

Vergaderjaar 2023–2024

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 1052

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 21 december 2023

Hierbij bied ik u, mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat en de Minister voor Justitie en Veiligheid, het verslag aan van de EU-Transportraad d.d. 4 december 2023.

Via deze brief wordt de Kamer tevens geïnformeerd over het akkoord op de «Verordening goedkeuring van en het markttoezicht op niet voor de weg bestemde mobiele machines die deelnemen aan het verkeer op de openbare weg en tot wijziging van Verordening (EU) 2019/1020», evenals over de Europese fiets-verklaring. Tot slot informeer ik de Kamer over het Nederlandse standpunt t.a.v. de op 17 november jl. verschenen voorstellen van de Europese Commissie over wijzigingen in rapportageverplichtingen op het gebied van luchtvaart en wegvervoer (COM(2023) 591 en COM(2023) 592). Deze brief vervangt daarmee het BNC-fiche aangezien het hier beperkte, technische wijzigingen betreft over de rapportageverplichtingen van de lidstaten.

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

Land

Het voorzitterschap legde drie algemene oriëntaties voor aan de Raad: de herziening van de rijbewijsrichtlijn², de CBE-richtlijn³ en de Verordening rij- en rusttijden⁴. Op alle drie de voorstellen stelde de Raad een algemene oriëntatie vast.

De herziening van de Europese rijbewijsrichtlijn bevat nieuwe regelgeving over rijbewijzen, gericht op het moderniseren van het rijbewijssysteem, het verbeteren van de verkeersveiligheid, en het vereenvoudigen van de regels voor het verkrijgen van een rijbewijs. In het voorstel wordt een proefperiode voor 17-jarigen voorgesteld. Ook wordt het gebruik van digitale rijbewijzen geïntroduceerd, waarbij het recht op een fysiek rijbewijs wordt behouden. De Commissie besteedde in haar interventie speciale aandacht aan het beoordelen van de mentale en fysieke vaardigheden van bestuurders. Ze benadrukte daarbij het huidige tekort aan chauffeurs in het wegvervoer en de vergrijzende groep beroepschauffeurs.

Over de CBE-richtlijn gaf het voorzitterschap aan dat deze nu een breder scala aan verkeersovertredingen omvat, waaronder overtredingen in milieuzones. Belangrijk was ook de toevoeging van strenge regels voor gegevensbeveiliging en -bescherming. Daarbij eindigde voorheen de samenwerking tussen bevoegde autoriteiten bij het uitwisselen van persoonlijke gegevens gekoppeld aan het kenteken. Nu wordt deze uitgebreid naar het identificeren van de overtreder. Dit zal de naleving van verkeersregels verbeteren en tegelijkertijd de rechten van bestuurders en anderen beschermen. Ook is er voorgesteld om verkeersboetes te versturen in de taal van de kentekenregistratie van de auto, met de mogelijkheid voor autoriteiten om informatie in een andere taal te verstrekken.

Over de verordening rij- en rusttijden chauffeurs in het ongeregeld personenvervoer meldde het voorzitterschap dat deze meer speelruimte biedt bij het plannen van pauzes. Ze kunnen indien nodig frequenter stoppen en hebben meer keuzevrijheid wat betreft het tijdstip van hun rustpauzes, zonder verandering in de huidige netto rij- en rusttijden.

Op alle drie de voorstellen heeft Nederland ingestemd met de voorgestelde algemene oriëntatie. Over de rijbewijsrichtlijn benadrukte Nederland dat deze de verkeersveiligheid zal verbeteren en de administratieve lasten voor burgers zal verlagen. Over de medische geschiktheid om te rijden merkte Nederland op dat de huidige risico-georiënteerde aanpak in het Nederlandse systeem, de belasting voor burgers en de gezondheidszorg verlicht. Nederland heeft aangegeven deze aanpak te willen handhaven, en dit als aandachtspunt genoemd voor in de onderhandelingen met het Europees Parlement. In dat verband heeft Nederland ook gewezen op de bepaling over het beperken van het rijden met voertuigen tot 4.250 kilogram, vallend onder rijbewijscategorie B voor alternatief aangedreven voertuigen, en de wens om dit te beperken tot alleen

¹ De Transportraad is grotendeels online terug te kijken op de website van de Europese Raad. Ochtendsessie: <https://video.consilium.europa.eu/event/en/27234> Middagsessie: <https://video.consilium.europa.eu/event/en/27235>.

² BNC-fiche herziening rijbewijsrichtlijn: *Kamerstukken II 2023–2024*, 22 112, nr. 3648.

³ BNC-fiche herziening van richtlijnen over de grensoverschrijdende uitwisseling van verkeersovertredingen: *Kamerstukken II 2023–2024*, 22 112, nr. 3649.

⁴ BNC-fiche Wijziging van Verordening onderbrekingen en rusttijden ongeregeld personenvervoer: *Kamerstukken II 2023–2024*, 22 112, nr. 3730.

nul-emissievoertuigen. In het verlengde daarvan heeft Nederland een optionele training voorgesteld voor het besturen van zwaardere voertuigen om de nodige vaardigheden te ontwikkelen voor het veilig hanteren van dergelijke voertuigen die meer impact hebben bij botsingen en te maken hebben met andere verkeersregels.

Over de CBE-richtlijn heeft Nederland aangegeven dat het voorstel onveilig rijgedrag ontmoedigt en helpt bij het identificeren van buitenlandse verkeersovertreders. Ook waardeert Nederland de mogelijkheid om via RESPER toegang te krijgen tot nationale rijbewijsregisters, wat de identificatie van bestuurders vereenvoudigt. Nederland uitte echter zorgen over de mogelijke ambiguïteit in de handhaving van de richtlijn door het naast elkaar bestaan van twee juridische instrumenten voor het overdragen van administratieve verkeersboetes. Hierop is verdere verduidelijking vereist voordat de richtlijn geïmplementeerd wordt. Tenslotte heeft Nederland over de Verordening rij- en rusttijden aangegeven blij te zijn met de opname van de bepaling, waarmee extraterritoriaal gehandhaafd kan worden op de verplichtingen uit de tachograafverordening.

Enkele lidstaten onthielden zich van stemmen of stemden tegen de herziening van de rijbewijsrichtlijn en de CBE-richtlijn. Lidstaten waren over het algemeen positief over de voorstellen, met de nadruk op het verbeteren van de verkeersveiligheid en het aanpakken van uiteenlopende nationale behoeften. Met betrekking tot de rijbewijsrichtlijn benoemden verschillende lidstaten het belang van het controleren van de mentale en fysieke bekwaamheid van bestuurders, waarbij de voorkeur werd uitgesproken voor verplichte medische onderzoeken door experts naast de zelfevaluatie. Ook werd er aandacht besteed aan het tekort aan beroepschauffeurs en de noodzaak om jongere bestuurders aan te trekken. De voorstellen over begeleid rijden en een proefperiode zouden daarbij kunnen helpen. Verschillende lidstaten steunden de richtlijn, met enige zorgen over specifieke aspecten zoals de administratieve lasten, de impact op oudere bestuurders, en nationale aanpassingen voor begeleid rijden waar dat nog niet de praktijk is.

De meeste EU-lidstaten steunden ook de algemene oriëntatie op de CBE-richtlijn, hoewel sommigen bezwaren hadden tegen het uitbreiden van de reikwijdte van de richtlijn. Volgens deze lidstaten gaat dit voorbij aan het oorspronkelijke doel van de richtlijn, namelijk het verbeteren van de verkeersveiligheid. Wat betreft de verordening rij- en rusttijden, spraken de lidstaten hun steun uit. Er was over het algemeen instemming over de noodzaak van flexibiliteit voor de sector. Kritische opmerkingen werden gemaakt over mogelijke administratieve lasten bij het voorgestelde gebruik van formulieren. Doel van het voorstel is het waarborgen van de aantrekkelijkheid van de vervoerssector en het bevorderen van wegveiligheid door vermoeidheid tegen te gaan. Hierbij vonden enkele lidstaten het positief dat het voorstel rekening houdt met het seizoensgebonden karakter van de industrie.

Herziening Richtlijn gewichten en afmetingen Zware wegvoertuigen

Met betrekking tot de herziening van de richtlijn over gewichten en afmetingen⁵, heeft het voorzitterschap een update gegeven over de huidige stand van zaken van het dossier. Er is een compromis bereikt over de maximale aslast en de maximale hoogte van voertuigen. Voor het

⁵ BNC-fiche Herziening Richtlijn Gewichten en Afmetingen Zware wegvoertuigen: Kamerstukken II 2023–2024, 22 112, nr. 3783.

bereiken van een volledige overeenstemming op alle aspecten van deze richtlijn is echter nog meer tijd vereist.

Alle lidstaten waren positief over het doel van de richtlijn en de noodzaak voor vergroening. Echter, zijn er zorgen over de slijtage van de huidige infrastructuur, de kosten voor reparatie, en de impact van de lengte van voertuigen op de verkeersveiligheid. Het voorstel voor een loket voor het aanvragen van vergunningen en ontheffingen stuit daarbij ook op weerstand. De meeste lidstaten riepen op voor een gecombineerde behandeling van deze richtlijn met het recente voorstel voor een richtlijn over gecombineerd vervoer. Een groep lidstaten wenst uitzonderingen voor lange en zware voertuigen op basis van bilaterale overeenkomsten tussen landen. Het Spaans voorzitterschap concludeerde dat er meer tijd nodig is voor de behandeling van deze kwesties en riep het aankomend Belgisch voorzitterschap op om het dossier verder op te pakken.

Nederland heeft in zijn interventie waardering uitgesproken voor de inspanningen van het voorzitterschap en de Commissie met betrekking tot het voorstel. Daarbij heeft Nederland aangegeven tevreden te zijn dat de oorspronkelijk voorgestelde afmetingen grotendeels zijn aangepast in de meest recente compromistekst. Voor Nederland is het van belang dat deze afmetingen overeenkomen met de bestaande infrastructuur. Nederland heeft aangegeven de laatste wijzigingen in het voorstel te beoordelen op het mogelijke effect op de verkeersveiligheid en op het stimuleren van de overgang naar emissievrije voertuigen.

Maritiem

Het voorzitterschap benadrukte dat het van belang is om schoner, veiliger en moderner maritiem transport te bevorderen. Er zijn vier maritieme voorstellen gebundeld besproken bij de Raad: de richtlijn naleving vlaggenstaatverplichtingen⁶; de richtlijn maritiem ongevalsonderzoek⁷; de richtlijn havenstaat controle⁸; en de herziene richtlijn scheepsverontreiniging⁹.

De richtlijn naleving vlaggenstaatverplichting heeft als primaire doelstelling om regelgeving te harmoniseren met de internationale regelgeving, voornamelijk die van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO). De richtlijn havenstaatcontrole heeft ook het doel om EU regelgeving aan te laten sluiten bij IMO regelgeving en afspraken die zijn gemaakt binnen het Paris Memorandum of Understanding (Paris MoU). Het doel van de herziening Richtlijn Maritiem Ongevalsonderzoek is het gestructureerd verzamelen van informatie over ernstige ongevallen op of met kleine vissersvaartuigen waarmee de veiligheidsstandaard voor deze categorie kan worden verhoogd, de richtlijn in lijn brengen met de bestaande regelgeving van de IMO en de beschikbare kennis en capaciteit van de nationale instituten voor ongevalsonderzoek (OVV's) te verbeteren. De herziening richtlijn scheepsverontreiniging betreft aanpassingen op de bestaande richtlijn met als doel om opsporing, detectie en sanctionering van scheepsverontreinigingen te verbeteren en daarmee het milieu beter te beschermen. De Europese Commissie benadrukte het belang van digitalisering bij de vier voorstellen en daarmee het verlagen

⁶ BNC-fiche Herziening Richtlijn naleving vlaggenstaatverplichtingen: *Kamerstukken II 2023–2024, 22 112, nr. 3733.*

⁷ BNC-fiche Richtlijn Maritiem Ongevalsonderzoek: *Kamerstukken II 2023–2024, 22 112, nr. 3737.*

⁸ BNC-fiche Richtlijn havenstaatcontrole: *Kamerstukken II 2023–2024, 22 112, nr. 3736.*

⁹ BNC-fiche Herziening Richtlijn Scheepsverontreiniging: *Kamerstukken II 2023–2024, 22 112, nr. 3738.*

van de administratieve lasten. De Commissie sprak de zorg uit dat in sommige gevallen het ambitieniveau van de compromisteksten lager lag dan de oorspronkelijke commissievoorstellen. Op al deze vier maritieme voorstellen zijn algemene oriëntaties bereikt.

Nederland heeft bij alle vier maritieme voorstellen ingestemd met de algemene oriëntaties. Met betrekking tot de richtlijn naleving vlaggenstaatverplichtingen heeft Nederland benadrukt dat het belangrijk is om te risico-gestuurd toezicht in het voorstel te behouden. Ook is het belang van digitalisering en het verlagen van de administratieve lasten onder de aandacht gebracht. Met betrekking tot de herziene richtlijn scheepsverontreiniging heeft Nederland uitgesproken dat de bredere reikwijdte van de richtlijn positief is voor het milieu. Ook werd er benoemd dat er voldoende tijd moet zijn om de richtlijn om te zetten in nationale wetgeving gezien de consequenties voor de uitvoering. Nederland gaf aan daarom een grote voorstander te zijn van de voorgestelde periode van vijf jaar.

De lidstaten waren unaniem voorstander van algemene oriëntaties op de vier maritieme voorstellen. Veel lidstaten benadrukten dat het goed was dat de maritieme EU wetgeving geüpdate werd en gelijk werd getrokken met internationale afspraken zoals die van de IMO. Meerdere lidstaten benoemden dat ze blij waren met de uitbreiding van de reikwijdte van de richtlijn maritieme ongevallen onderzoek, aangezien er nu ook kleinere schepen onder zullen vallen en dit positief is voor de veiligheid. Wat betreft de richtlijn naleving vlaggenstaatverplichtingen en de richtlijn havenstaat controle gaven meerdere lidstaten aan dat het goed is dat deze in lijn werden gebracht met de IMO afspraken. Veel lidstaten gaven aan blij te zijn met de uitbreiding van de reikwijdte van de herziene richtlijn scheepsverontreiniging en de betere bescherming van het milieu, hoewel er ook een aantal lidstaten zorgen uitte over de handhaafbaarheid met de uitgebreidere reikwijdte.

Intermodaal

Verordening voor het bepalen van broeikasgasemissies van transportdienstverlening (CountEmissions EU)

Het voorzitterschap stelde tijdens Transportraad een algemene oriëntatie vast op de CountEmissions EU-verordening. Deze verordening, onderdeel van het Vergroening van vrachtvervoer-pakket, is gericht op de harmonisering van de berekening en monitoring van CO₂-emissies door transportbedrijven. Het bevat een raamwerk gebaseerd op een internationale norm¹⁰, waarmee CO₂-emissies van verschillende transportmodaliteiten berekend en vergeleken kunnen worden. De voorgestelde rapportage is optioneel, maar bij keuze voor rapportage moeten bedrijven het voorgestelde raamwerk gebruiken. Bedrijven moeten via een verificatieverplichting aantonen dat de boekhouding en de berekeningen volgens het voorgeschreven raamwerk plaatsvinden. Het MKB is vrijgesteld van de verificatieplicht.

Lidstaten gaven aan het voorstel als een evenwichtig compromis te zien en als een belangrijk instrument voor het decarboniseren van transport. Er was in het algemeen consensus over het belang van een betrouwbare en geharmoniseerde methode voor uitstootberekening. De nadruk op vrijwillige deelname en werkbaarheid voor het MKB werd verwelkomd. Vanuit de lidstaten was daarbij een focus op het verlagen van administratieve lasten en het geleidelijk implementeren van maatregelen.

¹⁰ EN ISO norm 14083:2023.

Nederland gaf aan tevreden te zijn met de huidige compromistekst en stemde in met de algemene oriëntatie. Nederland benadrukte blij te zijn dat de huidige tekst de administratieve lasten voor kleine en middelgrote ondernemingen verlagen.

Diversen

Informatiepunten Voorzitterschap

TEN-T

Het voorzitterschap gaf informatie over de voortgang van de trilogie met het Europees Parlement over het voorstel tot herziening van het Trans-Europese Transportnetwerk (TEN-T). Het Spaanse voorzitterschap lichtte toe dat er intensief is gewerkt in de trilogie met het Europees Parlement en dat er aanzienlijke vooruitgang is geboekt. Het Spaans voorzitterschap hoopt een akkoord op hoofdlijnen te bereiken tijdens een trilogie met het EP op 18 december. Afronding vindt dan plaats onder Belgisch voorzitterschap. De lidstaten gaven hun steun voor de inspanningen van voorzitterschap en gaven aan te hopen dicht bij de algemene oriëntatie te kunnen blijven.

Single European Sky 2+

Het voorzitterschap stond stil bij de ontwikkelingen rondom SES2+. Hoewel het nog niet gelukt is om tot een akkoord te komen, is er hoop dat de verschillen tussen de Raad en het Parlement kunnen worden overbrugd. De Commissie gaf aan dat het een uitdagend dossier is en flexibiliteit wordt daarom gevraagd. Een groep lidstaten, waaronder Nederland, stelde zich constructief op en spraken hun steun uit om tot een conclusie te komen voor het einde van het jaar. Ondanks de diversiteit in standpunten, blijft de Commissie hoopvol op een positieve uitkomst.

Wederzijdse rijontzeggingen

Het voorzitterschap meldt dat verschillende lidstaten om juridisch advies hebben gevraagd rondom de rechtsbasis van het voorstel wederzijdse rijontzeggingen. Het voorzitterschap hoopt hierover spoedig een opinie te krijgen van de juridische dienst van de Raad. Wel is bekend dat de EU bevoegd is om wetgeving uit te vaardigen op het gebied van transport en justitiële samenwerking in strafzaken. Via een vragenlijst heeft het voorzitterschap een beeld gekregen van de uiteenlopende situaties bij lidstaten. Hieruit bleek dat lidstaten over het algemeen een gemengd administratief en gerechtelijk systeem hebben voor het omgaan met verkeersovertredingen. Er waren geen specifieke grondwettelijke problemen gevonden in relatie tot het voorstel, maar er moeten wel garanties worden toegevoegd om het recht van beroep van bestuurders te beschermen. De Commissie heeft aangegeven te hopen op een algemene oriëntatie onder het aankomend Belgisch voorzitterschap.

Risico van ontwijking van ETS-zeevaart

Italië, Kroatië, Cyprus, Griekenland, Malta en Portugal brachten een diversienpunt in om aandacht te vragen voor het risico van ontwijkingen bij ETS-zeevaart. Hierbij werd aandacht gevraagd voor de risico's van koolstoflekage en handel naar niet-EU-havens, met nadelige economische effecten voor Europese havens en klimaateffecten voor de EU. Enkele lidstaten, waaronder Nederland, spraken hun steun uit voor de uitbreiding van ETS naar de scheepvaartsector per 1 januari 2024, maar erkenden ook de risico's voor EU-havens.

De Commissie erkende de complexiteit en het belang van deze kwestie en wees daarbij op de herzieningsclausule die de Europese Commissie in staat stelt om de werking van de wetgeving te evalueren en indien nodig aan te passen. Ze benadrukte om op dit moment de effecten van de ETS-uitbreiding naar de maritieme sector zorgvuldig te monitoren, rekening houdend met mogelijke negatieve gevolgen voor de concurrentiepositie en emissies. De Commissie benadrukte daarbij het belang van wereldwijde maatregelen en samenwerking, met name bij de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), om een effectief en consistent beleid voor de vermindering van emissies te waarborgen.

Vermoeidheid bij Europese piloten

Conform de toezegging aan uw Kamer tijdens het Commissiedebat Luchtvaart op 25 oktober jl. (Kamerstuk 31 936, nr. 1131) heeft Nederland, gesteund door Oostenrijk en België, aandacht gevraagd voor vermoeidheid bij Europese piloten en de mogelijke luchtvaartveiligheidsrisico's tot gevolg. Nederland gaf aan dat de regulatie van vluchttijden door *European Union Aviation Safety Agency (EASA)* onvoldoende wordt nageleefd door sommige luchtvaartmaatschappijen. Nederland riep op om dit verder te onderzoeken binnen EASA en te kijken hoe EASA om kan gaan met het overtreden van regels, om de veiligheid te bevorderen. Naast Oostenrijk sprak ook Letland expliciet steun uit voor dit onderwerp. De Commissie benadrukte dat EU regelgeving op dit vlak tot de hoogste standaard behoort. De Commissie geeft aan het fenomeen in de gaten te blijven houden en nodigt lidstaten ook uit om dit aan te kaarten bij de EASA via hun vertegenwoordigers.

Strategisch Belang van de Alpen voor de Europese transportconnectiviteit

Italië vroeg aandacht voor de logistieke uitdaging in het Alpen gebied. Zowel het belang van het beschermen van de natuur als het verbeteren van de verbindingen werden genoemd. Italië trok de vergelijking met de EU brede steun en coördinatie voor de *solidarity lanes* met Oekraïne en stelde voor om een soortgelijk systeem van samenwerking op te tuigen voor de Alpen. Duitsland, Oostenrijk en Roemenië spraken steun uit voor het belang van de Alpen regio en het verbeteren van de samenwerking. De Commissie benadrukte dat het een belangrijk gebied was met een kwetsbaar natuurgebied en belangrijke verbindingen. De Commissie stelde dat er daarom afgelopen jaar 700 miljoen euro geïnvesteerd was in de regio vanuit het CEF budget bovenop de eerdere 2 miljard euro. De Commissie deed geen toezeggingen om dit verder te verhogen. Verder riep de Commissie op om renovaties en modernisaties aan de belangrijke verbindingen goed af te stemmen tussen lidstaten, zodat er altijd voldoende verbindingen open zouden blijven.

De impact van de werking van de agreement between European Union and Ukraine on the carriage of freight by Road op de EU-transportsector

De Poolse, Hongaarse en Slowaakse delegaties brachten een divers punt in over de impact van de EU-Oekraïne overeenkomst op het wegtransport van goederen. Deze overeenkomst, gesloten als reactie op de Russische agressie, heeft tot doel het transport tussen de EU en Oekraïne te vergemakkelijken, maar heeft volgens de betreffende lidstaten geleid tot negatieve effecten voor EU-transportbedrijven. Ze benadrukten de noodzaak van militaire, humanitaire en financiële steun aan Oekraïne, maar vragen ook om een herziening van de overeenkomst en het herstel van het vergunningensysteem, met een uitzondering voor humanitaire en militaire transporten. EU vervoerders in de betreffende landen zien

langere wachttijden en economische achteruitgang, wat heeft geleid tot protesten en blokkades aan de grens.

Een groep lidstaten, waaronder Nederland, riepen het belang van solidariteit met Oekraïne in herinnering en om deze door te zetten. Lidstaten drongen erop de blokkade spoedig op te heffen en tegelijkertijd de onvoorwaardelijke solidariteit met Oekraïne te behouden.

De Commissie benadrukte sterk het belang van het handhaven van de overeenkomst en wees op de noodzaak van een gezamenlijke vergadering om de situatie te beoordelen. Daarbij is de Commissie fel tegen het herinvoeren van vergunningen.

Presentatie werkprogramma inkomend Belgisch EU-voorzitterschap

Het inkomend Belgisch Raadsvoorzitterschap zette haar prioriteiten en werkprogramma uiteen voor de eerste helft van 2024¹¹.

II. Goedkeuring van en het markttoezicht op niet voor de weg bestemde mobiele machines die deelnemen aan het verkeer op de openbare weg¹²

Onder het Spaans Voorzitterschap is op de Europese Verordening betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op niet voor de weg bestemde mobiele machines die deelnemen aan het verkeer op de openbare weg en tot wijziging van Verordening (EU) 2019/1020¹³ een hoog ambtelijk akkoord bereikt in COREPER op 8 november jl. Dit akkoord is formeel bekrachtigd door de Raad tijdens de bijeenkomst van de Raad voor Economische en Financiële Zaken op 9 november jl. (*Kamerstuk 21 501-07, nr. 1988*) Dit voorstel heeft als doel om de interne markt te versterken door de eisen aan mobiele machines te harmoniseren en om een hoog niveau van verkeersveiligheid te waarborgen. De Commissie introduceert daarom een nieuwe verplichting, namelijk een vereenvoudigd EU-typegoedkeuringssysteem voor mobiele machines, met technische en administratieve voorschriften en -procedures voor het op de markt brengen van mobiele machines. De raad is nu in afwachting van de positie van het Europees Parlement, zodat de trilogie van start kunnen gaan.

Nederland is overwegend positief over de compromistekst omdat veel van de door Nederland ingebrachte suggesties zijn verwerkt in de compromistekst, waaronder het aanhouden van een EU-vertegenwoordiger zodat er een contactpunt is die ten allen tijden geraadpleegd kan worden, verduidelijking in de technische en administratieve voorschriften en duidelijkheid in de verantwoordelijkheden van de diverse partijen betrokken bij de typegoedkeuring van een mobiele machine.

III. Europese fiets-verklaring

De Europese Commissie heeft op 4 oktober jl. haar Europese fiets-verklaring gepresenteerd.¹⁴ Deze verklaring is een politieke belofte dat de EU zich in zal zetten voor het stimuleren van fietsen. De Commissie wil dit doen omdat ze het volle potentieel van fietsen als modaliteit willen benutten, en fietsen erkennen als «een van de meest duurzame, toeganke-

¹¹ Uitgebreide informatie over het Belgisch voorzitterschap is te vinden op de volgende website: <https://belgian-presidency.consilium.europa.eu/en/programme/priorities/>.

¹² Kamerstuk 22 112, nr. 3676.

¹³ Verordening (EU) 2019/1020.

¹⁴ COM(2023) 566 final.

lijke en inclusieve, goedkope en gezonde vormen van transport en recreatie».¹⁵ Het kabinet steunt dit beleid van harte, aangezien het in lijn is met de bestaande Nederlandse inzet op het stimuleren van actieve mobiliteit.

Een van de voorbeelden hiervan is het benutten van het verdienpotentieel van de fietssector. De verklaring zet namelijk onder meer in op «*the development of a world-class European cycling industry*».¹⁶ Dit biedt kansen voor de Nederlandse sector, die al wereldwijd een leidende positie vervult. Ter illustratie, de totale exportwaarde van goederen en diensten voor de Nederlandse fietsensector bedroeg in 2020 1.9 miljard euro, en dit verdienpotentieel zit al geruime tijd in een stijgende trend.¹⁷

Met andere woorden, een Europese stimulering van het gebruik van de fiets is van direct belang voor Nederland. De verklaring is dan ook positief ontvangen door de Nederlandse fietssector. Het kabinet steunt daarom de wens van de Commissie om de verklaring te laten ondertekenen door het Europees Parlement en de Raad, om zo EU-brede steun te vergaren voor de beloftes in de verklaring. De beoogde ondertekening vindt naar alle waarschijnlijkheid komend halfjaar plaats.

IV. Kabinetsappreciatie voorstel voor een VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 80/2009, (EU) nr. 996/2010 en (EU) nr. 165/2014 wat betreft bepaalde rapportagevereisten op het gebied van het wegvervoer en de luchtvaart

De Europese Commissie heeft op 17 november 2023 een voorstel gedaan tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 80/2009, (EU) nr. 996/2010 en (EU) nr. 165/2014 wat betreft bepaalde rapportagevereisten op het gebied van het wegvervoer en de luchtvaart. Doel van dit voorstel is de stroomlijning van rapportageverplichtingen en terugdringing van administratieve lasten. Hieronder volgt een kabinetsappreciatie van het voorstel. Aangezien het beperkte, technische wijzigingen betreft, vervangt deze Kamerbrief het gebruikelijke BNC-fiche.

Luchtvaart

Verordening (EG) nr. 80/2009 stelt regels aan systeemverkopers en luchtvaartmaatschappijen teneinde misbruik van concurrentiepositie tegen te gaan en te waarborgen dat de consument neutrale informatie ontvangt. Het beginsel van non-discriminatie tussen luchtvaartmaatschappijen kan in deze markt in het geding komen indien een luchtvaartmaatschappij zeggenschap heeft over een systeemverkoper. Dat kan bijvoorbeeld in het geding komen doordat luchtvaartmaatschappijen niet bereid zijn om dezelfde informatie over dienstregelingen, tarieven en beschikbare capaciteit aan andere dan hun eigen systemen door te geven. Het wijzigingsvoorstel van de Commissie houdt in dat systeemverkopers geen periodieke informatie over hun eigendomsstructuur en het bestuursmodel meer hoeven te verstrekken aan de Commissie. Tegenwoordig zijn luchtvaartmaatschappijen geen eigenaar meer van systeemverkopers, zo blijkt uit een evaluatie van de Commissie en is de verplichting tot indiening van het gecontroleerde verslag daarmee dus niet langer gerechtvaardigd. Dit betekent een vermindering van de administratieve last van systeemverkopers. Ook wordt de administratieve last van de

¹⁵ European Commission, *Proposing a European Declaration on Cycling*, COM(2023) 566, blz. 3.

¹⁶ COM(2023) 566, blz. 8.

¹⁷ Rijksdienst voor Ondernemend Nederland, *Internationaal verdienpotentieel Nederlandse fietsensector*, blz. 14.

Commissie verlicht, doordat zij de opstellers van de verslagen en de verslagen zelf niet meer hoeven te beoordelen. Omdat luchtvaartmaatschappijen daar geen eigenaar meer van zijn, doet deze vermindering van de administratieve last geen afbreuk aan het gelijke speelveld. De Commissie behoudt bovendien de mogelijkheid om, indien dit nodig wordt geacht, alsnog informatie over de eigendomsstructuur en het bestuursmodel van systeemverkopers op te vragen. Het kabinet ziet daarom geen bezwaar bij dit Commissievoorstel. Dit is getoetst bij enkele stakeholders (KLM, ANVR) en ook zij hebben geen bezwaar.

De verplichting uit Verordening (EU) nr. 996/2010 van het Europees Parlement en de Raad om een veiligheidsbeoordeling op nationaal niveau te publiceren, wordt geschrapt. Deze verplichting is nu overbodig in het licht van het jaarlijkse veiligheidsonderzoek dat door het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) wordt gepubliceerd. Hiermee vervalt de verplichting voor instanties voor veiligheidsonderzoek van ongevallen en ernstige incidenten om jaarlijks een overzicht van het algemene veiligheidsniveau te publiceren. Het kabinet kan hiermee instemmen omdat, zoals het voorstel aangeeft, de jaarlijkse veiligheidsevaluatie nu wordt gepubliceerd door EASA. Het publiek wordt daarmee van het algemene veiligheidsniveau op de hoogte gehouden. Daarnaast heeft de Onderzoeksraad voor de Veiligheid wettelijk de verplichting om jaarlijks een overzicht te publiceren van de aanbevelingen en de wijze waarop aan de aanbevelingen vervolg is gegeven. Bovendien wordt het algemene veiligheidsniveau in de burgerluchtvaart nationaal ook inzichtelijk op basis van rapportages in de Staat van de Luchtvaart en de Systeemmonitor luchtvaartveiligheid die jaarlijks vanuit het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat worden gepubliceerd.

Wegvervoer

Verordening (EU) nr. 165/2014 bepaalt de verplichtingen en voorschriften met betrekking tot de constructie, de installatie, het gebruik, het testen en de controle van tachografen die in het wegvervoer worden gebruikt. Verder stelt het de voorwaarden vast over de naleving van de bepalingen betreffende tot de tachograaf. De verplichting uit Verordening (EU) nr. 165/2014 waarbij de lidstaten aan de Commissie verslag moeten uitbrengen over de lijst van werkplaatsen die tachografen mogen installeren, controleren en repareren en de verplichting voor de Commissie om deze lijsten te publiceren, wordt geschrapt. Deze lijsten hadden als nadeel dat ze slechts een momentopname van de erkende werkplaatsen gaven. Ze worden vervangen door een verplichting voor de lidstaten om deze informatie op een openbaar toegankelijke website te publiceren en voortdurend bij te werken, en voor de Commissie om de lijst van deze websites te publiceren. Het kabinet kijkt zeer positief naar deze voorgestelde aanpassing. Na consultatie met de betrokken uitvoeringsorganisaties blijkt dat dit een gewenste ontwikkeling is voor het handhavingsperspectief. Het kan helpen in de strijd tegen tachograafmanipulatie en misbruik van werkplaatskaarten. Installateurs, werkzaam bij door de RDW erkende werkplaatsen, hebben een werkplaatskaart nodig om smart tachografen te activeren, te repareren en te ijken. De kaart is een persoonsgebonden smartcard die tevens gegevens van de werkplaats bevat. De organisatie Kiwa produceert de werkplaatskaarten, in opdracht van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, en levert ze af aan hun klanten, waarbij deze kaarten jaarlijks hernieuwd moeten worden. Met dit voorstel zal Nederland de erkenningsgegevens van de werkplaatsen en gegevens over de tachograafkaarten op een gepaste locatie moeten publiceren. Zo lang dit veilig geplaatst kan worden waarbij ook de privacywetgeving AVG gerespecteerd worden, kan RDW deze informatie

bijhouden. Daarbij zal het echter ook vanuit de Kiwa wekelijkse informatie over de afgegeven kaarten moeten ontvangen. De precieze vormgeving van dit proces moet nog verder worden uitgewerkt, maar het voorstel wordt als een positieve stap beschouwd.

V. Kabinetsappreciatie voorstel voor een BESLUIT VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD tot wijziging van Richtlijnen 2009/12/EG, 2009/33/EG en (EU) 2022/1999 van het Europees Parlement en de Raad en Richtlijn 96/67/EG van de Raad wat betreft bepaalde rapportagevereisten op het gebied van wegvervoer en luchtvaart

Het voorstel van de Commissie van 17 november 2023 richt zich op het stroomlijnen van de rapportageverplichtingen in het vervoersbeleid, met speciale aandacht voor wegvervoer en luchtvaart. Het gaat om het verminderen van de frequentie van rapportages en het schrappen van bepaalde rapportageverplichtingen. Voorgesteld wordt om de rapportagefrequenties in het kader van richtlijn 2009/33 over schone voertuigen en de rapportage uit richtlijn 2022/1999 over het vervoer van gevaarlijke goederen aan te passen. Daarbij worden rapportageverplichtingen geschrapt, zoals die betreffende de lijsten van luchthavens onderworpen aan grondafhandelingsdiensten m.b.t. Richtlijn 96/67 en luchthavengelden m.b.t. richtlijn 2009/12. Aangezien ook dit Commissievoorstel beperkte, technische wijzigingen betreft, vervangt deze Kamerbrief het gebruikelijke BNC-fiche.

Schone voertuigen

De Commissie stelt versoepelingen voor met betrekking tot de rapportageverplichting in het kader van richtlijn 2009/33 betreffende schone voertuigen. Ten eerste wordt voorgesteld dat de rapportagefrequentie wordt veranderd van eens in de drie jaar naar eens in de vijf jaar. Dit betekent dat de eerste rapportage uiterlijk op 18 april 2026 bij de Europese Commissie ingediend moet zijn, met een referentieperiode van 2 augustus 2021 tot en met 31 december 2025. De tweede rapportage, volgens deze nieuwe regeling, zou dan vijf jaar later plaatsvinden in plaats van drie jaar later. Dit sluit beter aan bij de tweede referentieperiode die loopt van 1 januari 2026 tot en met 31 december 2030. Het kabinet instemmen met de voorgestelde wijziging.

Gevaarlijke goederen

De Commissie poogt de Richtlijn 2022/1999 te vereenvoudigen, die gaat over rapportage aan de Commissie over het vervoer van gevaarlijke goederen. Het voorstel is om in plaats van jaarlijks, tweejaarlijks te rapporteren aan de Commissie. Het doel om de rapportages te vereenvoudigen wordt echter niet bereikt met deze wijziging. De informatie moet nog steeds van ieder kalenderjaar worden aangeleverd, en dus jaarlijks bijgehouden worden. Enkel de daadwerkelijke aanbidding van de informatie aan de Commissie is periodiek in plaats van ieder jaar. In de praktijk wijzigt er dus weinig voor Nederland. Hoewel het nut niet evident is, heeft het kabinet ook geen bezwaar tegen de voorgestelde aanpassing gezien het geringe effect. Er zijn echter wel twee aandachtspunten. Ten eerste vraagt het kabinet aandacht voor de veranderingen in terminologie die het voorstel introduceert, aangezien deze afwijkt van de huidige bewoordingen in de richtlijn. De terminologie wijkt af in de Nederlandse vertaling van het voorstel. Dit zou tot verwarring kunnen leiden en wordt daarom door het kabinet als onwenselijk beschouwd. Het kabinet pleit daarom voor een uniforme terminologie, zodat de rapportagevereisten in lijn zijn met de huidige formulering in de richtlijn. Ten tweede loopt er

separaat een traject op deze richtlijn over de gedelegeerde handelingen. Het is voor het kabinet belangrijk dat deze wijziging van de richtlijn het proces over de gedelegeerde handelingen niet vertraagd of dwarsboomt.

Luchthavens

De Commissie stelt kleine wijzigingen voor in Richtlijn 96/67/EG en Richtlijn 2009/12/EG over luchthavens. Ten eerste wordt er voorgesteld om de volgende onderdelen te verwijderen uit Richtlijn 96/67/EG: de verplichting voor de lidstaten om de Commissie te informeren van de lijst van luchthavens die onderworpen zijn aan de verplichting om de regels inzake grondafhandelingsdiensten uit Richtlijn 96/67/EG en daarbij ook de verplichting van de Commissie om die lijst bekend te maken. Ten tweede wordt er door de Commissie voorgesteld om de verplichting voor de lidstaten om de lijst te publiceren van de luchthavens waarop de regels inzake luchthavengelden van Richtlijn 2009/12/EG van toepassing zijn, zou worden geschrapt. Het kabinet kan instemmen met deze voorgestelde wijzigingen. Het betreft luchthavens met meer dan 5 miljoen passagiers per jaar; in Nederland gaat dat om Schiphol. Voor Schiphol en vergelijkbare luchthavens in andere EU-lidstaten betekent dit dat ze niet langer actief rapportages hoeven te publiceren. Dit biedt relatief weinig verlichting van administratieve lasten. Het verzamelen van de benodigde gegevens vormt namelijk de grootste inspanning voor de betreffende luchthavens en die verplichting blijft bestaan. Het kabinet zal waakzaam blijven voor mogelijke extra eisen die aan het voorstel kunnen worden toegevoegd.