

Vergaderjaar 2008–2009

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 207

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 19 januari 2009

Hierbij doe ik u toekomen, mede namens de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, het verslag van de Transportraad van 9 december 2008. De volgende Transportraad zal plaatsvinden op 30 maart 2009.

Tevens geef ik hierbij invulling aan mijn toezeggingen, zoals gedaan tijdens het AO Transportraad van 2 december 2008, u te informeren over de lopende infractieprocedures op het terrein van het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Verslag Transportraad 9 december 2008

Het onderwerp waar de meeste aandacht naar uitging tijdens de Transportraad was het voorstel tot herziening van de Eurovignetrichtlijn. Kort voor de Transportraad had het Franse Voorzitterschap besloten om niet meer te streven naar een algemene oriëntatie maar slechts een voortgangsrapportage te agenderen. Veel lidstaten maakten van de gelegenheid gebruik om hun standpunt uiteen te zetten. Een aantal knelpunten kwam hierbij naar voren.

- Toepassingsbereik op het gehele wegennet;
- De positie van perifere landen;
- Externe kosten van congestie als heffingsgrondslag;
- Differentiatieruimte binnen de infrastructuurheffing;
- Oormerken van de opbrengsten.

Ik heb in mijn interventie verwelkomd dat de Raad, gezien de complexiteit van het dossier, niet werd geforceerd een beslissing te nemen.

Ik heb aangegeven dat Nederland kan instemmen met het scheppen van de mogelijkheid om de externe kosten van luchtverontreiniging en geluidshinder door te berekenen maar grote moeite heeft met het opnemen van de externe kosten van congestie. Voorts heb ik benadrukt dat het voorstel voldoende ruimte dient te bieden voor spreiding van het tarief naar tijd en plaats. Nederland wenst derhalve meer differentiatieruimte van de infrastructuurheffing dan thans het geval is.

Tenslotte heb ik het belang onderstreept van het terugdringen van de CO₂-uitstoot door het wegvervoer. Ik heb aangegeven te kunnen aanvaarden dat dit niet via dit voorstel zou gaan, omdat daar de noodzakelijke classificatie voor ontbreekt. Ik heb daarbij echter benadrukt dat de Commissie spoedig met nadere voorstellen moet komen om CO₂-uitstoot binnen het wegvervoer terug te dringen. De Europese Commissie komt naar verwachting met een voorstel waarin een link gelegd wordt tussen de accijns en CO₂-uitstoot. Verder heb ik de Commissie gevraagd om – samen met de fabrikanten – te onderzoeken op welke wijze een CO₂-classificatie voor vrachtwagens vorm gegeven zou kunnen worden.

Onder Tsjechisch Voorzitterschap (in de eerste helft van 2009) zal verder worden gesproken over het voorstel tot herziening van de Eurovignetrichtlijn.

Op het gebied van luchtvaart werd een aantal besluiten genomen. De Raad bereikte overeenstemming over het voorstel tot herziening van de Single European Sky (SES) wetgeving. De formalisering van deze overeenstemming zal plaatsvinden nadat Spanje en Verenigd Koninkrijk een nog ontbrekende tekstpassage over Gibraltar hebben uitgewerkt. Met deze herziening wordt de integratie van het Europese luchtruim verder verbeterd. Onder meer is afgesproken dat de zogenaamde functionele luchtruimblokken (*FAB's*) in 2012 geïmplementeerd dienen te zijn. Door de opdeling van het Europese luchtruim te verminderen, kunnen vliegtuigen kortere routes kiezen, wat veiliger, efficiënter en milieuvriendelijker is.

Een partiële algemene oriëntatie werd bereikt op het voorstel tot uitbreiding van de bevoegdheden van EASA (het Europese agentschap voor de luchtvaartveiligheid). Het voorstel heeft tot doel de veiligheidsvoorwaarden voor de luchtverkeersleiding en de inrichting van luchthavens te harmoniseren. In het nu bereikte partiële akkoord is overeenstemming bereikt over de veiligheidsvoorwaarden voor de luchtverkeersleiding. Onder Tsjechisch Voorzitterschap zal verder worden gesproken over de veiligheidsvoorwaarden voor de inrichting van luchthavens.

Zonder interventies werden de onderhandelingsmandaten voor de totstandkoming van brede luchtvaartakkoorden met Tunesië en Algerije aangenomen.

Het voorstel voor een richtlijn inzake grensoverschrijdende handhaving verkeersveiligheid stond slechts geagendeerd als een voortgangsrapportage. Ik heb het aankomende Tsjechisch Voorzitterschap opgeroepen om snel tot een oplossing te komen op dit dossier, waarover al een tijd wordt onderhandeld.

Raadsconclusies zijn aangenomen over het pakket duurzaam vervoer. Deze Raadsconclusies lagen reeds voor aan de Transportraad van 9 oktober. De lidstaten die toen niet konden instemmen, konden nu, na een beperkt aantal kleine wijzigingen in de tekst, wel instemmen.

Tenslotte is de Raadsresolutie inzake een Europees LRIT-datacentrum aangenomen. LRIT is een wereldwijd identificatie- en lokalisatiesysteem voor de zeescheepvaart. Dit datacentrum dient voor 30 juni 2009 in werking te treden, overeenkomstig de onlangs in IMO overeengekomen overgangperiode.

Onder agendapunt «diversen» werd onder meer door de Europese Commissie gemeld dat er een luchtvaartovereenkomst was bereikt met Canada. De formele ondertekening van deze overeenkomst zal naar verwachting plaatsvinden onder het Tsjechisch Voorzitterschap.

Toezegging

Ik heb u tijdens het AO van 2 december 2008 toegezegd nadere informatie te versturen over de lopende infractieprocedures op het terrein van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Momenteel lopen er voor VenW vier infractieprocedures. Dit is een afname vergeleken met voorgaande perioden.

De lopende infractieprocedures kennen verschillende oorzaken. Eén infractieprocedure heeft betrekking op te late implementatie van een richtlijn. Het gaat hierbij om richtlijn 2006/40/EG betreffende klimaatregelingsapparatuur. De implementatie van deze richtlijn is inmiddels afgerond en de infractieprocedure zal waarschijnlijk snel afgesloten worden. Een andere procedure is gestart in verband met vragen van de Europese Commissie over de jaarlijkse verslaglegging over het aantal zwemlocaties in Nederland. In augustus 2006 heeft VenW daarover vragen beantwoord en sindsdien is van de Europese Commissie niets meer vernomen. De derde infractieprocedure heeft ook betrekking op zwemwater. Deze procedure richt zich op het niet voldoen aan de rapportageverplichting die is opgenomen in een richtlijn over zwemwater. Deze richtlijn, waarvoor het ministerie van VROM eerstverantwoordelijk is, is echter te laat geïmplementeerd, waardoor rapportage door VenW nog niet mogelijk was. De laatste procedure betreft het onderwerp arbeidstijden in het wegvervoer. Er bestaat een verschil van inzicht met de Europese Commissie over de invulling van de gestelde norm voor een 48-urige werkweek. Momenteel vindt hierover overleg plaats met de Europese Commissie.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings