



Council of the  
European Union

Brussels, 20 July 2017  
(OR. en, nl)

11446/17

---

---

**Interinstitutional Files:**

2017/0114 (COD)  
2017/0115 (CNS)  
2017/0122 (COD)  
2017/0121 (COD)  
2017/0128 (COD)  
2017/0123 (COD)

---

---

TRANS 327  
SOC 540  
EMPL 411  
MI 569  
COMPET 553  
CODEC 1279  
INST 314  
PARLNAT 207  
FISC 167

**COVER NOTE**

---

From: Dutch House of Representatives

date of receipt: 17 July 2017

To: General Secretariat of the Council

---

Subject: Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 1999/62/EC on the charging of heavy goods vehicles for the use of certain infrastructures  
**[doc. 9672/17 - COM(2017) 275 final]**  
Proposal for a Council Directive amending Directive 1999/62/EC on the charging of heavy goods vehicles for the use of certain infrastructures, as regards certain provisions on vehicle taxation  
**[doc. 10175/17 - COM(2017) 276 final]**  
Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council amending Regulation (EC) No 561/2006 as regards on minimum requirements on maximum daily and weekly driving times, minimum breaks and daily and weekly rest periods and Regulation (EU) 165/2014 as regards positioning by means of tachographs  
**[doc. 9670/17 - COM(2017) 277 final]**  
Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 2006/22/EC as regards enforcement requirements and laying down specific rules with respect to Directive 96/71/EC and Directive 2014/67/EU for posting drivers in the road transport sector  
**[doc. 9671/17 - COM(2017) 278 final]**  
Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council on the interoperability of electronic road toll systems and facilitating cross-border exchange of information on the failure to pay road fees in the Union (recast) (Text with EEA relevance)  
**[doc. 9673/17 - COM(2017) 280 final]**  
Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council amending Regulation (EC) No 1071/2009 and Regulation (EC) No 1072/2009 with a view to adapting them to developments in the sector  
**[doc. 9668/17 - COM(2017) 281 final]**  
– Opinion on the application of the Principles of Subsidiarity and Proportionality

---

11446/17

JL/el

DGE 2A

EN/NL

Delegations will find attached a copy of the above-mentioned opinion. A courtesy translation can be found at the end of the document.

---



# Tweede Kamer

DER STATEN-GENERAAL

Commissie IenM

Europese Commissie  
Mevrouw V. Bulc  
Wetstraat 200  
BE-1049 Brussel, België

Plaats en datum: Den Haag, 12 juli 2017

Onderwerp: Brief in het kader van een politieke dialoog betreffende het EU Mobiliteitspakket

Onze referentie:

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu van de Tweede Kamer (hierna: de commissie IenM) heeft naar aanleiding van de publicatie van het mobiliteitspakket d.d. 31 mei jl. door de Europese Commissie subsidiariteitstoetsen uitgevoerd op een vijftal voorstellen uit het mobiliteitspakket, te weten:

- rust- en rijtijden (COM (2017) 277)
- cabotage (COM (2017) 281)
- detachering wegverkeer (COM (2017) 278)

(hierna besproken onder het kopje 'sociale voorstellen')

- Eurovignet (COM (2017) 275 en 276)
- EETS (COM (2017) 280)

(hierna besproken onder het kopje 'wegbeprijzing').

Daarmee is toepassing gegeven aan artikel 5 EU-Verdrag en Protocol 2 bij het Verdrag betreffende de Werking van de Europese Unie betreffende de toepassing van het subsidiariteits- en het evenredigheidsbeginsel.

De uitkomst van deze toetsen was dat er in de commissie IenM geen meerderheid bestaat voor een negatief subsidiariteitsoordeel voor deze voorstellen. Met name bij de wegbeprijzingsvoorstellen en in mindere mate bij de sociale voorstellen zijn er wel twijfels over de subsidiariteit, omdat de voorstellen aan de autonomie van de lidstaten raken. Dit geldt bijvoorbeeld op het vlak van de sociale regelgeving, vanwege bijvoorbeeld het ingrijpen op bevoegdheden inzake nationale sociale regelgeving. Inzake wegbeprijzing meent een aantal fracties dat het voorgestelde systeem een push factor in de richting van tolheffing vormt, terwijl dat een autonome bevoegdheid van de lidstaten is.

Een aantal andere fracties is echter van mening dat het grensoverschrijdend karakter van het pakket, alsmede het feit dat de regels al op EU-niveau zijn opgesteld en daar ook gewijzigd moeten worden, tot de conclusie leidt dat het EU-niveau wel het adequate wetgevingsniveau is, en dat juist op dit niveau goede afspraken moeten worden gemaakt over betere handhaving, een gelijk speelveld en verbetering van de bescherming van chauffeurs. Eenduidiger regels en strengere handhaving daarvan moeten 'een race to the bottom' voorkomen.

Wel heeft een aantal fracties twijfels over de proportionaliteit: worden met deze voorstellen de juiste oplossingen aangedragen voor de doelen die beoogd worden, zoals een gelijk speelveld, bescherming van Europese chauffeurs en eerlijke concurrentie? Zij hebben ook kritische opmerkingen en vragen over deze EU-voorstellen, in het kader van een politieke dialoog met de Europese Commissie.

House of Representatives of the States General  
Postbus 20018  
2500 EA The Hague

T. +31 (0)70-318 2027  
E. cie.im@tweedekamer.nl

## Vragen en opmerkingen van de fracties van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

De commissie IenM onderkent de problemen in de Europese transportsector waarbij de behoefte aan enerzijds een gelijk speelveld en anderzijds adequate sociale regelgeving en eerlijke concurrentie een voortdurende spanning oplevert. Dit wordt mede veroorzaakt door verschillen in interpretatie, uitvoering en handhaving in de lidstaten. Voor een goed functionerende Europese transportmarkt is, zo meent de commissie IenM, wijziging van de bestaande regelgeving essentieel. De commissie IenM heeft waardering voor het feit dat de Europese Commissie de herziening grondig ter hand wil nemen, maar is ook kritisch over de inhoud van de EU-voorstellen en heeft een aantal zorgen en vragen over de voorstellen.

### Sociale voorstellen

#### *Algemeen – handhaving*

De Europese Commissie betoogt dat een eenduidige interpretatie van wet- en regelgeving in de EU-lidstaten essentieel is, maar dat richtsnoeren en zelfregulering binnen lidstaten niet voldoende zijn. Kan de Europese Commissie dit laatste kan onderbouwen? De commissie IenM vraagt hoe op een aantal aspecten de voorstellen beter kunnen worden gehandhaafd. Dit geldt bijvoorbeeld voor de handmatige invoer in de tachograaf bij de detacheringsrichtlijn. Ook vragen zij enkele fracties of het klopt dat de Europese Commissie meer handhavingsbevoegdheden naar zich toe wil trekken. Zij zijn van mening dat deze bevoegdheden specifiek bij de lidstaten horen te (blijven) liggen. Bovendien zou, zo geven zij aan, de handhaving kunnen verbeteren als definities eenduidiger zijn. De Europese Commissie wordt uitgenodigd hierop te reflecteren. Tot slot wordt gevraagd of een handhavingstoets is uitgevoerd op de voorstellen.

#### *Samenhang met andere voorstellen*

De juridische, inhoudelijke en politieke effecten van voorstellen die zowel op het gebied van transport als van het sociale domein spelen, zijn niet duidelijk. Er zijn verschillende tijdspaden en beslissingsprocedures voor de detacheringsrichtlijn en de arbeidstijdenrichtlijn versus het pakket voor de sociale rechten binnen de SZW-pijler. De commissie IenM heeft behoefte aan inzicht in de consequenties van de EU-voorstellen voor de interne markt, en voor de concurrentiepositie van de Nederlandse transportsector in het bijzonder. De commissie IenM wil ook graag de voorstellen in samenhang beoordelen, temeer daar een deel van die commissie van mening is dat een aantal aspecten van het sociaal beleid een verantwoordelijkheid van de lidstaten zelf is.

Enkele fracties menen dat de voordragende voorstellen nadrukkelijk een poging doen om de sociale wetgeving meer naar de EU te halen en verder weg bij de nationale parlementen.

Ook vindt de commissie IenM de samenhang met het voorstel over gehuurde voertuigen nog onduidelijk.

Graag ontvangt de commissie IenM een nadere toelichting op de consequenties van de voorstellen voor de interne markt en vooral de lastenverzwaringen voor de Nederlandse transportsector, zoals de vergunningsgrens en gehuurde voertuigen. Ook is het niet duidelijk in hoeverre de voorstellen m.b.t. gehuurde voertuigen, detachering en cabotage op elkaar kunnen inwerken, in hoeverre ze de interne markt kunnen versterken en aan de andere kant mogelijk leiden tot een ongelijk speelveld. Graag ziet de commissie IenM hier een nadere toelichting op.

#### *Effecten op de Nederlandse transportsector*

Er is bezorgdheid over de effecten van de voorstellen op de Nederlandse transportsector en op het Nederlandse stelsel van sociale zekerheid, en mogelijke fragmentatie van de transportmarkt, wat zeer nadelig uit zou kunnen werken voor Nederland.

Dit geldt voor zowel het binnenlandse als het grensoverschrijdende vervoer. Ook leeft de vraag of met deze voorstellen de nationale invulling van arbeidsvoorwaarden en ondernemerschap moet worden gewijzigd; en tevens wat deze voorstellen zowel in positieve (kansen voor de transportsector) als in negatieve zin (administratieve lasten) aan de Nederlandse transportmarkt hebben te bieden.

House of Representatives of the States General  
Postbus 20018  
2500 EA The Hague

T. +31 (0)70-318 2027  
E. cie.im@tweedekamer.nl

*Cabotage – COM (2017) 281*

Kan de Europese Commissie aangeven of de voorgestelde wijziging van de cabotage-voorstellen zal leiden tot de gewenste verbetering, daar de nieuwe regels niet eenduidig zijn en daardoor moeilijk handhaafbaar lijken. Inhoudelijk leven voorts bezwaren van meerdere fracties tegen de versoepeling van de cabotageregels – het nu voorgestelde onbeperkte aantal stops tijdens de cabotageperiode waarmee de facto verruiming van de cabotage plaatsvindt in plaats van inperking daarvan. Ook is er onduidelijkheid over de sociale regelgeving (lonen, arboregels) die hierbij gelden voor chauffeurs.

Er zijn vragen over de handhaafbaarheid en controleerbaarheid van de voorgestelde termijn. Ook wordt gewezen op de noodzaak van het gebruiken van slimme technologieën zoals smart tachographs.

De commissie IenM vraagt of onderzoek is verricht naar de effecten op verdringing van de nationale / lokale arbeidsmarkten, en verzoekt om een toelichting op de keuze om onbeperkte cabotage binnen vijf dagen aansluitend op een internationale rit, ook uit te breiden naar de buurlanden.

Wat zijn de consequenties voor het bevorderen van een gelijk speelveld, administratieve lastenverzwaring en de handhaving? Is onderzocht wat de effecten zijn op de individuele lidstaten? Zo nee, waarom niet en zo ja, wat zijn de uitkomsten?

De verbreding van de cabotage lost volgens sommige fracties de bestaande problemen onvoldoende op. Vijf dagen cabotage achter elkaar zorgt voor een 'ketting van cabotage'. Mogelijk zou een afkoelingsperiode een oplossing zijn. Hoe denkt de Europese Commissie hierover?

Gegevens over het internationaal gebruik van lichte voertuigen moeten door de lidstaten worden ontwikkeld en verzameld. Hoe is het in het voorstel genoemde toezicht daarop geregeld en biedt dit de lidstaten nog ruimte om de categorie lichte voertuigen uit te kunnen sluiten van de verordening? Kan de Europese Commissie duidelijkheid bieden over de verplichte regels over professionalisering van de sector lichte bedrijfsvoertuigen, over de voorziene verkleining van verschillen in concurrentievoorwaarden tussen exploitanten (en welke dat zijn), en reflecteren op de vraag of deze regels leiden tot verbetering van de (Europese en nationale) concurrentieverhoudingen en de interne markt?

*Brievenbusfirma's*

De commissie IenM vraagt om een toelichting op de bepalingen over het tegengaan van brievenbusfirma's, meer specifiek aangaande de in het voorstel genoemde 'proportionele verhoudingen tussen activiteiten, personeel en activa'. Zij wenst meer duidelijkheid over het afwegingskader dat hierbij wordt gehanteerd en over de vraag welke consequenties deze bepalingen hebben.

*Rust- en rijtijden – COM (2017) 277*

De regelgeving rondom rust- en rijtijden is complex, meent een aantal fracties – waardoor mogelijk de verschillen in de praktijk ontstaan. Wanneer een chauffeur in één maand tijd diverse landen aandoet en met veel verschillende loonregimes te maken krijgt, kan dat veel administratieve rompslomp opleveren. De uitbreiding van de referentieperiode voor rust- en rijtijden kan de mogelijkheid vergroten van een slechtere behandeling van met name Oost-Europese chauffeurs door hen 'twee weken lang non-stop te laten werken en ze vervolgens een week goedkoop te laten rusten in de eigen lidstaat', aldus enkele fracties.

Wat is de definitie van een vervangende betere accommodatie (voor de 45-uursrust), en welke ruimte voor flexibiliteit bij dringende gevallen of bijzondere omstandigheden bestaat daarbij voor ondernemers en lidstaten? Het verbod lijkt daarnaast moeilijk werkbaar en handhaafbaar.

Een te rigide invoering van het verbod op het doorbrengen van de wekelijkse rust in de cabine zal voor problemen zorgen in de planning van transporten. Bovendien laten de bepalingen nog ruimte voor te grote interpretatieverschillen, zodat het beoogde doel nog steeds niet wordt bereikt.

De nieuwe regels rondom rust- en rijtijden beogen meer flexibiliteit zodat chauffeurs niet nutteloos langs de kant staan. Gevreesd wordt dat deze flexibiliteit verkeerd gebruikt zou kunnen worden, indien handhaving tekortschiet.

House of Representatives of the States General  
Postbus 20018  
2500 EA The Hague

T. +31 (0)70-318 2027  
E. cie.im@tweedekamer.nl

Ten aanzien van sancties vragen enkele fracties zich af of de in het voorstel opgenomen eis dat sancties proportioneel moeten zijn en dat wijzigingen van nationale sanctiestelsels moeten worden gemeld aan de Europese Commissie, leidt tot nieuwe bevoegdheden voor de Europese Commissie en of deze eis ingrijpt in de nationale bevoegdheden. Sommige fracties geven aan dat de in dit voorstel vervatte sociale regelgeving een bevoegdheid van de lidstaat is (die immers gaat over zaken als pensioenlooftijd, sociale premies en werkklimaat) en dat de Europese Commissie hooguit zou moeten regelen dat binnen de lidstaten wordt gewerkt volgens de lokaal geldende (arbo-)regelgeving.

#### *Detachering wegverkeer – COM (2017) 278*

In het voorstel over detachering wegverkeer wordt bepaald dat bij een verblijf van langer dan drie dagen in een andere EU-lidstaat, het verblijf als detachering moet worden opgevat. Daaruit voortvloeiend bestaat er zorg bij enkele fracties over de mogelijkheid om nog steeds drie dagen een laag loon te betalen, omdat dit de mogelijkheid zou vergroten voor West-Europese transportbedrijven om Oost-Europese chauffeurs 'tegen een hongerloon te laten werken', en omdat het niet zo mag zijn dat chauffeurs onder het geldende wettelijk minimumloon kunnen werken in een EU-land, aldus deze fracties.

Er leven vragen over de sociale voorwaarden waarop EU-chauffeurs in Nederland aanspraak kunnen maken bij een detachering, de administratieve lasten die het voorstel met zich meebrengt en de zeggenschap van de lidstaten hierbij.

Bij enkelen bestaat verbazing over de veronderstelde switch van Eurocommissaris Bulc, die eerst voornemens leek betere arbeidsvoorwaarden te creëren, maar uiteindelijk toch transporteurs in staat stelt drie dagen 'het minimumloon te ontduiken'.

Anderen spreken hun zorg uit over de reikwijdte die te breed zou zijn in verband met internationaal vervoer en vragen zich af waarom op al het internationale vervoer de detacheringsrichtlijn van toepassing moet zijn, nu blijkt dat vooral *social dumping* en oneerlijke concurrentie de grootste problemen zijn. Vooral het langdurige derdelandenvervoer lijdt daaronder (en niet het transitio- of het bilaterale vervoer). Dit zou dus beter daarop toegespitst moeten worden. Kan een differentiatie plaatsvinden die meer recht doet aan de verschillende vormen van internationaal vervoer?

Tot slot vragen enkele fracties wat het betekent dat er een gemeenschappelijke aanpak komt voor de invoering van en controle op 'andere werkzaamheden' buiten de cabine (die dus niet op de tachograaf te zien zijn). Wat betekent dit voor bevoegdheden van de Europese Commissie en onder welke voorwaarden gebeurt dit?

#### *Micro-ondernemingen*

De drie voorstellen bieden geen vrijstellingen voor micro-ondernemingen, zo wordt gesteld – dit terwijl er toch een belangrijk onderscheid is tussen bijvoorbeeld de slager en de bakker en de grotere transportbedrijven als het gaat om concurrentie op grensoverschrijdend transport. De commissie JenM vraagt naar het hoe en waarom van het over één kam scheren van deze bedrijven.

#### *Algemeen – concluderend over de 'sociale voorstellen'*

Een aantal fracties van de commissie JenM vraagt of met deze voorstellen wel het gewenste doel wordt bereikt. Het beleid zal naar verwachting nog steeds geen lastenreductie voor ondernemers in een aantal landen opleveren, noch biedt het een adequate oplossing voor het voorkómen van sociale misstanden. Om deze reden zal mogelijk het draagvlak voor het EU-beleid afnemen. Zij vragen of de Europese Commissie van mening is dat met de nieuwe voorstellen voldoende balans wordt gevonden tussen flexibele regelgeving, vermindering van complexiteit en een goede aanpak van sociale misstanden, alsook beter werkbare wet- en regelgeving met minder lasten voor de ondernemers.

House of Representatives of the States General  
Postbus 20018  
2500 EA The Hague

T. +31 (0)70-318 2027  
E. cie.im@tweedekamer.nl

## Voorstellen wegbeprijzing

*Eurovignet – COM (2017) 275 en 276*

### *Algemeen*

Een aantal fracties is positief over de voorstellen voor het Eurovignet vanwege de toepassing van het beginsel 'de vervuiler betaalt' en 'de gebruiker betaalt' en is blij dat lidstaten niet verplicht worden tot invoer van tolheffingen maar dat de voorstellen louter de wijze waarop eventuele tol wordt geheven willen harmoniseren. Die fracties zouden graag zien dat in Europa een uniform systeem komt dat leidt tot een gelijk speelveld en een eerlijke doorbelasting van de kosten aan de gebruikers.

Een groot aantal fracties plaatst echter kanttekeningen bij zowel de subsidiariteit als de proportionaliteit van de beprijzing van infrastructuurvoorzieningen, omdat – hoewel een eerlijk speelveld voor transport nodig is – naar hun idee teveel wordt gestuurd op milieudoelen en onvoldoende ruimte aan lidstaten laat voor eigen invulling.

Hoewel de Europese Commissie niet direct aanstuurt op tolheffing door de lidstaten, wordt een lidstaat mogelijk wel in een nadelige positie gedrongen als buurlanden dat wel doen. Indirect is er dan toch een druk op lidstaten, zo oordelen sommige fracties.

### *Bevoegdheden lidstaten*

De voorstellen inzake het Eurovignet van de Europese Commissie grijpen naar de mening van een aantal fracties in op de autonomie en beleidsvrijheid van de lidstaten zonder dat de noodzaak hiertoe is aangetoond; dit voorstel – zo stellen zij – bevat allerlei voorwaarden, zodat afbreuk wordt gedaan aan het uitgangspunt van autonomie. Het uitgangspunt moet volgens deze fracties zijn dat lidstaten zelf bepalen of en hoe zij hun wegen belasten en daarmee over hun eigen belastingsysteem inclusief grondslagen gaan.

Deze fracties vragen de Europese Commissie welke bevoegdheden zij krijgt met dit voorstel om lidstaten eventueel te verplichten om investeringen te doen of de belastingen te verhogen?

Bezwaar van een aantal fracties is dat het voorstel geen harmonisatie van bestaande regels betreft, maar een zodanige uitbreiding qua werkingssfeer, kaders, voorwaarden, voorschriften en uitgangspunten dat lidstaten bijna geen enkele eigen afwegingsruimte meer hebben als zij zouden willen overgaan tot een vorm van wegbeprijzing voor één of meer modaliteiten. Lidstaten hebben hun eigen instrumentarium om op basis van eigen politieke keuzes beleid te formuleren als het gaat om beprijzing en investeringen in infrastructuur. Hier is geen Europese wet- en regelgeving voor nodig, zo stellen zij.

Verder schrijft de Europese Commissie de grondslagen voor tarieven voor met dit voorstel naar in ieder geval een verplichte CO<sub>2</sub>-uitstoot, maar blijven er mogelijkheden open voor allerlei externe kostendoorberekeningen (die eveneens voorgeschreven zijn).

De commissie IenM zou graag een nadere toelichting willen ontvangen per modaliteit voor de consequenties voor Nederland. Een aantal fracties is van mening dat de besluitvorming van de tariefstructuur aan lidstaten zelf is. De factoren die in de externe kostenheffing kunnen worden verwerkt lopen uiteen van milieu-eisen en geluidshinder tot congestieheffing en de ligging van wegen. Graag ontvangt de commissie IenM een toelichting hoe dit voorstel kan uitpakken voor dichtbevolkte, industriële gebieden waar veel vrachtvervoer vandaan en naartoe vertrekt, die met dergelijke plannen onbereikbaar worden (althans tegen redelijke kosten), en in hoeverre hierdoor de bereikbaarheid van diverse gebieden in Europa kan verslechteren.

Voorts leeft de vraag hoe uitgangspunten inzake tarieven moeten worden beoordeeld. In dit licht wijzen bepaalde fracties op de stelling dat tarieven maximaal twee keer hoger mogen uitvallen, in "bergachtige gebieden en rond agglomeraties, voor zover dat gerechtvaardigd is door de lagere bevolkings spreiding, het hellingspercentage van de wegen, de hoogte en/of temperatuurinversies". Wat betekent dit concreet voor de Nederlandse situatie?

House of Representatives of the States General  
Postbus 20018  
2500 EA The Hague

T. +31 (0)70-318 2027  
E. cie.im@tweedekamer.nl

Als een lidstaat voornemens is een externe kostenheffing toe te passen, moet deze blijkens de voorstellen worden beoordeeld en de tariefbepaling moet door een 'onafhankelijke instantie' worden uitgevoerd. Diverse fracties vragen hoe de beoordeling en de terugkoppeling hiervan plaatsvindt, wat de rol van de Europese Commissie en de lidstaten hierbij zijn, en wat de bevoegdheden van een dergelijke instantie zullen zijn.

#### *Milieu-doelen als grondslag voor heffing*

Waar een aantal fracties positief is over het koppelen van milieubeleid aan wegbeprizing, vragen andere fracties of de Europese Commissie kan onderbouwen waarom via dit voorstel milieuvervuiling moet worden tegengegaan, en hoe zich dat verhoudt tot het Europese bronbeleid. Het Europees bronbeleid als basis van het bereiken van milieudoelstellingen, lijkt hierdoor niet meer als uitgangspunt te gelden, klopt dat?

#### *Technische hulpmiddelen*

Hierboven (onder het voorstel voor cabotage) zijn al vragen gesteld over technische hulpmiddelen die handhaving makkelijker en beter mogelijk maken. Een aantal fracties betreurt het dat de monitoring-apparatuur niet meteen ook geschikt gemaakt worden om zaken als rijtijden, grensoverschrijdingen en cabotage te controleren. Hoewel de grondslagen en de doelen verschillen, zou combinatie in één systeem toch mogelijk moeten zijn. Zij vragen de Europese Commissie om een reflectie hierop.

#### *Doel Eurovignetrichtlijn*

Een motivatie van de Europese Commissie voor het Eurovignet-voorstel is dat lidstaten te weinig doen aan filebestrijding en aan het beheer en onderhoud van hun wegen. Daarnaast stelt de Europese Commissie dat het voorstel banen op zou kunnen leveren en dat de lidstaten (ook) te weinig doen om werkgelegenheid te stimuleren. Een deel van de commissie IenM benadrukt dat lidstaten zelf verantwoordelijk zijn voor het beheer, onderhoud en investeringen in infrastructuur en daarmee de filebestrijding en werkgelegenheid en dat dit geen legitimatie is voor EU-voorstellen op dit vlak, en betoogt dat verplichte rapportages van lidstaten over bestedingen van de congestieheffing leidt tot afname van het publieke draagvlak. Een deel van de commissie IenM vraagt aan de Europese Commissie welk grensoverschrijdend probleem verder met dit voorstel wordt opgelost of hoe dit voorstel bijdraagt aan de versterking van de interne markt.

#### *Allocatie opbrengsten*

In de voorstellen wordt aangegeven dat de inkomsten uit een congestieheffing moeten worden ingezet voor het inlopen van beheer, onderhoud op de wegen (Volgens de Europese Commissie inmiddels ter waarde van 65 miljard euro). Een aantal fracties bestrijdt dat opbrengsten uit nationale (wegen-)belasting of andersoortige heffing kunnen dienen als structurele financieringsbron voor infrastructuur elders in Europa. Bovendien benadrukken zij dat lidstaten er te allen tijde zelf over gaan op welke wijze zij hier invulling aan willen geven. Ook bestrijdt een aantal fracties dat de opgehaalde inkomsten ingezet moeten worden voor filebestrijding, (in het bijzonder door verbetering OV, eliminatie knelpunten op het Trans-Europese Netwerk (TEN) of het stimuleren van alternatieve infrastructuur voor gebruikers). Kan worden toegelicht wat hiermee precies wordt bedoeld en waarom hiervoor de beoogde opbrengsten noodzakelijk zijn? In hoeverre beschouwt de Europese Commissie de heffingsmogelijkheden in dit voorstel als een manier waarop het budget voor wegen in de EU zou kunnen worden verhoogd en heeft zij daarbij uitwisseling tussen de lidstaten op het oog?

#### *Reikwijdte Eurovignetrichtlijn*

Gevraagd wordt of de Europese Commissie kan onderbouwen waarom de Eurovignetrichtlijn is uitgebreid met bussen, touringcars, personen- en bestelvoertuigen – betwijfeld wordt namelijk of dit een bijdrage levert aan de doelstelling van de versterking van de interne markt.

House of Representatives of the States General  
Postbus 20018  
2500 EA The Hague

T. +31 (0)70-318 2027  
E. cie.im@tweedekamer.nl



*Relatie met tolheffing lidstaten*

Meerdere fracties vragen wat de relatie is tussen het stopzetten van de Inbreukprocedure richting Duitsland door de Europese Commissie vorig jaar vanwege discriminerende tolheffing (Maut) enerzijds, en afschaffing van tijdsgebonden vignetten wegens discriminerende bepalingen anderzijds. Kan de Europese Commissie dit verder toelichten?

*Afschaffing bestaande vignetten*

Een aantal fracties hekelt het feit dat met dit voorstel lidstaten worden verplicht om bestaande vignetten af te schaffen en voorgeschreven op welke wijze, wanneer en hoe (prijs) instrumenten door lidstaten worden ingezet.

*Rapportageverplichtingen / lasten*

Enkele fracties vragen waarom lidstaten moeten rapporteren aan de Europese Commissie over de investeringen in weginfrastructuur en wat een dergelijke administratieve lastenverzwaring rechtvaardigt. Zij vragen tevens wat de Europese Commissie met de rapportages beoogt, temeer omdat de Europese Commissie al aannames doet over doorberekening van externe kosten in de lidstaten. Kan de Europese Commissie toelichten waarom gekozen is voor het voorschrijven van een gedetailleerde betaalwijze en wijze van afhandeling (zoals kwitanties)?

*Consequenties voorstellen*

De commissie IenM zou graag willen weten wat de consequenties van dit beleid zijn voor de Nederlandse transportsector, inclusief busvervoer en personenvervoer. Heeft de Europese Commissie hier een beeld van en zo ja, kan dat met de Kamer worden gedeeld?

Kan de Europese Commissie aangeven wat dit voorstel betekent voor de tolheffing voor de Westerscheldetunnel, de Kiltunnel en de toekomstige tijdelijke tolheffing op de Blankenburgverbinding en de A15? Wat betekent dit voorstel voor de tarieven die straks voor ieder gemotoriseerd voertuig moet worden betaald, als in ieder geval naar CO<sub>2</sub> uitstoot moet worden betaald? Welke regels voor betaalmiddelen gaan er precies gelden?

Kan de Europese Commissie een analyse geven van de impact van het verplicht afschaffen van het bestaande Eurovignet voor vrachtauto's vanaf 12 ton? Wat betekent de uitbreiding van de reikwijdte van de Eurovignetrichtlijn voor bussen en touringcars die straks onder de verplichte uitbreiding van het Eurovignet moeten vallen qua administratieve en financiële lasten voor bedrijven? Ook wordt gevraagd om meer duidelijkheid over de consequenties van de uitbreiding naar voertuigen vanaf 3,5 ton per 1 januari 2020 qua lastenverzwaringen (financieel en administratief).

In hoeverre acht de Europese Commissie de uitbreiding van het Eurovignet per 1 januari 2020 mogelijk, gelet op aanpassing van het Eurovignetverdrag, de wetgeving en de heffingssystemen? Het afschaffen van het Eurovignet kan een inkomstenderving betekenen, terwijl er nauwelijks tijd is om tot een ander voorstel te komen. In hoeverre houdt dit voorstel rekening hiermee?

House of Representatives of the States General  
Postbus 20018  
2500 EA The Hague

T. +31 (0)70-318 2027  
E. [cle.im@tweedekamer.nl](mailto:cle.im@tweedekamer.nl)

EETS – COM (2017) 280

Voor wat betreft de EETS-richtlijn is een groot deel van de commissie IenM van mening dat het voorstel om de verschillende typen tolsystemen in Europa technisch beter op elkaar af te stemmen een vergemakkelijking kan zijn voor de vrachtwagenchauffeurs, die nu te maken hebben met allerlei verschillende kastjes in vrachtwagens. Veranderingen kunnen naar mening van sommige leden alleen worden verwezenlijkt door middel van actie op het Europees niveau.

*Samenhang Eurovignet – EETS*

Er is behoefte aan meer inzicht in de afhankelijkheid en samenhang tussen de EETS- en de Eurovignetrichtlijn om te bezien of deze de basis is voor de implementatie van de EETS-richtlijn of dat beide richtlijnen naast elkaar kunnen bestaan.

*Gegevensuitwisseling lidstaten*

Hoe ziet de Europese Commissie de implementatie van het EETS-voorstel voor zich, die een extra (privacy-) dimensie krijgt, door de gegevensuitwisseling van EU-lidstaten (bij niet-betaling van tol in een andere lidstaat) te faciliteren?

Wat betekent de EETS-richtlijn voor het gebruik van ANPR-gegevens (automatische nummerplaatherkenning) door de Nederlandse overheid (of de overheid van een individuele lidstaat)? In hoeverre wordt het gebruik verruimd dan wel beperkt met de EETS-richtlijn? 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 onder andere correspondentie in elgen taal mogelijk te maken, zoals de implementatie van de Cross Border Enforcement-richtlijn (CBE) heeft laten zien? Hoe ziet de Europese Commissie de implementatie voor zich en is hier geen sprake van een noodzaak tot aanpassing van belastingverdragen? Zo nee, dan ontvangt de commissie IenM hier graag een nadere toelichting op. Zo ja, dan willen de leden graag meer inzicht in de consequenties en de wijze waarop dit de beleidsvrijheid van individuele lidstaten aantast.

De commissie IenM ziet met belangstelling uw reactie tegemoet op de hierboven gestelde vragen en stelt het op prijs uw antwoord zo spoedig mogelijk, doch uiterlijk binnen drie maanden na dagtekening van deze brief te ontvangen.

Hoogachtend,

De (waarnemend) voorzitter van de vaste commissie voor infrastructuur en milieu,

S. (Stientje) van Veldhoven



*S. van Veldhoven  
& mevr.*

House of Representatives of the States General  
Postbus 20018  
2500 EA The Hague

T. +31 (0)70-318 2027  
E. [cia.im@tweedekamer.nl](mailto:cia.im@tweedekamer.nl)

European Commission  
Att. Mrs. V. Bulc

COURTESY TRANSLATION

City and date: The Hague, 12<sup>th</sup> July 2017  
Subject: Letter in the framework of the political dialogue regarding the EU Mobility package  
Our reference:

Dear Mrs Bulc,

The standing committee on Infrastructure and the Environment of the House of Representatives, in response to the publication of the mobility package dated 31 May 2017 by the European Commission, has conducted subsidiarity tests on the following five proposals from the mobility package:

- Driving and resting times (COM (2017) 277)
  - Cabotage (COM (2017) 281)
  - Posting drivers in the road transport sector (COM (2017) 278)
- (hereafter discussed under the heading 'social proposals')
- Eurovignette (COM (2017) 275 and 276)
  - EETS (COM (2017) 280)

(hereafter discussed under the heading 'Road pricing')

Article 5 of the EU Treaty and Protocol 2 of the Treaty on the Functioning of the European Union concerning the application of the subsidiarity and the proportionality principle were applied.

The outcome of these tests was that there is no majority support within the committee for a negative subsidiarity assessment for these proposals. Particularly in the case of the proposals concerning road pricing and, to a lesser extent, the social proposals, doubts were expressed concerning subsidiarity, as the proposals affect the autonomy of the member states. For example, this applies to social regulations, as in the case of measures that impact competences relating to national social regulations. With regard to road pricing, several parliamentary groups are of the opinion that the proposed system would constitute a push factor in the direction of toll levying, which is an autonomous competence of the member states. In contrast, several other parliamentary groups are of the opinion that the cross-border character of the package, coupled with the fact that the rules were formulated and must be amended at the EU level, leads to the conclusion that the EU level is the most appropriate legislative level and that it is at this level that good agreements should be made with regard to improved enforcement, a level playing field and improvements in the protection of drivers. Clearer rules and stricter enforcement of these rules are needed in order to 'prevent a race to the bottom'.

Several parliamentary groups do have doubts concerning *proportionality*: do these proposals constitute the proper solutions for the intended goals (e.g. a level playing field, protection of European drivers and fair competition)? They also expressed critical comments and questions concerning these EU proposals, within the framework of a political dialogue with the European Commission.

#### **Comments and questions of the parliamentary groups in the House of Representatives**

The committee acknowledges the problems in the European transport sector, in which the need for a level playing field is in constant tension with the need for proper social regulations and fair competition. This is due in part to differences in interpretation, implementation and enforcement within the member states. In the opinion of the committee, the existing regulations are essential to the proper functioning of the European transport market. The committee appreciates the fact that the European Commission wishes to do a thorough job of the revision, but it is also critical of the content of the EU proposals. It has therefore expressed several concerns and questions about the proposals.

#### **Social proposals**

##### *General – enforcement*

The European Commission argues that an unambiguous interpretation of laws and regulations in the EU member states is essential, but that the guidelines and self-regulation within the member states are not sufficient. Could the European Commission explain the latter argument? The IM

#### *Cabotage – COM (2017) 281*

Could the European Commission state whether the proposed changes to the cabotage proposals will produce the desired improvement, given the ambiguity of the new regulations, which makes them difficult to enforce. Several parliamentary groups also have substantive objections to easing the regulations on cabotage – the currently proposed unlimited number of stops during the cabotage period, which has the effect of expanding rather than restricting cabotage. There is also uncertainty concerning the social regulations (salaries, occupational health and safety regulations) that apply to drivers in this regard.

There are questions concerning the extent to which the proposed term can be enforced and monitored. The committee also referred to the necessity of using smart technologies (e.g. smart tachographs).

The committee asks whether research has been conducted on the effects on the crowding out of the national/local labour markets, and it requests an explanation of the choice to extend unlimited cabotage within five days preceding and following an international journey to neighbouring countries as well.

What are the consequences with regard to promoting a level playing field, increasing administrative burdens and enforcement? Have the effects on the individual member states been investigated? If not, why not? If so, what were the outcomes?

According to some parliamentary groups, the expansion of the cabotage does not offer a sufficient solution to the existing problems. Five successive days of cabotage produces a 'chain of cabotage'. A cooling-off period might offer a solution. What are the European Commission's thoughts on this possibility?

The proposals involve that information on the international use of light vehicles should be developed and collected by the member states. How will the supervision referred to in the proposal be arranged, and will this still offer the member states room to exclude the category of light vehicles from the regulation? Could the European Commission provide clarification on the mandatory rules on the professionalisation of the light commercial vehicles sector and on the specified reduction of differences in competition conditions between operators (and if so, what are these differences)? The committee would like to ask the European Commission to reflect upon the question of whether these rules would lead to the improvement of the European and national competition relationships and the internal market?

#### *Letterbox companies*

The committee requests further information on the provisions on counteracting letterbox companies, specifically with regard to the 'proportionate relationships between activities, personnel and assets', as mentioned in the proposal. It would like to have additional clarification on the assessment framework that was adopted in this regard, as well as on questions concerning the consequences that these provisions would have.

#### *Driving and resting times – COM (2017) 277*

According to several parliamentary groups, the regulations concerning driving and resting times are complex, which could lead to differences in practice. If a driver were to visit several different countries within a given month, thereby encountering different wage systems, this could create considerable administrative work. According to some parliamentary groups, the expansion of the reference period for driving and resting times could increase the possibility of poorer treatment, particularly for East-European drivers, by 'making them work non-stop for two weeks and then making them rest in their own member countries at very little cost'.

What is the definition of better substitute accommodations (for the 45-hour rest period), and how much leeway would entrepreneurs and member states have for flexibility in emergencies or under special circumstances? In addition, the ban does not appear very feasible or enforceable.

Overly strict implementation of the ban on spending the weekly rest period in the cabin would create problems in the scheduling of transports. Moreover, the provisions still allow room for excessive differences in interpretation, thus continuing to prevent the achievement of the intended goal.

The new rules on driving and resting times are intended to increase flexibility so that drivers do not needlessly stop along the roadside. There is a fear that this flexibility will be interpreted incorrectly if enforcement is inadequate.

With regard to sanctions, some parliamentary groups wonder whether the proposal's requirement that sanctions must be proportional and that changes to national sanctioning systems must be reported to the European Commission might create new competences for the European Commission and whether this requirement would impact the national competences. Some parliamentary groups indicate that the social regulations contained in this proposal constitute a competence of the member state (which is in charge of such matters as retirement ages, social premiums and working climate) and that, at the most, the European Commission should ensure that work within the member states proceeds in compliance with the locally applicable regulations (including those relating to occupational health and safety).

#### *Posting of drivers in the road transport sector – COM (2017) 278*

The proposal on posting of drivers in the road transport sector contains a provision that staying longer than three days in another EU country should be interpreted as posting. According to some parliamentary groups, this raises concerns with regard to the possibility of continuing to pay low wages for three days, as it would increase the opportunity for West-European transport companies to make East-European drivers 'work for poverty wages', and because it should not be possible for drivers to work for less than the legal minimum wage applying within a given EU country.

Questions prevail concerning the social conditions to which EU drivers in the Netherlands could appeal in the case of secondment, the administrative burdens that would accompany the proposal and the extent to which the member states would have a say in this matter.

Some members of the committee were surprised at the switch proposed by European Commissioner Bulc, which initially appeared to be aimed at creating better conditions of employment, but which ultimately made it possible for transport companies to 'evade the minimum wage' for three days.

Others expressed concerns about the scope, which they thought would be too broad, asking why the secondment regulations should apply to all international transport, given that the greatest problems now appear to consist largely of social dumping and unfair competition. This especially impacts long-term cross-trade (and not transit operations or bilateral transport). The regulations should thus be better focused in this regard. Would it be possible to make a differentiation that would do more justice to the various forms of international transport?

Finally, some parliamentary groups ask about the implications of adopting a common approach for the implementation and monitoring of 'other activities' outside the cabin (which are thus not visible on the tachograph). What would this mean for the competences of the European Commission, and under which conditions would this occur?

#### *Micro-enterprises*

It was argued that the three proposals offer no exemptions for micro-enterprises, despite an important distinction between smaller companies (e.g. butchers and bakers) and larger transport companies with regard to competition in cross-border transport. The committee would like to know why the European Commission is of the opinion that these companies should all be dealt with in the same way.

#### *General – in conclusion with regard to the 'social proposals'*

Several parliamentary groups within the committee ask whether these proposals will indeed achieve the desired goals. In their opinion, the policy is still not expected to reduce the burden for entrepreneurs in a number of countries, nor does it offer an adequate solution to preventing abuses. For this reason, the support base for the EU policy might decrease, they say. They ask whether the European Commission is of the opinion that the new proposals would achieve sufficient balance between flexible regulations, the reduction of complexity and a proper approach to social abuses, while increasing the feasibility of laws and regulations and reducing the burden on entrepreneurs.

## **Proposals concerning road pricing**

*Eurovignette* – COM (2017) 275 and 276

### *General*

Some parliamentary groups were positive about the proposals for the Eurovignette due to the application of the principles 'the polluter pays' and 'the user pays', and they are pleased that the proposals would not require member states to implement toll charges, but would only harmonise the manner in which any tolls might be levied. These parliamentary groups would like Europe to arrive at a uniform system that would create a level playing field and a fair manner of passing the costs on to the users.

Many of the parliamentary groups nevertheless had reservations concerning both the subsidiarity and the proportionality of the pricing of the infrastructure facilities. According to these parties, despite the necessity of a fair playing field in the transport sector, the proposal is too much driven by environmental goals, allowing member states insufficient space for their own interpretations. Although the European Commission would not directly require the member states to levy tolls, a member state might be forced into a difficult position if its neighbouring countries were to do so. According to some parliamentary groups, therefore, this would place indirect pressure on member states.

### *Competences of member states*

In the opinion of a number of parliamentary groups, the European Commission's proposals concerning the Eurovignette would impact the autonomy and policy discretion of the member states without any proof of the necessity of doing so. They argue that this proposal contains an array of conditions that would violate the basic assumption of autonomy. According to these parliamentary groups, the basic assumption should be that member states should determine for themselves whether and how they will tax their roads, thereby controlling their own tax systems, including their fundamental principles.

These parliamentary groups ask the European Commission to specify the competences that this proposal might grant it to require member states to invest or increase taxes.

One objection of a number of parliamentary groups is that this proposal does not represent harmonisation of the existing regulations, rather an expansion of the sphere of action, frameworks, conditions, stipulations, regulations and basic assumptions of such a nature that member states hardly have any room for manoeuvre should they wish to switch to a form of road pricing for one or more modalities. Member states have their own instruments for formulating their own policy regarding pricing and investment in infrastructure, based on their own political choices. They argue that no European laws and regulations are needed in this regard.

With this proposal, the European Commission also prescribes the basis for fees, at least with regard to a mandatory level of CO<sub>2</sub> emissions, although options remain open for a range of ways to pass costs on to external parties (which are also prescribed).

The committee would like to have further details on the consequences that each modality would have for the Netherlands. Several parliamentary groups are of the opinion that the member states should be responsible for decision-making concerning the fee structure. The factors that could be processed into the external cost charges range from environmental requirements and noise pollution to congestion charges and the location of roads. The committee would like to receive information on how this proposal could affect the densely populated, industrial areas from and at which a great deal of cargo transport departs and arrives, which such plans would render inaccessible (at least at a reasonable cost). It also requests information on the extent to which the proposal could reduce the accessibility of various areas in Europe.

Another question concerns how basic assumptions relating to fees should be assessed. In this light, certain parliamentary groups refer to the argument that fees should not become more than twice as high in 'mountainous areas and areas surrounding agglomerations, in as much as it is justified by the lower rate of population dispersion, the gradient of the roads, altitude and/or temperature inversions'. What would this actually mean for the Dutch situation?

If a member state intends to enact a measure that would pass costs on to external parties, the proposals would require this to be assessed, and it would be necessary for the fee provision to be carried out by an 'independent entity'. Various parliamentary groups ask how this assessment and feedback would take place, what the roles of the European Commission and the member states would be in this regard, and what the competences of such an entity would be.

#### *Environmental goals as the basis for charges*

Whereas several parliamentary groups reacted positively with regard to linking environmental policy to road pricing, others would like the European Commission to justify why this proposal is expected to counteract environmental pollution and how this relates to European source-based policy. European source-based policy should, in their opinion, form the basis for achieving environmental goals, but this assumption no longer appears to be the case in this proposal. Is this correct?

#### *Technical resources*

Questions on technical resources that would improve and facilitate enforcement have already been posed above (under the proposal on cabotage). A number of parliamentary groups regret that the monitoring equipment could not immediately be made suitable for monitoring such aspects as driving times, border crossings and cabotage. Although the bases and goals differ, it should be possible to combine them into a single system. They request the European Commission to reflect upon this point.

#### *Goal of the Eurovignette proposal*

One of the European Commission's motives for the Eurovignette proposal is that member states are not doing enough to reduce congestion and to manage and maintain their roads. In addition, the European Commission argues that the member states are not doing enough to stimulate employment opportunities and that the proposal could create jobs. Part of the committee emphasise that member states should be responsible for managing, maintaining and investing in infrastructure, and thus for reducing congestion and stimulating employment opportunities, and that this does not justify EU proposals in this area, arguing that mandatory reports from member states concerning congestion charges would tend to decrease the base of public support. The committee asks the European Commission to specify which cross-border problem would be further resolved with this proposal or how it would contribute to the reinforcement of the internal market.

#### *Allocation of proceeds*

The proposals state that the proceeds from congestion charges should be used to improve road management and maintenance (according to the European Commission, this currently amounts to a value of €65 billion). Several parliamentary groups do not believe that proceeds from national road (or other) taxes or other types of charges could serve as a structural source of funding for infrastructure elsewhere in Europe. They further emphasise that member states should always determine the manner in which they wish to interpret this.

A number of parliamentary groups are also not convinced that the proceeds realised in this manner should be used to reduce congestion, particularly by improving public transport, eliminating bottlenecks in the Trans-European Network (TEN) or stimulating alternative infrastructure for users. Could additional details be provided concerning what is intended here and why the expected proceeds would be necessary for this purpose? To what extent does the European Commission consider the charging options in this proposal to constitute a manner to increase the budget for roads in the EU, and is its aim exchange between member states in this regard?

#### *Scope of the Eurovignette guidelines*

The committee asks the European Commission to provide reasons supporting why the Eurovignette directive has been expanded to include buses, touring cars, and passenger and commercial vehicles, as there are doubts concerning whether this would contribute to the objective of reinforcing the internal market.

*Relationship to toll charges by member states*

The committee would like to know what the relationship is between the suspension of the European Commission's infringement proceedings against Germany last year due to the discriminatory levying of tolls (Pkw-Maut) and to the abolition of timed vignettes due to discriminatory provisions. Could the European Commission provide further explanation on this point?

*Abolition of existing vignettes*

A number of parliamentary groups denounce the fact that this proposal would oblige member states to scrap existing vignettes and prescribe the manner in which member states are to apply pricing (or other) instruments, as well as when and how.

*Reporting obligations/burdens*

The committee asks why member states should report to the European Commission on their investments in road infrastructure and what would justify such an increase in administrative burdens. They also ask what the European Commission intends to accomplish with these reports, particularly given that the European Commission already makes assumptions concerning the manner in which external costs are passed on within the member states. Could the European Commission explain its choice to prescribe a detailed manner of payment and settlement (e.g. receipts)?

*Consequences of the proposals*

The IM Committee would like to know what the consequences of this policy would be for the Dutch transport sector, including bus and passenger transport. Does the European Commission have an idea of this and, if so, could it be shared with the House?

Could the European Commission indicate what this proposal would mean for the levying of tolls for the Wester Schelde Tunnel, the Kil Tunnel and the future temporary imposition of tolls on the Blankenburg Connection and the A15? What does this proposal imply with regard to the charges that will soon be required for every motorised vehicle if, in any case, payments are to be based on CO<sub>2</sub> emissions? Exactly which rules will apply to means of payment?

Could the European Commission provide an analysis of the impact of the mandatory abolition of the existing Eurovignette for cargo vehicles weighing 12 tonnes and more? What are the implications of the extension of the scope for the directive for buses and coaches that will soon fall under the obligatory extension of the Eurovignette with regard to its impact on the administrative and financial burden to companies? The committee also requests greater clarity regarding the consequences of the extension to include vehicles weighing 3.5 tonnes and more as of 1 January 2020, in terms of increased financial, administrative and other burdens.

To what extent does the European Commission think that it will be possible to extend the Eurovignette as of 1 January 2020, with regard to the adjustment of the Eurovignette Treaty, the legislation and the levy systems? The abolition of the Eurovignette could result in a loss of income, while there is very little time to arrive at another proposal. To what extent does the current proposal take this into account?

*EETS – COM (2017) 280*

With regard to the EETS directive, the committee is of the opinion that the proposal to improve the technical coordination amongst the various toll systems in Europe could facilitate lorry drivers, who must currently cope with all sorts of boxes in lorries. In the opinion of several members, changes could be realised only through action at the European level.



*Coherence between the Eurovignette and the EETS*

More insight is needed into the dependency and coherence between the EETS directive and the Eurovignette directive, in order to assess whether the Eurovignette directive forms the basis for implementing the EETS directive or whether the two proposals can exist alongside each other.

*Information exchange between member states*

How does the European Commission envision the implementation of the EETS proposal, which would gain an additional dimension (i.e. with regard to privacy) through the facilitation of information exchange amongst EU member states (in case of non-payment of tolls in another member state)?

What does the EETS directive mean for the use of ANPR data (automatic registration plate recognition) by the Dutch government (or the government of any individual member state)? To what extent would the EETS directive expand or restrict the use of such data? What is the basis for assuming that this would improve the exchange of information on unpaid tolls? To this end, would it not be necessary to open registration plate registers and to connect ICT systems to each other for purposes including correspondence in the national language, as demonstrated by the implementation of the guidelines for Cross Border Enforcement (CBE)? How does the European Commission envision the implementation, and will it be necessary to adjust tax directives? If not, the committee would like to receive additional explanation on this point. If so, the members would like to receive additional insight into the consequences of this implementation and the manner in which it will affect the policy discretion of individual member states.

The committee looks forward to your response to the questions it has posed, and would appreciate receiving a reply as soon as possible, in any event within three months of the date of this letter.

Yours sincerely,

Deputy Chair of the standing committee for Infrastructure and the Environment

S. (Stientje) van Veldhoven



S. Veldhoven  
St. Meent.