

Vergaderjaar 2010–2011

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 300**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 23 november 2010

Hierbij doe ik u toekomen, mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, het verslag van de Transportraad van 15 oktober 2010.

Het belangrijkste onderwerp van de Raad betrof de herziening van de Eurovignetrichtlijn. De Raad bereikte met gekwalificeerde meerderheid een politiek akkoord op dit dossier. De zeer recente Kabinetswisseling was voor Nederland een belangrijke aanleiding om zich in deze fase van de Europese besluitvorming te onthouden van stemmen. Tijdens de Transportraad van 15 oktober is het voorstel, mede op aandringen van Nederland, op een aantal belangrijke punten nog aangepast. Hiermee is aan veel bezwaren van Nederland tegemoetgekomen.

Door het bereikte compromis wordt het voor lidstaten mogelijk (het is geen verplichting) om in de tolgelden die worden geheven op zware vrachtwagens een beperkt bedrag op te nemen dat betrekking heeft op de door het vervoer veroorzaakte externe kosten van geluid en luchtkwaliteit. De richtlijn stelt hiervoor gemeenschappelijke regels vast en draagt hiermee bij aan het scheppen van eerlijke concurrentievoorwaarden. Non-discriminatie is het uitgangspunt, hetgeen betekent dat nationale en buitenlandse vervoerders dezelfde heffing betalen.

De externe kosten van congestie (welke konden oplopen tot 65 cent per kilometer) zijn, mede op aandringen van Nederland, uit het voorstel geschrapt. Nederland heeft zich altijd afgevraagd of het internaliseren van de externe kosten van congestie alleen voor het vrachtvervoer over de weg effectief zal zijn bij het oplossen van files, indien een dergelijke maatregel niet tevens zou gelden voor personenauto's. Personenauto's zijn immers veruit de grootste veroorzakers van congestie. Bovendien proberen vrachtwagens de spits zo veel mogelijk te mijden, aangezien stil staan hoge kosten met zich meebrengt.

Voor de doorberekening van de externe kosten van geluid en luchtkwaliteit gelden maximumtarieven (caps). Deze zijn lager voor de schonere voertuigen (op basis van de Euro-klasse). Voor Euro V en Euro VI geldt een vrijstelling tot respectievelijk 2013 en 2017. Voor deze categorieën zal na 2013 en 2017 een tarief geheven kunnen worden van respectievelijk 2 en 1 cent per kilometer voor de uitstoot van luchtverontreiniging op doorgaande wegen. Voor geluid kan na implementatie van de richtlijn een tarief tussen de 0,2 en 0,3 cent per kilometer geheven worden op doorgaande wegen.

Het compromisvoorstel biedt meer ruimte om binnen de infrastructuurcomponent te differentiëren (tot 175% gedurende maximaal 5 uur) op grond van congestie. Nederland kan het uitgangspunt van differentiatieruimte voor de toltarieven ondersteunen aangezien dit kan leiden tot betere benutting van de beschikbare infrastructuur. De Nederlandse inzet was echter om te komen tot een maximale differentiatieruimte van 100%. Startpunt van de onderhandelingen was 500%. Wel is vastgelegd dat een hogere tolheffing in de spits, moet worden gecompenseerd door een lagere heffing buiten de spits.

Na de formele afronding van het standpunt van de Raad zal dit aan het EP worden overgemaakt, waarna de tweede lezing zal starten.

Tijdens de Transportraad heeft een gedachtewisseling plaatsgevonden over het toekomstig Europees vervoersbeleid, voorafgaand aan het nog te verschijnen Witboek Vervoer. In zijn toelichting wees Commissaris Kallas er op dat er nu keuzes voor de periode tot 2050 gemaakt dienen te worden. Tegen 2050 dient de afhankelijkheid van het vervoer van fossiele brandstoffen drastisch te zijn verminderd en moeten de CO<sub>2</sub>-emissies zijn verlaagd. Commissaris Kallas zag noodzakelijke acties op drie terreinen: het wegnemen van belemmeringen voor de interne markt; technologische ontwikkeling (waaronder alternatieven voor conventionele auto's) en investeringen in het vervoersnetwerk. De doelstellingen van de Commissie moeten tegelijkertijd ambitieus en realistisch zijn, aldus Commissaris Kallas.

In de aansluitende tafelronde benadrukte een groot aantal lidstaten (waaronder Nederland) de noodzaak van de voltooiing van de interne markt en het belang van het wegnemen van de bestaande belemmeringen die de totstandkoming van een volledige vrije markt in de weg staan. Ook heeft Nederland het principe van co-modaliteit benadrukt. De lidstaten erkennen de rol die technologische innovaties kunnen spelen bij het bevorderen van meer duurzaam vervoer alsmede bij het meer efficiënt gebruik van bestaande infrastructuur. Een aantal lidstaten gaf de noodzaak aan van het wegnemen van regionale verschillen binnen de EU via investeringen in de infrastructuur. De cohesiefondsen en de fondsen voor regionaal beleid zouden hierbij een belangrijke rol moeten spelen.

Het besluit om de Europese Commissie te machtigen om de onderhandelingen met Brazilië te open over een luchtvaartakkoord werd zonder discussie goedgekeurd.

Tenslotte heeft Nederland onder het agendapunt «diversen» aandacht gevraagd voor recent onderzoek waaruit is gebleken dat vrachtwagens in de praktijk meer schadelijke stoffen uitstoten dan op basis van de Euronormen en resultaten van de testcycli bij de typegoedkeuring mag worden verwacht. Op korte termijn zal op comité-niveau gestemd worden over een eerste pakket van uitvoeringsbepalingen om de prestaties in de praktijk te verbeteren. Deze regels bieden echter nog geen garantie dat de uitstoot in de praktijk onder alle omstandigheden op het gewenste niveau

ligt. Het is nodig dat bij de verdere uitwerking van de bepalingen stappen worden genomen om ervoor te zorgen dat dit wel gebeurt. Nederland heeft de overige lidstaten opgeroepen ook bij de vaststelling van de verdere uitvoeringsbepalingen de nodige ambitie te tonen.

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