



Vlaams
Parlement

stuk **1935** (2012-2013) – Nr. 1
ingediend op 4 maart 2013 (2012-2013)

Verslagmoment over de Europese Ministerraden
Transport van 29 oktober en 20 december 2012
en het programma van het Ierse voorzitterschap
inzake transport

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door de heer Dirk de Kort

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Jan Peumans.

Vaste leden:

mevrouw Karin Brouwers, de heer Dirk de Kort, de dames Els Kindt, Griet Smaers;
de heren Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;
de heren Filip Anthuenis, Marino Keulen;
de heren Steve D'Hulster, Jan Roegiers;
mevrouw Lies Jans, de heer Jan Peumans;
de heer Peter Reekmans;
de heer Björn Rzoska.

Plaatsvervangers:

mevrouw Caroline Bastiaens, de heren Ward Kennes, Johan Sauwens, Marc Van de Vijver;
mevrouw Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, de heer Johan Deckmyn, mevrouw Katleen Martens;
de dames Annick De Ridder, Lydia Peeters;
mevrouw Michèle Hostekint, de heer Bart Martens;
de heer Bart De Wever, mevrouw Tine Eerlingen;
de heer Lode Vereeck;
de heer Dirk Peeters.

INHOUD

I. Uiteenzetting door mevrouw Joke Bamps, Vlaams transportattaché bij de Permanente Vertegenwoordiging van België bij de EU	4
1. Cypriotisch voorzitterschap van de Europese Unie	4
1.1. Transportraad van 29 oktober 2012	4
1.1.1. Omzetting van MLC-verdrag in EU wetgeving	4
1.1.2. Akkoord EU-Eurocontrol	4
1.1.3. Luchtvaartpakket	4
1.1.4. Verordening technische keuring	4
1.2. Transportraad van 20 december 2012	5
1.2.1. Verordening technische keuring	5
1.2.2. Verordening beheer en exploitatie Galileo	5
1.2.3. CEF-verordening	5
1.2.4. Luchtvaartakkoord tussen EU en Israël	5
2. Iers voorzitterschap	5
2.1. TEN-T-herziening	6
2.2. Connecting Europe Facility	6
2.3. Clean Power for Transport-pakket	7
2.4. Vierde spoorwegpakket	7
2.5. Aangekondigde initiatieven	7
II. Bespreking	8
Gebruikte afkortingen	10

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken had op 7 februari 2013 een verslagmoment over de Europese Ministerraden Transport van 29 oktober en 20 december 2012 onder het Cypriotische voorzitterschap en over het programma van het Ierse voorzitterschap voor het eerste halfjaar van 2013. De commissie wisselde van gedachten met mevrouw Joke Bamps, Vlaams transportattaché bij de Permanente Vertegenwoordiging van België bij de EU.

I. UITEENZETTING DOOR MEVROUW JOKE BAMPS, VLAAMS TRANSPORT-ATTACHÉ BIJ DE PERMANENTE VERTEGENWOORDIGING VAN BELGIË BIJ DE EU

Mevrouw *Joke Bamps* herinnert aan de vorige update van het Europese transportbeleid in maart 2012. Toen ging het over de herziening van het beleid rond de Trans-Europese transportnetwerken (TEN-T) en de financiering ervan¹.

1. Cypriotisch voorzitterschap van de Europese Unie

1.1. Transportraad van 29 oktober 2012

1.1.1. Omzetting van MLC-verdrag in EU wetgeving

Het Cypriotische voorzitterschap van de Europese Unie (EU) liep van juli tot december 2012. De Transportraad van 29 oktober 2012 in Luxemburg behandelde vooral federale dossiers. Vooreerst ging het om de omzetting van een Maritime Labour Convention in de Europese wetgeving. Dat is een verdrag in het kader van de Internationale Arbeidsorganisatie, dat de arbeids- en levensomstandigheden op schepen regelt en een aantal regels omvat rond sociale dumping. In 2009 werd daar ook een element in opgenomen rond de handhaving en die wordt nu omgezet in Europese wetgeving. Dit gebeurt via de aanpassing van twee bestaande richtlijnen inzake havenstaatcontrole en vlaggenstaatcontrole. De bevoegdheid van de Vlaamse overheid in dat dossier is heel beperkt.

1.1.2. Akkoord EU-Eurocontrol

Ter info deelt mevrouw Bamps mee dat er ook een akkoord werd afgesloten tussen de EU en Eurocontrol.

1.1.3. Luchtvaartpakket

Het luchtvaartpakket omvat niet alleen de dossiers rond grondafhandeling en geluidsnormen op luchthavens, waarover ze het eerder al had, maar ook een verordening over de toekenning van slots op luchthavens. Deze verordening houdt verband met de ambitie van de Europese Commissie om de schaarse capaciteit op luchthavens efficiënter te verdelen. Men zou het bijvoorbeeld mogelijk kunnen maken dat luchtvaartmaatschappijen slots kopen en verkopen. Men zou ook kosten kunnen aanrekenen voor slots die door de luchtvaartmaatschappijen niet gebruikt worden. Momenteel is dit dossier niet relevant voor de Vlaamse overheid omdat er op de Vlaamse regionale luchthavens geen slots zijn. Op de Raad van oktober werd daarover een akkoord gevonden. In de loop van dit jaar zal er daarover een akkoord moeten worden gevonden met het parlement.

1.1.4. Verordening technische keuring

Het pakket rond de technische keuring wil de verkeersveiligheid binnen de EU bevorderen. Meer concreet is het de bedoeling om het aantal verkeersdoden te halveren tegen 2020. Het pakket bestaat uit drie voorstellen: de technische keuring van voertuigen, een voorstel rond registratiedocumenten en een ander voorstel rond controles langs de weg.

¹ Zie: Verslagmoment over de voorbije Ministerraden Transport en actuele dossiers (Trans-Europees Netwerk voor Transport (TEN-T)) *Parl.St.* VI.Parl. 2011-12, nr. 1590/1.

Over het onderdeel ‘technische keuring van voertuigen’ van dit dossier hebben de Cyprioten een akkoord kunnen vinden op de Raad van december. Hierover werd op de Raad van oktober gedebatteerd. De Commissie stelde voor het toepassingsgebied van de bestaande Europese richtlijn rond de keuring van voertuigen uit te breiden tot tweewielers, lichte aanhangwagens van minder dan 3,5 ton en bepaalde categorieën van zware, relatief snelle tractoren. In het akkoord van de Raad werd het toepassingsgebied echter beperkt en werden tweewielers en lichte aanhangwagens niet opgenomen.

1.2. Transportraad van 20 december 2012

1.2.1. Verordening technische keuring

In de Raad van december werd er een akkoord gevonden inzake de verordening Technische Keuring. Daarbij werden de meeste aangehaalde voorstellen geschrapt. Er is wel een beperkte keuring opgenomen voor de zware tractoren die geregeld op de openbare weg komen. De Commissie was voorstander van een verordening die direct van toepassing zou zijn op de lidstaten. De grote meerderheid van de lidstaten gaf echter de voorkeur aan een richtlijn die eerst nog moet omgezet worden in de nationale wetgeving. De Commissie wilde vanaf vijf jaar een jaarlijkse keuring opleggen omdat er meer ongevallen blijken te gebeuren met de oudere voertuigen. De Raad heeft dat standpunt echter niet gevolgd. Dit pakket is momenteel nog in behandeling bij het Europees Parlement. Waarschijnlijk zal dat iets ambitieuzer zijn dan de Raad, zodat er nog een compromis zal moeten worden gevonden. Mevrouw Bamps merkt op dat de technische keuring deel uitmaakt van de zesde staatshervorming en in de toekomst dus wellicht een Vlaamse bevoegdheid zal worden.

1.2.2. Verordening beheer en exploitatie Galileo

In de Raad van december werd er ook een voortgangsverslag aangenomen over het beheer en de exploitatie van Europese satellietnavigatiesystemen zoals Galileo. Ook de vraag welk budget men hiervoor zal krijgen in het komend meerjarig kader kwam aan bod. Hierover is nog geen akkoord gevonden.

1.2.3. CEF-verordening

Op de Raad was er een technisch voortgangsverslag. Het afgelopen half jaar is hier weinig rond gebeurd. In juni 2012 werd er een akkoord gevonden in de Raad over alle inhoudelijke aspecten. Het voorbije halfjaar werd in de Raad alleen een aantal kleine technische punten besproken. Het budget wordt wellicht beslist op de Europese top van de komende dagen. Hierna zal over de inhoudelijke aspecten een akkoord moeten worden onderhandeld met het Europees Parlement.

1.2.4. Luchtvaartakkoord tussen EU en Israël

In de Raad van december werd ten slotte ook een luchtvaartakkoord ondertekend tussen de EU en Israël.

2. Iers voorzitterschap

Het Ierse voorzitterschap loopt van januari tot eind juni 2013. Er zijn twee formele Transportraden gepland, namelijk op 11 maart en op 10 juni. De focus ligt bij welvaart, groei, en jobs. Het voorzitterschap hecht ook veel belang aan een efficiënte aanpak. Dat impliceert onder meer dat er geen informele raad zal worden georganiseerd. Het is ook de bedoeling om in de mate van het mogelijke alleen wetgevende voorstellen te behandelen en geen raadsconclusies. Transport is een bevoegdheid van categorie 2 overeenkomstig

het samenwerkingsakkoord met betrekking tot de vertegenwoordiging van België in de Europese Unie². België wordt dus vertegenwoordigd door staatssecretaris Wathelet. Het Vlaamse Gewest is assessor, van vorige zomer tot eind juni. Daarna neemt het Brusselse Gewest die rol over.

2.1. *TEN-T-herziening*

De TEN-T-herziening moet leiden tot een volledig nieuwe methodologie, namelijk een netwerkaanpak, met een kernnetwerk en een uitgebreid netwerk. De standaarden voor die twee netwerken zijn dezelfde. Het kernnetwerk moet echter gerealiseerd zijn tegen 2030 en het uitgebreide netwerk tegen 2050. De belangrijkste Vlaamse infrastructuur zijn opgenomen in het kernnetwerk: alle Vlaamse havens, alle waterwegen klasse 4 en de belangrijkste wegen en spoorassen. Vlaanderen krijgt ieder jaar een aantal projecten goedgekeurd voor cofinanciering via het TEN-T-beleid. Het voorbije jaar werd er een subsidie toegekend voor een studie over de sluis van Terneuzen, voor werken aan de tweede sluis in de Waaslandhaven en voor het verhogen van de bruggen over het Albertkanaal.

In maart 2012 werd er in de Raad een akkoord gevonden over de herziening van de methodologie van het TEN-T-beleid. Het Europees Parlement heeft in december in de Commissie voor Vervoer en Toerisme ook een akkoord bereikt. De onderhandelingen tussen Raad en Parlement worden nu opgestart. De methodologie wordt door beide partijen aanvaard. Het is dus mogelijk om een compromis te vinden. De standpunten verschillen wel inzake het beheer en de governance. De Vlaamse aandachtspunten voor de herziening waren: een voldoende ambitieuze tekst voor de binnenvaart, de opname van het kanaal Kortrijk-Bossuyt en het Albertkanaal in het kernnetwerk – dat is gelukt –, en de opname van de volledige ring rond Antwerpen in het kernnetwerk. Ook dat is gelukt. De IJzeren Rijn is momenteel nog niet opgenomen in het kernnetwerk. De Europese Commissie staat daar weigerachtig tegenover zolang er geen akkoord is tussen de drie betrokken lidstaten. Momenteel staat ze dus nog in het uitgebreid netwerk wat betekent dat ze tegen 2050 moet zijn gerealiseerd. Over het amendement van het Europees Parlement dat moet toelaten om tot 2020 studies te kunnen financieren moet nog een positie worden bepaald. De heer *Jan Peumans*, voorzitter, heeft gehoord dat men op een bepaald ogenblik beschikte over geld voor studies, maar dat men het niet gebruikt heeft. Klopt dat? Mevrouw *Joke Bamps* antwoordt dat men in 2010, na een evaluatie, een aantal budgetten heeft teruggevorderd omdat ze niet gebruikt waren. Daarbij ging het onder meer om de budgetten voor studies rond de IJzeren Rijn.

2.2. *Connecting Europe Facility*

De Connecting Europe Facility is het financiële luik van het TEN-T-beleid. Dat is een van de programma's in het meerjarig financieel kader, het budget van de EU voor de periode 2014 tot 2020, waarover momenteel onderhandeld wordt. De CEF is eigenlijk een nieuw programma waarin alle investeringen voor transport, energie en telecom samengevoegd worden, al worden ze apart toegewezen. Daarin wordt ook de cofinanciering van projecten geregeld. Standaard wordt 20 percent cofinanciering gehanteerd. Grensoverschrijdende projecten kunnen 30 percent cofinanciering krijgen, projecten die bottlenecks aanpakken 40 percent, en studies 50 percent. Voor de CEF werden een tiental corridors gedefinieerd, waarin allerhande projecten zijn opgenomen die geïmplementeerd zouden moeten worden tegen 2020, met een cofinanciering van de EU. Alle belangrijke Vlaamse projecten voor die periode zijn daarin opgenomen: de haven van Zeebrugge, het Albertkanaal, de opwaardering van het kanaal Bocholt-Herentals, de sluis van Terneuzen, de projecten rond de haven van Antwerpen, de waterweg Antwerpen-Brussel-Charleroi en een aantal werken in de rand van de Seine-Scheldeverbinding.

² Samenwerkingsakkoord van 8 maart 1994 tussen de Federale Staat, de Gemeenschappen en de Gewesten met betrekking tot de vertegenwoordiging van België in de Ministerraad van de Europese Unie.

De Commissie voorzag in een budget van 21,8 miljard euro voor het TEN-T-beleid. Daarnaast is er ongeveer 10 miljard euro van de cohesiefondsen. Daarop kan Vlaanderen echter geen aanspraak maken. Op de Europese top van november 2012, die een akkoord probeerde te vinden over het meerjarig financieel kader, werd een tweede voorstel voorgelegd, met een vermindering van het budget tot 16,9 miljard euro. Bij de huidige onderhandelingen zou er onder druk van een aantal grote lidstaten nog meer moeten worden bespaard op het totale budget. Daardoor zal het bedrag voor de CEF wellicht nog verder moeten dalen. Een stijging ten opzichte van het huidige budget van een goede 8 miljard euro zou echter mogelijk moeten blijven. Als er een akkoord wordt bereikt over het meerjarig financieel kader, dan kunnen de onderhandelingen met het Parlement over inhoud, cofinanciering en beheer wellicht snel worden opgestart.

2.3. *Clean Power for Transport-pakket*

Het pakket Clean Power for Transport is een nieuw dossier dat twee weken geleden werd gepubliceerd door de Commissie. Het bestaat uit een mededeling, een voorstel van richtlijn en een actieplan voor LNG voor de scheepvaart. Het pakket legt een heel aantal infrastructuurvereisten op voor alternatieve brandstoffen. Tegen 2020 zouden er in België 200.000 elektrische laadpalen moeten zijn, waarvan 10 percent publieke en 90 percent private. In alle havens van het kernnetwerk, dus ook in de Vlaamse havens, zouden LNG-installaties moeten worden aangelegd. Langs het TEN-T-netwerk zouden er om de 400 kilometer LNG-stations moeten zijn voor trucks en CNG-laadpunten. De lidstaten zouden ook een nationale strategie moeten opstellen voor alternatieve brandstoffen. De komende maanden zullen de besprekingen rond dat voorstel van de Commissie worden opgestart in de Raad en in het Parlement. Het is afwachten of de doelstellingen even ambitieus zullen blijven.

2.4. *Vierde spoorwegpakket*

Vorige week werd het vierde spoorwegpakket aangenomen. Dit bevat een mededeling, zes wetgevendende initiatieven, een aantal rapporten en een aantal impact assessments. Het bestaat uit een technisch en een politiek gedeelte. Het technische gedeelte bestaat uit een aanpassing van de Interoperabiliteitsrichtlijn, een uitbreiding van de taken van het Europees spooragentschap en een aanpassing van de Veiligheidsrichtlijn inzake spoor. Een tweede luik bevat ook een aantal belangrijke politieke aspecten: de liberalisering van het binnenlandse spoorvervoer voor passagiers, een striktere scheiding tussen infrastructuurbeheerder en operator, waarbij de infrastructuurbeheerder meer functies zou krijgen, en een herziening van de wetgeving op openbardienstcontracten. De impact van deze voorstellen moet nog bekeken worden. De komende maanden zullen de meer technische voorstellen worden besproken, onder meer de Interoperabiliteitsrichtlijn. De politieke voorstellen zijn wellicht pas voor later op het jaar. Op de Transportraad van maart wordt er misschien al een eerste politiek debat onder ministers gehouden.

2.5. *Aangekondigde initiatieven*

Er zit nog een aantal initiatieven in de pijplijn. Deze initiatieven werden dus nog niet gepubliceerd. Het gaat onder meer om een voorstel van richtlijn inzake maritieme ruimtelijke ordening en kustzonemanagement. Die zou eind februari gepubliceerd worden. Het is ook de bedoeling om, na twee mislukte pogingen, een derde poging te lanceren tot het doorvoeren van een aantal harmonisering in het havenbeleid. Momenteel is het nog heel onduidelijk wat de Commissie concreet zal voorstellen. De Commissie heeft ook een wegvervoerpakket aangekondigd, dat twee voorstellen zou bevatten, een over cabotage en een over de herziening van de Eurovignetrichtlijn. Dat laatste is zeker belangrijk voor de Vlaamse overheid in het kader van de kilometerheffing. Dit is gepland voor deze zomer, maar in de praktijk zou het iets later kunnen zijn.

Er zou ook nog een voorstel worden geformuleerd rond Blue Belt, een pilootproject dat in 2010 werd gelanceerd, onder het Belgische voorzitterschap. Schepen die van de ene EU-haven naar de andere varen, moeten op dit ogenblik immers nog grotendeels dezelfde formaliteiten vervullen als schepen die van buiten de EU komen. Dat is een belangrijke lacune binnen de interne markt. Dat kan pas later dit jaar opgenomen worden.

II. BESPREKING

Mevrouw *Griet Smaers* is blij dat onder meer het Albertkanaal en andere kanalen werden opgenomen in het TEN-T-netwerk. Zo zal de verhoging van de bruggen wellicht sneller kunnen worden doorgevoerd. Is het nog steeds mogelijk om nieuwe projecten op te nemen? Moeten de vermelde cijfers voor het aantal elektrische laadpalen in 2020 worden gezien als streefcijfers of als een verplichting? Welke voorstellen worden er gedaan of mag men verwachten voor de herziening van de Eurovignetrichtlijn?

De heer *Jan Roegiers* merkt op dat de verkeersveiligheid niet meer behandeld wordt op deze informatiemomenten. Is dat een bewuste keuze? Is verkeersveiligheid geen prioriteit meer voor de Commissie en voor de Transportraden? Wordt er nog gewerkt aan het afdwingen van maximumsnelheden, hetzij op Europees niveau, hetzij bilateraal?

De heer *Dirk de Kort* wil weten of de cabotage ook kan worden uitgebreid naar de binnenvaart. De Vlaamse schippers ondervinden op dit ogenblik namelijk veel concurrentie van hun Nederlandse collega's.

De heer *Marino Keulen* vraagt hoe de EU de toekomst van de elektrische wagen ziet. Gewezen voorstanders van deze voertuigen merken nu op dat de afstandsbeperking een belangrijk nadeel blijft. Daarom zien ze nu meer in de hybride wagens. Voor de IJzeren Rijn was er geld uitgetrokken, maar op een bepaald ogenblik heeft men dat project uitgesteld. De claim op de subsidie bleef open. Is dat nog altijd het geval?

De heer *Jan Peumans* stelt vast dat de IJzeren Rijn pas tegen 2050 moet worden gerealiseerd. Zolang hij in de politiek zit, wordt er al van dit project gesproken. Dit hangt samen met de tweede spoorwegtoegang tot de Antwerpse haven. Hij vraagt zich af of de vroegere spoorlijn van Antwerpen naar Hasselt, Maastricht, Aken en Keulen misschien een alternatief kan zijn voor de IJzeren Rijn, zoals sommigen beweren. In het investeringsprogramma van de spoorwegen is daarvan in elk geval geen sprake. Wat bedoelt men trouwens met de volledige ring rond Antwerpen? Is dat het traject via de Liefkenshoektunnel?

Mevrouw *Joke Bamps* bevestigt vooreerst dat de Liefkenshoektunnel tot de ring rond Antwerpen behoort die is opgenomen in TEN-T-programma. De motivatie om de IJzeren Rijn op te nemen in het uitgebreide netwerk, dat moet gerealiseerd worden tegen 2050, was het gebrek aan vooruitgang in dat dossier. Zolang de betrokken lidstaten geen akkoord bereiken, zal dit project geen hogere prioriteit krijgen. In 2023 kunnen er in het plan trouwens herzieningen worden doorgevoerd, op vraag van de lidstaten.

De normen rond de elektrische laadpalen zijn bedoeld als een verplichting. De belangrijkste bedoeling is het realiseren van een standaardisering tegen 2015. De normen rond de elektrische voertuigen maken deel uit van een groter pakket dat een relatief technologieneutrale aanpak hanteert. Het gaat niet alleen om elektrische laadpalen, maar ook om LNG, CNG, waterstof en dergelijke meer. Men beseft wel dat men de vicieuze cirkel, wie zet de eerste stap, zal moeten doorbreken. Het is dus niet de bedoeling te wachten tot er een voldoende groot wagenpark is om reeds een verplichting inzake het aantal laadpalen op te leggen. De heer *Marino Keulen* wil weten of men ook een standaardisering kan verwachten. Dat is immers heel belangrijk voor mensen die willen investeren in een elektrische wagen. Mevrouw *Joke Bamps* zegt dat er in 2010 al een mededeling is geweest rond

de standaardisering van elektrische voertuigen. Nu wil de Commissie echter een keuze maken. Het is de bedoeling om het Duitse model, met de tweekoppige stekker, te volgen. De Fransen waren daar natuurlijk niet zo blij mee. De standaardisering zou doorgevoerd worden tegen 2015. De heer *Marino Keulen* denkt dat er in dat geval een snelle evolutie mogelijk is.

Mevrouw *Joke Bamps* preciseert dat de cabotage deel zal uitmaken van een wegvervoerpakket. In deze fase gaat het niet over de binnenvaart. De binnenvaart wordt nog altijd gezien als een te stimuleren groene modus.

De verkeersveiligheid blijft een belangrijke prioriteit van de Europese Commissie. In het Europese Actieplan Verkeersveiligheid van 2010 ging het niet om wetgevend werk. Op dat vlak speelt de subsidiariteit immers een belangrijke rol. De lidstaten willen niet dat de Commissie op dat vlak een te belangrijke rol speelt. Men probeert wel stappen te zetten. Ook de technische keuring wordt gekoppeld aan de verkeersveiligheid, al vinden sommige lidstaten dat vergezocht. Tijdens het Belgische voorzitterschap van 2010 werd er een voorstel behandeld over de grensoverschrijdende handhaving. In 2011 werd er een akkoord gevonden. Vooral het federale niveau heeft dit opgevolgd. Het voorstel van richtlijn dat toen werd aangenomen bevat een paar verplichtingen rond informatie-uitwisseling met betrekking tot verkeersovertredingen tussen lidstaten. De heer *Jan Roegiers* merkt op dat uit de trajectcontrole in Gentbrugge gebleken is dat 72 percent van de overtreders buitenlanders zijn waarvan het grootste deel Nederlanders. Zij trekken zich van de boetes niets aan. Mevrouw *Joke Bamps* stelt dat de nieuwe richtlijn rond grensoverschrijdende informatie-uitwisseling met betrekking tot verkeersovertredingen hiervoor een oplossing kan bieden.

Verder stelt mevrouw Bamps dat het Albertkanaal is opgenomen in het kernnetwerk. Het kan dus prioritaire financiering krijgen voor het aanpakken van bottlenecks en voor capaciteitsuitbreiding. Het zou ook opgenomen zijn in het investeringsplan voor de scheepvaart.

Over de mogelijke herziening van de Eurovignetrichtlijn is er nog heel wat onduidelijkheid. De lidstaten werden bevraagd over de huidige richtlijn. Men onderzoekt mogelijkheden om de systemen voor elektronische tolheffing beter op elkaar af te stemmen, om een elektronische tolheffing door te voeren voor personenvoertuigen en om dit te verplichten voor het vrachtvervoer. De heer *Jan Peumans* had begrepen dat Galileo de grote trigger zou zijn voor het invoeren van de elektronische tolheffing. Mevrouw *Joke Bamps* merkt op dat Galileo operationeel zou moeten zijn in 2019. Het is dus nog eens uitgesteld. De Eurovignetrichtlijn gaat over elektronische tolheffing voor vrachtwagens en richt zich tot de hele Europese Unie. Het Eurovignetverdrag is een verdrag tussen zes lidstaten. Duitsland is enkele jaren geleden uitgetreden. Dat gaat over een vignet en niet over elektronische tolheffing. De terminologie is dus vrij verwarrend.

Jan PEUMANS,
voorzitter

Dirk DE KORT,
verslaggever

Gebruikte afkortingen:

CEF	Connecting Europe Facility
CNG	compressed natural gas
EU	Europese Unie
LNG	liquified natural gas
MLC	Maritime Labour Convention
TEN-T	Trans-Europees Netwerk voor Transport