage-voorstellen zal leiden tot de gewenste verbetering, daar de nieuwe regels niet eenduidig zijn en daardoor moeilijk handhaafbaar lijken. Inhoudelijk leven voorts bezwaren van meerdere fracties tegen de versoepeling van de cabotageregels – het nu voorgestelde onbeperkte aantal stops tijdens de cabotageperiode waarmee de facto verruiming van de cabotage plaatsvindt in plaats van inperking daarvan. Ook is er onduidelijkheid over de sociale regelgeving (lonen, arboregels) die hierbij gelden voor chauffeurs.

Er zijn vragen over de handhaafbaarheid en controleerbaarheid van de voorgestelde termijn. Ook wordt gewezen op de noodzaak van het gebruiken van slimme technologieën zoals smart tachographs.

De commissie IenM vraagt of onderzoek is verricht naar de effecten op verdringing van de nationale / lokale arbeidsmarkten, en verzoekt om een toelichting op de keuze om onbeperkte cabotage binnen vijf dagen aansluitend op een internationale rit, ook uit te breiden naar de buurlanden.

Wat zijn de consequenties voor het bevorderen van een gelijk speelveld, administratieve lastenverzwaring en de handhaving? Is onderzocht wat de effecten zijn op de individuele lidstaten? Zo nee, waarom niet en zo ja, wat zijn de uitkomsten?

De verbreding van de cabotage lost volgens sommige fracties de bestaande problemen onvoldoende op. Vijf dagen cabotage achter elkaar zorgt voor een 'ketting van cabotage'. Mogelijk zou een afkoelingsperiode een oplossing zijn. Hoe denkt de Europese Commissie hierover?

Gegevens over het internationaal gebruik van lichte voertuigen moeten door de lidstaten worden ontwikkeld en verzameld. Hoe is het in het voorstel genoemde toezicht daarop geregeld en biedt dit de lidstaten nog ruimte om de categorie lichte voertuigen uit te kunnen sluiten van de verordening? Kan de Europese Commissie duidelijkheid bieden over de verplichte regels over professionalisering van de sector lichte bedrijfsvoertuigen, over de voorziene verkleining van verschillen in concurrentievoorwaarden tussen exploitanten (en welke dat zijn), en reflecteren op de vraag of deze regels leiden tot verbetering van de (Europese en nationale) concurrentieverhoudingen en de interne markt?

Brievenbusfirma's

De commissie IenM vraagt om een toelichting op de bepalingen over het tegengaan van brievenbusfirma's, meer specifiek aangaande de in het voorstel genoemde 'proportionele verhoudingen tussen activiteiten, personeel en activa'. Zij wenst meer duidelijkheid over het afwegingskader dat hierbij wordt gehanteerd en over de vraag welke consequenties deze bepalingen hebben.

Rust- en rijtijden – COM (2017) 277

De regelgeving rondom rust- en rijtijden is complex, meent een aantal fracties – waardoor mogelijk de verschillen in de praktijk ontstaan. Wanneer een chauffeur in één maand tijd diverse landen aandoet en met veel verschillende loonregimes te maken krijgt, kan dat veel administratieve rompslomp opleveren. De uitbreiding van de referteperiode voor rust- en rijtijden kan de mogelijkheid vergroten van een slechtere behandeling van met name Oost-Europese chauffeurs door hen 'twee weken lang non-stop te laten werken en ze vervolgens een week goedkoop te laten rusten in de eigen lidstaat', aldus enkele fracties.

Wat is de definitie van een vervangende betere accommodatie (voor de 45-uursrust), en welke ruimte voor flexibiliteit bij dringende gevallen of bijzondere omstandigheden bestaat daarbij voor ondernemers en lidstaten? Het verbod lijkt daarnaast moeilijk werkbaar en handhaafbaar.

Een te rigide invoering van het verbod op het doorbrengen van de wekelijkse rust in de cabine zal voor problemen zorgen in de planning van transporten. Bovendien laten de bepalingen nog ruimte voor te grote interpretatieverschillen, zodat het beoogde doel nog steeds niet wordt bereikt.

De nieuwe regels rondom rust- en rijtijden beogen meer flexibiliteit zodat chauffeurs niet nutteloos langs de kant staan. Gevreesd wordt dat deze flexibiliteit verkeerd gebruikt zou kunnen worden, indien handhaving tekortschiet.

Ten aanzien van sancties vragen enkele fracties zich af of de in het voorstel opgenomen eis dat sancties proportioneel moeten zijn en dat wijzigingen van nationale sanctiestelsels moeten worden gemeld aan de Europese Commissie, leidt tot nieuwe bevoegdheden voor de Europese Commissie en of deze eis ingrijpt in de nationale bevoegdheden.

Sommige fracties geven aan dat de in dit voorstel vervatte sociale regelgeving een bevoegdheid van de lidstaat is (die immers gaat over zaken als pensioenleeftijd, sociale premies en werkklimaat) en dat de Europese Commissie hooguit zou moeten regelen dat binnen de lidstaten wordt gewerkt volgens de lokaal geldende (arbo-)regelgeving.

Detachering wegverkeer – COM (2017) 278

In het voorstel over detachering wegverkeer wordt bepaald dat bij een verblijf van langer dan drie dagen in een andere EU-lidstaat, het verblijf als detachering moet worden opgevat. Daaruit voortvloeiend bestaat er zorg bij enkele fracties over de mogelijkheid om nog steeds drie dagen een laag loon te betalen, omdat dit de mogelijkheid zou vergroten voor West-Europese transportbedrijven om Oost-Europese chauffeurs 'tegen een hongerloon te laten werken', en omdat het niet zo mag zijn dat chauffeurs onder het geldende wettelijk minimumloon kunnen werken in een EU-land, aldus deze fracties.

Er leven vragen over de sociale voorwaarden waarop EU-chauffeurs in Nederland aanspraak kunnen maken bij een detachering, de administratieve lasten die het voorstel met zich meebrengt en de zeggenschap van de lidstaten hierbij.

Bij enkelen bestaat verbazing over de veronderstelde switch van Eurocommissaris Bulc, die eerst voornemens leek betere arbeidsvoorwaarden te creëren, maar uiteindelijk toch transporteurs in staat stelt drie dagen 'het minimumloon te ontduiken'.

Anderen spreken hun zorg uit over de reikwijdte die te breed zou zijn in verband met internationaal vervoer en vragen zich af waarom op al het internationale vervoer de detacheringsrichtlijn van toepassing moet zijn, nu blijkt dat vooral *social dumping* en oneerlijke concurrentie de grootste problemen zijn. Vooral het langdurige derdelandenvervoer lijdt daaronder (en niet het transitio- of het bilaterale vervoer). Dit zou dus beter daarop toegespitst moeten worden. Kan een differentiatie plaatsvinden die meer recht doet aan de verschillende vormen van internationaal vervoer?

Tot slot vragen enkele fracties wat het betekent dat er een gemeenschappelijke aanpak komt voor de invoering van en controle op 'andere werkzaamheden' buiten de cabine (die dus niet op de tachograaf te zien zijn). Wat betekent dit voor bevoegdheden van de Europese Commissie en onder welke voorwaarden gebeurt dit?

Micro-ondernemingen

De drie voorstellen bieden geen vrijstellingen voor micro-ondernemingen, zo wordt gesteld – dit terwijl er toch een belangrijk onderscheid is tussen bijvoorbeeld de slager en de bakker en de grotere transportbedrijven als het gaat om concurrentie op grensoverschrijdend transport. De commissie IenM vraagt naar het hoe en waarom van het over één kam scheren van deze bedrijven.

Algemeen – concluderend over de 'sociale voorstellen'

Een aantal fracties van de commissie IenM vraagt of met deze voorstellen wel het gewenste doel wordt bereikt. Het beleid zal naar verwachting nog steeds geen lastenreductie voor ondernemers in een aantal landen opleveren, noch biedt het een adequate oplossing voor het voorkómen van sociale misstanden. Om deze reden zal mogelijk het draagvlak voor het EU-beleid afnemen. Zij vragen of de Europese Commissie van mening is dat met de nieuwe voorstellen voldoende balans wordt gevonden tussen flexibele regelgeving, vermindering van complexiteit en een goede aanpak van sociale misstanden, alsook beter werkbare wet- en regelgeving met minder lasten voor de ondernemers.

Voorstellen wegbeprijzing

Eurovignet – COM (2017) 275 en 276

Algemeen

Een aantal fracties is positief over de voorstellen voor het Eurovignet vanwege de toepassing van het beginsel 'de vervuiler betaalt' en 'de gebruiker betaalt' en is blij dat lidstaten niet verplicht worden tot invoer van tolheffingen maar dat de voorstellen louter de wijze waarop eventuele tol wordt geheven willen harmoniseren. Die fracties zouden graag zien dat in Europa een uniform systeem komt dat leidt tot een gelijk speelveld en een eerlijke doorbelasting van de kosten aan de gebruikers.

Een groot aantal fracties plaatst echter kanttekeningen bij zowel de subsidiariteit als de proportionaliteit van de beprijzing van infrastructuurvoorzieningen, omdat – hoewel een eerlijk speelveld voor transport nodig is – naar hun idee teveel wordt gestuurd op milieudoelen en onvoldoende ruimte aan lidstaten laat voor eigen invulling.

Hoewel de Europese Commissie niet direct aanstuurt op tolheffing door de lidstaten, wordt een lidstaat mogelijk wel in een nadelige positie gedrongen als buurlanden dat wel doen. Indirect is er dan toch een druk op lidstaten, zo oordelen sommige fracties.

Bevoegdheden lidstaten

De voorstellen inzake het Eurovignet van de Europese Commissie grijpen naar de mening van een aantal fracties in op de autonomie en beleidsvrijheid van de lidstaten zonder dat de noodzaak hiertoe is aangetoond; dit voorstel – zo stellen zij – bevat allerlei voorwaarden, zodat afbreuk wordt gedaan aan het uitgangspunt van autonomie. Het uitgangspunt moet volgens deze fracties zijn dat lidstaten zelf bepalen of en hoe zij hun wegen belasten en daarmee over hun eigen belastingsysteem inclusief grondslagen gaan.

Deze fracties vragen de Europese Commissie welke bevoegdheden zij krijgt met dit voorstel om lidstaten eventueel te verplichten om investeringen te doen of de belastingen te verhogen?

Bezwaar van een aantal fracties is dat het voorstel geen harmonisatie van bestaande regels betreft, maar een zodanige uitbreiding qua werkingssfeer, kaders, voorwaarden, voorschriften en uitgangspunten dat lidstaten bijna geen enkele eigen afwegingsruimte meer hebben als zij zouden willen overgaan tot een vorm van wegbeprijzing voor één of meer modaliteiten. Lidstaten hebben hun eigen instrumentarium om op basis van eigen politieke keuzes beleid te formuleren als het gaat om beprijzing en investeringen in infrastructuur. Hier is geen Europese wet- en regelgeving voor nodig, zo stellen zij.

Verder schrijft de Europese Commissie de grondslagen voor tarieven voor met dit voorstel naar in ieder geval een verplichte CO₂-uitstoot, maar blijven er mogelijkheden open voor allerlei externe kostendoorberekeningen (die eveneens voorgeschreven zijn).

De commissie IenM zou graag een nadere toelichting willen ontvangen per modaliteit voor de consequenties voor Nederland. Een aantal fracties is van mening dat de besluitvorming van de tariefstructuur aan lidstaten zelf is. De factoren die in de externe kostenheffing kunnen worden verwerkt lopen uiteen van milieu-eisen en geluidshinder tot congestieheffing en de ligging van wegen. Graag ontvangt de commissie IenM een toelichting hoe dit voorstel kan uitpakken voor dichtbevolkte, industriële gebieden waar veel vrachtvervoer vandaan en naartoe vertrekt, die met dergelijke plannen onbereikbaar worden (althans tegen redelijke kosten), en in hoeverre hierdoor de bereikbaarheid van diverse gebieden in Europa kan verslechteren.

Voorts leeft de vraag hoe uitgangspunten inzake tarieven moeten worden beoordeeld. In dit licht wijzen bepaalde fracties op de stelling dat tarieven maximaal twee keer hoger mogen uitvallen, in "bergachtige gebieden en rond agglomeraties, voor zover dat gerechtvaardigd is door de lagere bevolkings spreiding, het hellingspercentage van de wegen, de hoogte en/of temperatuurinversies". Wat betekent dit concreet voor de Nederlandse situatie?

Als een lidstaat voornemens is een externe kostenheffing toe te passen, moet deze blijkens de voorstellen worden beoordeeld en de tariefbepaling moet door een 'onafhankelijke instantie' worden uitgevoerd. Diverse fracties vragen hoe de beoordeling en de terugkoppeling hiervan plaatsvindt, wat de rol van de Europese Commissie en de lidstaten hierbij zijn, en wat de bevoegdheden van een dergelijke instantie zullen zijn.

Milieudoelen als grondslag voor heffing

Waar een aantal fracties positief is over het koppelen van milieubeleid aan wegbeprijzing, vragen andere fracties of de Europese Commissie kan onderbouwen waarom via dit voorstel milieuvervuiling moet worden tegengegaan, en hoe zich dat verhoudt tot het Europese bronbeleid. Het Europees bronbeleid als basis van het bereiken van milieudoelstellingen, lijkt hierdoor niet meer als uitgangspunt te gelden, klopt dat?

Technische hulpmiddelen

Hierboven (onder het voorstel voor cabotage) zijn al vragen gesteld over technische hulpmiddelen die handhaving makkelijker en beter mogelijk maken. Een aantal fracties betreurt het dat de monitoring-apparatuur niet meteen ook geschikt gemaakt worden om zaken als rijtijden, grensoverschrijdingen en cabotage te controleren. Hoewel de grondslagen en de doelen verschillen, zou combinatie in één systeem toch mogelijk moeten zijn. Zij vragen de Europese Commissie om een reflectie hierop.

Doel Eurovignetrichtlijn

Een motivatie van de Europese Commissie voor het Eurovignet-voorstel is dat lidstaten te weinig doen aan filebestrijding en aan het beheer en onderhoud van hun wegen. Daarnaast stelt de Europese Commissie dat het voorstel banen op zou kunnen leveren en dat de lidstaten (ook) te weinig doen om werkgelegenheid te stimuleren. Een deel van de commissie IenM benadrukt dat lidstaten zelf verantwoordelijk zijn voor het beheer, onderhoud en investeringen in infrastructuur en daarmee de filebestrijding en werkgelegenheid en dat dit geen legitimatie is voor EU-voorstellen op dit vlak, en betoogt dat verplichte rapportages van lidstaten over bestedingen van de congestieheffing leidt tot afname van het publieke draagvlak. Een deel van de commissie IenM vraagt aan de Europese Commissie welk grensoverschrijdend probleem verder met dit voorstel wordt opgelost of hoe dit voorstel bijdraagt aan de versterking van de interne markt.

Allocatie opbrengsten

In de voorstellen wordt aangegeven dat de inkomsten uit een congestieheffing moeten worden ingezet voor het inlopen van beheer, onderhoud op de wegen (Volgens de Europese Commissie inmiddels ter waarde van 65 miljard euro). Een aantal fracties bestrijdt dat opbrengsten uit nationale (wegen-)belasting of andersoortige heffing kunnen dienen als structurele financieringsbron voor infrastructuur elders in Europa. Bovendien benadrukken zij dat lidstaten er te allen tijde zelf over gaan op welke wijze zij hier invulling aan willen geven. Ook bestrijdt een aantal fracties dat de opgehaalde inkomsten ingezet moeten worden voor filebestrijding, (in het bijzonder door verbetering OV, eliminatie knelpunten op het Trans-Europese Netwerk (TEN) of het stimuleren van alternatieve infrastructuur voor gebruikers). Kan worden toegelicht wat hiermee precies wordt bedoeld en waarom hiervoor de beoogde opbrengsten noodzakelijk zijn? In hoeverre beschouwt de Europese Commissie de heffingsmogelijkheden in dit voorstel als een manier waarop het budget voor wegen in de EU zou kunnen worden verhoogd en heeft zij daarbij uitwisseling tussen de lidstaten op het oog?

Reikwijdte Eurovignetrichtlijn

Gevraagd wordt of de Europese Commissie kan onderbouwen waarom de Eurovignetrichtlijn is uitgebreid met bussen, touringcars, personen- en bestelvoertuigen – betwijfeld wordt namelijk of dit een bijdrage levert aan de doelstelling van de versterking van de interne markt.

Relatie met tolheffing lidstaten

Meerdere fracties vragen wat de relatie is tussen het stopzetten van de inbreukprocedure richting Duitsland door de Europese Commissie vorig jaar vanwege discriminerende tolheffing (Maut) enerzijds, en afschaffing van tijdsgebonden vignetten wegens discriminerende bepalingen anderzijds. Kan de Europese Commissie dit verder toelichten?

Afschaffing bestaande vignetten

Een aantal fracties hekelt het feit dat met dit voorstel lidstaten worden verplicht om bestaande vignetten af te schaffen en voorgeschreven op welke wijze, wanneer en hoe (prijs) instrumenten door lidstaten worden ingezet.

Rapportageverplichtingen / lasten

Enkele fracties vragen waarom lidstaten moeten rapporteren aan de Europese Commissie over de investeringen in weginfrastructuur en wat een dergelijke administratieve lastenverzwaring rechtvaardigt. Zij vragen tevens wat de Europese Commissie met de rapportages beoogt, temeer omdat de Europese Commissie al aannames doet over doorberekening van externe kosten in de lidstaten. Kan de Europese Commissie toelichten waarom gekozen is voor het voorschrijven van een gedetailleerde betaalwijze en wijze van afhandeling (zoals kwitanties)?

Consequenties voorstellen

De commissie IenM zou graag willen weten wat de consequenties van dit beleid zijn voor de Nederlandse transportsector, inclusief busvervoer en personenvervoer. Heeft de Europese Commissie hier een beeld van en zo ja, kan dat met de Kamer worden gedeeld?

Kan de Europese Commissie aangeven wat dit voorstel betekent voor de tolheffing voor de Westerscheldetunnel, de Kiltunnel en de toekomstige tijdelijke tolheffing op de Blankenburgverbinding en de A15? Wat betekent dit voorstel voor de tarieven die straks voor ieder gemotoriseerd voertuig moet worden betaald, als in ieder geval naar CO₂ uitstoot moet worden betaald? Welke regels voor betaalmiddelen gaan er precies gelden?

Kan de Europese Commissie een analyse geven van de impact van het verplicht afschaffen van het bestaande Eurovignet voor vrachtauto's vanaf 12 ton? Wat betekent de uitbreiding van de reikwijdte van de Eurovignetrichtlijn voor bussen en touringcars die straks onder de verplichte uitbreiding van het Eurovignet moeten vallen qua administratieve en financiële lasten voor bedrijven? Ook wordt gevraagd om meer duidelijkheid over de consequenties van de uitbreiding naar voertuigen vanaf 3,5 ton per 1 januari 2020 qua lastenverzwaringen (financieel en administratief).

In hoeverre acht de Europese Commissie de uitbreiding van het Eurovignet per 1 januari 2020 mogelijk, gelet op aanpassing van het Eurovignetverdrag, de wetgeving en de heffingssystemen? Het afschaffen van het Eurovignet kan een inkomstenderving betekenen, terwijl er nauwelijks tijd is om tot een ander voorstel te komen. In hoeverre houdt dit voorstel rekening hiermee?

Voor wat betreft de EETS-richtlijn is een groot deel van de commissie IenM van mening dat het voorstel om de verschillende typen tolsystemen in Europa technisch beter op elkaar af te stemmen een vergemakkelijking kan zijn voor de vrachtwagenchauffeurs, die nu te maken hebben met allerlei verschillende kastjes in vrachtwagens. Veranderingen kunnen naar mening van sommige leden alleen worden verwezenlijkt door middel van actie op het Europees niveau.

Samenhang Eurovignet - EETS

Er is behoefte aan meer inzicht in de afhankelijkheid en samenhang tussen de EETS- en de Eurovignetrichtlijn om te bezien of deze de basis is voor de implementatie van de EETS-richtlijn of dat beide richtlijnen naast elkaar kunnen bestaan.

Gegevensuitwisseling lidstaten

Hoe ziet de Europese Commissie de implementatie van het EETS-voorstel voor zich, die een extra (privacy-) dimensie krijgt, door de gegevensuitwisseling van EU-lidstaten (bij niet-betaling van tol in een andere lidstaat) te faciliteren?

Wat betekent de EETS-richtlijn voor het gebruik van ANPR-gegevens (automatische nummerplaatherkenning) door de Nederlandse overheid (of de overheid van een individuele lidstaat)? In hoeverre wordt het gebruik verruimd dan wel beperkt met de EETS-richtlijn? Waar is het uitgangspunt op gebaseerd dat gegevensuitwisseling over niet betaalde tolheffing hiermee wordt verbeterd? Is het hiervoor niet noodzakelijk dat kentekenregisters worden opengesteld en dat ICT-systemen op elkaar worden aangesloten om onder andere correspondentie in eigen taal mogelijk te maken, zoals de implementatie van de Cross Border Enforcement-richtlijn (CBE) heeft laten zien? Hoe ziet de Europese Commissie de implementatie voor zich en is hier geen sprake van een noodzaak tot aanpassing van belastingverdragen? Zo nee, dan ontvangt de commissie IenM hier graag een nadere toelichting op. Zo ja, dan willen de leden graag meer inzicht in de consequenties en de wijze waarop dit de beleidsvrijheid van individuele lidstaten aantast.

De commissie IenM ziet met belangstelling uw reactie tegemoet op de hierboven gestelde vragen en stelt het op prijs uw antwoord zo spoedig mogelijk, doch uiterlijk binnen drie maanden na dagtekening van deze brief te ontvangen.

Hoogachtend,

De (waarnemend) voorzitter van de vaste commissie voor infrastructuur en milieu,

S. (Stientje) van Veldhoven

