

Vergaderjaar 2016–2017

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 638**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 mei 2017

Hierbij doe ik u toekomen, mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, de geannoteerde agenda ter voorbereiding op de Transportraad die op 8 juni in Luxemburg plaatsvindt. De inhoud geeft de meest recente stand van zaken weer. Mocht de agenda van de Transportraad op belangrijke punten veranderen, dan zal ik u hierover informeren.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,  
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

## GEANNOTEEERDE AGENDA TRANSPORTRAAD, 8 JUNI 2017

Op 8 juni a.s. zal de Transportraad onder Maltees Voorzitterschap plaatsvinden in Luxemburg. Er zal een beleidsdebat gevoerd worden over het *Maritime Single Window/eManifest*. Het Voorzitterschap zal daarnaast een algemene oriëntatie willen bereiken met betrekking tot het dossier vakbekwaamheid van chauffeurs. Vervolgens worden er 2 raadsconclusies aangenomen naar aanleiding van de Valletta verklaringen over verkeersveiligheid en maritieme strategie die tijdens de informele ministeriële bijeenkomst van 29 maart op Malta in mijn aanwezigheid aangenomen zijn. Onder overige punten zal de Commissie het luchtvaartpakket en het wegvervoerpakket «*Mobility Package*» presenteren. In de voorlopige agenda die op 15 mei bekend is geworden zijn een aantal wijzigingen opgetreden, de vaststelling van de voorlopige agenda zal plaatsvinden op 17 mei in het Comité van Permanente Vertegenwoordigers. Op het AO kan ik u nader informeren over de definitieve agenda.

### **Maritime Single Window (MSW)/eManifest**

#### Inhoud

Op basis van de Richtlijn 2010/65/EU betreffende meldingsformaliteiten hebben EU landen *Maritime Single Windows* (MSW's) ingericht om de administratieve procedures voor schepen die havens van de EU binnen komen of er uit vertrekken, zo eenvoudig mogelijk te maken en daarmee de administratieve lasten te verminderen. De richtlijn beoogt te komen tot harmonisatie van de meldingen en de mogelijkheid tot het uitwisselen van informatie tussen landen. De implementatie van de Richtlijn heeft hier echter nog onvoldoende effect gehad. Binnen de EU is een REFIT procedure gestart die mogelijk leidt tot een herziening van de Richtlijn. Tegelijkertijd wordt gewerkt aan een eManifest (een gestandaardiseerde lijst met ladinggegevens die elektronisch aan het MSW aangeleverd kan worden). Daarnaast wordt gediscussieerd over (de keuze van) een centrale architectuur van de MSW's die uniform is voor alle lidstaten, of een decentrale variant die uitgaat van harmonisatie van de bestaande MSW's waarin reeds door meerdere lidstaten geïnvesteerd is.

#### Inzet Nederland

Nederland hecht erg aan goedwerkende MSWs in Europa zodat op dezelfde wijze gemeld kan worden en is een voorstander van een decentrale oplossing voor het harmoniseren van de MSWs in Europa. Het kabinet is van mening dat de technische standaarden geharmoniseerd moeten worden omdat dit het mogelijk maakt dat informatie meerdere malen gebruikt kan worden en informatie tussen landen eenvoudig uitgewisseld kan worden. Nederland is bereid actief mee te denken met de Commissie over de ontwikkeling en gebruik van het eManifest. Het kabinet zou graag zien dat er op korte termijn stappen worden genomen.

#### Indicatie Krachtenveld

Binnen de EU bestaat overeenstemming over de noodzaak tot harmonisering van MSWs. De CIE heeft naast een decentrale ook een centrale variant voor de harmonisering gepresenteerd. Hierover bestaat nog geen eensgezindheid tussen de EU-landen. Sommige landen, zijn voorstander van een centraal systeem, omdat daarmee de harmonisatie goed geregeld kan worden. Landen die al veel geld geïnvesteerd hebben in de decentrale MSW's zijn hier geen voorstander van. Om in deze fase een nieuw centraal systeem te gaan ontwikkelen, zonder rekening te houden met de

al bestaande MSWs, zou een stap terug zijn en naar verwachting extra tijd en geld kosten.

## **Vakbekwaamheid van chauffeurs**

### Inhoud

Het Voorzitterschap is voornemens een algemene oriëntatie te bereiken over het compromisvoorstel van het Voorzitterschap tot amendering van Richtlijn 2003/59/EC betreffende de vakbekwaamheid en de opleiding en nascholing van bestuurders van bepaalde voor goederen- en personenvervoer over de weg bestemde voertuigen en van Richtlijn 2006/126/EC betreffende het rijbewijs gericht op harmonisatie van de voorschriften betreffende het rijbewijs, 2017/0015 (COD) Nr. 5671/17).

### Inzet Nederland

Het kabinet is van mening dat het voorstel tot amendering van de bestaande richtlijn zich kenmerkt door een pragmatische aanpak zonder fundamentele wijzigingen. Op een aantal punten sluit het voorstel aan bij de reeds in Nederland bestaande praktijk. Nederland kan dan ook instemmen met het compromisvoorstel van het Maltees voorzitterschap. Er blijven een tweetal aandachtspunten over, deze zijn echter niet zodanig zwaarwegend dat dit zou moeten leiden tot een afwijzend standpunt. Het eerste aandachtspunt is de proportionaliteit van de verplichting voor de Lidstaten om een kwalificatiekaart aan buitenlandse chauffeurs te moeten uitreiken na voltooiing van nascholing. Nederland houdt in de gaten of de kosten en administratieve lasten opwegen tegen het hiermee te bereiken voordeel, namelijk een stroomlijning van de wederzijdse erkenning van genoten nascholing en de hiermee samenhangende vergemakkelijking van arbeidsmobiliteit. Daarnaast had het kabinet graag meer flexibiliteit gezien met betrekking tot het laten meetellen van nascholing in het kader van ADR (vervoer gevaarlijke stoffen) voor de code 95.

### Indicatie krachtenveld

Verwacht wordt dat het voorstel door een ruime meerderheid van de Raad gesteund zal worden. Het voorstel is nog in behandeling van de Commissie Transport en toerisme van het Europees parlement.

## **Raadsconclusies Verkeersveiligheid**

### Inhoud

Tijdens de informele ministeriële bijeenkomst van 29 maart 2017 op Malta is onder Maltees voorzitterschap en in mijn aanwezigheid de Valletta Verklaring over verkeersveiligheid aangenomen door de lidstaten. De Raad wil dit document nu formeel vaststellen. Meest aansprekende onderdeel van de verklaring is dat de ministers de doelstelling uitspreken om het aantal ernstig verkeersgewonden in 2030 met 50% terug te brengen ten opzichte van 2020. Nederland kan deze ambitie steunen. Wel heeft Nederland de ervaring dat het stellen van een doelstelling samen moet gaan met het verzamelen van data over ernstig verkeersgewonden en het ontwikkelen van maatregelen die specifiek gericht zijn op het terugdringen van ernstig verkeersgewonden.

### Inzet Nederland

Nederland kan instemmen met de tekst. Deze is identiek aan de eerder in Malta door Nederland onderschreven tekst.

## Indicatie krachtenveld

Er is brede steun bij de lidstaten voor de verklaring.

## **Raadsconclusies Maritieme Strategie**

### Inhoud

Tijdens de informele ministeriële bijeenkomst van 29 maart 2017 op Malta is onder Maltees voorzitterschap en in mijn aanwezigheid de Valletta Verklaring aangenomen. Deze verklaring zet in op concurrentiekracht, digitalisering en decarbonisatie van de Europese zeescheepvaart. De Europese transportministers beogen hiermee een nadere prioriteitstelling te geven aan het Europese maritieme transport beleid tot 2020, om zorg te dragen voor wereldwijde connectiviteit van de Europese zeescheepvaart, totstandkoming van een efficiënte interne EU markt en een EU maritiem cluster van wereldklasse.

In de Raadsconclusies, die tijdens de Transportraad zullen worden vastgesteld, worden de Europese Commissie, EU Lidstaten en EU institutionele instellingen opgeroepen om samen met de maritieme industrie en sociale partners de Valletta Verklaring als basis te gebruiken om verder uitvoering te geven aan de ontwikkeling en implementatie van het Europese maritieme transport beleid. De Raadsconclusies en Valletta Verklaring kunnen een rol spelen bij eventuele nieuwe wetgevingsvoorstellen van de Europese Commissie.

### Inzet Nederland

Deze Valletta verklaring sluit aan bij de Nederlandse maritieme strategie en het (nieuw op te stellen) werkprogramma. Nederland is voorstander van de nadere EU prioriteitstelling op concurrentiekracht, digitalisering en decarbonisatie, waarbij zaken als maritieme veiligheid en maritieme security niet vergeten moeten worden. Nederland heeft op Malta aangegeven dat de Europese zeescheepvaart baat heeft bij open markten in de wereld en regelgeving bij voorkeur internationaal in IMO moet worden vastgesteld. Een duidelijk kader voor staatssteun helpt scheepvaartondernemingen om concurrerend te zijn in een internationale omgeving. Ook voor zeehavens is concurrentiekracht van groot belang, daarom heeft Nederland gepleit voor eerlijke concurrentie op basis van richtsnoeren staatssteun zeehavens, uit te vaardigen door de Europese Commissie. Een duidelijke verwijzing hiernaar is opgenomen in de Valletta Verklaring die de Raadsconclusies van 28 februari 2017 in herinnering roept die zijn opgesteld naar aanleiding van het rapport van de Europese Rekenkamer (Special Report No. 23/2016). Hiermee wordt invulling gegeven aan de in de Kamer aangenomen motie van het Lid van Helvert (Kamerstuk 31 409, nr. 139) waarin de regering wordt verzocht om de aanbevelingen van de Europese Rekenkamer in het rapport «Zeevervoer in de EU in woelige wateren» over te nemen en de Kamer hierover te informeren

### Indicatie krachtenveld

De Valletta Verklaring maakt als bijlage ongewijzigd deel uit van de Raadsconclusies. De Raadsconclusies zijn voorbereid in de Raadswerkgroep Scheepvaart en zowel de Lidstaten als de Europese Commissie hebben er ambtelijk mee ingestemd. Op de Transportraad zullen alle Lidstaten naar verwachting zonder wijzigingen in kunnen stemmen met de Raadsconclusies. De Lidstaten steunen de nadere prioriteitstelling op concurrentiekracht, decarbonisatie en digitalisering, en een aantal landen

meent dat veiligheid en security niet vergeten moeten worden. De belangen van de Lidstaten en maritieme stakeholders, zoals behoud van een stabiel Europees fiscaal regime en internationale IMO regelgeving voor milieu en veiligheid, zijn goed meegenomen en daardoor niet controversieel. In de voorbereidingen pleitte een enkele lidstaat voor toevoeging van het sociale aspect en ook hier is in voorzien.

### **AOB agendapunt: Luchtvaartpakket**

De Commissie zal naar alle waarschijnlijkheid op 7 juni een «luchtvaartpakket» presenteren. Onder dit pakket vallen de volgende maatregelen: herziening van verordening 868 betreffende bescherming tegen aan communautaire luchtvaartmaatschappijen schade toebrengende subsidiëring en oneerlijke tariefpraktijken bij de levering van luchtdiensten vanuit landen die geen lid zijn van de Europese Gemeenschap samen met Guidelines Ownership and Control, Guidelines Public Service Obligations (PSO), Staff Working Document ATM (minimum level of services).

### **AOB agendapunt: De sociale dimensie in de luchtvaart**

Zoals eerder aan u toegezegd<sup>1</sup> zal ik tijdens de Transportraad aandacht vragen voor de sociale dimensie in de luchtvaart, deze blijft in de politieke en publieke belangstelling staan. In het publieke debat komen werkgelegenheid, sociale omstandigheden en eerlijke concurrentie naar voren als aandachtspunten. Nederland dankt de Europese Commissie voor de stappen die zij reeds heeft gezet om dit onderwerp te behandelen op technisch niveau. Nederland is ook van opvatting dat het wenselijk en noodzakelijk blijft om feiten te verzamelen, ervaringen te delen en informatie uit te wisselen tussen de Commissie en lidstaten op dit terrein met name naar het voorkomen van «Pay to fly» constructies en de activiteiten van private arbeidsbemiddelingsbureaus in de luchtvaart. Het is van belang dat wij voortgang maken op dit belangrijke onderwerp. Nederland zou de Europese Commissie daarom willen verzoeken om opnieuw een (onderzoeks) planning op te stellen voor de verdere Europese aanpak.

### **AOB Agendapunt: Mobility Package**

Naar verwachting worden op 31 mei 2017 diverse herzieningsvoorstellen voor verschillende richtlijnen en verordeningen voor wegvervoer, de zogenaamde «*Mobility Package*» (voorheen: «*Road Initiatives*»), door de Commissie vastgesteld. De voorstellen vallen uiteen in drie pijlers, te weten de interne markt, de sociale dimensie van het wegvervoer en wegbeprijzing. De Commissie zal tijdens de Transportraad op hoofdlijnen de herzieningsvoorstellen presenteren. In de voorlopige agenda die op 15 mei bekend is geworden wordt naast een presentatie door de Commissie ook een beleidsdebat voorzien. Op dit moment is onduidelijk of er in dit stadium daadwerkelijk al een beleidsdebat zal worden geagendeerd: de vaststelling van de voorlopige agenda zal plaatsvinden op 17 mei in het Comité van Permanente Vertegenwoordigers. Op het AO hoop ik hierover duidelijkheid te kunnen geven. Het gaat bij dit agendapunt om o.a. de volgende voorstellen: wijziging van bestaande regels over rij- en rusttijden en tachografen, wijziging van de regels over minimumvoorwaarden voor de uitvoering van de voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer en van de regels over organisatie van de arbeidstijd van personen, wijziging van bestaande regels over het beprijzen van het gebruik van bepaalde infrastructuur door zware vrachtoertuigen

<sup>1</sup> Conform Kamerstuk 31 936, nr. 389

(Eurovignet) en wijziging van bestaande regels over de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen.

**AOB agendapunt: Toelichting van het Estse voorzitterschapsprogramma**

Estland zal een toelichting geven op het voorzitterschapsprogramma.