

Vergaderjaar 2018–2019

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 768

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 20 juni 2019

Hierbij bied ik u, mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, het verslag aan van de Transportraad van 6 juni 2019.

De Raad bereikte een algemene oriëntatie over eFTI. Tevens werden voortgangsverslagen behandeld over het stroomlijnen van vergunningsprocedures op het TEN-T netwerk, de herziening van de richtlijn over gehuurde voertuigen, passagiersrechten spoorverkeer en de wijziging van de Eurovignetrichtlijn. Tijdens en na de lunch vond er een bijeenkomst plaats in het kader van het Oostelijk Partnerschap waarbij connectiviteit centraal stond.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

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

Verordening inzake elektronische informatie over goederenvervoer (eFTI)

De Raad bereikte een algemene oriëntatie over de eFTI verordening – *electronic freight transport information*. Dit betreft een verordening inzake elektronische informatie over goederenvervoer¹. Het gaat daarbij om verschillende transportmodaliteiten (weg, spoor, lucht, binnenvaart). Het uiteindelijke doel van de Europese Commissie (EC) is om te komen tot een volledig papierloze transportsector. Het huidige voorstel ziet concreet toe op het introduceren van een Europees juridisch kader voor digitale informatie-uitwisseling over de te vervoeren vracht en de technische vereisten voor een dergelijk eFTI-systeem.

Het Roemeense voorzitterschap noemde de voorliggende tekst een solide compromis dat mogelijk was door de constructieve opstelling van de lidstaten. De Raad was eensgezind in het onderschrijven van de doelstellingen van het voorstel en konden allen instemmen met de voorliggende compromistekst. Enkele lidstaten gaven daarbij wel aan een snelle inwerkingtreding te wensen, al dan niet door direct te beginnen met de technische voorbereidingen. Enkele andere lidstaten tonden zich content met een langere voorgestelde periode van zes jaar tot inwerkingtreding omdat deze lidstaten eerst willen weten hoe het eFTI-systeem opgebouwd gaat worden. Ook Nederland sprak steun uit voor het voorstel en beaamde de noodzaak om richting volledige digitalisering van de transportketens te bewegen om administratieve druk te verminderen en het concurrentievermogen van de sector te vergroten. Daarnaast noemde Nederland de voordelen voor het milieu die bereikt worden door papierbesparing bovenop de aanzienlijke kostenbesparing die het voorstel met zich meebrengt.

Met de bereikte algemene oriëntatie sprak de Commissie de hoop uit snel een triloog met het Europees Parlement (EP) te kunnen starten.

Stroomlijnen TEN-T

De Raad besprak een voortgangsverslag over het voorstel tot het stroomlijnen van vergunningprocedures op het TEN-T netwerk. Het voorstel² heeft betrekking op infrastructurele projecten, 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 drie jaar voor het vergunningsverleningsproces komt.

Het voorstel werd in het afgelopen jaar besproken in de raads werkgroep. Op basis daarvan kwam het Voorzitterschap met een compromis welke het oorspronkelijke voorstel vereenvoudigt, verduidelijkt en zorgt voor meer flexibiliteit voor de lidstaten. Het voorstel gaat bovendien uit van een richtlijn en niet van een verordening. Tot slot zou de maximale duur van het proces worden verlegd van drie tot vier jaar.

De Commissie benadrukte het belang van het voltooiën van het TEN-T kernnetwerk in 2030 en het uitgebreide netwerk in 2050. Voorts herhaalde de Commissie het bekende standpunt dat een verordening beter zal bijdragen aan het tijdig realiseren van het TEN-T netwerk dan een richtlijn.

¹ Zie ook BNC-fiche *Kamerstuk 22 112*, nr. 2601.

² Zie ook het BNC-fiche *Kamerstuk 22 122*, nr. 2650.

Zij stelde bovendien zo snel mogelijk de onderhandelingen met het Europees Parlement aan te willen vangen. De Raad toonde zich kritisch over de voorgestelde verordening en meerdere lidstaten gaven een voorkeur voor een richtlijn aan conform de Nederlandse wens. Verschillende lidstaten spraken daarnaast hun zorgen uit over het subsidiariteitsbeginsel. De centralisatie van bevoegdheden bij één enkel bevoegd gezag en de termijn van drie jaar waren eveneens voor veel lidstaten grote punten van zorg.

Richtlijn gehuurde voertuigen

De Raad besprak een voortgangsverslag over de herziening van richtlijn 2006/1/EG inzake het gebruik van gehuurde voertuigen³. Het voorstel voor wijziging van de Richtlijn 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 weg.

De Commissie dankte de lidstaten voor hun constructieve bijdragen onder het Roemeense voorzitterschap en sprak de hoop uit dat de Raad voor het einde van het kalenderjaar een algemene oriëntatie kan bereiken. Het Roemeense voorzitterschap gaf aan de volgende voordelen in het voorstel te zien: meer rechtszekerheid, goede controles tegen fraude en verhoogde flexibiliteit.

Een aantal lidstaten gaf aan teleurgesteld te zijn dat het niet mogelijk is gebleken de impasse op dit dossier te doorbreken. Enkele lidstaten wezen voorts – in lijn met het Nederlandse standpunt – op het feit dat dit dossier in samenhang moet worden gezien met het eerste mobiliteitspakket en niet als los dossier moet worden behandeld. Enkele andere lidstaten spraken op verschillende manieren hun zorgen uit over de fraudebestendigheid van de regelgeving op het gebied van de tweede generatie tachograaf, verkeersboetes en cabotage. Deze lidstaten gaven aan het huidige voorstel niet te kunnen accepteren. Enkele lidstaten onderschreven vervolgens de noodzaak tot bestrijding van fraude en benadrukten dat het mobiliteitspakket in algemene zin sociale dumping en slechte werkomstandigheden moet tegengaan.

Eurovignetrichtlijn

De Raad besprak een voortgangsverslag over de wijziging van de Eurovignetrichtlijn. Het betreft twee voorstellen COM(275)2017 en COM(276)2017, omdat verschillende onderdelen in de richtlijn een andere grondslag kennen⁴. De richtlijn geeft het kader voor wegbeprijzing in de EU.

In het voortgangsverslag wordt aangegeven dat er compromisvoorstellen besproken zijn nadat een meerderheid van de lidstaten zich uitgesproken heeft over verscheidene elementen van het voorstel die over het algemeen restrictief zijn. Lidstaten willen de bevoegdheid houden om zelf te beslissen of er gekozen wordt voor bijvoorbeeld een vignet of gebruikersheffing.

De Commissie lichtte toe dat het met deze herziening de lidstaten een dynamisch instrument wil bieden dat moet helpen om de klimaatdoelen te

³ Zie ook het BNC-fiche van 26 juni 2017, Kamerstuk: Tweede Kamer, vergaderjaar 2016–2017, 34 734, nr. 6.

⁴ Zie ook het BNC-fiche van 26 juni 2017, Kamerstuk: Tweede Kamer, vergaderjaar 2016–2017, 34 734, nr. 9.

halen. In dit kader benadrukte de Commissie het belang dat met een overgangperiode afgestapt wordt van een vignet voor vracht en overgestapt wordt naar een flexibele en op uitstoot geijkte aanpak. Volgens de Commissie moeten de inkomsten hieruit worden gebruikt om infrastructuur aan te leggen en congestie en milieuschade te verminderen. Tegelijkertijd moet de beprijzing niet leiden tot hoge tarieven; tolhoogte moet in relatie staan tot de kosten van de bouw en het onderhoud van de betreffende infrastructuur, om zo ook passanten niet te veel te belasten. Ten slotte stelde de Commissie voor om dezelfde regels voor alle voertuigen boven 3,5 ton te handhaven en beloofde zich in te spannen om administratieve lasten te beperken, maar wel transparantie voor weggebruikers te behouden.

In hun interventies onderschreven verschillende lidstaten het door Commissie aangehangen principe dat de vervuiler betaalt. Nederland benadrukte in zijn interventie de nationale bevoegdheid om te beslissen of en zo ja welk middel of systeem voor wegbeprizing wordt ingezet voor specifieke voertuigen. Bij invoering van een nieuw systeem zijn nationale overheden immers het beste uitgerust om keuzes te maken inzake welke wegen en voertuigen onder een nieuw systeem vallen. Dit leidt tot noodzakelijke flexibiliteit. Voorts noemde Nederland dat het oormerken van inkomsten van wegbeprizing een nationale competentie is. Dit geldt ook voor de verplichte tariefdifferentiatie op grond van CO₂-emissies in plaats van de huidige euro-emissieklassen. De Nederlandse inzet werd gesteund door verschillende andere lidstaten die pleitten voor flexibiliteit voor de keuze welk instrument voor welke voertuigen in een lidstaat wordt ingevoerd en wat er met de inkomsten gebeurt. Zo sprak een aantal lidstaten zich om uiteenlopende redenen uit voor het vignet en wees hierbij onder andere op de huidige Europese wetgeving die hiervoor een kader biedt, hetgeen graag behouden wordt.

In de Raad werd voorts een aantal uiteenlopende punten genoemd, in lijn met nationale belangen en bestaande systemen, bijvoorbeeld dat rekening moet worden gehouden met beperkte verkeersintensiteit en grote afstanden of overgangperiodes voor bestaande concessies.

Passagiersrechten Spoorvervoer

De Raad besprak een voortgangsverslag over het voorstel tot herschikking van de verordening *Rail Passenger Rights*⁵. Met dit voorstel streeft de Commissie naar een evenwicht tussen het versterken van de passagiersrechten en het beperken van de lasten voor spoorwegondernemingen, onder meer 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.

Na een korte inleiding door de Commissie over het voorliggende voorstel intervenieerden meerdere lidstaten met vragen over consumentenbescherming, verduidelijking over het toepassingsgebied en vrijstellingen en toegang voor mindervalide reizigers op afgelegen plekken.

Nederland benadrukte het belang van verbetering van de passagiersrechten van treinreizigers en het belang om op een werkbare manier met doorgaande treintickets om te gaan. Deze bescherming moet echter niet leiden tot aansprakelijkheid van spoorbedrijven voor delen spoor die niet onder hun beheer vallen. Daarnaast riep Nederland op om uitzonderingen voor nationaal en internationaal spoortransport te beperken om zo de interne markt en het gelijke speelveld te versterken.

⁵ Kamerstuk 22 112, nr. 2419.

In de Raad werd voorts gewezen op het feit dat een verschuiving van het wegvervoer naar spoor ook belangrijk is om klimaatdoelen te bereiken en de mobiliteit van mindervaliden te verbeteren.

Diversen

Luchtruimcapaciteit

Eurocontrol bracht de lidstaten op de hoogte van de nijpende situatie omtrent het Europese luchtruim. Met nieuwe maatregelen worden ongeveer 1000 vluchten per dag omgeleid uit «vastgelopen» luchtruim. Echter, met een structurele stijging van vluchten en passagiers stijgt de gemiddelde vertraging per vlucht mee. Deze vertragingen zijn onder meer te merken bij Amsterdam, Parijs en Londen. Eurocontrol zet zich in om het luchtruim zo efficiënt mogelijk in te delen en om vertragingen en overbodige uitstoot te verminderen.

Verschillende lidstaten onderschreven de door Eurocontrol genoemde punten, spraken steun uit voor Eurocontrol om het luchtruim zo efficiënt mogelijk in te delen en pleitten ervoor om met deze problematiek rekening te houden bij het vormgeven van de nieuwe versie van de *Single European Sky*.

Nederland sprak waardering uit voor de acties die Eurocontrol onderneemt om vertragingen tijdens piekmomenten te voorkomen en benadrukte het belang van de problematiek. Daar luchtverkeer verwacht wordt te groeien in de komende decennia moet er nu zoveel mogelijk gedaan worden aan mitigatie van mogelijke milieu-impact. In dit kader wees Nederland op zijn inzet inzake de herziening van het luchtruim.

Vliegbelasting

In het kader van de recente EP-verkiezingen en de aanstaande nieuwe samenstelling van de Commissie benadrukte Luxemburg, de aanvrager van het AOB-punt, dat het moment rijp is voor het bespreken van een vliegbelasting, nadat het punt eerder door Nederland tijdens EcoFin en door België tijdens de Milieuraad werd geagendeerd. Luxemburg wees op de noodzaak van inspanningen en inzet vanuit de luchtvaartsector om emissiedoelen te halen. Het principe «de vervuiler betaalt» zou het uitgangspunt moeten zijn, waarbij de voorkeur van Luxemburg uitgaat naar een belasting op kerosine. Ook noemde Luxemburg het EU ETS als instrument. Daarnaast moet de trein een volwaardig alternatief worden voor het vliegtuig.

De Commissie onderschreef het streven om de hele transportsector, inclusief luchtvaart, koolstofvrijer te maken. Initiatieven hiertoe dienen in samenhang te worden bekeken. Luchtvaart is de enige vervoerswijze onder het EU ETS en vanaf 2021 de enige economische sector met een mondiaal CO₂-mechanisme (CORSIA). De EU ondersteunt verduurzaming van de luchtvaart door het Clean Sky initiatief. Ook is er nog ruimte voor het optimaliseren van het luchtruim door SES en SESAR. De Commissie kondigde voorts aan op 20 en 21 juni 2019 in Den Haag de conferentie hierover bij te wonen die wordt georganiseerd door Nederland. De Commissie sloot af door te zeggen dat de balans gevonden moet worden zodat maatregelen enerzijds efficiënt zijn en weinig negatieve effecten hebben op connectiviteit, maar anderzijds een oplossing kunnen vormen voor het drukke luchtruim en de uitstoot van de sector.

Nederland sprak de voorkeur uit voor een EU-benadering met het oog op het gelijke speelveld en de interne markt. Voorts wees Nederland op de

uitnodiging aan alle lidstaten voor de conferentie in Den Haag en sprak het de hoop uit dat een EU-brede vliegbelasting bereikt kan worden. Verschillende lidstaten benadrukten het belang zoals door Luxemburg, de Commissie en Nederland geschetst om de discussie hierover in Europees kader te voeren.

Enkele perifere lidstaten waarschuwden voor averechtse effecten van een vliegbelasting; er zouden geen voorwaarden gecreëerd moeten worden waardoor de EU minder goed kan concurreren op de internationale markt. Enkele lidstaten wezen ten slotte op het belang van een sterk optreden van de EU in relevante internationale gremia zoals binnen ICAO in relatie tot CORSIA.

Recente ontwikkelingen overige wetgevingsvoorstellen

Het Roemeense voorzitterschap lichtte de voortgang toe op enkele andere wetsvoorstellen sinds de Transportraad van december. Door intensieve onderhandeling is het gelukt om een flink aantal voorstellen uit te onderhandelen en is het gelukt om gedeeltelijk akkoord te bereiken over een aantal voorstellen in de trilogie met het EP. Zie voor dit overzicht en nadere toelichting ook het verslag van de informele Transportraad van maart jl.⁶

Over het voorstel inzake de afschaffing van de zomer- en wintertijd benadrukte het voorzitterschap dat er voortgang is geboekt, maar dat de lidstaten nog meer tijd nodig hebben om tot overeenstemming te komen.

Langetermijnklimaatstrategie

De Commissie ging kort in op de recent uitgebrachte langetermijnstrategie voor klimaat, welke ook besproken is in de informele Transportraad van maart jl.⁷ Deze strategie benadrukt de noodzaak om uitstoot van broeikasgassen tot nul te reduceren in 2050, waarbij vervoersuitdagingen centraal staan. Oplossingen moeten worden gezocht in digitalisering, onderzoek, de circulaire economie en innovatie, aldus de Commissie.

Verschillende lidstaten gaven aan blij te zijn met de strategische aanpak van de Commissie en benadrukten het belang van verduurzaming van de transportsector. Daarbij wees de Raad ook op de verantwoordelijkheid van de sector en het betaalbaar houden van mobiliteit.

Onderzoek naar heffing externe kosten

De Commissie ging in op het onderzoek dat het momenteel uitvoert naar duurzame belasting van infrastructuur en de effecten hiervan. Dit onderzoek neemt alle vervoersmodaliteiten mee en wordt binnenkort gepubliceerd. Geconcludeerd wordt in ieder geval dat de heffingen en belastingen die gebruikers betalen de kosten van de infrastructuur en externe kosten vaak niet afdekken. Voor het eerst wordt wetenschappelijk onderbouwd dat gebruikers maar de helft betalen van wat hun gebruik kost, aldus de Commissie.

EU-China top

De Commissie ging in op de EU-China top van april jl. en recente ontwikkelingen tussen de EU en China op het gebied van connectiviteit. Recent zijn er twee belangrijke akkoorden ondertekend, te weten een

⁶ Kamerstuk 21 501-33, nr. 761.

⁷ Kamerstuk 21 501-33, nr. 761.

bilateraal *EU-China Civil Aviation Safety Agreement* en een akkoord in het kader van het *EU-China Connectivity Platform*.

Dit laatste akkoord biedt de basis voor een gemeenschappelijke studie om te onderzoeken wat de meest geschikte corridors zijn om Europa en China beter te verbinden. De Commissie benadrukte dat het bij dit onderzoek transparant te werk zal gaan.

Werkprogramma Finland

Finland ging kort in op de onderwerpen die het onder zijn voorzitterschap zal oppakken. Allereerst zal Finland nadruk leggen op prioritaire thema's als het meerjarig financieel kader (MFK), *Rule of Law*, Migratie, de Europese Monetaire Unie (EMU) en de Brexit.

Op het vlak van de Transportraad zal Finland de nadruk leggen op de Eurovignetrichtlijn, afronding van de onderhandelingen inzake bandenlabelling, passagiersrechten spoorvervoer en de trilogen inzake eFTI en het eerste mobiliteitspakket.

Voorts zal Finland de behandelingen van het voorstel inzake de zomer- en wintertijd voortzetten, alsmede het voorstel ter TEN-T stroomlijning. Ten slotte voorziet Finland vooralsnog aanneming van Raadsconclusies inzake *European Court of Auditors on SESAR* tijdens een volgende Transportraad.

Oostelijk Partnerschap

Aansluitend aan de Raad werd stilgestaan bij de samenwerking op transportgebied in het kader van het Oostelijk Partnerschap (een samenwerkingsverband tussen de EU en Armenië, Azerbeidzjan, Wit-Rusland, Georgië, Moldavië en Oekraïne). De samenwerking bestaat uit het uitwisselen van kennis, het definiëren van transporthoofdverbindingen en het formuleren van een investeringsagenda ter realisatie van deze verbindingen. Deze agenda dient er ook toe om eraan bij te dragen dat het internationaal opererende bedrijfsleven goed zicht krijgt op de juiste investeringsmogelijkheden in deze landen. De Europese Commissie en genoemde landen werken bij het opstellen van de agenda samen met de Wereldbank en de Europese Investeringsbank.

Nederland onderschrijft het belang van het Oostelijk Partnerschap ter bevordering van vrede, stabiliteit en welvaart aan de oostgrens. Specifiek op het terrein van transport heeft Nederland geen directe belangen. De Ministers van Transport bespraken de samenwerking welke werd bezegeld met een gezamenlijke verklaring (zonder nieuwe juridische of financiële verplichtingen).

De Oost-Europese lidstaten spraken over de realisatie van de Via Carpatia, een snelweg die de lidstaten aan de oostgrens van Litouwen tot Griekenland met elkaar moet gaan verbinden. Deze snelweg zou ook vertakkingen kunnen krijgen naar onder ander Wit-Rusland en de Oekraïne.