

Vergaderjaar 2016–2017

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 659

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 26 juni 2017

Graag informeer ik u, mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, over de Transportraad die op 8 juni jl. plaatsvond in Luxemburg.

Tijdens deze Transportraad heeft de Raad een algemene oriëntatie aangenomen inzake het voorstel over vakbekwaamheid van chauffeurs. Daarnaast werden er raadsconclusies aangenomen over verkeersveiligheid en de Europese maritieme strategie. Tot slot stonden er twaalf diversenpunten op de agenda, waaronder het door Nederland ingebrachte punt dat ingaat op de sociale dimensie in de luchtvaart en het onlangs gepresenteerde mobiliteitspakket.

Namens de Europese Commissie was Eurocommissaris Bulc (Transport) aanwezig.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Vakbekwaamheid van chauffeurs

De Raad heeft een algemene oriëntatie aangenomen over het compromisvoorstel van het Voorzitterschap tot amendering van Richtlijn 2003/59/EC betreffende de vakbekwaamheid en de opleiding en nascholing van bestuurders van bepaalde voor goederen- en personenvervoer over de weg bestemde voertuigen en van Richtlijn 2006/126/EC betreffende het rijbewijs gericht op harmonisatie van de voorschriften betreffende het rijbewijs. Amendering van de richtlijn zal leiden tot onderlinge erkenning van een in een andere lidstaat gevolgde nascholing, een betere afstemming van de inhoud van opleidingen op de behoeften van de chauffeurs en het creëren van een gelijk speelveld en wegnemen van juridische onzekerheden bij de interpretatie van uitzonderingen.

Lidstaten stonden positief tegenover het compromisvoorstel en gaven het belang van modernisering van de regels omtrent training van chauffeurs aan. Kosteneffectiviteit en flexibiliteit zijn daarbij belangrijke elementen. Daarnaast maakt dit voorstel het mogelijk om in te spelen op specifieke wensen van de chauffeurs.

Raadsconclusies Verkeersveiligheid

De Raad heeft unaniem Raadsconclusies aangenomen over de Valletta Verklaring met betrekking tot Verkeersveiligheid. De lidstaten steunen de doelstelling om het aantal ernstig verkeersgewonden in 2030 met 50% terug te dringen ten opzichte van 2020. Vooral fietsers en voetgangers zijn kwetsbaar. De Commissie gaf aan dat 3E (*education, engineering, enforcement*) onderdeel zouden moeten zijn van het beleid. Meerdere lidstaten gaven het belang aan van onderzoek, data-analyse en de inzameling van gegevens. Ook het benutten van «*connected*» en geautomatiseerd rijden en technologische vooruitgang voor zowel voertuigen als de (digitale) infrastructuur beschouwen lidstaten als ondersteunend aan de verkeersveiligheid. Bovendien genereert dat kansen voor concurrentiekracht. De samenwerking tussen overheden, stakeholders en de sector werd door een aantal lidstaten genoemd als belangrijke drijfveer voor een succesvolle implementatie. Het reguleren van het gebruik van sociale media in het verkeer werd meermaals gesignaleerd als een beleidsuitdaging. Een aantal lidstaten bepleitten een gemeenschappelijke visie op het omgaan met alcohol in het verkeer.

Raadsconclusies Europese Maritieme Strategie

De Raad heeft unaniem Raadsconclusies aangenomen over de Valletta Verklaring met betrekking tot het EU maritieme transport beleid tot 2020. De lidstaten steunen de prioritaire doelstellingen op het gebied van concurrentiekracht, decarbonisatie en digitalisering van de Europese zeescheepvaart om te komen tot een efficiënte interne markt, wereldwijde connectiviteit en een maritiem cluster van wereldklasse. Daarnaast noemen sommige lidstaten de wens tot betere sociale omstandigheden op schepen. De digitalisering en automatisering van het maritieme vervoer wordt gezien als een bijdrage aan de concurrentiekracht en innovatie op dat gebied kan nieuwe diensten creëren die de zeevaartsector efficiënter en veiliger maken.

Een aantal lidstaten, waaronder Nederland, gaf aan verontrust te zijn over de Europese ontwikkelingen op het gebied van staatssteun voor de zeescheepvaart sector. Verschillen in toepassing tussen de lidstaten zijn ongewenst terwijl steun nodig is om de Europese scheepvaart concurrerend te houden ten opzichte van derde landen. Ze roepen de Commissie op tot duidelijke en stabiele toepassing van richtsnoeren voor staatssteun

om zo de zeescheepvaartsector een mondiaal *level playing field* te bieden. Verder waren de Europese Commissie en lidstaten het erover eens dat de zeescheepvaartsector een belangrijke bijdrage dient te leveren aan de afspraken uit het klimaatakkoord van Parijs. Hierbij werd het belang van een mondiale oplossing in IMO onderstreept.

Diversen

Mobiliteitspakket

De Commissie presenteerde het mobiliteitspakket op hoofdlijnen. De voorstellen vallen uiteen in drie pijlers, te weten de interne markt, de sociale dimensie van het wegvervoer en wegbeprijzing. Met deze voorstellen beoogt de CIE de huidige tekortkomingen en imperfecties van de werking van de interne markt voor wegvervoer op te lossen, de werkomstandigheden in de sector te harmoniseren en te verbeteren en de regels voor wegbeprijzing en de interoperabiliteit van wegbeprijzingsystemen te verduidelijken en meer te baseren op het principe van de «vervuiler betaalt». De voorstellen moeten er ook toe bijdragen dat de handhaving slimmer, efficiënter en eenduidiger wordt. Digitalisering en gestroomlijnde elektronische uitwisseling van relevante gegevens zullen daarbij helpen. De Commissie zet in op een eerlijke interne markt waarin illegale cabotage en onterecht gebruik van brievenbusfirma's wordt tegengegaan en waarin de sociale dimensie wordt verstevigd.

Een aantal West-Europese lidstaten gaf aan dat pas van meer liberalisering in de vervoersmarkt sprake kan zijn als er een sociaal evenwicht is terwijl Midden-Europese lidstaten, onder verwijzing naar het Witboek Transport uit 2011, juist pleitten voor verdere liberalisering van de vervoersmarkt. Veel lidstaten steunden het voorstel om misbruik van brievenbusfirmas tegen te gaan.

Nederland benadrukte dat de voorstellen handhaafbaar moeten zijn en dat onnodige administratieve lasten moeten worden voorkomen. Met betrekking tot de voorstellen voor wegbeprijzing heeft Nederland aangegeven het belangrijk te vinden dat introductie hiervan ook volgens de Commissie een nationale beslissing is en blijft. Dit geldt ook voor wat betreft het oormerken van de opbrengsten van wegbeprijzing. Nederland heeft verder aangegeven terughoudend te staan tegenover de voorgestelde uitfasering van vignetten.

Beroepskwalificaties Binnenvaart

Het Maltese voorzitterschap informeerde de Raad over de stand van zaken met betrekking tot het dossier beroepskwalificaties binnenvaart. Een compromisvoorstel van de Maltezen werd de dag voor de Raad in een triloog besproken, dit heeft niet geleid tot een akkoord met het Europees Parlement.

Verschillende lidstaten met veel binnenvaartactiviteiten, waaronder Nederland, gaven aan teleurgesteld te zijn dat de onderhandelingen nog niet tot een akkoord geleid hebben en dat verdergaande gesprekken nodig zijn op het punt *scope, exemptions and transpositions*. De binnenvaart is een duurzame transportmodaliteit en dient competitief te blijven. Het is daarom van belang dat we toewerken naar arbeidsmobiliteit in de sector. De lidstaten met geen of weinig binnenvaartactiviteiten willen wat betreft het punt *scope, exemptions and transpositions* de Raadsoptie handhaven en wezen de Raad op de administratieve lasten in het geval deze lidstaten geheel of gedeeltelijk de richtlijn zullen moeten omzetten.

Luchtvaart

Luchtvaart (868)

De Commissie informeerde de Raad over de herziening van verordening 868/2004 over bescherming tegen subsidiëring en oneerlijke tariefpraktijken van luchtvaartmaatschappijen uit derde landen die schade toebrengen aan de EU. De verordening geeft de Commissie de mogelijkheid om buiten haar rechtsgebied maatregelen op te leggen. De Commissie benadrukte dat dit instrument geen punitief karakter heeft, maar wel kan leiden tot compensatiemaatregelen. De vraag is echter of derde landen dit zomaar zullen accepteren. Verschillende landen benadrukken dat bilaterale afspraken of akkoorden tussen de EU en haar lidstaten en derde landen hét middel blijven om in wederkerigheid eerlijke concurrentie te bereiken.

Er tekent zich een tweedeling in de Raad tussen landen die liberalisatie wensen en landen die graag zien dat de Commissie stappen onderneemt tegen oneerlijke concurrentie. Sommige landen vrezen voor hun connectiviteit en relaties met derdelanden indien de Commissie met aangescherpte regels op dit dossier komt. Daarbij vrezen enkele lidstaten dat scherpere regels effect hebben op het totale volume van luchtrechten.

Luchtvaart (open and connected Europe)

De Commissie gaf een toelichting op het op 7 juni onder de naam «*Aviation Open and Connected Europe*» gepresenteerde luchtvaartpakket. Dit pakket bestaat uit EU richtsnoeren over de interpretatie en uitvoering van de eigendom en zeggenschap met betrekking tot regels van communautaire luchtvaartmaatschappijen, en over openbare dienstverplichtingen (*PSO's, public service obligations*) en bevat voorstellen op gebied van continuïteit van luchtverkeersleiding. Over het algemeen verwelkomen lidstaten de regels omtrent een verbeterde connectiviteit in Europa.

Luchtvaartbeveiliging (laptopban)

De Commissie gaf informatie over het verbod dat de Verenigde Staten en het Verenigd Koninkrijk willen instellen op elektronica groter dan een telefoon (laptopban). De Commissie geeft aan dat zij in gesprek is met de Verenigde Staten om risico's te beoordelen en tot oplossingen te komen. Het mogelijke verbod op deze elektronica is nog niet van tafel, dat is echter wel de inzet van de Commissie. Ook in ICAO wordt over dit onderwerp gesproken.

Enkele landen geven aan de inzet van de Verenigde Staten te betreuren. Het bestrijden van terrorisme heeft de absolute prioriteit en ook de risico's van geïmproviseerde bommen in elektronische apparatuur nemen lidstaten zeer serieus. Echter, de voorgestelde maatregelen door de VS zijn niet de oplossing. Er zijn namelijk ook risico's indien deze apparatuur in het ruim wordt vervoerd.

Sociale dimensie luchtvaart

De Staatssecretaris heeft de agendering van dit onderwerp toegezegd in haar brief aan uw Kamer van 19 april 2016 (Kamerstuk 31 936, nr. 389). Nederland heeft de Commissie daarop gevraagd om de sociale dimensie in de luchtvaart (opnieuw) actief op te pakken en te agenderen en daarbij met name de witte vlekken op het terrein van «*pay to fly constructies*» en de rol en activiteiten van private arbeidsbemiddelingsbureaus in de Europese luchtvaartsector in beeld te brengen.

De Commissie steunt het door Nederland ingebrachte agendapunt en geeft aan op dit onderwerp al actie te ondernemen. In de European Aviation strategy is een paragraaf gewijd aan de sociale dimensie in de luchtvaart. Ook wordt er een *stakeholder* bijeenkomst georganiseerd over nieuwe ontwikkelingen die raken aan de sociale dimensie van de luchtvaart. Onderwerpen van aandacht zijn: de opkomende nieuwe werkgelegenheidsmodellen en werkgevermodellen in de luchtvaart, regels met betrekking tot de tewerkstellingsplaats en thuisbasis en het gebruik van tijdelijke krachten. De Commissie geeft aan dat er nog geen bewijzen zijn gevonden voor «*pay to fly*» constructies en dat er op dit moment nog geen gemeenschappelijke definitie bestaat.

Verscheidene lidstaten ondersteunen het door Nederland ingebrachte punt en onderstrepen de prioriteit van dit dossier. Deze lidstaten geven dat concurrentievermogen van luchtverkeer een belangrijk aspect is, maar dat dit samen moet gaan met een goede sociale dimensie van het luchtverkeer. Enkele lidstaten suggereren dit ook op te pakken in de verschillende verdragen met derdelanden. Een enkel land geeft aan dat strengere regels op gebied van de sociale dimensie gezien kunnen worden als een vorm van protectionisme.

Vervolg Amsterdam Declaration

Duitsland nodigt de aanwezige lidstaten en Commissie uit voor het bijwonen van de tweede *high level* dialoog over *connected* en geautomatiseerd rijden dit najaar in Frankfurt. Het doel van de dialoog is het komen tot een gecoördineerde aanpak op Europees niveau en het bevorderen van de uitwisseling van informatie, waaronder *best practices*. Nederland heeft aangegeven blij te zijn met dit structurele vervolg.

Een aantal lidstaten namen het woord en vroegen aandacht voor grensoverschrijdend testen, de belangrijke rol van data, digitalisering en de relatie tussen ontwikkelingen in de telecomsector en de toepassingen voor geautomatiseerd rijden. Hierbij is het belangrijk om oog te hebben voor privacy regelgeving en *cyber security*. Lidstaten gaven het belang aan van het ontwikkelen van een geharmoniseerd (mondiaal) regelgevingskader. In meerdere gremia staat het onderwerp op de agenda, zoals bij de Visegrad landen en de G7.

Beveiliging tegen terreurdaden in Transport en Infrastructuur

Zweden vraagt aandacht voor het gebruik van transport en infrastructuur bij het plegen van terreurdaden in Europa. Aanleiding hiervoor is de recente aanslag op voetgangers in Stockholm. Zweden benadrukt het belang van samenwerking en kennisdeling op dit punt en wordt daarbij ondersteund door verschillende andere lidstaten die geconfronteerd zijn met deze terreurdaden. Lidstaten onderzoeken de rol van digitale bescherming zoals *geofencing*, samenwerking tussen autoriteiten is daarbij van groot belang. Verschillende lidstaten benadrukken het belang van discussies in de *expert group for land transport security* (LANDSEC).

EU fietsstrategie

Luxemburg, die dit punt op de agenda heeft gezet, vraagt aandacht voor de ontwikkeling van een Europese fietsstrategie, de zogenaamde *blueprint*. Deze blauwdruk beslaat vele aspecten van het fietsen zoals gezondheidsvoordelen, reductie van CO₂ in het verkeer, mobiliteitsvoordelen en een impuls voor de lokale economie. Daarnaast geeft het aanbevelingen voor maatregelen ter bevordering van de integratie van het fietsen in relevant EU beleid en het gebruik van Europese fondsen. Het

komende jaar vinden in de EU een aantal evenementen plaats ter bevordering van het gebruik van de fiets. Tijdens Velo-City in Nijmegen is de blauwdruk van de fietsstrategie aangeboden aan Commissaris Bulc.

European Rail Traffic Management System (ERTMS) and European Train Control System (ETCS)

Luxemburg vroeg aandacht voor een spoedige uitrol van ERTMS en ETCS ten behoeve van het spoor(goederen)vervoer. Met name op de grensbaanvakken, en voor de problemen met grensoverschrijdende aansluiting van de ERTMS-systemen die in de lidstaten worden uitgerold roept Luxemburg de lidstaten op om tijdig te implementeren. Dit bevordert de veiligheid aanzienlijk.

Nederland steunde actief de Luxemburgse bijdrage en gaf het belang aan van goede samenwerking tussen onder meer lidstaten, infrastructuurbeheerders en de Commissie. De Commissie benadrukt dat digitale interoperabiliteit en compatibiliteit belangrijk zijn voor de veiligheid, dat het niet gemakkelijk is, maar dat een kentering in zicht is. Voor het einde van het jaar wil de Commissie in samenwerking met de lidstaten een ondersteunend actieplan opgesteld hebben.

Werkprogramma Estse voorzitterschap

Het inkomend Estse voorzitterschap presenteerde het programma voor het komend halfjaar. Op transport zullen de Esten inzetten op vier hoofddossiers. De Esten zullen het mobiliteitspakket verder agenderen, daarnaast wordt ingezet op de luchtvaartstrategie waaronder het verder brengen van de nieuwe basis verordening luchtvaartveiligheid en het Europese agentschap daarvoor (EASA). Ook digitaal transport is een van de speerpunten van de Esten het komen halfjaar, het voorzitterschap streeft er naar om raadsconclusies aan te nemen over digitalisering van de transportsector. Tot slot staat connectiviteit binnen de EU hoog op de Estse agenda, daarbij wordt gekeken naar financiering van infrastructuur post-2020 en zal ingezet worden op raadsconclusies met betrekking tot implementatie van Ten-T en CEF.