

Vergaderjaar 2017–2018

34 734

EU-voorstellen: EU-mobiliteitspakket

Nr. 14

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 22 september 2017

Zoals tijdens het Algemeen Overleg EU-mobiliteitspakket op 27 juni jl. (Kamerstuk 34 734, nr. 12) toegezegd informeer ik u hierbij over de eerste Raadswerkgroepen die in het kader van het EU-mobiliteitspakket in Brussel zijn gehouden en ontvangt u een eerste analyse van het krachtenveld.

Het mobiliteitspakket van de Europese Commissie omvat voorstellen op het terrein van (1) interne markt, (2) sociale dimensie en (3) wegbeprijzing en duurzaam transport. Estland is sinds 1 juli jl. EU-voorzitter en heeft aangegeven de voorstellen over interne markt en sociale dimensie met prioriteit en in een hoog tempo te willen behandelen. De eerste Raadswerkgroepen over de interne markt en sociale dimensie vonden daarom al in juli in Brussel plaats. Hierbij werden de voorstellen artikelsgewijs doorgelopen. Mede naar aanleiding van mijn toezegging aan uw Kamer om de impact van de voorstellen op de Nederlandse wegvervoersector te laten onderzoeken heeft Nederland in de Raadswerkgroepen een studievoorbehoud gemaakt. Begin september is in Brussel de behandeling van de marktpijler en sociale pijler voortgezet en is er ook een begin gemaakt met de behandeling van de voorstellen over wegbeprijzing en duurzaam transport. Het Estse Voorzitterschap heeft tijdens de afgelopen Raadswerkgroepen aangegeven op de komende december-Transportraad geen besluitvorming te voorzien over de voorstellen van het mobiliteitspakket.

Hoewel de posities van lidstaten op de voorstellen in dit stadium nog niet zijn uitgekristalliseerd en veel lidstaten, net als Nederland, een voorbehoud hebben gemaakt, kan toch een eerste beeld worden geschetst.

Interne markt

De voorstellen op het gebied van de interne markt hebben in hoofdlijnen betrekking op cabotage, een verlaging van de vergunningplicht en de aanpak van postbusbedrijven:

- Wat betreft cabotage stelt de Commissie voor de beperking tot het uitvoeren van een aantal ritten binnen een periode te schrappen en alleen een beperking in tijd op te leggen; onbeperkte cabotage gedurende 5 dagen in alle aangrenzende landen i.p.v. maximaal 3 ritten in 7 dagen. Een groot aantal, vooral West-Europese lidstaten, waaronder Nederland, heeft aangegeven van mening te zijn dat het voorstel een verruiming van de cabotagevoorschriften inhoudt en dat men om die reden tegen het voorstel is. Daarentegen vindt een aantal, vooral Oost-Europese, lidstaten juist dat het voorstel een beperking van cabotage inhoudt. Zij zijn voor verdere liberalisering van de markt en zien het voorstel als een stap terug. De Commissie is van mening dat het aantal cabotageritten in alle lidstaten bij het huidige voorstel gelijk blijft.
- Wat betreft de grens voor de vergunningplicht voor goederenvervoer over de weg stelt de EC voor deze grens te verlagen van 3.500 kg totaalgewicht naar 0 kg. Daarmee komen lichte vrachtoertuigen, zoals bestelbussen, ook onder deze verplichting te vallen. Veel landen hebben hun twijfels bij het verlagen van de grens van 3.500 kg naar 0 kg. De belangrijkste reden voor deze twijfels is de verwachte toename van administratieve lasten voor bedrijven. Sommige landen stellen een compromis boven de 0 kg voor. Nederland heeft aangegeven geen noodzaak te zien voor het verlagen van de vergunninggrens in Europees verband en heeft gewezen op de problemen die een verlaging tot 0 kg voor de handhaving zou opleveren.
- De meeste landen onderschrijven de wenselijkheid van aanpak van postbusbedrijven. Bij de uitwerking hiervan in de voorstellen zijn door veel landen nog wel vragen gesteld en opmerkingen gemaakt. Hier zal in een later stadium nog op worden teruggekomen.

Sociale dimensie

Wat betreft de voorstellen van de sociale pijler is op onderdelen een Oost-West tegenstelling zichtbaar maar heeft ook de groep meer perifeer gelegen lidstaten een eigen geluid.

- De voorgestelde flexibilisering in het voorstel over de rij- en rusttijden leidt bij met name een aantal West-Europese lidstaten tot vraagtekens over de mogelijke gevolgen voor de verkeersveiligheid. Het voorgestelde verbod op het verblijf in het voertuig gedurende de wekelijkse rust van 45 uur wordt veelal door West-Europese lidstaten verwelkomd. Een aantal Oost-Europese lidstaten en een aantal meer perifeer gelegen lidstaten wijzen op de extra kosten die een dergelijk verbod met zich meebrengt. Veel van deze lidstaten doen een oproep tot uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen met faciliteiten.
- Het voorstel over de toepassing van de detacheringsrichtlijn op het wegvervoer is nog nauwelijks inhoudelijk besproken: het Voorzitterschap heeft afgelopen zomer eerst aan lidstaten ruimte geboden om vragen ter verduidelijking over de voorgestelde toepassing op het wegvervoer aan de Commissie te stellen. De antwoorden van de Commissie zullen naar verwachting in een Raadswerkgroep eind september worden besproken.

Wegbeprijzing en duurzaam transport

De voorstellen in de pijler wegbeprijzing zien enerzijds op het kader dat hiervoor wordt gegeven in de richtlijn Eurovignet en anderzijds op de

harmonisatie van de elektronische tolheffingssystemen in de EETS richtlijn.

- De onderhandelingen over de Eurovignetrichtlijn zijn zeer recent van start gegaan, met een uitwisseling van primaire standpunten. Veel lidstaten zijn de teksten nog aan het bestuderen, waardoor het krachtenveld nog niet volledig inzichtelijk is. De sfeer is constructief, waarbij de Commissie het voorstel inhoudelijk toelicht en lidstaten op diverse punten vragen stellen teneinde hun standpunt definitief te kunnen bepalen. Diverse lidstaten, die momenteel een vignet kennen, hebben zich uitgesproken tegen het uitfaseren van dit instrument. Ook Nederland is hier principieel tegen. Verder hebben meerdere lidstaten zich uitgesproken tegen het oormerken van inkomsten uit een congestieheffing. De verdere aanscherping van de rapportageverplichting kon op weinig steun van lidstaten rekenen, met als argument: te veel, te vaak.
- De behandeling van de EETS-richtlijn is nog niet geagendeerd, waardoor het krachtenveld nog niet inzichtelijk is.

Het voorstel betreffende de monitoring en rapportering van de CO₂-emissies en het brandstofverbruik van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen wordt door de meeste lidstaten gesteund. Naar verwachting zal de Commissie in een eerstvolgende Raadswerkgroep ingaan op de door lidstaten in de schriftelijke ronde gestelde vragen.

Tot slot kan ik u melden dat het impact assessment is gestart om het effect van het EU-mobiliteitspakket op de Nederlandse transportsector in kaart te brengen.

Hierin wordt conform het verzoek van uw Kamer onder andere gekeken naar wat de voorstellen betekenen voor de lastenverzwaring, concurrentiepositie en kleine ondernemers. Het onderzoek is naar verwachting nog voor het einde van het jaar gereed.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus