



Vlaams
Parlement

ingediend op **576** (2015-2016) – Nr. 1
13 november 2015 (2015-2016)

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Joris Vandenbroucke en Lorin Parys

van het verslagmoment over de
Europese Ministerraden Transport
van 2015

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Lies Jans.

Vaste leden:

Björn Anseeuw, Annick De Ridder, Lies Jans, Bert Maertens, Jan Peumans, Paul Van Miert;
Karin Brouwers, Lode Ceyssens, Dirk de Kort, Martine Fournier;
Mathias De Clercq, Marino Keulen;
Renaat Landuyt, Joris Vandenbroucke;
Björn Rzoska.

Plaatsvervangers:

Koen Daniëls, Jos Lantmeeters, Lorin Parys, Ludo Van Campenhout, Jan Van Esbroeck,
Herman Wynants;
Caroline Bastiaens, An Christiaens, Jenne De Potter, Cindy Franssen;
Bart Somers, Emmily Talpe;
Yasmine Kherbache, Ingrid Lieten;
Ingrid Pira.

INHOUD

1. Verslag van Joke Bamps, Vlaams transportattaché bij de Permanente Vertegenwoordiging van België bij de EU.....	4
1.1. Raden en dossiers onder Lets voorzitterschap (januari – juni 2015)	4
1.2. Raden en dossiers onder Luxemburgs voorzitterschap (juli 2015 – december 2015)	5
1.3. Raden en dossiers onder het Nederlands voorzitterschap (eerste helft 2016)	6
1.4. Actuele prioritaire dossiers	7
2. Bespreking	8
Gebruikte afkortingen	10

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 22 oktober 2015 een gedachtewisseling met verslagmoment over de voorbije Europese Transportraden. Joke Bamps, attaché Transport en Mobiliteit bij de Vlaamse Permanente Vertegenwoordiging van België bij de EU bracht verslag uit.

1. Verslag van Joke Bamps, Vlaams transportattaché bij de Permanente Vertegenwoordiging van België bij de EU

1.1. Raden en dossiers onder Lets voorzitterschap (januari – juni 2015)

Onder het voorzitterschap van Letland waren er twee Transportraden, op 13 maart en 10 juni 2015. Er was geen specifieke informele Raad.

De belangrijkste dossiers waren het vierde spoorpakket, de richtlijn Technische Voorschriften in de Binnenvaart en de EFSI-verordening, die nog voor de zomer is afgerond en nu volop geïmplementeerd wordt in het kader van het Junckerplan, dat zoveel mogelijk publieke en private investeringen op gang brengen.

Op de formele Raad van 10 juni 2015 was een belangrijk dossier het voortgangsverslag met betrekking tot de passagiersrechten in de luchtvaart. Het betreft een herziening van de huidige verordening, waarmee men een beter evenwicht wil bereiken tussen de bescherming van de passagiers – bij vertraging en annulatie van vluchten bijvoorbeeld – en de financiële consequenties voor de sector. Het dossier is geblokkeerd in de Raad omdat de standpunten inhoudelijk te ver uit elkaar lagen en omdat er een dispuut gerezen is over de luchthaven van Gibraltar tussen Spanje en het Verenigd Koninkrijk.

Er is een akkoord in de Raad bereikt over de richtlijn Technische Voorschriften in de Binnenvaart, een dossier dat in ons land sinds de zesde staatshervorming volledig binnen de gewestelijke bevoegdheden valt.

De technische pijler van het vierde spoorpakket is afgerond met een akkoord tussen de Raad en het Europees Parlement. Dat akkoord wordt binnenkort gepubliceerd.

De Europese Commissie gaf een stand van zaken – midterm review – over het Europees verkeersveiligheidsplan. Dat plan startte de Commissie in 2010 en het loopt tot 2015. Het doel was de halvering van het aantal verkeersslachtoffers per jaar en het blijkt dat men goed op weg is. Intussen rijst het besef dat het noodzakelijk is het toepassingsgebied uit te breiden. Zo wil men ook het aantal zwaargewonden verminderen. Dat vergt een definiëring van het begrip zwaargewonde en het bepalen van een concrete doelstelling.

En ten slotte is op die Raad ook het rapport Secchi-Bodewig-Christopherson besproken, dat kadert in het Junckerplan, het EFSI-fonds en de innovatieve financieringen. De auteurs zijn onafhankelijke experts, twee professoren en een gewezen Europees commissaris. Zij rapporteren de uitdagingen en hinderpalen op wetgevend vlak binnen de Europese context voor investeringen in transportinfrastructuur. Hun rapport bevat twaalf aanbevelingen, die evenwel niet de Europese Commissie binden.

De aanbevelingen betreffen een viertal kwesties. Vooreerst wordt gewezen op de nood aan bijstand voor de lidstaten bij het uitwerken van projecten die in aanmerking kunnen komen voor innovatieve financieringsinstrumenten. Het rapport ziet ook een leemte in de stroomlijning en afstemming van aanbestedingsprocedures en staatssteun bij grensoverschrijdende projecten. Het pleit daarom voor duidelijker procedures op Europees vlak en voor een vorm van staatsteuncheck. De mogelijkheid van extra financieringsbronnen moet

onderzocht worden, bijvoorbeeld bij toepassing van het principe van 'de vervuiler betaalt'. Ook moet bekeken worden hoe de cofinancieringsmiddelen zoals uit de Connecting Europe Facility en het TEN-T-beleid, te combineren zijn met innovatieve financieringsmiddelen en EIB-leningen enzovoort. Er is nood aan 'blending', de inzet van alle mogelijke middelen samen voor investeringen. Ten slotte pleit het rapport voor een duidelijke statistische behandeling van ppp-projecten in het kader van Eurostat, iets waar België al langer op aandringt.

1.2. Raden en dossiers onder Luxemburgs voorzitterschap (juli 2015 – december 2015)

Onder het voorzitterschap van het Groothertogdom Luxemburg was er een informele Raad Fietsen op 7 oktober en was er een formele Raad op 8 oktober en is er een op 10 december. De te behandelen dossiers zijn: de politieke pijler van het vierde spoorpakket, en de richtlijn Technische Voorschriften in de Binnenvaart.

1.2.1. *Informele Raad Fietsen op 7 oktober 2015*

Op de informele Raad Fietsen op 7 oktober was de woordvoerder voor België adjunct-ambassadeur Olivier Belle. Op die Raad werd de verklaring van Luxemburg voor de promotie van het fietsen aangenomen. Die verklaring is een oproep aan de Europese Commissie om een Europees masterplan voor de promotie van het fietsen op te stellen.

Dat plan moet een oplistijng inhouden van de doelstellingen met betrekking tot de verhoging van de modal share van de fiets. De Europese beleids- en financieringsinstrumenten moeten geïdentificeerd worden. Er wordt extra aandacht gevraagd voor het fietsen in het EU-beleid en de financieringsinstrumenten. Voorts kondigt de verklaring de oprichting aan van een Europees en nationaal focal point, een netwerk voor de uitwisseling van best practices in het fietsbeleid.

Fietsen is enigszins een atypisch thema in de Europese context, waarin sterk de subsidiariteit speelt en de bevoegdheid van de lidstaten. Maar toch was het nuttig eens te kijken wat de Europese mogelijkheden zijn om het gebruik van de fiets te stimuleren.

1.2.2. *Formele Raad Transport op 8 oktober 2015*

Op de formele Transportraad op 8 oktober was federaal minister van Mobiliteit Jacqueline Galant de woordvoerder van België.

Er werd een akkoord bereikt over de politieke pijler van het vierde spoorpakket. Die politieke pijler gaat over de liberalisering van het binnenlands spoorvervoer en een verordening Openbaredienstverplichtingen. Het oorspronkelijk voorstel van de Europese Commissie is afgezwakt in het akkoord. Directe toewijzing bij aanbesteding blijft mogelijk door de overheden. Dat was een belangrijk aandachtspunt bij de federale overheid. Ook het Vlaamse aandachtspunt betreffende de definitie van bevoegde lokale autoriteit in de verordening Openbaredienstverplichtingen kreeg een positief resultaat en dat is belangrijk voor De Lijn. In het initiële voorstel was die definitie erg beperkt; het akkoord grijpt terug naar de bestaande definitie die breder is. Momenteel zijn de onderhandelingen lopende met het Europees Parlement om tot een akkoord over die politieke pijler te komen. Het Luxemburgs voorzitterschap is hierin erg ambitieus en streeft ernaar dat akkoord te bereiken voor het einde van het jaar.

Er werd voorts een debat gevoerd over het witboek Transport. Ook hier is men halfweg: het is gepubliceerd in 2011 en het loopt tot 2020 met een vooruitblik tot 2050. Er zijn stappen vooruitgezet, zoals op aspecten betreffende het spoorbeleid en de herziening van het TEN-T-beleid en de infrastructuursubsidies. Er zijn wel nog bepaalde dossiers geblokkeerd, zoals de passagiersrechten in de luchtvaart. Maar op heel wat vlakken moet de Europese Commissie nog initiatieven nemen. Belangrijke thema's die daartoe door de lidstaten naar voren zijn geschoven, zijn de verdere internalisering van externe kosten, intelligente transportsystemen en verkeersveiligheid. De Commissie plant geen herziening van het witboek maar wel een 'implementation report', in december 2015. De bedoeling van het debat was daartoe een insteek te geven. Ook het Europees Parlement heeft daarover een resolutie aangenomen.

De Commissie gaf een stand van zaken over het Europees Fonds voor Strategische Investerings. Er is geen vertraging te melden. Voor de zomer is een akkoord bereikt en nu zit men volop in de implementatiefase. Er is een 'advisory hub' opgericht, waar iedereen terecht kan voor meer informatie over eventuele innovatieve financiering van projecten. Er zijn al negen projecten goedgekeurd voor het EFSI. De mogelijkheid van 'blending' werd onderstreept; dat is de mogelijkheid om cofinanciering te combineren met innovatieve financieringsinstrumenten.

Een ander dossier op de Transportraad betrof 'Real Driving Emissions', in het kader van de VW-case, en de wijziging van de wetgeving daarover. Dat punt werd geagendeerd op vraag van Duitsland. Het betreft de vraag om de uitstoot in meer reële omstandigheden te kunnen meten, op de weg in plaats van in testomstandigheden. Een voorstel daartoe is al enkele jaren in bespreking, en dat is nu door de VW-case in een stroomversnelling terechtgekomen. Een heel aantal lidstaten doet een oproep om daarmee snel vooruit te gaan en het dossier te implementeren. Dat dossier komt ook aan bod op de komende Milieuraad. Vermeldenswaard is dat Duitsland een uitgebreide stand van zaken heeft gegeven over het VW-dossier en de lopende onderzoeken. De EC zelf kan hierover geen onderzoeken doen en is dus afhankelijk van het initiatief van de lidstaten. Er lopen momenteel onderzoeken in Duitsland, Frankrijk, Italië enzovoort. De ambitie van de EC in het dossier Real Driving Emissions is om zo vlug mogelijk een goedkeuring te hebben van de lidstaten en om het dossier vanaf begin 2017 te kunnen implementeren.

1.2.3. Formele Raad Transport op 10 december 2015

Voorlopig is er voor de komende Transportraad een vrij lichte agenda.

Er zal een debat gehouden worden over de sociale vraagstukken van het wegtransport, maar daar gaan geen raadsconclusies aan verbonden worden. Dat debat gaat over onderwerpen als cabotage.

Een ander dossier is het luchtvaartpakket, dat hopelijk tegen dan door de EC gepubliceerd is. In dat pakket zal onder meer een voorstel over drones zitten en een voorstel over competitiviteit in de luchtvaartsector.

1.3. Raden en dossiers onder het Nederlands voorzitterschap (eerste helft 2016)

Er zijn onder het voorzitterschap van Nederland formele Transportraden gepland op 14 maart en 13 juni 2016.

Er komt een informele Raad Milieu-Transport op 14 en 15 april 2016 over 'Smart solutions for sustainable mobility', die onder meer zal gaan over bijvoorbeeld

zelfrijdende voertuigen en systemen om vrachtwagens automatisch achter elkaar te laten rijden op snelwegen.

Prioritaire dossiers onder het Nederlandse voorzitterschap zijn: het luchtvaartpakket, dat eind 2015 gepubliceerd wordt, de Havenverordening, de afronding van de onderhandelingen over het vierde spoorpakket, en de afronding van de onderhandelingen over de richtlijn Technische Voorschriften in de Binnenvaart.

1.4. Actuele prioritaire dossiers

Joke Bamps gaat wat dieper in op drie prioritaire dossiers: de Havenverordening¹, de richtlijn Technische Voorschriften in de Binnenvaart², en het vierde spoorpakket³.

1.4.1. Havenverordening

Dat voorstel heeft Joke Bamps al eerder toegelicht⁴. Het omvat twee onderdelen. Een over de markttoegang en een over de financiële transparantie. Daarnaast zijn er een aantal algemene bepalingen in opgenomen, over de raadpleging van havengebruikers en andere belanghebbenden, een onafhankelijke toezichthoudende instantie, en de beroepen en sancties.

Het toepassingsgebied van het voorstel van verordening betreft acht havendiensten: bunkering, baggeren, afmeren, havenontvangst, loodsen en slepen. De bepalingen over financiële transparantie slaan enkel op vrachtafhandeling en passagiersdiensten. De vier Vlaamse zeehavens zijn gevat.

Het Vlaamse standpunt is al in 2013 geformuleerd in een aanbeveling van de Vlaamse Havencommissie⁵ en in een resolutie van het Vlaams Parlement⁶.

In oktober 2014 heeft de Raad een akkoord gevonden met volgende aanpassingen aan de tekst. De dienst baggeren wordt uitgesloten, omdat dit geen dienst is aan een klant maar meer een infrastructurele en onderhoudsmaatregel. De bepaling over loodsen is zo geformuleerd dat de huidige Vlaamse reglementering met betrekking tot loodsen wordt behouden. De bepaling over de maritieme toegang – die voor een haven als Antwerpen toch heel lang is – wordt beperkt tot het deel dat enkel onder de jurisdictie van de havenbeheerder valt. Met die aanpassingen is de tekst ook voor Vlaanderen aanvaardbaar.

Het is nu wachten op de behandeling van het voorstel in het Europees Parlement. In november 2015 is een stemming gepland op commissieniveau en in december in de plenaire vergadering. Het Nederlandse voorzitterschap zal na goedkeuring van het Europees Parlement de onderhandelingen tussen parlement en Raad starten in de hoop tot een afronding te kunnen komen tegen halverwege 2016.

¹Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van een kader voor de toegang tot de markt voor havendiensten en de financiële transparantie van havens (COM(2013)296).

²Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen en tot intrekking van richtlijn 2006/87/EG van het Europees Parlement en de Raad (COM(2013)622).

³Het vierde spoorpakket (COM(2013)25-31).

⁴Zie *Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 334, p. 7-8.

⁵<http://vlaamsehavencommissie.be/vhc/publicatie/aanbeveling-eu-ports-policy> en http://vlaamsehavencommissie.be/sites/default/files/documenten/VHC_ADV_20130710_EU_Ports_Policy.pdf.

⁶Resolutie betreffende bedenkingen inzake subsidiariteit in verband met het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van een kader voor de toegang tot de markt voor havendiensten en de financiële transparantie van havens (COM(2013)296) (*Parl.St.* VI.Parl. 2012-13, nr. 2147/1-3).

1.4.2. *Richtlijn Technische Voorschriften Binnenvaart*

Het is een technisch voorstel dat kadert in het NAIADES II-pakket, het Europese actieplan voor de binnenvaart tot 2020, met uiteenlopende maatregelen voor infrastructuur, innovatie, milieu, opleiding enzovoort.

Het doel van de specifieke richtlijn is de harmonisering van de technische standaarden in de binnenvaart bij de verschillende fora die daarover iets te zeggen hebben (CCNR, DC, EU, UNECE). Er is bijvoorbeeld een probleem met de verschillende timing die wordt gehanteerd door die fora. Daarvoor wordt een comité opgericht, waarvan verwacht wordt dat het de toekomstige standaarden op elkaar kan afstemmen (CESNI).

Hierover is in de Raad een akkoord bereikt in juni 2015. In het najaar starten daarover de onderhandelingen met het Europees Parlement. Rapporteur is Ivo Belet.

1.4.3. *Vierde spoorpakket*

Het vierde spoorpakket bestaat uit een mededeling en zes wetgevende initiatieven. Drie initiatieven vormen de politieke pijler en zij hebben betrekking op de liberalisering van het binnenlands spoorvervoer, de 'unbundling' (scheiding en bundeling tussen infrastructuurbeheerder en operatoren), en de verplichte aanbesteding voor openbare dienstcontracten. De andere pijler is de technische, met onder meer de richtlijn Interoperabiliteit, de uitbreiding van de taken van het Europese spooragentschap ERA en de aanpassing van de Veiligheidsrichtlijn.

Wat de technische pijler betreft zijn de onderhandelingen tussen de Raad en het EP afgerond in juni 2015; binnenkort worden de teksten vertaald en gepubliceerd. Over de politieke pijler is een akkoord bereikt in de Raad in oktober 2015 en worden de onderhandelingen met het EP gestart.

Specifieke Vlaamse aandachtspunten zijn in het kader van de richtlijn Interoperabiliteit de definitie van 'light rail', die uitgesloten wordt van alle technische bepalingen en spoorwetgeving, en in het voorstel Openbaredienstverplichtingen de definitie van 'bevoegde lokale autoriteit', die gevolgen kan hebben voor het organisatiemodel van De Lijn. Beide punten in de tekst zijn nu aanvaardbaar voor Vlaanderen.

2. **Bespreking**

Annick De Ridder herinnert aan wat Joke Bamps bij het vorige verslagmoment⁷ heeft gemeld over de richtlijn Maten en Gewichten van voertuigen. Toen is gezegd dat het voorstel van richtlijn in 2013 was gepubliceerd door de Europese Commissie, dat er daarover een akkoord was bereikt tussen de Raad en het Europees Parlement eind 2014, en dat de publicatie werd verwacht tegen de zomer van 2015. Is dat intussen gebeurd?

Joris Vandenbroucke wil weten of het vierde spoorpakket een weerslag heeft op de PSO-verordening, die Vlaanderen voor belangrijke keuzes stelt in het stads- en streekvervoer: liberaliseren of een interne operator aanstellen.

Hij vraagt ook of de Europese Commissie, die een onderzoek heeft aangekondigd over de Duitse plannen met een wegenvignet, dat onderzoek effectief al is gestart.

⁷ *Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 334/1, p. 6-7.

Björn Rzoska vraagt met betrekking tot het EFSI of het onduidelijk blijft welke criteria worden gehanteerd en welke projecten uit Vlaanderen zijn aangemeld.

Joke Bamps denkt te mogen bevestigen dat de richtlijn Maten en Gewichten van voertuigen is gepubliceerd. De discussie over ecocombi's die in de marge van de behandeling van die richtlijn is gevoerd, is een stille dood gestorven. Binnen de Raad hielden voor- en tegenstanders elkaar in evenwicht. Vlaanderen was bij de voorstanders die de tekst wilden verduidelijken. Maar het Europees Parlement was daar tegen. Uiteindelijk is er niets verduidelijkt in de tekst. Het is op dit moment op Europees juridisch vlak onduidelijk of het mag of niet. De Europese Commissie verwijst naar het Hof van Justitie om daar uitspraken over te doen.

Die 'statistische' behandeling van pps betreft de hele discussie over Eurostat en de ESR-normering. In het rapport van de drie experts werd er aangedrongen om daar duidelijkheid over te scheppen. De transportsector vraagt eveneens duidelijkheid over de interpretatie van de regels. Vlaanderen en België dringen er ook sterk op aan. Er is dus een oproep tot verduidelijking gekomen, maar geen verduidelijking zelf. Het blijft een knelpunt.

Wat is de impact van het vierde spoorpakket en de PSO-verordening op Vlaanderen? Voor de huidige herziening van de PSO-verordening is het de bedoeling dat ze enkel op het spoor slaat. De weerslag op de andere openbaarvervoermaatschappijen blijft beperkt. De enige weerslag zou kunnen komen van de definitie bevoegde lokale autoriteit, maar daarvoor is men erin geslaagd alle opties open te houden door die definitie zo breed mogelijk te houden. Deze herziening heeft niet direct impact op de komende beslissingen voor De Lijn. In de onderhandelingen tussen de Raad en het EP hierover ziet het er niet naar uit dat het parlement een andere richting wil inslaan.

De EC heeft inderdaad heel wat vragen bij de Duitse plannen met een wegvignet, zoals of er geen discriminatie wordt gecreëerd. Maar Joke Bamps heeft nog geen zicht op concrete initiatieven van de Commissie om daarover een onderzoek op te zetten. Voor de EC kan een een-op-eencompensatie voor de Duitse burgers bij de invoering van een wegvignet absoluut niet.

Wat EFSI betreft, zijn de Vlaamse prioriteiten door de Vlaamse Regering bepaald in de zeven werven bij het begin van de zomer 2015. Wat de criteria betreft zijn er nog altijd een aantal onduidelijkheden. Als een project in aanmerking komt voor innovatieve financiering wordt voorgesteld dat de promotor naar de Europese Investeringsbank ermee gaat en dat daar dan een inschatting wordt gemaakt hoe het project het beste kan gefinancierd worden, met klassieke EIB-leningen of door EFSI gezien de bijzondere risico's. Er wordt ook niet echt gevraagd aan lidstaten of promotoren om vooraf zelf die inschatting te maken. Het is afwachten hoe de EIB hiermee zal omgaan.

Waarnemend voorzitter *Dirk de Kort* besluit met de opmerking dat Europa hoe langer hoe belangrijker wordt voor het beleid inzake mobiliteit en openbare werken. Daarom zijn die verslagmomenten ook heel belangrijk.

Dirk de Kort,
waarnemend voorzitter

Joris VANDENBROUCKE
Lorin PARYS,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

CCNR	Centrale Commissie voor de Rijnvaart
CESNI	Comité pour l'élaboration de standards techniques de navigation intérieure
COM	document van de Europese Commissie
DC	Donaucommissie
EC	Europese Commissie
EFSI	Europees Fonds voor Strategische Investeringen
EIB	Europese Investeringsbank
EP	Europees Parlement
ERA	European Railway Agency
ESR	Europees Systeem van Nationale en Regionale Rekeningen
EU	Europese Unie
Eurostat	statistical office of the European Union
NAIADES	Navigation Intérieure: Actions et Développement en Europe
ppp	public private partnership
pps	publiek-private samenwerking
PSO	Verordening betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg
TEN-T	Trans-Europees Netwerk voor Transport
UNECE	United Nations Economic Commission for Europe
VW	Volkswagen