

Vergaderjaar 2018–2019

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 764

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATER-
STAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 mei 2019

Hierbij doe ik u toekomen, mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat en de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, de geannoteerde agenda van de Transportraad die op 6 juni a.s. in Luxemburg plaatsvindt. De inhoud geeft de meest recente stand van zaken weer. Mocht de agenda van de Transportraad op belangrijke punten veranderen, dan zal ik u hierover tijdens het Algemeen Overleg van 22 mei a.s. informeren.

Voorts kan ik middels deze brief melden dat de informele Transportraad, die oorspronkelijk onder Fins voorzitterschap plaats zou vinden in oktober, niet door zal gaan.

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

TRANSPORTRAAD, 6 juni 2019

Op 6 juni a.s. zal de Transportraad onder Roemeens Voorzitterschap plaatsvinden. Het Voorzitterschap streeft naar het bereiken van een algemene oriëntatie t.a.v. het voorstel inzake gehuurde voertuigen en het voorstel inzake de Eurovignetrichtlijn. Tevens zal er middels een voortgangsrapportage gesproken worden over het voorstel voor e-documentatie in transport (eFTI), het voorstel voor passagiersrechten spoor, het voorstel ter stroomlijning van TEN-T en het voorstel inzake de zomer-wintertijd.

Bij eventuele wijzigingen zult u tijdens het AO nader worden geïnformeerd.

Eurovignetrichtlijn

Inhoud

De voorstellen tot wijziging van de Eurovignetrichtlijn (1999/62/EG) maken onderdeel uit van het Eerste Mobiliteitspakket dat in de zomer van 2017 door de Europese Commissie (EC) is gepresenteerd. Het betreft twee voorstellen COM(275)2017 en COM(276)2017, omdat verschillende onderdelen in de richtlijn een andere grondslag kennen¹. Deze voorstellen zijn in het najaar van 2017 en in het voorjaar van 2019 reeds besproken. De richtlijn geeft het kader voor wegbeprijzing in de EU. Het toepassingsbereik dat nu alleen vracht beslaat, wordt uitgebreid naar alle voertuigen. Daarnaast wil de EC het instrument vignet als tijdsgebonden heffing afschaffen ten faveure van een op afgelegde afstand gebaseerde heffing. Ook stelt ze voor inkomsten uit wegbeprijzing te oormerken. Voorts stelt de EC voor om toekomstige heffingen verplicht te baseren op CO₂ in plaats van op de huidige euro-emissieklassen en om een scherpe rapportageverplichting op te nemen. Het verplichte minimum mrb-tarief voor vrachtvoertuigen boven de 12 ton zou over een periode van vijf jaar worden teruggebracht naar € 0.

Roemenië is voornemens op de Transportraad een voortgangsrapportage te agenderen. In de rapportage wordt aangegeven dat er compromisvoorstellen besproken zijn. Daaruit blijkt dat een meerderheid van de lidstaten vinden dat diverse onderdelen van het voorstel 275 te restrictief zijn om voor het behalen van beleidsdoelen de noodzakelijke nationale keuzes te kunnen maken. In het bijzonder betreft dit het voorstel om tijdgebaseerde heffingen (vignetten) af te schaffen, de verplichte toepassing van de richtlijn op personenvoertuigen en het oormerken van inkomsten uit wegbeprijzing.

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 personen- en bestelvoertuigen, bussen en touringcars. Nederland vindt het van belang dat er Europese kaders zijn om het vrije verkeer van personen en goederen in goede banen te leiden en discriminatie van buitenlandse weggebruikers te voorkomen. Nederland kan zich vinden in de verlaging van het mrb-tarief voor vrachtvoertuigen, omdat de keuze of en zo ja hoe hoog dat tarief wordt ingesteld, een nationale keuze blijft.

¹ Zie ook het BNC-fiche van 26 juni 2017, Kamerstuk 34 734, nr. 9

Nederland vindt het voorstel op een aantal punten te stringent.

1. Nederland is tegen het beperken van de instrumentkeuze door het vignet af te schaffen. De keuze welk instrument hiervoor wordt ingezet, moet een nationale keuze blijven.
2. Nederland vindt het regelen van middelen voor beheer en onderhoud als ook aanleg van de infrastructuur een nationale afweging. Het oormerken van inkomsten uit een congestieheffing, zoals in het voorstel is opgenomen, is daarom onwenselijk.
3. Nederland is van mening dat de voorgestelde verplichting om het tarief te differentiëren naar CO₂-uitstoot, een nationale beslissing moet blijven. Door de verbreding van de reikwijdte van het voorstel moet per voertuigcategorie worden afgewogen in hoeverre een Europees verplichtend karakter gewenst is uit oogpunt van bijvoorbeeld het gelijke speelveld in de transportsector en subsidiariteit. Er bestaan in Europa veel verschillende soorten (tol)systemen en de vraag of CO₂ differentiatie daarin wenselijk is in het licht van het Klimaatakkoord van Parijs, is sterk afhankelijk van de situatie en de andere initiatieven die de lidstaat ontplooit om de CO₂ uitstoot van het wegverkeer te beperken.
4. Nederland is tegen de jaarlijkse uitgebreide rapportageverplichting die nu in het voorstel is opgenomen, aangezien dit enorme administratieve lasten met zich mee brengt.

Indicatie krachtenveld

Het krachtenveld op dit dossier is zeer divers vanwege verschillen tussen lidstaten in wegen, staand beleid t.a.v. wegbeprijzing en betrokken voertuigen. De meeste lidstaten pleiten net als Nederland voor een maximaal behoud van flexibiliteit inzake de keuze van het invoeren van wegbeprijzing, welk instrument, welke voertuigen en het evt. oormerken van de inkomsten. Lidstaten moeten bij hun keuzes rekening kunnen houden met nationale omstandigheden. Ook de uitgebreide rapportageverplichting, wordt door meerdere lidstaten afgekeurd. Het Europees Parlement heeft voorjaar 2018 reeds zijn positie bepaald, waarbij een veelvoud aan wijzigingsvoorstellen zijn aangenomen. Wanneer de Raad haar positie eenduidig heeft bepaald, zal het onderhandelingsproces met het Europees Parlement verder starten. Naar verwachting zal dit niet eerder dan voorjaar 2020 zijn.

Stroomlijnen TEN-T

Inhoud

Naar verwachting zal het voorstel ter stroomlijnen van TEN-T als voortgangsrapport behandeld worden. Het betreft een voorstel voor een verordening om de realisatie van projecten op het trans-Europese Transportnetwerk (TEN-T) te verbeteren². Dit omvat niet alleen infrastructurele projecten maar ook projecten ter realisatie van alternatieve brandstof-laadinfrastructuur en projecten op het gebied van interoperabiliteit. Het voorstel komt er in essentie op neer dat voor deze projecten alle benodigde vergunningen worden geïntegreerd in één raambesluit, elke lidstaat één bevoegd gezag aanwijst dat verantwoordelijk wordt voor het faciliteren van de vergunningsprocedure(s) en er een maximale totale duur van 3 jaar voor het vergunningsverleningsproces komt.

² Zie ook het BNC-fiche van 13 juli jl., Kamerstuk 22 122, nr. 2650

Inzet Nederland

Nederland staat welwillend tegenover het doel van het voorstel van de Europese Commissie om de realisatie van het TEN-T-netwerk te bespoedigen. Nederland is echter van mening dat het voorstel inhoudelijk niet proportioneel is en dat een richtlijn, in plaats van een verordening, meer ruimte kan laten aan de lidstaten om de Europese vereisten binnen de eigen nationale praktijk te implementeren. Ook is de reikwijdte van het voorstel zeer breed. De verplichte integratie van alle vergunningprocedures met besluitvorming op één tijdstip sluit niet aan bij de huidige praktijk. Het huidig (Tracéwet, Wet ruimtelijke ordening) en toekomstig stelsel (Omgevingswet) biedt maatwerk tot fasering in vergunningverlening, hetgeen voordelen heeft in versnelling, flexibiliteit en benutting innovatiekracht marktpartijen. Voorts gaat het voorstel uit van één bevoegd gezag (*one-stop-shop*) dat het raambesluit neemt. Dit raakt aan verdeling van bevoegdheden tussen nationale en regionale overheden.

Krachtenveld

Uit de onderhandelingen die tot nu toe in de raads werkgroep hebben plaatsgevonden blijkt dat veel lidstaten kritisch zijn over het voorstel. De meeste lidstaten zijn weinig enthousiast over het door de EC sturen op de bevoegdheden tussen nationale en regionale overheden. Nederland heeft gepleit voor minder vergaande vereisten. Nederland pleit ook voor een richtlijn in plaats van een verordening. Veel lidstaten delen deze inzet en het Roemeens voorzitterschap verkent de mogelijkheden daartoe. Het Europees Parlement is echter van mening dat de verordening nog niet verstrekkend genoeg is en dat de gestelde termijn van drie jaar korter kan.

E-documentatie in transport (eFTI)

Inhoud

De eFTI verordening – *electronic freight transport information* – betreft een voorstel voor een verordening inzake elektronische informatie over goederenvervoer³. Het gaat daarbij om verschillende transportmodaliteiten (weg, spoor, lucht, binnenvaart). Het voorstel heeft een sterke relatie met de ontwikkeling van de door de Commissie voorgestane EU digitale interne markt. Het voorstel wordt op dit moment in de Raads werkgroepen onder het Roemeens Voorzitterschap behandeld.

Dit voorstel is onderdeel van het derde mobiliteitspakket. Op dit moment zijn binnen de EU papieren transportdocumenten de norm. De Commissie schat in dat de overgang van papier naar digitale transportdocumenten in de periode 2018–2040 leidt tot administratieve lastenverlichting, milieuwinst door CO₂-besparing en verminderd papiergebruik, en verminderde congestie.

Met het huidige voorstel zet de Commissie een eerste stap om te komen tot daadwerkelijke realisatie van papierloos transport in de EU interne markt. Meer specifiek betreft de voorgestelde verordening het introduceren van een Europees juridisch kader voor digitale informatieuitwisseling over de te vervoeren vracht (inclusief vervoer van gevaarlijke stoffen en afval).

³ Zie ook BNC-fiche d.d. 22 juni jl. Kamerstuk 22 112, nr. 2601.

Inzet Nederland

Het kabinet heeft, met inachtneming van een aantal kleine kanttekeningen, een positieve houding tegenover het eFTI-voorstel. Het voorstel past ook goed in de Nederlandse beleidsvoornemens om:

1. De totstandkoming van de digitale overheid te realiseren. In EU-kader heeft Nederland expliciete steun gegeven aan onderdelen van het *EU eGovernment Action Plan 2016–2020* (bevorderen van de acceptatie en gebruik van digitale transportdocumenten) en de *Tallinn Declaration on eGovernment* uit oktober 2017, waarin de lidstaten de Commissie hebben opgeroepen om te komen met efficiënte digitale overheidsprocessen in de EU.
2. Grensoverschrijdende en gestroomlijnde digitalisering van de multimodale transportketen te realiseren. Al sinds 2011 heeft het Nederlandse bedrijfsleven bij de overheid duidelijk gemaakt dat acceptatie door overheden van digitale transportdocumenten honderden miljoenen euro's aan administratieve besparingen oplevert.
3. Papierloos transport en een infrastructuur om data digitaal te delen te realiseren. Sinds 2011 zijn nationale projecten gestart om in verschillende transportmodaliteiten te experimenteren met papierloos transport.

Indicatie krachtenveld

Een aantal EU-lidstaten beschouwt het voorstel als revolutionair, waarbij men pleit voor een incrementeel proces. Verschillende lidstaten hebben nog niet besloten om hun administratie digitaal te gaan inrichten. Daarnaast is in nagenoeg geen EU-lidstaat de handavingsketen zodanig ingericht dat zij informatie digitaal al daadwerkelijk kunnen ontvangen en daarop hun toezichtproces kunnen inrichten.

De meeste lidstaten hebben wel een positieve grondhouding bij de verordening. Er zijn vooral vragen over de uitwerking die door de EC zal worden gecoördineerd en later zal volgen. De eFTI verordening stelt nl. een algemeen kader voor, waarbij de nadere uitwerking later volgt via een aantal uitvoeringshandelingen, de zogenaamde implemented en delegated acts. Op basis van deze uitvoeringshandelingen kan de daadwerkelijke impact pas echt goed bepaald worden.

Richtlijn gehuurde voertuigen

Inhoud

Naar verwachting streeft het Roemeense Voorzitterschap naar het bereiken van een algemene oriëntatie inzake de Richtlijn gehuurde voertuigen. Het voorstel voor wijziging van de Richtlijn gehuurde voertuigen maakt onderdeel uit van het Eerste Mobiliteitspakket en verruimt de mogelijkheden voor bedrijven om binnen een lidstaat in de transportketen gebruik te maken van gehuurde voertuigen zonder bestuurder voor het vervoer van goederen over de weg⁴. Het voorstel is eerder besproken tijdens de Transportraad van juni 2018. De Raad was het destijds over het algemeen eens met de beoogde doelen van het voorstel, maar bereikte destijds geen algemene oriëntatie.

⁴ Zie ook het BNC-fiche van 26 juni 2017, Kamerstuk 34 734, nr. 6

Inzet Nederland

Nederland kent op dit moment geen beperkingen voor het gebruik van gehuurde voertuigen. Nederland is wel van mening dat het voorstel voor deze richtlijn in samenhang moet worden besloten met de overige voorstellen van het Mobiliteitspakket waarover in december jl. een algemene oriëntatie is bereikt, omdat er een onderlinge samenhang is tussen de voorstellen.

Indicatie krachtenveld

Met name de West-Europese lidstaten hechten sterk aan een samenhangende behandeling van alle voorstellen van het Eerste Mobiliteitspakket. Dit was ook de reden dat een algemene oriëntatie tijdens de Raad van juni 2018 niet mogelijk bleek. Voorts is er tussen de lidstaten ook aandacht voor de handhaving van de in de richtlijn opgenomen bepalingen.

Passagiersrechten spoor

Inhoud

De Raad zal conform de ambitie van het Roemeense Voorzitterschap spreken over een voortgangsrapportage van het werk in de Raadswerkgroep over het voorstel tot herschikking van de verordening *Rail Passenger Rights*. Met dit voorstel streeft de Commissie naar een evenwicht tussen het versterken van de passagiersrechten en het beperken van de lasten voor spoorwegondernemingen, ondermeer door het versterken van de rechten van personen met een handicap of beperkte mobiliteit en door betere informatievoorziening voor reizigers bij het boeken van een reis.

Inzet Nederland

Nederland staat in algemene zin positief tegenover het voorstel. Nederland onderschrijft de wenselijkheid om passagiersrechten te versterken, in het bijzonder ten aanzien van reizigers met een handicap of een beperkte mobiliteit. In de onderhandelingen heeft Nederland met name aandacht gevraagd voor de duidelijkheid van de in de conceptverordening opgenomen bepalingen en de proportionaliteit ervan. De Kamer is over de volledige Nederlandse inzet geïnformeerd middels het BNC-fiche van 3 november 2017⁵.

Indicatie krachtenveld

Zoals ook uit de voortgangsrapportage blijkt, is het op dit moment nog niet te zeggen of het Commissievoorstel het gaat halen op belangrijke beoogde wijzigingen (m.n. het afschaffen van de mogelijkheid om bepaalde spoorvervoerdiensten gedeeltelijk vrij te stellen). Aangezien in Nederland van de vrijstellingen geen gebruik wordt gemaakt, heeft het beperken hiervan voor de toepassing in Nederland geen consequenties. Het beperken van de vrijstellingen in andere lidstaten draagt daarentegen bij aan de versterking van de interne markt, dankzij een gelijk speelveld, meer duidelijkheid voor reizigers over hun rechten, en verbetering van die rechten, in het bijzonder bij grensoverschrijdende treinreizen. Hoewel Nederland zich hier in een minderheid bevindt, zal zij zich ervoor inzetten dat het voorstel op dit punt gehandhaafd blijft.

⁵ Kamerstuk 22 112, nr. 2419

Zomer- wintertijd

Inhoud

Naar verwachting zal de Raad een voortgangsrapport van het Roemeense Voorzitterschap bespreken over het voorstel betreffende het einde van de omschakeling tussen winter- en zomertijd. In dit voorstel⁶ stelt de Commissie voor om het huidige systeem met omschakeling tussen zomertijd en wintertijd af te schaffen. Ook stelt ze voor dat lidstaten gedurende alle seizoenen zelf besluiten of zij voor de zomertijd dan wel de wintertijd kiezen.

Inzet Nederland

Het kabinet heeft in het BNC-fiche een eerste reactie gegeven over het voorstel zoals het er nu ligt. Nederland hecht grote waarde aan een zoveel mogelijk geharmoniseerd tijdsysteem in de EU. Dat vergt in ieder geval overeenstemming over welk tijdsysteem de lidstaten hanteren, waarbij Nederland drie opties ziet: (1) het huidige systeem met wisseling tussen zomertijd en wintertijd (standaardtijd), (2) permanente wintertijd of (3) permanente zomertijd. Afschaffing van het huidige systeem kan pas aan de orde zijn als duidelijk is wat ervoor in de plaats komt. Nederland is kritisch over de inhoudelijke onderbouwing van het voorstel. Verder is het voor Nederland van belang dat Nederland en omliggende landen dezelfde keuze maken. Het kabinet onderhoudt daarom nauw contact met de buurlanden over dit onderwerp.

De Tweede Kamer zal separaat door de Minister van BZK worden geïnformeerd over de Nederlandse positie, de overwegingen en het proces daarbij.

Indicatie krachtenveld

Lidstaten hebben nog geen formele standpunten ingenomen⁷. Tijdens de ambtelijke besprekingen in Brussel hebben diverse lidstaten gevraagd om een impact assessment en vragen gesteld over de grondslag van het Commissievoorstel. Enkele lidstaten hebben in de raads werkgroep aangegeven positief te staan tegenover het Commissievoorstel. Het voorstel kwam eerder aan de orde tijdens de Transportraad van 3 december 2018⁸ en de informele Transportraad van 29 oktober 2018⁹.

AOB

Tijdens De Raad zal door Finland als AOB-punt een presentatie gegeven worden over de voorziene prioriteiten en agenda gedurende het Finse voorzitterschap in de tweede helft van 2019.

⁶ Zie ook het BNC-fiche van 19 oktober jl., Kamerstuk 22 112, nr. 2709

⁷ Zie ook de brief van de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties van 27 maart 201. Kamerstuk 35 066, nr.6

⁸ Zie ook het verslag van de Raad: Kamerstuk 21 501-33, nr.737

⁹ Zie ook het verslag van de Raad: Kamerstuk 21 501-08, nr.746