Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2020–2021

21 501-33 Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 833

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 21 oktober 2020

Hierbij bied ik u het verslag aan van de informele *high-level* videoconferentie van transportministers d.d. 8 oktober 2020. De videoconferentie stond in het teken van het initiatief om de Europese Commissie te vragen een *Pandemic Contigency Plan* op te stellen voor vrachtvervoer. Met dit plan beoogt het Voorzitterschap de transportsector weerbaar te maken tegen aankomende pandemieën en crises. Daarmee wordt voorkomen dat de sector, net zoals tijdens de beginmaanden van de COVID-19-crisis, overvallen wordt. Aansluitend hierop sloot de Commissie de conferentie af met een presentatie over het nieuwe voorstel over het gemeenschappelijke Europese luchtruim (SES2+).
In het verlengde hiervan meld ik uw Kamer dat het BNC-fiche inzake het gewijzigd voorstel voor een Verordening over de tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim[1], niet binnen de daarvoor geldende zeswekentermijn naar uw Kamer kan worden verzonden. Het fiche zal uw Kamer op zo kort mogelijke termijn alsnog worden toegezonden.
Bijgevoegd treft u tevens de terugkoppeling aan van de consultatie bij EU-lidstaten over een eventueel uitstel van het EU-Qatar-verdrag, zoals door mij is toegezegd aan uw Kamer tijdens het algemeen overleg d.d. 23 september 2020.

Tot slot bied ik u de kwartaalrapportage aan met de stand van zaken van de lopende onderhandelingen in de Europese Unie (EU).

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

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

[1] COM(2020) 579

kst-21501-33-833
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2020

I. Verslag informele videoconferentie transportministers d.d. 8 oktober jl.

Pandemic Contigency Plan

Omdat de videoconferentie van 28 september jl. vanwege technische problemen moest worden geannuleerd, heeft het Duits Voorzitterschap de conferentie hervat op 8 oktober jl. Het Voorzitterschap opende de bijeenkomst en vroeg de EU-lidstaten om een eerste reactie op het initiatief voor een *Pandemic Contigency Plan*. Via later aan te nemen Raadsconclusies zal de Commissie worden opgeroepen om een dergelijk plan op te stellen om weerbaarder te zijn bij volgende crises op het gebied van transport.

De Eurocommissaris voor Transport sprak haar steun uit om te komen tot een *Pandemic Contigency Plan.* Ze gaf hierbij aan dat de focus van dit initiatief momenteel op vrachttransport ligt, maar dat het de bedoeling is dat dit initiatief zich ook zal richten op personenvervoer. Deze boodschap ontving steun van meerdere lidstaten in het vervolg van de videoconferentie. De Eurocommissaris gaf daarnaast aan dat het van belang is dat in de toekomt geen enkele crisis de vrijheid van goederentransport mag beperken en riep de lidstaten op zich daarvoor in te zetten. Binnen deze context gaf de Eurocommissaris aan dat de *Green Lanes* een waardevolle bijdrage hebben geleverd aan de doorstroom van het goederenvervoer. Zij drukte de lidstaten op het hart de *Green Lanes* operationeel te houden in de toekomst. Binnen deze opgave is eveneens een grote rol weggelegd voor digitalisering. Ook deze mededeling kreeg steun van het merendeel van de lidstaten, waaronder Nederland, die aangaven de *Green Lanes* intact te willen houden.

Nederland gaf aan positief te staan tegenover het initiatief van het *Pandemic Contigency Plan.* Deze positieve houding tegenover het initiatief was terug te zien bij het overgrote merendeel van de lidstaten. Nederland riep de Commissie op de toepassing van dit plan niet enkel te willen beperken tot aanbevelingen/richtlijnen voor de EU, maar dat het plan ook oog moet hebben voor *best practises* op het niveau van individuele lidstaten en bedrijven. Daarbij riep Nederland op de transportsector te betrekken bij de totstandkoming van dit plan.

De inzet van lidstaten liep uiteen waar het ging om de reikwijdte en het niveau van de te nemen maatregelen, zoals t.a.v. het testbeleid en quarantainemaatregelen. Dit houdt nauw verband met de lopende discussies in de Raad Algemene Zaken (RAZ) over de Raadsaanbeveling voor een gecoördineerde aanpak[2]. De lidstatenwaren eensgezind over de noodzaak administratieve lasten voor het transportpersoneel zoveel mogelijk te beperken. Meerdere lidstaten, waaronder Nederland riepen voorts op tot flexibiliteit m.b.t. staatssteun en tot tijdelijke uitzonderingen op bestaande regelgeving waar dat nodig is – met name t.a.v. maatregelen uit het eerste mobiliteitspakket – om zo een vlotte doorstroom van goederen en transportpersoneel onderweg te garanderen.
Voorts werd er regelmatig door de lidstaten, waaronder Nederland, gewezen op het belang van tijdige en goede informatie-uitwisseling En brachten enkele lidstaten ook de problemen rond bemanningswisselingen in de zeevaart ter sprake. Nederland ondersteunt de oproep van meerdere lidstaten om, met name richting derde landen – waar bijvoorbeeld quarantainemaatregelen en restricties rond uitgave van visa de bemanningswisselingen belemmeren – gezamenlijk op te treden.

[2] Zie voor de Nederlandse positie Kamerstuk 21 501-02, nr. 2221

Tot slot heeft Nederland aangegeven het onacceptabel te vinden dat er vliegtuigmaatschappijen zijn die vliegtickets tegen dumpprijzen aanbieden naar zogenoemde oranje COVID-19- gebieden. Nederland heeft zijn zorgen geuit en aangegeven dat dit belemmerend werkt in de aanpak tegen deze crisis. Nederland heeft de Commissie en lidstaten opgeroepen zich in de aanpak van deze crisis en aankomende crises hiertegen hard te maken.

Het Voorzitterschap sloot het debat over het *Pandemic Contigency Plan* af met het uitspreken van vertrouwen dat deze videoconferentie een goede bijdrage had geleverd aan de snelle totstandkoming van Raadsconclusies.

Single European Sky (SES2+)

De Commissie introduceerde tijdens de videoconferentie het aangepaste voorstel over het gemeenschappelijke Europese luchtruim *(SES2+)* en gaf aan het als essentieel onderdeel te zien van een verdere verduurzaming van het luchtruim, het verbeteren van efficiëntie en het minimaliseren van vertragingen. Nederland onderschrijft de focus op het Europese netwerk en steunt de achterliggende beleidsdoelen waaronder het bijdragen aan een verdere vergroening van de Europese luchtvaartsector.
Lidstaten steunden de wens van de Commissie, maar zijn verdeeld over de aanpak van de Commissie. Zo zijn er enkele lidstaten die van mening zijn dat er voor dit voorstel een normaal voorbereidingsproces gevolgd had moeten worden. Deze lidstaten zijn bijvoorbeeld niet te spreken over het feit dat er bij dit voorstel geen *impact assessment* uitgevoerd is, zoals gebruikelijk bij nieuwe wetgeving van de Europese Commissie. Ook het overhevelen van bepaalde verantwoordelijkheden van nationaal naar Europees niveau wordt door lidstaten met argusogen bekeken. Tenslotte gaven verschillende Ministers aan dat er geen sprake mag zijn van een *«one size fits all»* benadering.

II. Europees luchtvaartverdrag met Qatar

Naar aanleiding van de vragen tijdens het algemeen overleg Transportraad d.d. 23 september 2020 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 829) m.b.t. de positie van EU-lidstaten ten aanzien van het uitstellen van het EU-Qatar verdrag, heeft er een ambtelijke rondgang plaatsgevonden langs de meest betrokken en meest actieve EU-lidstaten. Het gaat daarbij om Frankrijk, Duitsland, Italië, Finland, Spanje, Portugal, Polen, Oostenrijk, België, Zweden, Denemarken, Hongarije, Tsjechië, Slowakije, Luxemburg en Ierland.

Al deze lidstaten steunen spoedige ondertekening van het EU-Qatar-verdrag en zien geen heil in uitstel daarvan. Daarnaast is er geen belangstelling bij deze lidstaten om een effectenonderzoek in te stellen. Het breed gedragen beeld is dat door ondertekening van het verdrag juist alle middelen beschikbaar komen om gelijke concurrentievoorwaarden te verwezenlijken en te kunnen handhaven.

III. Kwartaalrapportage oktober 2020 lopende onderhandelingen over transport- en milieudossiers in EU-verband

Transportdossiers

Titel	Document nummer COM	Korte beschrijving	Stand van zaken[1]
Wijziging Eurovignet-richtlijn	(2017) 275 (2017) 276	De voorstellen zien toe op de regels voor wegbeprijzing voor zware bedrijfsvoertuigen vanaf 3,5 ton en herzien de regels voor het heffen van gebruiksrechten (vignetten) of tol (afstandgebaseerde heffing).	Besproken op de Transportraad in december 2019 en juni 2020, nog geen akkoord bereikt. Onderhandelingen zullen worden voortgezet.
Voorstel gebruik van gehuurde voertuigen voor goederenvervoer	(2017) 282	Aanpassing van Richtlijn 2006/1/EG betreffende het gebruik van gehuurde voertuigen zonder bestuurder voor het vervoer van goederen over de weg. Voorgesteld wordt om de beperking van het gebruik van gehuurde voertuigen door eigen vervoerders te schrappen. Daarnaast om het gebruik van een voertuig dat is gehuurd in een andere lidstaat toe te staan voor ten minste vier maanden.	Besproken op de Transportraad van juni 2019. Niet verder geagendeerd sindsdien. In juni 2020 niet gelukt een akkoord te bereiken in COREPER.
Rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer (herschikking)	(2017) 548	Het voorstel is gericht op het versterken van de passagiers-rechten d.m.v. het afschaffen van vrijstellingen en uitgebreider informatiebepalingen.	Algemene oriëntatie bereikt tijdens Transportraad van december 2019. Principe-akkoord bereikt in triloog.
Wijziging verordening markttoegang busvervoer	(2017) 647	Het voorstel versterkt de bestaande verordening voor langeafstandsvervoer ter bevordering van het langeafstands-busvervoer als concurrerende en duurzame mobiliteitsvorm.	Nog niet besproken in Raadskader.
Wijziging richtlijn gecombineerd vervoer	(2017) 648	Het voorstel ziet toe op bevordering van multimodaal vervoer en breidt het stimuleringspakket uit.	Algemene oriëntatie bereikt tijdens Transportraad van december 2018. De Commissie heeft aangekondigd dit voorstel in te trekken en met een nieuw voorstel te komen dat in lijn is met doelstellingen van de Green Deal.
Verordening voor de realisatie van een financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen, de Connecting Europe Facility (CEF)	(2018) 438	Commissievoorstel voor het meerjarig financieel kader waarin een bedrag van 42,265 miljard Euro is opgenomen voor de CEF-pijlers transport-civiel, energie, telecommunicatie en transport-militair. De budgetten worden gebruikt voor de ontwikkeling van de trans-Europese netwerken.	Common understanding (EP-Raad-Commissie) bereikt. Verder afhankelijk van onderhandelingen tussen Europese Raad en EP op het overkoepelende meerjarig financieel kader.

Titel	Document nummer COM	Korte beschrijving	Stand van zaken[1]
Herziening passagiersrechten luchtvaart	(2013) 130	Voorstel voor verduidelijking en uniformering van de regels voor passagiersbescherming in de Europese luchtvaart.	Besproken onder Kroatisch voorzitterschap na vijf jaar stilstand. Door het Duitse voorzitterschap vooruitgeschoven naar eerste helft 2021.
Verordening voor maatregelen tot een duurzame spoormarkt	(2020) 260	Tijdelijke wijziging van richtlijn 2012/34/EU om tot eind 2020 flexibiliteit te bieden aan lidstaten voor wat betreft gebruiksvergoedingen en reserveringskosten richting infrastructuurmanagers.	Mandaat verleend door COREPER in juli 2020. Begin oktober schriftelijk aangenomen. Treedt spoedig in werking.
Geamendeerd voorstel voor herziening Single European Sky (SES 2+)	(2020) 577 (2020) 579	Herziening van voorstel COM(2013) 409 wat sinds 2015 stilstaat in de Raad, i.v.m. Brexit en de Green Deal. Doel is om het Europese luchtruim te stroomlijnen.	Eerste besprekingen in Raadskader verwacht in oktober 2020.

[1] Indien een voorstel besproken is in de Transportraad, is in het betreffende verslag van de Raad een uitgebreidere beschrijving van de discussie opgenomen.

Milieudossiers

Titel	Document nummer COM	Korte beschrijving	Stand van zaken[1]
LIFE-verordening 2021–2027	(2018) 385	De Commissie doet met deze verordening een voorstel voor het (financiële) kader van het nieuwe LIFE-programma 2021–2027. Het LIFE-programma is het enige EU-fonds dat zich uitsluitend op milieu en klimaatdoelstellingen richt.	Common understanding (EP-Raad-Commissie) bereikt. Verder afhankelijk van onderhandelingen tussen Europese Raad en EP op het overkoepelende meerjarig financieel kader.
Herziening monitoring, registratie en verificatie van broeikasgasemissies maritiem vervoer (MRV)	(2019) 38	Hiermee wordt verordening 2015/757 gewijzigd om op gepaste wijze rekening te houden met het wereldwijde systeem van de IMO voor de verzameling van gegevens inzake stookolieverbruik door schepen.	Mandaat verleend door COREPER in oktober 2019, trilogen nog niet begonnen.
Verordening voor typegoedkeuring van voertuigen (Euro 5 en 6)	(2019) 208	N.a.v. de Hofuitspraak uit februari 2019 dient dit voorstel (om de conformiteitsfactoren voor het meten van voertuigemissies in werkelijke rijomstandigheden) opnieuw vast gesteld te worden, ditmaal via de gewone wetgevingsprocedure.	Mandaat verleend door COREPER in december 2019, nu in triloog.
Verordening voor verlenging certificatie overgangsmotoren voor «non-road» mobiele machines (NRMM)	(2020) 233	Hiermee wordt verordening 2016/1628 gewijzigd vanwege leveringsproblemen door COVID-19. Lidstaten krijgen eenmalig de optie om de certificatie van overgangsmotoren voor «non-road» mobiele machines met 12 maanden te verlengen.	In juli 2020 besproken in COREPER. Nadien via schriftelijke procedure door de Raad en EP aangenomen. Reeds in werking getreden.

Titel	Document nummer COM	Korte beschrijving	Stand van zaken[1]
Verordening voor tijdelijke versoepeling van regels voor genetisch gemodificeerde organismen (ggo's) voor ontwikkeling van een COVID-vaccin of medicijn	(2020) 261	Hiermee wordt de verplichting om een milieurisicobeoordeling op te stellen voor ggo's tijdelijk losgelaten voor klinische trials van geneesmiddelen of vaccins bedoeld om COVID-19 te bestrijden of te voorkomen.	In juli 2020 besproken in COREPER. Nadien via schriftelijke procedure door de Raad en EP aangenomen. Reeds in werking getreden.
Verordening voor verlenging certificatie Euro 4-conforme kleine voertuigen (L-categorie)	(2020) 491	Hiermee wordt verordening 168/2013 gewijzigd vanwege de sterk teruggevallen verkoop van kleine voertuigen zoals bromfietsen i.v.m. COVID-19. Lidstaten krijgen de mogelijkheid om verkoop van de bestaande voorraad voertuigen die voldoet aan de oude Euro 4-norm één jaar langer toe te staan, dus tot en met 31 december 2021.	Mandaat zal worden gevraagd van COREPER op 14 oktober 2020. Doel is spoedige schriftelijke aanname.

[1] Indien een voorstel besproken is in de Milieuraad, is in het betreffende verslag van de Raad een uitgebreidere beschrijving van de discussie opgenomen.