

Vergaderjaar 2008–2009

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 194

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 30 oktober 2008

Hierbij informeer ik u, mede namens de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, over de uitkomsten van de Transportraad van 9 oktober 2008. Tevens geef ik hierbij invulling aan een aantal toezeggingen, zoals gedaan tijdens het AO Transportraad van 30 september 2008 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 193).

Naar aanleiding van de aanbieding van de Eerste Voortgangsrapportage Anders Betalen voor Mobiliteit heeft uw Kamer mij verzocht om uw Kamer voor het Algemeen Overleg over Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM) op 30 oktober a.s. te informeren over de wijze waarop ik uitvoering geef aan de motie Vendrik (21 501-33, nr. 189). Ik verwijs hiervoor naar het bijgevoegde verslag van de Transportraad.

De motie riep mij op om mij in de Transportraad uit te spreken voor de vrijheid van lidstaten om zelf te bepalen welke externe kosten in de kilometerheffing kunnen worden opgenomen en zelf de hoogte van het tarief voor het vrachtverkeer te kunnen vaststellen. Op basis van de argumenten die zijn gewisseld tijdens het VAO Transportraad op 7 oktober 2008 heb ik de motie zo begrepen dat de Eurovignetrichtlijn geen beperkingen mag opleveren voor de introductie van ABvM.

Zoals uit het bijgevoegde verslag blijkt, heb ik daarop in de Transportraad van 9 oktober onderstreept dat de herziening van de Eurovignetrichtlijn voldoende ruimte moet (blijven) bieden voor de Nederlandse plannen rond Anders Betalen voor Mobiliteit. Ik heb daarbij aangegeven met name te denken aan ruimte voor voldoende spreiding van het tarief naar tijd en plaats (spitstarief). Daarnaast heb ik de Commissie gevraagd om ambitieuze voorstellen voor de aanpak van de CO₂-uitstoot in de transportsector, met als notie dat bronbeleid hierbij een belangrijke rol heeft te vervullen.

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

Het is het Franse Voorzitterschap niet gelukt om Raadsconclusies aan te nemen over **het pakket duurzaam vervoer**. Er was hiervoor geen consensus. Mogelijk zal tijdens de Transportraad van december nogmaals over dit onderwerp gesproken worden.

Ik heb mij tijdens de Transportraad uitgesproken voor het internaliseren van externe kosten mits dit op een eerlijke, evenwichtige en effectieve manier gebeurt. In dit licht dienen er passende oplossingen te worden gevonden voor alle vervoersmodaliteiten.

Ik heb, onder verwijzing naar de motie van GroenLinks inzake de herziening van de Eurovignetrichtlijn, onderstreept dat de herziening van de Eurovignetrichtlijn voldoende ruimte moet (blijven) bieden voor de Nederlandse plannen rond Anders Betalen voor Mobiliteit. Ik heb hierbij aangegeven met name te denken aan ruimte voor voldoende spreiding van het tarief naar tijd en plaats.

Verder heb ik – mede in het licht van het feit dat CO₂ niet onder de reikwijdte van de herziening van de Eurovignetrichtlijn valt – nadrukkelijk aandacht gevraagd voor ambitieuze voorstellen om de CO₂-uitstoot in de transportsector verder terug te dringen, met als notie dat bronbeleid hierbij een belangrijke rol heeft te vervullen.

Een debat heeft plaatsgevonden over de rechtsgrondslag van de **richtlijn betreffende grensoverschrijdende handhaving verkeersveiligheid**. Tijdens dit debat benadrukte alle lidstaten het belang van Europese regels ter verhoging van de verkeersveiligheid. Een meerderheid van de lidstaten, waaronder Nederland, was echter wel van mening dat het voorstel van de Commissie, in zijn huidige vorm, niet onder de eerste pijler van het EG-Verdrag past, met name vanwege de strafrechtelijke aspecten van het voorstel. Het Franse Voorzitterschap zal nu bezien hoe verder te gaan met het voorstel.

De Raad heeft Raadsconclusies aangenomen over **het Europese emissiehandelssysteem (ETS) voor de luchtvaart in relatie tot derde landen**. Deze Raadsconclusies onderstrepen het belang van het verkrijgen van internationale steun voor het ETS luchtvaart. Ik kon akkoord gaan met de Raadsconclusies. Ik heb aangegeven voorstander te zijn van het onderbrengen van de luchtvaart in het ETS. Hierbij heb ik aangetekend dat het belangrijk is dat zoveel mogelijk derde landen zich aansluiten bij het ETS. Immers, deelname van zoveel mogelijk landen is mede bepalend voor het succes van het systeem.

Bij het ontwikkelen van het systeem is ook alertheid geboden voor de gevolgen voor de concurrentiepositie van de Europese luchtvaart, en meer specifiek de effecten van carbon leakage. Carbon leakage (het verplaatsen van de CO₂-uitstoot naar landen buiten de Europese Unie) ondermijnt immers de effectiviteit van het systeem. Ik heb dan ook aangegeven groot belang te hechten aan een zorgvuldige formulering van (ook) op luchtvaart toepasbare criteria voor carbon leakage. Dergelijke criteria dienen dan ook scherp geformuleerd te worden en zullen bepalend zijn voor de vraag tot hoe ver ETS in de luchtvaart zich in de toekomst zal kunnen ontwikkelen.

Het mandaat voor de Commissie om te onderhandelen met **Libanon over een luchtvaartakkoord** werd zonder discussie aangenomen. Ook werd zonder discussie een algemene oriëntatie bereikt op de **technische wijziging** van de verordening inzake de SESAR **Gemeenschappelijke Onderneming** en werd de Raadsresolutie waarin een besluit genomen wordt over de start van de **ontwikkelingsfase van het SESAR-project**, aangenomen.

De Raad bereikte een politiek akkoord op de twee geagendeerde maritieme onderwerpen: **het voorstel voor een richtlijn betreffende de naleving van vlaggenstaatverplichtingen en het voorstel voor een richtlijn betreffende de wettelijke aansprakelijkheid en financiële zekerheden van scheepseigenaren** (beide onderdeel van het derde pakket maritieme veiligheid). De richtlijn inzake de naleving van vlaggenstaatverplichtingen heeft tot doel de kwaliteit van de schepen die onder de vlaggen van de lidstaten varen te vergroten. Lidstaten moeten erop toezien dat deze schepen de internationale regels naleven en dat de maritieme administratie voldoet aan hoge kwaliteitsnormen. De richtlijn inzake de wettelijke aansprakelijkheid en financiële zekerheden van scheepseigenaren (die ingrijpend is gewijzigd in de Raadswerkgroepen) moet ertoe leiden dat scheepseigenaren in het bezit zijn van verzekeringen voor maritieme claims, bijvoorbeeld op grond van toegebrachte schade. Deze verplichting geldt zowel voor eigenaren van schepen die de vlag van de lidstaten voeren als voor eigenaren van schepen van niet EU-vlaggen die Europese havens binnenkomen.

In samenhang met deze twee richtlijnen is ook een «Verklaring van de Lidstaten» over maritieme veiligheid aangenomen. Hierin committeren de lidstaten zich onder meer om alle relevante internationale verdragen op het gebied van zowel vlaggenstaatverplichtingen als op het gebied van aansprakelijkheid en vergoeding van schade door scheepvaart te ratificeren.

In de onderhandelingen was het voor Nederland met name van belang dat beide richtlijnen niet strijdig zouden zijn met bestaande relevante internationale verdragen en dat er voldoende nationale beleidsruimte zou blijven bestaan bij de interpretatie van internationale verdragen. Hieraan is tegemoet gekomen.

Het Franse Voorzitterschap zal de compromisteksten voorleggen aan het Europees Parlement, met het oog op spoedige overeenstemming over alle voorstellen van het derde pakket maritieme veiligheid. De verwachting is dat een akkoord met het Europees Parlement op het gehele pakket voor het eind van dit jaar zal worden bereikt.

Toezeggingen

Tijdens het AO Transportraad van 30 september 2008 heb ik u toegezegd schriftelijke terug te komen op de vraag over de mogelijkheden voor een geluidsafhankelijke gebruiksvergoeding voor het spoor. Wij hebben hierover tijdens het VAO van 7 oktober 2008 reeds nader van gedachten gewisseld. Aanleiding van de bespreking was het BNC-fiche over de mededeling van de Europese Commissie inzake geluidsreducerende maatregelen voor spoormaterieel. In deze mededeling geeft de Europese Commissie aan hoe zij denkt dat dit het best gestimuleerd kunnen worden. De Europese Commissie kondigt onder meer een voorstel aan voor wettelijke voorschriften waaraan geluidsafhankelijke gebruiksvergoedingen voor het spoor moeten voldoen, indien een lidstaat een dergelijke differentiatie in de vergoeding invoert.

In Nederland is reeds op 15 juli 2008 door ProRail, als aanvulling op de netverklaring 2008, een geluidgedifferentieerde prestatieregeling gepubliceerd. Met deze prestatieregeling, genaamd «toename stille kilometers», wordt beoogd om vervoerders te stimuleren om hun lawaaiig materieel om te bouwen. Vervoerders ontvangen per gereden wagonkm een bonus voor het materieel dat is omgebouwd. De voorgestelde aanpak van de Europese Commissie sluit aan op het huidige Nederlandse beleid. Als tweede stap beveelt de Europese Commissie lidstaten aan om geluidsproductieplafonds voor belangrijke goederenlijnen te introduceren. Het

gaat hierbij niet om een Europese verplichting. Het wordt aan de lidstaten zelf overgelaten om te zijner tijd geluidsproductieplafonds in te voeren.

In het VAO heb ik aangegeven dat de minister van VROM binnenkort een wijziging van de huidige Nederlandse geluidwetgeving aan de Tweede Kamer zal voorleggen. In deze wijziging worden onder andere geluidsproductieplafonds voor spoorwegen voorgesteld. Op deze wijzigingen van de Nederlandse wetgeving kan ik momenteel niet vooruitlopen. Ik heb de minister van VROM, zoals toegezegd, uw vragen met betrekking tot geluidsreducerende maatregelen spoor en geluidsplafonds doen toekomen.

Mijn Europese inzet op het gebied van geluidhinder spoorwegen blijft erop gericht om effectief bronbeleid, zoals het invoeren van stillere remblokken voor wagons, te bevorderen. De toelatingsprocedure van deze stillere remblokken moet op Europees niveau prioriteit krijgen. Daarnaast wordt in het kader van de spoorcorridor Rotterdam–Genua momenteel een verkenning gedaan naar de samenwerkingsmogelijkheden met de betrokken landen bij het bevorderen van actief bronbeleid.

Ik heb u tijdens het AO van 30 september tevens toegezegd schriftelijk terug te komen op de vragen over de vertragingen in de implementatie van Europese richtlijnen, de oorzaken daarvan en de rol van de Kamer daarin.

Momenteel heeft VenW achterstand bij de implementatie van twee richtlijnen. Voor de oorzaken van deze achterstand verwijs ik graag naar de brief van de Staatssecretaris van Buitenlandse Zaken van 15 juli 2008 over de stand van zaken met betrekking tot de implementatie van EG-richtlijnen en EU-kaderbesluiten in de Nederlandse wet- en regelgeving aan het einde van het tweede kwartaal van 2008 (21 109, nr. 185). De in het tweede kwartaaloverzicht genoemde richtlijn 2003/59 inzake chauffeursbekwaamheid is recentelijk geïmplementeerd.

De Tweede Kamer heeft geen rol gespeeld bij het ontstaan van de achterstand bij de implementatie. Eén van de redenen voor de achterstand is dat VenW onvoldoende rekening heeft gehouden met de recesperiode van de Tweede Kamer.

Overigens lijkt het erop dat VenW naar alle waarschijnlijkheid medio november geen achterstand in de implementatie meer zal hebben.