

Vergaderjaar 2008–2009

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 233**

## **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 4 juni 2009

Naar aanleiding van het verzoek van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat van 14 mei 2009 doe ik u hierbij een brief toekomen over het sectorale rijverbod in Oostenrijk.

### **Verzoek van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat**

De vaste commissie heeft gevraagd om in te gaan op de knelpunten, die voor de Nederlandse goederenvervoerder ontstaan (bijvoorbeeld in verband met de beschikbare capaciteit op het spoor) en aan te geven welke initiatieven reeds ontplooid zijn of nog ontplooid zullen worden om deze knelpunten te verkleinen.

### **Sectoraal rijverbod**

Bij de toetreding tot de EU in 1994 heeft Oostenrijk met het zogenaamde ecopuntensysteem een derogatie gehad op het vrije verkeer van goederen tot eind 2003. Hierbij werd het aantal transitoritten beperkt. Een vrachtauto moest aan de hand van de Euroklasse per rit ecopunten afrekenen. Een Lidstaat kreeg per jaar een lager quotum aan ecopunten. Om het aantal transitoritten te behouden, moest met steeds schonere vrachtwagens gereden worden.

Het sectoraal rijverbod werd bedacht in vervolg op de beëindiging van het ecopuntensysteem. Het betreft een verbod op het vervoer van bepaalde categorieën goederen met vrachtwagens over de Brennerroute. Tegen het plan om een sectoraal rijverbod in te voeren heeft de Europese Commissie ondersteund door diverse Lidstaten (waaronder Nederland) beroep ingesteld bij het Hof van Justitie van de EG. Het EG Hof oordeelde in de zaak C-320/03 dat die specifieke maatregel niet evenredig was. Het doel van die maatregel was het vervoer te verleggen van de weg naar het spoor. Gelet op dit doel, hadden de autoriteiten zich onder andere meer moeten vergewissen van voldoende en passende capaciteit van het spoor alvorens deze maatregelen te nemen. Daarom kon die maatregel volgens het Hof niet gerechtvaardigd worden met redenen die verband houden

met de bescherming van de luchtkwaliteit. Het Hof overwoog daarbij dat de Commissie niet betwistte dat aan de luchtkwaliteit gestelde grenzen waren overschreden, waarmee de overschrijding voor het Hof vast stond. Het Hof oordeelde dat in die omstandigheden Oostenrijk gehouden was te handelen. De in geschil zijnde maatregel kon echter de toets aan de evenredigheidseis niet doorstaan. Wel bood het Hof een opening om maatregelen te nemen tegen de overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen.

Ondanks bezwaren van de Europese Commissie heeft Tirol opnieuw een sectoraal rijverbod gedeeltelijk ingevoerd. De Europese Commissie heeft opnieuw een beroep ingesteld op 21 januari 2009 met de zaak C-28/09.

### **Knelpunten voor het wegvervoer**

Door de economische crisis is het wegvervoer naar en van Italië dusdanig ingezakt dat er op dit moment geen sprake is van een tekort aan spoorcapaciteit als alternatief voor het wegvervoer. Tot nu toe zijn er geen klachten van Nederlandse ondernemers ontvangen over onvoldoende spoorcapaciteit. Wel zou volgens informatie van Duitse en Oostenrijkse wegvervoerorganisaties sprake zijn van extra uren wachttijd bij de Brenner Rollende Landstrasse verbinding omdat treinen uit de roulatie worden gehaald wegens het teruglopende aanbod.

Het sectoraal rijverbod geldt tot nu toe voor producten zoals aarde, bouwstaal en afval. Dat wordt nauwelijks over grote afstanden vervoerd door Nederlandse vervoerders. Per 1 juli 2009 worden producten zoals marmer, tegels en bouwstaal aan het rijverbod toegevoegd. Daar zullen vervoerders wel problemen mee hebben. Er moet omgereden worden via Zwitserland of Frankrijk of de vrachtwagens moeten op de Ro-La trein, hetgeen kosten met zich meebrengt in de vorm van wachttijden en kosten van de trein. In verband met de afmetingen van de vrachtwagens zal het niet altijd mogelijk zijn van de Ro-La gebruik te maken. Dit zal zich vooral voordoen bij het vervoer van voertuigen als deze categorie ook verboden wordt.

### **Initiatieven om deze knelpunten te verkleinen**

Het sectoraal rijverbod wordt gemotiveerd vanuit metingen naar de luchtkwaliteit in Tirol, waaruit blijkt dat er een overschrijding van de grenswaarden, met name in de NO<sub>2</sub> waarden plaats vindt. Oostenrijk moet maatregelen nemen om de voorgeschreven normen te bereiken, maar het valt echter op dat de maatregelen selectief gericht zijn op het vrachtverkeer op de A12, dat voor een groot deel uit transiterende buitenlanders bestaat. Ook wordt een onderscheid gemaakt tussen voertuigen die vooral voor internationaal vervoer gebruikt worden en distributie vrachtwagens van Oostenrijkse ondernemers. Voor de lokale wegen wordt niets voorgeschreven, vuile vrachtauto's mogen dus nog steeds in de dorpen en steden in Tirol, maar niet meer op de snelweg. Bovendien krijgt lokaal vervoer ontheffing van het sectoraal rijverbod. Dit lijkt op discriminatie van buitenlandse vrachtwagens.

Zoals ik bij het AO transportbelemmeringen van 18 maart 2009 (Kamerstuk 29 515, nr.285) heb toegezegd, zal Nederland zich voegen in de Hofzaak van de Europese Commissie.

Ik heb eerder een brief aan Commissaris Verheugen gestuurd waarin als argumentatie gegeven is dat Nederland begrip voor de milieuproblematiek heeft en bereid is mee te werken aan een oplossing mits voldaan wordt aan het principe van non-discriminatie.

Nederland is voorstander van het aanpakken van het probleem bij de bron. Enerzijds met het uitfasen van vrachtwagens met de grootste uitstoot, beginnend met het verbieden van inzet van vrachtwagens van

Euroklasse 0 tot en met 2 en anderzijds door het stimuleren van de inzet van Euro 4 en 5 vrachtwagens.

Het belemmeren van het wegvervoer zonder alternatief is wat mij betreft een onbegaanbare weg. De problematiek van het transitoverkeer door de Alpen moet zoveel mogelijk in gezamenlijk verband opgelost worden met in acht neming van de Europese beginselen van vrij verkeer en de verplichtingen die voortvloeien uit de luchtkwaliteitsrichtlijnen. Het transitoprobleem mag niet afgewenteld worden op buurlanden.

De minister van Verkeer en Waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings