

Vergaderjaar 2008–2009

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 224

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 20 april 2009

Hierbij doe ik u toekomen, mede namens de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, het verslag van de Transportraad van 30 maart 2009. De volgende Transportraad zal plaatsvinden op 11–12 juni 2009. Een informele Transportraad vindt plaats op 29 april 2009. Onderwerp van deze informele Transportraad zal zijn intelligente transportsystemen (ITS).

Verslag Transportraad 30 maart 2009

Herziening van de Eurovignetrichtlijn

Tijdens de Transportraad heeft een debat plaatsgevonden over de herziening van de Eurovignetrichtlijn. Dit debat ging met name over het belangrijkste knelpunt in de onderhandelingen: de externe kosten van congestie als heffingsgrondslag. Opvallend was het aantal lidstaten dat, onder verwijzing naar de economische crisis, aandrang op uitstel van besluitvorming. Of het Tsjechisch Voorzitterschap het onderwerp nogmaals zal agenderen voor de Transportraad van 11–12 juni 2009 valt te bezien.

Ik heb tijdens het debat aangegeven voorstander te zijn van het principe van het internaliseren van de externe kosten in de vervoersmodaliteiten, mits dit op een eerlijke, evenwichtige en effectieve wijze gebeurt. In dit licht kan ik mij vinden in het voorstel om de externe kosten van geluidsoverlast en luchtvervuiling in de heffingsgrondslag van de Eurovignetrichtlijn op te nemen, maar heb ik grote moeite met het opnemen van de externe kosten van congestie. Ik betwijfel namelijk sterk of het internaliseren van de externe kosten van congestie alleen voor het vrachtvervoer over de weg effect zal hebben bij het oplossen van files, indien een dergelijke maatregel niet tevens zou gelden voor personenauto's.

Voorts heb ik het belang onderstreept van voldoende ruimte voor de differentiatie van de toltarieven gerelateerd aan de infrastructuurkosten. Ik heb het amendement van EP-lid Blokland (500% differentiatieruimte) gesteund. Ook het voorstel van het Voorzitterschap voor meer differentiatieruimte heb ik verwelkomd als een goed voorstel.

Het amendement Blokland gaat in het kader van de infrastructuurheffing uit van een maximale differentiatieruimte van 500%. Hierbij wordt het laagst geheven toltarief als basis genomen. Concreet betekent dit dat het hoogst geheven toltarief (spitstarief) maximaal 5 keer hoger mag zijn dan het laagst geheven toltarief (basistarief). De hoogte van het basistarief is dan ook bepalend voor de maximale hoogte van het spitstarief.

Het voorstel van het voorzitterschap gaat uit van de gemiddelde infrastructuurkosten. Het hoogst geheven toltarief mag maximaal 50% hoger zijn dan de gemiddelde infrastructuurkosten. Uitgaande van een voorbeeld van gemiddelde infrastructuurkosten van 16 cent per kilometer, zou dit leiden tot een maximale heffing van 24 cent per kilometer. Binnen deze bandbreedte is een lidstaat geheel vrij om te differentiëren. Hiermee wordt op basis van de gemiddelde infrastructuurkosten de mogelijkheid gecreëerd om een relatief laag basistarief te hanteren in combinatie met een hoog spitstarief.

Benadrukt dient te worden dat beide voorstellen alleen betrekking hebben op de differentie van de heffing op basis van de infrastructuurkosten. Een eventuele heffing op basis van de externe kosten van luchtvervuiling, geluidsoverlast en congestie zou hier nog bij kunnen komen.

Tijdens de onderhandelingen is gebleken dat de 500% differentiatie op veel weerstand stuit van andere lidstaten. Men is bang dat dit kan leiden tot disproportioneel hoge tarieven. Het voorstel van het voorzitterschap kan op meer steun rekenen en biedt voldoende differentiatieruimte voor Anders Betalen voor Mobiliteit.

Voorstel voor een richtlijn inzake de uitsluiting van zelfstandige beroepschauffeurs van de arbeidstijdenrichtlijn

De Raad bereikte een algemene oriëntatie op het voorstel voor een richtlijn inzake de uitsluiting van zelfstandige beroepschauffeurs van de arbeidstijdenrichtlijn. Ook Nederland kon akkoord gaan. Ik heb, mede naar aanleiding van mijn toezegging tijdens het AO Transportraad van 25 maart 2009, mijn collega's wel opgeroepen om misbruik van zelfstandige chauffeurs te voorkomen en hier zo nodig in eigen land maatregelen tegen te nemen. Deze oproep is voor kennisgeving aangenomen.

Het voorstel voor een richtlijn inzake de uitsluiting van zelfstandige beroepschauffeurs van de arbeidstijdenrichtlijn past binnen het Nederlandse beleid om zelfstandigen buiten de werkingssfeer van arbeidswetgeving te houden, behoudens in de situatie dat hierdoor bijzondere risico's voor de samenleving ontstaan. Dit is in lijn met het advies dat de SER de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid in 2004 heeft gestuurd ten aanzien van de uitbreiding van het toepassingsgebied van de arboregelgeving op zelfstandigen. De verkeersveiligheid en gezondheid van de zelfstandige chauffeurs zou als bijzonder risico gezien kunnen worden. Echter, deze worden afgedekt door de rij- en rusttijdenregelgeving, die voor zowel zelfstandigen als werknemers geldt. Deze regelgeving bevat voorschriften over maximale rijtijden en minimale rusttijden per dag, week en twee weken en is via registratie op de tachograaf goed handhaafbaar. Dit stelsel reguleert daarmee de werktijden van werknemers en zelfstandigen en draagt daarmee bij aan het voorkomen van misbruik en uitbuiting. Een extra arbeidstijdennorm voor zelfstandigen schaadt in mijn ogen het ondernemersklimaat in deze beroepsgroep. Bovendien zou een dergelijke norm louter symboolwetgeving zijn, aangezien er nauwelijks handhavingsmogelijkheden zijn. Je kunt immers van een zelfstandige niet verwachten dat hij zijn eigen overtredingen gaat registreren.

Overige onderwerpen

De Raadsconclusies over het actieplan voor de invoering van intelligente vervoerssystemen (ITS) in Europa werden zonder verdere discussie aangenomen. Het Voorzitterschap gaf aan dat ITS één van de belangrijkste prioriteiten van het Tsjechisch Voorzitterschap vormde. De informele Transportraad van 29 april aanstaande zal dan ook in het teken staan van dit onderwerp.

De Raad ging zonder verdere discussie akkoord met het besluit om in te stemmen met het SESAR ATM Masterplan. In het ATM Masterplan wordt aangegeven welke concrete acties, maatregelen en onderzoeken op technisch/operationeel gebied in de ontwikkelingsfase nodig zijn om in 2020 tot een veilig en efficiënt Europees luchtverkeersleidingsstelsel te komen. Ik heb hierbij nogmaals het belang van een goed risico-management benadrukt.

Ook de luchtvaartovereenkomst EU-Canada werd akkoord bevonden. Ondertekening van deze overeenkomst zal plaatsvinden begin mei tijdens de EU-Canada top in Praag.

Over het voorstel voor een verordening inzake passagiersrechten zee- en binnenvaart vond een debat plaats. Uit dit debat kwam naar voren dat de lidstaten in algemene zin positief staan tegenover het versterken van de rechten van passagiers in het vervoer. Een groot aantal lidstaten, inclusief Nederland, gaf hierbij echter wel aan dat het voorstel in de huidige vorm onvoldoende rekening houdt met de verschillende karakteristieken van respectievelijk de zee- en de binnenvaart. Op dit punt zal naar een oplossing worden gezocht. Het Voorzitterschap streeft naar besluitvorming over het voorstel tijdens de Transportraad van 11–12 juni 2009.

Tenslotte werden de Raadsconclusies over de mededeling inzake strategische doelstellingen en aanbevelingen voor het zeevervoersbeleid van de EU tot 2018 zonder verdere discussie aangenomen. De Raadsconclusies lagen zonder openstaande punten voor aan de Transportraad. Ook de Raadsconclusies over de mededeling en actieplan inzake de instelling van een Europese maritieme ruimte zonder grenzen werden aangenomen. Ik heb, mede naar aanleiding van mijn toezegging tijdens het AO Transportraad van 25 maart 2009, hierbij de Europese Commissie en de Raad opgeroepen om, juist met het oog op de economische crisis, ambitieus te zijn en lef te tonen. Het schrappen of vereenvoudigen van administratieve procedures in de kustvaart moet prioriteit hebben en belemmeringen moeten zo spoedig mogelijk worden weggewerkt.

Het voorstel tot wijziging van het Marco Polo-programma, het voorstel tot wijziging van de Single European Sky verordeningen (SES II) en het voorstel tot wijziging van de verordening inzake EASA zijn behandeld onder agendapunt «diversen». Over deze onderwerpen wilde het Voorzitterschap eerst overleggen met het Europees Parlement om zo spoedig mogelijk tot een akkoord te kunnen komen tussen het Europees Parlement en de Raad. Voor SES II en de wijziging van de verordening inzake EASA is dit reeds gelukt. Voor het voorstel tot wijziging van het Marco Polo programma is het de verwachting dat dit zeer spoedig zal gebeuren.

Tenslotte gaf de Europese Commissie onder agendapunt «diversen» informatie over het voorstel tot wijziging van de verordening inzake de toewij-

zing van slots (luchtvaart). Mijn inzet op dit onderwerp heb ik u voorafgaand aan het AO van 25 maart 2009 doen toekomen (Kamerstuk 21 501-33 nr 220).

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings