

Vergaderjaar 2020–2021

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 824**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 september 2020

Hierbij doe ik u, mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, de geannoteerde agenda toekomen van de informele videoconferentie met EU-transportministers, die op 28 september 2020 plaatsvindt. Het Duits Voorzitterschap heeft, vanwege de reisrestricties voor de Belgische hoofdstad, besloten de Transportraad in de vorm van een informele videoconferentie plaats te laten vinden.

Het Duits Voorzitterschap heeft voor deze informele videoconferentie één onderwerp geagendeerd, namelijk de bespreking van het *pandemic contingency plan* met betrekking tot vrachtvervoer.

Daarnaast treft u bijgaand, mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, het antwoord van het kabinet op de recente publieke consultatie van de Commissie inzake het *Maritime FuelEU* initiatief.

Ook informeer ik u graag, mede namens de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (SZW), over de publicatie van het Europees Mobiliteitspakket I op 31 juli jl. U bent over de voortgang van de besluitvorming in dit verband geïnformeerd tijdens het algemeen overleg Transportraad op 21 november 2019 en tijdens het wetgevingsoverleg over de herziene detacheringsrichtlijn op 12 mei jl.

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

## **I. Informele videoconferentie Transportministers, 28 september 2020**

Deze videoconferentie zal in het teken staan van een eventueel *pandemic contingency plan* met betrekking tot vrachtvervoer, waarover de Ministers een beleidsdebat zullen voeren. Het Duits Voorzitterschap streeft ernaar om op basis van dit debat Raadsconclusies aan te nemen. Dit zal naar verwachting via een schriftelijke procedure gebeuren.

### **1. Pandemic contingency plan met betrekking tot vrachtvervoer**

#### Inhoud

Het Duits Voorzitterschap stuurt erop aan dat de Ministers Raadsconclusies bespreken over een gewenst noodplan/maatregelenpakket voor goederentransport, waarmee voorkomen moet worden dat tijdens een volgende pandemie de EU nogmaals overvallen wordt door een crisissituatie zoals in het geval van de COVID-19-pandemie. De kern van een dergelijk plan zou volgens het Voorzitterschap moeten zijn dat betrouwbare en robuuste toeleveringsketens tot stand worden gebracht. Dit moet geschieden op basis van uniforme en duidelijke normen en noodmechanismen voor grensoverschrijdend goederenvervoer op alle organisatieniveaus, alsmede een efficiënte, veerkrachtige en moderne vervoerssector en infrastructuur. Alleen op deze manier kan de EU gezamenlijk, snel en effectief optreden in het geval zich een volgende crisis voordoet, aldus het Voorzitterschap.

#### Inzet Nederland

Op het moment van versturen van deze geannoteerde agenda is het Duits Voorzitterschap nog bezig met een concept, maar duidelijk is wel dat een eventueel maatregelenpakket door de Commissie opgesteld zal moeten worden. Nederland ondersteunt het idee dat de Commissie start met het verkennen van een gecoördineerde aanpak met samenhangende en passende maatregelen (wetgevend en niet-wetgevend) om zeker te stellen dat het transport van goederen in geval van een (volgende) pandemie zo veel als mogelijk doorgang kan vinden. Hierbij moet de gezondheid van werknemers in de transportsector voldoende gewaarborgd blijven. De verkenning zou moeten starten met een grondige analyse van het verloop van het transport van goederen tijdens de eerste maanden van de Corona-crisis; welke maatregelen toen genomen zijn, welke effectief waren en welke niet en welke oorzaken ten grondslag lagen aan eventuele vertragingen en tekorten van goederen in bepaalde ketens. In de eerste maanden van de Corona-crisis zijn er ook op Europees niveau snel passende maatregelen genomen die ertoe hebben geleid dat het goederenvervoer grotendeels zonder grote ontwrichting doorgang kon vinden. Een voorbeeld hiervan is het door Nederland actief aangemoedigde *Green lanes*-concept voor goederenvervoer. De indruk die het Nederlands kabinet heeft is dat dit concept van grote waarde is geweest tijdens de hevigste momenten van de crisis. Indien uit een grondige analyse blijkt dat aanvullende maatregelen een verdere bijdrage kunnen leveren aan het doel dat goederenverkeer binnen en naar de EU vrijwel ongestoord doorgang kan vinden, en hiervoor voorstellen worden gedaan, zal Nederland deze beoordelen op hun merites. Dit geldt tevens voor de beoordeling op de subsidiariteit en proportionaliteit.

## Indicatie krachtenveld

De inzet van Nederland komt in grote mate overeen met die van andere lidstaten. Daarmee lijkt er voldoende steun te zijn voor verwerking van bovengenoemde punten. Kanttekening daarbij is echter wel dat het Voorzitterschap nog tot een voorstel voor Raadsconclusies moet komen voordat de positie van zowel Nederland als andere lidstaten duidelijk zal worden.

## **II. Deelname EU-consultatie *FuelEU Maritime***

Vanwege het internationale karakter van de zeevaart wordt ingezet op ambitieuze afspraken op mondiaal (IMO) en Europees niveau over verduurzaming, met inachtneming van een mondiaal gelijk speelveld. Het FuelEU Maritime initiatief richt zich op het bevorderen van het gebruik van alternatieve duurzame brandstoffen in de Europese zeescheepvaart en zeehavens, en biedt kansen hiertoe. In de invulling van de consultatie is rekening gehouden met het SER-advies over het duurzaamheidskader biograndstoffen waarover uw Kamer op 10 juli jl. is geïnformeerd.<sup>1</sup> Hierin wordt aangegeven dat, vanwege het gebrek aan alternatieven die in voldoende mate kunnen worden ingezet, in de scheepvaart nog voor langere tijd de inzet van biobrandstoffen nodig zal zijn. Voor de consultatie verwijs ik u graag naar de bijlage bij deze brief.

## **III. Publicatie van het Europees Mobiliteitspakket I**

Na drie jaren van intensieve onderhandelingen hebben de Raad en het Europees Parlement de wetgevingshandelingen op 15 juli jl. ondertekend. Het Europees mobiliteitspakket I wordt de komende jaren gefaseerd ingevoerd en hervormt een aantal regels inzake het goederentransport over de weg en de arbeidsomstandigheden van vrachtwagenchauffeurs. Een aantal regels is vrijwel meteen na publicatie van kracht geworden, namelijk vanaf 20 augustus. De meeste andere maatregelen zijn 18 maanden na de inwerkingtreding van het pakket op 20 augustus 2020 van toepassing.

### **Inhoud mobiliteitspakket**

Het Europees Mobiliteitspakket I omvat:

- Verordening (EU) 2020/1055 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 houdende wijzigingen van Verordeningen (EG) nr. 1071/2009, (EG) nr. 1072/2009 inzake de toegang tot het beroep van wegvervoerondernemer en de toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg en (EU) nr. 1024/2012 betreffende de administratieve samenwerking via het Informatiesysteem interne markt, teneinde ze aan te passen aan ontwikkelingen in de wegvervoersector,
- Verordening (EU) 2020/1054 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 wat betreft de minimumeisen voor maximale dagelijkse en wekelijkse rijtijden, minimumonderbrekingen en dagelijkse en wekelijkse rusttijden en Verordening (EU) nr. 165/2014 wat betreft positionering door middel van tachografen,
- Richtlijn (EU) 2020/1057 tot vaststelling van specifieke regels met betrekking tot Richtlijn 96/71/EG en Richtlijn 2014/67/EU wat betreft de detachering van bestuurders in de wegvervoersector en tot wijziging van Richtlijn 2006/22/EG wat betreft de handhavingvoorschriften en

<sup>1</sup> Kamerstuk 32 813, nr. 558

Verordening (EU) nr. 1024/2012 betreffende de administratieve samenwerking via het Informatiesysteem interne markt.

De nieuwe regelgeving beoogt een beter evenwicht te creëren tussen arbeids- en sociale omstandigheden voor vrachtwagenchauffeurs en de vrijheid van ondernemers om grensoverschrijdende diensten te verlenen. Ook zullen de regels helpen de verkeersveiligheid te verbeteren. Verder gaat de nieuwe regelgeving uit van eerlijke concurrentie en een gelijk speelveld voor de sector.

De belangrijkste wijzigingen op hoofdlijnen per onderdeel zijn als volgt:

#### *Rij- en rusttijden en tachograaf*

- Verbod 45 uren rust in de cabine: de huidige regeling inzake de normale wekelijkse rust is verduidelijkt; het is niet toegestaan deze in de cabine van de vrachtwagen door te brengen.
- Regime wekelijks rust: de wekelijkse rust volgens het tweewekelijks regime wordt in stand gehouden. Hierop wordt een uitzondering opgenomen waarbij chauffeurs die internationaal rijden een afwijking van het tweewekelijks regime kunnen krijgen voor een vierwekelijks regime, waardoor het mogelijk wordt dat chauffeurs twee keer achter elkaar een verkorte wekelijkse rustperiode nemen. Dit vergroot de flexibiliteit van de wegvervoerders.
- Terugkeer chauffeur: de werkgever moet de chauffeur in staat stellen elke vier weken terug te keren naar zijn of haar woonplaats of de exploitatievestiging waar de betreffende chauffeur is gestationeerd.
- Slimme tachograaf 2.0: de tweede generatie slimme tachograaf wordt vanaf medio 2024 gefaseerd ingevoerd in het internationale wegvervoer. Deze tachograaf is onder meer in staat automatisch grensovergangen van vrachtwagens en bussen te registreren, zodat het eenvoudiger wordt de detachingsrichtlijn in het wegvervoer te handhaven.

#### *Toegang tot het beroep en de markt*

- Ondergrens vergunningplicht: de vergunningplicht voor goederenvervoer wordt verlaagd van 3,5 ton totaalgewicht naar 2,5 ton totaalgewicht. Dit heeft voor Nederland geen consequenties, aangezien de vergunningsplicht al ligt bij 500 kg laadvermogen.
- Cabotage: cabotage in het goederenvervoer wordt beperkt doordat vervoerders na afloop van de toegestane drie cabotageritten in zeven dagen voor een periode van vier dagen geen cabotagevervoer mogen verrichten in dezelfde lidstaat.
- Terugkeer voertuig: het voertuig, gebruikt voor internationaal transport, dient eens in de acht weken verplicht terug te keren naar de EU-lidstaat van vestiging.

#### *Detachering*

- Lex specialis: er komen speciale regels voor de toepassing van de detachingsrichtlijn en de handhavingsrichtlijn in het internationale wegvervoer.
- Toepasselijkheid: een chauffeur wordt geacht te zijn gedetacheerd indien hij activiteiten zoals niet-bilateraal internationaal vervoer en cabotage verricht. Transitio- en bilateraal vervoer worden uitgesloten van de toepassing van de detachingsrichtlijn.
- Harmonisering administratieve lasten: tevens worden de administratieve vereisten en controlemaatregelen ten aanzien van detachering in het internationaal wegvervoer geharmoniseerd om een effectieve en

efficiënte handhaving van de speciale regels voor de toepassing van de detacheringsrichtlijn te verzekeren en onevenredige administratieve lasten te vermijden.

#### Inwerkingtreding

De regels van de Verordening inzake markttoegang en de toegang tot het beroep en de detacheringsrichtlijn zijn 18 maanden na inwerkingtreding van de wetgevingsteksten van toepassing. De regels van de Verordening inzake de rij- en rusttijden zijn reeds 20 dagen na bekendmaking van toepassing, met uitzondering van de speciale termijnen voor tachografen, die 36 maanden na inwerkingtreding van de verordening van toepassing zijn.

Het Europees Mobiliteitspakket I vergt aanpassing van nationale wet- en regelgeving, hierover wordt u zo spoedig mogelijk nader geïnformeerd.