

Vergaderjaar 2018–2019

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 737**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 12 december 2018

Hierbij bied ik u, mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat en de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, het verslag aan van de Transportraad van 3 december jl. De Raad bereikte een algemene oriëntatie over het eerste mobiliteitspakket en de richtlijn gecombineerd vervoer, de STCW-richtlijn (minimumopleidingsniveau zeevarenden), het voorstel voor een Europees Maritiem Eenloketsysteem (ESMWe), het voorstel voor het beheer van de weginfrastructuur en een gedeeltelijke algemene oriëntatie ten aanzien van de *Connecting Europe Facility*.

Voorts stond de Raad stil bij de, door het Oostenrijks Voorzitterschap opgestelde, voortgangsverslagen over passagiersrechten spoor, de richtlijn schone voertuigen, het voorstel voor e-documentatie in transport (eFTI), het voorstel voor de afschaffing van de omschakeling tussen zomer- en wintertijd, en het voorstel ter stroomlijning van TEN-T. De Raad nam eveneens conclusies aan over de binnenvaart.

Tot slot stond er een aantal diverspunten op de agenda.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

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

## Eerste Mobiliteitspakket

De Raad bereikte na moeizame onderhandelingen een algemene oriëntatie ten aanzien van de voorstellen uit de eerste en tweede pijler van het mobiliteitspakket. Deze voorstellen moeten onder meer bijdragen aan een gelijk speelveld, betere handhaving, de aanpak van sociale misstanden en het tegengaan van oneerlijke concurrentie in de transportsector.

In de Raad werd de eerder gesignaleerde Oost-West tegenstelling zichtbaar, met name op de volgende onderwerpen: invoering van de slimme tachograaf, cabotage, rij- en rusttijden, cabinerust en detachering. De lidstaten, waaronder derhalve ook Nederland, benadrukten het belang van een sterke interne markt, waarvoor een eerlijke en sociale transportsector cruciaal is. Op veel onderwerpen liepen de meningen echter nog uiteen.

Desalniettemin is de Raad gekomen tot een compromisvoorstel, met daarin de volgende elementen: 1) ten aanzien van cabotage is bepaald dat het regime van drie operaties in zeven dagen gehandhaafd blijft en dat er, om systematische cabotage tegen te gaan, een *cooling-off* periode van vijf dagen wordt ingesteld na afloop van de laatste cabotage rit. Dit betekent dat na de laatste cabotagerit in dezelfde lidstaat niet opnieuw gecaboteerd mag worden voor deze periode van vijf dagen; 2) het compromis bevat een geheel verbod op het doorbrengen van de reguliere weekendrust in de cabine; 3) ten aanzien van de detacheringsrichtlijn is bepaald dat die vanaf dag 1 van toepassing is op cabotageritten en voor crosstrade vervoer<sup>1</sup>. Bilateraal vervoer en transitvervoer worden uitgezonderd van toepassing van de Detacheringsrichtlijn. Ook is bepaald dat voor bilateraal vervoer (vervoer vanuit land van vestiging naar een andere lidstaat, of vice-versa) één *crosstrade* operatie onderweg uitgezonderd wordt van de toepassing van de detacheringsrichtlijn op de heenweg en de terugweg. Als een chauffeur, die vertrekt uit zijn eigen lidstaat van vestiging, onderweg op de heenweg geen *crosstrade* operatie uitvoert, mag hij indien hij na de bilaterale rit direct terugkeert naar zijn thuisland, op de terugweg 2 *crosstrade* operaties uitvoeren; 4) gekoppeld aan deze uitzonderingen voor *crosstrade* operaties is de invoering van de tweede generatie van de slimme tachograaf. Alle voertuigen dienen hierover te beschikken vanaf 2024. De uitzondering geldt alleen voor vrachtwagens met een dergelijke tachograaf.

Er komt geen verruiming van het aantal uren rijtijd. Wel komt er meer flexibiliteit in het indelen van de verkorte en reguliere weekendrust: het rij- en rusttijdenregime voor chauffeurs wordt gebaseerd op een 4-wekelijkse periode. Lidstaten krijgen evenwel de keuze om, voor ritten op hun eigen grondgebied, te kiezen voor het huidige 2-wekelijkse regime.

Met name de oostelijke lidstaten en enkele perifere lidstaten gaven aan dat ze het overeengekomen compromis niet konden accepteren en daarmee een algemene oriëntatie niet konden steunen. Desalniettemin kon de voorzitter vaststellen dat het compromis kon steunen op een gekwalificeerde meerderheid in de Raad.

---

<sup>1</sup> Crosstrade is internationaal wegvervoertransport tussen twee verschillende landen uitgevoerd door een voertuig geregistreerd in een derde land. Dit derde land is een ander dan een van de twee landen waar het laden of lossen plaatsvindt.

## **Gecombineerd vervoer**

De Raad bereikte een algemene oriëntatie over het voorstel inzake gecombineerd vervoer. Deze richtlijn heeft tot doel de overgang van wegvervoer naar transportvormen met lagere emissies, zoals binnenvaart, zeescheepvaart en railvervoer te stimuleren («modal shift»).

De discussie over dit voorstel was direct gekoppeld aan de discussie over het eerste mobiliteitspakket. Dit vanwege de relatie met de voorstellen op het gebied van cabotage en detachering. Daarom is afgesproken dat lidstaten de duur, dat een voertuig in het kader van gecombineerd vervoer op hun grondgebied vervoer over de weg mag uitvoeren, mogen beperken tot 5 dagen. Ook hiervoor mag vervolgens een wachttijd («cooling-off») van 7 dagen ingevoerd worden. Deze maatregelen zijn bedoeld om oneigenlijk gebruik van de regeling te voorkomen.

## **Voortgangsverslag richtlijn schone voertuigen**

Het Oostenrijkse Voorzitterschap presenteerde een voortgangsverslag over de behandeling in Raadskader van het voorstel voor de richtlijn schone voertuigen (*Clean Vehicles Directive*). In de herziening van de richtlijn schone en energiezuinige wegvoertuigen stelt de Commissie maatregelen voor om de publieke aanbesteding van voertuigen te onderwerpen aan minimumeisen voor wat betreft het verminderen van uitstoot van CO<sub>2</sub> en luchtvervuilende stoffen, ook waar het gaat om huur en lease, door zowel nationale als decentrale overheden.

De Raad nam kennis van het voortgangsverslag. Belangrijkste discussiepunten in de onderhandelingen zijn nog de verplichte minimumpercentages voor het aanbesteden van schone voertuigen, de voertuigcategorieën die uitgezonderd worden van de reikwijdte van de richtlijn en de definitie voor «schone voertuigen».

## **Raadsconclusies binnenvaart**

De Raad nam zonder verdere discussie conclusies over de binnenvaart aan. De Raad benadrukt in deze conclusies dat verdere maatregelen en ondersteuning nodig zijn om de mogelijkheden van de binnenvaart als een efficiënt, veilig en duurzaam vervoerssysteem ten volle te kunnen benutten en om de milieuprestaties van de vloot te ontwikkelen en tegelijk de concurrentievoordelen van de binnenvaart in stand te houden.

## **Beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur**

De Raad bereikte een algemene oriëntatie over het Commissievoorstel voor beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur. Met het voorstel tot aanpassing van de richtlijn 2008/96/EG beoogt de Commissie het aantal doden en zwaargewonden op het wegennet binnen de EU te doen dalen door de veiligheidsprestaties van de weginfrastructuur te verbeteren.

In de Raad vond geen discussie meer plaats over de tekst en de lidstaten waren eensgezind over het feit dat goede infrastructuur noodzakelijk is in relatie tot de verkeersveiligheid. Meerdere EU-lidstaten deelden in het voortraject de zorgen van Nederland zoals verwoord in het BNC-fiche<sup>2</sup>. Samen met deze lidstaten droeg Nederland deze standpunten nogmaals uit in de Raad. De bijlagen waarvan toepassing door Nederland als disproportioneel is beoordeeld, zijn derhalve niet bindend verklaard. Ook

<sup>2</sup> Zie het BNC-fiche dd. 22 juni jl. *Kamerstuk* 22 112, nr. 2597.

de discussie over de wijze waarop de werkingssfeer precies wordt uitgebreid en of/hoe landen zelf de wegen kunnen aanwijzen waar verplichte toepassing van de richtlijn geldt, is in lijn met de Nederlandse inzet. De richtlijn zal in ieder geval wel gaan gelden op de autosnelwegen in beheer van decentrale overheden (een zeer beperkt aantal provinciale wegen), maar niet hierbuiten.

### **Voorstel voor een Europees maritiem éénloketsysteem (EMSWe)**

De Raad bereikte een algemene oriëntatie over het Commissievoorstel voor een Europees maritiem éénloketsysteem (EMSWe). Het doel van het onderhavige voorstel is om het elektronisch verzenden van informatie die verstrekt moet worden bij het aandoen van een haven te vereenvoudigen en harmoniseren<sup>3</sup>.

De lidstaten en de Commissie benadrukten het belang van het voorstel, opdat het voorstel bij zal dragen aan het harmoniseren van de nu bestaande nationale *single windows*. Doordat deze nationale systemen middels het voorstel aan dezelfde voorwaarden moeten voldoen, zal het voor reders eenvoudiger worden meldingen aan havens te doen, wat weer bijdraagt aan een substantiële administratieve lastenvermindering. Nederland benadrukte in de Raad dat het positief tegenover de maatregelen in de Verordening staat, daar deze de gewenste harmonisering bewerkstelligen. Nederland benadrukte in de raad voorts de uitwerking van de voorstellen in gedelegeerde en uitvoeringshandelingen nauwgezet volgen. Het is wat Nederland betreft daarbij positief dat ervan uit is gegaan dat zoveel mogelijk gebruik gemaakt kan worden van bestaande nationale *single windows*.

### **STCW-richtlijn**

De Raad bereikte een algemene oriëntatie over het Commissievoorstel inzake de STCW-richtlijn (minimum opleidingsniveau zeevarenden). Hiermee wordt deze richtlijn weer volledig in lijn gebracht met de laatste wijzigingen van het Verdrag van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) over de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst van 1978 (STCW-Verdrag). Tevens worden, op voorstel van de Europese Commissie, enkele wijzigingen inzake de procedure voor de erkenning van door derde landen afgegeven bewijzen van beroepsbekwaamheid van zeevarenden voorgesteld.

In de Raad vond slechts beperkt discussie plaats ten aanzien van het voorstel, waarbij een paar lidstaten aangaven dat het voorstel niet mag leiden tot administratieve lastenverzwaring bij reders.

### **Connecting Europe Facility (CEF)**

De Raad bereikte een gedeeltelijke algemene oriëntatie ten aanzien van het voorstel voor CEF, onder voorbehoud van de verdere lopende onderhandelingen over het meerjarig financieel kader (MFK). Het CEF-programma gaat over ontwikkeling en modernisering van infrastructuur en de systemen rond die infrastructuur (telematicasystemen, beveiliging en duurzame laadinfrastructuur).

Onder de lidstaten bestaat brede steun voor de inzet van het CEF-programma op alle pijlers van het programma, transport, digitaal en energie. De lidstaten onderkennen hierbij unaniem het belang van het programma voor de interne markt.

<sup>3</sup> Zie ook het BNC-fiche d.d. 22 juni jl. *Kamerstuk 22 112*, nr. 2602

Het voorstel reserveert voor de algemene envelop 60% van het transportbudget voor infrastructuur en 40% voor verduurzaming, digitalisering en een veilig netwerk. Met name de Noord- en West-Europese lidstaten, waaronder ook Nederland, benadrukten hierbij het belang van een moderne inzet van CEF en steunden deze verdeling. De cohesiefondslanden hebben een grote achterstand in de realisatie van hun infrastructuur en gaven derhalve aan de cohesie-envelop bij voorkeur in te willen zetten voor de eigen nationale opgave. In het compromis is derhalve voorgesteld dat de verdeling gehandhaafd blijft voor de algemene envelop van CEF, maar de cohesie envelop wordt bijgesteld naar een verdeling van 85/15.

Verschillende lidstaten gaven daarbij aan de inzet van de Commissie en het CEF op het gebied van militaire mobiliteit te ondersteunen. Nederland benadrukte voorts dat ten aanzien van de budgetten voor energie en telecom deze opgave waar mogelijk door de markt gerealiseerd moet worden. Daarnaast gaf Nederland aan content te zijn met de inzet op militaire mobiliteit en benadrukte het belang van een moderne inzet van het CEF.

### **Voortgangsverslag passagiersrechten spoor**

De Raad nam kennis van het voortgangsverslag over de recente ontwikkelingen in het kader van de voorgestelde aanpassing van de Verordening passagiersrechten spoor. Uw Kamer is via een BNC-fiche over dit voorstel geïnformeerd<sup>4</sup>.

### **E-documentatie in de transport**

De Raad nam kennis van het voortgangsverslag over de recente ontwikkelingen in het kader van de voorgestelde eFTI verordening – *electronic freight transport information*. De eFTI verordening betreft een voorstel voor een verordening inzake elektronische informatie over goederenvervoer, waarbij het gaat om verschillende transportmodaliteiten (weg, spoor, lucht, binnenvaart)<sup>5</sup>.

### **Stroomlijnen TEN-T**

De Raad nam kennis van het voortgangsverslag over de recente ontwikkelingen in het kader van het voorstel om de realisatie van projecten op het trans-Europese Transportnetwerk (TEN-T) te verbeteren<sup>6</sup>.

### **Afschaffen omschakeling winter- en zomertijd**

De Raad nam kennis van het voortgangsverslag over de recente ontwikkelingen in het kader van de voorgestelde afschaffing van de omschakeling tussen winter- en zomertijd. Uw Kamer ontving hierover een BNC-fiche (Kamerstuk 22 112, nr. 2709), welke tijdens een algemeen overleg op 4 december jl. is besproken. Conclusie van de voortgangsrapportage is dat lidstaten meer tijd nodig hebben om een uiteindelijk standpunt in te nemen.

Lidstaten oriënteren zich nog op het voorstel. Tijdens de Raad benadrukten vrijwel alle interveniërende lidstaten het belang van een gedegen proces om te komen tot een uiteindelijk besluit. Dit gold zowel voor de lidstaten die nog geen voorlopig standpunt hadden ingenomen

<sup>4</sup> Kamerstuk 22 112, nr. 2419

<sup>5</sup> Zie ook het BNC-fiche d.d. 22 juni jl., *Kamerstuk 22 112 nr. 2601*

<sup>6</sup> Zie ook het BNC-fiche van 13 juli jl., *Kamerstuk 22 122, nr. 2650*

ten opzichte van het voorstel, als voor de lidstaten die dit al wel hadden gedaan, waarbij deze laatste groep inzag dat gezien de gevoeligheden in het debat alleen met een zorgvuldig proces een akkoord behaald kan worden. Nederland benadrukte in dit kader dat het bezig is met een nationaal proces ter bepaling van het standpunt en vroeg er aandacht voor dat dit proces en de internationale afstemming tijd vergt.

De Commissie daarentegen toonde zich ongelukkig met het feit dat de Raad geen algemene oriëntatie kon vaststellen. De Commissie hoopt dat de Raad hiertoe wel spoedig bereid zal zijn.

De lidstaten die al wel hun voorlopig standpunt hadden bepaald, waren verder verdeeld over het voorstel. Verschillende lidstaten gaven daarbij aan voorstander te zijn van het afschaffen van de omschakeling tussen de zomer- en wintertijd. Een andere groep lidstaten gaf aan geen voorstander te zijn van de afschaffing van deze omschakeling. Daarnaast riepen lidstaten, waaronder Nederland, de Commissie op tot het uitvoeren van een gedegen effectbeoordeling. Het is nu aan het inkomende Voorzitterschap om de behandeling verder ter hand te nemen.

## ***Diversen***

### **Lopende onderhandelingen**

Het Oostenrijkse Voorzitterschap gaf kort de stand van zaken weer inzake de onderhandelingen met het Europees Parlement over de volgende voorstellen.

#### *Voorstel voor een richtlijn inzake elektronische tolheffing (EETS)*

Het Voorzitterschap kondigde aan dat er een voorlopig akkoord is bereikt in de trilog ten aanzien van het voorstel, dit geheel in lijn met de uitkomst van de algemene oriëntatie van juni jl.

#### *Voorstel voor een verordening inzake concurrentie in de luchtvaart*

Het Voorzitterschap kondigde aan dat er een provisioneel akkoord is gevonden in de trilog ten aanzien van het voorstel, dit geheel in lijn met de uitkomst van de algemene oriëntatie van juni jl. De Commissie benadrukte daarbij de mogelijkheid om zowel operationele als financiële maatregelen te nemen.

#### *Voorstel voor een richtlijn inzake de wet-leaseovereenkomst met de VS*

Het Voorzitterschap blikt terug op de onderhandelingen en het bereikte akkoord op verordening 1008/2008. Deze verordening wordt in lijn gebracht vanwege de onderhandelingen tussen de EU en VS over het volledig vrijgeven van deze leasemogelijkheid tussen beide partijen. De Commissie dankte de lidstaten voor het afronden van dit voorstel en benadrukte het belang van coherentie tussen EU interne regels en internationale verplichtingen.

#### *Ruimtevaartprogramma*

Voorts gaf het Oostenrijks Voorzitterschap informatie over de stand van zaken inzake de EU ruimtevaart verordening. Tijdens de Raad voor Concurrentievermogen zal worden gesproken over de voortgang in de onderhandelingen over de verordening ter oprichting van het EU-Ruimtevaartprogramma 2021–2027. Het is nog niet mogelijk gebleken ten aanzien van dit voorstel een gedeelde algemene oriëntatie te bereiken.

## **Sociale dimensie luchtvaart**

De Raad stond naar aanleiding van een initiatief van Luxemburg stil bij de sociale dimensie in de luchtvaartsector. Een enkele lidstaat vond dit een zaak van de luchtvaartmaatschappijen. Echter, zowel de Commissie als het overgrote deel van de lidstaten, waaronder Nederland, benadrukten het belang van gedegen en afgewogen sociale standaarden in de luchtvaartsector. Dit is in lijn met de *Declaration on a Social Agenda in Aviation*, welke door Luxemburg, Nederland, Frankrijk, Denemarken en België is overeengekomen in de marge van de *EU Aviation Summit* van oktober jl. Duitsland heeft zich vervolgens eveneens bij deze verklaring aangesloten. De Commissie kondigde aan in de eerste helft van 2019 een rapport te zullen presenteren over de sociale agenda in de luchtvaart.

## **Duurzaam transport**

De Commissie kondigde aan dat het in de eerste helft van 2019 een rapport zal uitbrengen waarin uitgebreid wordt ingegaan op de kosten en baten van duurzame infrastructuur en wat de gevolgen zijn van de negatieve effecten van transport, bijvoorbeeld met betrekking tot het milieu en de CO<sub>2</sub>-opgave. Daarbij gaf de Commissie aan dat wegvervoer voor het grootste deel van de totale kosten zorgt ten opzichte van de andere vervoersmodaliteiten.

## **ASEAN-onderhandelingen**

De Commissie blikte terug op de recente onderhandelingen met de ASEAN-landen over een luchtvaartakkoord. Op 21 en 22 november vond de 8e ronde van het EU-ASEAN overleg plaats in Salzburg. Het is niet mogelijk gebleken om een akkoord te bereiken door terughoudendheid vanuit de ASEAN-landen. De Commissie gaf daarbij aan dat zij goede hoop heeft dat het nog in 2019 tot een akkoord zou kunnen komen.

## **Informele bijeenkomst van de transport- en milieuministers (Graz, 29-30 oktober)**

Het Oostenrijkse voorzitterschap gaf een terugkoppeling van de recente informele bijeenkomst van de Ministers van Transport en Milieu, die plaatsvond in Graz op 29 en 30 oktober jl. Zie hiervoor ook het verslag van deze bijeenkomst<sup>7</sup>.

## **Prioriteiten Roemeens Voorzitterschap**

Tijdens zijn Voorzitterschap zal Roemenië zich inzetten om voorstellen over de gehele linie van mobiliteit verder te brengen. Tijdens het aankomende half jaar zal het Roemeense voorzitterschap de nadruk leggen op het afronden van lopende onderhandelingen, waaronder de voorstellen voor een richtlijn schone voertuigen, de richtlijn passagiersrechten spoor en het voorstel ter stroomlijnen van TEN-T. Daarnaast zet Roemenië in op het starten met, of verder brengen van, lopende trilogieën met het Europese Parlement, zoals ten aanzien van het eerste mobiliteitspakket, CEF, en de tijdens de Raad aangenomen maritieme voorstellen ten aanzien van de STCW-richtlijn en het voorstel voor een EMSWe.

Ten slotte gaf Roemenië aan te willen beginnen met de bespreking van het Eurovignet-voorstel en vaart te willen maken met het eFTI voorstel.

---

<sup>7</sup> Kamerstuk 21 501-08, nr. 746, 22 november jl.