

Vergaderjaar 2020–2021

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 844**

**BRIEF VAN DE MINISTER EN STAATSSECRETARIS VAN INFRA-  
STRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 januari 2021

Hierbij bieden wij u het verslag aan van de informele videoconferentie met EU-Transportministers d.d. 8 december 2020. De videoconferentie stond in het teken van de Eurovignetrichtlijn en het *Single European Sky* (SES) voorstel. Daarnaast stonden er een aantal AOB punten op de agenda die door lidstaten en de Europese Commissie zijn ingebracht.

Tot slot bieden wij u de kwartaalrapportage aan met de stand van zaken van de lopende onderhandelingen in de Europese Unie (EU). Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

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

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,  
S. van Veldhoven-van der Meer

## **I. Verslag informele videoconferentie transportministers**

### Wegverkeer – Eurovignetrichtlijn

Het Voorzitterschap opende de conferentie door het belang van digitalisering in de transportsector te benadrukken. De Eurocommissaris voor Transport benadrukte het belang om de transportsector koolstofvrij te maken. De Eurovignetrichtlijn biedt in dit kader een belangrijk vehikel, aldus het Voorzitterschap en de Europese Commissie.

Meerdere lidstaten gaven aan het voorstel vooral te steunen om tot een compromis te komen, ongeacht dat er door deze lidstaten nog wel enkele punten van kritiek werden benoemd. Ook Nederland heeft een aantal kanttekeningen bij de tekst geplaatst, en zich uitgesproken tegen de verplichte externe kostenheffing voor vrachtvoertuigen, waarvoor evenwel een meerderheid was. Nederland heeft daarbij vooral het belang van flexibiliteit voor de lidstaten benoemd. Daarnaast heeft Nederland ook aandacht gevraagd voor de kosten voor de transportsector bij de zogenaamde mark-up (toeslag bij sterke congestie of emissie) en kanttekeningen geplaatst bij de optionele uitzondering voor voertuigen tussen de 3,5 en 7,5 ton die gebruikt worden voor het eigen vervoer van goederen. De inzet bij deze uitzondering werd breed gedeeld door de andere lidstaten.

T.o.v. het voorstel zoals gepresenteerd door de Europese Commissie (EC) in 2017, is dit voorstel verbeterd en veel van de voor Nederland belangrijke punten zijn opgenomen. Het uitgangspunt is en blijft dat de keuze of wegbeprijzing wordt ingevoerd aan de lidstaat is. De huidige richtlijn die enkel een kader geeft voor vrachtvoertuigen, wordt uitgebreid naar overige voertuigen, zoals personenvoertuigen. In het oorspronkelijke voorstel werden bestaande vignetten voor zowel vrachtvoertuigen als personenvoertuigen afgeschaft en mochten nieuwe vignetten niet meer worden ingevoerd. Dit is in het huidige compromisvoorstel geschrapt, nadat vrijwel alle lidstaten met Nederland pleitten voor flexibiliteit voor de lidstaten. Bij de optionele congestieheffing waren inkomsten daaruit oorspronkelijk verplicht geoormd. Nederland heeft zich daartegen uitgesproken en dit is nu uit het voorstel geschrapt. Verder was in het voorstel een uitgebreide rapportageverplichting opgenomen; deze is fors teruggebracht. Nederland heeft ingestemd met een overgang van de huidige tariefstructuur voor vrachtvoertuigen op basis van euro-emissieklassen naar een op CO<sub>2</sub>-emissies gebaseerde tariefstructuur. Nederland heeft zich er het afgelopen jaar sterk voor gemaakt dat deze nieuwe regelgeving in voldoende mate uitgewerkt was. Een belangrijke uitzondering voor Nederland is de nu optionele uitzondering voor zero-emissie voertuigen tot 4,25 ton. Deze voertuigen komen enkel door het gewicht van hun batterij boven de grens van 3,5 ton. Hiermee zouden deze vallen onder de toekomstige heffing, in tegenstelling tot vergelijkbare fossiele voertuigen die minder dan 3,5 ton wegen maar wel vervuilender zijn.

De Voorzitter constateerde dat er voldoende steun was voor de compromistekst, maar gezien het informele karakter van de videoconferentie kon een Raadsakkoord op dit dossier niet formeel vastgesteld worden. In COREPER (18 december 2020) is het dossier formeel afgerond, waarbij het voorzitterschap een mandaat heeft gekregen om de onderhandelingen met het Europees Parlement te starten. Het Portugese Voorzitterschap kan hiermee dan vanaf januari 2021 starten.

## Luchtvaart – Single European Sky (SES)

Het Voorzitterschap introduceerde het agendapunt aan de hand van een discussiedocument.

De Eurocommissaris voor Transport benadrukte de noodzaak voor herziening van de SES-regelgeving om het huidige systeem te vernieuwen. Het systeem zal moeten bijdragen aan het versterken van de luchtvaartindustrie, duurzaamheid, en flexibiliteit en weerbaarheid van de sector en het luchtruim. Daarbij riep ze op tot een snelle aanneming van het SES2+ voorstel.

De grote meerderheid van de lidstaten, waaronder Nederland, uitte zorgen over het SES2+ voorstel. Daarbij waren vrijwel alle lidstaten het erover eens dat SES2+ niet de soevereiniteit van de lidstaten in het geding mag brengen. Nederland heeft kenbaar gemaakt nog steeds achter de doelen van SES te staan, maar heeft ook een aantal kanttekeningen geplaatst, waarbij Nederland gesteund werd door meerdere lidstaten. Ten eerste heeft Nederland naar voren gebracht dat het door het ontbreken van een effectbeoordeling onduidelijk blijft hoe en of de doelen behaald zullen worden. Dit punt werd door nagenoeg alle interveniërende lidstaten benadrukt.

Ten tweede heeft Nederland navraag gedaan naar de impact van de voorstellen, die zien op uitbreiding van de bevoegdheden van het Prestatiebeoordelingsorgaan (PRB) en de Netwerkmanager, op de bevoegdheden van de lidstaten voor het nationale luchtruim en op de aansturing van de luchtverkeersdienstverleners. Nederland heeft gesteld dat de huidige regelgeving mogelijkheden biedt om de SES-doelstellingen te bereiken, de digitalisering te versterken en een bijdrage te leveren aan duurzaamheid zonder de verantwoordelijkheden en de rol van EU-lidstaten aan te tasten. Ten derde heeft Nederland aangegeven dat elke lidstaat zeggenschap moet behouden over militaire operaties en trainingen in het nationale luchtruim. Ook deze punten vonden brede weerklank.

De Eurocommissaris voor Transport waardeerde de steun van de EU-lidstaten voor de doelen van het SES2+ voorstel en gaf aan bepaalde tegenargumenten van de lidstaten ongegrond te vinden, met name waar het gaat om de soevereiniteit van de lidstaten. Op deze punten bestaat een wezenlijk verschil tussen de inzet van de Europese Commissie en de Raad.

## Diversen

### – New Mobility Approach

Het Voorzitterschap informeerde de Ministers over de stand van zaken van de Raadsconclusies inzake de «*New Mobility Approach*», die een toekomstvisie van de Raad moet schetsen op het gebied van transport en mobiliteit. Het Voorzitterschap benoemde klimaat, digitalisering, innovatie, weerbaarheid en investeringen als pijlers hierin. De lidstaten die het woord namen op dit agendapunt ondersteunden de noodzaak om te verduurzamen en te moderniseren en waardeerden de inzet van het Voorzitterschap om deze visie te vormen. Desalniettemin plaatsten enkele lidstaten nog enkele kanttekeningen. Nederland verzocht om een verwijzing naar de aanscherping van CO<sub>2</sub>-normen in de conclusies. Daarnaast vroeg Nederland om een aansporing van de Europese Commissie om een jaartal te formuleren waarop de verkoop van nieuwe personenauto's met een fossiele verbrandingsmotor niet meer is

toegestaan. Dit kreeg steun van enkele andere lidstaten, die opriepen tot meer ambitie op het gebied van klimaat. Tegelijkertijd waren er enkele lidstaten die juist benadrukten niet te snel tot klimaatdoelstellingen te komen.

De Europese Commissie benadrukte dat zij op 9 december de EU-strategie voor duurzame en slimme mobiliteit zou publiceren. Uw Kamer wordt hierover uiteraard via de gebruikelijke procedure en binnen de daarvoor geldende termijn geïnformeerd.

#### – Spoor

Het Voorzitterschap benoemde het belang om in te zetten op spoor en nodigde lidstaten uit zich aan te sluiten bij de *Letter of Intent* over de TransEuropeExpress 2.0 die in de maak is. Deze volgt op de verklaring van juni jl. die onder aanvoering van Nederland destijds is aangenomen. Meerder lidstaten, waaronder Nederland, hebben zich al bij deze *Letter of Intent* aangesloten.

Tevens presenteerde Luxemburg een brief waarin het de transportministers oproept te investeren in infrastructuur op het gebied van spoor en infrastructuur gerelateerd aan actieve mobiliteit. Nederland, net als de Europese Commissie, heeft waardering en steun uitgesproken voor deze inzet. De Eurocommissaris voor Transport gaf aan dat beide initiatieven in lijn zijn met het *Year of Rail 2021*, het internationale spoorplatform (initiatief van Nederland) en het EU-actieplan personenvervoer, welke in het derde kwartaal van 2021 gepresenteerd zal worden. De focus op spoor zal daarnaast ook terugkomen in de TEN-T herziening en in de voorstellen voor een Europees spoorboekje, capaciteitsmanagement en *ticketing*.

#### – Impact van COVID-19 op de passagiersrechten in de luchtvaart

De Eurocommissaris voor Transport heeft het updaten van het huidige raamwerk voor passagiersrechten als prioriteit benadrukt. Het uitgangspunt is om het vertrouwen van de consumenten weer te herstellen. De Eurocommissaris riep de lidstaten die komend jaar het Voorzitterschap van de Raad zullen bekleden, op hiermee aan de slag te gaan.

#### – Bemanningswisseling in de zeevaart

De Eurocommissaris voor Transport benadrukte de noodzaak van soepele bemanningswisselingen in de scheepvaartsector. Door COVID-19 zijn er nog steeds allerlei beperkingen waardoor bemanning niet tijdig kan aan- en afmonsteren.

Het Voorzitterschap benadrukte dat het in deze kwestie niet om economisch belang moet gaan, maar dat het menselijke aspect centraal moet zijn. Nederland en andere lidstaten hebben hun steun hiervoor uitgesproken, en benadrukten het belang om te komen tot een goed werkend systeem van bemanningswisselingen, ondanks de beperkingen als gevolg van COVID-19. De Europese Commissie zal in de komende maanden voorstellen doen om de sector in de toekomst weerbaarder te maken.

#### – Social Declaration Aviation sector

Oostenrijk presenteerde een *Social Declaration* voor de luchtvaart, die mede ondertekend wordt door een zestal lidstaten, waaronder Nederland. Met de verklaring wil Oostenrijk de «*social declaration*» nieuw leven inblazen die enkele transportministers – waaronder Nederland – in oktober 2018 hebben ondertekend. De huidige verklaring benadrukt dat

met de huidige COVID-19-crisis het belang van een sociaal verantwoorde luchtvaartsector toeneemt, met eerlijke concurrentie en aandacht voor werknemers in de sector. De Europese Commissie wordt opgeroepen hiertoe ook actie te ondernemen, onder andere door de sociale dimensie te adresseren in de herziening van Verordening (EU) 1008/2008<sup>1</sup> volgend jaar.

#### – High Level Meeting Connected Automated Driving

Op 7 oktober jl. heeft de vierde ministeriële bijeenkomst plaatsgevonden in Helsinki. Tijdens dit agendapunt gaf Finland een terugkoppeling en ging daarbij dieper in op (i) mensgerichte ontwikkeling, (ii) het delen van data, en (iii) aanpassing van de regelgevingskaders. Finland, als gastheer van de conferentie, riep de Europese Commissie en de lidstaten op deze drie uitgangspunten centraal te zetten in de transitie naar geautomatiseerd vervoer.

#### – Gezamenlijk statement Visegrad Groep inzake TEN-T Netwerk revisie

In het kader van de geplande herziening van de verordening Trans-Europese netwerken op het gebied van transport (TEN-T) hebben de transportministers van Hongarije, Polen, Slowakije en Tsjechië op 3 december jl. een gezamenlijke verklaring gepubliceerd. De Poolse Minister lichtte dit onder dit agendapunt toe. De landen hebben aan de Commissie voorgesteld de volgende aspecten mee te nemen in de revisie:

- Wegverbinding »Via Carpatia« volledig onderdeel maken van het TEN-T-netwerk;
- Ontwikkeling van hogesnelheidslijnen in de V4 regio;
- De Poolse Central Transport Hub Solidarity;
- Verbeteren binnenscheepvaart Donau, Oder en Elbe (inclusief rivier Váh).

#### – Passenger locator forms

De Europese Commissie heeft een presentatie gegeven over een pilotproject m.b.t. het *Passenger Locator Form*, dat wordt gebruikt om *contact tracing* voor internationale reizigers te bevorderen. De Eurocommissaris voor Transport heeft aangegeven dat EASA een vrijwillig uitwisselingsplatform ontwikkelt met als doel informatie uit te wisselen waardoor tijdig(er) gereageerd kan worden om brede besmetting te voorkomen.

#### – Programma Portugees Voorzitterschap

Op 1 januari 2021 zal Portugal het Voorzitterschap van de Raad overnemen van Duitsland. Portugal meldde zich het komende half jaar te zullen richten op herstel en weerbaarheid van de transportsector en zich te zullen focussen op spoorvervoer. Ook zal het de onderhandelingen inzake het SES-voorstel voortzetten, alsmede de onderhandelingen met het Europees Parlement over de Eurovignetrichtlijn.

---

<sup>1</sup> Verordening (EG) nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtdiensten in de Gemeenschap.

## II. Kwartaalrapportage december 2020 lopende onderhandelingen over transport- en milieudossiers in EU-verband

### Transportdossiers

Titel	Document nummer COM	Korte beschrijving	Stand van zaken <sup>1</sup>
Wijziging Eurovignetrichtlijn	(2017) 275 (2017) 276	De voorstellen zien toe op de regels voor wegbeprijzing voor zware bedrijfsvoertuigen vanaf 3,5 ton en herzien de regels voor het heffen van gebruiksrechten (vignetten) of tol (afstand gebaseerde heffing).	Formeel afgerond in COREPER op 18 december 2020. Het Portugees Voorzitterschap zal de onderhandelingen met het Europees Parlement starten in januari 2021.
Voorstel gebruik van gehuurde voertuigen voor goederenvervoer	(2017) 282	Aanpassing van Richtlijn 2006/1/EG betreffende het gebruik van gehuurde voertuigen zonder bestuurder voor het vervoer van goederen over de weg. Voorgesteld wordt om de beperking van het gebruik van gehuurde voertuigen door eigen vervoerders te schrappen. Daarnaast om het gebruik van een voertuig dat is gehuurd in een andere lidstaat toe te staan voor ten minste vier maanden.	Besproken tijdens de transportraad van juni 2019. In juni 2020 niet gelukt een akkoord te bereiken in COREPER. Niet verder geagendeerd sindsdien.
Rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer (herschikking)	(2017) 548	Het voorstel is gericht op het versterken van de passagiersrechten d.m.v. het afschaffen van vrijstellingen en uitbreiden informatiebepalingen.	Onderhandelingen zijn afgerond. NL staat positief tegenover de uitkomst.
Wijziging verordening markttoegang busvervoer	(2017) 647	Het voorstel versterkt de bestaande verordening voor langeafstandsvervoer ter bevordering van het langeafstandsbusvervoer als concurrerende en duurzame mobiliteitsvorm.	Nog niet besproken in Raadskader.
Wijziging richtlijn gecombineerd vervoer	(2017) 648	Het voorstel ziet toe op bevordering van multimodaal vervoer en breidt het stimuleringspakket uit.	Algemene oriëntatie bereikt in Transportraad van december 2018. De Commissie heeft aangekondigd dit voorstel in te trekken en met een nieuw voorstel te komen dat in lijn is met doelstellingen van de Green Deal.
Verordening voor de realisatie van een financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen, de Connecting Europe Facility (CEF)	(2018) 438	Commissievoorstel voor het meerjarig financieel kader waarin een bedrag van 42,265 miljard Euro is opgenomen voor de CEF-pijlers transport-civiel, energie, telecommunicatie en transport-militair. De budgetten worden gebruikt voor de ontwikkeling van de trans-Europese netwerken.	Common understanding (EP-Raad-Commissie) bereikt. Verder afhankelijk van onderhandelingen tussen Europese Raad en EP op het overkoepelende meerjarig financieel kader.
Herziening passagiersrechten luchtvaart	(2013) 130	Voorstel voor verduidelijking en uniformering van de regels voor passagiersbescherming in de Europese luchtvaart.	Besproken onder Kroatisch voorzitterschap na vijf jaar stilstand. Door het Duitse voorzitterschap vooruitgeschoven naar eerste helft 2021.
Geamendeerd voorstel voor herziening Single European Sky (SES 2+)	(2020) 577 (2020) 579	Herziening van voorstel COM (2013) 409. Het initiële voorstel dateert uit 2015. Doel is om het Europese luchtruim te stroomlijnen.	Besproken tijdens videovergadering transportministers op 8 december jl. waarbij veel lidstaten kritiek hebben geuit op het plan. Het debat zal voortgezet worden onder Portugees Voorzitterschap.
Brexit noodvoorstel waarborgen spoorveiligheid in de Kanaaltunnel	COM(2020)782	Noodvoorstel om de spoorverbinding tussen het Verenigd Koninkrijk en de Europese Unie na 1 januari 2021 veilig te stellen. Het noodvoorstel ligt inhoudelijk in het verlengde van het eerdere voorstel over de spoorveiligheid in de Kanaaltunnel van juli jl.	Op 27 november jl. heeft de Europese Commissie het noodvoorstel gepresenteerd dat op brede steun van de lidstaten kan rekenen.

<sup>1</sup> Indien een voorstel besproken is in de Transportraad, is in het betreffende verslag van de Raad een uitgebreidere beschrijving van de discussie opgenomen.

**Milieudossiers**

<b>Titel</b>	<b>Document nummer COM</b>	<b>Korte beschrijving</b>	<b>Stand van zaken<sup>1</sup></b>
LIFE-verordening 2021–2027	(2018) 385	De Commissie doet met deze verordening een voorstel voor het (financiële) kader van het nieuwe LIFE-programma 2021–2027. Het LIFE-programma is het enige EU-fonds dat zich uitsluitend op milieu en klimaatdoelstellingen richt.	Tijdens de trilogie op 17 december is een akkoord bereikt over de LIFE-verordening.
Herziening monitoring, registratie en verificatie van broeikasgasemissies maritiem vervoer (MRV)	(2019) 38	Hiermee wordt verordening 2015/757 gewijzigd om op gepaste wijze rekening te houden met het wereldwijde systeem van de IMO voor de verzameling van gegevens inzake stookolieverbruik door schepen.	Mandaat verleend door COREPER in oktober 2019, trilogie nog niet begonnen.
Verordening voor typegoedkeuring van voertuigen (Euro 5 en 6)	(2019) 208	N.a.v. de Hofuitspraak uit februari 2019 dient dit voorstel (om de conformiteitsfactoren voor het meten van voertuigemissies in werkelijke rijomstandigheden) opnieuw vastgesteld te worden, ditmaal via de gewone wetgevingsprocedure.	Mandaat verleend door COREPER in december 2019, nu in trilogie.
Verordening voor verlenging certificatie Euro 4-conforme kleine voertuigen (L-categorie)	(2020) 491	Hiermee wordt verordening 168/2013 gewijzigd vanwege de sterk teruggevallen verkoop van kleine voertuigen zoals bromfietsen i.v.m. COVID-19. Lidstaten krijgen de mogelijkheid om verkoop van de bestaande voorraad voertuigen die voldoet aan de oude Euro 4-norm één jaar langer toe te staan, dus tot en met 31 december 2021.	Inmiddels in werking getreden.
Herziening Aarhusverordening		De Commissie heeft voorgesteld om verordening 1367/2006 te herzien, inzake de toepassing van het Verdrag van Aarhus. Dit verdrag betreft de toegang tot informatie, inspraak bij besluitvorming en toegang tot de rechter inzake milieuaangelegenheden op de communautaire instellingen en organen.	Op 17 december heeft de Milieuraad een algemene oriëntatie bereikt. Nadere toelichting volgt via het verslag van deze Milieuraad.
Besluit 8 <sup>e</sup> milieuactieprogramma		Hiermee wordt het 8e milieuactieprogramma voor de komende 10 jaar vastgesteld, welke zal ingaan in 2021 en de basis zal zijn voor beleidsontwikkelingen op het gebied van milieu.	Commissie heeft het programma op 14 oktober jl. gepresenteerd. Voorstel is nu in eerste lezing.

<sup>1</sup> Indien een voorstel besproken is in de Milieuraad, is in het betreffende verslag van de Raad een uitgebreidere beschrijving van de discussie opgenomen.