



Aan Minister  
Staatssecretaris

nota

BNC-fiche wijziging richtlijn intermodaal vervoer  
(voorheen gecombineerd vervoer)

**TER BESLISSING**

**Datum**

27 november 2023

**Onze referentie**

IENW/BSK-2023/356049

**Opgesteld door**

Bestuurskern  
Dir. Maritieme Zaken  
Afd. Multimodaal  
Goederenvervoer en  
Buisleidingen

**Beslistermijn**

04-12-2023

**Bijlage(n)**

1

**Aanleiding**

Op 7 november 2023 publiceerde de Europese Commissie een voorstel voor wijziging van de richtlijn intermodaal vervoer (voorheen gecombineerd vervoer)<sup>1</sup> en van de Verordening electronic Freight Transport Information (eFTI)<sup>2</sup>. Op 6 december 2023 wordt het BNC-fiche over dit voorstel behandeld in het interdepartementale BNC-overleg. Met deze nota wordt het conceptfiche aan u voorgelegd.

**Geadviseerd besluit**

Ik adviseer u akkoord te gaan met de inhoud van bijgevoegd BNC-fiche.

**Kernpunten**

*Achtergrond van de richtlijn*

- De richtlijn uit 1992 stelt gemeenschappelijke voorschriften voor bepaalde vormen van gecombineerd vervoer van goederen tussen lidstaten ten einde dit vervoer een alternatief te laten zijn voor unimodaal wegvervoer en zo 'modal shift' te bevorderen en externe kosten te beperken.
- Gecombineerd vervoer wordt in de originele richtlijn uit 1992 gedefinieerd als vervoer waarbij de vrachtwagen, de aanhangwagen, de oplegger, de wissellaadbak of de container gebruik maken van de weg voor het eerste of het laatste gedeelte in het traject, en voor het andere gedeelte van het spoor, binnenwater of zee (kustvaart).
- In 2017 heeft de Europese Commissie een voorstel voor wijziging gedaan om de effectiviteit van de richtlijn te versterken. De Kamer heeft middels een BNC-fiche<sup>3</sup> kennis kunnen nemen van het voorstel. Alhoewel Nederland dit voorstel toentertijd deels kon ondersteunen met een studievoorbehoud en een aantal kanttekeningen, leidden de onderhandelingen over dit voorstel niet tot resultaat. Met name vanwege onenigheid over de definitie van gecombineerd vervoer. Daarop heeft de Commissie dit voorstel in 2020 ingetrokken.

*Wijziging van de richtlijn intermodaal vervoer*

- De Europese Commissie heeft op 7 november 2023 opnieuw een voorstel tot wijziging van de richtlijn gepubliceerd. Met dit voorstel wil de Commissie de

<sup>1</sup> Oorspronkelijke richtlijn: (92/106/EEC).

<sup>2</sup> Oorspronkelijke verordening: (EU) 2020/1056.

<sup>3</sup> Kamerstuk 22112, nr. 2445

doeltreffendheid verbeteren (sommige delen zijn verouderd of onduidelijk). Tekortkomingen liggen in de beperkte subsidiemogelijkheden, onvoldoende economische steun en het gebruik van papieren documenten. In het perspectief van de Europese Klimaatwet en de Green Deal stelt de Europese Commissie nu een andere aanpak voor:

- Het voorstel omvat een nieuwe definitie van intermodaal vervoer: transport dat met tenminste twee modaliteiten plaatsvindt, waarbij er sprake is van een besparing van 40% aan externe kosten ten opzichte van vervoer dat uitsluitend over de weg plaatsvindt (wegvervoer van lege containers wordt deels ook beschouwd als intermodaal vervoer en alle intermodale laadeenheden dienen een unieke referentie te hebben).
- Gegevens worden volgens het voorstel berekend, beoordeeld en gekoppeld aan het eFTI-platform. Dit vergt een aanpassing van de eFTI-verordening (zie wijziging eFTI-verordening hieronder).
- Lidstaten worden verplicht een nationaal beleidskader op te stellen met zelf te bepalen maatregelen ter bevordering van intermodaal vervoer. De volgende doelen dienen daarmee bereikt te worden: een algehele kostenverlaging van 10%, het vergroten en verbeteren van de technologieën voor efficiëntie en het opzetten van nieuwe intermodale routes.
- Lidstaten kunnen maatregelen nemen om belastingen te verlagen (kortingen of terugbetalingen) voor wegvoertuigen die onderdeel zijn van intermodaal vervoer. Tevens worden wegvoertuigen die gecombineerde vervoersactiviteiten over de weg uitvoeren vrijgesteld van rijverboden in het weekend, 's nachts en op feestdagen.
- Terminals wordt verplicht om informatie over beschikbare diensten en faciliteiten van de terminal openbaar en vrij van kosten op hun website te publiceren. De bepalingen met betrekking tot investeringen in voldoende terminalcapaciteit worden niet langer in deze richtlijn gespecificeerd. Deze zijn onderdeel van het voorstel van de Commissie voor de herziening van de TEN-T verordening waarvoor de Europese Commissie momenteel een voorstel in behandeling heeft (de Raad heeft een Algemene Oriëntatie vastgesteld welke nu besproken wordt met het Europees Parlement).<sup>4</sup>
- De beoordeling van de voorgestelde wijziging van de richtlijn is positief, met kanttekeningen, verzoeken tot verduidelijking en aandachtspunten:
  - De wijziging van de reikwijdte van de definitie van intermodaal vervoer kan op dit moment niet ondersteund worden gezien de complexiteit, de uitvoerbaarheid en de handhaafbaarheid. Hier wordt ingezet op verdere verduidelijking.
  - Met betrekking tot het opstellen van nationale beleidskaders en de nut en noodzaak hiervan, zullen ook verschillende aandachtspunten meegegeven worden omtrent de toepasselijkheid op nationaal intermodaal vervoer (subsidiariteit), de beschikbaarheid van voldoende capaciteit op de infrastructuur en in terminals en de verhouding tot financiële en milieuruimte (o.a. de prioritering van aanleg naar instandhouding en de stikstofuitstoot).

**Datum**

27 november 2023

**Onze referentie**

IENW/BSK-2023/356049

**Opgesteld door**

Bestuurskern  
Dir. Maritieme Zaken  
Afd. Multimodaal  
Goederenvervoer en  
Buisleidingen

**Aan**

Minister Staatssecretaris

**Bijlage(n)**

1

---

<sup>4</sup> COM(2021) 812 final.

- Ten aanzien van terminals moet onderzocht worden of de overheveling van bepalingen uit de oude richtlijn naar de nieuwe TEN-T-verordening voldoende waarborgen bieden.

**Datum**  
27 november 2023

**Onze referentie**  
IENW/BSK-2023/356049

#### *Wijziging van de eFTI-verordening:*

- De eFTI-verordening uit 2020 richt zich op het elektronisch beschikbaar maken van vrachtinformatie door de markt, zodat administratieve kosten kunnen worden verminderd, handhaving door bevoegde instanties kan worden verbeterd en het vervoer efficiënter en duurzamer wordt.
- De voorgestelde wijziging in de verordening betekent een verplichting voor eFTI-platforms om een functionaliteit te bieden voor het berekenen van besparingen aan externe kosten door de inzet van intermodaal vervoer ten opzichte van unimodaal (weg-) vervoer en het genereren van geaggregeerde gegevens over het jaarlijks volume aan intermodaal vervoer.
- De voorgestelde wijziging in de verordening sluit op zich goed aan bij de informatiebehoefte voortvloeiend uit de gewijzigde richtlijn, zodat Nederland de beoogde wijziging kan ondersteunen. Wel zal een studievoorbehoud gemaakt worden, omdat op sommige punten de impact van deze wijziging nog onduidelijk is. Daarnaast is een aandachtspunt dat de voorgestelde wijziging gevolgen kan hebben voor de huidige planning voor implementatie van eFTI.

**Opgesteld door**  
Bestuurskern  
Dir. Maritieme Zaken  
Afd. Multimodaal  
Goederenvervoer en  
Buisleidingen

**Aan**  
Minister Staatssecretaris

**Bijlage(n)**  
1

### **Krachtenveld**

Uit een eerste rondgang in de Raadswerkgroep van 17 november 2023 blijkt onder andere dat meerdere lidstaten positief zullen reageren op de wijzigingen van de richtlijn. De verwachting is echter ook dat een aantal lidstaten, net als Nederland, de nieuwe definitie van intermodaal vervoer niet, of onder voorbehoud, zal ondersteunen. Daarnaast is de verwachting dat een aantal lidstaten, net als Nederland, de relatie met de wijziging van de TEN-T verordening zorgvuldig willen bezien.

### **Toelichting**

Het is denkbaar dat het fiche aan de hand van bespreking in de BNC en/of de CoCo nog op enkele punten wijzigt. Indien dit de inhoud raakt, zal dit aan u worden voorgelegd voorafgaand aan de bespreking in de Ministerraad (voorzien op 15 december 2023).

#### *Politieke context*

In het Regeerakkoord is de ambitie uitgesproken om (de groei van) het goederenvervoer meer naar spoor en water te leiden. De door de Europese Commissie gedane voorstellen voor wijzigingen sluiten daarbij aan. Daarnaast sluit het deels aan bij het al bestaand nationaal beleid en doelstellingen, zoals de subsidieregelingen voor modal shift van weg naar spoor en water en de inzet van zogeheten logistieke makelaars vanuit het goederenvervoercorridor programma.

#### *Financiële/juridische overwegingen*

Toepassing van de oude richtlijn in Nederland is geregeld in de Wet op de Motorrijtuigenbelasting en de Wet op belasting zware motorrijtuigen. De wetgeving zorgt voor een vrijstelling of belastingkorting mits aan voorwaarden ter

zake wordt voldaan. Bezien moet worden in hoeverre de voorgestelde wijziging van de richtlijn aanpassing van wet- en regelgeving nodig maakt.

#### *Strategie*

De voorstellen van de Europese Commissie zijn kort gepresenteerd in de Raadswerkgroep Intermodaal Vervoer van 17 november 2023. Naar verwachting zal het Belgisch voorzitterschap de voorstellen begin volgende jaar bespreken voor een Algemene Oriëntatie, waarna bespreking met het Europees Parlement zal plaatsvinden.

*Uitvoering en gevolgen voor de maatschappij*  
N.v.t.

*Communicatie*  
N.v.t.

*Voorgaande ontwikkelingen en alternatieven*  
Zie achtergrond bij kernpunten in deze nota.

*Duurzaamheid*  
N.v.t.

**Informatie die niet openbaargemaakt kan worden**  
Niet van toepassing.

#### **Bijlagen**

<b>Volgnummer</b>	<b>Naam</b>	<b>Informatie</b>
1	BNC-fiche.	Concept fiche dat na instemming aan BuiZa zal worden voorgelegd.

#### *Leeswijzer bij onderliggende beslisnota's*

<b>Datum</b>	<b>Naam beslisnota</b>	<b>Toelichting</b>
nvt.		

**Datum**  
27 november 2023

**Onze referentie**  
IENW/BSK-2023/356049

**Opgesteld door**  
Bestuurskern  
Dir. Maritieme Zaken  
Afd. Multimodaal  
Goederenvervoer en  
Buisleidingen

**Aan**  
Minister Staatssecretaris

**Bijlage(n)**  
1