

Vergaderjaar 2017–2018

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 673

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 15 november 2017

Hierbij doe ik u toekomen, mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, de geannoteerde agenda van de Transportraad die op 5 december in Brussel plaatsvindt. De inhoud geeft de meest recente stand van zaken weer. Mocht de agenda van de Transportraad op belangrijke punten veranderen, dan zal ik u hierover informeren.

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

TRANSPORTRAAD, 5 december 2017

Op 5 december a.s. zal de Transportraad onder Ests Voorzitterschap plaatsvinden. Er zal naar verwachting een beleidsdebat gevoerd worden over de derde pijler van het mobiliteitspakket, de wegbeprijzing. Over de twee overige pijlers, de interne markt en de sociale dimensie, zal het Voorzitterschap een voortgangsrapportage uitbrengen. Voorts zal er gesproken worden over concurrentie in de luchtvaart en passagiersrechten binnen het spoorverkeer. Er zullen Raadsconclusies worden aangenomen over het trans-Europese transportnetwerk (TEN-T), digitalisering van de transportsector en over het *Global Navigation Satellite System* (GNSS) van de EU. Op 16 november zal de definitieve agenda van de Raad worden vastgesteld. Bij eventuele wijzigingen zult u tijdens het AO nader worden geïnformeerd.

Concurrentie in de luchtvaart

Inhoud

Op dit moment wordt in de raadwerkgroepen gesproken over het Commissievoorstel¹ voor een verbeterde bescherming van mededinging in de luchtvaart, als onderdeel van de Europese luchtvaartstrategie. De insteek van het Commissievoorstel is dat de nieuwe regelgeving effectievere bescherming biedt tegen discriminatoire praktijken en oneigenlijke subsidiëring van luchtvaartmaatschappijen uit derde landen.² Ten opzichte van de van kracht zijnde verordening zijn drie aanpassingen aangebracht: 1) de reikwijdte waarbinnen landen over kunnen gaan tot het nemen van tegenmaatregelen is verbreed, 2) het proces van klacht en onderzoek is uitgebreid, en 3) de op te leggen maatregelen tegen maatschappijen worden verruimd indien er daadwerkelijk sprake blijkt te zijn van oneerlijke concurrentie. Tijdens de Transportraad zal het Estse Voorzitterschap een verslag presenteren over de voortgang van de besprekingen.

Inzet Nederland

Het kabinet is van oordeel dat het goed is dat de Commissie een instrument heeft ontwikkeld om handhavend op te kunnen treden als luchtvaartmaatschappijen van buiten de EU oneerlijk concurreren op de Europese luchtvaartmarkt. Het versterken van de concurrentiekracht van de Europese luchtvaartsector vraagt een gecoördineerde inzet vanuit de EU. Consumenten zijn hier op de lange termijn het meeste bij gebaat. Het kabinet plaatst wel vraagtekens bij de reikwijdte van dit instrument. Het is de vraag of derde landen de eventuele onderzoeken en herstelmaatregelen zomaar zullen accepteren. Zoals de Commissie in haar overwegingen aangeeft, zijn bilaterale luchtvaartverdragen of luchtvaartakkoorden tussen de EU en haar lidstaten en derde landen hét middel om in wederkerigheid afspraken te maken over eerlijke concurrentie. Om de verordening effectief in te kunnen zetten, zal het voorstel op enkele punten aangescherpt moeten worden. Duidelijk moet worden wat precies het onderwerp van onderzoek is, de samenwerking met lidstaten moet beter beschreven worden en de verhouding met bilaterale verdragen moet glashelder zijn.

¹ COM(2015)258.

² Zie ook het BNC-fiche van 8 september jl. (Kamerstuk 22 112, nr. 2387)

Indicatie krachtenveld

De discussie verloopt momenteel constructief. Desalniettemin heeft een groot aantal lidstaten grote bezwaren tegen de tekst. Deze lidstaten vrezen vooral voor een verlies aan connectiviteit als de verordening daadwerkelijk van kracht zou worden. Ze zijn van mening dat bilaterale verdragen voorrang hebben boven de verordening. Een aantal van oudsher grote luchtvaartlanden hecht juist groot belang aan een nieuwe effectieve verordening. Nederland is positief kritisch.

Mobiliteitspakket

Inhoud

De Commissie heeft in mei jl. het EU Mobiliteitspakket³ uitgebracht en deze voorstellen tijdens de vorige Transportraad van 8 juni jongstleden gepresenteerd; zie hiervoor ook het verslag⁴ van de Transportraad zoals aan Uw Kamer gestuurd op 26 juni 2017. Het Mobiliteitspakket betreft voorstellen voor het wegvervoer die kunnen worden onderverdeeld in drie pijlers: 1) interne markt, 2) sociale dimensie, en (3) wegbeprijzing en duurzaam transport. Afgelopen maanden hebben in de raads werkgroepen discussies over alle drie de pijlers plaatsgevonden, waarbij de nadruk lag op de voorstellen van de pijlers interne markt en sociale dimensie. Het Estse Voorzitterschap heeft aangegeven tijdens de aankomende Transportraad geen besluitvorming te voorzien over deze voorstellen. Voor de pijlers interne markt en sociale dimensie zal het Estse Voorzitterschap een voortgangsverslag presenteren, voor de pijler wegbeprijzing is een beleidsdebat voorzien.

Inzet Nederland

Nederland heeft met betrekking tot de voorstellen een studievoorbehoud gemaakt. Conform toezegging aan de Tweede Kamer worden de effecten van de voorstellen op de Nederlandse transportsector onderzocht. De Tweede Kamer zal hiervoor nog dit jaar worden geïnformeerd. In dit onderzoek wordt onder andere gekeken naar de lastenverzwaring voor de sector, de concurrentiepositie en de gevolgen voor kleine ondernemers. De planning is erop gericht om het onderzoek voor het einde van het jaar gereed te hebben, conform de toezegging aan de Kamer.

Indicatie krachtenveld

De posities van lidstaten op de voorstellen zijn veelal niet definitief; veel lidstaten hebben net als Nederland een studievoorbehoud gemaakt.⁵ In het algemeen kan voor wat betreft de marktpijler en sociale pijler worden geconstateerd dat op onderdelen, zoals cabotage, rij- en rusttijden en de toepassing van de detacheringsregels, er een zekere oost-westtegenstelling zichtbaar is. De onderhandelingen over wegbeprijzing bevinden zich in een zeer vroeg stadium waardoor over het krachtenveld nog weinig te zeggen valt. De teksten worden nog bestudeerd. Diverse lidstaten die momenteel een vignet kennen, hebben zich uitgesproken tegen het uitfaseren van dit instrument. Verder hebben meerdere lidstaten zich uitgesproken tegen het oormerken van inkomsten uit een congestieheffing. Voor de herziene EETS-richtlijn is het beeld dat de voorstellen in algemene zin op draagvlak kunnen rekenen bij een

³ https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2017-05-31-europe-on-the-move_en

⁴ Kamerstuk 21 501-33, nr. 659

⁵ Kamerstuk 34 734, nr. 14

meerderheid van de lidstaten. Ik verwijs hierbij eveneens graag naar de Kamerbrief hierover van 22 september jl.⁶.

Raadsconclusies GNSS

Inhoud

De Raad is voornemens conclusies vast te stellen over de uitvoering van de Europese programma's voor satellietnavigatie Galileo en Egnos (GNSS⁷). Verordeningen (EU) No 1285/2013 en 512/2014 van het Europees parlement en de Raad vormen de basis hiervoor. Beide verordeningen voorzien in een tussentijdse evaluatie van het GNSS-programma en van het functioneren van het Europese GNSS Agentschap GSA.

Mede op basis van een studie van PWC heeft de Europese Commissie een verslag⁸ uitgebracht met de conclusies van deze tussentijdse evaluatie.

Uit het verslag van de Commissie blijkt dat de uitvoering van de programma's goed verloopt en binnen de financiële enveloppe blijft.

Voornaamste mijlpalen waren het volledig operationeel worden van Egnos⁹ en de afkondiging van de initiële services van Galileo¹⁰ in december 2016. Verbeterpunten betreffen met name de vereenvoudiging van het bestuur en het besluitvormingsproces binnen de programma's. In samenhang met andere ruimtevaartprogramma's van de EU (Copernicus) suggereert het verslag van de Commissie een mogelijke verbreding van taken van het Agentschap.

Het functioneren van het GNSS Agentschap GSA, dat geleidelijk verantwoordelijk wordt voor de exploitatie van het systeem en verantwoordelijk is voor security en marketing, is positief beoordeeld. In het verslag worden zorgen geuit over de uitvoerende capaciteit en het vermogen om op het hoofdkantoor in Praag gekwalificeerde krachten aan te trekken.

Inzet Nederland

Nederland herkent de uitkomsten in het verslag van de Commissie en steunt het grootste deel van de concept raadsconclusies. Voor Nederland belangrijke elementen in de raadsconclusies zijn: 1) verbetering van het bestuur en het stroomlijnen van de besluitvormingsprocedures van de programma's; deze kan in de toekomst verder worden doorgevoerd omdat de programma's dan in de operationele fase zijn, 2) daar waar sprake is van aanpassing van de taken van het GNSS Agentschap dient gewaakt te worden voor overlap met taken van ESA, 3) Nederland steunt het bezien van synergie met defensieactiviteiten, maar onderstreept het civiele karakter van Galileo en Egnos, 4) het tijdig completeren van de systemen is van belang, zoals het lanceren van de nog geplande satellieten, waarbij een gedegen afweging is gemaakt tussen snelheid en risico's, en 5) de noodzaak om voldoende middelen in de begroting 2020 en verder te reserveren voor de doorontwikkeling van de systemen en een goed beheer daarvan.

Indicatie krachtenveld

De raadsconclusies worden breed gesteund. De huidige discussie richt zich voornamelijk op het (toekomstig) bestuur van de programma's, waarbij een aantal LS een grotere rol wil voor de lidstaten; Nederland en

⁶ Idem

⁷ Global Navigation Satellite Systems

⁸ COM(2017) 616 final

⁹ European Geostationary Navigation Overlay System; een systeem dat het Amerikaanse GPS betrouwbaar maakt voor o.a. gebruik in de luchtvaart

¹⁰ Galileo: Europees systeem voor wereldwijd satellietnavigatie, vergelijkbaar met bijv. GPS

anderen zijn voorstander van het handhaven van de rol van de Commissie om het evenwicht in de uitvoering van het programma te borgen. Daarnaast is er discussie over de mate waarin richting wordt gegeven aan een uitbreiding van de taken van het GNSS Agentschap naar andere ruimtevaartprogramma's. Een dergelijke uitbreiding dient zorgvuldig te worden onderzocht om overlap met andere organisaties te voorkomen. Tot slot is er discussie over de mate waarin het gebruik van de Europese systemen kan worden gestimuleerd ten opzichte van het gebruik van andere systemen, zoals die van Rusland en China. Nederland is hierin terughoudend omdat toekomstig gebruik gebaseerd is op het «*multiconstellation*» concept, de mogelijkheid om van meerdere systemen signalen te kunnen ontvangen, en Galileo hiervan deel zal gaan uitmaken. Daarbij is Nederland voor de benadering om per geval te bezien of voorschrijven nodig is, bijvoorbeeld in de veiligheidshoek.

Raadsconclusies digitalisering transportsector

Inhoud

Het Voorzitterschap is voornemens de Raad conclusies te laten aannemen over de digitalisering van transport. Deze beogen een gemeenschappelijke beleidslijn te formuleren over de noodzakelijke acties met betrekking tot de digitalisering van goederen- en personenvervoer. Dit onderwerp staat hoog op de agenda door de inzet van de Commissie ten aanzien van de digitale interne markt, de *digital single market*. Momenteel ontbeert de digitale interne markt een effectieve en coherente vertaling van digitaliseringsaspecten naar de transport en logistiek. Digitalisering in de transport en logistiek kan een grote bijdrage leveren aan een sterkere interne markt, snellere realisatie van de duurzaamheidsdoelen, de concurrentie- en innovatiekracht van Europa en het verbeteren van de veiligheid in de sector. Daarbij kent het ook verschillende uitdagingen, zoals databeveiliging en potentiële cyberaanvallen, en het waarborgen van privacy.

De ontwerptekst stelt voor dat lidstaten en de Commissie vanuit het beginsel van vrij verkeer van data in de EU gezamenlijk optrekken, zodat: 1) data probleemloos tussen de verschillende partijen (overheden en bedrijven) in de mobiliteitsketen kan worden uitgewisseld, bijvoorbeeld over waar goederen en transportmiddelen zich bevinden, 2) vanuit kwalitatief goede en integere data en beveiligde systemen nieuwe diensten kunnen worden ontwikkeld, 3) slim transport en logistiek, zoals slimme mobiliteit en autonoom rijden, mogelijk worden, 4) efficiëntere handhaving en samenwerking in de handhavingketen mogelijk wordt met een substantiële vermindering van administratieve lasten, en 5) de focus van werken op basis van documenten wordt verschoven naar het delen van data.

Inzet Nederland

Het kabinet is van mening dat digitalisering van transport een belangrijke beleidsdoelstelling is. Digitalisering biedt vele kansen en het kabinet steunt de verschillende doelen van de raadsconclusies. Evenwel is het kabinet geen voorstander van het benoemen van vrij verkeer van data als vijfde EU-vrijheid. Hiervoor ontbreekt een politiek-juridische en strategische analyse over de voor- en nadelen. Daarnaast speelt dat volledige vrijheid van data, in het geval van data als vijfde EU-vrijheid, onvoorziene en negatieve gevolgen kan hebben voor bestaande IT-systemen, waar reeds miljarden in zijn geïnvesteerd en die essentieel zijn voor de reguliere bedrijfsvoering. Bovenstaande in acht nemende kan Nederland instemmen met de raadsconclusies.

Indicatie krachtenveld

Sinds mei 2017 is onderhandeld over de concepttekst van de Raadsconclusies. In het algemeen kan worden geconstateerd dat de huidige tekst breed gedragen wordt door de lidstaten, waarbij de discussie zich vooral richt op het al dan niet benoemen van vrij verkeer van data als vijfde EU-vrijheid.

Raadsconclusies Trans-European Transport Network (TEN-T)

Inhoud

Het Voorzitterschap is van plan de Raad conclusies vast te laten stellen over het beleid voor het trans-Europese Transport Netwerk (TEN-T) en de financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen, de Connecting Europe Facility (CEF). Deze raadsconclusies volgen nadat de ministers van Transport en Energie spraken over dit beleid tijdens de informele raad op 20 september 2017 te Tallinn.¹¹ In de raadsconclusies wordt stilgestaan bij het belang en de resultaten van het TEN-T beleid om de van oorsprong nationale infrastructuurnetwerken aaneen te sluiten, bottlenecks te verwijderen, technische barrières weg te nemen en een duurzaam vervoersnetwerk tot stand te brengen. Ook wordt ingegaan op de grote veranderingen op het gebied van digitalisering, verduurzaming en multimodaliteit. Een sterk CEF draagt bij aan het realiseren van deze veranderingen.

Inzet Nederland

Nederland ondersteunt het beleid om de van oorsprong 28 nationale netten te verknopen tot één grensoverschrijdend trans-Europees vervoersnetwerk. Het gaat daarbij niet alleen om de ontwikkeling en aansluiting van het eigen nationale netwerk, maar ook om de netwerken in Europa waar Nederlandse burgers en transportondernemingen gebruik van maken. Nederland heeft er bovendien baat bij dat ook andere lidstaten gebruik gaan maken van nieuwe innovatieve en duurzame vervoersconcepten. Op verzoek van Nederland wordt in de raadsconclusies tevens aandacht besteed aan het belang van de spoorgoederen-corridor en de *last-mile* verbindingen in stedelijke gebieden. Nederland wil niet vooruitlopen op discussies over de hoogte van het budget van programma's zoals het CEF binnen het volgende MFK. In de context van een kleinere (als gevolg van het Britse vertrek uit de EU) en met name moderne begroting, is slimme en duurzame transportinfrastructuur wat Nederland betreft ook na 2020 van groot belang. Dit sluit aan bij de prioriteiten innovatie en duurzaamheid die NL graag gereflecteerd ziet in het volgende MFK. Tot slot, voor de realisatie van de Europese netwerken blijft een goede mix van subsidies en innovatieve financiële instrumenten van belang. In dit opzicht is Nederland positief over het feit dat de Raad erkent dat projecten die opbrengsten generen geschikter zijn voor het gebruik van innovatieve financiële instrumenten (EFSI), terwijl een subsidie component van belang is voor projecten zonder opbrengst. Bovenstaande in acht nemende kan Nederland instemmen met de raadsconclusies.

Indicatie krachtenveld

Het door de Commissie ingezette TEN-T beleid kan op bredere steun rekenen van alle lidstaten. Naar verwachting zal een overgrote

¹¹ Kamerstuk 21 501-33, nr. 671

meerderheid steun willen uitspreken voor het ingezette beleid zonder vooruit te willen lopen op de onderhandelingen in het kader van het MFK.

Diversen

Passagiersrechten spoorverkeer

Naar verwachting zal het Voorzitterschap een korte presentatie geven van de voortgang inzake het Commissievoorstel tot herschikking van de verordening *Rail Passenger Rights*. Er is geen uitgebreide bespreking voorzien. Uw Kamer heeft hiervoor op 3 november jl. het BNC-fiche¹² ontvangen. Nederland staat in het algemeen positief tegenover verbetering van de consumentenbescherming in het spoorvervoer.

Low-emission mobility package

Op 8 november jl. presenteerde de Commissie een voorstel voor CO₂ normen van motorvoertuigen. Naar verwachting zal de Commissie dit voorstel tijdens de Raad toelichten. Er is geen beleidsdebat voorzien. Uw Kamer zal over dit voorstel via de reguliere BNC-procedure nader worden geïnformeerd.

Werkprogramma nieuw Voorzitterschap

Inkomend Voorzitter Bulgarije zal een toelichting geven op zijn programma.

¹² Kamerstuk 22 112, nr 2419.