

Vergaderjaar 2021–2022

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 924**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 21 april 2022

Hierbij bied ik u het verslag aan van de informele videoconferentie (VTC) van EU-transportministers d.d. 8 april 2022. Daarnaast wordt u middels dit verslag geïnformeerd over Commissieaanbevelingen voor twee Raadsbesluiten waarmee de Commissie wordt gemachtigd om namens de unie te onderhandelen over 1) een overeenkomst inzake het goederenvervoer per weg tussen de Europese Unie en Oekraïne<sup>1</sup> en 2) een overeenkomst inzake het goederenvervoer per weg tussen de Europese Unie en Moldavië.<sup>2</sup> Gezien het hoge tempo van besluitvorming zullen over deze Commissieaanbevelingen geen BNC fiches worden opgesteld. Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
M.G.J. Harbers

<sup>1</sup> COM(2022) 167 final.

<sup>2</sup> COM(2022) 168 final.

## Verslag VTC Transportministers 8 april 2022

De videoconferentie die het Franse Voorzitterschap *ad hoc* bijeen heeft geroepen stond in het teken van de oorlog in Oekraïne, specifiek in het kader van transport.

Voorafgaand aan het besloten gedeelte met EU-transportministers, sloot ook de Oekraïense Minister van Transport, Oleksandr Kubrakov, aan. In zijn toespraak vestigde hij de aandacht op het belang van transport voor het bereikbaar houden van Oekraïne om de economie goeddeels draaiende te houden, het mogelijk maken voor Oekraïners om het land te verlaten en het leveren van humanitaire steun. De Oekraïense Minister van Transport stond ook stil bij de afschuwelijke aanslag op het treinstation in Kramatorsk. Verder deed Minister Kubrakov het verzoek aan de EU-lidstaten de sanctiedruk op Rusland hoog te houden en toe te zien op strikte naleving van de sancties. Ook verzocht hij de lidstaten om aanvullende steun, bijvoorbeeld in de vorm van pontonbruggen om steden als Bucha weer te kunnen ontsluiten voor o.a. humanitair transport, alsook door te helpen bij de wederopbouw door kennis, middelen en materiaal beschikbaar te stellen, o.a. in de vorm van architecten, planologen en stedenbouwkundigen.

De Europese Commissie en de lidstaten waren het er unaniem over eens dat het overeind houden van transportverbindingen en een gecoördineerde aanpak daarvoor cruciaal zijn. Zowel voor de opvang van ontheemden uit Oekraïne, als voor het vervoer van (humanitaire) goederen van en naar Oekraïne, zijn goede transportcorridors- en hubs van belang. Momenteel verlopen de meeste stromen via specifieke transporthubs in omliggende landen, met name Polen. Aanwezige Ministers achtten het van belang deze transportverbindingen via de hubs te blijven gebruiken en waar nodig beter te ontsluiten voor betere verbindingen met de rest van Europa. Nederland wees hierbij specifiek naar het tienpuntenplan dat is gepresenteerd tijdens de JBZ-Raad van 28 maart jl.<sup>3</sup>

De Commissie vroeg ook specifiek steun voor de twee aanbevelingen voor twee Raadsbesluiten houdende machtiging tot het openen van onderhandelingen over een overeenkomst betreffende het opstellen van een goederentransportovereenkomst.<sup>4</sup> Met deze overeenkomst wordt ingezet op EU-brede tijdelijke afspraken over bijvoorbeeld de geldigheid van Oekraïense rijbewijzen en certificaten voor de Europese transportmarkt, alsook de hoeveelheid quota die Oekraïense transporteurs krijgen om de Europese markt te betreden. Dergelijke afspraken zijn nu veelal bilateraal tussen EU-lidstaten en Oekraïne geregeld. Deze aanbevelingen liggen momenteel voor aan de lidstaten en de Commissie hoopt snel op een besluit, ook om het vervoer van bijvoorbeeld graan en voedsel vanuit Oekraïne te vergemakkelijken. De aanbevelingen voor de Raadsbesluiten zullen op korte termijn op in een Raadswerkgroep worden besproken door de lidstaten, waarna deze vervolgens via Coreper zal worden afgestemd met het oog op mogelijke besluitvorming. Nederland staat hier positief tegenover. Het voorstel heeft geen financiële gevolgen voor de Nederlandse overheid of EU-begroting.

De lidstaten waren unaniem in hun steun voor de ingestelde sancties. Hierbij pleitte een aantal landen voor scherpe naleving om ontduiking van de sancties te voorkomen. Een aantal Ministers pleitte daarbij concreet om al het vervoer tussen de Europese Unie (EU) en Rusland stop te zetten,

<sup>3</sup> Kamerstuk 32 317, nr. 757

<sup>4</sup> COM(2022) 167 final & COM(2022) 168 final

ongeacht de modaliteit. Wel noemde een aantal lidstaten dat de transportsector hard geraakt wordt door de maatregelen, gekoppeld aan al hoge energieprijzen, waarvoor blijvend aandacht nodig is.

Verschillende Oost-Europese lidstaten pleitten eveneens voor het tijdelijk opschorten van verschillende bepalingen uit het EU-Mobiliteitspakket, zoals de regels betreffende cabotage, rij- en rusttijden en de *return to home* bepaling. Nederland, en ook gelijkgezinde lidstaten, gaven hierover aan dat deze regels al voldoende nationale flexibiliteit bevatten om ervan af te wijken. Bovendien zien deze lidstaten momenteel geen duidelijke knelpunten als gevolg van de regels. Ook de Commissie wees op deze nationale flexibiliteit en de afwezigheid van concrete knelpunten. Verder kondigde de Commissie aan te komen met EU-brede maatregelen om tijdelijk de geldigheid van Oekraïense rijbewijzen en certificaten in het wegvervoer te verlengen.

Vrijwel alle lidstaten gingen eveneens in op nationale maatregelen, zoals het gratis beschikbaar stellen van openbaar vervoer voor Oekraïense ontheemden, het niet heffen van tol aan Oekraïense transporteurs, of het tijdelijk uitzonderen van Oekraïense transporteurs van bepaalde vergunningen voor wegvervoer. Ook wezen enkele lidstaten, waaronder Nederland, op het belang van goede afstemming met mondiale organisaties, zoals de IMO, ILO en ICAO<sup>5</sup>. Zo zitten er momenteel nog zeevaarders vast op schepen in (havens in) Oekraïne, waar de EU samen met de IMO zou moeten inzetten dat deze zo snel mogelijk gerepatriëerd moeten worden.

In het kader van de weerbaarheid van de sector riepen verschillende landen, net als Nederland, op om de onderhandelingen over het *Fit for 55* pakket met extra urgentie door te zetten en de ambitie hoog te houden. De stap naar verduurzaming van transport en meer gebruik van alternatieve brandstoffen verkleint de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen uit Rusland. Vervolgens riep een aantal aanwezige Ministers de Commissie ook op om met een beheersplan te komen, gebaseerd op lessen uit recente crises en om voorbereid te zijn op toekomstige crises. In reactie hierop gaf de Commissie aan hier spoedig mee te komen, aangezien dit ook al in de planning stond als gevolg van de COVID-19 pandemie.

Zowel de Commissie als het Franse voorzitterschap concludeerde dat veel acties op nationaal en EU-niveau al in gang zijn gezet, zoals ook de recente tijdelijke aanpassing van het Staatssteunkader<sup>6</sup> en de hierboven genoemde voorstellen van de Commissie, maar dat aandacht van belang blijft om het vervoer van goederen en personen mogelijk te blijven houden, alsook om de veiligheid van het personeel te blijven waarborgen. Ten slotte concludeerden beide het belang van het blijven werken aan de weerbaarheid van de sector, o.a. door het verminderen van de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen.

---

<sup>5</sup> De International Maritime Organization (IMO), International Labor Organization (ILO) en het International Civil Aviation Organization (ICAO).

<sup>6</sup> C(2022) 1890 final