

Vergaderjaar 2021–2022

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 937

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 16 juni 2022

Hierbij bied ik u, mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, het verslag aan van de EU-Transportraad d.d. 2 juni 2022.

De bijeenkomst stond in het teken van besluitvorming over een aantal wetgevende voorstellen uit het Fit for 55-pakket. Ook vond er een beleidsdebat plaats over de herziening van de verordening omtrent het Trans-Europese Transportnetwerk.¹

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers

¹ Verordening (EU) 1315/2013

Herziening Richtlijn Infrastructuur Alternatieve Brandstoffen (AFIR)

Het Voorzitterschap beoogde een akkoord te bereiken over de herziening van de Richtlijn voor alternatieve tank- en laadinfrastructuur (AFIR).² Dit voorstel ziet op het realiseren van een interoperabele en gebruiksvriendelijke publiek toegankelijke laad- en tankinfrastructuur voor alternatieve brandstoffen voor zowel het wegvervoer als voor de lucht- en scheepvaartsector. Lidstaten stemden unaniem in met het compromisvoorstel van het Voorzitterschap.³ Met deze algemene oriëntatie⁴ werd een belangrijke stap gezet op weg naar een EU-breed netwerk van alternatieve tank- en laadinfrastructuur. Dit zal de transitie naar een emissieloze transportsector ondersteunen en bijdragen aan het behalen van de EU-klimaatdoelen.

Een aantal lidstaten, waaronder Nederland, gaf een duidelijk signaal af dat het over het algemeen graag een hogere ambitie voor wegvervoer opgenomen hadden gezien in het compromisvoorstel. Deze lidstaten benadrukten dat de huidige algemene oriëntatie een compromis betreft en kijken uit naar de onderhandelingen met het Europees Parlement (hierna: «parlement»). Sommige lidstaten spraken daarentegen uit dat ze het huidige compromis al zeer ambitieus vinden. Andere lidstaten spraken hun waardering uit voor de toevoeging van meer flexibiliteit in de doelstellingen voor uitrol van de infrastructuur in perifere gebieden met een lagere bevolkingsdichtheid en verkeersintensiteit, waarmee zij hopen dat onnodige investeringen worden voorkomen.

Nederland onderstreepte het belang van dit voorstel in het kader van de transitie naar schonere vormen van mobiliteit en transport. Het compromis is een eerste stap in de goede richting en biedt een goed startpunt voor de onderhandelingen met het parlement. Desalniettemin sprak Nederland uit dat een hoger ambitieniveau wenselijk zou zijn om het behalen van de EU-klimaatdoelen te stimuleren. In dit kader vestigde Nederland de aandacht op de doelstellingen omtrent zwaar vervoer, en in dit verband met grote interesse te kijken naar de ontwikkelingen omtrent de productie van waterstof, waarbij ook de link werd onderstreept met de vereisten die worden gesteld in het voorstel tot herziening van de verordening omtrent het Trans-Europese Transportnetwerk (TEN-T). Afsluitend benadrukte Nederland dat transparante gebruiksinformatie, gedeelde betalingssystemen, open standaarden en protocollen evenals gebruiksvriendelijkheid cruciaal zijn in de uitrol van alternatieve tank- en laadinfrastructuur.

ReFuelEU Aviation⁵

Het Voorzitterschap beoogde ook een akkoord te bereiken over het voorstel tot het instellen van een bijmengverplichting van duurzame brandstoffen in de luchtvaart. Discussiepunten gingen onder meer over welke type brandstoffen onder de reikwijdte van het voorstel zouden vallen, de effecten van het voorstel op het concurrentievermogen van EU-luchtvaartmaatschappijen en luchthavens en de mogelijkheid voor lidstaten om een hogere doelstelling vast te stellen dan de minimum

² COM(2021) 559

³ <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9111-2022-INIT/x/pdf>

⁴ Een algemene oriëntatie (*general approach*) behelst een informeel akkoord bereikt in de Raad van Ministers, i.e. politieke overeenstemming op een dossier.

⁵ COM(2021) 561

bijmengdoelen uit de verordening. De Europese Commissie (hierna: «Commissie») benadrukte het belang van dit voorstel om tijdig een helder signaal aan de sector af te geven, aangezien de benodigde investeringen ter implementatie van dit voorstel kostenintensief zullen zijn. Daarnaast onderstreepte de Commissie dat het draagvlak voor het huidige compromisvoorstel fragiel is: veel lidstaten hadden het liefst aanvullende wijzigingen gezien in de voorliggende tekst. Zo is de definitie van duurzame brandstoffen uitgebreid om zo beter in lijn te zijn met de bestaande definitie van duurzame brandstoffen uit de Richtlijn Hernieuwbare Energie (RED). Het gebruik van voedsel- en voedergrassen blijft wel uitgesloten, en er zijn mogelijkheden toegevoegd voor het invoeren van een hogere bijmengverplichting op nationaal niveau. De Commissie benadrukte het belang van voldoende productiecapaciteit van duurzame luchtvaartbrandstoffen, waarbij een evenredige distributie hiervan op Europees niveau moet worden nagestreefd. Afsluitend sprak de Commissie haar zorgen uit omtrent de herhaaldelijke oproep van meerdere lidstaten tot meer flexibiliteit in de doelstellingen die het voorstel voorschrijft. Het toestaan hiervan zou aantasting van het algehele ambitieniveau van het voorstel riskeren.

Lidstaten spraken hun dank uit voor de inspanningen van het Voorzitterschap in het initiëren van de huidige discussie en het opstellen van het voorliggende compromisvoorstel. Desalniettemin was er nog discussie omtrent een aantal openstaande punten en kon niet iedereen instemmen met het compromisvoorstel. Belangrijke discussiepunten betroffen onder meer de mogelijkheden tot het invoeren van een hogere bijmengverplichting op nationaal niveau en de gevolgen voor het concurrentievermogen in EU-lidstaten ten opzichte van landen buiten de EU. Enkele lidstaten waren het niet eens met de definitie van brandstoffen die als duurzaam en koolstofarm worden aangemerkt en steunden daarom het voorstel niet. Een ander discussiepunt was de uitbreiding van de definitie van duurzame luchtvaartbrandstof, die is uitgebreid om beter in lijn te zijn met de bestaande definitie van duurzame brandstof uit de Richtlijn Hernieuwbare Energie. Desondanks werd een gekwalificeerde meerderheid – en daarmee een algemene oriëntatie – bereikt.⁶

Nederland benadrukte in zijn interventie het belang van vergroening van de luchtvaartsector. Nederland pleitte voor het instellen van de mogelijkheid tot het invoeren van een hogere bijmengverplichting op nationaal niveau. In deze context verwees het naar het akkoord dat op nationaal niveau is gesloten omtrent het streven om 14% van de luchtvaartbrandstoffen duurzaam te laten zijn in 2030. In het licht van deze ambitie streeft Nederland ook in Europees verband naar een hoog ambitieniveau. Conform de toezegging aan uw Kamer gedaan tijdens het commissiedebat Transportraad vroeg Nederland aandacht voor de vraag of voeder- en voedselgewassen als input voor biobrandstoffen moeten worden gebruikt.⁷ Ondanks dat deze grondstoffen uitgesloten zijn in de voorliggende verordening, is deze discussie onder andere belangrijk in de context van een mogelijk tekort aan voedsel en landbouwgrond ten gevolge van de oorlog in Oekraïne. Afsluitend gaf Nederland aan dat, alhoewel het huidige compromisvoorstel niet volledig voldoet aan de Nederlandse wensen, het de voorliggende tekst kan steunen.

⁶ <https://www.consilium.europa.eu/media/56725/st09805-xx22.pdf>

⁷ Kamerstuk 21 501-33, nr. 936

Herziening Richtlijn Intelligente Transportsystemen (ITS)⁸

Het Voorzitterschap organiseerde een discussie omtrent de herziening van de Richtlijn betreffende het invoeren van intelligente transportsystemen met als doel het bereiken van een algemene oriëntatie. De Commissie benadrukte in haar interventie de diversiteit van data die lidstaten verzamelen om te delen in Europees verband om op die manier effectieve transportsystemen te bewerkstelligen. Ook onderstreepte de Commissie het belang van digitalisering en innovatie in de sector, ook in het kader van behoud van concurrentievermogen, maar ook ten behoeve van veiligere wegen, minder congestie en minder files. De Commissie had graag een ambitieuzer voorstel gezien dan het huidige compromis.

Gedurende de discussie sprak een aantal lidstaten zijn waardering uit voor de verlenging van de omzettingperiode van de richtlijn in nationale wetgeving. In het compromisvoorstel is deze transitieperiode verlengd naar 24 maanden. Ook benadrukten meerdere lidstaten dat ze zich zullen inzetten op het behouden van de definitie van technologische neutraliteit gedurende de aankomende onderhandelingen met het Europees Parlement. De beknopte discussie werd besloten met unanieme steun voor het bereiken van een algemene oriëntatie.⁹

Nederland ziet de huidige compromistekst als een geschikte manier om de kansen die digitale technologie biedt te verzilveren en om zijn beleidsdoelen omtrent duurzame mobiliteit, verkeersveiligheid en doorstroming te behalen. Hierbij behoren onder andere het verbeteren van de doorstroom ten behoeve van het verminderen van emissies schadelijk voor het milieu en klimaat. Daarnaast kan de implementatie van dit voorstel bijdragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. In dit kader acht Nederland het beschikbaar stellen van cruciale data als essentieel. De verplichtingen die in het voorstel zijn opgenomen bieden een stok achter de deur voor dienstverleners om beschikbare verkeersinformatie door te geven aan de weggebruiker. Wel merkt het kabinet op dat aan de uitvoering van het voorstel grote investeringen zijn verbonden. Een herzien ITS-beleid moet daarom financieel realistisch zijn. Nederland stemde in met het compromisvoorstel en ziet uit naar de onderhandelingen met het Europees Parlement.

Solidariteitscorridors

Het Voorzitterschap agendeerde een lunchdiscussie over de recent gepubliceerde mededeling over solidariteitscorridors tussen de EU en Oekraïne.¹⁰ Deze discussie vond plaats in navolging van de informele videoteleconferentie die op 8 april jl. plaatsvond over dit thema. Sinds het moment dat deze conferentie plaatshad, zijn – naast de verschillende EU-sanctiepakketten – verschillende initiatieven op Europees niveau ondernomen als reactie op de Russische agressie in Oekraïne. Zo verleende de Raad een mandaat aan de Commissie voor het uitonderhandelen van tijdelijke overeenkomsten met Oekraïne en Moldavië over de liberalisering van het wegvervoer. In een mededeling lanceerde de Commissie een actieplan om de export van Oekraïense landbouwproducten te stimuleren via zogenaamde solidariteitscorridors, die nieuwe transportroutes moeten aanboren en knelpunten moeten voorkomen nu de havens in de Zwarte Zee geblokkeerd zijn.¹¹ Naast het gebrek aan

⁸ COM(2021) 813, Kamerstuk 22 112, nr. 3322

⁹ <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2022/06/02/deployment-of-intelligent-transport-systems-council-adopts-its-position/>

¹⁰ COM(2022)217 *final*

¹¹ Kamerstuk 36 045, nr. 85

vervoerscapaciteit vormen ook administratieve procedures aan de grenzen vanuit Oekraïne een probleem dat voor veel congestie zorgt. De lunchdiscussie spitste zich toe op de mogelijkheden om obstakels weg te nemen en gedane toezeggingen op te volgen op het gebied van transport om de uitdagingen veroorzaakt door de agressie van de Russische Federatie in Oekraïne het hoofd te bieden.

Tijdens de discussie benoemde een aantal lidstaten het tekort aan chauffeurs en het belang van connectiviteit met Oekraïne na de oorlog. Ook kwam de beschikbare opslagcapaciteit voor graan in havens ter sprake, evenals het tekort aan materieel om die havens te bereiken via transportcorridors. In deze discussie wees Nederland op de potentiële bijdrage die het tijdelijk toestaan van 44 ton vrachtwagens en extralange vrachtwagens voor grensoverschrijdend grensverkeer kan bieden om de impact van de huidige sanctie maatregelen op de transportsector te verlichten. Daarnaast benadrukte Nederland het belang van de solidariteitscorridors en het in gesprek gaan met de sector om mogelijkheden te verkennen hoe invulling te geven aan dit door de Commissie gepubliceerde actieplan.

Wijziging van de Richtlijn omtrent stabiliteitsvereisten voor Roll on-Roll off passagiersschepen

De Raad bereikte een algemene oriëntatie over de wijziging van richtlijn 2003/25/EG inzake de stabiliteitsvereisten voor *Roll on-Roll off* passagiersschepen.¹² Dit technische voorstel ziet toe op verbeterde stabiliteitsvereisten voor dit soort vaartuigen en draagt bij aan het verhogen van de veiligheid aan boord van schepen. De Commissie benadrukte het belang van dit voorstel en gaf aan de vertraging van de inwerkingtreding van het voorstel te betreuren, aangezien de Commissie van mening is dat weinig technische wijzigingen vereist zijn om een succesvolle implementatie van het voorstel te garanderen. De Raad stemde unaniem in met het compromisvoorstel en bereikte daarmee een algemene oriëntatie.

FuelEU Maritime¹³

Het Voorzitterschap beoogde een algemene oriëntatie te bereiken t.a.v. de verordening betreffende het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in maritiem transport. Dit voorstel ziet toe op het verlagen van de broeikasgasintensiteit, en daarmee het verhogen van de vraag naar en vervolgens het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in de maritieme sector. De Raad stemde unaniem in met het compromisvoorstel en bereikte daarmee een algemene oriëntatie.¹⁴

Veel lidstaten benadrukten het belang van dit voorstel om de broeikasgasintensiteit van de maritieme sector te verlagen. In dit kader onderstreepten zij dat in het compromis het ambitieniveau van het oorspronkelijke voorstel van de Commissie is behouden, maar wel rekening houdt met de verschillende geografische omstandigheden in de lidstaten. Een aantal lidstaten benadrukte het belang van het bezien van het huidige voorstel in samenhang met de overige voorstellen uit het Fit for 55-pakket

¹² Kamerstuk 21 501-08, nr. 863

<https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2022/06/02/ro-ro-passenger-ships-council-adopts-its-position-on-enhanced-stability-requirements/>

¹³ COM(2021) 562

¹⁴ https://www.consilium.europa.eu/en/documents-publications/public-register/public-register-search/results/?WordsInSubject=&WordsInText=&DocumentNumber=9278%2F22&InterinstitutionalFiles=&DocumentDateFrom=&DocumentDateTo=&MeetingDateFrom=&MeetingDateTo=&DocumentLanguage=EN&OrderBy=DOCUMENT_DATE+DESC&ct100%24ctl00%24cpMain%24cpMain%24btnSubmit=

zoals ETS-Zeevaart, evenals de link met de mondiale dimensie van maritiem transport. In dit kader werd de samenhang benadrukt met initiatieven in de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), waarmee onder andere koolstoflekkage voorkomen moet worden.

Nederland onderschrijft het algemene doel van *FuelEU Maritime* en heeft in dit kader zijn steun uitgesproken voor het voorliggende compromisvoorstel. Nederland refereerde aan de gezamenlijke verklaring die het in samenwerking met Denemarken, België, Duitsland, Ierland, Luxemburg en Zweden heeft gedeeld met het Voorzitterschap voor aanvang van de Raad.¹⁵ Met deze verklaring spraken deze lidstaten hun waardering uit voor het huidige compromisvoorstel en gaven aan uit te zien naar het ophogen van de ambities tijdens de onderhandelingen met het Europees Parlement. In dit kader sprak Nederland uit te pleiten voor het verhogen van de reductiedoelen, eventueel met subdoelen voor geavanceerde hernieuwbare brandstoffen en de gefaseerde uitbreiding van de reikwijdte van de verordening naar vaartuigen van 400 GT (t.o.v. huidige 5000GT). Hierin benadrukte Nederland dat daarbij een directe uitbreiding van de scope binnen de *monitoring, reporting, validating* (MRV)-verordening¹⁶ belangrijk is. Nederland gaf aan dat het huidige besluit een belangrijke mijlpaal is en een goed startpunt biedt voor verdere onderhandelingen met het parlement.

Herziening van de Verordening Trans-Europese Transportnetwerk (TEN-T)

De Raad hield een beleidsdebat over het voorstel voor herziening van de TEN-T verordening. Het Voorzitterschap blikte kort terug op de afgelopen periode waarin de lidstaten op werkniveau hebben onderhandeld over het Commissievoorstel. Hierbij benadrukte het Voorzitterschap dat het uiteindelijke doel van de verordening is om een naadloos aansluitend transportnetwerk te creëren, waarbij de klimaatdoelstellingen uit de *Green Deal* leidend zijn. Ook moet de weerbaarheid van de infrastructuur worden versterkt waarbij rekening wordt gehouden met de impact van klimaatverandering. Het Voorzitterschap blikte tevreden terug op de behaalde resultaten tijdens het afgelopen halfjaar, maar gaf ook blijk dat er nog veel werk te wachten staat onder het inkomend Tsjechisch voorzitterschap. De Commissie sprak haar waardering uit voor de tot nu toe gemaakte voortgang. Ze benadrukte dat TEN-T onmisbaar is voor het functioneren van de interne markt en voor het behoud van de cohesie in de EU. In dat kader onderstreepte de Commissie dat het netwerk slim en weerbaar moet zijn, zowel tegen natuurlijke als cyber/digitale dreigingen. Net als het Voorzitterschap sprak ook de Commissie uit dat de doelstellingen zoals geformuleerd in de *Green Deal* leidend moeten zijn bij de totstandbrenging van het netwerk. Om tot een tijdige voltooiing van het netwerk te komen heeft de Commissie verschillende mijlpalen geïdentificeerd: het kernnetwerk moet in 2030 zijn voltooid, het verlengde kernnetwerk in 2040 en het uitgebreide netwerk in 2050. Ook vestigde de Commissie de aandacht op het belang van stedelijke knooppunten op het netwerk, aangezien deze een belangrijke verbindende rol vervullen in de interactie tussen lokale, regionale en nationale netwerken. Afsluitend noemde de Commissie dat ze uitzielt naar het bereiken van een algemene oriëntatie onder het inkomend Tsjechisch voorzitterschap.

¹⁵ <https://www.permanentrepresentations.nl/permanent-representations/pr-eu-brussels/documents/publications/2022/06/02/joint-statement-on-fueleu-maritime>

¹⁶ Richtlijn 2015/757/EU

Veel lidstaten refereerden aan de hoge kosten van de verschillende vereisten van het netwerk voor onder meer spoor, wegvervoer, havens en binnenvaart. Een aantal lidstaten benadrukte het belang van actieve mobiliteit (bijvoorbeeld wandelen, fietsen) bij de realisatie van het netwerk. In dit kader werd en marge van de Raad een fietsverklaring ondertekend, waar ook Nederland zich bij heeft aangesloten (zie bijlage). Met deze verklaring willen de ondertekenaars de Commissie oproepen een ambitieus actieplan op te stellen om het gebruik van de fiets in de EU te stimuleren, meer gelden beschikbaar te maken voor fietsen en 2024 als Europees Fietsjaar aan te wijzen. Lidstaten worden onder meer gevraagd hoogwaardige fietsinfrastructuur te realiseren en te overwegen om de aanpak van fietsdiefstal te harmoniseren. Het genoemde actieplan kan worden gezien als een vervolg op de *Benelux Bike Declaration* uit 2020, waarmee destijds eveneens het belang van fietsen i.r.t. herstel uit de COVID-pandemie onder de aandacht van de Commissie werd gebracht.¹⁷

Nederland wees in zijn interventie onder andere op het belang van het tijdig voltooiën van TEN-T, ook gezien in het bredere kader van de *Green Deal*. Nederland stelde dat snelle en veilige corridors cruciaal zijn voor het functioneren van de interne markt. Nederland pleitte voor een *modal shift*¹⁸ naar vervoer per trein en schip en het stimuleren van actieve mobiliteit in en tussen stedelijke knooppunten. Daarnaast benadrukte het dat de huidige kwaliteitseisen omtrent bevaarbaarheid van de grote rivieren moeten worden behouden. Ook onderstreepte Nederland dat de vereiste om 740 meter lange treinen te laten rijden van groot belang is. Wel werden kanttekeningen geplaatst bij het hoge ambitieniveau van alle technische vereisten voor spoor voor het TEN-T uitgebreide netwerk. Ook wees Nederland in zijn interventie op het risico dat de herziene verordening – als het om stedelijke knooppunten gaat – treedt in de beleidscompetentie van gemeenten. Tot slot benadrukte Nederland dat de TEN-T coördinatoren een belangrijke rol zouden moeten spelen bij de realisatie van een duurzaam transportnetwerk.

Diversen

Besluit aangaande compensatieverplichtingen van EU-luchtvaartmaatschappijen t.o.v. het mondiale systeem CORSIA

Het Voorzitterschap verstreekte informatie over de stand van zaken omtrent het besluit aangaande compensatieverplichtingen van EU-luchtvaartmaatschappijen t.o.v. het mondiale CORSIA-systeem (*Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation*).¹⁹ Deze compensatieverplichtingen worden voor EU-luchtvaartmaatschappijen geregeld in de *Emission Trading System-richtlijn* (ETS).²⁰ CORSIA is in werking getreden per 2021, wat betekent dat er vanaf 2021 compensatieverplichtingen gelden. De compensatieverplichtingen worden geregeld in de nog te herziene ETS-richtlijn, wat onderdeel is van het Fit for 55-pakket. Het compromisvoorstel biedt een tussenoplossing totdat de herziene ETS-richtlijn in werking is getreden. Het Voorzitterschap koppelde terug dat er in Coreper overeenstemming is bereikt over het compromisvoorstel; daarmee is er nu een mandaat om de onderhandelingen met het parlement te starten omtrent dit besluit.

¹⁷ <https://www.benelux.int/files/9415/9499/3305/>

FINAL_layout_Political_Declaration_of_the_Benelux_countries_bike_stimulation_signatures_complete.pdf

¹⁸ Modal shift is het verplaatsen van vervoer van personen en goederen van wegvervoer naar andere modaliteiten, zoals spoor of scheepvaart.

¹⁹ Kamerstuk 22 112, nr. 3192

²⁰ Kamerstuk 22 112, nr. 3192

Tweede voortgangsrapportage platform *International Passenger Rail*

Nederland presenteerde samen met covoorzitter Oostenrijk de tweede voortgangsrapportage van het platform *International Passenger Rail* (zie ook bijlage).²¹ Nederland benadrukte dat het ontwikkelen van internationaal personenvervoer per spoor van groot belang is en dat samenwerking op Europees niveau hierbij een belangrijke vereiste is. In de voortgangsrapportage wordt teruggeblikt op het jaar 2021, waarbij hoogtepunten onder andere betroffen: het in kaart brengen van de markt voor nachttreinverbindingen, het beschrijven van vrijwillige en wetgevende acties om internationale kaartverkoopdiensten te stimuleren, alsmede het informeren over lucht-spoor verbindingen om korte afstandsvluchten te vervangen. De Raad nam kennis van het rapport.

Inflatie bestuurdersattesten derde landen

Denemarken agendeerde dit punt omtrent de toename van het aantal aangevraagde bestuurdersattesten door bestuurders uit derde landen. Denemarken wees op de problemen die ontstaan als gevolg van het steeds vaker verstrekken van attesten aan bestuurders uit derde landen, waarbij het doelde op verslechtering van de werkomstandigheden van deze bestuurders, wijzend op lange werktijden, korte rustpauzes, lage lonen en gebrek aan voorzieningen. Denemarken wees op een gelijksoortig agendapunt dat België tijdens de Transportraad d.d. 9 december 2021 had opgebracht en merkte op dat er sindsdien weinig aan de situatie is verbeterd.²² De Commissie reageerde door te stellen dat het aantal verstrekte bestuurdersattesten aan bestuurders uit derde landen inderdaad toeneemt. Dit neemt niet weg dat EU-wetgeving ook voor hen van toepassing is, dus ook wetgeving omtrent werkomstandigheden. Dit was één van de doelen van het eerste mobiliteitspakket. Lidstaten zijn primair verantwoordelijk voor het stimuleren en controleren van degelijke werkomstandigheden voor bestuurders en samenwerking is van groot belang hierin, waarbij de Commissie ook wees op de tekorten in deze sector. De Commissie sloot af met de toezegging de situatie te zullen blijven monitoren. De Raad nam kennis van de informatie verstrekt door de Deense delegatie.

Noodzakelijke maatregelen op Europees niveau om de voltooiing van infrastructuurinvesteringen mogelijk te maken

Polen riep samen met Bulgarije, Estland, Hongarije, Letland, Litouwen, Roemenië, Tsjechië en Slowakije op tot flexibiliteit omtrent de investeringen die nodig zijn om infrastructuurprojecten te voltooien. In dit kader wezen deze lidstaten op de gevolgen van de oorlog in Oekraïne, waarbij problemen in de keten, vertraging en arbeidstekorten effectieve investeringen in infrastructuur verletten. Daarom pleitte deze groep lidstaten om de mogelijkheid tot cofinanciering van infrastructuurinvesteringen uit de EU-cohesiefondsen te verlengen tot het einde van 2024, zodat er meer flexibiliteit bestaat om prioriteiten en doelen bij te stellen. De Raad nam kennis van deze oproep.

²¹ <https://www.permanentrepresentations.nl/permanent-representations/pr-eu-brussels/documents/publications/2022/05/25/2022-progress-report-of-the-ministerial-platform-on-international-rail-passenger-transport>

²² Kamerstuk 21 501-33, nr. 901

Illegale inbeslagname van twee schepen onder Griekse vlag door Iraanse gewapende groepen in de Perzische Golf

De Griekse delegatie informeerde de Raad over de illegale inbeslagname van twee schepen onder Griekse vlag in de Perzische Golf, eind mei. Volgens Griekenland was dit een vergelding voor de Griekse inbeslagname van een schip onder Iraanse vlag, in het kader van de sancties jegens de Russische Federatie. Griekenland benadrukte het belang van EU-eenheid in dit kader en onderstreepte het belang van het zeerecht (UNCLOS).²³ Griekenland sprak zijn verontwaardiging uit over de Iraanse inbeslagname en het Voorzitterschap benoemde dat het namens de lidstaten deze zorgen deelde en dat het internationale maritieme recht gerespecteerd dient te worden. De Raad nam kennis van dit door Griekenland opgebrachte punt.

Presentatie werkprogramma inkomend Tsjechisch EU-voorzitterschap

Het inkomend Tsjechisch voorzitterschap presenteerde zijn werkprogramma voor de tweede helft van 2022. Dit zal zich vooral richten op de onderhandelingen met het parlement over de tijdens de huidige Raad bereikte algemene oriëntaties en het *Single European Sky*-voorstel.²⁴ Ook gaf het inkomend Voorzitterschap aan te zullen focussen op de verdere onderhandelingen in de Raad over de herziening van de TEN-T-verordening. Het inkomend Voorzitterschap is voornemens een conferentie aangaande *Urban Mobility Days* te willen organiseren van 20 tot 22 september a.s. Ook kondigde het inkomend voorzitterschap aan een informele bijeenkomst van EU-transportministers te beleggen van 20 tot 21 oktober a.s., gericht op het thema transportconnectiviteit. Afsluitend staat er op 5 december a.s. een volgende Transportraad op de planning.

²³ United Nations Convention on the Law of the Sea

²⁴ COM(2013) 409