



Vlaams
Parlement

stuk **811** (2010-2011) – Nr. 1
ingediend op 17 november 2010 (2010-2011)

Verslagmoment
over de Europese Ministerraad Transport
van 15 oktober 2010

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door mevrouw Tine Eerlingen

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Jan Peumans.

Vaste leden:

mevrouw Karin Brouwers, de heer Dirk de Kort, mevrouw Griet Smaers, de heer Marc Van de Vijver;
de heren Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;
de heren Marino Keulen, Sas van Rouveroi;
de heren Steve D'Hulster, Jan Roegiers;
mevrouw Lies Jans, de heer Jan Peumans;
de heer Peter Reekmans;
de heer Dirk Peeters.

Plaatsvervangers:

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, Ward Kennes, Johan Sauwens;
mevrouw Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, de heer Johan Deckmyn, mevrouw Katleen Martens;
de heer Jean-Jacques De Gucht, mevrouw Annick De Ridder;
mevrouw Michèle Hostekint, de heer Bart Martens;
de heer Bart De Wever, mevrouw Tine Eerlingen;
de heer Lode Vereeck;
de heer Filip Watteuw.

INHOUD

I. Toelichting door de Permanente Vertegenwoordiging	4
1. De formele Transportraad van 15 oktober 2010 in Luxemburg	4
1.1. Agenda	4
1.2. Het politiek akkoord met betrekking tot de Eurovignetrichtlijn	5
1.3. Toekomstig EU-transportbeleid 2010-2020.....	7
1.4. Algemeen luchtvaartakkoord tussen de EU en Brazilië.....	7
2. De informele Raad Transport van 15 en 16 september 2010 in Antwerpen	7
3. Voorlopige agenda van de Raad van 2 december 2010.....	8
II. Bespreking	8

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 28 oktober 2010 een verslagmoment over de formele Europese Ministerraad Transport van 15 oktober 2010 in Luxemburg. Ook de informele Raad Transport van 15 en 16 september 2010 in Antwerpen kwam aan bod. Er werd van gedachten gewisseld met mevrouw Joke Bamps, Vlaams transportattaché bij de Permanente Vertegenwoordiging van België bij de Europese Unie (EU).

I. TOELICHTING DOOR DE PERMANENTE VERTEGENWOORDIGING

1. De formele Transportraad van 15 oktober 2010 in Luxemburg

Mevrouw *Joke Bamps* herinnert eraan dat België momenteel voorzitter is van de Europese Raad. Vandaar dat federaal staatssecretaris voor Mobiliteit en Noordzee Etienne Schouppe de formele Transportraad van 15 oktober 2010 in Luxemburg voorzat. Volgens de beurtregeling tussen de gewesten werd de Belgische stoel ingenomen door mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken, Vervoer, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en de Haven van Brussel.

1.1. Agenda

Op de agenda van de formele Transportraad stond vooreerst de richtlijn inzake de heffingen op zware voertuigen voor het gebruik van bepaalde infrastructuren, de Eurovignet-richtlijn. Daarover werd een politiek akkoord gesloten. Dat punt heeft het grootste deel van de vergadertijd in beslag genomen.

Voorts is er een debat geweest over de strategie ‘Toekomst van het vervoer 2010-2020’. Dat was met het oog op het nieuwe witboek Transport. Voor de volledigheid meldt mevrouw Bamps nog een punt met betrekking tot de luchtvaart: het algemeen luchtvaartakkoord EU-Brazilië. De Raad gaf aan de Commissie een mandaat om daarover de onderhandelingen te voeren.

Op die Raad waren ook heel wat variapunten. Er werd verslag gegeven van de informele Transportraad van 15 en 16 september in Antwerpen over het thema ‘Integratie van watergebonden transport in de logistieke keten’. Dit en andere variapunten komen slechts kort aan bod op zo een Raad. Het gaat veelal om beknopte toelichtingen door de Commissie. De nota’s van die toelichtingen zijn te vinden op het internet via linken in het persverslag van die Raad¹.

Mevrouw Bamps geeft volgende opsomming van de andere variapunten:

- het verslag van de algemene vergadering van de ICAO (International Civil Aviation Organisation) in Montreal;
- de Turkse ban van Cypriotische vliegtuigen in zijn luchtruim;
- de relaties van Rusland inzake luchtvaart: Rusland aanvaardt niet alle Europese regelgeving, waardoor verschillende lidstaten bilaterale akkoorden met het land afsluiten die soms in strijd zijn met Europese afspraken;
- een voorstel van besluit inzake de publiek gereguleerde diensten voor Galileo, een heel technisch voorstel;
- een voorstel tot herziening van het eerste spoorpakket: de financiering van en de heffingen op de infrastructuur, de opening van de interne markt, en de organisatorische aanpassingen voor controle op de spoorwegmarkt – dat is grotendeels federale materie;
- het herzieningsproces TEN-T (Trans-European Network Transport): na een conferentie in het voorjaar in Zaragoza, waarop een visie van de Commissie is voorgesteld met betrekking tot het toekomstig TEN-T-beleid, zijn er nu verdere consultaties van de lidstaten voor de verdere uitwerking;

¹ Zie: < http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/nl/trans/117350.pdf >.

- de implementatie van de EURO VI-standaarden, een heel technisch dossier dat in het comité voor motorvoertuigen wordt behandeld.

1.2. *Het politiek akkoord met betrekking tot de Eurovignetrichtlijn*

Er zijn al twee Eurovignetrichtlijnen geweest: 1999/62 en 2006/38. Het huidige voorstel van Eurovignetrichtlijn is door de Commissie al gepubliceerd in 2008. Nieuw in het voorstel is dat het principe van ‘de vervuiler betaalt’ wordt ingevoerd. Tot nu gold het principe van ‘de gebruiker betaalt’. Voorts wordt een internalisering van externe kosten voorgesteld, wat in de huidige richtlijn niet kan.

Mevrouw Bamps preciseert de stand van zaken in de procedure. In maart 2009 heeft het Europees Parlement al een rapport aangenomen, waarin de standpunten van het parlement zijn opgenomen. In de Raad heeft het geduurd tot 15 oktober 2010 eer er een politiek akkoord kon worden gesloten. Beide documenten lopen nogal uiteen en daarom is er een tweede lezing gestart om een compromis te vinden tussen de vrij progressieve tekst van het parlement en de iets conservatievere tekst van de Raad. Als dat niet lukt in tweede lezing, komt er een conciliatieprocedure. In tegenstelling met een eerste lezing is een tweede lezing gebonden aan termijnen. Als het politiek akkoord wordt overgezonden aan het Europees Parlement, dan heeft het parlement drie maanden om daar een standpunt over te bepalen. In die maanden zijn er in de praktijk wel verscheidene contacten om toch tot een akkoord te komen. Als ook dat mislukt, neemt het parlement gewoon zijn standpunt aan. En dan heeft de Raad weer drie maanden om tot een akkoord te komen. Als ook dat niet lukt, moet er worden overgegaan tot de derde lezing (conciliatie). Indien er finaal geen compromis wordt gevonden, is het voorstel van de tafel en kan de Commissie initiatieven nemen voor een nieuw voorstel.

De transportattaché gaat dieper in op de verschillen tussen de bestaande Eurovignetrichtlijn en de voorgestelde nieuwe. De huidige richtlijn betreft het TEN-netwerk; de Commissie stelt voor dat ze zou gelden voor het volledige netwerk, het Europees Parlement en de Raad willen dat beperken tot het netwerk van autosnelwegen. De huidige richtlijn geldt voor vrachtwagens van meer dan 12 ton tot 2012; vanaf 2012 betreft het alle vrachtwagens vanaf 3,5 ton, tenzij de lidstaat daarvan wil afwijken onder enkele welbepaalde voorwaarden (bijvoorbeeld als de uitbreiding excessieve kosten zou vergen). In het vorige week gesloten politieke akkoord heeft de Raad een afzwakking van die bepaling voorgesteld. De nieuwe richtlijn zou nog slechts de lidstaten de keuze laten om te opteren voor een uitbreiding naar 3,5 ton.

Inhoudelijk kan een lidstaat de huidige richtlijn enkel bijsturen door een variatie in de infrastructuurheffing. Nieuw in het voorstel tot herziening is dat de externe kosten in rekening kunnen worden gebracht. In het voorstel van de Commissie worden de externe kosten van geluid, lucht en congestie opgenomen. Het Europees Parlement volgde daarin de Commissie. Maar de Raad wil congestie schrappen als externe kost.

In de huidige richtlijn is geen ‘earmarking’ opgenomen. Daarmee wordt een affectatie van de inkomsten in het eigen beleidsdomein, in casu in het mobiliteitsbeleid, bedoeld. Commissie en Parlement willen een verplichte earmarking in de nieuwe richtlijn opnemen. De Raad is daar geen voorstander van; hij wil die mogelijkheid slechts opnemen in een aanbeveling.

Het voorstel tot herziening geeft de mogelijkheid om de infrastructuurheffing te variëren naar type en uitstoot van het voertuig (EURO-norm), naar de gereisde afstand en naar de plaats en het tijdstip van het weggebruik. Dat laatste is eigenlijk een soort van congestiesturing. Bij dat alles wordt het principe gehanteerd dat die variatie geen extra inkomsten mag genereren. Als bovenop de infrastructuurheffing externe kosten worden aangerekend, hoeft dat niet neutraal te zijn wat inkomsten betreft. Daarbij herhaalt mevrouw Bamps dat de Raad die externe kosten wil beperken tot lucht (de EURO-norm) en geluid.

Het standpunt van het Vlaamse Gewest in dit dossier was dat congestie wel degelijk ook als externe kost mag worden gezien. Vlaanderen was ook voor de mogelijkheid om een ‘mark-up’ op te nemen voor stedelijke gebieden. Bij de herziening van de richtlijn in 2006 is een mogelijke mark-up, een infrastructuurheffing, van 25% opgenomen voor berggebieden. Dat, omdat in berggebieden de aanleg van infrastructuur duurder is. Vlaanderen wil ook een mark-up voor stedelijke gebieden, omdat daar meer mobiliteitsproblemen zijn. Met betrekking tot earmarking heeft Vlaanderen een neutrale houding aangenomen.

Mevrouw Bamps licht de belangrijkste knelpunten met betrekking tot de herziening van de Eurovignetrichtlijn toe. Er heeft zich een duidelijke breuklijn gemanifesteerd tussen de perifere lidstaten en de centrumlidstaten. De perifere lidstaten willen zo weinig mogelijk last van de richtlijn hebben als hun vrachtwagens door de centrumstaten moeten rijden. Zo zijn ze tegenstander van congestieheffing. Ze zijn wel voorstander van earmarking vanuit de redenering dat, als ze dan toch moeten betalen, de opbrengst van die heffing wordt gebruikt om de infrastructuur te verbeteren. Daarentegen willen de centrumlidstaten zo sturend mogelijk optreden en dus wel een congestieheffing invoeren.

De uitbreiding van 12 tot 3,5 ton wordt in dit politiek akkoord afgezwakt tot louter een keuzemogelijkheid. Congestie is uiteindelijk geschrapt als externe kost. Als compromis wordt er een grotere variatie in de infrastructuurheffing toegestaan om de congestie tegen te gaan. In de huidige richtlijn is er maximumvariatie van 100% in de infrastructuurheffing. In het compromis in de Raad is dat 175%, met als bijkomende voorwaarde dat een lidstaat voor maximum vijf uren mag variëren. In beide gevallen mag die variatie in de infrastructuurheffing niet leiden tot hogere inkomsten. Dat ware anders geweest als congestie werd aangenomen als externe kost.

Een ander belangrijk punt was de discussie over de EURO V- en EURO VI-normen. Een aantal (Oost-Europese) lidstaten wilden de EURO V- en de EURO VI-normen zo lang mogelijk uitsluiten van de Eurovignetrichtlijn. Het resultaat is dat de EURO V-norm is uitgesloten van de richtlijn tot de invoering van de EURO VI, eind 2013. En voor EURO VI waren verscheidene lidstaten er voorstander van om de norm uit te sluiten (door het nultarief te hanteren voor alle EURO VI-voertuigen) tot 2020. Het compromis is geworden: eind 2017.

Inzake earmarking waren de perifere lidstaten voor een verplichte toepassing, dus een verplichte affectatie van inkomsten aan het mobiliteitsbeleid. Andere lidstaten zijn daar heftig tegenstander van omdat zij constitutionele bezwaren hebben: het Verenigd Koninkrijk, Zweden, Ierland en Denemarken. In die landen mogen grondwettelijk geen inkomsten worden voorbehouden voor bepaalde doeleinden. Als compromis is het een aanbeveling geworden.

Een vrij technisch punt betreft de ‘gedelegeerde handelingen’, bepaalde technische aanpassingen die de Commissie kan doorvoeren zonder een nieuw voorstel in te dienen. Mogen de tarieven zomaar aangepast worden aan de inflatie of moeten die tarieven weer de hele codecisieprocedure doorlopen? Het besluit van de discussie was dat aanpassingen aan de inflatie worden gerekend tot de gedelegeerde handelingen maar een aanpassing van de berekeningsmethodes van de externe kosten niet.

Er was ten slotte ook een discussie over de juridische basis. Bepaalde lidstaten kiezen voor de transportbasis, andere voor de belastingsbasis.

Het politiek akkoord bekwam een nipte gekwalificeerde meerderheid van 257 stemmen – er waren er 255 nodig op 345. Spanje en Italië gingen uiteindelijk niet akkoord; Ierland en Nederland hebben zich onthouden; Portugal had een voorbehoud. Frankrijk en Oostenrijk gingen akkoord ondanks dat zij het een zeer teleurstellend akkoord vonden.

Wat is nu de link met de Vlaamse plannen tot kilometerheffing? Mevrouw Bamps herinnert eraan dat het Vlaams regeerakkoord de invoering van een kilometerheffing voor het vrachtvervoer vooropstelt tegen 2013. Dat betreft de vrachtwagens van meer dan 3,5 ton, voor het volledige wegennet. De uitgangspunten inzake tarifiering zijn tijdstip, locatie, rijrichting en statische voertuigkenmerken. Er is nog geen definitieve beslissing genomen. Wel weet de transportattaché dat het voorgenomen Vlaamse beleid nog altijd strookt met de Europese regels.

1.3. Toekomstig EU-transportbeleid 2010-2020

Op de Raad werd ook van gedachten gewisseld over het toekomstig EU-transportbeleid in de periode 2010-2020. Een witboek Transport 2001-2010 loopt nu af. Er komt een nieuw witboek Transport met een visie voor het Europese transportbeleid voor de komende tien jaar en wellicht tot 2050. In 2009 is daarover al een mededeling gekomen die mevrouw Bamps op het verslagmoment over de Transportraad van eind 2009 in de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken heeft toegelicht². De mededeling droeg de naam 'Future of Transport'.

Het nieuwe witboek Transport is aangekondigd voor 15 december 2010. Dat zal dus te laat zijn voor het Belgische voorzitterschap om daar een prioriteit van te maken. De thema's die in het witboek worden aangesneden zijn de vergroening van het transport, de internalisering van externe kosten voor alle modi, intelligente transportsystemen (ITS) enzovoort.

In de interventie van Brussels transportminister Brigitte Grouwels die de Belgische stoel op de Raad innam, zijn ook de Vlaamse verzuchtingen naar voren gebracht. Dat betrof de integratie en verknoping van netwerken, slimme logistieke ketens, de binnenvaart, hinterlandverbindingen voor zeehavens, het openbaar vervoer, real time verkeersinformatie en standaardisatie voertuigtechnologie, en nieuwe technologieën voor verkeersveiligheid.

1.4. Algemeen luchtvaartakkoord tussen de EU en Brazilië

De Raad heeft een mandaat gegeven aan de Commissie om onderhandelingen te starten voor een algemeen luchtvaartakkoord tussen de Europese Unie en Brazilië. Er bestaan momenteel vijftien bilaterale luchtvaartakkoorden tussen lidstaten en Brazilië. Een EU-akkoord moet die aparte overeenkomsten vervangen. Inhoudelijk betreft dat akkoord de graduele opening van de markt en een versterkte samenwerking inzake regelgeving onder meer met betrekking tot de milieu-impact van de luchtvaart.

2. De informele Raad Transport van 15 en 16 september 2010 in Antwerpen

Het thema van de informele Raad was: 'De integratie van watergebonden transport in de logistieke keten'. Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits heeft daar de openingstoespraak gebracht. De concepten 'Blue belt' en 'Blue lanes' werden er naar voren gebracht. Die concepten hebben betrekking op het wegwerken van administratieve lasten en het voltooien van de interne markt voor maritiem vervoer. Momenteel is het perfect mogelijk met een vrachtwagen van Estland naar Spanje te reizen zonder enige grenscontrole. Voor schepen is dat nog altijd veel moeilijker met in elke haven een hele 'carrousel' van formaliteiten om te mogen aanmeren, aldus mevrouw Bamps.

In opvolging van die informele Raad zijn er discussies lopende over de uitwerking van Raadsconclusies voor formele goedkeuring op de Raad van 2 december 2010.

² Parl. St. VI. Parl. 2009-10, nr. 500/1, p. 5.

3. Voorlopige agenda van de Raad van 2 december 2010

Voor de komende Raad van 2 december 2010 kan mevrouw Bamps een heel voorlopige agenda meegeven. Een dossier dat op de Belgische agenda staat is de grensoverschrijdende handhaving van verkeersboetes. Daarover is een EU-richtlijn in de maak. Een ander item is de herziening van het eerste spoorpakket; dat wordt een voortgangsverslag. Het Actieplan Verkeersveiligheid 2010-2020 is gepubliceerd in juni. Daarover zijn er nu Raadsconclusies in de maak. En ten slotte zullen, zoals al gezegd, ook Raadsconclusies worden behandeld over de 'Integratie van watergebonden transport in de logistieke keten'.

II. BESPREKING

De heer *Steve D'Hulster* vraagt wat de positie van Vlaanderen was met betrekking tot de afzwakking van de Eurovignetrichtlijn voor vrachtwagens vanaf 3,5 ton. Mevrouw *Joke Bamps* antwoordt dat Vlaanderen daarover geen specifiek standpunt heeft ingenomen. Dat punt is wel helemaal op het einde van de discussie aan bod gekomen en België heeft daarover het woord niet genomen.

De heer *Marino Keulen* vraagt naar het Vlaamse standpunt over de opname in de Eurovignetrichtlijn van congestie als externe kost, de earmarking en de mark-up voor stedelijke gebieden. Hebben het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en Wallonië daarover een ander standpunt ingenomen? Mevrouw *Joke Bamps* zegt dat Brussel het Vlaamse standpunt bijtreedt wat betreft de congestie als externe kost; over de earmarking heeft het gewest geen standpunt ingenomen, en de mark-up voor stedelijke gebieden steunt men uiteraard. Het Waalse Gewest is altijd tegen earmarking geweest.

De heer *Jan Peumans* herinnert zich dat de earmarking ook een item was in de discussie over de Oosterweelverbinding. Dat gaat dan over de vraag of de opbrengst van de tol uitsluitend moest gebruikt worden voor de financiering van de verbinding. In de vorige zittingsperiode wou toenmalig Vlaams minister van Mobiliteit, Kathleen Van Brempt, die opbrengst ook aanwenden voor tramprojecten. Europa heeft toen duidelijk gesteld dat die tolgelden alleen konden worden gebruikt voor de infrastructuur zelf.

Jan PEUMANS,
voorzitter

Tine EERLINGEN,
verslaggever