

Vergaderjaar 2024–2025

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 1129

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 20 mei 2025

Hierbij ontvangt u de geannoteerde agenda van de Transportraad van 5 juni a.s. te Luxemburg, mede namens de Minister van Justitie en Veiligheid.

De inhoud van deze geannoteerde agenda geeft de meest recente stand van zaken weer. Er is nog geen officiële agenda voor deze Transportraad gepubliceerd. Mocht de formele agenda op belangrijke punten anders zijn, dan wordt u hierover nader geïnformeerd.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Madlener

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
Ch.A. Jansen

I. Geannoteerde agenda

De formele agenda van de Transportraad op 5 juni a.s. is nog niet bekendgemaakt door het Pools voorzitterschap. Het voorzitterschap streeft er naar verwachting naar om tot een politiek akkoord komen op de eerste lezing van de Verordening passagiersrechten in de luchtvaart en de Verordening inzake aansprakelijkheid van luchtvervoerders. Naar verwachting zal het voorzitterschap tevens een voortgangsverslag presenteren over de herziening van de richtlijn Gewichten en Afmetingen. Verder wordt een eerste beleidsdebat verwacht over het al door de Europese Commissie (hierna: Commissie) gepresenteerde *Roadworthiness Package*.

Daarnaast zal het voorzitterschap naar verwachting over een aantal dossiers informatie delen over de voortgang van de trilogie. Dit betreft het voorstel voor de Richtlijn Rivierinformatiediensten (RIS), de Verordening wijziging oprichtingsverordening EMSA¹, de Richtlijn wederzijdse erkenning rijontzeggingen, de Herziening rijbewijsrichtlijn en de Verordening spoorweginfrastructuur-capaciteit. Verder wordt een aantal diverspunten verwacht, onder andere over de voorbereiding voor de zomerperiode 2025 voor de Europese luchtvaart. Ook zal Nederland (samen met Oostenrijk) een diverspunt aanvragen aangaande het vijfde voortgangsrapport over het platform internationaal personenvervoer per spoor (IRP).

Verordening passagiersrechten in de luchtvaart en de Verordening inzake aansprakelijkheid luchtvervoerders

Inhoud

Onder het Poolse voorzitterschap is de volledige herziening van de passagiersrechtenverordening (Verordening (EG) no. 261/2004) hervat. Het voorzitterschap is voornemens om hiervoor tot een politiek akkoord te komen en ook voor de Verordening inzake aansprakelijkheid van luchtvervoerders bij het vervoer van passagiers en hun bagage door de lucht.² Deze verordeningen voorzien in de bescherming van vliegtuigpassagiers met betrekking tot onder meer annuleringen, instapweigeringen, (langdurige) vertragingen, en de aansprakelijkheid met betrekking tot bagage. Zo hebben passagiers in specifieke gevallen onder andere recht op compensatie en verzorging, in de vorm van maaltijden, drankjes en, indien nodig, hotelaccommodatie.

Sinds januari 2025 is onder het Poolse voorzitterschap voortgebouwd op eerdere herzieningsvoorstellen uit 2013 en 2020, en de gedeeltelijke herziening uit 2023, met als doel om tot een breed gedragen actualisering en verduidelijking van de regelgeving te komen. In de tot dusver gevoerde onderhandelingen zijn de lidstaten op veel onderdelen tot consensus gekomen, bijvoorbeeld over de informatieverplichting voor luchtvaartmaatschappijen om passagiers te informeren over hun rechten. Tegelijkertijd blijven er discussiepunten bestaan, met name ten aanzien van de voorgestelde nieuwe minimale-urengrens voor compensatie ingeval van vertragingen, het proces van omleiding (re-routing) en de hoogte van de compensatiebedragen.

¹ European Maritime Safety Agency

² Verordening (EG) nr. 2027/97.

De verwachting is dat de lidstaten tijdens de Raad tot een politiek akkoord komen, waardoor het proces naar de tweede lezing wordt gebracht met het Europees Parlement.

Het kabinet verwelkomt de algehele herziening van de verordeningen. Het kabinet heeft een positieve grondhouding tegenover het voorliggende politieke akkoord. De uiteindelijke positie zal worden bepaald op basis van de definitieve tekst zoals die in de Transportraad wordt voorgelegd. Positief is dat de herziening niet uitsluitend ziet op versterking van de handhaving, maar ook inhoudelijke aanpassingen bevat in het belang van zowel passagiers als luchtvaart-maatschappijen. Zo wordt geprobeerd om een juiste balans te vinden tussen de bescherming van passagiers en het verminderen van (administratieve) lasten voor luchtvaartmaatschappijen, en om met verduidelijkingen in de tekst van de verordeningen het aantal klachten, rechtszaken en Hofzaken te verminderen.

Het kabinet zal zich blijven inzetten voor een evenwichtige benadering, waarin de rechten van de passagiers gewaarborgd zijn, (administratieve) lasten voor luchtvaartmaatschappijen worden beperkt en het concurrentievermogen van de luchtvaartsector behouden blijft. Ten aanzien van de herziening Verordening inzake aansprakelijkheid van luchtvervoerders bij het vervoer van passagiers en hun bagage is het positief dat er duidelijkere regels zullen bestaan omtrent de afmetingen van het persoonlijke item, zoals een rugzak, als handbagage.

De discussie concentreert zich momenteel vooral op de vraag welke minimale urengrens voor compensatie ingeval van vertragingen gerechtvaardigd is – de huidige drie uur (of vier uur ingeval van vluchten met een vluchtafstand van meer dan 3.500 km) of de nieuwe op het Commissievoorstel gebaseerde vijf uur (of negen uur ingeval van vluchten met een vluchtafstand van meer dan 3.500 km) – en of de minimale-urengrens proportioneel is ten opzichte van de operationele lasten voor luchtvaartmaatschappijen en de tijd die zij nodig hebben om een probleem op te lossen. Nog onduidelijk is hoe de voorgestelde nieuwe minimale urengrens van vijf uur bijdraagt aan de versterking van de rechten van luchtvaartpassagiers en hoeveel (financieel) voordeel dit oplevert voor luchtvaartmaatschappijen.

Een ander belangrijk onderwerp betreft de zogeheten «buitengewone omstandigheden», waarvoor momenteel gewerkt wordt aan een duidelijkere definitie en een niet-limitatieve lijst van situaties die, op grond van de Europese jurisprudentie, in ieder geval als buitengewone omstandigheid aangemerkt worden. Deze lijst, die ook om de zoveel jaar herzien en geactualiseerd zal worden, draagt bij aan meer rechtszekerheid voor zowel passagiers als luchtvaartmaatschappijen en zal naar verwachting het aantal klachten verminderen. Inzake handbagage wordt beoogd dat luchtvaartmaatschappijen duidelijke regels maken over het persoonlijke item wat passagiers mee mogen nemen. Denk hierbij aan geharmoniseerde regels over afmetingen van een rugzak, zodat passagiers niet te maken hebben met verschillende regels van luchtvaartmaatschappijen. Luchtvaartmaatschappijen hebben aangegeven dat ze werken aan een harmonisatie van dergelijke regels.

Heldere en tijdige informatievoorziening aan passagiers blijft eveneens een essentieel aandachtspunt. Passagiers moeten goed geïnformeerd worden over vertragingen, alternatieve reismogelijkheden (re-routing) en hun rechten, zodat zij weten wat zij kunnen verwachten en welke ondersteuning beschikbaar is. Met heldere regels wordt ook beoogd dat

het aantal conflicten tussen luchtvaartmaatschappijen, luchthavens en passagiers wordt verminderd.

Daarnaast speelt het vraagstuk rondom buitengerechtelijke geschillenbeslechting voor de luchtvaart. In veel lidstaten bestaan al effectieve mechanismen om geschillen tussen passagiers en luchtvaartmaatschappijen buiten de rechter om op te lossen. In Nederland is dat echter niet het geval, omdat we een vrijwillige deelname voor luchtvaartmaatschappijen aan buitengerechtelijke geschilbeslechting kennen en geen luchtvaartmaatschappij hieraan deelneemt. Hierdoor nemen commerciële claimbureaus relatief veel ruimte in en kan de rechtspositie van passagiers en ook de rechtspraak onder druk komen te staan. Het kabinet ziet het belang van het versterken van de positie van de passagier en het verminderen van de druk op de rechtstaat onder andere via de ontwikkeling van een effectieve buitengerechtelijke geschilbeslechting voor de luchtvaart.

Verder komen, los van deze Verordeningen, *unruly passenger*-incidenten vaker voor dan voorheen. Op internationaal en Europees niveau is er contact over unruly passengers en is Nederland aangesloten bij de EASA-campagne hierover. Daarnaast wordt gewerkt aan de privacy-bezwaren bij het delen van zwarte lijsten. Dit onderwerp zal tevens tijdens de Raad worden opgebracht.

Krachtenveld

Alle lidstaten verwelkomen de volledige revisie van de twee verordeningen en staan positief tegenover de verduidelijkingen van definities, rechten en verplichtingen. Ook verwelkomen ze de niet-limitatieve lijst van buitengewone omstandigheden. Wel bestaat er onenigheid ten aanzien van de nieuwe minimale urengrens van vijf uur om in aanmerking te komen voor compensatie bij vertragingen. Sommige lidstaten neigen voorstander te zijn van deze nieuwe urengrens omdat dit waarschijnlijk zal leiden tot minder administratieve lasten voor luchtvaartmaatschappijen. Andere lidstaten zijn voorstander van het behouden van de huidige urengrens. Het Europees Parlement (EP) heeft bij het vorige voorstel tot volledige herziening van de passagiersrechtenverordening aangegeven kritisch te zijn en voorstander te zijn van het behouden van de huidige drie uur, omdat dit aansluit bij de bestaande EU-jurisprudentie (*Sturgeon*). Voorts heeft het EP aangegeven dat de compensatiebedragen verhoogd dienen te worden, gelet op de inflatie, en pleitte het voor een geautomatiseerde compensatie. In de laatste versie van het voorstel worden de compensatiebedragen niet geïndexeerd en bestaat geen recht op automatische compensatie.

Richtlijn Gewichten en Afmetingen Zware Wegvoertuigen

Inhoud

Op 11 juli 2023 werd de herziening van de Richtlijn Gewichten en Afmetingen Zware Wegvoertuigen³ gepubliceerd als onderdeel van het Vergroening van Vervoer-pakket. In de Geannoteerde Agenda's⁴,⁵ en verslagen van de Transportraden van 5 december 2023⁶ en 18 juni 2024⁷ is de Kamer geïnformeerd over de voortgang van de onderhandelingen

³ BNC-fiche Herziening Richtlijn Gewichten en Afmetingen Zware wegvoertuigen: Kamerstukken // 2023–2024, 22 112 nr. 3783.

⁴ Kamerstukken // 2023–2024, 21 501-33, nr. 1046.

⁵ Kamerstukken // 2023–2024, 21 501-33, nr. 1071.

⁶ Kamerstukken // 2023–2024, 21 501-33, nr. 1052.

⁷ Kamerstukken // 2023–2024, 21 501-33, nr. 1077.

over dit voorstel. Naar verwachting zal tijdens deze Transportraad een voortgangsrapportage worden besproken.

De Richtlijn beoogt te komen tot uniforme regelgeving binnen de EU met betrekking tot de toegestane gewichten en afmetingen van vrachtwagens die gebruikt worden voor goederenvervoer. Gezien de strategische positie van Nederland als doorvoerland voor goederen heeft de Richtlijn een aanzienlijke impact op de nationale economie. Het treffen van goed afgestemde afspraken binnen de Richtlijn kan daarnaast bijdragen aan het beperken van schade aan de Nederlandse infrastructuur, wat essentieel is voor het onderhoud en de instandhouding van het wegennet.

Inzet Nederland

Nederland is positief over het voorstel en de mogelijkheden die het biedt voor verduurzaming naast de harmonisatie van de vereisten voor zware voertuigen in het goederenvervoer. Het kabinet heeft echter ook een aantal punten van kritiek, waaronder de handhaafbaarheid en de gevolgen voor de verkeersveiligheid van bijvoorbeeld het voorstel extra lengte toe te staan voor zero-emissie vrachtwagens.

Het kabinet vindt het daarnaast belangrijk dat de harmonisatie van de regelgeving plaatsvindt binnen de huidige vormgeving van de weginfrastructuur en is daarmee kritisch op voorstellen die bijvoorbeeld de maximaal toegestane aslasten verhogen. Dit zou grote gevolgen hebben voor onze huidige weginfrastructuur, onder meer vanwege de huidige weginfrastructuur die is ingericht om maximale aslasten van 11,5 ton te dragen. Als dit maximum wordt overschreden, wordt schade aan de weginfrastructuur voorzien.

Krachtenveld

Zowel het Spaans als Belgisch voorzitterschap hebben geprobeerd een deelakkoord te bereiken met de lidstaten over enkele punten binnen dit voorstel, waaronder de maximaal toegestane gewichten en aslasten, en het behoud van de huidige maximale hoogte voor zware voertuigen. Deze voorstellen stuitten echter op teveel bezwaren van verschillende lidstaten, waardoor het beide voorzitterschappen niet is gelukt om tot een akkoord te komen. Het Hongaars voorzitterschap heeft de Richtlijn niet geagendeerd voor bespreking en het Pools voorzitterschap vooralsnog ook niet, maar heeft wel aangegeven voornemens te zijn dit alsnog te doen.

De zorg van de verschillende lidstaten zit in de gevolgen van de aslasten en gewichten voor de schade aan het wegennet en de fors hogere kosten voor wegonderhoud. De belangen zijn daarmee groot en dit maakt het bereiken van een compromis lastig.

In tegenstelling tot het afgelopen Hongaars en huidig Poolse voorzitterschap, wordt verwacht dat Denemarken in het komende voorzitterschap (eind 2025) de richtlijn actief op zal pakken en een compromis zal proberen te bereiken.

Roadworthiness Package

Inhoud

Tijdens de Transportraad zal de Commissie een toelichting geven op de herziening van het *Roadworthiness package*, dat op 24 april jl. is gepubliceerd.⁸ Aansluitend zal naar verwachting een eerste beleidsdebat over dit onderwerp plaatsvinden, dat verkennend van aard zal zijn.

Het *Roadworthiness package* omvat de herziening van drie richtlijnen: de richtlijn betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens⁹, de richtlijn inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen¹⁰ en de richtlijn betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in de Unie aan het verkeer deelnemen.¹¹ Deze richtlijnen zijn onderdeel van een breder regelgevingskader dat ervoor zorgt dat voertuigen aan bepaalde veiligheids- en milieunormen voldoen. Daarmee dragen deze richtlijnen bij aan de doelstelling van de Commissie om het aantal verkeersdoden tegen 2050 tot nagenoeg nul te brengen.

Inzet Nederland

Aangezien het pakket recentelijk is gepresenteerd, wordt het voorstel van de Commissie momenteel nader bekeken. De Kamer zal via de gebruikelijke procedure worden geïnformeerd middels het BNC-fiche, dat naar verwachting begin juni, nog voor de Transportraad, met de Kamer zal worden gedeeld.

Op hoofdlijn verwelkomt het kabinet deze herzieningen vanwege de vele nieuwe ontwikkelingen in het voertuigdomain die van invloed zijn op de manier waarop voertuigtesten in de toekomst zullen worden uitgevoerd. In lijn met het position paper¹² van 19 december 2022 vindt Nederland het belangrijk dat voertuigen gedurende hun hele levensduur voldoen aan de voorschriften met een uitgebreid test- en toezichtschema. Daarnaast moeten inspecties beter worden afgestemd op mogelijke manipulatie van veiligheids- en emissiegerelateerde systemen. Ook zet Nederland in op een verbetering van de gegevensuitwisseling tussen lidstaten, digitalisering van inschrijvingsdocumenten en verdere harmonisering van het herinschrijvingsproces. Dit zal naar verwachting leiden tot meer transparantie, het voorkomen van fraude en het verminderen van administratieve lasten.

Krachtenveld

Het pakket wordt verwelkomd door een grote groep lidstaten. Deze groep kan zich in beginsel scharen achter de doelstellingen van het pakket: het verbeteren van verkeersveiligheid, het bevorderen van schone lucht en het verhogen van de technische betrouwbaarheid van voertuigen. Verder zijn lidstaten op het moment nog bezig met de beoordeling van de voorstellen.

⁸ Zie: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_25_1083.

⁹ Richtlijn 2014/45/EU.

¹⁰ Richtlijn 2014/46/EU.

¹¹ Richtlijn 2014/47/EU.

¹² Kamerstukken II 2022–2023, 21 501-33, nr. 995.

Diversenpunten

Vooruitblik op het Europese luchtvaartnetwerk voor de zomerperiode 2025

De Commissie heeft recent een brief gestuurd aan alle EU-transportministers over de voorbereiding voor de zomerperiode 2025 voor de Europese luchtvaart. De Commissie is voornemens dit punt als diversenpunt te agenderen op de aankomende Transportraad.

De zomer is traditioneel de drukste periode voor de luchtvaart in Europa. Dit jaar wordt een sterke groei van het vliegverkeer verwacht met ongeveer 5% ten opzichte van vorig jaar, wat resulteert in ongeveer 38.000 vluchten op een drukke zomerdag in het Europese netwerk.

Vorig jaar waren de vertragingen in het Europese luchtvaartnetwerk het hoogste in vijftientig jaar en de verwachting is dat de situatie de komende zomerperiode verder kan verslechteren. Hiervoor zijn verschillende oorzaken aan te wijzen, zoals het snelle herstel van de luchtvaart na de Coronapandemie, verschuivingen in de verkeersstromen door de sluiting van het luchtruim van Oekraïne en te beperkte luchtverkeersleidingscapaciteit in bepaalde delen van het Europese netwerk.

De Commissie roept alle lidstaten op om voor de zomerperiode samen te werken om de vertragingen zoveel mogelijk te beperken. De lidstaten wordt gevraagd hun luchtverkeersleidsorganisaties aan te spreken om de capaciteit te leveren die eerder is toegezegd, en voor de langere termijn personeelstekorten aan te pakken en hun technologie te moderniseren en digitaliseren. Ook is het van belang dat zij nauw samenwerken met de netwerkbeheerder EUROCONTROL. Daarnaast moeten luchtvaartmaatschappijen worden aangemoedigd realistische vluchtplannen op te stellen en zich daaraan te houden, zodat de beschikbare capaciteit in het netwerk maximaal kan worden benut.

Nederland onderschrijft de oproep van de Commissie en de noodzakelijke acties, omdat hiermee de vertraging voor passagiers wordt beperkt en vluchten zo efficiënt mogelijk kunnen worden uitgevoerd. Specifiek voor de Nederlandse situatie is de verwachting dat de noodzakelijke en toegezegde luchtverkeersleidingscapaciteit deze zomer beschikbaar is, waardoor Nederland zijn bijdrage aan het Europese netwerk zal leveren. Dit onderwerp komt ook regelmatig aan de orde in de contacten tussen het Ministerie van IenW en de luchtverkeersleidsorganisaties Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en *Maastricht Upper Area Control Centre* (MUAC).

Presentatie van het vijfde voortgangsrapport over het platform internationaal personenvervoer per spoor (IRP)

Nederland zal samen met Oostenrijk een diversenpunt voorbereiden over het vijfde voortgangsrapport van het platform IRP over internationaal personenvervoer.¹³ In het platform werken 27 landen¹⁴ samen met de sector, Europese en internationale instellingen.

In het vijfde voortgangsrapport wordt de groei 2024–2025 van het internationaal personenvervoer per spoor gepresenteerd voor de marktsegmenten regionaal grensoverschrijdend, langeafstand internationaal personenvervoer, hogesnelheidsvervoer en nachttreinen. Er is een

¹³ Het rapport wordt momenteel nog afgerond, maar zal voorafgaand aan de Raad gedeeld worden.

¹⁴ Alle EU-lidstaten met spoorwegen (exclusief Cyprus en Malta), Zwitserland en Noorwegen.

overzicht van initiatieven voor het opzetten van (reeds bekende) nieuwe internationale treindiensten. Daarnaast zal het voortgangsrapport ook ingaan op de onderwerpen die internationaal spoorvervoer kunnen bevorderen, zoals de voortgang bij «*international rail ticketing*» en beschikbaarheid van rollend materieel.

Stand van zaken lopende wetgevende voorstellen

Het voorzitterschap zal bij de diversienpunten informatie geven over enkele lopende trilogieën:

Richtlijn Rivierinformatiediensten (RIS)

Tijdens de Transportraad van 18 juni jl. heeft de Raad een algemene oriëntatie aangenomen op de Richtlijn Rivierinformatiediensten. De verwachting is dat de trilogieën na 15 mei 2025 gestart worden. Het streven is om deze voor eind 2025 af te ronden, waarmee de richtlijn definitief wordt vastgesteld.

Verordening wijziging oprichtingsverordening EMSA

Tijdens de Transportraad van 18 juni jl. heeft de Raad een algemene oriëntatie aangenomen op de wijziging van de oprichtingsverordening van de EMSA. De Europese Raad en het Europees Parlement streven ernaar tijdens de trilogie van 20 mei tot een voorlopig akkoord te komen, maar het is nog niet duidelijk of dit gaat lukken. In het geval dit niet lukt, dan zal de EMSA naar verwachting een discussiepunt worden tijdens de Transportraad van 5 juni.

Nederland onderschrijft de noodzaak tot een integrale herziening van de oprichtingsverordening van EMSA voor de wettelijke verankering van deze taken en interne coherentie tussen de verschillende EU-richtlijnen en -verordeningen. Nederland heeft ingestemd met de algemene oriëntatie van de Raad, waarbij de aandachtspunten uit het BNC-fiche naar tevredenheid zijn aangepast in het voorstel. Nederland is van mening dat tijdens discussies met de Commissie, het Europees Parlement en de Raad, er zo min mogelijk van de algemene oriëntatie afgeweken kan worden.

Het Europees Parlement heeft net zoals de Raad het voorstel verwelkomd, en benadrukt het belang van een herziening. Het Europees Parlement stelt voor om het vetorecht van de Commissie te schrappen, in lijn met de algemene oriëntatie (en het Nederlandse standpunt). Daarnaast vragen ze ook meer controle op besluitvorming, waaronder twee waarnemende zetels in het bestuur voor het Europees Parlement, zonder stemrecht. Met betrekking tot de uitvoeringshandelingen voor de methodiek voor het berekenen van tarieven aan derde landen en/of de sector, geeft het Europees Parlement aan dat het voorstel te onduidelijk is voor een uitvoeringshandeling en geeft daarom de voorkeur aan een gedelegeerde handeling. Voor deze twee laatste punten lijkt er weinig draagvlak onder de lidstaten te zijn.

Vierde Rijbewijsrichtlijn

Als onderdeel van het *Road Safety Package* hebben de Raad en het Europees Parlement op 25 maart jl. een voorlopig akkoord bereikt over de Vierde Rijbewijsrichtlijn. Tijdens de Transportraad zal het akkoord worden toegelicht. De verwachting is dat de lidstaten het eens zijn met het voorlopig bereikte akkoord. Nadat de lidstaten en het Europees Parlement hebben ingestemd, en de teksten zijn vertaald in alle 27 EU-talen, zullen

de teksten van de richtlijn definitief zijn. Naar verwachting zal dit proces een jaar duren.

Richtlijn Wederzijdse erkenning rijontzeggingen

De Raad en het Europees Parlement zijn op 25 maart 2025 tot een voorlopig politiek akkoord gekomen op de Richtlijn Wederzijdse erkenning rijontzeggingen. Tijdens de Transportraad zal het akkoord worden toegelicht. Deze richtlijn, onderdeel van het op 1 maart 2023 gepresenteerde *Road Safety Package*, zorgt ervoor dat rijontzeggingen die in één lidstaat worden opgelegd ook in andere lidstaten worden erkend. Nederland staat achter het behalen van een akkoord op deze richtlijn. Het Nederlands verkeersveiligheidsbeleid is er mede op gericht om verkeersonveilig gedrag te bestraffen en bij zeer gevaarlijk rijgedrag maatregelen te nemen. Een effectieve handhaving, ook over de grens, is essentieel om overtreders verantwoordelijkheid te laten nemen voor hun daden en herhaling te voorkomen.

Verordening capaciteit spoorweginfrastructuur

De Raad heeft op 18 juni 2024 een algemene oriëntatie bereikt over het voorstel verordening capaciteit spoorweginfrastructuur in de EU. Het Pools voorzitterschap zal een korte terugkoppeling geven over de voortgang in de triloof fase van de onderhandelingen tussen de Raad, het Europees Parlement en de Europese Commissie in de eerste helft van 2025. Belangrijke onderwerpen van discussie zijn bevoegdheden op nationaal niveau versus bevoegdheden op Europees niveau, internationale afstemming over grensoverschrijdend spoorvervoer en nationale veiligheid.