

Vergaderjaar 2020–2021

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 855**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 20 mei 2021

Hierbij doe ik u, mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, de geannoteerde agenda toekomen van de Transportraad die op 3 juni 2021 in Luxemburg bijeenkomt.

De agenda van de Raad staat in het teken van de modaliteiten wegvervoer, spoor, lucht- en binnenvaart. Het Voorzitterschap streeft ernaar tijdens de Raad een algemene oriëntatie te bereiken op een aantal EU-voorstellen. Ook is er een beleidsdebat voorzien over internationaal spoorvervoer en de EU-strategie duurzame en slimme mobiliteit. Ik zal de Raad informeren over de maatregelen ter voorkoming en beperking van containerverlies op zee en op Nederlands en Oostenrijks initiatief zal Oostenrijk een toelichting geven op de voortgangsrapportage van het platform International Rail Passenger Transport.

Tot slot wordt u geïnformeerd over het voorstel van de Commissie van 18 mei tot aanpassing van Verordening (EU) 2016/1628 inzake voorschriften m.b.t. emissiegrenswaarden voor verontreinigende gassen en deeltjes en typegoedkeuring voor in niet voor de weg bestemde mobiele machines gemonteerde interne verbrandingsmotoren (NRMM). Gelet op het technische karakter van de voorgestelde aanpassingen, namelijk wijzigingen van enkele overgangsbepalingen in deze Verordening, is besloten geen BNC-fiche op te stellen en uw Kamer op deze manier te informeren.

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

## I. Geannoteerde agenda Transportraad 3 juni 2021

Het Voorzitterschap wenst een algemene oriëntatie te bereiken op het voorstel tot herziening van het gemeenschappelijke Europese luchtruim (Single European Sky; SES2+), het voorstel voor een Richtlijn gebruik van gehuurde voertuigen voor goederenvervoer en het voorstel tot wijziging wat betreft de overgangsmaatregelen voor de erkenning van certificaten van derde landen. Daarnaast streeft het Voorzitterschap ernaar om Raadsconclusies aan te nemen over de EU-strategie voor duurzame en slimme mobiliteit en internationaal spoorvervoer. Op Nederlands initiatief zal tevens aandacht worden besteed aan de genomen maatregelen n.a.v. het MSc Zoë incident en op Nederlands en Oostenrijks initiatief zal een toelichting worden gegeven over het voortgangsrapport van het platform International Rail Passenger Transport (Bijlage bij Kamerstuk 21 501-33, nr. 850) (beide punten ingebracht onder Diversen). Tot slot zal het Voorzitterschap een update geven over de Eurovignetrichtlijn.

### Gemeenschappelijke Europees luchtruim (SES2+)

#### Inhoud

Het Voorzitterschap streeft naar het bereiken van een algemene oriëntatie op het SES2+ dossier. Op 22 september 2020 presenteerde de Commissie twee voorstellen voor het vernieuwen van het regelgevend kader voor het gemeenschappelijke Europees luchtruim. Het gaat om een aanpassing van het voorstel voor herschikking van de regelgeving inzake de tenuitvoerlegging van SES, en een herziening van de regelgeving om het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) op te kunnen laten treden als prestatiebeoordelingsorgaan (*performance review body*, PRB) voor de SES. De inhoud van deze voorstellen en de bijbehorende Nederlandse inzet voor de onderhandelingen zijn beschreven in de fiches<sup>1</sup> die op 20 november 2020 naar uw Kamer zijn verzonden.

#### Inzet Nederland

Nederland kan de doelstellingen om het beheer van het Europese luchtruim te moderniseren en efficiëntere en duurzamere vliegpaden te bereiken, steunen. Nederland is echter kritisch op de manier waarop de Commissie invulling wil geven aan deze doelstellingen, omdat niet duidelijk is in hoeverre de voorstellen hieraan bijdragen. Nederland geeft daarnaast geen steun aan de uitbreiding van bevoegdheden van Europese organisaties in SES zoals de Commissie heeft voorgesteld, omdat dit onvoldoende ruimte laat aan de lidstaten hoe zij hun luchtruim en luchtvaarnavigatiedienstverlening, en het toezicht daarop, inrichten en aansturen.

#### Indicatie krachtenveld

Onder Portugees Voorzitterschap is de behandeling van de twee voorstellen voortvarend voortgezet. Het Voorzitterschap heeft op basis van de breed gedragen kritiek van de lidstaten de voorstellen van de Commissie aangepast, maar de teksten zijn nog niet in alle opzichten voldoende uitgewerkt. Nederland steunt op hoofdlijnen de inhoud van de compromisvoorstellen die het Voorzitterschap tijdens de onderhandelingen heeft gepresenteerd en waarmee tegemoetgekomen lijkt te worden aan de belangrijkste Nederlandse zorgpunten, echter een finale analyse van de voorstellen moet nog plaatsvinden. Omdat de voorstellen van de Commissie op fundamentele aspecten zijn gewijzigd, moet nog zorgvuldig

<sup>1</sup> Kamerstuk 22 112, nrs. 2987 en 2988

worden bekeken of de samenhang tussen de artikelen in de voorstellen is geborgd. De uitkomst hiervan zal mede bepalend zijn of in de Transportraad een algemene oriëntatie bereikt kan worden en of Nederland deze kan steunen.

## **Richtlijn gebruik gehuurde voertuigen goederenvervoer**

### Inhoud

Het voorstel voor een Richtlijn gebruik gehuurde voertuigen voor het goederenvervoer is onderdeel van het in mei 2017 gepubliceerde Europese Mobiliteitspakket I en heeft als doel om belemmeringen in de goederenvervoersmarkt weg te nemen voor bedrijven die gebruik willen maken van gehuurde vrachtwagens.<sup>2</sup> Op dit moment mogen gehuurde voertuigen worden ingezet voor het gebruik bij internationaal goederenvervoer, mits dit voertuig is geregistreerd in de eigen lidstaat. Een Nederlandse onderneming mag alleen voertuigen inzetten die zijn geregistreerd in Nederland. Het voorliggend voorstel voor de richtlijn heft die restrictie op. Dit betekent dat een vervoerder ook voertuigen mag inzetten, die zijn gehuurd in een andere lidstaat van Europa. Als een voertuig is gehuurd, moet dit worden geregistreerd in de European Register of Roadtransport Undertakings (ERRU). Dit stelt de handhavende instanties in staat om langs de weg in te zien over welke voertuigen een vervoerder beschikt.

### Inzet Nederland

Naar verwachting zal in de Transportraad van 3 juni een algemene oriëntatie op deze Richtlijn worden nagestreefd. Nederland kan deze algemene oriëntatie ondersteunen.

### Indicatie krachtenveld

Tijdens het Coreper I van 28 april jl. is gebleken dat sprake is van brede steun om op basis van het voorliggend tekstvoorstel op 3 juni 2021 door de Transportraad een algemene oriëntatie aan te laten nemen.

## **Wijziging richtlijn wat betreft de overgangsmaatregelen voor de erkenning van certificaten van derde landen**

### Inhoud en inzet Nederland

Het Voorzitterschap streeft naar het bereiken van een algemene oriëntatie op dit voorstel. Dit voorstel heeft betrekking op een wijziging van richtlijn (EU) 2017/2397 inzake de erkenning van beroepskwalificaties in de binnenvaart, waarin de voorwaarden en procedures worden vastgesteld voor de certificering van de kwalificaties van werknemers in de binnenvaart. Uw Kamer is in april jl. over dit voorstel geïnformeerd<sup>3</sup>. Nederland staat positief tegenover dit voorstel, maar heeft op basis van de huidige Binnenvaartwet aangaande de bemanning in de binnenvaart uitsluitend certificaten erkend van landen die lid zijn van de Europese Unie of de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR). Dit voorstel, dat betrekking heeft op de erkenning van certificaten van landen die geen lid zijn van de Europese Unie of de CCR, heeft dan ook geen gevolgen voor het Nederlands grondgebied.

<sup>2</sup> Voor BNC-fiche zie Kamerstuk 34 734, nr. 6

<sup>3</sup> Kamerstuk 22 112, nr. 3076

## Strategie duurzame en slimme mobiliteit

### Inhoud

Het Portugees Voorzitterschap streeft naar het aannemen van Raadsconclusies over de recente EU-strategie voor duurzame en slimme mobiliteit. Deze conclusies moeten een reactie van de Raad vormen op de strategie. Met het oog op de benodigde consensus in de Raad is de inzet van het Voorzitterschap om deze conclusies generiek te houden, zonder al te veel in te zoomen op concrete maatregelen die al dan niet in de EU-strategie zijn genoemd. De ministers zullen tijdens de Raad eveneens een beleidsdebat hierover voeren.

### Inzet Nederland

Nederland steunt het Voorzitterschap in de ambitie om als Raad een reactie te geven op de recente strategie en acht het beleidsdebat daarom van groot belang. De Nederlandse inzet volgt de lijn zoals eerder gedeeld met uw Kamer.<sup>4</sup> Hoofdpunten voor de Nederlandse inzet zijn o.a. het aanscherpen van de CO<sub>2</sub>-emissienormen voor lichte voertuigen en het komen tot een uitfaseerdatum voor de verkoop van fossiele brandstofmotoren, het stimuleren van alternatieve brandstoffen, inclusief *sustainable aviation fuels (SAF)*, en de uitrol van laad- en tankinfrastructuur voor deze alternatieve brandstoffen. Op het gebied van digitalisering acht Nederland het bevorderen van data-delen van groot belang, bijvoorbeeld t.b.v. multimodale ticketing systemen. Ook hecht Nederland aan het vasthouden aan techniekneutraliteit. Nederland zal voor deze inzet ook aandacht vragen in de Raad zelf in het beleidsdebat.

### Indicatie krachtenveld

Alle lidstaten hebben de strategie van de Commissie verwelkomd. Tegelijkertijd loopt het krachtenveld uiteen op een aantal onderdelen van de strategie en de daarin aangekondigde voorstellen. Met name op het gebied van verduurzaming verschillen de EU-lidstaten over de mate van ambitie alsmede de voorkeursmaatregelen om tot reductie van CO<sub>2</sub> in transport te komen. Dit bleek ook naar aanleiding van het Duits initiatief tot Raadsconclusies over de *New Mobility Approach*<sup>5</sup>. Uiteindelijk slaagde de Raad er niet in hierover consensus te vinden en bleef een groot geschilpunt de aanscherping van de CO<sub>2</sub>-emissienormen voor lichte voertuigen, waarbij een groep EULS net als Nederland opriep tot ambitie, maar op weerstand stuitte van een aantal andere, minder ambitieuze lidstaten. Op het gebied van digitalisering zijn de lidstaten relatief eensgezind, waarbij met name vraag is naar EU-inzet op het gebied van datadelen en interoperabiliteit tussen de verschillende data(bronnen).

## Raadsconclusies internationaal spoorvervoer

### Inhoud

Het Portugees Voorzitterschap streeft ernaar Raadsconclusies aan te nemen over internationaal spoorvervoer. De conclusies bouwen voort op de uitkomsten van de informele transportraad<sup>6</sup> en het EU kick off event voor het Europees Jaar van de spoorwegen (op resp. 30 en 29 maart jl.). In de Raadsconclusies wordt verwezen naar de Ministersverklaring<sup>7</sup> van

<sup>4</sup> Kamerstuk 22 112, nr. 3042

<sup>5</sup> Kamerstuk 21 501-33, nr. 839

<sup>6</sup> Kamerstuk 21 501-33, nr. 850

<sup>7</sup> Kamerstukken 29 984 en 35 377, nr. 896

juni 2020 over internationaal personenvervoer en het daaruit voortkomende werk van het platform International Rail Passengers Platform (IRP). Voor de korte tot middellange termijn wordt ernaar gestreefd de bestaande spoorverbindingen verder te verbeteren/uit te breiden en tegelijkertijd te werken aan verbetering van de toegankelijkheid van spoorvervoer voor reizigers (met name digitalisering/rail ticketing). Het belang van verbeterde intermodaliteit met o.a. luchtvaart en/of lokaal openbaar vervoer wordt onderstreept in de Raadsconclusies. Voor de lange termijn worden investeringen in het TEN-T-netwerk en financiering van rollend materieel geadresseerd. De Raadsconclusies verwelkomen de intenties van de Commissie om een actieplan voor personenvervoer op te stellen in 2021 en daar proactief vervolg aan te geven. Voor het spoorgoederenvervoer wordt, conform de Berlijn-verklaring van 21 september 2020, ingezet op versterking van de spoorgoederencorridors, wegnemen van grensoverschrijdende bottlenecks en digitalisering. In de Raadsconclusies wordt verder ingegaan op de operationele weerbaarheid van internationaal vervoer per spoor tijdens de COVID-19-crisis en de financiële impact van de crisis op de sector. Tevens wordt in de Raadsconclusies het belang van een integrale innovatiebenadering, standaardisatie en belang van vereenvoudiging van regels aan de orde gesteld.

#### Inzet Nederland

Met deze Raadsconclusies wordt op ministerieel niveau het belang van het ontwikkelen van het internationaal personenvervoer onderstreept. De Commissie heeft toegezegd om in het najaar van 2021 met een actieplan te komen, waar naar verwachting o.a. digitalisering (ticketing) en de aangekondigde 15 pilotprojecten worden uitgewerkt. Daarmee wordt op Europees niveau een grote stap vooruitgezet bij het agenderen van het belang van internationaal personenvervoer. Nederland verwelkomt dit actieplan en kan de inzet van de Commissie steunen. Ook steunt Nederland de conclusies en is voorstander van de inzet op innovatie om daarbij de cyclus technologische innovatie, standaardisering, inzet van pilots en meer grootschalige toepassing te stroomlijnen, zoals staat verwoord in de verklaring.

#### Indicatie krachtenveld

De lidstaten staan positief tegenover het initiatief voor Raadsconclusies. De inzet op internationaal personenvervoer en goederenvervoer wordt evenals breed gesteund. De conclusies bevatten geen nieuwe financiële toezeggingen maar roepen met name op de bestaande EU-instrumenten (zoals CEF, Europees herstellfonds, cohesiefondsen) zo goed als mogelijk te benutten.

#### **Diversen:**

**= toelichting voortgangsverslag van het platform International Rail Passenger Transport over het bevorderen van internationaal spoorvervoer**

#### Inhoud en inzet Nederland

Op 2 juni 2020 hebben de EU-transportministers besloten om het Platform International Rail Passenger Transport op te richten. Het platform ondersteunt de Europese agenda voor internationaal personenvervoer per spoor, als onderdeel van de Europese Green Deal. Bovendien werkt het platform samen met alle ondertekenende EU-lidstaten en derde landen, de Europese Commissie, het Europees Spoorwegbureau, Shift2Rail, OTIF

en spoorwegsectororganisaties met als doel het personenvervoer per spoor in de EU verder te ontwikkelen en te verbeteren.

Tijdens het kick-off evenement voor het Jaar van de spoorwegen in maart 2021 heeft het platform de eerste resultaten gepresenteerd<sup>8</sup>. Als vervolgstap wordt nu het geïntegreerde voortgangsverslag met brief gepresenteerd aan de EU-transportministers, de Commissie en de sector. Op basis van het voortgangsverslag zal het platform met stakeholders blijven werken aan de implementatie en monitoring. Het doel is om de nauwe samenwerking, met in het bijzonder de Commissie, voort te zetten. Oostenrijk zal de bereikte resultaten van het eerste jaar na de Ministersverklaring in de Raad toelichten.

Samen met Oostenrijk heeft Nederland het voortgangsverslag geagendeerd op de Transportraad. Als covoorzitter van het platform steunt Nederland de inhoud van het verslag en de koers om middels het platform te blijven werken aan het verbeteren van internationaal personenvervoer in Europa. Samenwerking tussen de lidstaten, de Commissie en de sectorpartijen wordt hierbij als essentieel beschouwd.

#### Indicatie krachtenveld

Lidstaten opereren vanuit verschillende achtergronden. Vrijwel alle lidstaten zijn lid van het platform en hebben hun input kunnen leveren voor het voortgangsverslag. Dit verslag wordt dan ook breed gedragen. Daarnaast is er (informele) overeenstemming bereikt tussen lidstaten en sectorpartijen over wat er de komende periode zal moeten gebeuren om internationaal personenvervoer in Europa naar een hoger niveau te tillen. Deze overeenstemming zal vermoedelijk veel invloed hebben op de Commissie-agendering.

#### **= genomen maatregelen ter voorkoming en beperking van containerverlies n.a.v. het MSc Zoë incident**

##### Inhoud en inzet Nederland

Naar aanleiding van mijn toezegging aan uw Kamer tijdens het algemeen overleg Maritiem op 3 december 2020 (Kamerstuk 31 49, nr. 310) zal Nederland de Raad informeren over de maatregelen die zijn ingevoerd ter beperking en voorkoming van containerverlies naar aanleiding van het MSC Zoë incident, en dan met name op aspecten die lidstaten kunnen herkennen als gezamenlijke thema's en aandachtspunten. Nederland is op zoek naar een gedeeld gevoel van urgentie van het probleem van containerverlies. Aan de andere lidstaten wordt gevraagd of zij de risico's herkennen, of het gevoel van urgentie wordt gedeeld om dit probleem aan te pakken en of er soortgelijke ervaringen en/of initiatieven zijn op dit vlak in andere lidstaten.

#### **= update Eurovignetrichtlijn**

##### Inhoud en inzet Nederland

Naar verwachting zal het voorzitterschap hier kort willen aangeven hoe de onderhandelingen verlopen in de triloog tussen Raad en Europees parlement. Uw Kamer is eerder geïnformeerd over het akkoord dat de Raad bereikte n.a.v. de informele videoconferentie met EU-transportministers op 8 december 2020<sup>9</sup>. De Eurovignetrichtlijn geeft

<sup>8</sup> Bijlage bij Kamerstuk 21 501-33, nr. 850

<sup>9</sup> Kamerstuk 21 501-33, nr. 844

een kader voor wegbeprijzing voor vrachtvoertuigen in de Europese Unie. De Commissie heeft in juni 2017 voorgesteld het kader uit te breiden naar alle voertuigen. Het besluit om wegbeprijzing in te voeren blijft bij de lidstaat. Daarbij heeft de Commissie in 2017 voorgesteld<sup>10</sup> het instrument vignet (tijdsgebonden heffing) af te schaffen ten faveure van een op afstand gebaseerde heffing, inkomsten uit een congestieheffing te oormerken, toekomstige heffingen verplicht te baseren op CO<sub>2</sub> in plaats van de huidige euro-emissieklassen en een uitgebreide rapportageverplichting op te nemen.

Nederland vindt het belangrijk dat de bevoegdheid om al dan niet wegbeprijzing in te voeren een nationale bevoegdheid is en blijft. Nederland pleit daarbij voor zoveel mogelijke flexibiliteit voor lidstaten. Belangrijke discussiepunten zijn de toekomst van het vignet als instrument bij vrachtvoertuigen en oormerking van inkomsten. Nederland is tegen het verplicht afschaffen van vignetten, omdat de keuze over welk instrument wordt toegepast, tot de nationale competentie van een lidstaat hoort. Dit geldt ook voor eventuele oormerking en hoe om te gaan met verschillende voertuigen. Nederland vindt het aan de lidstaat welke tarieven worden vastgesteld en waar de inkomsten voor worden aangewend.

## **II. Voorstel tot aanpassing van verordening (EU) 2016/1628 inzake voorschriften m.b.t. emissiegrenswaarden voor verontreinigende gassen en deeltjes en typegoedkeuring voor in niet voor de weg bestemde mobiele machines gemonteerde interne verbrandingsmotoren (NRMM)**

De Commissie heeft op 18 mei jl. een voorstel gedaan tot aanpassing van Verordening (EU) 2016/1628 inzake voorschriften m.b.t. emissiegrenswaarden voor verontreinigende gassen en deeltjes en typegoedkeuring voor in niet voor de weg bestemde mobiele machines gemonteerde interne verbrandingsmotoren (hierna: de NRMM-verordening). De NRMM-verordening bevat de emissie-eisen voor «non-road» mobiele machines, zoals bouwkransen, landbouwtrekkers, grasmaaiers en binnenvaartschepen. De motoren die in deze machines worden gebruikt, zijn op basis van het motorvermogen verdeeld in verschillende categorieën. In mijn brief van d.d. 24 juni 2020<sup>11</sup> heb ik uw Kamer geïnformeerd over een aanpassing van de NRMM-verordening voor motoren met een vermogen van minder dan 56 kW en meer dan 130 kW. De aanpassing die de Commissie momenteel voorstelt, heeft betrekking op motoren met een vermogen tussen de 56 kW en 130 kW en een vermogen van meer dan 300 kW. Vergelijkbaar met de eerdere aanpassing, wordt ook nu een aanpassing van de overgangsbepalingen in de NRMM-verordening voorgesteld vanwege vertragingen in de productie en de logistieke processen rondom deze motoren als gevolg van COVID-19.

Het voorstel van de Commissie is om deze overgangsbepalingen te verlengen met zes maanden, van 30 juni 2021 naar 31 december 2021. Mede op verzoek van Nederland heeft de Commissie dit keer wel de voor de binnenvaart geschikte motoren (met een vermogen van meer dan 300 kW) meegenomen in deze verlenging. Het gaat dan om motoren die al besteld waren en waarvan de casco's, waar deze motoren als aandrijvings- of hulpmotor moeten worden ingebouwd, vanwege COVID-19 vertraagd aankwamen in Nederland voor de afbouw. Naast motoren voor binnenvaartschepen betreft het ook motoren voor mobiele machines en landbouwtrekkers. In totaal gaat het om een beperkt aantal van ongeveer 12.000 tot 14.000 motoren over de gehele EU (waarvan circa 100 motoren voor de binnenvaart).

<sup>10</sup> COM(2017) 275

<sup>11</sup> Kamerstuk 21 501-33, nr. 826