

Vergaderjaar 2022–2023

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 1021**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 juni 2023

Hierbij bied ik u, mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, het verslag aan van de EU-Transportraad d.d. 1 juni 2023.

De bijeenkomst stond in het teken van een gedachtewisseling over een aantal wetgevende voorstellen uit het verkeersveiligheidspakket. Ook was er een aantal diverspunten geagendeerd, waarbij het kabinet in afstemming met de Oostenrijkse delegatie de derde voortgangsrapportage van het *Platform on International Rail Passenger Transport* presenteerde (zie bijlage).<sup>1</sup> Tevens ondertekenden Duitsland en Nederland een *joint declaration of intent* over duurzame luchtvaart en marge van deze Raad. Deze verklaring werd getekend om met Duitsland nader te kunnen samenwerken op het gebied van duurzame luchtvaart, o.a. omtrent verduurzaming van brandstoffen en elektrisch vliegen.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

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

<sup>1</sup> <https://www.permanentrepresentations.nl/permanent-representations/pr-eu-brussels/documents/publications/2023/06/01/progress-report-following-the-ministerial-declaration-2020-on-international-rail-passengers-transport>.

***Herziening Rijbewijsrichtlijn<sup>2</sup>***

Het voorzitterschap agendeerde een beleidsdebat over de herziening van de rijbewijsrichtlijn.<sup>3</sup> Dit voorstel – onderdeel van het verkeersveiligheids-pakket – is op 1 maart jl. gepubliceerd. Het bevat regels over welk rijbewijs voor welke categorie voertuig nodig is, omschrijft eisen voor examens, examinatoren en medische keuringen en beoogt de invoering van het digitale rijbewijs te bewerkstelligen. Het voorzitterschap gaf een korte toelichting over het voorstel. Hierbij merkte de voorzitter op dat harmonisatie van regels omtrent rijbewijzen de verkeersveiligheid in de Europese Unie (EU) ten goede zou komen en tegelijkertijd het vrij verkeer van goederen en personen zou bevorderen. De Europese Commissie (hierna: «Commissie») nam ook kort het woord en benoemde dat verkeersveiligheid een gedeelde bevoegdheid tussen de Commissie en de lidstaten is en dat in die context rekening moet worden gehouden met het subsidiariteitsprincipe t.a.v. dit voorstel, met name als het gaat om het voorkomen van administratieve lasten voor lidstaten.

Veel lidstaten verwelkomden het voorstel van de Commissie en benoemden dat dit voorstel op een positieve manier bijdraagt aan het verbeteren van de verkeersveiligheid binnen de Europese Unie. Meerdere lidstaten – waaronder Nederland – gaven aan dat ze o.a. de voorstellen t.a.v. beginnende bestuurders verwelkomen. Wel signaleerden verschillende lidstaten als aandachtspunt het voorstel van de Commissie om beginnende bestuurders zware voertuigen te mogen laten besturen, aangezien 17-jarige bestuurders (zelfs onder begeleiding) mogelijk nog niet genoeg ervaring hebben om dergelijke voertuigen veilig te kunnen besturen en dit dus de verkeersveiligheid binnen de Unie niet direct ten goede zou komen. Verder bracht een aantal lidstaten op dat het zorgen heeft bij het voorstel van de Commissie t.a.v. het medische *self-assessment*. In plaats van het zelf laten invullen van een gezondheidsverklaring door bestuurders achtte een significant deel van de lidstaten het wenselijker dat een dergelijke medische check uitgevoerd zou worden door een dokter of ander medisch bevoegd persoon. Daarnaast waarschuwden veel van deze lidstaten ook voor een toename van de administratieve lasten voor zowel burgers als overheden in deze context.

Nederland onderstreepte dat het belangrijk is het huidige voorstel steeds te bezien in samenhang met de andere twee voorstellen uit het verkeersveiligheidspakket. Nederland gaf te kennen aandacht te hebben voor de voorstellen t.a.v. het digitale rijbewijs. Het is belangrijk dat er in deze context onderscheid wordt gemaakt tussen de ID-functie van fysieke en digitale rijbewijzen om eventuele juridische, dan wel praktische ongemakken te voorkomen. Ook benoemde Nederland dat het de voorstellen t.a.v. beginnende bestuurders verwelkomt, gelet op het relatief grote aandeel verkeersongevallen onder deze groep bestuurders. Verder nodigde Nederland de Commissie uit om verduidelijking te bieden t.a.v. de voorstellen m.b.t. het medische *self-assessment*. Enerzijds met betrekking tot de vraag hoe een dergelijke controle in de praktijk tot uitvoering zou moeten komen, anderzijds op het punt of een dergelijke maatregel verplicht moet zijn of niet, gelet op de mogelijk hieraan gerelateerde administratieve lasten voor burgers.

<sup>2</sup> Kamerstuk 22 112, nr. 3648.

<sup>3</sup> COM (2023) 127.

## **Herziening richtlijn over de grensoverschrijdende uitwisseling van verkeersovertredingen<sup>4</sup>**

Het voorzitterschap agendeerde een voortgangsverslag over de herziening van de richtlijn over de grensoverschrijdende uitwisseling van verkeersovertredingen, de zgn. *Cross Border Enforcement*-richtlijn.<sup>5</sup> Deze richtlijn faciliteert informatie-uitwisseling over verkeersovertreders tussen lidstaten. Het voorzitterschap gaf een terugkoppeling van de stand van zaken van de onderhandelingen op Raadswerkgroepniveau tot dusver, waarbij o.a. het eventueel uitbreiden van de reikwijdte van de herziene richtlijn ter sprake kwam. De Commissie benoemde dat herziening van deze richtlijn nodig is om ongelijke behandeling van verkeersovertreders tegen te gaan. De Commissie erkende de oproepen gedaan door sommige lidstaten over het tegengaan van administratieve lasten die voortvloeien uit dit voorstel.

Lidstaten – waaronder Nederland – verwelkomden het voorstel van de Commissie en bedankten het Zweeds voorzitterschap voor het gedane werk t.a.v. dit dossier gedurende de afgelopen maanden. Een aantal lidstaten benoemde dat de administratieve lasten die komen kijken bij het opvolgen van grensoverschrijdende verkeersovertredingen in ogenschouw moeten worden genomen gedurende de verdere onderhandelingen over dit voorstel. Sommige lidstaten gaven in dit kader enkele voorbeelden van hoe zij op nationaal niveau reeds grensoverschrijdende verkeersovertredingen opvolgen, onder meer door bijvoorbeeld vertalingen van de respectievelijke aanklacht mee te sturen in de taal van de overtreder. Andere lidstaten benoemden dat de grensoverschrijdende uitwisseling van data in relatie tot verkeersovertredingen zorgvuldig moet worden behandeld, en niet langer dan noodzakelijk moet worden bewaard. Ook gaf een aantal lidstaten te kennen voorstander te zijn van het uitbreiden van de reikwijdte van het voorstel.

Via haar interventie sprak Nederland uit dat herziening van de CBE-richtlijn bijdraagt aan het bevorderen van de verkeersveiligheid en het identificeren van buitenlandse verkeersovertreders zou moeten vergemakkelijken. Een aandachtspunt hierbij is het principe dat wordt gebruikt bij het identificeren van de verantwoordelijke persoon voor de verkeersovertreding, waarbij de discussie zich met name toespitst op dit principe uit moet gaan van bestuurders- of kentekenaansprakelijkheid. Dit bepaalt namelijk op welke wijze een lidstaat bijstand moet verlenen en wie er wordt aangeschreven voor een informatiebrief of boete. Nederland hanteert het systeem van kentekenhouderaansprakelijkheid waarbij het uitgangspunt is dat informatie wordt verstrekt over de kentekenhouders, niet over de bestuurder. Wat betreft uitbreiding van de reikwijdte van het voorstel sprak Nederland zich uit voor de toevoeging van het handhaven van ongeoorloofd binnenrijden van emissiezones.

### **Diversen**

#### Stand van zaken lopende wetgevende voorstellen

Het voorzitterschap verstreek informatie over de stand van zaken omtrent verschillende lopende wetgevende voorstellen, waaronder *FuelEU Maritime*<sup>6</sup>, *ReFuelEU Aviation*<sup>7</sup>, de verordening uitrol infrastructuur

<sup>4</sup> Kamerstuk 22 112, nr. 3649.

<sup>5</sup> COM (2023) 126.

<sup>6</sup> COM(2021) 562.

<sup>7</sup> COM(2021) 561.

alternatieve brandstoffen (AFIR)<sup>8</sup>, *Single European Sky 2+* (SES2+)<sup>9</sup>, Intelligente Transportsystemen (ITS)<sup>10</sup>, Trans-Europees Transportnetwerk (TEN-T)<sup>11</sup> en het voorstel voor een richtlijn over wederzijdse rijontzeggingen.<sup>12</sup> Het voorzitterschap benoemde dat de onderhandelingen t.a.v. *FuelEU Maritime* zich richting een afrondende fase begeven, gelet op het voorlopig akkoord tussen de Raad en het Europees Parlement (EP) in april jl. Het voorzitterschap kondigde aan dat dit voorstel naar verwachting later dit kalenderjaar zal worden aangenomen. Hetzelfde geldt voor AFIR. Ook daar is eerder dit jaar een voorlopig akkoord op bereikt en is de verwachting dat het voorstel later dit jaar wordt afgerond. Het voorzitterschap benoemde dat op *ReFuelEU Aviation* de voortgang enigszins stopt gelet op het uitblijven van een voorlopig akkoord tussen het EP en de Raad. De voorzitter benadrukte dat een dergelijk akkoord op korte termijn wenselijk zou zijn om helderheid te bieden richting de sector. Wat betreft SES2+ meldde het voorzitterschap dat er gestaag voortgang is geboekt gedurende haar termijn, onder meer via verschillende triloggen. Het voorzitterschap kondigde aan er alles aan te zullen doen om dit dossier op een zo positief mogelijke manier over te dragen aan de volgende Raadsvoorzitter, te weten Spanje. De voorzitter benoemde dat ITS zich nog in de triloofase bevindt en dat onderhandelingen met het EP nog voortduren. Hetzelfde geldt voor TEN-T. Ook hier zijn de eerste triloggen van start gegaan en wordt druk onderhandeld om de posities van zowel de Raad als het EP samen te brengen. Wat betreft de richtlijn over wederzijdse rijontzeggingen meldde het voorzitterschap dat de wettelijke rechtsbasis nog onder discussie staat en dat het advies van de Juridische Dienst van de Raad wordt afgewacht.

#### Oekraïne

De Commissie informeerde de aanwezige Ministers over ontwikkelingen in de transportsector ten gevolge van de Russische agressieoorlog jegens Oekraïne. In deze context zette de Commissie haar gedachten uiteen betreffende de status van de *Solidarity Lanes*.<sup>13</sup> Ook weidde de Commissie uit over de sancties op het gebied van transport tegen de Russische federatie.

#### Vorbereiding voor het zomerseizoen in de luchtvaartsector

De Commissie vroeg aandacht voor mogelijke risico's gerelateerd aan de voorziene reisdrukke tijdens de aankomende zomerperiode, specifiek met betrekking tot de luchtvaartsector. De Commissie benadrukte dat het verzekeren van soepele en zorgeloze reisbewegingen een gedeelde verantwoordelijkheid is, waarvoor o.a. luchthavens, luchtvaartmaatschappijen en luchtverkeersleiding zich gezamenlijk moeten inzetten. Volgens de Commissie moet deze thematiek ook worden gezien in het licht van krapte op de arbeidsmarkt. In dit kader pleit de Commissie voor coördinatie en nauwe samenwerking tussen de betrokkenen, om de kans op een zorgeloze zomer zo groot mogelijk te maken voor zoveel mogelijk reizigers.

<sup>8</sup> COM(2021) 559.

<sup>9</sup> COM(2020) 579.

<sup>10</sup> COM(2021) 813, Kamerstuk 22 112, nr. 3322.

<sup>11</sup> Verordening (EU) 1315/2013.

<sup>12</sup> COM (2023) 126, Kamerstuk 22 112, nr. 3650.

<sup>13</sup> Kamerstukken 36 045 en 22 112, nr. 85.

## Milieu- en klimaatimpacts van privéjets

Oostenrijk vestigde in samenwerking met Frankrijk, Ierland en Nederland aandacht op de milieu- en klimaatimpact van privéjets. Oostenrijk benoemde dat de EU voor een gezamenlijke uitdaging staat om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen, waarbij o.a. *ReFuelEU Aviation* in deze context bijdraagt aan het verminderen van de uitstoot van de luchtvaartsector. Echter, vluchten met privéjets vallen buiten de reikwijdte van dit wetgevend voorstel. Dat betekent dat vluchten met een relatief disproportionele milieu- en klimaatimpact niet gebonden zijn aan vergelijkbare milieu- en klimaatwetgeving. Daarom vroeg de Oostenrijkse delegatie i.s.m. Frankrijk, Ierland en Nederland aandacht voor dit thema, met het doel om een discussie te starten om te komen tot maatregelen die ook de impact op deze sector behelzen.

## PIARC World Road Congress 2023

De Tsjechische delegatie nodigde alle aanwezigen uit voor deelname aan het PIARC *World Road Congress 2023*, dat van 2 tot 6 oktober plaats zal vinden in Praag, Tsjechië. Deze bijeenkomst zal in het teken staan van verkeersveiligheid en actieve mobiliteit, specifiek het thema fiets.

## Euro 7

De Tsjechische delegatie vroeg in samenwerking met Bulgarije, Frankrijk, Hongarije, Italië, Polen, Roemenië en Slowakije aandacht voor het Commissievoorstel over de nieuwe emissiestandaarden onder Euro 7.<sup>14</sup> Tsjechië benoemde dat – alhoewel de milieu- en gezondheidsimpact van niet-CO<sub>2</sub> emissies niet mogen worden genegeerd – het Euro 7-voorstel een grote last legt op de automotive sector en het de toetreding van schone(re) voertuigen tot de vloot mogelijk zal vertragen. Daarnaast sprak Tsjechië de zorg uit dat de hiermee gemoeide kosten mogelijk tot hogere prijzen voor de consument zullen leiden. Nederland sprak zich samen met een aantal andere lidstaten uit voor het milieu- en gezondheidsbelang van Euro 7 en voor het vinden van de juiste balans tussen betaalbaarheid en gezondheidswinst.

## Vrij verkeer van goederen langs de Brennerpas

De Duitse en Italiaanse delegaties vroegen middels een AOB-punt aandacht voor de uitdagingen voor het vrije verkeer van goederen langs de Brennerpas. Ze vroegen de betrokken lidstaten en de Commissie om spoedig gezamenlijk tot een duurzame oplossing te komen om deze uitdagingen het hoofd te bieden.

## Derde voortgangsrapportage Platform on International Rail Passenger Transport (IRP)

Nederland presenteerde i.s.m. Oostenrijk de derde voortgangsrapportage van het IRP. Het IRP is gebaseerd op de ministersverklaring van juni 2020 over internationaal personenvervoer.<sup>15</sup> Dit rapport bevat de belangrijkste resultaten en conclusies van de acties ondernomen ter uitvoering van het 2022 werkplan van het IRP en blikt vooruit op de te nemen acties die hieruit voortvloeien. Onderdelen van het rapport zien toe op o.a. de uitdagingen omtrent nachttreinen, ticketing en nieuwe spoordiensten, zoals *air-rail* connecties.

<sup>14</sup> COM (2022) 586, Kamerstuk 22 112, nr. 3582.

<sup>15</sup> Kamerstukken 29 984 en 35 377, nr. 896.

Het rapport toont aan dat het aantal grensoverschrijdende treinverbindingen in Europa groeiende is. Dat is te zien aan het aantal nachttreinen in Europa, het aantal grensoverschrijdende treindiensten en het groeiend aantal dagelijkse hogesnelheids- en grensoverschrijdende verbindingen. Het aantal langeafstands- en grensoverschrijdende intercityverbindingen is stabiel.

In het rapport is in annex 1 ook de voortgang van de uitvoering van de sector statements van 2021 en 2022 opgenomen. Daarin gaat het onder meer over de roadmap ticketing<sup>16</sup> die de *Community of European Railways and infrastructure managers* (CER) heeft opgesteld en over de uitvoering en communicatie van het «*journey continuation agreement*» waarin voor reizigers aansluitingen worden gegarandeerd bij gemiste aansluitingen tussen treinen van verschillende vervoerders.

#### Presentatie Finse kandidatuur voor de functie van secretaris-generaal van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO)

De Finse delegatie vestigde aandacht voor haar kandidatuur voor de positie van secretaris-generaal van de IMO. Mevr. Minna Kivimäki is momenteel de permanente secretaris van het Finse Ministerie van transport en communicatie en wordt door Finland kandidaat gesteld voor de genoemde positie. Deze verkiezingen zullen in juli a.s. plaatsvinden.

#### Werkprogramma Spaans Raadsvoorzitterschap

Het inkomend Spaans Raadsvoorzitterschap zette haar prioriteiten en werkprogramma uiteen voor de tweede helft van 2023.

#### **Informele lunch groen vrachtvervoer**

Tijdens een informele lunch wisselden de aanwezige Ministers van gedachten over maatregelen om de vrachtvervoerssector te verduurzamen. De discussie wees uit dat speciale aandacht moet worden besteed aan de lucht- en scheepvaartsectoren, aangezien deze lastig blijken om te decarboniseren. Ministers wezen ook op het belang van het coördineren van publieke en private investeringen t.b.v. verduurzaming van de sector, alsmede op het verbeteren van de energie-efficiëntie van het goederenvervoer. Afsluitend merkten Ministers op dat industrieel beleid ook moet worden gezien in samenhang met transportbeleid, aangezien het vergroten van de productiecapaciteit in de EU de afhankelijkheid van import en daaraan gelinkte lange transportroutes vermindert.

---

<sup>16</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 1075.