

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over het fiche: Mededeling Europa in beweging (Kamerstuk 34 734, nr. 4), het fiche: Aanpassing Verordening 1071 toegang tot het beroep en Verordening 1072 toegang tot de markt (Kamerstuk 34 734, nr. 5), het fiche: Voorstel gebruik van gehuurde voertuigen voor goederenvervoer (Kamerstuk 34 734, nr. 6), het fiche: Wijziging Detacheringsrichtlijn en Richtlijn 2014/67/EU voor de terbeschikkingstelling van bestuurders in de wegvervoersector (Kamerstuk 34 734, nr. 7), het fiche: Voorstel voor een Verordening van het Europees parlement en de Raad tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 wat betreft de minimumeisen voor maximale dagelijkse en wekelijkse rijtijden, minimumonderbrekingen en dagelijkse en wekelijkse rusttijden, en Verordening (EU) nr. 165/2014 wat betreft positionering door middel van tachografen (Kamerstuk 34 734, nr. 8), het fiche: Wijziging Eurovignetrichtlijn (Kamerstuk 34 734, nr. 9), het fiche: EETS-richtlijn betreffende interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer (Kamerstuk 34 734, nr. 10), het fiche: Verordening monitoring en rapportering CO₂-emissies en brandstofverbruik van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen (Kamerstuk 34 734, nr. 11) en de brief d.d. 22 september 2017 over de Toezegging naar aanleiding van het algemeen overleg EU-mobiliteitspakket van 27 juni 2017 (Kamerstuk 34 734, nr. 14).

De fungerend voorzitter van de commissie,
Remco Dijkstra

Adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

I. Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave

Inleiding	2
Algemeen	2
Interne markt	4
Sociale dimensie	8
Wegbeprijzing en duurzaam transport	12

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de agenda van het schriftelijk overleg EU-mobiliteitspakket. Zij hebben hierover nog enkele vragen en opmerkingen onderverdeeld in de volgende pijlers: (1) interne markt, (2) sociale dimensie en (3) wegbeprijzing en duurzaam transport. Ook hebben deze leden vragen over de informatievoorziening en het verdere besluitvormingsproces.

De leden van de PVV-fractie zijn zoals eerder aangegeven, ontstemd over het EU-mobiliteitspakket en willen de Minister nog enkele vragen voorleggen.

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het EU-mobiliteitspakket en diverse daarbij behorende documenten.

De leden van de D66-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het mobiliteitspakket dat op 31 mei 2017 is gepresenteerd door de Europese Commissie (EC). Zij verwelkomen dit pakket aan voorstellen, maar betreuren het feit dat de voorstellen zo lang op zich hebben laten wachten.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van de brieven en andere stukken met betrekking tot het EU-mobiliteitspakket en hebben hier een aantal vragen en opmerkingen bij.

De leden van de SP-fractie hebben met teleurstelling kennisgenomen van de voorgenomen inzet van het kabinet ten aanzien van het EU-mobiliteitspakket.

De leden van de fractie van de ChristenUnie hebben kennisgenomen van het EU-mobiliteitspakket. Zij stellen enkele vragen.

De leden van de SGP-fractie hebben kennisgenomen van de stukken op de agenda van het schriftelijk overleg over het EU-mobiliteitspakket.

Algemeen

De leden van de VVD-fractie hebben de bevindingen van de Minister ten aanzien van de overleggen over het EU-mobiliteitspakket met de verschillende lidstaten de afgelopen maanden kunnen lezen. Dit op nadrukkelijk verzoek van de Kamer tijdens het algemeen overleg EU-mobiliteitspakket op 27 juni jl. om de komende periode goed op de hoogte te worden gehouden van alle ontwikkelingen voor wat betreft de transportvoorstellen en de positie van de lidstaten. Deze leden lezen dat de huidige EU-voorzitter, Estland, heeft aangegeven dat de transportvoorstellen op het terrein van (1) de interne markt en (2) de sociale dimensie prioriteit hebben en zo snel mogelijk behandeld moeten worden. Daarnaast lezen zij dat de behandeling van alle pijlers op dit moment in de

beginfase zit en dat Estland heeft aangegeven voor de aankomende Transportraad geen besluiten te presenteren over de transportvoorstellen. Deze leden vragen hoe de voorstellen van het EU-mobiliteitspakket de komende maanden verder behandeld en uitgewerkt zullen worden. Welke afspraken zijn hier tijdens de laatste Raadswerkgroepen over gemaakt? Deze leden vragen hier zo expliciet naar, omdat zij, als zij de voorstellen lezen, opmerken dat Europa allerlei bevoegdheden naar zich toetrekt. Kan de Minister alle bevoegdheden op een rij zetten waarvan in deze voorstellen beoogd wordt ze over te hevelen? Bij welke onderdelen worden bevoegdheden van lidstaten naar Europa overgeheveld? Waarom gebeurt dat?

De leden van de VVD-fractie vragen wat er uit de proportionaliteits- en subsidiariteitstoetsen is gekomen in alle andere lidstaten. Kan de Minister daarnaast per hoofdthema, zoals de rij- en rusttijden, cabotage, vergunningplicht voor goederenvervoer, de Detacheringsrichtlijn, wegbeprijzing (rapportageverplichting), tolsystemen en de Eurovignetrichtlijn aangegeven wat de verwachte stemverhouding zal zijn bij de 27 lidstaten? En kan ook bij elk van deze hoofdthema's een tijdspad worden gegeven waarin opgenomen is hoe en wanneer de voorgenomen besluitvorming zal geschieden, wat de invloed van het Europees parlement in dezen is en hoe de Kamer over dit alles op de hoogte wordt gehouden? Kan de Minister in dit verband ook ingaan op de consequenties van de Brexit ten aanzien van de voorstellen uit het EU-mobiliteitspakket?

De leden van de VVD-fractie vinden het daarnaast onduidelijk hoe deze EU-voorstellen zich verhouden tot andere voorstellen binnen het domein van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (SZW), zoals de Europese sociale pijler, de Detacherings- en de Arbeidstijdenrichtlijn. Deze leden benadrukken dat zorgvuldigheid hierbij geboden is en dat hier niet door impliciete verwijzingen in de transportvoorstellen (in)direct goedkeuring aan wordt verleend. Kan de Minister expliciet bevestigen dat hier in geen enkel geval sprake van kan zijn? Deze leden zijn daarnaast bezorgd dat deze voorstellen, zoals ze nu voorliggen, en het nog ongewisse eindresultaat van de onderhandelingen, kunnen ingrijpen in ons stelsel van sociale zekerheid en het goed functioneren van de interne Europese markt en de Nederlandse transportsector. Graag krijgen deze leden een reflectie hierop van de Minister. Welke afspraken zijn er gemaakt over de samenhang van de voorstellen op het SZW- en transportdomein? Hoe wordt de Kamer hier in samenhang over geïnformeerd?

De leden van de VVD-fractie vragen of tevens kan worden toegelicht hoe deze voorstellen kunnen interfereren met de Nederlandse praktijk van de sociale zekerheid en het economisch functioneren van de Nederlandse transportsector, zowel qua binnenlands vervoer als grensoverschrijdend vervoer. Zij vragen in hoeverre bestaande wet- en regelgeving alsook de huidige invulling van arbeidsvoorwaarden en ondernemerschap met deze regels in alle lidstaten, waaronder Nederland, op de schop moet. Wat hebben deze voorstellen Nederland te bieden? In hoeverre bieden ze kansen voor de Nederlandse transportsector? Worden de administratieve lasten met deze voorstellen verminderd? Graag krijgen deze leden hierop een toelichting van de Minister.

Voorts vragen de leden van de VVD-fractie of naast Nederland ook andere lidstaten hebben aangegeven een impactassessment te willen uitvoeren op het effect van het EU-mobiliteitspakket op hun transportsectoren. Zo ja, welke lidstaten? Kan de Minister ook aangeven wat er met de uitkomsten van de impactassessment(s) in Europees verband gebeurt? Met andere woorden, welke conclusies en vervolgstappen kunnen eraan worden gegeven?

Voor de leden van de PVV-fractie is het goed om te vernemen dat er dit jaar nog geen besluitvorming over het EU-mobiliteitspakket komt. Kan de Minister aangeven wanneer zij verwacht dat dit wel aan de orde is? Daarnaast zien deze leden in de voortgangsbrief hun eerder ingebrachte zorgen bevestigd dat de voorstellen uit het pakket vooral ten faveure van de Oost-Europese lidstaten zijn en niet ten gunste van Nederland. Deze leden willen graag van de nieuwe Minister weten of zij voornemens is om tegen dit EU-mobiliteitspakket te stemmen, zoals dit nu voorligt. Zo nee, waarom niet?

De leden van de PVV-fractie roepen de Minister op om in het belang van onze transportsector en de Nederlandse automobilist op alle mogelijke manieren maximaal verzet aan te tekenen tegen dit EU-mobiliteitspakket. Is zij daartoe bereid?

De leden van de CDA-fractie constateren dat het EU-mobiliteitspakket verschijnt op een moment dat met name in Nederland de economie weer aantrekt. Deze leden vragen of dit pakket die economische groei wel voldoende ondersteunt. Zij vragen of in beeld gebracht kan worden in hoeverre het pakket kostenverhogende aspecten bevat en wat daar de omvang van is (ook in termen van bureaucratie).

De leden van de D66-fractie spreken hun zorg uit over het feit dat enkele voorstellen van het mobiliteitspakket gebaseerd zijn op de marktsituatie van enkele jaren geleden, toen er bijvoorbeeld nog een overcapaciteit aan chauffeurs was. Kan de Minister aangeven in hoeverre de voorstellen bijdragen aan het oplossen van actuele problemen?

De leden van de SP-fractie merken op dat het voorliggende pakket zorgt voor slechts minimale aanpassing van de beroerde omstandigheden waarin de werknemers in de transportsector moeten werken, en dat de mogelijkheden voor bedrijven om via allerlei constructies te concurreren op arbeidsvoorwaarden onvoldoende worden aangepakt. Deze leden missen in de verschillende fiches dan ook de verontwaardiging bij het kabinet en zijn bereidheid om zich in Europa hard te maken voor betere voorstellen voor de Nederlandse transportsector en de Nederlandse werknemers.

De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen het kabinet of er, naast de in dit pakket voorgestelde opties, mogelijkheden zijn om de handhaving van de Europese regelgeving in Nederland te verbeteren. Ook vragen deze leden of er regels zijn in dit voorgestelde wegvervoerpakket die overbodig zouden worden door een betere handhaving in Nederland.

Interne markt

De leden van de VVD-fractie merken op dat zij al jaren pleiten voor een goed functionerende interne vervoersmarkt met een gelijk speelveld. Door een wirwar aan regels en gebrek aan handhaving is sociale uitbuiting nog steeds een groot probleem. De leden van de VVD-fractie hebben echter grote twijfels of het voorstel over cabotage (COM(2017) 281) zal leiden tot de gewenste verduidelijking en verbetering van de werking van de interne markt of dat het juist oneerlijke concurrentie in de hand werkt, doordat de cabotageregels niet eenduidig en daardoor niet handhaafbaar zijn. Graag ontvangen deze leden een toelichting op de keuze om onbepaalde cabotage binnen vijf dagen aansluitend op een internationale rit, ook uit te breiden naar de buurlanden. Wat zijn de consequenties hiervan voor het bevorderen van een gelijk speelveld, de administratieve lasten en de handhaving? Daarnaast zouden deze leden graag toegelicht zien hoe gecontroleerd kan worden of er na de vijf dagen geen cabotageritten meer worden uitgevoerd en of dit tegen gelijk loon gebeurt. Welke afspraken

zijn hierover gemaakt per lidstaat en tussen lidstaten onderling? Deze leden vragen hier zo expliciet naar, omdat de EC in het cabotagevoorstel stelt dat de handhaving met het nieuwe vijfdaagse vrije cabotagesysteem eenvoudiger wordt. Graag zien deze leden deze stelling nader onderbouwd. Tevens vragen zij of slimme technologieën, zoals de slimme tachograaf, hiervoor een cruciale randvoorwaarde zijn. Deze leden vragen ook in hoeverre is onderzocht of door aanpassing van de cabotageregels de interne Europese markt wordt versterkt en of er mogelijk verdringing en oneerlijke concurrentie kunnen ontstaan met het binnenlandse vervoer. Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat zijn de uitkomsten van het onderzoek?

Daarnaast zouden de leden van de VVD-fractie graag een toelichting hebben op het cabotagevoorstel in relatie tot de handhaving inzake het voorstel wekt namelijk de suggestie dat de EC haar bevoegdheden inzake handhaving (inzet) wil uitbreiden. Deze leden onderschrijven dat de verschillen in interpretatie in de handhavingspraktijk moeten worden opgelost door eenduidige definities. Zij vinden echter ook dat de besluitvorming over de inzet van handhavingscapaciteit is voorbehouden aan de lidstaten zelf en dat deze daarmee een nationale bevoegdheid dient te blijven. Kan de Minister uiteenzetten in hoeverre de Unie (meer) zeggenschap krijgt over de wijze van handhaving, de mate waarin dit plaatsvindt (capaciteitsinzet) en de toepassing ervan ten opzichte van de huidige situatie? Met andere woorden, wie bepaalt straks wat de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) mag gaan doen?

Graag ontvangen de leden van de VVD-fractie ook een toelichting op de vraag of er met dit voorstel sprake is van nieuwe bevoegdheden van de Unie inzake handhaving, dan wel van overdracht van bevoegdheden aan de Unie. In het cabotagevoorstel wordt ook voorgesteld dat nationale sancties voor overtredingen van de verordening evenredig moeten zijn aan de ernst van de overtreding, zoals geclassificeerd in de desbetreffende Uniewetgeving. Er wordt ook aan toegevoegd dat elke wijziging van het nationaal sanctiestelsel aan de EC moet worden gemeld. Kan de Minister toelichten wat dit concreet betekent voor de wijziging van de nationale handhavingspraktijk? Krijgt de EU hiermee een nieuwe bevoegdheid inzake het vaststellen van het nationale sanctiestelsel? Zo nee, dan krijgen deze leden graag een nadere uiteenzetting van de reden hierachter. Zo ja, wat is de meerwaarde en welke consequenties heeft dit in de eigen nationale afwegingen? Wat is de Nederlandse inzet in dezen?

Voor wat betreft de grens van de vergunningplicht voor goederenvervoer (van 3.500 kg naar 0 kg) lezen de leden van de VVD-fractie in de brief van 22 september jl. (Kamerstuk 34 734, nr. 14) dat naast Nederland, ook andere lidstaten hun twijfels hebben geuit over de verlaging van deze grens, aangezien dit een enorme lastenverzwaring voor zowel bedrijven als kleine ondernemers behelst. Kan de Minister aangeven welke lidstaten hun twijfels hebben geuit, en welke een compromis van boven de 0 kg voorstellen? Kan de Minister in dit verband ook ingaan op het feit dat in Nederland al een vergunningplicht geldt voor bedrijven die vervoer voor derden verrichten met een laadvermogen van 500 kg? Hoe verhoudt deze bestaande vergunningplicht zich tot het Europese voorstel en dreigt de sector hierdoor niet buitenproportioneel belast te worden? Deelt de Minister de mening dat dit zeer onwenselijk is? Zo nee, waarom niet? Wat is de Nederlandse inzet in dezen?

De leden van de VVD-fractie maken zich grote zorgen over de positie van de kleine ondernemer, die met dit voorstel onder allerlei Europese wet- en regelgeving wordt gebracht. Deelt de Minister de mening dat dit alleen maar leidt tot lastenverzwaring en hier niets voor de sector tegenoverstaat? Zo nee, waarom niet? Kan worden toegelicht hoe en waarom dit voorstel binnen de EC tot stand is gekomen? Het lijkt wel alsof hiermee

gesuggereerd wordt dat de kleine transportondernemer als een probleem wordt gezien, dat een oplossing behoeft. Is dat zo? Wat verwacht de Unie voorts met deze vergunningplicht voor lichte vrachtoertuigen te bereiken? Deze leden ontvangen graag een toelichting van de Minister hoe zij dit alles beoordeelt en hoe de Nederlandse ondernemer kan worden behoed voor allerlei administratieve en financiële lastenverzwaring.

Daarnaast hebben de leden van de VVD-fractie kunnen lezen dat de EC voorstelt dat het gebruik van lichte bedrijfsvoertuigen in het nationale en internationale vervoer voor rekening van derden verder moet worden ontwikkeld. Om de marktontwikkelingen op dit gebied te volgen, moet van dichtbij toezicht worden gehouden en moeten gegevens worden verzameld. Dit zal gebeuren aan de hand van een combinatie van nationale gegevensverzameling en rapportage door de lidstaten. Het toezicht moet onmiddellijk na de inwerkingtreding van de verordeningen van start gaan. Kan de Minister toelichten om welk toezicht en om welke regels het hier gaat? Dit omdat wordt gesteld dat de verordening niet van toepassing is op vervoerders die uitsluitend lichte bedrijfsvoertuigen gebruiken, tenzij anders bepaald door de lidstaten. Welke mate van vrijheid behouden de lidstaten in het proces van toezicht om deze categorie uit te kunnen sluiten van de verordening? Welke regels worden verplicht gesteld op grond van de stelling van de Unie dat er een mate van professionalisering in de sector lichte bedrijfsvoertuigen (onder 3,5 ton) moet worden bereikt, via gemeenschappelijke regels? Kan de Minister toelichten welke consequenties dit heeft voor de koeriersbedrijven die hierdoor zullen worden geraakt? Op welke wijze worden daarmee de verschillen tussen de concurrentievoorwaarden tussen exploitanten verkleind? Kan uiteengezet worden welke concurrentievoorwaarden hiermee worden verkleind? Kan worden toegelicht waarom deze verplichtende regels leiden tot een betere concurrentiekracht en interne markt? Wat betekent dit voor de Nederlandse situatie, ook qua extra regels en lastenverzwaringen?

De leden van de VVD-fractie merken op dat in het voorstel inzake cabotageregels de regels worden verduidelijkt om te garanderen dat in een lidstaat gevestigde ondernemingen daar een werkelijke en permanente activiteit uitoefenen. Deze leden krijgen graag toegelicht wat wordt verstaan onder proportionele verhoudingen tussen activiteiten, personeel en activa. Welk afwegingskader wordt hierbij gehanteerd en welke consequenties heeft dit?

De leden van de PVV-fractie vinden de voorgestelde vijf dagen van ongelimiteerde cabotage zorgwekkend. In feite zet dit de grenzen wagenwijd open voor een invasie van Oost-Europese chauffeurs. Deze Oost-Europese chauffeurs hebben nu al als het ware een tweede thuis gemaakt van met name parkeerplaatsen in de grensstreek. Deze leden zijn erg benieuwd wat de nieuwe Minister hiertegen gaat doen.

De leden van de CDA-fractie vernemen graag wat de omvang is van de stijging van administratieve lasten voor Nederlandse ondernemers door de Detacheringsrichtlijn en de aanscherping van de vergunningsverplichting tot 0 kg. Deze leden vernemen graag wat de administratieve last is van de beoogde maatregelen ten aanzien van bestelauto's, met name de categorie tot 500 kg. Ook vernemen zij graag wat de gevolgen zijn van het EU-mobiliteitspakket voor het zogenoemde cabinekamperen. Zal dat naar verwachting toe- of afnemen? Zou het realiseren van grote beveiligde parkeerplaatsen voor internationale vrachtwagens een gunstig effect hebben?

Ten aanzien van de voorstellen voor de nieuwe cabotageregels vernemen de leden van de CDA-fractie graag wat de omvang is van het huidige gebruik van de cabotageregeling ten opzichte van het gehele vervoer.

De leden van de D66-fractie merken op dat op basis van een ex-post-evaluatie is geconcludeerd dat de verordeningen 1071/2009/EG en 1072/2009/EG, die respectievelijk de EU-vereisten voor de toegang tot het beroep van wegvervoerondernemer en de toegang tot de markt van het internationaal goederenvervoer over de weg voor rekening van derden regelen, maar deels effectief waren (Kamerstuk 34 734, nr. 5). Daarom wordt voorgesteld om de vergunningsgrens uit te breiden naar 0 kg, waarbij voor de categorie voertuigen onder de 3.500 kg totaalgewicht lichtere vergunningseisen gaan gelden. Deze leden maken zich zorgen over de mogelijke administratieve lasten voor ondernemers met een lichte bestelauto. Kan de Minister aangeven wat de impact is van dit voorstel voor ondernemers?

De leden van de D66-fractie constateren dat de Minister in haar brief (Kamerstuk 34 734, nr. 14) het beeld schetst dat West-Europese en Oost-Europese landen verdeeld zijn over het voorstel om onbeperkte cabotage gedurende vijf dagen in alle aangrenzende landen toe te staan. Deze leden wijzen er op dat cabotage een bijdrage levert aan het oplossen van de schaarste in het wegvervoer door het stijgende chauffeurstekort, dat cabotage tot effectievere transportbewegingen leidt en door middel van dat laatste een bijdrage levert aan het terugdringen van emissies in de transportsector. Deze leden zijn positief over het nieuwe, verruimde voorstel ten aanzien van de cabotagevoorschriften. Zij zijn daarnaast van mening dat permanente cabotage in één lidstaat onwenselijk is en dat oneerlijke concurrentie moet worden tegengegaan. Kan de Minister aangeven welke voor- en nadelen er aan een verruiming van de cabotagevoorschriften zitten?

De leden van de SP-fractie merken, evenals het kabinet, ten aanzien van het voorstel over het gebruik van gehuurde voertuigen voor goederenvervoer op dat hiermee veel nog niet overzienbare negatieve consequenties kunnen samenhangen. Zo verdwijnt de koppeling tussen werkgever, werknemer en het land waarin het voertuig geregistreerd staat volledig, hetgeen zeer negatieve consequenties kan hebben voor chauffeurs. Gelet op de enorme creativiteit die transportsector de afgelopen jaren heeft laten zien in het omzeilen van wet- en regelgeving om maar aan zo goedkoop mogelijke arbeid te komen, en het feit dat de aanpak van brievenbusfirma's vooral administratief is, verwachten deze leden dat elke onduidelijkheid in nieuwe richtlijnen kan leiden tot een verdere race naar de bodem van arbeidsvoorwaarden. Deze leden vragen de Minister dan ook om veel scherper in dit dossier te staan en te eisen dat eerst onderzocht wordt welke mogelijke consequenties kunnen volgen uit het voorstel voor gehuurde voertuigen. Pas wanneer de mazen bekend en gedicht zijn, kan er voor deze leden sprake zijn van een verdere verruiming van de mogelijkheden voor de inzet van gehuurde voertuigen. De leden van de SP-fractie steunen de inzet van de Minister met betrekking tot het voorstel voor de aanpassing van de cabotagevoorschriften. Deze verregaande liberalisatie van de markt zal de Nederlandse transportsector, de werkgelegenheid en de arbeidsvoorwaarden van Nederlandse werknemers alleen maar meer onder druk zetten. Deze leden vinden het daarom van belang dat er eerst maatregelen worden genomen om de verschillen in de sociale omstandigheden op te heffen of adequaat te regelen, voordat er überhaupt verdere maatregelen genomen kunnen worden.

De leden van de fractie van de ChristenUnie steunen de Minister in haar bezwaren tegen een uitbreiding van het aantal cabotageritten gereden in het gastland. Op welke wijze probeert de Minister deze uitbreiding tegen te gaan?

De leden van de SGP-fractie maken zich grote zorgen over het voorstel om de eisen voor cabotagevervoer te wijzigen. De kans is groot dat buitenlandse vervoerders meer cabotageritten uit zullen voeren, waardoor Nederlandse vervoerders op achterstand gezet worden. Is de veronderstelling juist dat de nieuwe regels het voor buitenlandse vervoerders relatief eenvoudig maken om permanent cabotageritten uit te voeren door na vijf dagen de grens over te gaan en beladen weer terug te komen? Waarop baseren de EC en Oost-Europese landen hun mening dat het aantal cabotageritten gelijk zal blijven dan wel af zal nemen? Wat betekenen de voorgestelde detachingsregels voor de aantrekkelijkheid om cabotageritten uit te voeren?

Deze leden horen graag of de Minister inzet op het vasthouden aan de huidige eisen of op een alternatief. Het is in ieder geval van groot belang dat de huidige regels verduidelijkt en geüniformeerd worden, zodat lidstaten er op eenzelfde manier mee omgaan. Ziet de Minister hier mogelijkheden voor? Betekent het voorstel om de landcode in de tachograaf in te voeren dat handhaving beter mogelijk is, ook als het gaat om de huidige regels? Hoe kijkt de Minister aan tegen een eventueel alternatief voorstel om de termijn van vijf dagen in te perken en als extra voorwaarde op te nemen dat een buitenlandse vervoerder niet direct na het verstrijken van de termijn van vijf dagen weer een land binnen mag rijden?

Deze leden delen de zorgen van de Minister over de verlaging van de grens voor de vergunningplicht voor goederenvervoer van 3.500 kg naar 0 kg. Is de veronderstelling juist dat het overgrote deel van het licht vervoer binnen de landsgrenzen blijft? Hoe waardeert de Minister de subsidiariteit en de proportionaliteit van de verlaging van de genoemde grens?

Sociale dimensie

De leden van de VVD-fractie lezen dat bij de bespreking van de voorstellen uit het EU-mobiliteitspakket uit de sociale pijler de tegenstelling tussen Oost en West zeer zichtbaar is en ook perifeer gelegen lidstaten niet blij zijn met het voorstel dat verbiedt de wekelijkse rust van 45 uur te houden in de vrachtwagen. Kan de Minister toelichten welke lidstaten zij schaarst onder perifeer gelegen lidstaten? Deze leden merken op dat op dit moment de richtsnoeren van de EC niet zorgen voor eenduidigheid ten aanzien van de rij- en rusttijden. Sommige lidstaten hebben zelf al besloten over te gaan tot het verbieden van de 45 uur rusttijd in de vrachtwagen. Met de voorgestelde Verordening rust- en rijtijden en tachograaf (COM(2017) 277) tracht de EC duidelijkheid te scheppen, namelijk een verbod op de wekelijkse 45 uur rusttijd in de vrachtwagen-cabine. Wat is nu de stand van zaken qua handhaving in Nederland? Klopt het dat België en Duitsland nu tot handhaving zijn overgegaan? Zo ja, wat betekent dit voor de Nederlandse handhaving? Gaat Nederland ook over tot handhaving? Deelt de Minister de zorgen dat door handhaving in onze buurlanden de leefbaarheid in Nederland op de parkeerplaatsen onder druk komt te staan? Zo nee, waarom niet?

De leden van de VVD-fractie onderschrijven dat een eenduidige interpretatie van wet- en regelgeving een cruciale randvoorwaarde is voor een goede werking van de voorstellen, maar zien onvoldoende weerlegd waarom richtsnoeren dan wel zelfregulering niet volstaan om te komen tot meer eenduidigheid. Deelt de Minister de mening dat het probleem ook te maken heeft met het feit dat wet- en regelgeving inzake rij- en rusttijden inmiddels zo complex is geworden met te weinig ruimte tot

flexibiliteit, dat er juist verschillen in de praktijk ontstaan? Zo nee, waarom niet? Kan worden aangegeven op welke wijze er met deze voorstellen een balans wordt gevonden tussen meer flexibiliteit in regelgeving, minder complexiteit, de mogelijkheid tot een goede aanpak van sociale misstanden en meer werkbare wet- en regelgeving in de praktijk voor ondernemers met minder administratieve en financiële lasten? Daarnaast vragen deze leden wat het voorstel van de EC dat werkgevers moeten zorgen voor betere, vervangende accommodatie precies gaat betekenen. Kan de Minister toelichten of hier ook de beveiligde parkeerplaatsen en verzorgingsparkeerplaatsen onder vallen, waar Nederland juist veel in heeft geïnvesteerd? Wat betekent dit voor de transportbedrijven en hoe tracht de EC te voorkomen dat, net als nu, lidstaten hun eigen interpretatie en/of regels aan deze vage definitie verbinden? Welke afspraken zijn hierover gemaakt?

De leden van de VVD-fractie merken voor wat betreft het voorstel over de toepassing van de Detacheringsrichtlijn (COM (2017) 278) op dat hier in de Raadswerkgroep nog nauwelijks inhoudelijk op is ingegaan. Deze leden lezen dat dit onderwerp in de eerstvolgende Raadswerkgroep, eind september, nader zou worden besproken. Kan de Minister de uitkomsten van dit overleg delen en toelichten? De reikwijdte van de Detacheringsrichtlijn gaat wat deze leden betreft echt te ver. Deze ziet namelijk toe op alle vormen van internationaal vervoer, terwijl de grootste problemen zich voordoen in het langdurig derdelandenvervoer, dat tegen lage lonen door met name Oost-Europeanen wordt gedaan, en niet zozeer in het transitvervoer en bilaterale vervoer (van A naar B). Deelt de Minister deze mening? Zo nee, waarom niet? Deelt de Minister in dezen ook de mening dat door ook doorvoer en bilateraal vervoer onder detachering te voegen de administratieve en financiële lasten voor de transportsector enorm toenemen? Zo nee, waarom niet? Deze leden willen ook graag uiteengezet zien wat de samenhang, relatie en afhankelijkheden qua tijd en inhoud zijn met de aanpassingen van de Europese Detacheringsrichtlijn. Daarnaast lezen deze leden dat andere ontwikkelingen op de markt en de mogelijke gevolgen daarvan voor de arbeidsomstandigheden en de concurrentievoorwaarden zullen worden beoordeeld aan de hand van gegevens die zijn verzameld als onderdeel van andere initiatieven, met name de herziening van de Verordening inzake toegang tot de markt voor het internationaal goederenvervoer. Deze leden lezen niet waartoe dit zal leiden qua zeggenschap voor de EC en de uitbreiding van bevoegdheden voor de EC en willen graag een nadere toelichting.

De leden van de VVD-fractie lezen dat de EC een gemeenschappelijke aanpak voorstelt voor de invoering van een controle op periodes van andere werkzaamheden dan rijden wanneer een bestuurder zich niet in of bij het voertuig bevindt en derhalve niet de nodige gegevens in de tachograaf kan opslaan. Deze leden zouden graag uiteengezet willen zien wat dit betekent voor de huidige praktijk. Krijgt de EC hiermee een nieuwe bevoegdheid? Zo ja, welke voorwaarden gaan er dan precies gelden? Bovendien willen deze leden graag uiteengezet krijgen op welke sociale voorwaarden EU-chauffeurs in Nederland aanspraak kunnen maken bij een detachering. Kan uiteengezet worden op welke wijze de administratieve lasten met dit voorstel worden beperkt? Volgen er nog nadere voorstellen? Zo ja, wanneer? Welke mate van zeggenschap behouden de lidstaten? Is er een fraudegevoeligheidsanalyse uitgevoerd, aangezien ervoor gekozen is om hiervoor een handmatige invoering in de tachograaf te gebruiken? Zo nee, waarom niet? Wat zijn alsnog de mogelijkheden hiervoor?

De leden van de PVV-fractie vinden de voorgestelde rij- en rusttijdenregeling nodeloos complex en in het bijzonder niet in het voordeel van de Nederlandse chauffeurs. Dit aangezien zij door menig lidstaat, en Frankrijk bij uitstek, worden gezien als melkkoe en zij voor iedere minuscule overtreding torenhoge boetes opgelegd krijgen. Dit wordt in dit voorstel nog verder verruimd, omdat chauffeurs straks zelfs boetes kunnen krijgen als ze vijf minuten te lang pauze hebben gehouden. Deze leden nemen aan dat de Minister hier ook tegen in het verweer gaat. Kan zij dat bevestigen?

De leden van de CDA-fractie vernemen graag of de gevolgen van de nieuwe Detacheringsrichtlijn compleet in beeld zijn. Graag vernemen zij de effecten op de werkgelegenheid van deze kostenverhogende maatregel, zowel in Europees verband als voor Nederland zelf.

De leden van de D66-fractie nemen kennis van het fiche over de Wijziging van de Detacheringsrichtlijn en de Richtlijn 2014/67/EU voor de terbeschikkingstelling van bestuurders in de wegvervoersector (Kamerstuk 34 734, nr. 7). Zij merken op dat er recentelijk overeenstemming is bereikt in de Europese Raad over de onwenselijkheid van de toepassing van de herziene Detacheringsrichtlijn op de transportsector. Zij spreken daarom hun zorgen uit over het huidige gebrek aan een wettelijke regeling die schijnconstructies aanpakt en voor eerlijke concurrentie moet zorgen. Kan de Minister aangeven wanneer de «lex specialis» voor de transportsector inhoudelijk besproken gaat worden en wat de Nederlandse positie is ten aanzien van dit voorstel?

De leden van de GroenLinks-fractie zijn verheugd dat er ook aandacht is voor de werkomstandigheden van internationale chauffeurs. De voorstellen en de positie van Nederland hierin leiden hopelijk tot een verbetering. Maar wat deze leden betreft zijn we er nog niet. Het streven zou moeten zijn om uiteindelijk in de hele EU even sterke werknemersrechten te hebben, met een eerlijk loon waarbij gelijk werk gelijk wordt betaald. Met normale werkdagen en werkweken, rusttijden, en elke week een aantal dagen vrij om thuis bij te komen, met een normaal sociaal leven. Dit draagt bij aan meer veiligheid op de weg en minder oneerlijke concurrentie. Het huidige voorstel van de EC is wat deze leden betreft hiervoor nog onvoldoende vergaand. Vooral de uitzondering voor transitvervoer op de Detacheringsrichtlijn en de nieuwe regels voor cabotage waarbij de limiet op het aantal ritten vervalt, baren zorgen. De mogelijkheden tot ongelijke beloning en daarmee oneerlijke concurrentie blijven in stand. Deze leden dringen er daarom ook op aan om de regeling, daar waar dat mogelijk is, voor chauffeurs zoveel mogelijk parallel te trekken met de regels voor gedetacheerd personeel of verder aan te scherpen.

De leden van de GroenLinks-fractie merken op dat geen enkele afspraak iets waard is, als deze niet praktisch uitvoerbaar is en niet ook wordt gecontroleerd en gehandhaafd. Randvoorwaarden zoals goede en veilige voorzieningen voor rustplaatsen en een effectieve controle en bestrijding van fraude zijn even belangrijk als de regeling zelf. In dat licht vragen deze leden het kabinet om een appreciatie van het voorstel van president Macron van Frankrijk voor een Europees Agentschap voor Gelijke Beloning. Hoe zou zo'n agentschap kunnen bijdragen aan betere werkomstandigheden voor internationale chauffeurs?

De leden van de SP-fractie vinden het een grof schandaal dat het kabinet, met de Europese maatregelen in het vooruitzicht, niet nu al een einde wil maken aan de mensonterende omstandigheden waarin chauffeurs langs de Nederlandse wegen op parkeerplaatsen hun weekendrust moeten doorbrengen. Het feit dat omringende landen in de voorliggende

wetgeving kansen zien om een dergelijk verbod in te stellen, toont in de ogen van deze leden aan dat het kabinet liever het braafste jongetje in de Europese klas wil zijn dan dat het de grenzen van de wet opzoekt om vrachtwagenchauffeurs te beschermen tegen uitpersing. Het kabinet betoogt dat het moet kunnen om de rust bij de wagen door te brengen, mits er voorzieningen zijn. Deze leden vragen de Minister dan ook of zij de afgelopen jaren weleens in het weekend bij parkeerplaatsen bij de grens langs is geweest. Parkeerplaatsen die soms zelfs de meest basale voorzieningen als toiletten missen, worden elk weekend overspoeld door Oost-Europese chauffeurs die van hun werkgever de instructie krijgen naar Nederland te rijden om daar hun rust in erbarmelijke omstandigheden door te brengen. Of beschouwt de Minister bosschages waarin chauffeurs hun behoefte moeten doen als een adequate voorziening? De leden van de SP-fractie lezen in het fiche dat de Minister op Europees niveau aandacht wil vragen voor de handhaafbaarheid van de voorstellen met betrekking tot de rij- en rusttijden. Zij vinden het lachwekkend dat de Minister eerst enorm bezuinigt op de capaciteit van de ILT, om vervolgens te gaan klagen dat ze problemen verwacht bij de handhaving. Of signaleren deze leden hier een trendbreuk bij de Minister, en komt zij – met de komst van een verbod op het doorbrengen van de rust in de cabine – tot de conclusie dat zelfregulering mooi klinkt op papier, maar dat het in de praktijk vooral uitdraait op het misbruiken van het gebrek aan toezicht ten koste van de chauffeur? Hoe dan ook, deze leden verzoeken de Minister om eindelijk weer te gaan investeren in de capaciteit van de ILT, zodat er gehandhaafd kan worden op de wanstaltige praktijken die nu langs de Nederlandse snelwegen plaatsvinden.

Daarnaast vragen de bovengenoemde leden de Minister om zich binnen Europa hard te maken voor maatregelen om bedrijven te verplichten ervoor te zorgen dat hun chauffeurs in fatsoenlijke omstandigheden hun rust doorbrengen. Zo moet het niet mogelijk zijn voor bedrijven om slechts te betalen voor adequate voorzieningen: zij moeten zorgen voor adequate voorzieningen.

Het verbaast deze leden dat het kabinet de Detacheringsrichtlijn voor het wegtransport zo positief beoordeelt. Juist een strakke richtlijn kan ervoor zorgen dat het grote verschil in sociale condities tussen Nederlandse en Oost-Europese rijders opgeheven kan worden. Deze leden zijn dan ook van mening dat er voor het wegtransport geen enkele uitzondering mag bestaan ten opzichte van de reguliere Europese richtlijn ten aanzien van detachering. Eventuele problemen die zich voordoen, moeten gedefinieerd en opgelost worden, en niet omzeild door minder vergaande wet- en regelgeving.

De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen de Minister toe te lichten of en op welke wijze zij zich gaat inzetten om een apart akkoord te bereiken voor vrachtwagenchauffeurs.

De leden van de SGP-fractie hebben enkele vragen over de voorstellen met betrekking tot detachingsregels. Zij vinden het een goede zaak dat een poging wordt gedaan om de huidige lappendeken van voorschriften aan te pakken. Het is wel van belang dat de gevolgen van de voorgestelde wijzigingen voor internationale vervoerders goed in kaart worden gebracht. Deze leden vragen in hoeverre de huidige toepassing van minimumloonregelingen op al het internationale vervoer uitgezonderd transitvervoer door verschillende lidstaten door de voorgestelde aanpassing van de detachingsregels onmogelijk wordt gemaakt. Deze leden horen ook graag in hoeverre de Minister mogelijkheden ziet om bij de toepassing van de detachingsregels onderscheid te maken tussen derdelandenvervoer en bilateraal vervoer.

De leden van de SGP-fractie hebben enkele vragen over de voorstellen met betrekking tot de rij- en rusttijden en de onderbrekingen. De EC wil een verbod op het doorbrengen van de wekelijkse rust in de cabine. De Minister steunt dit met het oog op het bereiken van een gelijk speelveld. Deze leden vinden het niet wenselijk dat chauffeurs lange tijd in de cabine moeten overnachten. Zij steunen een verbod, maar pleiten wel voor meer flexibiliteit. Een mogelijkheid zou kunnen zijn om, als uitzondering op de regel, chauffeurs de ruimte te geven om één keer in de zoveel weken de wekelijkse rust in de cabine door te brengen, mits sprake is van een parkeerplaats met goede voorzieningen. Hoe weegt de Minister deze optie? Welke voor- en nadelen ziet zij?

Deze leden zetten vraagtekens bij de voorstellen voor de rij- en rusttijden. Vanuit de transportsector wordt aangegeven dat de voorstellen niet voor vereenvoudiging en meer flexibiliteit zorgen. Deze leden wijzen op de voorgestelde pauzeregeling, waarbij een chauffeur per 4,5 uur 45 minuten pauze moet nemen in een voorgeschreven volgorde, eerst 15 minuten en dan 30 minuten. Ze wijzen ook op de voorgestelde tweewekelijkse rijtijdnorm. Waarom is hiervoor gekozen? Waarom kan een chauffeur niet meer flexibiliteit gegund worden?

Wegbeprijzing en duurzaam transport

De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat de bevoegdheid om al dan niet wegbeprijzing in te voeren een nationale bevoegdheid is en moet blijven. Het valt hen op dat de EC heeft gekozen voor een verdergaand voorstel, zonder dat dit aantoonbaar een grensoverschrijdend probleem oplost of bijdraagt aan de versterking van de interne markt. Er worden allerlei doelstellingen bijgehaald om dit voorstel te legitimeren, terwijl deze doelstellingen in de ogen van deze leden vooral politieke keuzes zijn en thuishoren bij het beleid dat de lidstaten zelf moeten voeren. Het voorstel moet milieuvervuiling tegengaan, terwijl niet duidelijk wordt ingegaan op de samenhang en de wijze waarop dit voorstel zich verhoudt tot het Europese bronbeleid en de EC voorbijgaat aan de eigen rol en verantwoordelijkheid die lidstaten hebben in het tegengaan van milieuvervuiling. Kan de Minister op dit punt een toelichting geven? Hoe beoordeelt zij de onderbouwing? Deelt zij de mening van deze leden? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat wordt dan de Nederlandse inzet?

De leden van de VVD-fractie merken op dat de EC zichzelf gelegitimeerd acht om dit voorstel te doen vanwege de mening van de EC dat lidstaten te weinig doen aan filebestrijding. Bovendien veronachtzamen de lidstaten volgens de EC het beheer en onderhoud van hun wegen. Daarnaast stelt de EC dat het voorstel banen zou kunnen opleveren en dat de lidstaten te weinig doen om de werkgelegenheid te stimuleren. Deze leden benadrukken dat lidstaten zelf verantwoordelijk zijn voor het beheer, onderhoud en investeringen in infrastructuur en daarmee voor de filebestrijding en werkgelegenheid. Dit kan op geen enkele manier een legitimatie zijn voor Europese bemoeienis met de grondslagen en wijze waarop individuele lidstaten het wegvervoer in de eigen lidstaat belasten. Het getuigt van een papieren werkelijkheid van de EC om te veronderstellen dat verplichte rapportages van lidstaten over bestedingen van de congestieheffing leiden tot vergroting van het publieke draagvlak. Daarnaast benadrukken deze leden dat dit voorstel er op geen enkele manier toe mag leiden dat opbrengsten uit Nederlandse (wegen)belasting in welke vorm dan ook kunnen dienen als structurele financieringsbron voor infrastructuur elders in Europa. Graag krijgen zij een toelichting van de Minister op dit punt. Deelt zij deze mening? Daar komt bij dat deze leden zich niet kunnen vinden in het uitgangspunt van de EC dat de opgehaalde inkomsten, naast het inlopen van beheer en onderhoud, ingezet kunnen worden voor filebestrijding, in het bijzonder door het openbaar vervoer te verbeteren, knelpunten op het Trans-Europese

Transport Netwerk (TEN-T) te elimineren of alternatieve infrastructuur voor gebruikers mogelijk te maken. Kan worden toegelicht wat hiermee precies wordt bedoeld en waarom hiervoor de beoogde opbrengsten noodzakelijk zijn? Wie besluit hierover?

De leden van de VVD-fractie lezen dat ook andere lidstaten niet positief tegenover een verplichte rapportage over de inkomsten uit de congestieheffing en verdergaande rapportageverplichtingen staan. Wat is precies het krachtenveld tussen de lidstaten op dit dossier? Kan de Minister aangeven wat de EC hiermee wil bereiken? Deze leden vrezen dat zij daarmee ook nieuwe bevoegdheden krijgt en dus kan sturen op de wijze waarop Nederland zijn wegenbelasting inricht of in zijn infrastructuur investeert en die onderhoudt. Kan de Minister deze zorgen direct wegnemen? Bovendien vragen deze leden waarom lidstaten, zoals Nederland, moeten rapporteren aan de EC over de investeringen in weginfrastructuur. Wat houdt dit precies in? Wat rechtvaardigt een dergelijke administratieve lastenverzwaring? En kan worden toegelicht waarom dit het draagvlak bij de bevolking in Nederland vergroot? Wat gaat de EC met de rapportages doen? Welke bevoegdheden krijgt de EC met dit voorstel om lidstaten eventueel te verplichten om investeringen te doen of de belastingen te verhogen? Graag ontvangen deze leden een nadere toelichting hierop.

Voor wat betreft de richtlijn voor European Electronic Toll Service (EETS) zijn de leden van de VVD-fractie van mening dat het voorstel van de EC om de verschillende typen tolsystemen in Europa beter op elkaar af te stemmen, middels eenduidigheid in techniek, een vergemakkelijking kan zijn voor de vrachtwagenchauffeurs, die nu te maken hebben met allerlei verschillende kastjes in vrachtwagens. Dit voorstel zouden zij dus positief kunnen beoordelen, maar zij zouden graag meer inzicht willen hebben in de afhankelijkheid en samenhang tussen de EETS- en Eurovignetrichtlijn om te bezien of de Eurovignetrichtlijn de basis is voor de implementatie van de EETS-richtlijn of dat beide richtlijnen afzonderlijk naast elkaar kunnen bestaan. Daarnaast vragen de leden van de VVD-fractie hoe de implementatie van EETS in de praktijk wordt voorgesteld. Zal die geschieden door gegevensuitwisseling van EU-lidstaten (in het geval iemand de tol in een ander land niet betaalt) te faciliteren? Kan de Minister daarnaast ook toelichten wat de EETS-richtlijn betekent voor het gebruik van «Automatic NumberPlate Recognition»-gegevens (ANPR) door de Nederlandse overheid? In hoeverre wordt het gebruik verruimd dan wel beperkt? En 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 o.a. correspondentie in de eigen taal mogelijk te maken, zoals de implementatie van de «Cross Border Enforcement»-richtlijn (CBE) heeft laten zien? Hoe ziet de EC de implementatie voor zich en in hoeverre is hier sprake van een noodzaak tot aanpassing van belastingverdragen? Zo nee, dan ontvangen deze leden hier graag een nadere toelichting op. Zo ja, dan willen zij graag meer inzicht in de consequenties en de wijze waarop dit de beleidsvrijheid van Nederland aantast.

Voor wat betreft de werkingssfeer van de Eurovignetrichtlijn valt het de leden van de VVD-fractie op dat deze flink wordt uitgebreid zonder dat nut en noodzaak hiervan zijn onderbouwd. Klopt het dat de EC lidstaten met dit voorstel verplicht om bestaande vignetten af te schaffen en voorschrijft op welke wijze, wanneer en hoe (prijs)instrumenten door lidstaten worden ingezet? Deze leden horen graag een nadere onderbouwing van de reden waarom de uitbreiding van de reikwijdte van de richtlijn naar bussen, touringcars, personen- en bestelvoertuigen een bijdrage levert aan de doelstelling van de versterking van de interne markt? Graag ontvangen zij een nadere onderbouwing voor de Nederlandse situatie en de Neder-

landse inzet in dezen. Deze leden vinden het bijzonder dat de EC discriminatie nu als reden gebruikt om tijdsgebonden vignetten verplicht af te schaffen, terwijl de inbreukprocedure richting Duitsland vanwege de discriminerende tolheffing vorig jaar is stopgezet. Kan deze koerswijziging worden toegelicht? Waarom worden bestaande bevoegdheden niet gewoon ingezet?

De leden van de PVV-fractie zijn natuurlijk benieuwd wat de draai van het nieuwe kabinet met betrekking tot tolheffing betekent voor de inbreng in Brussel ten aanzien van het Europese tolsysteem. Zoals de Minister wellicht weet op basis van haar ervaring in Brussel, is het EU-mobiliteitspakket een opmaat voor een totale Europese tolheffing voor al het vrachtverkeer en alle automobilisten. Kan de Minister ook aangeven of zij samen met Oostenrijk het verzet tegen het Duitse tolsysteem doorzet en wanneer hier enige progressie te verwachten is? Zo nee, waarom kiest zij er dan dus voor om niet alleen de vrachtwagens in Nederland te belasten, maar ook alle Nederlandse automobilisten die door Duitsland rijden? Verder zijn deze leden benieuwd of de voorgenomen Nederlandse tolheffing voor vrachtwagens wordt vormgegeven op basis van deze Eurovignet- of EETS-richtlijnen? Zo nee, betekent dat dan dat we in Nederland eerst voor miljoenen een nieuw systeem voor tolheffing gaan optuigen dat we binnen een paar jaar weer moeten omvormen, zodra deze richtlijnen in werking treden?

De leden van de CDA-fractie vernemen graag of nog steeds het uitgangspunt is dat de EC wellicht gaat over het uniformeren van beprijzingsbepalingen, maar dat het aan lidstaten zelf is of zij ook daadwerkelijk over willen gaan op een dergelijke systematiek van belastinginning. Graag vernemen zij of beprijzingsregelingen ook een aanvulling kunnen vormen op al bestaande belasting- en milieuheffingen.

De leden van de D66-fractie merken op dat de Nederlandse positie ten aanzien van wegbeprijzingsinitiatieven, zoals beschreven in het fiche over de EETS-richtlijn (Kamerstuk 34 734, nr. 10), gewijzigd is. Voorts juichen zij het voorstel van de EC toe om de CO₂-uitstoot als kernelement te hanteren voor de tarifiering en toe te werken naar een op afstand gebaseerde heffing (Kamerstuk 34 734, nr. 9). Dit bevordert een duurzaam en rechtvaardig wegtransport. Welke kansen ziet de Minister om de diverse nationale systemen voor wegbeprijzing te uniformeren en te moderniseren?

De leden van de GroenLinks-fractie zijn groot voorstander van het principe «de vervuiler betaalt» en «de gebruiker betaalt». Op dit moment profiteert het wegtransport enorm van de met collectieve middelen aangelegde weginfrastructuur, maar betaalt hier relatief weinig voor. Ook zijn deze leden van mening dat het eerlijk en effectief is om de grootste vervuilers zwaarder te belasten om zo de transitie naar schoon en zuinig te bevorderen. Het betalen voor het gebruik van de weg moet daarom uiteraard ook gelden voor niet-ingezetenen. Buitenlanders op Nederlandse wegen betalen hier mee en Nederlanders die in een ander land onderweg zijn, betalen daar mee. Een herziening van de manier waarop het gebruik van de weg wordt belast en betaald is daarom noodzakelijk. Wat de leden van de GroenLinks-fractie betreft is de herziening van de Eurovignettenregeling een eerste stap. Het huidige woud aan regelingen en het veelal betalen naar tijd in plaats van naar gebruik en impact, maken het onoverzichtelijk en ineffectief. Een elektronisch tolsysteem dat in alle landen werkt, is een uitstekende stap in de goede richting. De leden van de GroenLinks-fractie pleiten ervoor om bij de ontwikkeling van een standaard, rekening te houden met een mogelijke uitbreiding in de toekomst naar personenauto's.

De leden van de GroenLinks-fractie kunnen zich vinden in het voorstel voor monitoring van de CO₂-uitstoot. Kennis over het verbruik in de praktijk is essentieel om stappen naar vermindering te kunnen zetten. Dat geldt niet alleen voor zware vrachtwagens en bussen, maar voor alle voertuigen. Helaas staan de aangegeven verbruik- en emissiecijfers voor personenauto's nog steeds zeer ver af van de praktijk. Dat is slecht voor consumenten en slecht voor het milieu. Deze leden willen graag weten of moderne auto's, die alle zijn uitgerust met boordcomputers en permanent tal van parameters (waaronder verbruik en emissie) controleren en registreren, niet ook in staat zijn om vergelijkbaar verslag te doen van verbruik en emissie in de praktijk. Dat zou niet alleen de consument helpen, maar ook de overheid en de auto-industrie zelf.

In lijn met deze vraag zijn de leden van de GroenLinks-fractie benieuwd wat er is afgesproken om manipulatie en fraude met de registratie van verbruik- en emissiedata te voorkomen. Deze leden kunnen zich voorstellen dat zowel de fabrikanten als gebruikers er op enig moment baat bij hebben om deze data te manipuleren. Deze leden zien graag dat er lessen worden getrokken uit het dieselschandaal. Het is onvoldoende om de industrie met een opdracht te voorzien als er niet ook middelen zijn voor controle en handhaving.

Verder vragen deze leden wanneer de EC verwacht dat de verkregen data leiden tot nieuwe regels en afspraken rondom het verbruik en de emissie. Het registreren van deze data is immers alleen zinvol als daar ook iets mee wordt gedaan.

Ten slotte zijn de leden van de GroenLinks-fractie opgetogen over de verwachting dat er steeds meer concurrentie komt van (Chinese) elektrische bussen. Deze leden zijn benieuwd naar voorstellen van de EC om deze concurrentie zoveel mogelijk te bevorderen. Concurrentie gebaseerd op milieukeurmerken moet wat deze leden betreft sterk worden gestimuleerd. Het omschakelen naar elektrisch vervoer is onvermijdelijk. Maatregelen die de Europese producenten van vrachtwagens, bussen en auto's, maar ook de transportsector aanzetten tot snelle omschakeling naar elektrische voertuigen, zijn goed voor het milieu en goed voor onze concurrentiepositie.

De leden van de fractie van de ChristenUnie lezen dat lidstaten zelf blijven beslissen over invoering van wegbeprijzing. In het EU-voorstel wordt meer ingezet op het beginsel «de vervuiler/gebruiker betaalt». Nederland zet zich bovendien in voor het behouden van de nationale bevoegdheid om inkomsten te oormerken. In het nieuwe regeerakkoord is opgenomen dat in navolging van omliggende landen zo spoedig mogelijk een kilometerheffing voor vrachtverkeer in Nederland wordt ingevoerd. Welke gevolgen heeft het nieuwe regeerakkoord voor de Nederlandse inzet ten aanzien van het voorstel? Op welke manier zet de Minister zich er in de EU voor in dat de Europese voorstellen passen binnen deze nationale voornemens voor een kilometerheffing voor vrachtverkeer?

De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen de Minister toe te lichten of en op welke manier de Vehicle Energy Consumption Calculation Tool (VECTO) ingezet kan worden voor het tegengaan van de CO₂-last van transport.

Zij merken op dat VECTO slechts toepasbaar is op nieuwe zware bedrijfsvoertuigen en vragen of het mogelijk is een vergelijkbaar meetmiddel als VECTO te ontwikkelen voor bestaande zware bedrijfsvoertuigen. Ook vragen zij de Minister te reageren op de vraag gesteld door ondernemingsvereniging evofenedex op welke manier en door wie de data verzameld moet worden. Is VECTO breder inzetbaar dan enkel voor zware bedrijfsvoertuigen? Zijn systemen vergelijkbaar met VECTO te ontwikkelen voor de scheeps- en luchtvaart? Welke bezwaren bestaan hiertegen?

De leden van de SGP-fractie delen in grote lijnen de kritiek van de Minister op de voorgestelde wijziging van de Eurovignetrichtlijn. Deze leden oordelen negatief over de subsidiariteit van het voorstel om de gebruikersheffing af te schaffen en te sturen op een op afstand gebaseerde heffing, van de verplichting om tarieven te differentiëren naar CO₂-uitstoot, en van de regels voor het oormerken van de inkomsten van een congestieheffing. Deze leden erkennen dat afspraken nodig zijn voor een eerlijk speelveld voor transportbedrijven en ter voorkoming van discriminatie van buitenlandse (vracht)auto's. Deze leden zijn echter van mening dat de EC in de voorliggende voorstellen te veel stuurt op bijkomende milieudoelen en lidstaten onvoldoende ruimte laat voor een nationale invulling. Hoe waardeert de Minister de subsidiariteit van de genoemde voorstellen in het licht van het nieuwe regeerakkoord 2017–2021?

II. Reactie van de bewindspersoon