

## VERSLAG TRANSPORTRAAD 5 JUNI 2014

### Technische pijler Vierde Spoorpakket

De Raad stelde een politiek akkoord vast over de drie voorstellen uit het vierde spoorpakket die samen de technische pijler vormen. Veel lidstaten spraken hun waardering uit voor het bereikte resultaat. Een aantal lidstaten riep het inkomende Italiaanse Voorzitterschap op voorrang te geven aan de onderhandelingen over de technische pijler met het Europees Parlement, ook conform de verwachtingen van de spoorsector. Verder gaven enkele lidstaten aan geen perspectief te zien in het oppakken van de marktopeningsvoorstellen van de Commissie vanwege subsidiariteit en risico's voor kleinere spoormarkten. Eén lidstaat gaf aan juist wel snel aan de slag te willen gaan met deze "transparantie pijler" van het pakket en wees daarbij op de voordelen die het liberaliseren van de markt voor het binnenlandse personenvervoer per spoor zou hebben. Italië kondigde aan als Voorzitter in de tweede helft van dit jaar op beide pijlers voortgang te willen boeken (zie ook werkprogramma). Commissaris Kallas toonde zich op hoofdlijnen tevreden met de compromisteksten van het Voorzitterschap. Hij sprak de hoop uit dat dit jaar nog over de marktopeningsvoorstellen uit het vierde spoorpakket zal worden gesproken.

### Maten en gewichten wegvoertuigen

Het Griekse Voorzitterschap gaf aan dat met het voorliggende compromis een uiterste poging was gedaan om een tekst op te leveren waar iedere lidstaat mee zou moeten kunnen leven, en bracht bovendien in herinnering dat Commissaris Kallas in zijn brief aan de voorzitter van de Transportcommissie van het Europees Parlement (juni 2012) al zijn interpretatie had gegeven van de mogelijkheid om grensoverschrijdend vervoer met langere vrachtwagens toe te staan. Kallas geeft aan dat deze interpretatie zonder problemen door een aantal lidstaten in de praktijk wordt toegepast.

Tijdens het debat, dat zich concentreerde op de grensoverschrijdende inzet van LZVs, bleek er sprake van twee visies. Enerzijds was er een grote groep lidstaten (waaronder Nederland) die pleitten voor flexibiliteit en rechtszekerheid en die wezen op de voordelen van LZV-gebruik (milieuwinst en economische voordelen). Deze groep was voorstander van het zodanig aanpassen van de tekst dat de betreffende bepalingen in de praktijk geen belemmering zouden kunnen vormen voor het LZV-gebruik tussen twee lidstaten die daartoe toestemming hebben geven. Nederland benadrukte het belang van subsidiariteit: het doel was niet om iedere lidstaat ertoe te verplichten LZVs op hun grondgebied toe te laten, maar om lidstaten hierin hun eigen afweging te laten maken. Vanuit het perspectief van rechtszekerheid was er volgens Nederland meer nodig dan de eerder vermelde brief van de Commissaris aan het Europees Parlement, bijvoorbeeld door een schriftelijke verklaring van de Commissie. Anderzijds was er ook een groot aantal lidstaten dat zich uitsprak tegen LZVs omdat zij negatieve gevolgen voorzagen voor verkeersveiligheid en schade aan infrastructuur. Deze groep was dan ook niet bereid om mee te werken aan een besluit waarmee het gebruik van dergelijke "monstertrucks" of "gigaliners" zou worden gestimuleerd. Een aantal hiervan kon zich echter wel vinden in het Nederlandse voorstel voor een verklaring van de Commissie.

Commissaris Kallas schetste de noodzaak van de voorgestelde herziening van de huidige richtlijn: vrachtwagens moeten veiliger en groener worden. Hij gaf aan dat de keuze hoe om te gaan met LZV's uiteindelijk aan de lidstaten is en toonde zich bereid om zoals gewenst door Nederland langs deze lijnen een schriftelijke verklaring op nemen bij de notulen. Hierop legde de Commissie vervolgens de volgende verklaring af:

*"The European Commission has already provided guidance on the application of Article 4 of the Directive; transport operations do not have significant impact on international competition if the cross-border use remains limited to two Member States where the existing infrastructure and the road safety requirements allow it. This balances the Member States' right under the principle of subsidiarity to decide on transport solutions suited to their specific circumstances with the need to prevent such policies from distorting the internal market."*

Tenslotte werd met het bereikte compromis voorstel ingestemd.

### Passagiersrechten luchtvaart

De Raad nam kennis van de voortgangsrapportage. Commissaris Kallas stelde vast dat er veel werk was verzet onder het Griekse Voorzitterschap en toonde zich teleurgesteld dat het niet mogelijk was gebleken om in deze zitting van de Raad tot een politiek akkoord te komen. Hij hoopte dat er snel een oplossing zou kunnen worden gevonden voor het probleem (geschil omtrent status Gibraltar) dat aan deze vertraging ten grondslag lag.

### Havenpakket

De Raad nam kennis van de voortgangsrapportage. Een aantal lidstaten benadrukte dat beter rekening dient te worden gehouden met de grote diversiteit aan havens en dat onnodige bureaucratie moet worden voorkomen. Eén lidstaat stelde dat baggerwerkzaamheden en de maritieme toegangswegen dienen te worden uitgesloten en dat de autonomie van havenautoriteiten om de hoogte van de havengelden vast te stellen niet mag worden aangetast. Commissaris Kallas onderstreepte het belang van efficiënte zeehavens voor groei en banen en de wens om meer transparantie in de sector te bevorderen. Hij erkende dat het voorstel nadere discussie vergde, maar hoopte dat een akkoord in de Raad onder het Italiaanse Voorzitterschap mogelijk zou zijn. Italië bevestigde prioriteit te zullen geven aan dit dossier.

### Tussentijdse evaluatie EU beleid inzake maritiem vervoer

Nadat tijdens de informele Maritieme Raad op 7 mei 2014 al overeenstemming was bereikt over de zogeheten *Verklaring van Athene*, kon het resultaat van de deze discussie over de herijking van het Europese zeevaartbeleid worden bekrachtigd in de vorm van Raadsconclusies.

### Diversen

#### *a) Resultaat van het lunchdebat tijdens de informele bijeenkomst van de ministers van Vervoer*

Het Voorzitterschap deed verslag van het debat dat tijdens de lunch van de informele Transportraad in Athene op 8 mei 2014 was gevoerd over sociale harmonisatie in het wegvervoer. Commissaris Kallas gaf aan dat misbruik moet worden aangepakt en betere handhaving van de regels een belangrijk aandachtspunt is. Meerdere lidstaten, waaronder Nederland, gaven aan dat het niet bij bespreking op de informele Transportraad moet blijven en dat binnenkort een verklaring van een aantal lidstaten aan de Commissie zal worden aangeboden als basis voor verdere discussie. Deze verklaring zal binnenkort aan de Commissie worden aangeboden als basis voor verdere discussie. Sommige lidstaten waren van mening dat de oplossing niet moet worden gezocht in protectionistische maatregelen of disproportionele boetes. Ze gaven aan dat ten onrechte de suggestie werd gewekt dat sommige lidstaten bewust sociale voorschriften negeren om een concurrentievoordeel te genieten, of dat lidstaten met lagere lonen te weinig aan handhaving zouden doen. Zij zagen vooral toegevoegde waarde in sterkere grensoverschrijdende samenwerking tussen controlediensten en betere opleiding van inspecteurs. Het Voorzitterschap concludeerde dat betere handhaving van doorslaggevend belang is, met als doel eerlijke concurrentie in het wegvervoer.

#### *b) Shift2Rail*

Het Voorzitterschap meldde dat het dossier gereed is voor finale besluitvorming. Het besluit ter vaststelling van de *Shift2Rail* Gemeenschappelijke Onderneming staat geagendeerd als A-punt op de Landbouwraad van 16 juni.

#### *c) Het traceren van vliegtuigen*

Sinds de ramp met *Malaysian Airlines* vlucht MH370 is opnieuw een discussie ontstaan over het volgen van vliegtuigen. Het is in deze tijd van moderne communicatietechnologieën nauwelijks nog te begrijpen hoe het kan gebeuren dat een vliegtuig spoorloos verdwijnt. Commissaris Kallas onderstreepte het belang om de werkzaamheden en de aanbevelingen van ICAO op dit punt te steunen.

d) *Verslag van de Commissie over de toepassing van de richtlijn inzake luchthavengelden*

De Raad nam kennis van het bericht dat de Commissie onlangs verslag heeft uitgebracht over de toepassing in de lidstaten van de richtlijn betreffende luchthavenheffingen. Commissaris Kallas stelde vast dat er grote verschillen zijn in de wijze waarop de richtlijn wordt toegepast en dat luchtvaartmaatschappijen zich hierover beklagen. De Commissie is van plan om nationale experts bijeen te roepen om te bezien of de richtlijn dient te worden aangepast aan nieuwe marktontwikkelingen. De eerste bijeenkomst vond al plaats op 13 juni in Thessaloniki.

e) *Verkeersovertredingen in het buitenland*

De Commissie gaf aan het voornemen te hebben zo spoedig mogelijk met een voorstel te komen ter vervanging van de richtlijn betreffende de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over verkeersovertredingen. Het Europese Hof heeft deze richtlijn onlangs nietig verklaard vanwege een onjuiste rechtsgrondslag. De rechtsgevolgen van de nietig verklaarde richtlijn blijven gedurende 1 jaar in stand. Er is daarom haast geboden om het gat vóór 6 mei 2015 te dichten. Aangezien de inhoud niet ter discussie staat, sprak Commissaris Kallas de hoop uit dat de Raad en het Europees Parlement snel tot besluitvorming zullen komen. De Raad nam kennis van deze oproep.

f) *De invloed van de Europese Unie bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) in stand houden en versterken: verkiezing in het kader van de ICAO-raad*

Op initiatief van Spanje werd een korte discussie gevoerd over de positie van de EU lidstaten in de *ICAO Council*. Spanje benadrukte het belang om als EU lidstaten samen een sterke vertegenwoordiging te hebben en te houden. Door de recente vorming van de nieuwe Zwarte Zee groep (Azerbeïjan, Georgië, Moldavië, Turkije, Oekraïne) zou een situatie kunnen ontstaan waarin de EU vertegenwoordiging bij de volgende verkiezing voor de *ICAO Council* (2016) een zetel verliest. Enkele lidstaten gaven aan dat het belangrijk was hier later dit jaar op terug te komen. De Commissie bevestigde het belang van een sterke rol van Europa in ICAO, onder andere met het oog op de klimaatdiscussie, maar roemde ook de goede samenwerking in ECAC-verband. De kracht van Europa in ICAO was juist dat niet alleen de 28 EU lidstaten samen optrekken, maar in totaal 44 landen, waaronder de landen die samen de nieuwe rotatiegroep vormen.

g) *Werkprogramma van het aantredende voorzitterschap*

Italië dankte het Griekse Voorzitterschap voor het uitstekende werk in de afgelopen maanden en gaf een korte vooruitblik op het werkprogramma voor de komende maanden. Ook al is het een overgangperiode, met het opstarten van een nieuw Europees Parlement en de vorming van de nieuwe Commissie, er ligt nog genoeg werk op de plank. De drie Italiaanse prioriteiten op het gebied van transport zijn:

- TEN-T/CEF: aandacht voor de financiering van infrastructuur en de vraag hoe lidstaten nieuwe bronnen kunnen aanboren. Thema van de informele Transportraad in Milaan (16/17 september).
- Spoorvervoer: voltooiing van de Europese spoormarkt, onder meer door de toegang tot het binnenlands personenvervoer te vergroten. Italië wil zowel voortgang boeken op de technische pijler (onderhandelingen met het Europees Parlement) als op de politieke pijler (in ieder geval een debat over de leidende principes). Wat Italië betreft blijft het een pakket.
- Luchtvaart: SES II+ (volgende fase in de ontwikkeling van een gemeenschappelijk Europees luchtruim) Voortgang op alle luchtvaartdossiers (dus ook passagiersrechten, luchthavenpakket) is afhankelijk van de vraag of er op korte termijn een oplossing kan worden gevonden voor de Gibraltar-kwestie. Dossiers waar Italië tevens aan wil werken zijn de havenverordening en maten en gewichten wegvervoer.

h) *Luchtvaart en de sociale dimensie*

Dit onderwerp was geagendeerd naar aanleiding van het AO Transportraad op 28 mei waarin is toegezegd aandacht te vragen voor dit onderwerp. In de interventie tijdens de Raad heeft Nederland aangegeven werkgelegenheid, sociale omstandigheden en eerlijke concurrentie als belangrijke aandachtspunten te zien. Ook heeft Nederland de Commissie verzocht om een planning op te stellen voor verdere initiatieven op dit vlak. Enkele lidstaten sloten zich aan bij oproep van Nederland en gaven aan dat het niet de bedoeling kon zijn dat luchtvaartmaatschappijen uitwijken naar landen die de gunstigste vestigingsvoorwaarden bieden. Andere lidstaten gaven aan voorstander te zijn van open markten en waren van mening dat de EU open zou moeten staan voor de ontwikkeling van nieuwe *business* modellen en dat niet alleen de gevestigde belangen moeten worden gediend. Het Voorzitterschap sloot af met de vaststelling dat met de opkomst van *low-cost*

*carriers* een nieuwe discussie ontstaat over het evenwicht tussen vrije marktwerking en het belang van een hoog niveau van veiligheid in de luchtvaart.