

Vergaderjaar 2019–2020

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 788**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 november 2019

Hierbij doe ik u toekomen de geannoteerde agenda van de Transportraad die op 2 december a.s. 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 tijdens het Algemeen Overleg van 21 november a.s. informeren.

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

## **TRANSPORTRAAD, 2 december**

Op 2 december a.s. zal de Transportraad onder Fins Voorzitterschap plaatsvinden. Het Voorzitterschap streeft naar het bereiken van een algemene oriëntatie t.a.v. het voorstel Eurovignetrichtlijn, het stroomlijnen van vergunningsprocedures op het TEN-T netwerk, Passagiersrechten spoor en Raadconclusies Europese Rekenkamerverslag SESAR.

### **Eurovignetrichtlijn**

#### Inhoud

De voorstellen tot wijziging van de Eurovignetrichtlijn (1999/62/EG) maken onderdeel uit van het Eerste mobiliteitspakket dat in zomer 2017 is gepresenteerd. Het betreft twee voorstellen COM(275)2017 en COM(276)2017, omdat verschillende onderdelen in de richtlijn een andere grondslag kennen<sup>1</sup>. De richtlijn geeft het kader voor wegbeprijzing in de EU. Met het voorstel wordt het toepassingsbereik uitgebreid naar alle voertuigen. Daarbij heeft de Commissie voorgesteld het instrument vignet (tijdsgebonden heffing) af te schaffen ten faveure van een afstandgebaseerde heffing, inkomsten uit een congestieheffing te oormerken, toekomstige heffingen verplicht te baseren op CO<sub>2</sub> in plaats van de huidige euro-emissieklassen en een te scherpe rapportageverplichting op te nemen. Het verplichte minimum Mrb-tarief (motorrijtuigenbelasting-tarief) voor vrachtvoertuigen boven de 12 ton zou over een periode van vijf jaar worden teruggebracht naar € 0.

In de Transportraad van 2 december 2019 wordt beoogd een algemene oriëntatie te bereiken.

#### Inzet Nederland

Nederland vindt het belangrijk dat de bevoegdheid om al dan niet wegbeprijzing in te voeren een nationale bevoegdheid is en blijft. Nederland staat verder positief tegenover het uitbreiden van de reikwijdte van de richtlijn naar bussen, touringcars, personen- en bestelvoertuigen. Nederland kan zich vinden in de verlaging van het Mrb-tarief voor vrachtvoertuigen, omdat het heffen daarvan een nationale keuze blijft. Nederland is tegen het verplicht afschaffen van vignetten, omdat de keuze welk instrument wordt toegepast, tot de nationale competentie van een lidstaat hoort. Dit geldt ook voor de voorgenomen oormerking bij toepassing van nieuwe instrumenten. Voor personenvoertuigen lijkt inmiddels de benodigde flexibiliteit bereikt. Over het kader voor vrachtvoertuigen, wordt nog onderhandeld. Voor Nederland zijn de belangrijke punten hierbij vooral het behoud van vignetten voor vracht, de grondslag voor tariefdifferentiatie, de voorgestelde verplichting om op termijn vanaf 3,5 ton te heffen bij een nationaal systeem (waar nu een uitzonderingsmogelijkheid geldt tussen 3,5 en 12 ton) en een voorgestelde verplichte externe kosten heffing voor vrachtvoertuigen.

#### Indicatie krachtenveld

Het krachtenveld op dit dossier is divers doordat de meeste lidstaten reeds wegbeprijzing hebben ingevoerd, waarbij de vorm (tijdsgebonden, afstandsgerateerd, tolwegen), de betrokken voertuigen als ook de wegen (wegennet) sterk variëren. De meeste lidstaten hebben, net als Nederland, gepleit voor een maximaal behoud van flexibiliteit inzake de keuze van invoeren wegbeprijzing om rekening te houden met nationale

<sup>1</sup> Zie ook het BNC-fiche van 26 juni 2017, Kamerstuk 34 734, nr. 9

omstandigheden. Ook de uitgebreide rapportageverplichting is door meerdere lidstaten afgekeurd. Verder lijken de meeste lidstaten te kunnen instemmen een verplichte tariefdifferentiatie op grond van CO<sub>2</sub>-emissies voor vrachtvoertuigen in plaats van de huidige euro-emissieklassen. De discussie is nog lopende. De precieze uitkomst is daarom nog niet te voorspellen.

## **Stroomlijnen vergunningprocedures op het TEN-T netwerk**

### Inhoud

Op dit moment is nog niet duidelijk of het Fins voorzitterschap het voorstel voor een *richtlijn* tot het stroomlijnen van vergunningprocedures op het TEN-T netwerk ter besluitvorming of als voortgangsverslag zal agenderen. Het oorspronkelijke commissievoorstel betreft een voorstel voor een *verordening* om de realisatie van projecten op het trans-Europese Transportnetwerk (TEN-T) te versnellen door de vergunningprocedures te stroomlijnen<sup>2</sup>. Dit voorstel beslaat naast infrastructurele projecten, ook projecten ter realisatie van alternatieve brandstof-laadinfrastructuur, multimodale overslagpunten en projecten op het gebied van interoperabiliteit. Het voorstel komt er in essentie op neer dat voor deze projecten alle benodigde vergunningen worden geïntegreerd in één raambesluit, elke lidstaat één bevoegd gezag aanwijst dat verantwoordelijk wordt voor het faciliteren van de vergunningsprocedure(s) en er een maximale totale duur van drie jaar voor het vergunningsverleningsproces komt.

### Inzet Nederland

Mocht het Fins voorzitterschap besluiten het voorstel als algemene oriëntatie te agenderen dan kan Nederland daarmee in de Transportraad instemmen. Nederland staat welwillend tegenover het doel om de realisatie van het TEN-T-netwerk te bespoedigen maar wil graag de flexibiliteit van het eigen nationale stelsel behouden. Het Nederlandse voorstel om de verordening om te zetten in een richtlijn is overgenomen. Conform Nederlandse inzet is de richtlijn bovendien minder vergaand en biedt deze meer flexibiliteit en mogelijkheden voor maatwerk. De eerder gestelde termijn van drie jaar is verschoven naar vier jaar. Overschrijding van deze termijn heeft geen juridische gevolgen maar dient door het bevoegd gezag wel verantwoord te worden. In het voorstel voor een richtlijn wordt juist de mogelijkheid geboden om met verschillende besluitvormingsmomenten, conform Nederlandse werkwijze, te werken. Tevens is er niet meer sprake van één centraal bevoegd gezag voor alle mogelijke projecten op het TEN-T-netwerk, maar kan per project worden gezien wie als coördinerend gezag optreedt. Dat komt ook tegemoet aan de Nederlandse werkwijze. Tot slot is de scope van projecten beperkt tot infrastructurele projecten.

### Krachtenveld

Uit de onderhandelingen die tot nu toe hebben plaatsgevonden blijkt dat de meeste landen zich kunnen vinden in het voorstel omdat het voorzitterschap tegemoet is gekomen aan veel van de bezwaren. De Commissie heeft aangegeven het onderhavige voorstel voor een richtlijn al een aanzienlijke afzwakking te vinden en om die reden geen onderhandelingsruimte meer te hebben. Het Europees Parlement heeft begin 2019 reeds een voorlopige positie bepaald over het voorstel tot een verordening. Op

<sup>2</sup> Zie ook het BNC-fiche van 13 juli jl., Kamerstuk 22 122, nr. 2650

dit moment is niet bekend hoe het nieuwe parlement invulling wil gaan geven aan de trilogie.

## **Passagiersrechten Spoor**

### Inhoud

Conform de ambitie van het Finse voorzitterschap zal de Raad trachten te komen tot een algemene oriëntatie over de herschikking van de verordening betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer. Met dit voorstel streeft de Commissie naar een evenwicht tussen het versterken van de passagiersrechten en het beperken van de lasten voor spoorwegondernemingen, onder meer door het versterken van de rechten van personen met een handicap of beperkte mobiliteit en door betere informatievoorziening voor reizigers bij het boeken van een reis.

### Inzet Nederland

Nederland staat in algemene zin positief tegenover het voorstel. Nederland onderschrijft de wenselijkheid om passagiersrechten te versterken, in het bijzonder ten aanzien van reizigers met een handicap of een beperkte mobiliteit. In raadswerkgroepverband heeft Nederland met name aandacht gevraagd voor het handhaven van het Commissievoorstel om de mogelijkheid af te schaffen om bepaalde spoorvervoerdiensten gedeeltelijk vrij te stellen van de toepassing van de verordening. Dit betreft onder meer het meenemen van fietsen aan boord van treinen, vergoeding en assistentie bij vertraging en het informeren van passagiers over hun rechten. Aangezien in Nederland van de vrijstellingen geen gebruik wordt gemaakt, heeft het beperken hiervan voor de toepassing in Nederland geen consequenties. Het beperken van de vrijstellingen in andere lidstaten draagt daarentegen bij aan de versterking van de interne markt, dankzij een gelijk speelveld en aan duidelijkheid voor reizigers over hun rechten en verbetering van die rechten, in het bijzonder bij grensoverschrijdende treinreizen. Hiernaast heeft Nederland aandacht gevraagd voor de duidelijkheid van de in de conceptverordening opgenomen bepalingen en de proportionaliteit ervan. De Kamer is over de Nederlandse inzet geïnformeerd bij BNC-fiche van 3 november 2017 (Kamerstuk 22 112, nr. 2419).

### Indicatie krachtenveld

Nederland bevindt zich als een van de vijf lidstaten waarin van de vrijstellingsmogelijkheid geen gebruik wordt gemaakt, in een minderheid die het Commissievoorstel op dit punt wenst te handhaven.

## **Raadsconclusies Europese Rekenkamerverslag SESAR**

### Inhoud

Op de agenda van de Raad staan de Raadsconclusies over het Speciaal verslag van de Europese Rekenkamer over SESAR (Single European Sky ATM Research) getiteld «De EU-regelgeving voor de modernisering van het luchtverkeersbeheer heeft een toegevoegde waarde – maar de financiering was grotendeels overbodig». De Rekenkamer heeft geconcludeerd dat een aanzienlijk bedrag aan subsidies is toegekend zonder toereikende prioriteitsstelling en dat technische overwegingen hierin een te kleine rol hebben gespeeld. Ook zijn belangenconflicten in de huidige opzet van het management van de SESAR implementatie met daarin een leidende rol voor de industriepartijen, onvoldoende tegengegaan.

### Inzet Nederland

Nederland steunt de conclusies zoals voorgelegd aan de Raad. Het belangrijkste aspect hierin betreft de uitnodiging aan de Commissie om een voorstel te maken voor een verbeterde opzet van het management van de implementatie van de SESAR technologie.

### Indicatie krachtenveld

De Raadsconclusies vereisen unanieme instemming van de Raad en zullen naar verwachting aanvaard worden.