



GEANNOTEEERDE AGENDA TRANSPORTRAAD 15 OKTOBER 2010

Hieronder vindt u een samenvatting van de onderwerpen van de Transportraad van 15 oktober 2010.

Belangrijkste onderwerp op deze Raad betreft de herziening van de Eurovignetrichtlijn. Het Voorzitterschap streeft naar het bereiken van een politiek akkoord op dit dossier. De onderhandelingen over de herziening van de Eurovignetrichtlijn zijn nu bijna twee jaar bezig. Het Belgisch Voorzitterschap is recent met een compromistekst gekomen. Deze compromistekst kan op veel steun rekenen. Het behalen van een politiek akkoord lijkt nu dan ook haalbaar.

Raadsconclusies zullen worden aangenomen over het Actieplan toepassingen GNSS (Galileo en Egnos). Over de Raadsconclusies bestaat reeds overeenstemming. De Raadsconclusies onderschrijven het belang van de ontwikkeling van de markt voor toepassingen van GNSS, verwelkomen daartoe het Actieplan en brengen accenten aan in de verschillende acties. Nederland kan instemmen met de Raadsconclusies.

Tijdens de Transportraad zal een gedachtewisseling plaatsvinden over het toekomstig transportbeleid, voorafgaand aan het nog te verschijnen nieuwe Witboek Vervoer. Het Voorzitterschap wil graag inventariseren wat de prioriteiten zijn van de lidstaten. Voor Nederland is van belang dat nadruk wordt gelegd op een efficiënt en duurzaam mobiliteitssysteem in Europa waarbij aandacht is voor de ontwikkeling van alle modaliteiten en hun onderlinge samenhang (*co-modaliteit*) en ruimte voor innovatie.

Tenslotte streeft het Voorzitterschap naar het verlenen van een mandaat aan de Europese Commissie om onderhandelingen te starten met Brazilië over een luchtvaartakkoord. Over het mandaat bestaat overeenstemming.

Nederland zal onder het agendapunt 'diversen' aandacht vragen voor het belang van een effectieve implementatie van de Euro VI regelgeving (emissienormen voor zware voertuigen). In de praktijk blijken vrachtwagens niet aan deze emissienormen te voldoen waar zij dat in de typegoedkeuringstest wel doen.

De Commissie zal het zojuist verschenen nieuwe voorstel tot herziening van het eerste spoorpakket presenteren. Over dit voorstel zal in dit prille stadium nog geen discussie plaatsvinden. Concrete besluitvorming is voorzien in 2011.



Wegvervoer

Herziening Eurovignetrichtlijn

- Politiek akkoord

Het Belgisch Voorzitterschap streeft naar het bereiken van een politiek akkoord op de herziening van de Eurovignetrichtlijn. Het voorstel tot herziening van de Eurovignetrichtlijn heeft tot doel dat het mogelijk wordt om in de tolgelden die worden geheven op zware vrachtwagens een bepaald bedrag op te nemen dat betrekking heeft op de door het vervoer veroorzaakte externe kosten. In het oorspronkelijke voorstel van de Commissie gaat het hierbij om de externe kosten van luchtverontreiniging, lawaaihinder en congestie. Om deze externe kosten zo goed mogelijk te weerspiegelen, wordt voorgesteld de hoogte van het tolgeld te variëren naar afgelegde afstand, de plaats en het tijdstip waarop de wegen worden gebruikt. Dergelijke heffingen zullen, volgens de Europese Commissie, vervoersondernemingen ertoe aansporen schonere voertuigen te gebruiken, routes te kiezen waarop minder congestie is, de belading van vrachtwagens te optimaliseren en uiteindelijk efficiënter gebruik te maken van de beschikbare infrastructuur. Het voorstel verplicht niet tot het invoeren van een externe kosten heffing, maar indien een lidstaat een dergelijke heffing wenst in te voeren, dan dienen de bepalingen van de richtlijn gevolgd te worden.

Stand van zaken

De onderhandelingen over de herziening van de Eurovignetrichtlijn zijn nu bijna twee jaar bezig. Een akkoord in de Raad werd tot nu toe bemoeilijkt door met name de volgende drie knelpunten:

- externe kosten van congestie;
- verplicht oormerken van de opbrengsten;
- de differentiatieruimte voor toltarieven.

Het Belgisch Voorzitterschap is recent met een compromistekst gekomen waarin onder meer wordt voorgesteld om het doorberekenen van de externe kosten van congestie te schrappen. Deze compromistekst kan op veel steun rekenen. Het behalen van een politiek akkoord lijkt nu dan ook binnen bereik.

Inzet Nederland

Nederland kan akkoord gaan met het bereiken van een politiek akkoord. De richtlijn legt een kader vast waarbinnen lidstaten een externe kosten heffing kunnen invoeren en voorkomt hiermee dat het vrije verkeer van goederen wordt verstoord door een lappendeken aan heffingen, of exorbitant hoge tarieven.

Het Belgisch compromisvoorstel komt in belangrijke mate tegemoet aan Nederlandse wensen, onder meer door het schrappen van de externe kosten van congestie. Nederland heeft altijd moeite gehad met het opnemen van congestiekosten in de heffingsgrondslag, indien niet tegelijkertijd ook de congestiekosten voor personenauto's worden doorberekend. Het doorberekenen van congestiekosten aan vrachtwagens zal weinig tot niets bijdragen aan de vermindering van de congestie, indien een dergelijke maatregel niet tevens zou gelden voor personenauto's. In dat



geval zouden congestiekosten eenzijdig op de vrachtsector worden afgewenteld.

Nederland wijst het uitgangspunt van het Europees oormerken van de nationale inkomsten af. Het verplicht oormerken van de nationale inkomsten druist in tegen de Nederlandse begrotingsregels en is in strijd met de geldende bevoegdheidsverdeling tussen de EU en de lidstaten.

Nederland kan het uitgangspunt van differentiatieruimte voor de toltarieven ondersteunen. Dit kan leiden tot een betere benutting van de beschikbare infrastructuur. Voor Nederland is het daarbij wel van belang dat de heffingen niet buitenproportioneel worden.

Tenslotte worden voor de doorberekening van de externe kosten in de richtlijn maximumtarieven bepaald. Deze zijn, voor wat betreft de doorrekening van de externe kosten van luchtkwaliteit, lager vanaf Euro IV voertuigen. Nederland ziet daarnaast graag een vrijstelling voor de minst vervuilende Euroklasse voor een periode van 3 jaar nadat de regelgeving van deze betreffende Euroklasse in werking is getreden. Dit kan een stimulans zijn voor het gebruik van schone voertuigen.

Gevolgen voor Nederland

Indien andere landen besluiten om een externe kostenheffing in te voeren, dan zal dat financiële consequenties hebben voor Nederlandse wegvervoersondernemingen die internationaal vervoer verrichten. Derhalve is van groot belang dat een dergelijke heffing op een proportionele en non-discriminatoire manier wordt geheven.

Intermodale vraagstukken

Actieplan toepassingen GNSS (Galileo en Egnos)

- Raadsconclusies

Doel van het Actieplan is om de ontwikkeling van toepassingen van de Europese satellietprogramma's Egnos en Galileo te stimuleren, zodat deze optimaal zullen worden benut. De Commissie stelt hiertoe 24 acties voor, met name gericht op kansrijke sectoren, zoals toepassingen in de landbouw en transport. Daarnaast is een aantal "horizontale" acties opgenomen zoals bewustmakingscampagnes, informatieverbreiding, regelgeving en een financiële impuls aan onderzoek naar GNSS-toepassingen en apparatuur.

De Raadsconclusies onderschrijven het belang van de ontwikkeling van de markt voor toepassingen van GNSS, verwelkomen daartoe het Actieplan en brengen accenten aan in de verschillende acties. De conclusies onderstrepen, mede op aandringen van Nederland, dat de kosten voor de uitvoering van het Actieplan worden gedekt binnen het huidige financiële kader van de EU begroting.



Stand van zaken

Over de Raadsconclusies bestaat overeenstemming. Er is geen debat voorzien (het betreft een hamerstuk).

Inzet Nederland

Nederland staat positief tegenover het Actieplan. Nederland kan instemmen met de Raadsconclusies. De investeringen in Egnos/Galileo zijn omvangrijk en alleen bij daadwerkelijk gebruik van de systemen zullen deze investeringen de moeite waard zijn. Nederlandse ontwikkelaars van GNSS-toepassingen hebben een belang om hun positie op deze markt verder te ontwikkelen.

Van de drie typen instrumenten die de Commissie wil inzetten hecht Nederland groot belang aan coördinatie tussen de autoriteiten, in het bijzonder door certificering en standaardisatie. Ook staat Nederland positief tegenover de initiatieven gericht op bewustmaking. Nederland staat vooralsnog neutraal tegenover aangekondigde regelgeving. Nederland wil dat de kosten voor de uitvoering van het Actieplan worden gedekt binnen de huidige financiële kaders van de Europese Unie.

Gevolgen voor Nederland

Nederland kent verschillende ontwikkelaars van GNSS-toepassingen. Zij hebben er belang bij hun positie op deze markt verder te ontwikkelen.

Toekomst transport 2010-2020

- Gedachtewisseling

Tijdens de Transportraad zal een gedachtewisseling plaatsvinden over het toekomstig transportbeleid, voorafgaand aan het nog te verschijnen nieuwe Witboek Vervoer. Het Voorzitterschap wil graag inventariseren wat de prioriteiten zijn van de lidstaten. Een aangekondigd discussiepaper is op moment van schrijven nog niet beschikbaar.

Stand van zaken

Daar het huidige meerjaren-beleidsprogramma voor vervoer (Witboek Vervoer 2001-2010) dit jaar afloopt, heeft de Commissie in juni 2009 met de Mededeling “Naar een Duurzame Toekomst voor Vervoer” het startsein gegeven voor de totstandkoming van een nieuw Witboek. Over deze Mededeling zijn in de Transportraad van december 2009 Voorzitterschapsconclusies aangenomen. Het nieuwe Witboek zal naar verwachting in december 2010 verschijnen.

Inzet Nederland

In de Voorzitterschapsconclusies over de Mededeling “Naar een Duurzame Toekomst voor Vervoer” van december 2009 zijn de volgende oproepen aan de Commissie gedaan:

- Ontwikkel de efficiëntie en duurzaamheid van alle vervoermiddelen en bevorder de samenhang (*co-modaliteit*);
- Bied ontwikkelingsruimte aan de vervoerssectoren door betere marktwerking en innovatie (bijvoorbeeld de ontwikkeling van alternatieve brandstoffen en elektrisch rijden);
- Geef een belangrijke rol aan de ontwikkeling van Europese corridors;



- Schenk meer aandacht aan de negatieve effecten van transport en aan veiligheid;
- Kies beleidsinstrumenten zorgvuldig en zet in op ‘smart’ regelgeving.

Nederland kan zich in deze punten goed vinden. Nederland zal ook deze Raad het belang benadrukken van een efficiënt en duurzaam mobiliteitssysteem in Europa waarbij aandacht is voor de ontwikkeling van alle modaliteiten en hun onderlinge samenhang (*co*-modaliteit) en ruimte voor innovatie. Daarnaast hecht Nederland aan het voorkomen van onnodige administratieve lasten, uniforme implementatie en handhaving van EU beleid in de lidstaten en transparante besluitvorming.

Gevolgen voor Nederland

De gedachtewisseling heeft geen directe gevolgen voor Nederland.

Luchtvaart

Onderhandelingsmandaat luchtvaartakkoord Brazilië

- Aanname

Het Voorzitterschap streeft naar het aannemen van een mandaat voor de Europese Commissie om onderhandelingen te starten met Brazilië over een luchtvaartakkoord. Het doel van het voorstel is het geleidelijk aan creëren van een gemeenschappelijke markt, waarbij - naast het verkrijgen van vrije markttoegang - naar convergentie met Europese regelgeving wordt gestreefd.

Stand van zaken

Over het verlenen van het onderhandelingsmandaat is overeenstemming bereikt, maar de standpunten van een aantal EU-landen lopen sterk uiteen wat betreft de reikwijdte van de verkeersrechten waarover de Commissie zou mogen onderhandelen. Om die reden is ervoor gekozen om in een eerste fase te onderhandelen over een beperkte marktopening. In een tweede fase, waarvoor de Commissie opnieuw een mandaat van de Raad moet krijgen, zou onderhandeld kunnen worden over een verdere marktopening.

Inzet Nederland

Nederland kan akkoord gaan met het verlenen van een onderhandelingsmandaat aan de Europese Commissie om de onderhandelingen te starten met Brazilië over een luchtvaartovereenkomst. Deze overeenkomst kan een significante opening bieden in de tot nu toe restrictieve benadering van Brazilië ten aanzien van verkeersrechten en bestemmingen.

Gevolgen voor Nederland

Een luchtvaartakkoord tussen EU en Brazilië kan voor Nederland positieve gevolgen hebben, in eerste instantie met name voor de cargosector door het liberaliseren van het



5^e vrijheidsvervoer¹ voor vracht. Daarnaast bieden de onderhandelingen over een breed luchtvaartakkoord een uitstekende gelegenheid om tezamen met de Braziliaanse autoriteiten naar oplossingen te zoeken voor praktische problemen waar Europese luchtvaartmaatschappijen in Brazilië op stuiten.

Diversen

Tenslotte zal Nederland onder het agendapunt ‘diversen’ aandacht vragen voor het belang van een effectieve implementatie van de Euro VI regelgeving (emissienormen voor zware voertuigen). In de praktijk blijken vrachtwagens niet te voldoen aan deze emissienormen waar zij dat in de typegoedkeuringstest wel doen.

Op korte termijn zal op comité-niveau gestemd worden over een eerste pakket van uitvoeringsbepalingen. Dit pakket legt een goede basis voor het, in een tweede fase, aannemen van bepalingen die de praktijkemissies van vrachtwagens meer in lijn moeten brengen met de testresultaten. Nederland zal de overige lidstaten oproepen ook bij de vaststelling van de verdere uitvoeringsbepalingen de nodige ambitie te tonen.

Tevens zal onder het agendapunt ‘diversen’ de Commissie het onlangs verschenen voorstel tot herziening van het eerste spoorpakket presenteren. Over dit voorstel zal in dit stadium geen discussie plaatsvinden. Concrete besluitvorming is voorzien voor 2011. Doel van het voorstel is het wegnemen van barrières voor een goed functionerende interne markt. Dit moet leiden tot een heropleving van de spoorwegsector en zal moeten helpen om de concurrentiekracht van het goederen- en passagiersvervoer te versterken.

U ontvangt zo spoedig mogelijk een BNC-fiche met een nadere analyse van dit voorstel en een eerste standpuntbepaling.

¹ Recht van luchtvaartmaatschappijen om tussen twee Staten, waaronder niet is begrepen de Staat waarin aan deze luchtvaartmaatschappij een vergunning is verleend, luchtvervoer van passagiers, vracht en post te verrichten.