

Vergaderjaar 2017–2018

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 689**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 december 2017

Hierbij bied ik u, mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, het verslag aan van de Transportraad die 5 december jl. plaatsvond. Op de agenda stond een voortgangsverslag over de eerste twee pijlers van het mobiliteitspakket: de interne markt en de sociale dimensie. Over de derde pijler (wegbeprijzing) is een beleidsdebat gevoerd.

Het Estse Voorzitterschap presenteerde eveneens een voortgangsverslag over de verordening over de bescherming van mededinging in de luchtvaart. Daarnaast nam de Raad conclusies aan over het trans-Europese Transport Netwerk (TEN-T), digitalisering van de transportsector en de evaluatie van de Europese programma's voor satellietnavigatie.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

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

### **Voortgangsverslag mobiliteitspakket – interne markt en sociale dimensie**

Het Estse 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. Eurocommissaris Bulc (Transport) benadrukte dat er onder het Estse Voorzitterschap voortgang is geboekt op o.a. het tegengaan van postbusfirma's en de invoering van de digitale tachograaf. Ze riep de lidstaten op om vaart te maken met de onderhandelingen over de heikelere punten, zoals rij- en rusttijden, cabotage en detachering.

Nederland had ten tijde van de Transportraad nog een studievoorbehoud op alle voorstellen uit het mobiliteitspakket. Uw Kamer wordt nog dit jaar geïnformeerd over de effecten van de voorstellen op de sector. In de Transportraad heeft Nederland haar voorlopige prioriteiten aangegeven, zoals het belang van duidelijke regels die door alle lidstaten op dezelfde manier geïnterpreteerd en gehandhaafd worden. Ook steunde Nederland, samen met de meeste andere lidstaten, het invoeren van de digitale tachograaf om handhaving effectiever te maken.

Op een groot deel van de onderwerpen lopen de meningen nog uiteen. 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. Ten aanzien van cabotage is een aantal lidstaten, waaronder Nederland, geen voorstander van verdere liberalisering zolang de sociale omstandigheden tussen lidstaten sterk uiteenlopen. Een grote groep lidstaten, uit voornamelijk Oost-Europa, is juist voor het invoeren van ruime uitzonderingsbepalingen.

Tot slot vinden veel lidstaten dat transit (doorreizen) niet onder de detacheringsrichtlijn zou moeten vallen. De Commissie sloot zich hierbij aan, omdat er bij transit geen grensoverschrijdende levering van diensten plaatsvindt.

### **Beleidsdebat mobiliteitspakket – wegbeprijzing**

Tijdens deze Transportraad vond een beleidsdebat plaats over de derde pijler van het mobiliteitspakket. Deze bevat twee richtlijnen: Eurovignet en EETS. De Eurovignetrichtlijn bevat het kader voor wegbeprijzing voor zware bedrijfsvoertuigen vanaf 3,5 ton. De EETS-richtlijn (European Electronic Toll Service) regelt de interoperabiliteit van systemen met een OBU (OnBoardUnit – kastje in het voertuig). Eurocommissaris Bulc benadrukte dat de Commissie wegbeprijzing niet wil opleggen aan de lidstaten, maar slechts een Europees kader wil regelen.

Alle lidstaten onderschreven het leidende principe achter de voorstellen, nl. «de gebruiker betaalt». Ook was er breed steun voor het verbeteren van de interoperabiliteit van tolsystemen. Wat betreft het baseren van eventuele wegbeprijzing op tijd of op afstand liepen de meningen uiteen. De Commissie wil overstappen naar een op afstand gebaseerd systeem, maar veel lidstaten, waaronder Nederland, vinden dat deze keuze op nationaal niveau gemaakt moet kunnen worden.

Nederland wil net als andere lidstaten ook niet dat op EU-niveau vastgelegd wordt hoe de opbrengsten van wegbeprijzing besteed moeten worden. Andere lidstaten vonden juist dat deze opbrengsten opnieuw geïnvesteerd moeten worden in weginfrastructuur, maar gaven niet expliciet aan dat dit op EU-niveau dient te worden vastgelegd. De Commissie gaf aan dat zij geen verplichte oormerking van opbrengsten wil voorstellen. Tot slot brak een aantal lidstaten, waaronder Nederland, een lans voor de uitwisseling van gegevens van weggebruikers die de betaling van tolgeden ontduiken.

Het inkomende Bulgaarse Voorzitterschap zal de behandeling van het Mobiliteitspakket voortzetten. Bulgarije hoopt dat er in de Transportraad van 7 juni 2018 algemene oriëntaties kunnen worden bereikt op een deel van de voorstellen.

### **Verordening mededinging in de luchtvaart**

Het Estse Voorzitterschap presenteerde een voortgangsverslag over de behandeling van het Commissievoorstel voor een verbeterde bescherming van mededinging in de luchtvaart. Dit voorstel moet effectievere bescherming bieden tegen discriminatoire praktijken en oneigenlijke subsidiëring van luchtvaartmaatschappijen uit derde landen<sup>1</sup>. Ten opzichte van de huidige verordening zijn de belangrijkste veranderingen dat de reikwijdte verbreed wordt, dat het proces van klacht en onderzoek wordt uitgebreid en dat de op te leggen maatregelen tegen maatschappijen worden verruimd indien er daadwerkelijk sprake blijkt te zijn van oneerlijke concurrentie.

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. Wel merkte Nederland op dat het voorstel op enkele punten aangescherpt moet worden om de verordening effectief te kunnen inzetten.

Daartegenover stond echter een groep lidstaten die vreest voor onder andere een verlies aan connectiviteit als deze verordening van kracht zou worden. Deze lidstaten zijn van mening dat bilaterale verdragen voorrang hebben boven de verordening. Het inkomende Bulgaars Voorzitterschap zal de behandeling van dit voorstel voortzetten en hoopt een algemene oriëntatie te kunnen bereiken in de Transportraad op 7 juni 2018.

### **Raadsconclusies Trans-Europese Transport Netwerk (TEN-T)**

De Raad stelde conclusies vast over het beleid voor het Trans-Europese Transport Netwerk (TEN-T) en de financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen, de *Connecting Europe Facility* (CEF). Nederland steunt deze Raadsconclusies.

In de tekst wordt stilgestaan bij het belang en de resultaten van het TEN-T beleid om de nationale infrastructuurnetwerken aaneen te sluiten, knelpunten op te lossen en een duurzaam vervoersnetwerk tot stand te brengen. Ook wordt ingegaan op de ontwikkelingen op het gebied van digitalisering, verduurzaming en multimodaliteit. Op verzoek van Nederland wordt in de Raadsconclusies tevens aandacht besteed aan het belang van de spoorgoederencorridor en de *last-mile* verbindingen (waaronder fietsinfrastructuur) in stedelijke gebieden.

---

<sup>1</sup> Zie ook het BNC-fiche terzake van 8 september jl. (Kamerstuk 22 112, nr. 2387).

Tijdens de Raad was geen discussie meer over de Raadsconclusies zelf. Lidstaten spraken hun steun uit voor het ingezette beleid, waarbij gestreefd wordt naar het compleet maken van het TEN-T netwerk voor 2030. Volgens diverse lidstaten blijven subsidies hiervoor een belangrijk instrument, omdat niet alle projecten zichzelf terugbetalen en dus niet aantrekkelijk zijn voor private investeerders.

### **Raadsconclusies digitalisering transport**

Nederland en alle andere lidstaten hebben ingestemd met Raadsconclusies over de digitalisering van transport. Deze ontwikkeling biedt kansen om transport efficiënter te maken en daarbij de milieubelasting te verminderen, congestie terug te dringen, de veiligheid te verbeteren en verschillende schakels in transport beter op elkaar af te stemmen. In de conclusies worden lidstaten en Commissie opgeroepen om gezamenlijk op te trekken, zodat data probleemloos tussen verschillende partijen (overheden en bedrijven) in de mobiliteitsketen kunnen worden uitgewisseld, er nieuwe diensten kunnen worden ontwikkeld, slimme mobiliteit en autonoom rijden mogelijk worden en handhaving efficiënter kan worden.

Er was geen discussie meer over de Raadsconclusies. De Commissie en enkele lidstaten benadrukten dat digitalisering zal leiden tot andere en nieuwe banen in de transportsector. Goede opleidingen en «lifelong learning» zijn daarom belangrijk.

### **Raadsconclusies evaluatie Galileo, EGNOS en het GNSS**

De Raad nam conclusies aan over de tussentijdse evaluatie (2014–2016) van de Europese programma's voor satellietnavigatie Galileo<sup>2</sup> en EGNOS<sup>3</sup> en het functioneren van het Europese GNSS<sup>4</sup> agentschap (GSA). Er was geen discussie meer over de Raadsconclusies, die goed overeenkomen met de Nederlandse positie. Enkele lidstaten wezen er wel op dat de EGNOS nog geen dekking heeft in de perifere gebieden van de EU en dat dit verbeterd moet worden.

De uitkomsten van de tussentijdse evaluatie zijn overwegend positief. De uitvoering van de programma's verloopt goed en blijft binnen de financiële enveloppe. Voornaamste mijlpalen waren het volledig operationeel worden van EGNOS en de afkondiging van de initiële services van Galileo in december 2016. Ook het functioneren van het GSA, dat geleidelijk verantwoordelijk wordt voor de exploitatie van het systeem en verantwoordelijk is voor security en marketing, is positief beoordeeld. Verbeterpunten betreffen met name de vereenvoudiging van het bestuur en het besluitvormingsproces binnen de programma's. Ook uit de rapportage zorg over de uitvoerende capaciteit bij het GSA. Deze aandachtspunten zijn meegenomen in de Raadsconclusies.

### **Diversen**

#### ***Zomertijd***

Finland riep de Commissie op om het Europese beleid t.a.v. zomertijd (*Daylight Savings Time*) te herzien en werd hierin gesteund door één andere lidstaat. In Finland is er via een burgerinitiatief opgeroepen tot afschaffing van de zomertijd vanwege de negatieve (gezondheids)effecten

<sup>2</sup> Wereldwijd systeem voor satellietnavigatie, vergelijkbaar met bijv. GPS.

<sup>3</sup> European Geostationary Navigation Overlay Service.

<sup>4</sup> Global Navigation Satellite System.

hiervan. De Commissie reageerde dat er geen eenduidig bewijs is voor de negatieve effecten van zomertijd. Wel is duidelijk dat het eventueel herzien van de zomertijd op EU-niveau moet gebeuren. De Commissie wil dit alleen overwegen als zich hiervoor een duidelijke meerderheid aftekent onder de lidstaten.

### ***Militaire mobiliteit***

De Commissie lichtte haar op 10 november jl. gepubliceerde mededeling over verbetering van militaire mobiliteit in de Europese Unie toe. De Commissie stelt hierin voor om in de hele EU te inventariseren in hoeverre de infrastructuur voldoet aan militaire randvoorwaarden. Uw Kamer wordt op 22 december a.s. per BNC-fiche nader geïnformeerd over deze mededeling.

### ***High-level bijeenkomst over zelfrijdende auto's***

Duitsland gaf een terugkoppeling van de tweede *high-level* bijeenkomst over *automated and connected driving*, die op 14–15 september plaatsvond in Frankfurt. Deze bijeenkomsten vloeien voort uit de *Declaration of Amsterdam*, die onder Nederlands EU-Voorzitterschap is afgesloten over dit onderwerp. Lidstaten, Europese Commissie en industrie kwamen hier bijeen om ervaringen uit te wisselen en gezamenlijk op te trekken. Dit keer is een actieplan aangenomen over grensoverschrijdende testen. De implementatie van dit actieplan is al in gang gezet.

De volgende editie van deze high-level bijeenkomst wordt op 18–19 juni a.s. door Zweden georganiseerd.

### ***World Maritime Days***

Jaarlijks vindt in Londen, de zetel van de *International Maritime Organization* (IMO), de viering plaats van *World Maritime Day*. Daarnaast organiseert jaarlijks een ander land parallel een evenement. In 2018 zal Polen dit evenement organiseren in Szczecin. In verband met de 70<sup>e</sup> verjaardag van de IMO in 2018 is het thema van dit evenement *IMO 70: Our Heritage – Better Navigation for a Better Future*. Parallel hieraan wordt ook het Internationale Maritieme Congres georganiseerd. Polen nodigde de betrokken Ministers van harte uit om deel te nemen.

### ***CO<sub>2</sub>-reductie in de scheepvaart***

Frankrijk informeerde de Raad over de voortgang in het kader van de IMO om de CO<sub>2</sub>-emissies uit de scheepvaart te reduceren. Frankrijk blikte vooruit naar de klimaatbijeenkomst in Parijs op 12 december jl. Hier is door verschillende landen, waaronder Nederland, een verklaring ondertekend waarin de IMO opgeroepen wordt om een ambitieuze klimaatstrategie te formuleren die in lijn is met het Klimaatakkoord van Parijs. Naar verwachting zal een initiële strategie in het voorjaar van 2018 worden aangenomen.

### ***Implementatie van de luchtvaartstrategie***

De Commissie gaf een update over de implementatie van de luchtvaartstrategie voor Europa. Deze strategie werd in december 2015 aangenomen en zou moeten leiden tot meer connectiviteit, open concurrentie en meer investeringen. Volgens de Commissie ligt de implementatie goed op schema. Zo hebben Raad, Europees Parlement en Commissie een voorlopig akkoord bereikt over de herziening van het EU-agentschap voor

luchtvaartveiligheid (EASA) en is er voortgang geboekt in de onderhandelingen voor luchtvaartakkoorden met derde landen.

Enkele lidstaten benadrukten het belang van connectiviteit en wezen erop dat niet alle Europese hoofdsteden goede luchtvaartverbindingen hebben naar andere lidstaten. Volgens deze lidstaten moet de luchtvaartstrategie ook zorgen voor een bepaald basisniveau aan connectiviteit in de hele EU.

### ***Presentatie tweede mobiliteitspakket***

De Commissie presenteerde het tweede mobiliteitspakket, dat op 8 november jl. gepubliceerd is. Dit pakket bevat vijf voorstellen die de transitie naar emissiearme mobiliteit moeten versnellen. Het betreft herzieningen van de richtlijn schone wegvoertuigen, de verordening voor CO<sub>2</sub>-normen voor personenauto's en bestelbusjes, de richtlijn gecombineerd transport en de verordening markttoegang busvervoer. Daarnaast bevat het pakket een actieplan over de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen. Uw Kamer wordt uiterlijk op 15 december middels BNC-fiches geïnformeerd over deze voorstellen.

### ***Verordening passagiersrechten spoorverkeer***

Het Estse Voorzitterschap en de Commissie lichtten de stand van zaken toe van de behandeling in de Raadswerkgroep van de herschikking van de Verordening passagiersrechten spoor. Uw Kamer is via een BNC-fiche over dit voorstel geïnformeerd<sup>5</sup>. Alle lidstaten hebben momenteel nog een studievoorbekend. Als eerste reactie hebben veel lidstaten o.a. gewezen op de noodzaak om ruime overgangstermijnen te hebben en op de samenhang met de *Accessibility Act*, waarover de onderhandelingen nog gaande zijn. Het inkomende Bulgaarse voorzitterschap zal de behandeling van dit voorstel voortzetten en wil een voortgangsrapportage presenteren in de Transportraad op 7 juni 2018.

### ***Werkprogramma inkomend Bulgaars Voorzitterschap***

Het inkomende Bulgaarse Voorzitterschap geeft prioriteit aan de voorstellen uit het eerste mobiliteitspakket. In de Transportraad van 7 juni 2018 hoopt Bulgarije algemene oriëntaties te bereiken op de voorstellen omtrent markttoegang, rij- en rusttijden, terbeschikkingstelling van chauffeurs, gehuurde voertuigen en EETS. Over de Eurovignetrichtlijn wil het Bulgaars Voorzitterschap een voortgangsverslag presenteren.

Daarnaast wil het inkomende Voorzitterschap Raadsconclusies aannemen over het European Rail Traffic Management System (ERTMS) en voortgang boeken op de voorstellen rondom passagiersrechten in het spoorverkeer, gecombineerd transport (onderdeel van het tweede mobiliteitspakket) en mededinging in de luchtvaart.

---

<sup>5</sup> Kamerstuk 22 112, nr. 2419.