

Vergaderjaar 2017–2018

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 718

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 2 juli 2018

Hierbij bied ik u, mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, het verslag aan van de Transportraad van 7 juni jl. Tijdens de Transportraad is een algemene oriëntatie bereikt over concurrentie in de luchtvaart, havenontvangstvoorzieningen, en het voorstel inzake Electronic Toll Systems (EETS). De Raad zal ten aanzien van deze voorstellen nu nader onderhandelen met de Europese Commissie en het Europees Parlement in de desbetreffende trilogie.

Voorts vond er een discussie plaats aan de hand van door het Bulgaars Voorzitterschap opgestelde voortgangsverslagen over het eerste mobiliteitspakket (sociale en marktpijler), passagiersrechten spoor, en het tweede mobiliteitspakket (het voorstel gecombineerd vervoer en de richtlijn schone voertuigen).

Tot slot stond er een aantal diversienpunten op de agenda.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

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

Algemene oriëntatie concurrentie in de luchtvaart

De Raad bereikte een algemene oriëntatie over het Commissievoorstel voor een verordening inzake de mededinging in de luchtvaart. Dit voorstel moet effectievere bescherming bieden tegen oneerlijke concurrentie zoals discriminatoire praktijken en oneigenlijke subsidiëring van luchtvaartmaatschappijen uit derde landen. Tegelijkertijd wil het voorstel randvoorwaarden voor een hoge connectiviteit binnen de EU handhaven. De Raad was eensgezind over het feit dat de passagiers en de Europese luchtvaartmaatschappijen centraal moeten staan in het Europese luchtvaartbeleid. De lidstaten verschilden evenwel van mening over de gevolgen die dit heeft voor het voorstel.

Een aantal lidstaten, waaronder Nederland, heeft zich in de Transportraad positief getoond over dit voorstel en wil dat er een nieuwe, effectieve verordening komt om op te kunnen treden tegen oneerlijke concurrentie. Dit is in het belang van een eerlijke markt waarvan passagiers profiteren door verbeterde concurrentie en lagere prijzen. Deze groep lidstaten benadrukte daarom dat het kon instemmen met het huidige op tafel liggende compromisvoorstel als minimaal voorstel. Hierbij gaven deze lidstaten aan dat het van belang is dat de Commissie onder de verordening de mogelijkheid krijgt om ook bij een vermoeden van oneerlijke concurrentie (*threat of injury*) reeds een onderzoek in te stellen. Dit is nu niet opgenomen in de tekst.

Hiertegenover stond een groep andere lidstaten die aangaf dat de verordening niet mag leiden tot een verlies van connectiviteit. Deze lidstaten zijn van mening dat bilaterale verdragen met derde landen voorrang hebben boven de verordening. Eventuele zware maatregelen zouden zowel deze bilaterale verdragen mogelijk in gevaar brengen als negatieve gevolgen kunnen hebben voor passagiers door beperking van de keuzevrijheid.

Algemene oriëntatie havenontvangstvoorzieningen

De Raad bereikte een algemene oriëntatie over het voorstel inzake de herziening van de Richtlijn havenontvangstvoorzieningen. Met het herzieningsvoorstel wordt ingezet op het verder terugdringen van afvallozingen op zee en op het verminderen van de administratieve lasten.

De lidstaten onderstreepten vrijwel allen het belang van de richtlijn in het kader van het tegengaan van afvallozingen op zee. Het verbeteren van de voorzieningen voor afvalverwerking in havens vormt een cruciale prikkel voor schepen om dergelijke afvallozingen tegen te gaan. Enkele lidstaten gaven daarbij ook aan dat het van belang is dat de lidstaten ook inzetten op bewustwording van de negatieve effecten van afvallozingen, omdat controle op dergelijke lozingen op zee in de praktijk moeilijk is.

Meerdere lidstaten gaven in de discussie voorts aan dat het voorstel er niet toe zou mogen leiden dat de Commissie de bevoegdheid krijgt om toekomstige amendementen van het MARPOL-verdrag uit te sluiten van de richtlijn. Dit omdat de EU-lidstaten ook zelf partij zijn van dit verdrag. Deze bevoegdheid van de Commissie is in de huidige tekst begrensd door het feit dat de beslissing om toekomstige amendementen uit het MARPOL-verdrag niet over te nemen in overleg met de lidstaten moet worden genomen.

Nederland benadrukte dat in de nadere onderhandelingen met het Europees Parlement de clausules met betrekking tot de afgifteplicht voor schepen die vertrekken naar een haven buiten de EU een belangrijk onderdeel van de inzet van de Raad moet zijn. Het huidige voorstel bevat waarborgen die bepalen dat handhavende instanties terughoudend dienen te zijn met de mogelijkheid om af te zien van afgifte in de EU-haven, indien niet goed vastgesteld kan worden of in een haven buiten de EU adequate voorzieningen aanwezig zijn.

Voortgangsverslag passagiersrechten spoor

De Raad nam kennis van het voortgangsverslag over de recente ontwikkelingen in het kader van de voorgestelde aanpassing van de Verordening passagiersrechten spoor. Uw Kamer is via een BNC-fiche over dit voorstel geïnformeerd¹. De Raad was eensgezind in het belang van het versterken van de rechten van reizigers. De positie van mindervaliden verdient daarbij in het bijzonder aandacht.

Nederland vroeg in de discussie specifiek aandacht voor het verminderen van de wachttijd voor mindervaliden bij een aanvraag voor assistentie, in lijn met de Nederlandse praktijk, conform de toezegging gedaan in het AO Transportraad van 30 mei jl.

Algemene oriëntatie EETS (eerste mobiliteitspakket)

De Raad bereikte een algemene oriëntatie over het voorstel voor een richtlijn inzake *European Electronic Toll Systems* (EETS). Het voorstel heeft als doelstelling de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen te bevorderen en beoogt daarnaast de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over niet-betaling van tolgelden in de Unie te vergemakkelijken. Tenslotte verbetert de richtlijn de markt van EETS-dienstaanbieders.

De Raad verwelkomde bijna unaniem de gewijzigde regelgeving die verbeterde interoperabiliteit van de tolsystemen moet bewerkstelligen. Dit moet leiden tot een betere dienstverlening richting de weggebruikers. Daarnaast is sprake van een verbetering van de controle door lidstaten, door een juridische grondslag op te nemen voor de uitwisseling van kentekeninformatie in het geval van wanbetalers. Hierdoor zijn lidstaten beter in staat om overtredingen na te gaan, bestuurders te beboeten en grensoverschrijdende betaling van boetes te waarborgen.

Enkele lidstaten vroegen in dit kader aandacht voor het feit dat het huidige voorstel niet mag zorgen voor een beperking in toekomstige technologieën die van toepassing kunnen zijn in het kader van tolsystemen. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan intelligente transportsystemen (ITS) of een vervanging van de On Board Units (OBU) – die zorgen voor de registratie – door bijvoorbeeld alledaagse apparaten zoals smartphones.

Gehuurde voertuigen (eerste mobiliteitspakket)

De Raad was het over het algemeen eens met de beoogde doelen van het voorstel, maar bereikte geen algemene oriëntatie ten aanzien van het voorstel inzake gehuurde voertuigen, onderdeel van het eerste mobiliteitspakket. Het voorstel verruimt de mogelijkheden voor bedrijven om binnen een lidstaat in de transportketen gebruik te maken van gehuurde voertuigen.

¹ Kamerstuk 22 112, nr. 2419.

Ondanks de geboekte voortgang op dit dossier gaf een grote groep lidstaten aan dat het voorstel niet los gezien kon worden van andere voorstellen uit het eerste mobiliteitspakket. Voor lidstaten is met name de koppeling van de nog nader vast te stellen regels ten aanzien van cabotage, die onderdeel uitmaken van de eerste en tweede pijler van het eerste mobiliteitspakket, van belang. Daarnaast verzochten meerdere lidstaten om in het voorstel voldoende duidelijkheid te scheppen over de handhaving van de aangekondigde maatregelen.

Voortgangsverslag eerste mobiliteitspakket (sociale en marktpijler)

Het Bulgaarse Voorzitterschap presenteerde een voortgangsverslag over de behandeling in Raadswerkgroepen van de voorstellen uit de eerste en tweede pijler van het mobiliteitspakket. Deze voorstellen moeten onder meer een halt toeroepen aan de sterk gefragmenteerde interne markt in het wegvervoer waar gebruik wordt gemaakt van de verschillen in sociale condities tussen lidstaten. Het bleek niet mogelijk om tijdens deze Raad tot een algemene oriëntatie te komen. In de Raad werd de eerder gesignaleerde Oost-West tegenstelling zichtbaar, met name op de onderwerpen cabotage, rij- en rusttijden en detachering.

De lidstaten benadrukten het belang van een sterke interne markt, waarvoor een eerlijke en sociale transportsector cruciaal is. Op veel onderwerpen lopen de meningen echter nog uiteen. Wat betreft het onderwerp rusten in de cabine was er een tweedeling in de Raad. Veel lidstaten hebben bijvoorbeeld moeite met een verbod op rusten in de cabine en vinden dat chauffeurs hierin keuzevrijheid moeten hebben. Andere lidstaten zijn juist voorstander van een dergelijk verbod. Deze groep lidstaten is terughoudend ten aanzien van een «verbod tenzij veilige parkeerplaatsen beschikbaar zijn», omdat deze groep juist het accent legt op de sociale omstandigheden van chauffeurs en het gebruik van veilige parkeerplaatsen niet als een oplossing ziet. Ten aanzien van cabotage is een aantal lidstaten, waaronder Nederland, geen voorstander van verdere liberalisering zolang de sociale omstandigheden tussen lidstaten sterk uiteenlopen. Een andere groep lidstaten ziet de huidige cabotageregels juist vooral als een belemmering voor een goede werking van de interne markt.

Ten aanzien van het verplicht maken van een slimme tachograaf lopen de meningen eveneens uiteen. Hoewel de meeste lidstaten onderschrijven dat het invoeren van een slimme tachograaf bijdraagt aan de controleerbaarheid van de wetgeving inzake rij- en rusttijden en het tegengaan van fraude, verschillen de meningen over de invoertermijn van een dergelijke maatregel.

In de discussie werd door zowel lidstaten als de Commissie onderstreept dat spoedige voortgang voor deze voorstellen wenselijk is om de onzekerheid in de transportsector zo veel mogelijk weg te nemen en de sociale standaarden in deze sector te verbeteren.

Voortgangsverslag gecombineerd vervoer (tweede mobiliteitspakket)

Het Bulgaarse Voorzitterschap presenteerde een voortgangsverslag over de behandeling in Raadskader van het voorstel inzake gecombineerd vervoer. Deze richtlijn is het enige wettelijke instrument op EU-niveau waarmee direct de overgang van wegvervoer naar transportvormen met lagere emissies kan worden gestimuleerd, zoals binnenvaart, zeescheepvaart en railvervoer («modal shift»).

De Raad nam kennis van het voortgangsverslag. Daarbij benadrukten enkele lidstaten dat het voorstel in nauwe samenhang met het eerste mobiliteitspakket bezien moet worden. Dit vanwege de overlap tussen de voorstellen op het gebied van cabotage en detachering. De interveniërende lidstaten onderschreven voorts de mogelijkheden van het voorstel om met verbetering van gecombineerd vervoer de fileproblematiek te verbeteren, alsmede de transportketen te verduurzamen.

Voortgangsverslag richtlijn schone voertuigen

Het Bulgaarse Voorzitterschap presenteerde een voortgangsverslag over de behandeling in Raadskader van het voorstel voor de richtlijn schone voertuigen. In de herziening van de richtlijn schone en energiezuinige wegvoertuigen stelt de Commissie maatregelen voor om de publieke aanbesteding van voertuigen te onderwerpen aan minimumeisen voor wat betreft het verminderen van uitstoot van CO₂ en luchtvervuilende stoffen, ook waar het gaat om huur en lease, door zowel nationale als decentrale overheden.

Verschillende lidstaten, evenals de Commissie, toonden zich tevreden met de voortgang die geboekt is met betrekking tot het voorstel. Daarbij riep Nederland en enkele andere lidstaten op tot het belang van een hoge ambitie voor het voorstel, aangezien aanbesteding een belangrijk middel is in de omslag naar een groenere transportsector. Een andere groep lidstaten benadrukte echter dat te hoge ambities niet mogen zorgen voor hogere kosten. Deze hogere kosten zouden mogelijk nadelig zijn voor de burgers indien de kosten voor het openbaar vervoer eveneens zouden stijgen. Enkele lidstaten benadrukten ten slotte ook het belang van techniekneutraliteit.

Diversen

Militaire mobiliteit

De Commissie gaf een presentatie van het op 28 maart jl. uitgekomen actieplan inzake militaire mobiliteit. Het actieplan zou moeten bijdragen aan de verbetering van de veiligheid van de burger, onder meer door het wegnemen van procedurele en fysieke obstakels op het gebied van vervoer van militair materieel en personeel. In dit kader stelt de Commissie in het voorstel voor om in het Meerjarig Financieel Kader een bedrag van EUR 6.5 mld. beschikbaar te stellen. Voorts benadrukte de Commissie te streven naar goede afstemming met de NAVO inzake de criteria waaraan lidstaten en infrastructuur moeten voldoen en met andere ontwikkelingen binnen PESCO (*Permanent Structured Cooperation* – een Europees samenwerkingsverband op het gebied van veiligheid en defensie).

Verschillende lidstaten verwelkomden het actieplan zoals gepresenteerd door de Commissie en de door de Commissie voorgestelde financiële ondersteuning voor het plan. Hierbij benadrukten meerdere lidstaten dat deze fondsen in principe ingezet moeten worden voor infrastructurele projecten die zowel de militaire mobiliteit, als de civiele mobiliteit verbeteren («dual use»).

EU-Fietsstrategie

Op verzoek van de Benelux, gesteund in de Raad door meerdere lidstaten, gaf de Commissie een update over de voortgang die het heeft geboekt ten aanzien van de Europese fietsstrategie. De Commissie gaf hierbij aan dat het de fiets beziet als belangrijk transportmiddel met een groot aantal

voordelen, onder meer in het licht van de klimaatopgave, het adresseren van congestie en het verbeteren van de gezondheid. Zodoende maakt de fiets, in het kader van de verkeersveiligheid, een belangrijk onderdeel uit van het derde mobiliteitspakket waarin onder meer voorstellen zijn opgenomen ter bescherming van kwetsbare weggebruikers. De Commissie kondigde voorts aan nog in 2018 te komen met een actieplan voor stedelijke mobiliteit, waarin de fiets een belangrijke rol zal spelen.

Geautomatiseerd en geconnecteerd rijden

De Raad blikte kort vooruit op de *High Level Dialogue* inzake geautomatiseerd en geconnecteerd rijden die op 18 en 19 juni a.s. in Göteborg, Zweden, plaatsvindt. Dit is de derde dialoog naar aanleiding van het Nederlandse initiatief en de Verklaring van Amsterdam die tijdens het Nederlandse Voorzitterschap in 2016 is overeengekomen. Tijdens de dialoog zal onder meer worden ingegaan op de voordelen van nieuwe technologie m.b.t. energiezuinig rijden en de CO₂-reductie, alsmede de sociale gevolgen in de arbeidsmarkt van de ontwikkelingen voor geautomatiseerd en geconnecteerd rijden.

Zomertijd

In navolging van de Transportraad van december jl. vond er in de Raad een korte discussie plaats over het afschaffen van de zomertijd. Op 8 februari jl. stemde het Europees Parlement in met een resolutie die de Commissie verzoekt nader onderzoek te doen naar de voor- en nadelen van de zomertijd. Naar aanleiding hiervan stond de Raad opnieuw stil bij het mogelijk afschaffen van de zomertijd.

De Commissie gaf in reactie op enkele voorstanders van het afschaffen aan dat zij het door het EP gevraagde onderzoek op zal pakken en binnenkort een openbare raadpleging zal starten. De Commissie herbevestigde voorts dat eventuele afschaffing op EU-niveau geregeld moet worden.

Derde mobiliteitspakket

De Commissie presenteerde het op 17 mei jl. uitgebrachte derde en laatste mobiliteitspakket. Met het pakket probeert de Commissie in te spelen op belangrijke hedendaagse en toekomstige technologische ontwikkelingen en te werken aan een toekomstbestendige transportsector. Hierin moet specifieke aandacht uitgaan naar schone en veilige mobiliteit. De Commissie ging daarbij in op drie categorieën aan voorstellen binnen het pakket.

Ten eerste voorstellen die direct verband houden met de digitale ontwikkelingen. Het pakket kent een mededeling van de Commissie ten aanzien van geconnecteerd en geautomatiseerd rijden, een voorstel voor het oprichten van een *European Single Maritime Window* en regelgeving voor het bevorderen van de elektronische vrachtbrief. Deze voorstellen zouden moeten bijdragen aan een snellere, duurzamere en efficiëntere transportketen.

In het kader van verkeersveiligheid kent het pakket een voorstel voor het betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur en een herziening van de *General safety* richtlijn.

Ten slotte is op het gebied van schone mobiliteit een voorstel in het pakket opgenomen over het versneld invoeren van reeds overeengekomen wetgeving voor aerodynamische cabines van vrachtwagens.

Daarnaast doet de Commissie een voorstel voor het opstellen van CO₂-normen van vrachtauto's, en lanceert de Commissie een actieplan ten aanzien van accu's. In dit kader wees de Commissie ook op het voorstel in het pakket dat moet toezien op stroomlijning van het TEN-T netwerk.

Uw Kamer zal nader worden geïnformeerd over deze voorstellen conform de gebruikelijke BNC-procedure.

Presentatie CEF-verordening

Het Bulgaarse Voorzitterschap presenteerde een discussiestuk over de financiering van infrastructuurprojecten in de EU en in de Westelijke Balkanregio. De Commissie greep de gelegenheid aan om het nieuwe voorstel voor herziening van de Connecting Europe Faciliteit (CEF2) in de EU-begroting te presenteren, waaruit investeringen in de trans-Europese netwerken voor transport, telecommunicatie en energie worden bekostigd. Het voorstel bevat voor Nederland een aantal interessante wijzigingen. Zo wordt er meer nadruk gelegd op vergroening van het mobiliteitssysteem en digitalisering. Een veel groter deel van het totale budget is bestemd voor innovatieve projecten die bijdragen aan deze doelstellingen, zoals de uitrol van elektrische oplaadpunten. Dit biedt kansen. Tevens benadrukt de Commissie het principe van «use it, or lose it» in het beheer van het CEF-budget en bepleit ze een meer competitieve aanpak bij de toekenning van EU-financiering. Projecten zullen op hun merites worden beoordeeld en de omvang van separate landenenvolpess voor Cohesielanden wordt beperkt. Bovendien komt er een budget voor infrastructuurinvesteringen in militaire mobiliteit dat onder CEF zal worden beheerd. De Kamer zal nader hierover worden geïnformeerd via de gebruikelijke BNC-procedure.

Prioriteiten Oostenrijks Voorzitterschap

Tijdens het Voorzitterschap zal Oostenrijk zich inzetten om voorstellen over de gehele linie van mobiliteit verder te brengen. Daarbij zet het in op een algemene oriëntatie in de Transportraad van december a.s. ten aanzien van de passagiersrechten spoor, gecombineerd vervoer (tweede mobiliteitspakket) en het *European Single Maritime Window* (uit het derde mobiliteitspakket). Voorts zal Oostenrijk inzetten op snelle besluitvorming ten aanzien van het eerste mobiliteitspakket en op de voorstellen met betrekking tot verkeersveiligheid uit het derde mobiliteitspakket.

Ten slotte zal Oostenrijk zich inzetten voor het bewerkstelligen van voortgang in de trilogie ten aanzien van concurrentie in de luchtvaart, havenontvangstvoorzieningen en EETS.