

Vergaderjaar 2019–2020

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 809**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 22 mei 2020

Hierbij informeer ik u, mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, over een informele *high-level* videoconferentie voor EU-transportministers die op 4 juni staat gepland, maar op moment van schrijven nog niet bevestigd is.

Naast deze videoconferentie informeer ik uw Kamer eveneens over de Nederlandse inzet met betrekking tot de voorstellen tot wijziging van de Eurovignetrichtlijn. De aanleiding daarvoor is dat het Kroatisch voorzitterschap voornemens is een algemene oriëntatie over deze voorstellen te bereiken in het Comité van Permanente Vertegenwoordigers (Coreper)<sup>1</sup>.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

---

<sup>1</sup> Zie voor een toelichting op de momenteel gebruikte procedures de brief van de Minister van Buitenlandse Zaken van 25 maart jl. Kamerstuk 21 501-02, nr. 2137

## **I. Informele high-level videoconferentie voor EU-transportministers**

Op 4 juni zal een informele *high-level* videoconferentie voor EU-transportministers onder Kroatisch Voorzitterschap plaatsvinden. Deze videoconferentie is ingelast naar aanleiding van COVID-19 en zal volgens het Voorzitterschap in het teken staan van het toerisme- en transportpakket dat de Commissie op 13 mei jl. heeft gepubliceerd<sup>2</sup>. Uw Kamer zal over dit pakket binnenkort nader worden geïnformeerd. Voor de Nederlandse inzet hierop verwijs ik u graag naar deze nog uit te komen Kamerbrief.

## **II. Nederlandse inzet Eurovignetrichtlijn**

### Inhoud

De Eurovignetrichtlijn (1999/62/EG) geeft een kader voor wegbeprijzing voor vrachtvoertuigen in de Europese Unie. In de zomer van 2017 heeft de Commissie twee voorstellen tot wijziging gepresenteerd: COM(2017) 275 en COM(2017) 276. Met het eerste voorstel COM(2017)275 wordt het huidige toepassingsbereik voor vrachtvoertuigen uitgebreid naar alle voertuigen. In het laatste voorstel COM (2017) 276 stelt de Commissie voor om het verplichte minimum Mrb-tarief (motorrijtuigenbelastingtarief) voor vrachtvoertuigen boven de 12 ton over een periode van vijf jaar terug te brengen naar € 0. Het besluit om wegbeprijzing in te voeren blijft bij de lidstaat. Daarbij heeft de Commissie in 2017 met voorstel COM (275)2017 voorgesteld het instrument vignet (tijdsgebonden heffing) af te schaffen ten faveure van een afstand gebaseerde heffing, inkomsten uit een congestieheffing te oormerken, toekomstige heffingen verplicht te baseren op CO<sub>2</sub> in plaats van de huidige euro-emissieclassen en een te scherpe rapportageverplichting op te nemen.

### Inzet Nederland

Nederland vindt het belangrijk dat de bevoegdheid om al dan niet wegbeprijzing in te voeren een nationale bevoegdheid is en blijft. Nederland staat verder positief tegenover het uitbreiden van de reikwijdte van de richtlijn naar bussen, touringcars, personen- en bestelvoertuigen. Nederland kan zich vinden in de verlaging van het Mrb-tarief voor vrachtvoertuigen, omdat het heffen daarvan een nationale keuze blijft. In de onderhandelingen ligt de focus echter voornamelijk bij het voorstel COM(2017) 275. Nederland is tegen het verplicht afschaffen van vignetten, omdat de keuze over welk instrument wordt toegepast, tot de nationale competentie van een lidstaat hoort. Dit geldt ook voor de voorgenomen oormerking bij toepassing van nieuwe instrumenten en een verplichte externe kostenheffing. Nederland vond het aan de lidstaat welke tarieven worden vastgesteld en waar de inkomsten voor worden aangewend. Voor personenvoertuigen was in december de benodigde flexibiliteit bereikt. De discussie heeft zich in het afgelopen half jaar toegespitst op de toekomstige tariefdifferentiatie voor vrachtvoertuigen. Waar dit in de huidige richtlijn gebeurt op grond van Euro-emissieclassen, wordt voorzien om over te gaan naar een op CO<sub>2</sub>-emissies gebaseerde tariefdifferentiatie.

### Indicatie krachtenveld

Hoewel Nederland in december 2019 kon instemmen met een tariefdifferentiatie gebaseerd op CO<sub>2</sub>-emissies heeft Nederland met een aantal

<sup>2</sup> C(2020) 3139

andere lidstaten aangegeven dat het compromisvoorstel toen te complex was en daarmee onevenredige administratieve en financiële consequenties zou hebben. Hierdoor was een gekwalificeerde minderheid tegen een algemene oriëntatie van de Raad in december 2019.

Het krachtenveld op dit dossier is divers doordat de meeste lidstaten reeds wegbeprijzing hebben ingevoerd, waarbij een vorm van (tijdsgebonden, afstand gerelateerd, tolwegen), de betrokken voertuigen als ook de wegen (wegennet) sterk variëren. Een meerderheid van de lidstaten kon zich in de Transportraad van december 2019 vinden in de uitbreiding van de reikwijdte van de richtlijn, zodat in de toekomst voor alle voertuigen een kader voor wegbeprijzing zou gelden. Een aanzienlijk deel van de lidstaten benadrukte de noodzaak tot voldoende flexibiliteit voor de lidstaten, teneinde rekening te houden met de specifieke situatie in die landen. Dit had zijn weerslag gevonden in het compromisvoorstel dat in december 2019 voorlag, bijv. bij de keuzevrijheid van het instrument (vignet of een afstand gebaseerde heffing). Tevens is de verplichte oormerking van inkomsten uit de congestieheffing geschrapt. Verder werd toen aandacht gevraagd voor bestaande concessies, bergachtige gebieden, zero-emissie voertuigen en specifieke infrastructuur.