

Vergaderjaar 2017–2018

34 734

EU-voorstellen: EU-mobiliteitspakket

Nr. 17

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 22 november 2017

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 26 juni 2017 over het fiche: Mededeling Europa in beweging (Kamerstuk 34 734, nr. 4), over de brief van 26 juni 2017 over het fiche: Aanpassing Verordening 1071 toegang tot het beroep en Verordening 1072 toegang tot de markt (Kamerstuk 34 734, nr. 5), over de brief van 26 juni 2017 over het fiche: Voorstel gebruik van gehuurde voertuigen voor goederenvervoer (Kamerstuk 34 734, nr. 6), over de brief van 26 juni 2017 over het fiche: Wijziging Detacheringsrichtlijn en Richtlijn 2014/67/EU voor de terbeschikkingstelling van bestuurders in de wegvervoersector (Kamerstuk 34 734, nr. 7), over de brief van 26 juni 2017 over 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), over de brief van 26 juni 2017 over het fiche: Wijziging Eurovignetrichtlijn (Kamerstuk 34 734, nr. 9), over de brief van 26 juni 2017 over het fiche: EETS-richtlijn betreffende interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer (Kamerstuk 34 734, nr. 10), over de brief van 26 juni 2017 over het fiche: Verordening monitoring en rapportering CO₂-emissies en brandstofverbruik van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen (Kamerstuk 34 734, nr. 11) en over de brief van 22 september 2017 over de Toezegging naar aanleiding van het algemeen overleg EU-mobiliteitspakket van 27 juni 2017 (Kamerstuk 34 734, nr. 14).

De vragen en opmerkingen zijn op 30 oktober 2017 aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 21 november 2017 zijn deze door haar beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave	blz.
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 (Kamerstuk 34 734, nr. 12). 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 tijdpad 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 handhaving capaciteit 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 omliggende 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 detacheringsregels. 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 detacheringsregels onmogelijk wordt gemaakt. Deze leden horen ook graag in hoeverre de Minister mogelijkheden ziet om bij de toepassing van de detacheringsregels 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 omringende 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

Algemene vragen en opmerkingen

De leden van de VVD-fractie 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?

Afgelopen maanden hebben Raadswerkgroepen op alle drie pijlers plaatsgevonden waarbij de nadruk lag op de voorstellen van de pijler interne markt en de voorstellen van de pijler sociale dimensie. Op de komende Transportraad van 5 december a.s. zal het Estse Voorzitterschap een voortgangsverslag presenteren van de afgelopen besprekingen over de pijlers interne markt en sociale dimensie. Er zal tijdens deze Raad geen besluitvorming over de voorstellen van deze pijlers plaatsvinden. Dit laatste geldt ook voor de voorstellen van de pijler wegbeprijzing. Over deze pijler zal op de komende Raad een beleidsdebat plaatsvinden. Het inkomend Bulgaars EU-Voorzitterschap zal vanaf 1 januari 2018 het werk van het Estse EU-Voorzitterschap over het EU-mobiliteitspakket voortzetten. Onduidelijk is op dit moment nog wat precies de ambities van het inkomend Bulgaars EU-Voorzitterschap op dit terrein zijn. Tijdens de komende Transportraad zal de Bulgaarse delegatie het werkprogramma van hun aankomend EU-Voorzitterschap toelichten.

De leden van de VVD-fractie vragen bij welke onderdelen van het EU-mobiliteitspakket de bevoegdheden van lidstaten naar Europa worden overgeheveld en waarom.

In het EU-mobiliteitspakket wordt voorgesteld de EC toe te kennen om gedelegeerde handelingen vast te stellen. Deze bevoegdheden zijn niet nieuw: ook op grond van de huidige Europese regelgeving kan de commissie gedelegeerde handelingen vaststellen. Wel wijzigt de EC de formulering van de toekenning van bevoegdheden. Deze nieuwe formuleringen leiden in enkele gevallen tot een uitbreiding van de bevoegdheden van de Commissie. Bij de pijler interne markt gaat het bijvoorbeeld om de bevoegdheid dat de EC zelfstandig de lijst van ernstige overtredingen in het kader van het ERRU-register mag uitbreiden en de maximale geldigheidsduur van de communautaire vergunning mag aanpassen aan marktontwikkelingen. Het heeft mijn aandacht dat deze herformuleringen er niet onnodig toe leiden dat de EC extra bevoegdheden overgeheveld krijgt.

Voor wat betreft de Eurovignetrichtlijn gaat het om de volgende bevoegdheden. De Commissie stelt referentiewaarden vast voor CO₂-emissies, samen met een passende categorisering van de betrokken zware bedrijfsvoertuigen. De Commissie is ook bevoegd om bijlage VII te

wijzigen waarin de grondslag is opgenomen voor tarieven voor lichte voertuigen. Dit zijn nieuwe bevoegdheden. Vanwege het aanpassen aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang kan de Commissie ook de bijlages aanpassen met gedelegeerde handeling. Bijlage 0 met de eisen voor de EURO-emissieklassen kan worden gewijzigd, de formules in de punten 4.1 en 4.2 van bijlage III bis kunnen worden aangepast, deze moeten worden toegepast als een lidstaat een hogere externe kostenheffing zou willen toepassen dan de daarvoor geldende referentiewaarden. Als nieuwe bevoegdheid kunnen de bedragen in de tabellen 1 en 2 van bijlage III met de referentiewaarden voor de externe kostenheffing worden aangepast.

Voor de EETS-richtlijn zijn bevoegdheden voorzien voor het garanderen van de interoperabiliteit van de elektronische heffingssystemen en het vergemakkelijken van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over niet-betaling van tol. De Commissie kan de eisen voor de definiëring en invoering van de EETS zoals opgenomen in Bijlage I bij de richtlijn wijzigen. Ook kan bijlage IV met de lijst van toegestane technologieën voor elektronische wegentol worden gewijzigd. Voorts is de Commissie bevoegd om gedelegeerde handelingen vast te stellen voor de definitie van technische specificatie en eisen voor de EETS en de contractuele regels voor het aanbieden van de EETS en handelingen vast te stellen voor administratieve regelingen, vrijwaringsbepalingen en een geschillenprocedure. Dit zijn geen nieuwe bevoegdheden en een aantal van deze handelingen zijn in besluit 2009/750/EU uitgewerkt. De huidige comitologieprocedure om het besluit te wijzigen, wordt conform het verdrag van Lissabon omgezet in een delegatie-procedure. Het Kabinet heeft hier geen bezwaar tegen. Tot slot wordt voorgesteld om bijlage II ten aanzien van geautomatiseerde gegevensuitwisseling te wijzigen voor zover nodig vanwege wijzigingen van de Besluiten 2008/615/JBZ en 2008/616/JBZ voor de intensivering van de grensoverschrijdende samenwerking ter bestrijding van terrorisme en criminaliteit of wanneer dit nodig is vanwege andere EU-wetgeving. De bevoegdheid om bijlagen te wijzigen is ingegeven door de wens om de daarin opgenomen informatie tijdig en efficiënt aan ontwikkelingen daaromtrent te kunnen aanpassen, bijvoorbeeld zoals in het geval van bijlage IV wanneer nieuwe technologieën beschikbaar zijn.

De artikelen 9 en 10 van de Verordening monitoring en rapportering CO₂-emissies en brandstofverbruik van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen bieden de Commissie de rechtsgronden om uitvoeringsmaatregelen vast te stellen en door middel van gedelegeerde handelingen niet-essentiële elementen van de bijlage I en II te wijzigen. Tot de aan de Commissie verleende gedelegeerde bevoegdheden behoren de aanpassing en bijwerking van de te controleren gegevensparameters en de verschillende stappen van de in de bijlagen I en II vastgestelde monitoringsprocedure. Het kabinet heeft hier geen bezwaar tegen. In het BNC-fiche dat uw Kamer hierover heeft ontvangen wordt nader ingegaan op deze voorstellen en de positie van het Kabinet daaromtrent.

De leden van de VVD-fractie vragen wat er uit de proportionaliteits- en subsidiariteitstoetsen is gekomen in alle andere lidstaten.

Diverse lidstaten hebben algemeen vragen gesteld. Ook over subsidiariteit en proportionaliteit. Veel lidstaten hebben nog een studievoorbehoud bij de verschillende voorstellen. De uitkomsten van eventuele nationale toetsen zijn niet bekend.

Voorts vragen de leden of aangegeven kan worden wat de verwachte stemverhouding bij de 27 lidstaten zal zijn voor wat betreft de hoofdthema's.

Op dit moment kan niet aangegeven worden wat de te verwachten stemverhoudingen zijn ten aanzien van de verschillende voorstellen van het mobiliteitspakket, veel lidstaten hebben nog een studievoorbehoud. Verder verkeren de onderhandelingen over de teksten van de voorstellen nog in een vroeg stadium. Dus er kan niet worden vooruitgelopen op een toekomstige stemming over teksten die in de komende tijd nog aangepast zullen worden als gevolg van de verdere besprekingen.

Wat betreft de wijziging van de detacheringsrichtlijn is in de Raad WSBVC van 23 oktober jl. een algemene oriëntatie over de herziene Detacheringsrichtlijn aangenomen. Hierover is uw Kamer per brief van 25 oktober 2017 geïnformeerd (brief van de Minister van Sociale Zaken en werkgelegenheid, Kamerstuk 21 501- 31, nr. 459). Conform de vastgestelde afspraken¹ informeert de Minister van Sociale Zaken uw Kamer over de voortgang van de onderhandelingen inzake de herziening van de Detacheringsrichtlijn.

Voorts vragen de leden of een tijdpad kan worden gegeven voor wat betreft de besluitvorming, wat de invloed van het Europees Parlement is en hoe de Kamer op de hoogte wordt gehouden.

Op dit moment is nog geen concreet tijdpad bekend. De voorstellen van het EU-mobiliteitspakket moeten via de gewone wetgevingsprocedure worden vastgesteld waarbij de Raad van Ministers samen met het Europees Parlement wetgevende bevoegdheid heeft. Dit is anders voor de voorstellen tot herziening van de Eurovignetrichtlijn (1999/62/EG). Hier zijn er twee voorstellen tot wijziging. Voor het merendeel van de wijzigingen (COM(2017)275) geldt de gewone wetgevingsprocedure. Voor COM(2017)276 (betreffende minimumtarieven voor de motorrijtuigenbelasting voor vrachtvoertuigen) geldt de bijzondere wetgevingsprocedure waarbij het Europees Parlement geraadpleegd wordt. Uw Kamer zal zoals gebruikelijk worden geïnformeerd voorafgaand aan de Transportraden als ook tussentijds indien daartoe aanleiding is.

De leden van de VVD-fractie vragen of ingegaan kan worden op de consequenties van de Brexit ten aanzien van de voorstellen uit het EU-mobiliteitspakket.

Op dit moment zijn de consequenties van de Brexit nog onduidelijk, omdat de onderhandelingen tussen de EU en het VK hierover nog niet zijn afgerond. De consequenties ten aanzien van het EU-mobiliteitspakket zijn daarmee ook niet bekend. Uiteraard volg ik de ontwikkelingen rondom de Brexit en de gevolgen voor het wegvervoer op de voet.

De leden van de VVD-fractie vragen om zorgvuldigheid bij de goedkeuring van voorstellen voor wat betreft de sociale pijler van het EU-mobiliteitspakket en andere voorstellen binnen het domein van Sociale Zaken en Werkgelegenheid. Voorts vragen zij welke afspraken gemaakt zijn over de samenhang van de voorstellen op het SZW en transportdomein en hoe de Kamer hier in samenhang over wordt geïnformeerd.

Bij alle betrokken partijen in Europa leeft het besef dat het gewenst is dat er meer helderheid komt over de betekenis en reikwijdte van de detacheringsrichtlijn voor de transportsector. In de Raad WSBVC van 23 oktober jl. is een algemene oriëntatie van de Detacheringsrichtlijn aangenomen. Hierover is uw Kamer per brief van 25 oktober 2017 over geïnformeerd (brief van de Minister van Sociale Zaken en werkgelegenheid, Kamerstuk 21 501-31, nr. 459). In deze algemene oriëntatie is opgenomen dat de

¹ Kamerstuk 34 439, nr. 3, van 14 april 2016.

herziene Detacheringsrichtlijn van toepassing is op de sector wegvervoer vanaf de datum van inwerkingtreding van de wetgevingshandeling tot wijziging van Richtlijn 2006/22/EG betreffende handhaving voorschriften en houdende specifieke regels met betrekking tot Richtlijn 96/71/EG en Richtlijn 2014/67/EU voor het detacheren van bestuurders in de wegvervoerssector, de zogenaamde «lex specialis». De herziene detacheringsrichtlijn zal dus pas van toepassing zijn op het wegvervoer wanneer deze nadere regels in werking treden.

Voor de goede orde merk ik op dat de onderhandelingen over de herziene detacheringsrichtlijn nog niet zijn afgerond. De Raad en het Europees Parlement hebben beide hun positie bepaald. Nu zullen Raad en Europees Parlement een akkoord moeten bereiken over de tekst van de richtlijn in de trilog fase. Conform de vastgestelde afspraken² informeert de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid uw Kamer over de voortgang van de onderhandelingen inzake de herziening van de Detacheringsrichtlijn.

Voor wat betreft de relatie tussen de herziening van de detacheringsrichtlijn in het algemeen, en de maatregelen voor de transportsector in het bijzonder merk ik op dat die direct in elkaars verlengde liggen. Het uitgangspunt is gelijk loon voor gelijk werk, ook als dit werk op de weg verricht wordt. Zoals in het fiche Wijziging Detacheringsrichtlijn, terbeschikkingstelling van bestuurders in de wegvervoerssector (Kamerstuk 34 734, nr. 7) is aangegeven, is de inzet als het gaat om het wegtransport dat de toepassing van de Detacheringsrichtlijn zodanig wordt vormgegeven, dat enerzijds de sociale bescherming van chauffeurs wordt bevorderd, anderzijds het bedrijfsleven niet wordt geconfronteerd met onnodige administratieve lasten. Ook dient het voorstel handhaafbaar te zijn. Indien er ontwikkelingen zijn in verloop van de besprekingen in de betreffende Raadswerkgroep zal uw Kamer daarover worden geïnformeerd; de precieze wijze waarop en het verband waarin hangen daarbij af van de ontwikkelingen in het onderhandelingsproces.

De leden van de VVD-fractie vragen of kan worden toegelicht hoe de voorstellen kunnen interfereren met de Nederlandse praktijk van de sociale zekerheid en het economisch functioneren van de Nederlandse transportsector. Zij vragen wat deze voorstellen voor de Nederlandse transportsector te bieden hebben en of de administratieve lasten worden verminderd.

Uitgangspunt van het EU-mobiliteitspakket is om te komen tot een goed werkende interne markt waarbij zowel de sociale bescherming van de werknemers in het wegtransport als ook de belangen van de transportondernemingen worden geborgd. Op dit moment worden de effecten van de voorstellen op de Nederlandse transportsector in kaart gebracht. Hierbij wordt onder andere gekeken naar de concurrentiepositie, de lastenverzwaring en kleine ondernemers. Mede op basis van de uitkomsten van het onderzoek kan worden beoordeeld wat de voorstellen voor de Nederlandse transportsector te bieden hebben.

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. Zij vragen wat er met de uitkomsten van de impactassessment(s) in Europees verband gebeurt?

Diverse lidstaten hebben algemene vragen gesteld ook over de impact assessments die de EC heeft opgesteld. Veel lidstaten bestuderen de voorstellen voor hun eigen lidstaat. De uitvoering van eventuele nationale

² Kamerstuk 34 439, nr. 3, van 14 april 2016.

impact assessments in andere lidstaten en wat zij met de uitkomsten doen is niet bekend. Voor Nederland zullen de uitkomsten van het onderzoek naar de effecten van het EU-mobiliteitspakket op de Nederlandse transportsector medebepalend zijn voor een nationale positie en zullen deze worden ingebracht in de onderhandelingen in Brussel.

De leden van de PVV-fractie vragen naar de besluitvorming van het EU-mobiliteitspakket.

Ik verwijs naar mijn eerdere antwoord op eenzelfde vraag over besluitvorming van de leden van de VVD-fractie.

De leden van de PVV-fractie vragen of ik bereid ben om mij maximaal tegen het EU-mobiliteitspakket te verzetten en om tegen dit EU-mobiliteitspakket te stemmen.

De lijn van het Nederlandse kabinet ten aanzien van het EU-mobiliteitspakket is besproken met uw Kamer op 27 juni jl. in het AO EU-mobiliteitspakket. Zoals ik heb aangegeven in mijn beantwoording van de vragen van de leden van de VVD-fractie, laat ik de effecten van het pakket op de Nederlandse transportsector op dit moment onderzoeken. Een eindoordeel over het pakket kan ik pas geven wanneer meer bekend is over de effecten op de Nederlandse transportsector en de onderhandelingen zich in een eindstadium bevinden en er zicht is op finale teksten.

De leden van de CDA-fractie vragen of het EU-mobiliteitspakket de economische groei voldoende ondersteunt en of in beeld kan worden gebracht in hoeverre het pakket kostenverhogende aspecten bevat.

Zoals ik heb aangegeven in mijn beantwoording van de vragen van de leden van de VVD-fractie, laat ik de effecten van het pakket op de Nederlandse transportsector conform mijn toezegging aan uw Kamer tijdens het AO EU-mobiliteitspakket op 27 juni jl. op dit moment onderzoeken.

De leden van de D66-fractie vragen in hoeverre de voorstellen bijdragen aan het oplossen van actuele marktproblemen en niet de problemen van enkele jaren geleden.

Een van de grootste problemen binnen de EU is een gefragmenteerde markt in het wegvervoer. Dit EU-mobiliteitspakket beoogt hier een oplossing voor te vinden door te trachten een level playing field in deze markt te bewerkstelligen. Mede op basis van het onderzoek naar de effecten op de Nederlandse transportsector zal ik bezien in hoeverre de voorstellen bijdragen aan het oplossen van actuele marktproblemen.

De leden van de SP-fractie vragen voldoende aandacht voor en bereidheid om zich hard te maken voor goede voorstellen voor de Nederlandse transportsector en de Nederlandse werknemers.

Ik zet mij in voor goede voorstellen voor de Nederlandse transportsector en de Nederlandse werknemers, zoals ook besproken in het AO EU-mobiliteitspakket op 27 juni jl.

De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen 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.

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) onderzoekt voortdurend hoe zij de handhaving van de nationale en internationale regels kan verbeteren. Zij hanteert daarvoor steeds meer een risico- en informatiegestuurde benadering. Voor meer details verwijs ik naar het meerjarenplan

van de ILT (Bijlage bij Kamerstuk 34 775 XII, nr. 4 van 21 september 2017) en het rapport met de resultaten van de risicoanalyse (IBRA 1.0), dat is aangeboden aan de Tweede Kamer (Kamerstuk 34 550 XII, nr. 80 van 6 juli 2017).

Het is gebleken dat de regels in Europa verschillend worden geïnterpreteerd. Inzet van Nederland is dat het pakket ook zal leiden tot een verduidelijking van de regelgeving, een eenduidige interpretatie en daarmee een betere handhaving.

Vragen en opmerkingen over de interne markt

De leden van de VVD-fractie vragen om een toelichting op het voorstel om de onbeperkte cabotage binnen vijf dagen aansluitend op een internationale rit, ook uit te breiden naar de buurlanden. Voorts vragen de leden om de consequenties van deze onbeperkte cabotage binnen vijf dagen.

De EC hoopt met dit voorstel de flexibiliteit voor transportondernemingen te vergroten en leegrijden zo veel mogelijk te voorkomen. De consequenties voor de Nederlandse transportsector zullen moeten blijken uit het onderzoek dat ik op dit moment laat uitvoeren.

Daarnaast vragen de leden van de VVD-fractie hoe gecontroleerd kan worden of er na de vijf dagen geen cabotageritten meer worden uitgevoerd en of dit tegen gelijk loon gebeurt en afspraken hierover zijn gemaakt per lidstaat en tussen lidstaten onderling?

De mogelijkheden van controle van cabotage maken onderdeel uit van de voorstellen van de EC en zijn daarom onderwerp van gesprek tijdens de onderhandelingen. De vraag hoe de controle plaats kan vinden wordt hierbij ook besproken. De EC kijkt onder andere naar de rol die de tachograaf hier eventueel zou kunnen spelen. Daarom kan ik nu nog niet concreet op deze vragen antwoorden.

De leden van de VVD-fractie vragen of de slimme tachograaf een cruciale randvoorwaarde is.

De slimme tachograaf is geen cruciale randvoorwaarde, wel zorgt de slimme tachograaf voor betrouwbaardere gegevens en dus betere mogelijkheden voor handhaving.

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.

Met betrekking tot deze vraag verwijs ik naar mijn eerdere antwoorden over het onderzoek dat ik op dit moment laat uitvoeren.

De leden van de VVD-fractie vragen een toelichting op het cabotagevoorstel in relatie tot de handhavingsinzet en zeggenschap hierover van de EU.

De EC stelt verplichte aantallen controles op cabotage voor. Ik ben geen voorstander van meer zeggenschap van de EU voor wat betreft de handhavingsinzet met betrekking tot cabotage, zoals deze verplichte aantallen controles op cabotage. Ik ben van oordeel dat de ILT maatschappelijk efficiënt handhaaft als zij op basis van risicoanalyses haar capaciteitsverdeling bepaalt. Quota vanuit de EU werken daarbij belemmerend.

De leden van de VVD-fractie vragen of met dit voorstel nieuwe bevoegdheden worden overgedragen aan de EU, in het bijzonder een nieuwe bevoegdheid inzake het vaststellen van het nationale sanctiestelsel.

Voor het antwoord op deze vraag verwijs ik naar het vorige antwoord en het antwoord hierover in het algemene deel.

De leden van de VVD-fractie vragen of ik iets kan zeggen over de positie van de verschillende lidstaten over de verlaging van de vergunningplicht, hoe het voorstel zich verhoudt tot de bestaande vergunningplicht en of de sector niet buitenproportioneel wordt belast.

In de Europese regelgeving ligt de grens voor de vergunningplicht nu bij 3.500 kg totaalgewicht. Er zijn lidstaten die een lagere grens hanteren. Nederland kent een vergunninggrens van 500 kg laadvermogen en heeft aangegeven geen noodzaak te zien voor het verlagen van de vergunninggrens in Europees verband naar 0 kg. Nederland heeft in dit kader gewezen op de problemen die een verlaging tot 0 kg voor de handhaving zou opleveren. Wat de te verwachten effecten zijn voor de transportsector zal moeten blijken uit het onderzoek dat ik op dit moment laat uitvoeren.

De leden van de VVD-fractie vragen of ik van mening ben dat dit voorstel enkel zal leiden tot lastenverzwaring en of ik toe kan lichten waarom dit voorstel tot stand is gekomen.

De EU beoogt met dit voorstel een level playing field te bereiken en het probleem van een gefragmenteerde interne markt in het wegvervoer aan te pakken. De effecten van het voorstel op de Nederlandse transportsector zijn op dit moment nog niet bekend. Zoals aangegeven laat ik hiernaar onderzoek doen. Hierin wordt ook gekeken naar de lasten voor ondernemers.

De leden van de VVD-fractie vragen of ik kan toelichten om welk toezicht en om welke regels het gaat bij het gebruik van lichte bedrijfsvoertuigen in het nationale en internationale vervoer voor rekening van derden en wat verder moet worden ontwikkeld?

De vragen hebben betrekking op het invoeren van een vergunningplicht voor lichte bedrijfsvoertuigen, welke voorschriften zouden moeten gelden en de wijze van handhaving hiervan. Op dit moment verkeren de onderhandelingen over de teksten nog in een te vroeg stadium om hierover uitspraken te kunnen doen.

De leden van de VVD-fractie vragen zich af welke mate van vrijheid de lidstaten behouden in het proces van toezicht om de categorie lichte bedrijfsvoertuigen uit te kunnen sluiten van de verordening. Voorts vragen de leden of de Minister kan toelichten welke consequenties dit heeft voor de koeriersbedrijven die hierdoor zullen worden geraakt. De leden vragen welke regels verplicht worden gesteld op grond van de stelling van de EC dat er een mate van professionalisering in de sector lichte bedrijfsvoertuigen (onder 3,5 ton) moet worden bereikt en op welke wijze daarmee de verschillen tussen de concurrentievoorwaarden tussen exploitanten worden verkleind. De leden vragen wat dit betekent voor de Nederlandse situatie, ook qua extra regels en lastenverzwaringen.

Bij deze regels gaat het om de eisen waaraan moet worden voldaan om een vergunning te krijgen. De grens van de vergunningplicht is op dit moment onderwerp van discussie. Zoals toegezegd aan uw Kamer worden op dit moment de effecten van de voorstellen op de Nederlandse transportsector in kaart gebracht. Hierbij wordt ook gekeken naar de consequenties van een verlaging van de vergunninggrens. Mede op basis van de uitkomsten van het onderzoek kan worden beoordeeld wat de voorstellen voor de Nederlandse transportsector te bieden hebben.

De leden van de VVD-fractie vragen met betrekking tot «in een lidstaat gevestigde onderneming» wat wordt verstaan onder de proportionele verhoudingen tussen activiteiten, personeel en activa en welk afwegingskader hier wordt gehanteerd en welke consequenties dit heeft.

De EC stelt voor om in verband met de gewenste aanpak van postbusbedrijven de reële vestigingseisen en de betrouwbaarheidseisen aan te scherpen. Het idee is dat een disproportionele verhouding tussen activiteiten, personeel en activa aanwijzingen biedt voor het bestaan van een postbusbedrijf. Over de teksten wordt op dit moment gesproken. Uitspraken over het afwegingskader en consequenties zijn daarom nu nog niet te doen.

De leden van de PVV-fractie vragen wat ik ga doen aan de groep Oost-Europese chauffeurs in de grensstreek die bij de voorgestelde cabotageregels volgens de leden verder zal gaan groeien.

In het onderzoek naar de effecten van het EU-mobiliteitspakket wordt ook gekeken naar de gevolgen van de voorstellen rond cabotage. In het algemeen kan ik zeggen dat langdurig parkeren van vrachtwagens op verzorgingsplaatsen langs het hoofdwegennet inderdaad regelmatig voorkomt. Het betreft hier echter slechts ten dele chauffeurs die cabotageritten verzorgen. Door oneigenlijk gebruik van verzorgingsplaatsen ontstaat met name langs druk bereden corridors een tekort aan parkeerplaatsen voor chauffeurs die (kort) willen rusten. Daarom is het beleid dat chauffeurs die langere tijd willen parkeren of rusten gebruik maken van private truckparkings langs het onderliggend wegennet.

De leden van de CDA-fractie vragen naar de omvang van de stijging van de administratieve lasten door de Detacheringsrichtlijn, de aanscherping van de vergunningsgrens en de administratieve last van de maatregelen ten aanzien van bestelauto's.

Op dit moment is nog niet duidelijk wat de effecten van deze voorstellen zijn. Dit zal moeten blijken uit het onderzoek naar de effecten van het voorstel op de Nederlandse transportsector. Voor wat betreft de detacheringsrichtlijn heeft de Europese Commissie de gevolgen van de herziene detacheringsrichtlijn in beeld gebracht met het impact assessment (SWD(2017)52) bij het Commissievoorstel over de herziene detacheringsrichtlijn. Op het moment dat de tekst van de herziene Detacheringsrichtlijn vastligt, dat is nadat de Raad met het Europees Parlement tot een akkoord een akkoord is gekomen, kan een verdere analyse worden gemaakt.

De leden van de CDA-fractie vragen naar de gevolgen van het EU-mobiliteitspakket voor cabinekamperen en het mogelijk gunstige effect van grote beveiligde parkeerplaatsen.

In de huidige voorstellen is een verbod van het verblijf van de normale wekelijkse rust in de cabine opgenomen. De verkorte wekelijkse rust en de dagelijkse rust mogen in het huidige voorstel nog steeds in de cabine worden doorgebracht. De gevolgen voor het cabinekamperen en een mogelijk gunstig effect van grote beveiligde parkeerplaatsen is op dit moment niet duidelijk. Een oordeel hierover kan ik pas geven wanneer de effecten op de Nederlandse transportsector duidelijk zijn.

De leden van de CDA-fractie vragen naar de omvang van het cabotagevervoer ten opzichte van het gehele Nederlandse vervoer.

Bij brief van 13 mei 2016 heb ik uw Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van het onderzoek naar de in Nederland uitgevoerde cabotage en overtreding van de regels (Kamerstuk 21 501-33, nr. 593). Uit dit

onderzoek bleek dat cabotage 0,79% betreft van het aantal beladen ritten in het binnenlands vervoer in Nederland.

De leden van de D66-fractie vragen naar de impact van het voorstel voor ondernemers door het uitbreiden van de vergoedingsgrens naar 0 kg.

Ik verwijs voor dit antwoord naar mijn eerdere antwoorden over dit onderwerp op vragen van de leden van de VVD-fractie.

De leden van de D66-fractie vragen naar de voor- en nadelen van de verruiming van de cabotagevoorschriften van het voorstel.

De consequenties van de voorstellen met betrekking tot cabotage maken onderdeel uit van het onderzoek, dat ik aan uw Kamer heb toegezegd.

De leden van de SP-fractie vragen mij scherper te staan in het dossier gehuurde voertuigen en eisen van mij eerst te onderzoeken welke consequenties kunnen volgen uit het voorstel voor gehuurde voertuigen.

Ook de effecten van het voorstel met betrekking tot gehuurde voertuigen op de Nederlandse transportsector laat ik op dit moment onderzoeken.

De leden van de ChristenUnie vragen mij hoe ik uitbreiding van het aantal cabotageritten probeer tegen te gaan.

Zoals eerder gezegd maken de voorstellen met betrekking tot cabotage onderdeel uit van het onderzoek dat ik op dit moment laat uitvoeren. Ik heb uw Kamer reeds eerder laten weten, dat ik geen voorstander ben van verdere liberalisatie van cabotage, zolang het verschil in sociale condities tussen lidstaten in zijn huidige vorm bestaat.

De leden van de SGP-fractie vragen mij of de vooronderstelling juist is dat de nieuwe regels het voor buitenlandse vervoerders relatief eenvoudig maken om permanent cabotageritten uit te voeren en waarop de EC en Oost-Europese lidstaten hun mening baseren dat het aantal cabotageritten gelijk zal blijven/dan wel af zal nemen. Voorts vragen de leden naar de mogelijke verruiming van het aantal cabotageritten.

Ik verwijs hierbij naar mijn antwoord over dit onderwerp op de vraag van de leden van de ChristenUnie.

De leden van de SGP-fractie vragen mij of ik mogelijkheden zie dat de huidige regels worden verduidelijkt en geüniformeerd.

Omdat de huidige regels niet door alle lidstaten op eenzelfde manier worden geïnterpreteerd is het nieuwe voorstel van de EC er mede op gericht om te komen tot verduidelijking en uniformering.

De leden van de SGP-fractie vragen of het invoeren van een landcode in de tachograaf handhaving beter mogelijk maakt.

Invoeren van de landcode in de tachograaf maakt zichtbaar in welke landen transportoperaties worden uitgevoerd. Uitgangspunt is, dat handhaving, ook van de huidige regels, beter mogelijk is.

De leden van de SGP-fractie vragen mij een mening te geven over een alternatief voorstel met betrekking tot cabotage, zoals bijvoorbeeld de vijf dagen in te perken en als extra voorwaarde op te nemen dat een buitenlandse vervoer niet direct van verstrijken van de termijn weer een land binnen mag rijden.

Ik vind het belangrijk om eerst de effecten van het huidige cabotagevoorstel op de Nederlandse transportsector in kaart te brengen. Dat onderzoek wordt op dit moment uitgevoerd. Voor mij is belangrijk dat er bij nieuwe regels rond cabotage geen sprake is van een liberalisering van

de voorschriften, zolang het huidige verschil in sociale condities tussen lidstaten bestaat.

De SGP-fractie vraagt of het juist is dat het overgrote deel van het licht vervoer binnen de landsgrenzen blijft en hoe ik de subsidiariteit en de proportionaliteit van de verlaging van de genoemde grens beoordeel.

Er zijn mij geen cijfers bekend over het gebruik van lichte voertuigen uit Nederland in en naar het buitenland. In het BNC-fiche heb ik de subsidiariteit en de proportionaliteit van de voorstellen op dit terrein positief beoordeeld.

Vragen en opmerkingen over de sociale dimensie

De leden van de VVD-fractie vragen toelichting op welke lidstaten ik onder perifeer gelegen lidstaten schaar?

Het gaat hier om lidstaten die buiten het economisch hart van de EU zijn gelegen en niet onder de Midden of Oost-Europese lidstaten kunnen worden gerekend.

De leden van de VVD-fractie vragen wat de stand van zaken is qua handhaving in Nederland van het verblijf van de 45 uur rusttijd in de vrachtwagen? Voorts vragen zij of het klopt dat België en Duitsland tot handhaving zijn overgegaan en of ik de zorgen deel van de onder druk staande leefbaarheid op de parkeerplaatsen in Nederland.

Binnen de EU geldt in alle lidstaten de rij- en rusttijden Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer. In Duitsland is in aanvulling hierop nationale wetgeving van kracht die het verblijf in de cabine tijdens de normale weekendrust van 45 uur verbiedt. België baseert een dergelijk verbod rechtstreeks op de rij- en rusttijden verordening. Over de juistheid van de uitleg van België van de verordening zijn door de Belgische Raad van State aan het Hof van Justitie van de EU prejudiciële vragen gesteld. Het Europese Hof van Justitie heeft in deze kwestie nog geen prejudiciële beslissing genomen. Wanneer het Hof uitspreekt dat de huidige verordening een verbod op het verblijf van de normale wekelijkse rust in de cabine bevat zal Nederland dat ook gaan handhaven.

Ik vind het belangrijk dat wij binnen Europa een level playing field bereiken door een eenduidige interpretatie van de wet- en regelgeving en harmonisatie van de handhaving. Zoals in het BNC-fiche aangegeven zal Nederland in het kader van de onderhandelingen van het EU-mobiliteitspakket van de EC niet een verbod op de weekendrust in de vrachtwagencabine steunen. Hoewel ik van mening ben dat een vrachtwagencabine doorgaans comfortabel genoeg is om te overnachten, mits er voldoende voorzieningen op de parkeerplaats zijn, wil ik in Nederland geen extra belasting op de verzorgingsplaatsen als gevolg van een verbod in de ons omringende landen.

Langdurig parkeren van complete vrachtwagens, gedurende een weekend of langer, komt regelmatig voor op de parkeerplaatsen langs het hoofdwegenet. Door dit oneigenlijk gebruik van verzorgingsplaatsen ontstaat met name langs druk bereden corridors een tekort aan parkeerplaatsen voor chauffeurs die (kort) willen rusten. Rijkswaterstaat of politie kan hier niet op handhaven, aangezien er geen wettelijke parkeerduurbeperking is. Daarom is mijn beleid erop gericht dat chauffeurs die langere tijd willen parkeren of rusten gebruik maken van private truckparkings langs het onderliggend wegennet. Zo zijn de verzorgingsplaatsen langs het

hoofdwegennet beschikbaar voor de korte rust, waar ze feitelijk voor bedoeld zijn, en bovendien staan de langparkeerders beveiligd, wat diefstal voorkomt.

De leden van de VVD-fractie vragen of ik van mening ben dat de wet- en regelgeving inzake rij- en rusttijden inmiddels zo complex is geworden dat er juist verschillen in de praktijk ontstaan? Voorts vragen zij hoe 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, waarbij werkgevers moeten zorgen voor een betere, vervangende accommodatie, precies gaat betekenen en of hier ook de beveiligde parkeerplaatsen en verzorgingsparkeerplaatsen in Nederland onder vallen.

Het gaat bij de regelgeving inzake de rij- en rusttijden om complexe regelgeving die eenduidige interpretatie vergt om werkbaar te zijn. Mijn inzet is deze regels te verhelder en niet deze nog meer complex te maken. Wat precies onder geschikte accommodatie moet worden verstaan is momenteel onderwerp van de besprekingen. De meeste lidstaten, inclusief Nederland, vinden meer helderheid over dit begrip noodzakelijk. Of beveiligde parkeerplaatsen met voldoende verzorgingsmogelijkheden hieronder vallen staat nog open.

De leden van de VVD-fractie vragen of ik de uitkomsten van de Raadswerkgroep over de Detacheringsrichtlijn kan delen en toelichten. Voorts vragen zij mijn mening over de reikwijdte van de Detacheringsrichtlijn en mijn mening of de administratieve en financiële lasten voor de transportsector enorm zullen toenemen als ook doorvoer en bilateraal vervoer onder detachering wordt gevoegd. 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.

Voor het antwoord op deze vraag verwijs ik naar de beantwoording op de vragen van de leden van de VVD-fractie in het algemene deel.

De leden van de VVD-fractie willen graag uiteengezet zien wat de invoering van een controle op periodes van andere werkzaamheden dan rijden betekent voor de huidige praktijk, met name in relatie tot de bevoegdheid van de EC. Bovendien willen deze leden graag uiteengezet zien op welke sociale voorwaarden EU-chauffeurs in Nederland aanspraak kunnen maken bij een detachering en op welke wijze de administratieve lasten met dit voorstel worden beperkt. Voorts vragen de leden of er een fraudegevoeligheidsanalyse is uitgevoerd, aangezien ervoor gekozen is om een handmatige invoering in de tachograaf te gebruiken.

In het voorstel over de wijziging van de richtlijn over de handhavingvoorschriften stelt de Commissie voor om haar bevoegdheid te geven voor het opstellen van uitvoeringshandelingen voor een gemeenschappelijke aanpak. Deze uitvoeringshandelingen worden in overleg met lidstaten opgesteld en lidstaten stemmen over de voorgestelde uitvoeringshandelingen via de gekwalificeerde meerderheidsprocedure. Hoe deze uitvoeringshandelingen eruit zullen zien is op dit moment niet te zeggen, de voorstellen voor deze uitvoeringshandelingen zullen pas gepresenteerd worden nadat de wijziging van de richtlijn over handhavingvoorschriften is vastgesteld en in werking is getreden.

Overeenkomstig de Wet arbeidsvoorwaarden gedetacheerde werknemers in de Europese Unie (WagwEU) zijn werkgevers verplicht bepaalde minimumarbeidsvoorwaarden toe te kennen aan het personeel dat tijdelijk in Nederland komt werken. De zogenoemde harde kern van de arbeidsvoorwaarden bestaat in ieder geval uit de Nederlandse arbeidswetten: de Wet minimumloon en vakantiebijslag, de Arbeidstijdenwet, de Arbeidsomstandighedenwet, de Wet allocatie arbeidskrachten door intermediairs en de Algemene wet gelijke behandeling. Het voorstel wil via eenduidigheid in de toepassing van de detachingsregels op het wegvervoer de huidige verschillen tussen lidstaten in de vereiste administratieve verplichtingen opheffen. Er is geen fraudegevoeligheidsanalyse uitgevoerd ten aanzien van de handmatige invoering in de tachograaf.

De leden van de PVV-fractie vragen aan mij of ik ook tegen de rij- en rusttijdenregeling in het verweer ga gezien de complexiteit.

Zoals gemeld is mijn inzet deze regels te verhelderen zodat eenduidige interpretatie mogelijk wordt. Daarmee moeten ook de verschillen in uitleg die lidstaten aan deze regels geven worden weggenomen.

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

De EC heeft de gevolgen van de herziene detacheringsrichtlijn in beeld gebracht met het impact assessment (SWD (2017) 52) bij het Commissievoorstel over de herziene detacheringsrichtlijn. Op dit moment staat de tekst van de herziene Detacheringsrichtlijn nog niet vast. Zoals ik heb aangegeven bij de beantwoording van de vragen van de leden van de VVD-fractie heeft de Raad van Ministers op 23 oktober zijn positie bepaald en zullen Raad en Europees Parlement nu een akkoord moeten bereiken over de tekst van de richtlijn in de triloof fase. Pas als dit akkoord bereikt is, kan een verdere analyse worden gemaakt.

Zoals in het regeerakkoord is aangegeven zal het kabinet in deze onderhandelingen blijven inzetten op een gelijk speelveld voor bedrijven en werknemers om te voorkomen dat op arbeidsvoorwaarden wordt geconcurrereerd tussen werknemers uit verschillende EU-lidstaten. Gelijk werk op dezelfde plaats moet beloond worden met gelijk loon.

De leden van de D66-fractie vragen of ik kan aangeven wanneer de «lex specialis» voor de transportsector inhoudelijk wordt besproken en wat de Nederlandse positie is ten aanzien van dit voorstel?

Onder het huidige Voorzitterschap is een eerste begin gemaakt met de bespreking van de «lex specialis», de verdere inhoudelijke bespreking zal naar verwachting onder het inkomend Bulgaars EU-Voorzitterschap worden opgepakt. Inzet van Nederland richt zich enerzijds op de bevordering van de sociale bescherming van chauffeurs, anderzijds op het voorkomen van onnodige administratieve lasten voor het bedrijfsleven (cf. BNC-fiche).

De leden van de GroenLinks-fractie vragen mij in het licht van werknemersrechten om een appreciatie van het voorstel van president Macron van Frankrijk voor een Europees Agentschap voor Gelijke Beloning. Hoe zou zo een agentschap kunnen bijdragen aan betere werkomstandigheden voor internationale chauffeurs?

In hoeverre een apart Europees Agentschap voor gelijke beloning een effectief middel zou zijn om onderbetaling te bestrijden, kan – waar het de transportsector betreft – op dit moment moeilijk gezegd worden. Zolang

de regelgeving onvoldoende duidelijk is, bemoeilijkt dit de handhaving op nationaal niveau, en dat zal op Europees niveau nog gecompliceerder liggen.

De leden van de SP-fractie vragen of mij parkeerplaatsen langs de grens in het weekend bekend zijn en of bosschages als een adequate voorziening kunnen worden beschouwd om zijn behoefte te doen.

Zoals eerder aangegeven is bij mij bekend dat het met name langs druk bereden corridors regelmatig voorkomt dat gedurende een weekend de verzorgingsplaatsen langs het hoofwegennet oneigenlijk worden gebruikt. In plaats van een korte stop verblijven chauffeurs hier voor een langere rustperiode. De verzorgingsplaatsen langs het hoofwegennet zijn sober en doelmatig uitgerust om een korte stop te faciliteren. Op de meeste verzorgingsplaatsen met tankstation zijn toiletten aanwezig die tegen betaling gebruikt kunnen worden. Voor chauffeurs die langere tijd willen parkeren of rusten zijn private truckparkings met voldoende sanitaire faciliteiten langs het onderliggend wegennet beschikbaar.

De leden van de SP-fractie vragen of ik met de komst van een verbod op het doorbrengen van de rust in de cabine tot de conclusie kom 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. Daarnaast vragen zij of ik ga investeren in de capaciteit van de ILT, zodat er gehandhaafd kan worden langs de Nederlandse snelwegen. Daarnaast vragen de bovengenoemde leden om mij binnen Europa hard te maken voor maatregelen om bedrijven te verplichten ervoor te zorgen dat hun chauffeurs in fatsoenlijke omstandigheden hun rust doorbrengen.

Eenzijds kan zelfregulering en het stimuleren daarvan in bepaalde, goed georganiseerde delen van de sector de naleving van de regels bevorderen. Anderzijds blijft strikte handhaving van de Europese wet- en regelgeving nodig. Zoals ook in het BNC-fiche over dit voorstel is uiteengezet acht ik het overnachten in de cabine ten behoeve van de wekelijkse rust in principe acceptabel indien daarbij sprake is van een parkeerplaats met voldoende voorzieningen. Mijn steun voor een verbod op het overnachten in de cabine is gebaseerd op het verkrijgen van een level playing field met de omringende landen.

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

Ik verwijs met betrekking tot dit onderwerp naar mijn antwoord op eenzelfde vraag van de D66.

De leden van de SGP-fractie 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 ik mogelijkheden zie om bij de toepassing van de detachingsregels onderscheid te maken tussen derdelandenvervoer en bilateraal vervoer.

Met de voorgestelde aanpassing van de detachingsregels, inclusief de zogenaamde lex specialis voor het wegvervoer, moet een einde worden gemaakt aan de huidige lappendeken van de toepassing van de detachingsregels op het wegvervoer. Zolang deze aanpassingen nog niet van kracht zijn tracht de Commissie via inbreukprocedures de oneigenlijke toepassing door lidstaten van de detachingsregels op het wegvervoer te

voorkomen. Het is in dit stadium nog te vroeg om iets te kunnen zeggen over de mogelijkheid om een onderscheid te maken tussen derdelandenvervoer en bilateraal vervoer.

De leden van de SGP-fractie vragen of ik een voorstel zou kunnen steunen om 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.

Zoals ook in het BNC-fiche over dit voorstel is uiteengezet acht ik het overnachten in de cabine ten behoeve van de wekelijkse rust in principe acceptabel indien daarbij sprake is van een parkeerplaats met voldoende voorzieningen. Mijn steun voor een verbod op het overnachten in de cabine is gebaseerd op het verkrijgen van een level playing field met de omliggende landen.

Voorts vragen deze leden waarom voor de voorgestelde pauzeregelingen in de voorgestelde tweewekelijkse rijtijdnorm is gekozen.

De pauzeregeling is vastgelegd in de bestaande verordening over rij- en rusttijden ((EG) 561/2006) en de EC heeft in het EU-mobiliteitspakket geen wijziging van deze pauzeregeling voorgesteld. Dit geldt eveneens voor de tweewekelijkse rijtijdnorm.

Vragen en opmerkingen over wegbeprizing en duurzaam transport

De leden van de VVD-fractie vragen om een toelichting op de onderbouwing door de EC van het voorstel, waarbij doelstellingen en politieke keuzes worden genoemd, welke volgens deze leden tot het nationale beleid der lidstaten behoort en vragen of de Minister deze mening van de leden deelt, zo nee, waarom niet, zo ja, wat wordt de Nederlandse inzet.

De EC heeft als taak om de doelen van de Europese Unie te realiseren en kan hiertoe voorstellen van wetgeving doen. Op sommige punten hoopt zij met een strakkere aansturing uit Europa, meer grip te krijgen op het behalen van die doelstellingen en het oplossen van problemen, zoals CO₂-emissies en files.

Zoals uiteengezet in het BNC-fiche, vindt Nederland het belangrijk dat het een nationale bevoegdheid blijft om al dan niet wegbeprizing in te voeren. Daarnaast vindt het Kabinet het van belang dat er Europese kaders zijn om het vrij verkeer van personen en goederen in goede banen te leiden en discriminatie van buitenlandse weggebruikers te voorkomen. Het voorstel voorziet hierin en bevat om die reden ook een uitbreiding van de reikwijdte van de richtlijn naar bussen, touringcars, personen- en bestelvoertuigen. Op een aantal punten is het Kabinet niet overtuigd door de onderbouwing van de EC en wordt het voorstel te stringent gevonden. Het gaat allereerst om de voorgestelde verplichte afschaffing van het vignet. Daarnaast vindt het Kabinet het regelen van middelen voor beheer en onderhoud van de infrastructuur een nationale afweging. Het voorgestelde oormerken van inkomsten uit een congestieheffing is daarom onwenselijk. Ten derde is het Kabinet van mening dat de voorgestelde verplichting om het tarief te differentiëren naar CO₂-uitstoot, een nationale beslissing moet blijven. Tot slot is het Kabinet niet overtuigd van de noodzaak tot een jaarlijks uitgebreide rapportageverplichting zoals nu voorgesteld door de EC. Dit brengt namelijk enorme administratieve lasten met zich mee.

De leden van de VVD-fractie vragen in het bijzonder naar de verhouding tussen het voorstel en het Europese bronbeleid op het gebied van voertuigemissies in relatie tot de rol en eigen verant-

woordelijkheid die lidstaten hebben in het tegengaan van milieuvervuiling.

De EC is van mening dat wegbeprijzing als instrument een bijdrage kan leveren aan het behalen van de milieudoelstellingen. Dit staat los van de aanscherping van het Europese bronbeleid dat zowel CO₂ als luchtverontreinigingsemissies omlaag moet brengen. Zoals u weet vind ik het aan de Lidstaten om te bepalen hoe milieudoelstellingen moeten worden gehaald.

De leden van de VVD benadrukken de eigen verantwoordelijkheid van lidstaten inzake de (financiering van) infrastructuur en vragen een toelichting van de Minister inzake het voorkomen van een Europese verplichting dat opbrengsten uit Nederlandse (wegen)belasting in welke vorm dan ook kunnen dienen als structurele financieringsbron voor infrastructuur elders in Europa en of de Minister deze mening deelt.

Dit Kabinet deelt de mening dat de infrastructuur in lidstaten een nationale aangelegenheid is. Dit geldt ook voor de inzet van middelen afkomstig uit nationale belastingen. Het subsidiariteitsoordeel is dan ook negatief voor wat betreft het oormerken van inkomsten uit een congestieheffing. De inzet in Brussel van het Kabinet zal hiermee in lijn zijn.

De leden van de VVD vragen wat wordt bedoeld met 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, waarom hiervoor de beoogde opbrengsten noodzakelijk zijn en wie hierover besluit.

De geldende eurovignetrichtlijn (1999/62/EG) bevat artikel 9, tweede lid, waarin is voorgeschreven dat lidstaten bepalen hoe inkomsten uit hoofde van deze richtlijn worden gebruikt. Daarin is kort samengevat bepaald dat de inkomsten uit infrastructuur- en externekostenheffingen, of het financiële waarde-equivalent van deze inkomsten, moeten worden aangewend ten voordele van de vervoerssector en tot optimalisering van het gehele vervoersysteem. Met deze bepaling benadrukt de EC dat gelden die worden opgehaald met (tol)heffingen, door lidstaten ook daadwerkelijk worden ingezet voor het verbeteren van het mobiliteitsstelsel, bijvoorbeeld voor de financiering van nieuwe infrastructuur of bijvoorbeeld de verkeersveiligheid in het kader van het vervoersstelsel.

In het nieuw opgenomen derde lid van artikel 9 schrijft de EC voor dat inkomsten uit de congestieheffing moeten worden besteed om in het bijzonder de congestieproblematiek aan te pakken, door:

- a) de ondersteuning van openbaar vervoer en infrastructuur daarvoor;
 - b) het wegwerken van knelpunten op het trans-Europese vervoersnetwerk;
 - c) de ontwikkeling van alternatieve infrastructuur voor vervoergebruikers.
- Meerdere landen hebben hierover vragen gesteld of opmerkingen gemaakt. Nederland heeft zich scherp uitgesproken tegen dit artikel. Besluitvorming hierover vindt plaats via het reguliere wetgevingsproces van Brussel. Dat wil zeggen dat het voorstel met een gekwalificeerde meerderheid moet worden aangenomen.

De leden van de VVD-fractie vragen wat het krachtveld tussen de lidstaten is op het dossier voor wat betreft de rapportageverplichtingen en wat de EC daarmee wil bereiken. De leden van de VVD-fractie uiten de zorgen dat de EC hiermee nieuwe bevoegdheden krijgt om te sturen op de wijzen waarop Nederland zijn

wegenbelasting inricht of in zijn infrastructuur investeert en die onderhoudt en vragen of die zorgen kunnen worden weggenomen. Daarnaast vragen deze leden wat de EC met de rapportages gaat doen, welke bevoegdheden de EC krijgt 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.

Meerdere lidstaten hebben net als Nederland aangeven dat de voorgestelde rapportageverplichtingen te frequent en te gedetailleerd worden gevraagd. Er is nog geen eenduidig krachtenveld weer te geven, omdat niet alle lidstaten hun positie kenbaar hebben gemaakt en er sprake is van veel studie-voorbehouden en daarmee voorlopige posities.

De EC hoopt meer inzicht te krijgen in de inkomsten van wegbeprijzing en uitgaven aan de nationale infrastructuur en daardoor meer duidelijkheid te kunnen verschaffen over de situatie in alle lidstaten. Daarnaast wil zij achterhalen wat de best practices zijn en hoeveel de gebruiker van betaalde wegbeprijzing terugziet in de infrastructuur. Een duidelijke link hiertussen bepaalt het draagvlak voor wegbeprijzing bij de gebruiker (de gebruiker/vervuiler betaalt). De EC houdt vast aan een scherpere rapportageverplichting, maar heeft in een eerste bespreking aangeven dat frequentie en detailniveau bespreekbaar zijn.

De EC kan met een rapportageverplichting niet bepalen hoe lidstaten de nationale budgetten inzetten. Er zijn dan ook geen nieuwe bevoegdheden aan de EC. Ik kan de zorgen van de leden van de VVD-fractie zonder meer wegnemen.

De leden van de VVD-fractie vragen inzicht in de onderlinge afhankelijkheid en samenhang tussen de EETS- en de Eurovignetrichtlijn om te bezien of de Eurovignetrichtlijn de basis is voor de EETS-richtlijn.

De EETS-richtlijn en Eurovignetrichtlijn zijn op zichzelf staande richtlijnen die geen (juridische) afhankelijkheid kennen ten opzichte van elkaar. Beide richtlijnen gelden onafhankelijk van elkaar en ook de wijzigingen van deze richtlijnen kunnen onafhankelijk van elkaar in werking treden. Desalniettemin positioneert de Europese Commissie beide richtlijnen gezamenlijk als onderdeel van een pakket aan beleidsmaatregelen op het gebied van wegbeprijzing en duurzaam transport. De eurovignetrichtlijn biedt een kader voor wegbeprijzing voor vrachtoertuigen. Voorgesteld wordt dit uit te breiden tot alle voertuigen. De EETS-richtlijn geldt reeds voor alle voertuigen, maar alleen voor systemen met een OBU (On Board Unit). Voorgesteld wordt dit uit te breiden naar alle systemen, dus ook ANPR-systemen zonder OBU. De EC hoopt zo de interoperabiliteit van bestaande systemen te verbeteren als ook een eenduidig kader voor wegbeprijzing voor alle voertuigen te geven.

De leden van de VVD-fractie vragen hoe de implementatie van EETS in de praktijk wordt voorgesteld, wat dit betekent voor het gebruik van ANPR-gegevens door de Nederlandse overheid en op welke manier hierdoor de gegevensuitwisseling voor niet betaalde tolheffing wordt verbeterd.

De nieuwe EETS-richtlijn beïnvloedt het gebruik van «Automatic Number-Plate Recognition»-gegevens (ANPR) door de Nederlandse overheid niet. Zoals door mijn voorganger is aangegeven, wordt met het opnemen van een juridische grondslag in de richtlijn voor het uitwisselen van informatie de handhaving van de voorgenomen toekomstige elektronische tolsystemen op de Blankenburgverbinding en de ViA15 fors verbeterd. Door de juridische grondslag, moeten gegevens van weggebruikers met een buitenlands kenteken die de tolheffing niet tijdig voldoen, verplicht worden verstrekt aan de relevante Nederlandse uitvoeringsorganisaties. Indien een weggebruiker de tol tijdig betaalt, worden er dus geen

gegevens uitgewisseld. Omgekeerd zal RDW, als nationaal contactpunt, ook een rol hebben in het verstrekken van gegevens van Nederlandse kentekenhouders die in het buitenland een toegerelateerde overtreding begaan. Overigens bestaat een deel van de laatstgenoemde uitwisselingsvorm al, omdat RDW deze gegevens nu al moet verstrekken op basis van artikel 8a van het Kentekenreglement.

Om de uitwisseling in de praktijk mogelijk te maken, kan gebruik worden gemaakt van het al bestaande European CAR and driving licence Information System (Eucaris). Dit is een door de RDW opgezet samenwerkingsverband en systeem waarmee de EU-landen transportgerelateerde informatie uitwisselen. Zij wisselen bijvoorbeeld voertuig- en rijbewijsgegevens uit. Het systeem wordt ook ingezet voor de uitwisseling van gegevens voor handhaving, onder andere ten behoeve van snelheidsboetes. Omdat het systeem al bestaat, is het inregelen van de uitwisseling ten behoeve van niet betaalde tolheffing relatief eenvoudig. Er is ook geen noodzaak tot aanpassing van belastingverdragen.

De leden van de VVD-fractie vragen of de EC met het voorstel lidstaten 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 Nederlandse inzet in dezen.

Zoals uiteengezet in het BNC-fiche en besproken met uw Kamer in het AO EU-mobiliteitspakket op 27 juni 2017 is de keuze of wegbeprijzing wordt ingevoerd aan de lidstaten. De EC is evenwel voorstander van het afschaffen van vignetten en stelt voor dit per 31.12.2023 te doen voor vignetten voor zware bedrijfsvoertuigen en per 31.12.2027 voor vignetten voor personenvoertuigen. Het huidige kader voor vrachtvoertuigen in de Eurovignetrichtlijn, wordt aangepast en het toepassingsbereik wordt uitgebreid met andere voertuigen, zoals personenvoertuigen, bussen en touringcars.

De uitbreiding naar bussen, touringcars en personenvoertuigen acht het Kabinet in beginsel niet nodig, omdat lidstaten er nu al voor kunnen kiezen om deze voertuigen onder hun nationale tolsystemen op te nemen. Indien de uitbreiding er toch komt, vindt het Kabinet het wel belangrijk dat de tariefstructuur voor busvervoer zo wordt ingericht dat dit niet leidt tot hogere heffingen voor het vervoer per bus dan binnen Nederland gangbaar is.

Zoals uiteengezet in het BNC-fiche vindt het Kabinet het verder van belang dat er Europese kaders zijn om het vrij verkeer van personen en goederen in goede banen te leiden en discriminatie van buitenlandse weggebruikers te voorkomen. Met de uitbreiding van de reikwijdte van vrachtvoertuigen, naar ook bussen, touringcars, personen- en bestelvoertuigen wordt hierin voorzien en wordt daarmee een eenduidig Europees kader gegeven ook voor deze voertuigen.

De leden van de VVD-fractie vragen om een toelichting op de onderbouwing van het voorstel van de EC, in het bijzonder het voorkomen van discriminatie, nu de inbreukprocedure tegen Duitsland eerder is beëindigd en vraagt waarom bestaande bevoegdheden terzake niet worden ingezet

De EC stelt vast dat in het bijzonder buitenlanders vaak een vignet voor korte duur kopen en ziet daarom scherp toe op de prijsverhouding voor deze vignetten ten opzichte van de kosten voor een jaarvignet. De huidige

eurovignetrichtlijn bevat het kader voor wegbeprijzing voor zware bedrijfsvoertuigen vanaf 3,5 ton. Er is een specifieke bepaling opgenomen over de prijsverhouding voor kortdurende vignetten. Voor vignetten voor personenvoertuigen bestaat enkel een mededeling van de EC uit 2012 (BNC-fiche mededeling richtsnoeren vignet lichte particuliere voertuigen, Kamerstuk 22 112, nr. 1432), en de EC heeft ter zake enkel de bevoegdheden die ze heeft als hoedster van het EU recht. Mede hierom wenst de EC het toepassingsbereik voor de richtlijn uit te breiden naar ook personenvoertuigen. De EC had hier ook aandacht voor in haar – inmiddels gesloten – inbreukprocedure tegen Duitsland. Overigens heeft Duitsland naar aanleiding van die procedure meer prijscategorieën opgenomen voor kortdurende vignetten (10 dagen of twee maanden). Het vraagstuk van prijsverhoudingen voor de verschillende duur van vignetten speelt niet bij een infrastructuurheffing, waarbij voor een specifieke afstand wordt betaald. Buitenlanders betalen immers net als eigen inwoners voor de gereden afstand.

De leden van de PVV-fractie vragen wat het voornemen van het nieuwe Kabinet om een kilometerheffing voor vrachtverkeer betekent voor de inbreng in Brussel inzake het EU-mobiliteitspakket.

Het voornemen van dit Kabinet om een kilometerheffing voor vrachtverkeer in te voeren, verandert niets ten aanzien van het kabinetsstandpunt inzake het EU-mobiliteitspakket. Het subsidiariteitsoordeel is en blijft negatief voor het voorstel voor het verplicht afschaffen van vignetten en het oormerken van inkomsten uit een congestieheffing.

De leden van de PVV-fractie vragen of Nederland samen met Oostenrijk het verzet tegen het Duitse tolsysteem doorzet en wanneer hier enige progressie te verwachten is. De leden van de PVV-fractie vragen verder indien het verzet tegen het Duitse tolvignet niet wordt doorgezet met Oostenrijk, waarom het Kabinet dit naast de toekomstige kilometerheffing voor vracht in Nederland acceptabel vindt.

Oostenrijk is tegen het invoeren van een vignet voor personenvoertuigen en campers in Duitsland, waarbij de Duitse kentekenhouders een minimaal één-op-één compensatie krijgen via de Duitse wegebelasting, zodat feitelijk alleen de buitenlanders de kosten van het vignet voelen. De Tweede Kamer heeft het Kabinet voor de zomer opgeroepen alle mogelijke juridische middelen in te zetten om de invoering van de tol te verhinderen. Daarin wordt nauw opgetrokken met Oostenrijk, dat reeds heeft aangekondigd naar het Hof van Justitie te stappen. Nederland heeft het voornemen zich aan te sluiten bij Oostenrijk, maar zal eerst een nadere analyse doen van de juridische onderbouwing van Oostenrijk, alvorens een definitief besluit te nemen.

Verder is in het Regeerakkoord aangegeven dat er een kilometerheffing voor vrachtverkeer gaat komen. De inkomsten uit de heffing zullen in overleg met de sector worden teruggesluisd naar de vervoerssector door verlaging van de motorrijtuigenbelasting op vrachtauto's en gelden voor innovatie en verduurzaming. Een kilometerheffing is acceptabel omdat het gebaseerd is op het principe «de vervuiler betaalt/de gebruiker betaalt».

De leden van de VVD vragen of de voorgenomen Nederlandse tolheffing voor vrachtwagens wordt vormgegeven op basis van Eurovignet- of EETS-richtlijnen en wat de lopende herziening van deze richtlijnen (aan kosten) betekent voor het Nederlandse systeem.

Het Kabinet zal de uitgangspunten voor de kilometerheffing voor vracht uitwerken. Een dergelijke kilometerheffing zal altijd conform bestaande EU-wetgeving moeten worden vormgegeven. De huidige Europese

wetgeving biedt overigens al enige jaren een kader voor een kilometerheffing voor vracht. Wel zal het Nederlandse systeem zodanig worden ingericht dat toekomstige wijzigingen als gevolg van een herziene richtlijn, bijvoorbeeld inzake tariefdifferentiatie, op termijn makkelijk en waar mogelijk met een minimum aan kosten kunnen worden doorgevoerd.

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.

Het uitgangspunt van de voorgestelde herzieningen van richtlijnen is nog steeds een betere interoperabiliteit van bestaande systemen (EETS), als ook een kader wegbeprijzing voor alle voertuigen (Eurovignet). Daarbij is het nog altijd aan de lidstaat of een systeem wordt ingevoerd en wat Nederland betreft blijft dit ook het uitgangspunt voor het te kiezen systeem, te weten een gebruiksheffing (vignet) of een afstandgebaseerde infrastructuurheffing (bijv. kilometerheffing of tolwegen).

Vormen van wegbeprijzing zijn mogelijk in aanvulling op bestaande autobelastingen. De richtlijn stelt wel regels over de toepassing van de verschillende wegbeprijzingsinstrumenten. Een vignet kan niet gelijktijdig met een kilometerheffing voor hetzelfde wegennet worden opgelegd. Daarnaast bevat de Eurovignetrichtlijn minimumtarieven voor de motorrijtuigenbelasting voor vrachtvoertuigen. In het herzieningsvoorstel wordt voorgesteld deze minimumtarieven over een periode van vijf jaar af te bouwen tot € 0. Dit betekent dat lidstaten die een motorrijtuigenbelasting voor vrachtvoertuigen kennen, niet meer gehouden zijn tot een minimumtarief.

In het geval van een kilometerheffing voorziet de richtlijn in een samengestelde heffing; een infrastructuurheffing (bedoeld voor het minimaal terugverdienen van gemaakte aanleg-, onderhouds-, exploitatie- en ontwikkelingskosten in verband met de infrastructuur) en zo nodig een externekostenheffing (toegepast om door het verkeer veroorzaakte milieukosten terug te verdienen).

De leden van de D66-fractie vragen welke kansen de Minister ziet om de diverse nationale systemen voor wegbeprijzing te uniformeren en te moderniseren?

Het Kabinet ziet vooral een kans waar het betreft de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen. Dit is belangrijk voor de goede werking van het vrije verkeer en vervoer van personen en goederen. De vrachtsector wordt momenteel geconfronteerd met de noodzaak om diverse OBU's voor verschillende systemen in het voertuig te hebben voor internationaal transport. Wanneer de markt in grotere mate OBU's aanbiedt, welke voor verschillende systemen in meerdere landen geschikt zijn, worden onnodige lasten voor de gebruiker voorkomen en kan een vrachtvoertuig uiteindelijk met minder OBU's in het voertuig terecht. De herziene EETS-richtlijn draagt hieraan bij, ook gelet op de vereenvoudiging van eisen aan OBU's voor personenvoertuigen, zoals het loslaten van de verplichting om satelliettechnologie in de OBU te hebben.

Voor wat betreft de nationale systemen in Nederland, was de Eurovignetrichtlijn reeds van toepassing op de tolprojecten Blankenburgverbinding en ViA15. De Westerscheldetunnel en Kiltunnel vallen met het herzieningsvoorstel ook onder de Eurovignetrichtlijn, maar slechts enkele

bepalingen van de richtlijn zijn van toepassing, die niet noemenswaardig afwijken van de huidige situatie.

Het toepassingsbereik van de EETS-richtlijn wordt met de herziening uitgebreid tot alle elektronische systemen, waar niet enkel contant wordt betaald. Wel is een uitzondering opgenomen zodat bestaande systemen (bijvoorbeeld voor de Westerscheldetunnel en de Kiltunnel), pas na een systeemwijziging moeten voldoen aan technische eisen van de richtlijn. Ook de tolprojecten ViA15 en Blankenburgverbinding vallen daarmee onder de EETS-richtlijn. Om de inning van buitenlandse vrachtwagens zo succesvol mogelijk te maken, zal het tolsysteem voor de Blankenburgverbinding en ViA15 OBU's al faciliteren.

Het Kabinet werkt de in het regeerakkoord opgenomen kilometerheffing voor vrachtwagens momenteel verder uit. In de uitwerking wordt ook de relatie met bestaande nationale systemen voor wegbeprijzing meege-
nomen.

De leden van de GroenLinks-fractie pleiten ervoor om bij de ontwikkeling van een standaard voor tolsystemen in Europa, rekening te houden met een mogelijke uitbreiding in de toekomst naar personenauto's.

De interoperabiliteit van bestaande systemen zoals geregeld in de EETS-richtlijn voorziet reeds in de interoperabiliteit van systemen met OBU (on board units) voor personenvoertuigen. Het voorstel tot herziening hiervan behelst ook de optie dat de OBUs voor deze voertuigen (in tegenstelling tot OBUs van vrachtwagens) geen satelliet technologie behoeven, daar deze in de praktijk vooralsnog overbodig is voor personenvoertuigen. Dit zal naar verwachting de interoperabiliteit van deze markt stimuleren.

De herziening van de Eurovignetrichtlijn behelst het voorstel dat het toepassingsbereik wordt uitgebreid naar ook personenvoertuigen, als ook bussen en touringcars, opdat een eenduidig kader geldt voor alle voertuigen.

De leden van de GroenLinks-fractie willen graag weten of moderne auto's, die alle zijn uitgerust met boardcomputers 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.

Op 1 september 2017 is een nieuwe testcyclus voor het meten van voertuigemissies in werking getreden. Deze wereldwijd geharmoniseerde testcyclus (Worldwide harmonized Light vehicles Test Cycles, WLTC) maakt onderdeel uit van een vernieuwde testprocedure (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure, WLTP). Deze cyclus komt meer overeen met reële rijomstandigheden. Daarnaast zijn voor het prepareren van de te testen voertuigen strenge regels afgesproken. Voor de luchtvervuilende emissies is de Real Driving Emissions (RDE) regelgeving onlangs in werking getreden. Het is de verwachting, dat de aangegeven verbruik- en emissiecijfers hierdoor meer in lijn komen te liggen met de werkelijke emissies op de weg. Wat betreft het testen van CO₂ op de weg, bereidt de EC momenteel een voorstel voor. Hierbij wordt nadrukkelijk gekeken naar de onboard diagnostische systemen, zoals boardcomputers. Mogelijk dat we hierdoor over een aantal jaren kunnen beschikken over een instrument dat een betrouwbaar inzicht geeft in het daadwerkelijke brandstofverbruik in de praktijk en de daaraan gekoppelde CO₂-emissies.

In lijn met de vraag over emissie en verbruik in de praktijk, zijn de leden van de GroenLinks-fractie benieuwd wat is afgesproken om manipulatie en fraude met de registratie van verbruik- en emissiedata te voorkomen.

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 hier voorliggende voorstel voor monitoring en rapportage van CO₂-uitstoot van zware bedrijfsvoertuigen en bussen vormt samen met het meetinstrument VECTO de basis voor een CO₂ norm voor deze voertuigcategorieën. De Europese Commissie komt naar verwachting in 2018 met een voorstel daaromtrent. De norm zelf zal vermoedelijk een aantal jaren later van kracht worden, zodat fabrikanten zich hierop kunnen voorbereiden.

Om mogelijke fraude tegen te gaan zijn een aantal voorzorgsmaatregelen getroffen (sommige daarvan zijn nog onderwerp van onderhandelingen in de EU):

- a) Een unieke code wordt toegevoegd aan de certificeringsdata en aan de VECTO CO₂ resultaten, die het mogelijk maakt om te verifiëren dat de data niet gemanipuleerd zijn;
- b) De typegoedkeuringsinstanties controleren de testen van componenten en het proces van de VECTO-simulaties;
- c) De geproduceerde componenten moeten onder toezicht van typegoedkeuringsinstanties door fabrikanten worden gecontroleerd op de zogenaamde conformiteit van de productie, oftewel dat deze niet afwijken van het exemplaar dat de certificeringstest onderging;
- d) Data van de testen zijn opvraagbaar voor derde partijen, waardoor het mogelijk wordt om voor verdachte voertuigen/componenten een her-test op componenten uit te voeren;
- e) Fabrikanten moeten voor een deel van hun voertuigen een test op de weg uitvoeren en de resultaten hiervan vergelijken met het VECTO-resultaat. Als voertuigen buiten een nog te bepalen tolerantie vallen, zal onderzocht worden wat de reden hiervoor is;
- f) Deze test op de weg kan ook door lidstaten, typekeurende instanties en/of onafhankelijke derde partijen worden uitgevoerd.

De leden van de CU-fractie vragen welke gevolgen het nieuwe regeerakkoord heeft voor de Nederlandse inzet ten aanzien van het voorstel tot wijziging van de eurovignetrichtlijn en op welke manier de Minister zich in de EU ervoor inzet dat de Europese voorstellen passen binnen deze nationale voornemens voor een kilometerheffing voor vrachtverkeer.

Het voornemen van het Kabinet om een kilometerheffing voor vrachtverkeer in te voeren, verandert niets ten aanzien van het kabinetsstandpunt inzake het EU-mobiliteitspakket. Het subsidiariteitsoordeel is en blijft negatief voor het voorstel voor het verplicht afschaffen van vignetten en het oormerken van inkomsten uit een congestieheffing. De huidige eurovignetrichtlijn biedt daarbij al enige jaren een kader voor een kilometerheffing voor vracht, zoals dit ook is toegepast door België bij de invoering van een kilometerheffing van vracht.

De leden van de ChristenUnie-fractie 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. Ze vragen verder 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?

Het VECTO-instrument vormt samen met het hier voorliggende voorstel voor het monitoren en rapporteren van CO₂ van zware bedrijfsvoertuigen en bussen een belangrijke stap in richting van een CO₂-norm voor specifiek deze voertuigen. Deze norm, waarvoor de Europese Commissie in 2018 een voorstel indient, moet bijdragen aan de reductie van broeikasgasemissies in de transportsector en tegelijkertijd innovatie op het gebied van brandstofreductie en alternatieve aandrijflijnen bevorderen. VECTO is een simulatiemodel dat is bedoeld als een middel om CO₂-emissies van zware voertuigen als geheel inzichtelijk te maken. Om VECTO een resultaat te laten berekenen is onder andere data benodigd over de transmissie, de assen, de banden, en de luchtweerstand van het voertuig. Om deze data te verkrijgen zijn specifieke certificeringstesten ontwikkeld voor elk van deze componenten. Aangezien deze detailinformatie niet voorhanden is voor het bestaande wagenpark kan VECTO hier niet aan rekenen. Hierbij is wel van belang te vermelden dat de gemiddelde leeftijd van een vrachtwagen veel jonger is dan van personenauto's, omdat de vrachtautovloot veel sneller verjongt dan het wagenpark van personenvoertuigen.

De typegoedkeurende instantie is verantwoordelijk voor de correctheid van de data, maar de fabrikant levert deze data aan. Daarnaast zijn er meerdere datastromen, die ook qua inhoud van elkaar verschillen. De fabrikant produceert een overzicht van alle gegenereerde data voor de typegoedkeurende instantie, vervolgens worden componenten per voertuig aan elkaar gelinkt voor de VECTO-simulatie. De eindgebruiker, de klant die de truck koopt, ontvangt een datablad met een beknopt overzicht van relevante data. De typegoedkeuringsinstantie rapporteert tenslotte de data naar de Commissie voor de monitoring. De relevante data onder VECTO (rijweerstand, rolweerstand, aerodynamica e.d) bij trucks verschilt fundamenteel van de benodigde inputdata bij schepen en vliegtuigen (bijv. lucht- c.q. waterweerstand), waarvoor de hierboven genoemde certificeringstests niet ontwikkeld zijn. Een VECTO-achtige benadering lijkt dan ook niet zinvol.

De leden van de SGP vragen hoe de Minister de subsidiariteit van de genoemde voorstellen waardeert in het licht van het nieuwe regeerakkoord

Het voornemen van het kabinet om een kilometerheffing voor vrachtverkeer in te voeren, verandert niets ten aanzien van het kabinetsstandpunt inzake het EU-mobiliteitspakket. Het subsidiariteitsoordeel is en blijft negatief voor het voorstel voor het verplicht afschaffen van vignetten en het oormerken van inkomsten uit een congestieheffing.