

Vergaderjaar 2020–2021

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 835**

## **VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG**

Vastgesteld 6 november 2020

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over:

- de brief van 21 oktober 2020 inzake de geannoteerde agenda van de informele videoconferentie met EU-transportministers 29 oktober 2020 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 832)
- de brief van 21 oktober 2020 inzake het verslag informele high-level videoconferentie met EU-transportministers d.d. 8 oktober 2020 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 833) en over
- de brief van 25 september 2020 inzake de appreciatie van het EC-voorstel verordening verlenging geldigheid L-categorie voertuigen i.v.m. COVID-19 (Kamerstuk 22 112, nr. 2921)

De vragen en opmerkingen zijn op 26 oktober 2020 aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 3 november 2020 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,  
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,  
Koerselman

## **Wegvervoer**

**De leden van de VVD-fractie vragen zich af hoe het staat met de invoering van de digitale vrachtbrief. Het Nederlandse bedrijfsleven heeft veel te winnen bij de inzet van de digitale vrachtbrief in transport op het gebied van tijd en kosten. Duitsland heeft het eCMR protocol echter nog niet geratificeerd. Is de Minister bereid het ratificeren van het eCMR protocol door Duitsland te bespreken?**

Veel EU-lidstaten, waaronder o.a. Nederland, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk, hebben het eCMR-protocol inmiddels geratificeerd. In deze landen kan dus met een digitale vrachtbrief gereden worden. In België en Luxemburg maakt de Benelux eCMR-pilot het mogelijk om goederen onder een digitale vrachtbrief te vervoeren. Duitsland heeft het protocol nog niet geratificeerd. Voor Nederlandse vervoerders is een digitale vrachtbrief van belang om naar en door Duitsland te kunnen rijden. Daarom zal ik dit met mijn Duitse collega's bespreken tijdens een bilateraal overleg. De informele videoconferentie van EU-transportministers was vanwege de digitale opzet hier niet geschikt voor, gezien dit vooral een bilaterale kwestie is.

**De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van de digitaliseringsagenda en missen vooral een concrete invulling hiervan om betere informatie over vracht, vraag en aanbod te gebruiken om het leeg laten rijden van vrachtwagens verder te beperken. Een betere kennis van de vraag en een betere planning van het aanbod, moet grote mogelijkheden creëren om voor veel meer vrachtwagens een passende retourvracht te vinden. Dat is bij uitstek een kans die we met toenemende digitalisering en het delen van informatie kunnen realiseren. In hoeverre maakt dit nu deel uit van de doelstellingen? In hoeverre staan colportage regels hier de kansen in de weg? Zou de Minister deze mogelijkheid kunnen benoemen en uitdragen?**

De digitaliseringsagenda heeft als belangrijk doel het realiseren van duurzame mobiliteit. Daarbij hoort ook het realiseren van een betere beladingsgraad van vrachtwagens. Al geruime tijd neemt de markt het initiatief om, zowel binnen- als buiten Nederland, digitale marktplaatsen te ontwikkelen die optimalisering en verduurzaming van vrachtvervoer helpen realiseren.

Door toenemende digitalisering van vrachtgegevens kan het gebruik van deze marktplaatsen toenemen. Cabotagewetgeving kan daarbij een belemmerende rol spelen. Zij kunnen de belading van retourritten van vrachtwagens belemmeren. De EU Green Deal biedt mij een uitstekende kans om de noodzaak van betere beladingsgraad van vrachtwagens uit te dragen, bijvoorbeeld in het kader van de aankomende EU-strategie voor Duurzame en Slimme Mobiliteit.

**De leden van de GroenLinks-fractie zijn helemaal niet te spreken over het voorstel om een verdere extensie voor de verkoop van onnodig vervuulende brommers, scooters en lichte motoren toe te staan. Deze leden hadden al grote moeite met de huidige regel. Het nu voorliggende voorstel zorgt ervoor dat nog veel langer onnodig vuile voertuigen worden verkocht en nog vele jaren blijven vervuilen. Dat een deel van de oude voorraad niet is verkocht is een zegen die we moeten benutten. Het levert ons schonere lucht en minder vervuiling op. Een verdere extensie van de regeling voor nog eens een heel jaar, is onredelijk en contra-**

**productief. De leden van de GroenLinks-fractie verzoeken de Minister om afstand te nemen van dit voorstel en aan te dringen op een handhaving van de afgesproken termijn.**

Het voorstel van de Commissie betreft L-categorie voertuigen die conform zijn met de Euro 4-norm, waarvan de EU-typegoedkeuring op 1 januari 2021 ongeldig wordt door invoering van de Euro 5-norm. Met dit voorstel beoogt de Commissie een alternatieve mogelijkheid te bieden om deze voertuigen tot en met 31 december 2021 als voertuigen uit restantvoorraden op de markt aan te bieden, te registreren of in het verkeer te brengen. Dit als compensatie van de economische schade als gevolg van COVID-19. Het aantal voertuigen uit restantvoorraden mag daarbij niet groter zijn dan het aantal Euro 4-conforme voertuigen dat op 15 maart 2020 in voorraad was en toch al op de markt zal komen. Daardoor zijn er geen negatieve effecten voor de veiligheid en het milieu ten opzichte van de situatie die is vastgesteld met de oorspronkelijke Verordening met daarin de standaardregel voor de restantvoorraden. Het kabinet kan zich daarom vinden in dit voorstel. Het voorstel kreeg steun vanuit alle andere EU-lidstaten.

Overigens wil ik uw Kamer erop wijzen dat Nederland in het Klimaatakkoord al verdergaande afspraken heeft gemaakt om de L-categorie te verschonen doordat vanaf 2025 alleen nog nulemissie snorfietsen nieuw verkocht zullen worden. Het terugdringen van de emissie-uitstoot van de gehele L-categorie voertuigen, waaronder bromfietsen, wordt op EU-niveau geregeld. Mijn inzet in de EU is om alleen nog nulemissie bromfietsen nieuw te verkopen vanaf 2030.

**De leden van de GroenLinks-fractie hebben uit de media vernomen van de doelen van de Stockholm Declaration van de 3rd Global Ministerial Conference on Road Safety. De leden juichen de conclusies toe maar hadden er graag in een eerder stadium en van de Minister zelf over gehoord. Kan de Minister toelichten hoe de uitkomsten zullen worden toegepast in Nederland?**

Als uitkomst van de *3rd Global Ministerial Conference on Road Safety* heeft de voorzitter zijn conclusies gepresenteerd onder de noemer «*Stockholm Declaration*». Deze conclusies onderschrijven de noodzaak van een gezamenlijke inzet om de verkeersveiligheid mondiaal te verbeteren. De ambities, zoals aandacht voor de «safe system approach», veilige voertuigen en kwetsbare verkeersdeelnemers, sluiten goed aan bij de Europese aanpak en bij onze nationale aanpak via het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV), de investeringsimpuls en Duurzaam Veilig zoals we dat in Nederland kennen.

**De leden van de D66-fractie vragen de Minister of zij zich inzet om in Nederland de beleidsvrijheid te behouden voor het instellen van een tariefdifferentiatie op basis van CO<sub>2</sub>-intensiteit van de vrachtvoertuigen ten behoeve van de vrachtwagenheffing.**

Op dit moment schrijft de Eurovignetrichtlijn voor dat tariefdifferentie voor vrachtvoertuigen wordt gebaseerd op de euro-emissieklasse van het voertuig. De Commissie heeft in 2017 voorgesteld om over te gaan op een tariefdifferentiatie gebaseerd op CO<sub>2</sub>-emissies van het voertuig. De prikkel om de milieuemissies terug te dringen blijft daarmee behouden. Nederland kon december 2019 instemmen met deze overgang, maar vond het compromisvoorstel toen te complex.

In 2020 is gewerkt aan het verminderen van die complexiteit, zonder de ambitieuze inzet te verliezen dat rekening wordt gehouden met toekomstige strengere normering van CO<sub>2</sub>-emissies voor vrachtvoertuigen. Binnen de kaders van de Eurovignetrichtlijn heeft Nederland beleidsvrijheid in het exacte tarief voor de voertuigen.

## **Spoor**

**De leden van de CDA-fractie zijn van mening dat de ambities voor een integraal grensoverschrijdend spoornetwerk niet snel genoeg gaan. Zeker nu er vanuit de Europese Unie gelden beschikbaar komen vanuit de Green Deal en andere Europese projecten is het van belang dat er visie en daadkracht komt voor een integraal grensoverschrijdend spoornetwerk. Vaak is het in Europa zo dat HSL-hubs dichtbij elkaar over de grens liggen, maar niet met elkaar verbonden zijn. Deze leden vragen de Minister dit aan te kaarten bij de Transportraad op 29–30 oktober.**

Tijdens de informele Transportraad van 29 oktober heb ik de wens voor een Europese agenda voor het netwerk van internationaal personenvervoer per spoor benadrukt, ook omdat deze ambities goed passen in de voorstellen van de Green Deal. Digitalisering kan immers een belangrijk middel zijn in het versterken van het internationaal spoorvervoer.

Het is daarbij positief dat ten aanzien van spoorvervoer de ambities van de Passau verklaring op spoorgebied met betrekking tot digitalisering goed aansluiten bij de door NL geïnitieerde politieke verklaring over de ontwikkeling van een internationaal platform voor het bevorderen van personenvervoer per spoor. Deze Nederlandse verklaring kreeg brede steun van de EU-lidstaten tijdens de videoconferentie met EU-transportministers op 4 juni jl.

Het bevorderen van digitale oplossingen voor het eenvoudig boeken/reserveren van grensoverschrijdende treinverbindingen sluit aan bij het Nederlands streven om het personenvervoer per spoor als een volwaardig en duurzaam alternatief te positioneren voor de middellange internationale afstand.

## **Luchtvaart**

**De leden van de D66-fractie zijn benieuwd naar de huidige stand van zaken met betrekking tot het realiseren van een Europees garantiefonds voor de reeds uitgegeven en nog uit te geven vouchers. Gezien de urgentie en het belang om consumenten te beschermen tegen insolventie, vragen deze leden zich af of dit onderwerp ook deze transportraad weer de revue zal passeren.**

Ik maak mij sterk voor de realisatie van een Europees garantiefonds voor vliegtickets en -vouchers. Er is in de zomer gesproken met de Commissie om dit punt mee te nemen in de geplande herziening van Verordening (EG) nr. 261/2004. Ook is het onderwerp in de Transportraad en in de Raadswerkgroep aangekaart door Nederland en wordt er gelobbyd bij Portugal, dat na Duitsland het voorzitterschap overneemt, om de herziening van de verordening komend voorjaar te agenderen.

**De leden van de D66-fractie waren verheugd te vernemen dat het luchtvaartverdrag van de EU met Qatar de afgelopen transportraad is besproken. Deze leden hebben vernomen dat de andere lidstaten geen heil zien in het uitstel van het sluiten van het verdrag. Deze leden zouden graag vernemen welke middelen**

**deze lidstaten zagen voor het borgen van de eerlijke concurrentiepositie in het verdrag en of de regering het eens is met de observatie van deze lidstaten dat deze middelen de gelijke concurrentievoorwaarden voldoende borgen.**

Het EU-Qatar luchtvaartverdrag bevat diverse artikelen, waardoor eerlijke concurrentie gewaarborgd wordt. Zo bevat Artikel 7 («*Fair Competition*») o.a. een verbod op elke vorm van discriminatie of bevoorrechtiging van maatschappijen, een verbod op staatssteun of subsidies die een negatief effect hebben op de kansen van maatschappijen om luchtdiensten aan te bieden, een verplichting tot financiële transparantie in de vorm van een jaarlijkse rapportage op basis van een onafhankelijke accountantsverklaring, een verbod op samenspanning die beoogt de concurrentie te verminderen, een verbod op misbruik van een dominante marktpositie, het oprichten van een zgn. «*Joint Committee*» om een vermeend geval van oneerlijke concurrentie binnen 30 dagen te kunnen behandelen, en de mogelijkheid om eenzijdig maatregelen te kunnen nemen tegen de maatschappij die verdacht wordt van het handelen in strijd met de regels van *fair competition*.

Artikel 8 van het verdrag verplicht de partijen tot het verwijderen van hinderlijke bepalingen die eerlijke concurrentie in de weg zouden kunnen staan. Het geeft het recht om zonder tussenkomst van onderdanen van de andere partij tickets te mogen verkopen in het andere land. Ook het recht op vrije keuze van grondafhandeling, inclusief *self-handling*, is hier vastgelegd en toekenning van slots zou op transparante en non-discriminatoire wijze moeten gebeuren.

Artikel 10 bepaalt dat de kosten van luchtverkeersleiding kosten-gerelateerd moeten zijn en non-discriminatoire evenals de luchthavengelden en kosten voor *security*. Het *Joint Committee* (Artikel 22), bestaande uit vertegenwoordigers van de EU en Qatar, overziet het beheer en de implementatie van het verdrag en is een forum voor het gezamenlijk oplossen van verschillen in toepassing of interpretatie van het verdrag. Voor uiterste gevallen is er ook nog Artikel 23, dat de mogelijkheid biedt tot arbitrage en oplossing van geschillen. Het verdrag met al zijn bepalingen creëert daarmee een kader waarbinnen op eerlijke wijze concurrentie kan plaatsvinden.

**De leden van de D66-fractie hebben vernomen dat de Minister de problemen rondom dumprijzen naar gebieden met een oranje reisadvies heeft aangekaart in Europa. De Minister gaf aan dat dit voorlopig nog geen concrete resultaten heeft opgeleverd. Kan de Minister aangeven of de lidstaten bij wie deze problematiek is aangekaart, aangaven ook tegen deze problematiek aan te lopen in hun nationale context? Deze leden begrijpen dat de Minister niet de bevoegdheid heeft om een onderzoek naar *predatory pricing* bij de Europese Commissie af te dwingen, maar zijn wel benieuwd naar de reactie van de Europese Commissie op het aankarten van de Minister van deze problematiek. Ook zijn deze leden benieuwd of de Minister het onderwerp opnieuw ter sprake zal brengen bij deze informele transportraad.**

De Europese Commissie bevestigde dat Europese luchtvaartmaatschappijen hun tarieven binnen de EU vrij mogen vaststellen op grond van Europees recht. Ik heb dit onderwerp al ter sprake gebracht in Europees verband en ga nu met verschillende lidstaten verder verkennen welke mogelijkheden ik heb om hier iets tegen te ondernemen binnen de kaders van het Europees recht.

**De leden van de D66-fractie zijn bovendien benieuwd naar de huidige stand van zaken met betrekking tot de uitvoering van de nader gewijzigde motie van het lid Paternotte c.s. over het onderzoeken van een minimumprijs op vliegtickets (Kamerstuk 31 936, nr. 787). Wanneer is hierover de laatste keer overleg geweest met Oostenrijk en welke updates volgen hieruit? Ook vragen de leden van de GroenLinks-fractie zich af of de Minister bereid is om in Europa bondgenoten te zoeken die samen met Oostenrijk, Nederland en anderen druk op de Europese Commissie uitoefenen om tot nieuwe afspraken te komen die het aanbieden van vliegtickets onder de kostprijs of onder een nationaal of Europees vastgestelde minimumprijs verbiedt? Kan de Minister aangeven hoe zij zich hiervoor wil inzetten?**

N.a.v. de motie is er onderzoek gedaan of er aanknopingspunten zijn in de bestaande EU-regelgeving om een minimumprijs voor tickets in te stellen. Er is hierover op 15 oktober jl. op ambtelijk niveau overleg over gevoerd met Oostenrijk. Uit dat overleg bleek dat Oostenrijk eveneens onderzoekt wat, binnen de bestaande Europese kaders, de mogelijkheden zijn met betrekking tot minimumprijzen voor vliegtickets. Er vindt in november op ambtelijk niveau opnieuw overleg plaats met Oostenrijk en Frankrijk, dat ook belangstelling heeft voor dit onderwerp. Ik spoor daarnaast in Europees verband andere lidstaten aan om zich bij dit initiatief aan te sluiten.

**Ook vernemen de leden van de D66-fractie en GroenLinks-fractie graag informatie over de laatste stand van zaken met betrekking tot de coalitie voor het invoeren van een kerosineaccijns, aangezien in de laatste stand van zakenbrief werd aangegeven dat inmiddels afstemming is gesloten met Zweden hierover. Heeft Oostenrijk zich hier ook bij aangesloten? Kan de Minister aangeven welke stappen zij op dit moment nog ziet ter uitvoering van de motie van de leden Sneller en Stoffer over een Europese inzet voor vergroening van de luchtvaart? (Kamerstuk 29 232, nr. 19).**

In Europees verband wordt er door Nederland ingezet op een Europese bijmengverplichting voor duurzame luchtvaartbrandstoffen, zoals gecommuniceerd per brief op 3 maart 2020.<sup>1</sup> Het juridisch voorstel onder het *RefuelEU Aviation Initiative* door de Europese Commissie wordt in kwartaal 1 van 2021 verwacht.

Als onderdeel van de Europese Green Deal van Eurocommissaris Timmermans zijn voorstellen gedaan voor de verduurzaming van de luchtvaart. Onderdeel van deze voorstellen is het verlagen van het aandeel gratis rechten onder het EU ETS luchtvaart. Het verlagen van de gratis rechten onder het EU ETS luchtvaart is echter één van de meerdere onderdelen binnen het EU ETS. Veel liever zien wij een integrale afweging van het EU ETS, mede in relatie tot de inwerkingtreding van het mondiale systeem CORSIA per 1 januari 2021. Naar verwachting zullen in de loop van 2021 de besprekingen hierover worden gestart met het oog op vaststelling van de herziene richtlijn uiterlijk 31 december 2023.

Als onderdeel van de Green Deal heeft de Commissie tevens voorgesteld om de Richtlijn Energiebelastingen te herzien, waar de belastingvrijstelling op kerosine onderdeel van is. De Commissie gaat kijken of deze vrijstelling herzien kan worden. Onder deze herziening wordt ook gekeken naar het stimuleren van het gebruik van alternatieve brandstoffen, zoals

<sup>1</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 726.

duurzame luchtvaartbrandstoffen. Naar verwachting starten de besprekingen over de herziening van de Energiebelastingrichtlijn in het tweede kwartaal van 2021.

**De leden van de GroenLinks-fractie vragen hoe het staat met de wijziging van de Europese slotverordening. Deze leden willen benadrukken dat zij graag zien dat we tot andere spelregels voor de uitgifte van vrije slots komen, zodra de coronacrisis voorbij is en de markt weer aantrekt. Het kan wat deze leden betreft ook niet zo zijn dat de huidige Waiver voor de slotregels wordt verlengd zonder dat hier extra eisen of voorwaarden aan worden verbonden. De leden van de GroenLinks-fractie zijn van mening dat een maatschappij die een verzoek voor een schaars slot indient, moet kunnen aantonen waarom de voorgestelde route van belang is voor de connectiviteit van de luchthaven of de landen die zo worden verbonden. Deze leden zijn tevens van mening dat de slotregeling ook bruikbaar is om extra eisen aan duurzaamheid of overlastbestrijding toe te passen. Het zo maar gratis en buiten de gebruikelijke procedure laten vasthouden aan slots, gebaseerd op een marktordening die hopelijk nooit meer terugkomt, is daarom onwenselijk. De leden van de GroenLinks-fractie wijzen erop dat de Kamer zich in november 2019 met de motie met Kamerstuk 35 266, nr. 5 heeft uitgesproken over aanpassing van de slotverordening. Wat gaat de Minister concreet voorstellen om hier stappen op te zetten? Is er inmiddels een voorstel uitgewerkt? Zo nee, gaat de Minister nu zelf het initiatief nemen en hier medestanders op verzamelen?**

De Europese Commissie heeft aangegeven niet voor 2021 te starten met de herziening van de slotverordening. De Europese Commissie werkt nu aan een voorstel om de geconstateerde tekortkomingen van de huidige *waiver* weg te nemen. Denk daarbij aan het nog eerder teruggeven van slots en de *waiver* alleen van toepassing laten zijn op bestaande slotreeksen en niet op nieuwe aanvragen. Dat voorstel verwacht ik eind november 2020 en zal ik met uw Kamer delen via de daarvoor gebruikelijke procedure.

Nederland onderschrijft het belang van het wegnemen van de tekortkomingen van de *waiver*. Zodra dat traject afgerond is, zie ik hoe ik het beste de Nederlandse wensen voor de herziening van de slotverordening bij de Europese Commissie kenbaar kan maken. Daarin zal de wens om via slots meer te kunnen sturen op duurzaamheid, netwerkqualiteit en behoud van de vrachtsector centraal staan.