

Vergaderjaar 2016–2017

34 734

EU-voorstellen: EU-mobiliteitspakket

Nr. 13

VERSLAG VAN EEN WERKBEZOEK

Vastgesteld 21 augustus 2017

Een delegatie van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op maandag 10 juli een werkbezoek gebracht aan Brussel, om het op 31 mei gepubliceerde EU-mobiliteitspakket te bespreken.

De delegatie bestond uit de leden: Van Veldhoven (delegatieleider, D66), Van Helvert (CDA), Visser (VVD), Jetten (D66) en Laçin (SP). De delegatie werd begeleid door EU-adviseur Willemstein.

Permanente vertegenwoordiging (PV) voor de EU

Het werkbezoek start met een bezoek aan de PV EU voor Nederland.

Daar vond als eerste een briefing plaats over het **klimaatpakket**:

- stand van zaken ETS – 3^e triloog start 10 juli, op 13/9 de volgende; doel Estland is afronding oktober maar op dit moment is op een aantal punten (Market stability reserve, carbon leakage; lineaire reductiefactor) nog verdere toenadering nodig tussen EP en Raad. Carbonprijs blijft een probleem als gevolg van een teveel aan rechten.
- non-ETS ofwel effort sharing regulation – op dit moment staat de safety reserve geagendeerd; in de oktoberraad is een algemene oriëntatie voorzien. Net als voor:
- LULUCF – waar het vaststellen van de nullijn het lastigst is; en er een «natuurlijke» splitsing is tussen bosrijke en bosarme lidstaten.

Vervolgens wordt kennisgemaakt met de *nieuwe PV en Plv PV* (resp.

Robert de Groot en Ronald van Roeden). Zij schetsen de **generieke veranderingen** in de EU:

- Er ontstaat meer een sfeer van gezamenlijkheid na de Brexit; hoe nu verder met de EU-27
- een andere machtsbalans; er zijn nu vele «groepjes» zoals de Baltische staten, de Visegrad, de Benelux. NL zat op een aantal dossiers redelijk op 1 lijn met de UK (vrijhandel, liberale markteconomie, administratieve lasten), en zal naar andere samenwerking moeten zoeken.
- Bij de grote pijnpunten (zoals immigratie) wordt een fundamenteel debat omzeild maar er is wel een pragmatische aanpak.

Na dit jaar van Europese verkiezingen (Oos, NL, Fra, Dui) zal weer verder worden gegaan met de fundamentele aanpak van de grote uitdagingen.

Een van die uitdagingen is de financiële situatie van Italië; verder is interessant hoe Frankrijk zich zal ontwikkelen, met zijn interne problemen maar ook met zijn houding t.o. de EU.

De PV geeft nog als tip in het algemeen mee dat de leden ook op bezoek gaan bij parlementen in andere lidstaten, om banden te smeden.

Hierna een tour de table met de PV-medewerkers over luchtvaart, maritiem beleid en typegoedkeuring

• **Luchtvaart:**

- herziening van verordening 868 over tegengaan van oneerlijke concurrentie in de luchtvaart is pas verschenen. Doel: eerlijke concurrentie waarborgen; gericht tegen carriers buiten EU. Er zijn 2 blokken van landen die tegen zijn om verschillende redenen: voor opengooien luchtvaartmarkt (Fin, VK) of juist gericht op connectiviteit (Baltics). Dit heeft een vertragend effect op de onderhandelingen.
- Landen die voor het voorstel zijn, zijn DUI, FRA, NL. Lastige onderhandelingen zijn voorzien. Bij gebleken oneerlijke praktijken kan de EU Commissie volgens het voorstel sancties instellen, daarover is veel discussie wegens de vraag of dit de competentie van de EU Commissie is.
- EU ETS luchtvaart: door de Commissie wordt nog geen voorschot genomen op de ICAO. Zolang er geen afspraken zijn in ICAO-kader wordt teruggevallen op regelgeving EU, inclusief vluchten van en naar EU. Mogelijk zal in het volgende jaar meer duidelijk worden over ICAO afspraken en de consequenties daarvan op het EU beleid voor CO₂-emissies luchtvaart.

• **Wegvervoer:** op de verordening typegoedkeuring motorvoertuigen ligt een raadsbesluit en het EP heeft een positie ingenomen; onderhandelingen gaan nu starten. Op basis van deze verordening zijn real driving emission vanaf 2018 mogelijk. Met de voortgang van dit dossier, komt er mogelijk ook een compromis over de euro 5/6 verordening (over uitstootnormen auto's).

• **Spoorpakket:** het 4^e spoorpakket is als zodanig afgerond maar moet nu uitgewerkt worden in gedelegeerde handelingen. De EU Commissie is bezig met overeenkomsten met derde landen om aan te haken op spoorpakket.

• **Galileo:** het satellietstelsel is operationeel. De industrie, overheden, ngo's en bedrijven kunnen er gebruik van maken omdat de satellieten (28 in 2030) steeds beter en betrouwbaarder zijn.

• Nieuw voorstel voor **passagiersrechten op het spoor**. NS verwelkomt dat zeer omdat (naar hun idee) NL hogere prestatienormen heeft dan elders, zodat het beter is voor het level playing field.

• **Maritiem:**

- tijdens NL voorzitterschap zijn raadsconclusies over de beroepskwalificaties binnenscheepvaart aangenomen. Alle technische regels worden gemaakt door een technisch comité in Straatsburg bij de rijnvaartcommissie.
- blijft nog staan: de vergroening van de binnenvaart. Sector heeft behoefte aan financiële ondersteuning – leningen (AFSI) of subsidie. NL wil graag level playing field behouden en voert gesprekken met de Commissie.
- Zeehavens – er is even rustig waarwater nu de havenverordening is aangenomen.
- Scheepvaart: er is een voorstel (in het kader van Regulatory fitness) voor veiligheid van passagiersschepen, en tevens een voorstel voor registratie van passagiers; betreft digitale uitwisseling gegevens. N.a.v. vraag Jetten: over *Single maritime window* wordt in Nederland (en ook in andere LS) wordt veel geklaagd over

- administratieve lasten, en het is de vraag of het hiermee wordt opgelost.
- Nog op komst: een herziening van de richtlijn havenontvangst (scheepsafval e.d.)
 - N.a.v. vraag Visser over staatssteunregels: naar staatssteun voor havens in België en Frankrijk lopen nog onderzoeken door de EU Commissie. Naar Duitsland wordt geen onderzoek gedaan; havens zijn wel structureel VPB-plichtig, maar draaien op verlies waarmee ze VPB omzeilen.

Europese Commissie – Jocelyn Fardo, dep. Head kabinet Bulc

Jocelyn Fajardo licht toe dat van het EU mobility package met 8 wetgevende voorstellen, er 7 onder de verantwoordelijkheid van EU commissaris Bulc vallen. Alle voorstellen betreffen herzieningen van eerdere richtlijnen / verordeningen. Er was veel tegenstand op voorhand, het pakket is uitgebreid besproken met de sectoren, een aantal nationale parlementen, vakbonden, lidstaten en andere actoren. Bulc wil het pakket graag afronden voor de volgende Europese verkiezingen (medio 2019), maar dat is ambitieus. Een tweede pakket, onder meer op duurzaamheid gericht, verschijnt in november en mogelijk nog een plukje in april 2018. Hij legt uit dat met de huidige voorstellen de interne markt niet goed functioneert, dat er blokvorming is en dat vooral verheldering van bepalingen nodig is, ook om te zorgen voor betere handhavingsmogelijkheden. Maar dat vereist natuurlijk evengoed veel inspanningen door de lidstaten zelf.

Belangrijke issues:

- brievenbusfirma's die sociale en fiscale regels omzeilen. Hij noemt de casus van een Belgisch bedrijf dat ingaat tegen interne markt en chauffeurs exploiteert.
- lichte voertuigen – moet naar gekeken worden hoe daarmee om te gaan.
- detachering van chauffeurs. EU Commissie heeft inbreukprocedures gestart tegen lidstaten die huidige regelgeving niet goed hebben toegepast. Met het nieuwe pakket is een *lex specialis* ontworpen op de algemene detacheringsrichtlijn, waarbij het proportionaliteitsprincipe is toegepast, en waarbij gekeken wordt hoe je goed gebruik kunt maken van tachografen e.d.
- illegale cabotage: huidige regels voldoen niet, daarom herzien, verduidelijkt en een minimum-inspectiefrequentie voorgesteld.
- rust- en rijtijden – ook hier zijn veel onduidelijkheden in de bestaande regels, die de regelgeving lastig handhaafbaar maken, en leiden tot «drivers nomadism».
- wegbeprijzing en tolsystemen – van belang is om de systemen interoperabel te maken en fraude-proof, daarnaast voorstel om nu op basis van afstanden te beprijzen. De EU Commissie heeft niet de intentie om bevoegdheden naar zich toe te trekken en/of beprijzing aan de lidstaten op te leggen.

Vragen & antwoorden

- Vraag Visser naar cabotage, relatie met buurlanden en definities; EU Commissie: interpretatie van wat cabotage-operatie is verschilt nu heel erg tussen lidstaten: bijvoorbeeld als het gaat om het aantal op- en afladingen. Bottom line is: onder de nieuwe regels mag men zoveel als men wil op- en afladen als het maar onder 1 transportcontract valt en binnen de 5 dagen-termijn. Huidige situatie: 3 x in 7 dagen. Aantal op-/afladingen is af te lezen aan «pay bills», maar als die niet te vinden zijn, dan is niet duidelijk hoe lang iemand onderweg is en hoe de cabotage moet worden ingeschat.

Daar wilde de EU Commissie vanaf, vandaar dat het nu op tijd is gebaseerd i.p.v. aantallen op- en afladingen. Bovendien is er nu een omgekeerde bewijslast. Uit het impact assessment kwam de termijn van 5 dagen er als beste uit: bij 4 dagen worden de «business opportuniteiten» verlaagd met 30%, terwijl bij 7 dagen er slechts een voordeel is van 10 tot 15%.

Toegevoegd is verder een buurland-bepaling: de huidige situatie is zo dat je 3 dagen mag blijven in het land waar je aflevert, daarbij dan nog 1 dag buurland en 1 dag derde-land. Nieuwe situatie: om geen «empty runs» te stimuleren wordt maar 1 dag toegestaan met een lege truck. In NL is een grotere druk omdat daar veel ritten eindigen, daarom wordt het beperkt tot buurlanden. Is daarnaast manier om economie te stimuleren. Dit zit allemaal in de vijfdaagse termijn. Meer dan 1 buurland mag, mits binnen die 5 dagen.

- Vraag Laçin naar level playing field en effect op binnenlandse chauffeurs; EU Commissie: voor detachering gaat het om een lex specialis, hierin is aangegeven dat lokale regels van toepassing zijn. Sociale bijdragen verschillen in de diverse lidstaten. Hoe, is ook weergegeven in de impact assessment, een blik daarop kan verrassende inzichten opleveren (m.a.w. verschillen tussen lidstaten kunnen wel heel anders liggen dan we op het eerste gezicht denken).
- Vraag Van Helvert over beprijzing o.b.v. afstand – of dit ingaat tegen vrij verkeer; EU Commissie is van mening dat beprijzing op basis van afstand een juist signaal geeft aan de transportsector – doet recht aan vervuiler-betaalt-beginsel en aan fairness. Is bovendien minder discriminerend. Hij geeft nogmaals aan dat het aan de lidstaten is om tot tol te besluiten, maar als ze besluiten, dan volgens deze beginselen. Technologie maakt het veel beter mogelijk om af te lezen wat een vrachtwagen doet en het is mogelijk om over de grenzen heen te zien.
- Vraag van Van Veldhoven over overdracht bevoegdheden; EU Commissie geeft nogmaals aan dat hij echt niet gelooft dat hiermee bevoegdheden worden uitgebreid, maar wel de reikwijdte van bepaalde verordeningen en richtlijnen. Hij verwacht verhitte discussies tussen Raad en EP, maar denkt dat we eruit komen omdat iedereen voordeel heeft bij de verbeteringen. In de transportraad van 8 juni bleek dat iedereen er «bovenop zit» maar dat lidstaten toch «willing to engage» zijn. En n.a.v. doorvragen door van Helvert of overdracht van bevoegdheden weliswaar niet de intentie zijn maar mogelijk wel een gevolg, geeft hij aan dat de voorstellen wel een aantal karakteristieke verplichten, bijvoorbeeld dat beprijzing gebaseerd wordt op CO₂-uitstoot, en dat er flinke korting is voor elektrische auto's. Wel mogen lidstaten daar iets bovenop of vanaf doen.
- Naar aanleiding van vragen over rust- en rijtijden geeft de EU Commissie aan dat controles beter kunnen plaatsvinden op grond van risicogebaseerd én integraal toezicht: bij aanhouding zowel detachering, cabotage als rust- en rijtijden controleren, kan ook beter straks met een smart tachograaf. Die is vanaf 2019 verplicht voor nieuwe vrachtwagens en vanaf 2024 voor de hele vloot. Eind van het jaar verschijnt een studie naar dit onderwerp, en wordt bezien of een eerdere datum mogelijk is.
- Handhaving: samenwerking met en tussen lidstaten is van groot belang, via de ERRU database gebeurt dit ook al voor een deel.
- Vraag van Jetten naar verblijf in de cabine, en waarom het niet mogelijk is de cabine op te knappen zodat een verblijf daar toegestaan is; EU Commissie antwoordt dat verblijf in de cabine wordt opgevat als werktijd, er zijn ook echt niet de goede faciliteiten, daarvoor is het veel te klein. Wel is er flexibiliteit m.b.t. de tijden, er mag een week van worden afgeweken met kortere weekends, maar als het de 45-uurs rustperiode betreft, dan idealiter thuis of anders toch in een hotel door te brengen.

Europees Parlement – lunch met Europarlementariërs

Een informele lunch met een viertal Europarlementariërs (Wim van de Camp – CDA/EVP; Agnes Jongerius – PvdA/S&D; Matthijs van Miltenburg – D66/Alde; Peter van Dalen – CU/ECR).

Round Table met belangenorganisaties

De werkgevers (EVO, Anne Griffioen) en vakbond (ETF, Christine Tilling en Guus Hagedoorn) in de transportsector zijn vertegenwoordigd, evenals de Brusselse vestiging van Transport Logistiek Nederland (TLN, Myriam Jans en Arthur van Dijk) en de ngo Transport & Environment (William Todts). Daarnaast is Eddy Liégeois namens de Europese Commissie aanwezig, hij is de auctor intellectualis van het mobiliteitspakket deel I.

- EVO geeft aan dat ze de cabotagevoorstellen steunt, terwijl ze nog twijfels heeft over de effecten van de detachingsvoorstellen in verband met de grote verschillen tussen lidstaten op sociaal gebied – zorgen deze voorstellen wel voor een gelijk speelveld?
- T&E heeft focus vooral op beprijzingsvoorstellen, overhandigt een presentatie hierover met de specifieke gevolgen voor NL (volgt nog digitaal); meent dat het instrument in een aantal lidstaten in de EU al gezorgd heeft voor meer efficiëntie, en is het eens met het verschuiven naar afstand in plaats van tijd als grondslag. Dit is een van de weinige instrumenten, meent Todts, aangezien euro 7 nog lang op zich zal laten wachten, en fiscaal alleen de fuel tax mogelijk is.
- TLN vindt dat regels in de EU hard nodig zijn voor een eerlijkere concurrentie. Voor detachering ziet hij bij de 3-dagengrens nog steeds voordelen, mits een hoop van de huidige administratieve rompslomp verdwijnt.
TLN verafschuwt de verschillende tolsystemen voor trucks, er zijn er nu 8, niet alleen voor vrachtwagens maar ook voor andere auto's, dus zijn blij met harmonisering. Vragen zich af of invoering in 2023 niet te snel is voor Nederland – financieel gezien lastig maar voor mobility Alliance mag het wel weer graag. EVO hierop: waarom wachten tot 2023, kan veel eerder, is beter.
- N.a.v. vraag over verschuiving bevoegdheden geeft EU Commissie aan dat al deze onderwerpen al vastliggen in EU-regelgeving, er is derhalve geen sprake van verschuiving. Probleem is: dezelfde regels gelden voor de hele EU maar zijn overal verschillend geïmplementeerd.
Voorstellen zorgen voor betere balans interne markt versus sociale normen. Bovendien gaat het bij de wegbeprijzingsvoorstellen over het vervuiler-betaalt-principe.
- TLN meent dat voor wegbeprijzing in de plaats beter fuel taxes kunnen worden gebruikt, want veel makkelijker. T&E tekent daarbij aan dat dit in een ideale wereld klopt, maar dat er een belasting-competitie tussen lidstaten is, en dat belasting alleen werkt bij unanimitieit in vaststelling en toepassing (en dat is nog steeds een no-go in de EU).
EVO meldt dat in haar vrachtwagenpark vergroening al vergevorderd is, dat men graag verder wil gaan maar niet op basis van deze argumenten. TLN wil het bredere plaatje: mobility alliance wil graag samenwerken op het vlak van CO₂-reductie maar de vraag naar mobiliteit stijgt en ook het gedrag moet derhalve worden beïnvloed.
- Tilling van ETF (3,5 mln transport workers) komt iets verlaat binnen en meldt dat ze niet zo positief zijn over cabotage en detachingsvoorstellen; Commissie kijkt vooral naar non-resident chauffeurs. Over detachering is nog veel vaag: wat betekenen de drie dagen, zijn dat opeenvolgende dagen? Is dit effectief? Kan er een ketting van cabotages ontstaan? En het probleem is handhaving. Tijdelijke aard moet gewaarborgd worden. Smart tachograph is onontbeerlijk. Rij- en

rusttijden vindt ze een verrassing, Commissie vergroot referteperiode. Chauffeur kon voorheen 18 dagen achtereen rijden, daarna ontstond een cumulatie van rusttijden. Hoe groter de referteperiode, hoe minder controleerbaar.

Op de vraag (van Jetten) wat het alternatief zou kunnen zijn, stelt ze de wedervraag waarom een onderneming een chauffeur vanuit Estland naar bv België zou halen en hem daar vier weken houden? Het beste zou zijn een onderneming tot een weekend rust per 2 weken te verplichten inclusief accommodatie.

TLN geeft aan dat controlesysteem is gebaseerd op 28 dagen. Bij «accredited parking» kan chauffeur in de truck blijven en daar slapen, als er maar faciliteiten op de parkeerplaats zijn. Dit moet gecontroleerd worden door externe audits.

ETF geeft aan dat dit niet kan, de cabine is veel te ongemakkelijk, daar kun je niet goed slapen. Dan zou een bedrijf 2 chauffeurs moeten inhuren, dat is helemaal niet mogelijk. Hagedoorn (zelf chauffeur) geeft aan dat chauffeurs juist niet in de truck willen blijven, het is vaak onveilig. Bovendien geeft de cao aan dat er een kamer met een douche moet zijn.

- Wat betreft de cabotage geeft EVO aan dat het oneigenlijk gebruik in Nederland maar 0,8% bedraagt (TLN daartegenin: die 0,8% is wel illegaal). EU Commissie geeft over cabotageketen aan dat er wel in een afkoelingsperiode voorzien is.
 - TLN geeft aan dat de uitdaging voor transport is dat het steeds minder opbrengst oplevert, dat je er nog iets aan moet verdienen en dat er tegelijkertijd steeds meer uitdagingen zijn, zoals de reductie van CO₂.
 - T&E snapt dat het moeilijk is, maar meent dat alle maatregelen nu eenmaal nodig zijn om de CO₂ doelen te halen. Wegbeprijzing is maar één puzzelstukje, overheid heeft meer stukjes nodig, niet alleen maar fuel tax.
 - Visser vraagt aan de EU Commissie of gekeken is naar samenhang tussen de voorstellen en naar de effecten op de lidstaten, en (ook aan de organisaties aan tafel) hoe beter kan worden gehandhaafd?
 - EU Commissie geeft aan dat de voorstellen nauw samenhangen, dat daar goed naar is gekeken; met behulp van de impact assessments (en is daar ook in terug te vinden) is voor elke regeling de eigen balans gezocht, het is dus geen koehandel waarbij de ene verordening iets meer en de andere richtlijn iets minder heeft gekregen. Handhaving was bij alle voorstellen een belangrijk onderwerp; dit uit zich bijvoorbeeld in de versterkte aanpak van brievenbusfirma's. Punt is wel dat handhaving voor een groot deel bij de lidstaten ligt en dat het enige wat de EU Commissie kan doen is de regels zo handhaafbaar mogelijk maken en dor hout wegsnoeien.
- Daarnaast zijn er mogelijkheden voor de lidstaten om andere lidstaten om informatie te vragen; lidstaten moeten ook verplicht electronica opvoeren en bijhouden; elektronische gegevens moeten worden uitgewisseld via smart tachograph met country code.
- Commissie heeft ook een onderzoek gestart naar retrofit in het kader van het mobiliteitspakket deel II (verwacht in november).
- N.a.v. een vraag van Visser: Commissie heeft geprobeerd administratieve lasten bij bijvoorbeeld detacheringsrichtlijn zoveel mogelijk af te zwakken. Compliance (het voldoen aan de eisen) en samenwerking zijn zoveel mogelijk in balans.

De fungerend voorzitter van de commissie,
Van Veldhoven

De griffier van de commissie,
Tijdink