



Vlaams
Parlement

ingediend op **170** (2019-2020) – Nr. 1
16 december 2019 (2019-2020)

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Karin Brouwers

van het verslagmoment
over de Europese Ministerraad Transport
van december 2019

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Bart Claes.

Vaste leden:

Annick De Ridder, Maarten De Veuster, Jos Lantmeeters, Bert Maertens, Marius Meremans;
Bart Claes, Carmen Ryheul, Wim Verheyden;
Lode Ceyskens, Martine Fournier;
Marino Keulen, Mercedes Van Volcem;
Björn Rzoska, Jeremie Vaneekhout;
Els Robeyns.

Plaatsvervangers:

Arnout Coel, Koen Daniëls, Inez De Coninck, Axel Ronse, Steven Vandeput;
Roosmarijn Beckers, Johan Deckmyn, Leo Pieters;
Karin Brouwers, Joke Schauvliege;
Els Ampe, Stephanie D'Hose;
Imade Annouri, An Moerenhout;
Annick Lambrecht.

Toegevoegde leden:

Jos D'Haese.

INHOUD

1. Toelichting door Axel Buyse en Joke Bamps.....	4
1.1. Situering van de Algemene Afvaardiging van de Vlaamse Regering bij de Europese Unie	4
1.2. Belgische en EU-context.....	4
1.3. EU-Raad Transport van 2 december 2019	5
1.4. Prioritaire transportdossiers voor Vlaanderen.....	5
1.5. Uitdagingen.....	7
2. Vragen en opmerkingen van de leden	7
3. Antwoorden van Joke Bamps	8

Bijlage: zie [dossierpagina](#) van dit dossier op www.vlaamsparlement.be

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 12 december 2019 een gedachtewisseling over de Europese Transportraad van 2 december en de prioritaire transportdossiers voor Vlaanderen. Joke Bamps, attaché Transport en Mobiliteit bij de Vlaamse Vertegenwoordiging van de Permanente Vertegenwoordiging van België bij de EU, bracht verslag uit. Zij maakte gebruik van een powerpoint-presentatie die terug te vinden is als bijlage op de [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be. Voorafgaand gaf Axel Buyse, algemeen afgevaardigde van de Vlaamse Regering bij de Permanente Vertegenwoordiging van België bij de Europese Unie, een korte inleiding.

1. Toelichting door Axel Buyse en Joke Bamps

1.1. Situering van de Algemene Afvaardiging van de Vlaamse Regering bij de Europese Unie

Axel Buyse zegt dat de Algemene Afvaardiging van de Vlaamse Regering bij de Europese Unie (AAVREU) een onderdeel is van de belangrijkste diplomatieke post van België, namelijk de Permanente Vertegenwoordiging (de ambassade) van België bij de Europese Unie. De AAVREU telt een dertigtal personeelsleden, onder leiding van de spreker. De Permanente Vertegenwoordiging van België bestaat uit een 150-tal diplomaten en experts en bevindt zich in de Beliardstraat in Brussel. Elk Vlaams beleidsdomein en een aantal agentschappen van de Vlaamse overheid hebben een eigen ambtenaar gedetacheerd naar de AAVREU. Voor Mobiliteit en Transport is Joke Bamps de expert.

1.2. Belgische en EU-context

Joke Bamps start met het schetsen van de Belgische en EU-context. Voor de vertegenwoordiging van België in de Europese Raden is in 1994 een samenwerkingsakkoord afgesloten. Voor Transport voert de federale minister het woord en voor de gewesten is er een roterend assessorschap. Op dit ogenblik is federaal minister François Bellot de woordvoerder en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest assessor (tot en met juni 2020). De standpuntbepaling wordt gecoördineerd via een coördinatiestructuur van de Directie-generaal Europese Zaken en Coördinatie van de FOD Buitenlandse Zaken (FOD: Federale Overheidsdienst). Omdat sinds 1994 er al enkele staatshervormingen plaatshadden is de Vlaamse overheid vragende partij om dit aan te passen aan de institutionele realiteit.

In de EU-Raad Transport worden alle beslissingen genomen via de medebeslissingsprocedure (zie slide 6). De Europese Commissie doet een voorstel waarover het Europees Parlement en de Europese Raad een standpunt innemen. In een volgende fase moeten ze in zogenaamde trilogen – maximum drie lezingen – een akkoord vinden. Dat volledige proces neemt vaak twee jaar in beslag. Vooraleer de wetgeving in werking treedt moet men gemiddeld ook nog twee jaar rekenen.

Op 1 december ging de nieuwe Europese Commissie onder leiding van de Duitse Ursula von der Leyen van start. De Roemeense Adina-Ioana Vălean is de commissaris voor Transport. De zes prioriteiten van de Europese Commissie zijn:

- een Europese Green Deal;
- een economie die werkt voor de mensen;
- een Europa dat klaar is voor het digitale tijdperk;
- bevordering van onze Europese levenswijze;
- een sterker Europa in de wereld;
- een nieuwe impuls voor Europese democratie.

De belangrijkste EU-strategieën zijn de mededeling Clean Planet for all van 2018 en het Road Safety Action Plan 2021-2030. De mededeling Clean Planet for all behelst de doelstelling van een klimaatneutrale Europese Unie tegen 2050. Het

vormt de basis van de besprekingen op de Europese top van 12 en 13 december 2019 en de daar voorgestelde Green Deal. Het Road Safety Action Plan is een verkeersveiligheidsplan waarin wordt gepleit voor een halvering van het aantal verkeersslachtoffers en zwaargewonden tegen 2030.

De eerste grote beslissing van de nieuwe Europese Commissie is de Green Deal die werd gepubliceerd op 11 december 2019. De ambitie is om de Europese Unie klimaatneutraal te maken tegen 2050. Daarvoor wil ze in maart 2020 een klimaatwet voorstellen. De transportsector maakt ervan een belangrijk onderdeel uit omdat ze verantwoordelijk is voor een kwart van de uitstoot en dat aandeel stijgt nog. Klimaatneutraliteit betekent dat er een reductie nodig is van 90% van de huidige uitstoot. Om dat te bereiken gaat de Europese Commissie een Strategy for smart and sustainable mobility publiceren.

Op het vlak van transport zijn volgende maatregelen opgenomen in de Green Deal:

- modal shift bevorderen;
- een eerlijke beprijzing van de milieu-impact via de herziening van de Energiebelastingsrichtlijn en de opname van de maritieme en luchtvaartsector in het ETS-systeem (ETS: emissions trading scheme);
- versnellen van de uitrol van de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen;
- bevorderen van de digitalisering (bijvoorbeeld MaaS) (MaaS: Mobility as a Service);
- strengere CO₂-normen voor voertuigen;
- reguleren van de haventoeegang van vervuilende schepen en het verplichten van walstroom;
- maatregelen voor een beter management van spoor- en binnenvaartcapaciteit.

1.3. EU-Raad Transport van 2 december 2019

Op de Transportraad van 2 december 2019 onder Fins voorzitterschap was minister Bellot aanwezig als woordvoerder. De voor Vlaanderen belangrijkste dossiers waren een algemene benadering voor het dossier Smart TEN-T (Trans-Europees Netwerk voor Transport), een beleidsdebat rond de digitalisering van het vervoer en tot slot het eurovignet.

1.4. Prioritaire transportdossiers voor Vlaanderen

1.4.1. *Sociale en marktpijler van het mobiliteitspakket*

Het belangrijkste dossier van de voorbije twee jaar was de sociale en marktpijler van het mobiliteitspakket. Het is een pakket van vijf wetgevende voorstellen met als doel het maken van een competitieve wegvervoermarkt met eerlijke arbeidsvoorwaarden. In de nacht van 11 op 12 december 2019 werd een akkoord bereikt. Er zijn drie dossiers. Een eerste is de toegang tot de markt en het beroep van wegvervoerder. Hiervoor is Vlaanderen bevoegd. Het gaat om de aanpak van postbusbedrijven door strengere vestigingscriteria, de toepassing van de regels op zogenaamde light commercial vehicles (+2,5 ton) en een herziening van de cabotagewetgeving. Het tweede dossier zijn de rij- en rusttijden en de tachograaf. Het gaat concreet om de vervroegde invoering van de slimme tachograaf (2024 in plaats van 2034). Het vergemakkelijkt de controle op cabotage en detachering. Een andere element in dit dossier is de verplichte regelmatige terugkeer van chauffeur en voertuig. Het derde dossier is de lex specialis detachering maar betreft federale wetgeving.

Vervolgens gaat Joke Bamps dieper in op het Belgische standpunt in deze dossiers. Men was voorstander van de snellere introductie van de slimme tachograaf. Belangrijk voor België was de bevestiging in de wetgeving dat de wekelijkse rust niet in de vrachtwagencabine kan genomen worden. Dat staat ook in een arrest van

het Europese Hof van Justitie en wordt nu in Europese wetgeving vastgelegd. Wat cabotage betreft, bestaat momenteel de mogelijkheid van drie ritten op zeven dagen na een internationaal transport. België wenst dit te behouden. Er werd een zogenaamde coolingoffperiode voorgesteld waardoor cabotage gedurende een aantal dagen niet mogelijk zou zijn. België is hiervan geen voorstander omdat dit de rentabiliteit van de Belgische transportsector doet afnemen omdat zij cabotage doet op de terugweg. Wat de *lex specialis* detachering betreft, is België voorstander van het principe gelijk loon voor gelijk werk en wordt er aandacht gevraagd voor de handhaafbaarheid.

1.4.2. *Eurovignetrichtlijn*

Een ander belangrijk dossier dat de voorbije tweeënehalf jaar intensief werd besproken is de Eurovignetrichtlijn. Het gaat om een Europees kader voor tolheffing. Het voorstel was het huidige kader dat van toepassing is voor alle voertuigen boven 12 ton, uit te breiden naar alle voertuigen. Er werd ook voorgesteld om het uit te breiden met een doorrekening van de externe kosten en met een afstemming op de nieuwe CO₂-technologie. Het voorstel was ook om de bestaande vignetsystemen uit te faseren. Het Europees Parlement nam hierover al in oktober 2018 een standpunt in. De Raad van 2 december is er niet in geslaagd om een akkoord te vinden. Momenteel heerst er onduidelijkheid over het vervolg. De kans is echter groot dat de Europese Commissie het voorstel zal intrekken en een nieuw voorstel zal indienen in het kader van de Green Deal.

Het Belgische standpunt pleit voor een maximale flexibiliteit tussen vignet- en afstandsgebaseerde systemen. België was niet akkoord om ook bussen op te nemen in de wetgeving omdat zij ook een deel van de oplossing kunnen zijn door collectief vervoer. Wel positief waren de bredere mogelijkheden voor het doorrekenen van externe kosten. Verder was België tegen een verplichte oormerking van middelen op Europees niveau en vond ze een jaarlijkse rapportering te frequent. Belangrijk voor België was tot slot dat de bestaande concessiecontracten niet onder de richtlijn kunnen vallen.

1.4.3. *Smart TEN-T*

Over het dossier Smart TEN-T werd een akkoord bereikt op de Raad van 2 december 2019. Het is een belangrijk dossier met als doel het versnellen van de vergunningsprocedure voor TEN-T-projecten voor het kernnetwerk. Dit TEN-T netwerk bestaat enerzijds uit een Europees kernnet en anderzijds uit een uitgebreid infrastructuurnetwerk van verschillende modi met infrastructuur van EU-meerwaarde. Het kernnetwerk zou klaar moeten zijn in 2030, het uitgebreide in 2050. Er volgen nu trilogieën tussen de Europese Raad en het Europees Parlement in 2020.

Het Belgische standpunt om er omwille van de flexibiliteit een richtlijn in plaats van een verordening van te maken werd gevolgd. Het toepassingsgebied werd in de Raad sterk beperkt tot enkel de projecten opgelijst in de CEF-annex (de verordening die de financiering voor het TEN-T netwerk voorziet) (CEF: Connecting Europe Facility). België ziet niet goed de meerwaarde in van het voorstel in de praktijk en ook ten aanzien van het unieke contactpunt, was er, gezien de Belgische staatsstructuur, scepsis.

1.4.4. *Richtlijn afschaffing zomertijd*

Ook de richtlijn over de afschaffing van de zomertijd komt aan bod op de Europese Raad Transport. De Europese Commissie heeft voorgesteld om de jaarlijkse switch tussen zomer- en wintertijd af te schaffen met keuze voor de lidstaten van hun permanente standaardtijd. Het is een moeilijke discussie binnen de Europese Raad met een negatief juridisch advies. Er werd ook geen impactassessment gemaakt.

België steunt de afschaffing van de switch als er geen negatieve gevolgen zijn en op voorwaarde van afstemming met de buurlanden. België steunt ook een uitstel van de invoering tot 2021.

1.5. Uitdagingen

1.5.1. *De brexit*

Een van de toekomstige uitdagingen is de brexit. Het Verenigd Koninkrijk is de vierde exportmarkt voor Vlaanderen. Vlaanderen zou na Ierland het hardst worden getroffen: bij een harde brexit een daling van het Vlaamse bbp (bruto binnenlands product) met -2,60 procent, bij een zachte brexit met -1,80 procent. De brexit heeft een aanzienlijke impact op de vervoerssector. Het Verenigd Koninkrijk is het vierde bestemmingsland voor het wegvervoer met 19,24 procent van de totale export van diensten. Bijkomende vergunningen zullen nodig zijn. Ook voor de havens van Zeebrugge zal er een impact zijn. Als het Verenigd Koninkrijk uit de Single European Sky stapt, zijn ook nieuwe akkoorden nodig. Er werden wel al overgangsmaatregelen in het vooruitzicht gesteld om de ergste schokken op te vangen. Deze werden verlengd tot juli 2020 voor het wegvervoer en oktober 2020 voor de luchtvaart. Het is nu wachten op het resultaat van de verkiezingen op 12 december 2019. De huidige deadline voor een brexit is eind januari 2020.

1.5.2. *Meerjarig financieel kader 2021-2027*

Transport heeft een klein maar belangrijk aandeel in het budget van de Europese Unie en meer bepaald het meerjarig financieel kader 2021-2027. Een belangrijk onderdeel is het budget voor Connecting Europe Facility. De spreker verwijst naar het oranje deel van het taartdiagram op slide 27. De Europese Commissie heeft een budget van 12,83 miljard euro voorgesteld, aan te vullen met 6,5 miljard euro voor militaire mobiliteit. Er is een akkoord over waar dit budget voor moet worden gebruikt. Het CEF-budget dient om het TEN-T-netwerk te financieren, maar ook voor zogenaamde zachte maatregelen zoals het beveiligen van parkings, infrastructuur voor alternatieve brandstoffen enzovoort. Er loopt nog een discussie over de hoogte van de budgetten voor de verschillende programma's binnen het meerjarig financieel kader.

Naast CEF is er ook nog Horizon Europe en Invest EU-programma's waarvan middelen naar Transport gaan. Het CEF-programma kan heel goede resultaten voorleggen op vlak van besteding en management. Vlaanderen heeft een heel goede return op dit programma. De spoor- en luchtvaartcomponenten buiten beschouwing gelaten gaat het om +4 procent. In het CEF is er ook een sterke focus op vergroening, namelijk 60 procent (in plaats van 25 procent in andere programma's). De nieuwe component Militaire mobiliteit wordt bekeken in overleg met Defensie. Het gaat om het op punt stellen van de vervoersassen zodat deze ook gebruikt kunnen worden voor transport van militair materieel.

2. Vragen en opmerkingen van de leden

Jos D'Haese las in de pers dat de verplichte invoering van een kilometerheffing een van de maatregelen van de Green Deal zou zijn. Klopt dit, want hij vond dit niet terug in de mogelijks niet-exhaustieve, voorgestelde lijst (slide 10)? Dat geldt ook voor investeringen in openbaar vervoer.

Voor de Eurovignetrichtlijn is België voorstander van het doorrekenen van externe kosten naar andere voertuigen dan vrachtwagens. Dat vindt hij vreemd omdat er slechts één gewest is dat voorstander is van een kilometerheffing voor personenwagens. Wat was het Vlaamse standpunt en hoe is dat Belgische standpunt dan te verklaren?

Karin Brouwers vraagt of er in Vlaanderen nog missing links zijn in het TEN-T-netwerk. Verder wil ze weten hoe de Europese Unie staat tegenover LEZ's (LEZ: lage-emissiezone). Momenteel hebben vele Europese steden allemaal verschillende betaalsystemen. Zit dat in de Green Deal?

Martine Fournier vernam dat de vrachtwagenchauffeurs hun langere rusttijd niet meer mogen doorbrengen in hun vrachtwagencabine. Ze vraagt zich af waar ze dan wel moeten slapen.

Lode Ceyskens vraagt een overzicht van de TEN-T-dossiers. Hij heeft bijvoorbeeld weet van een onderzoek over de grensoverschrijdende spoorwegverbindingen tussen Nederland, Duitsland en België.

Verder wil hij weten of Vlaanderen voldoende financiële middelen in return krijgt. Hij denkt daarbij onder meer aan de vergroening van de bussen in Vlaanderen.

Wim Verheyden vraagt of de Vlaamse transportsector ook niet lijdt onder de cabotageregels die in België gelden. Kan dit niet aangepast worden zodat de Vlaamse transportsector meer eigen ritten kan afwerken in eigen land?

3. Antwoorden van Joke Bamps

Joke Bamps heeft in de zeer recente teksten van de Green Deal niet gelezen dat er een verplichte kilometerheffing komt. Wel streeft de Europese Commissie naar een ambitieuze aanpak. De tekst over de Eurovignetrichtlijn die in de Europese Raad voorlag, voldeed daar niet meer aan. De kans is groot dat de Europese Commissie haar voorstel zal intrekken en een nieuw voorstel zal doen. Een verplichting op Europees niveau acht ze niet realistisch.

Er is aandacht voor openbaar vervoer in de Green Deal, net zoals voor MaaS en dergelijke. Ook een modal shift van 75 procent van wegvervoer naar de binnenvaart en het spoor maakt er deel van uit. De tekst is echter niet duidelijk of het hier over zowel vracht- als personenvervoer gaat.

Over het doorrekenen van externe kosten bij de Eurovignetrichtlijn ging het over voertuigen van meer dan 12 ton. In België geldt het vanaf 3,5 ton. Daarom had België geen probleem met een uitbreiding tot 3,5 ton, behalve voor de bussen.

In België maakt het (in België) grotendeels gerealiseerde Seine-Scheldeproject deel uit van het TEN-T-netwerk. Het is nu wachten op de verdere realisatie in Frankrijk. De verhoging van de bruggen over het Albertkanaal en de sluis van Terneuzen worden momenteel uitgevoerd. Ook de realisatie van de IJzeren Rijn zou in de toekomst beroep kunnen doen op Europese financiering. Er is in het nieuwe programma wel een verschuiving van de financiering van harde naar zachte infrastructuur zoals digitalisering, autonoom rijden, alternatieve brandstoffen, beveiligde parkings enzovoort.

De LEZ's zitten niet vervat in de Eurovignetrichtlijn. Er is geen Europees kader en er zijn geen plannen voor de toekomst. De Europese Commissie is zich wel bewust van het probleem dat zich stelt. Momenteel wordt het beschouwd als vallende onder stedelijke mobiliteit waarop het subsidiariteitsprincipe van toepassing is.

Het verbod op rust in de vrachtwagencabine geldt alleen voor de wekelijkse rust. Er werd gedebatteerd over de vraag of er specifieke vereisten moeten worden gesteld aan parkings. De Europese Commissie heeft een expertengroep opgestart rond veilige parkings waarin dat verder wordt bekeken.

Een overzicht van alle TEN-T-dossiers heeft Joke Bamps niet onmiddellijk bij de hand.

Wat de financiële return betreft, herhaalt ze dat Vlaanderen voor CEF meer dan 4 procent van de Europese middelen krijgt, wat substantieel meer is dan het gewicht van Vlaanderen in de Europese Unie. De afgelopen jaren werd er heel wat expertise opgebouwd om zo veel mogelijk middelen terug te krijgen.

Het TEN-T-project is niet bedoeld voor de financiering van rollend materieel, dus ook niet voor bussen of treinen voor openbaar vervoer. Het is alleen voor infrastructuur en bijvoorbeeld telematica. Er zijn wel andere mogelijkheden voor alternatieve financiering van bussen. Momenteel onderzoekt de Europese Investeringsbank een dossier van De Lijn voor de financiering van de vergroening van de bussen.

Wat cabotage betreft, klopt het dat België de hoogste cabotagepenetratiegraad van de Europese Unie heeft (14 procent versus 4 procent gemiddeld). Er wordt dus veel aan cabotage gedaan in België door buitenlandse chauffeurs. Momenteel bestaat er in de Europese wetgeving een uitzondering voor cabotage bij gecombineerd vervoer. Er is bijvoorbeeld sprake van gecombineerd vervoer bij vracht die via de haven van Antwerpen wordt ingevoerd en verder getransporteerd. Deze valt niet onder de cabotageregeling. Er bestaat dus al een groot gat in de regelgeving waardoor omzeiling mogelijk is. Dat zal ook moeten bekeken worden bij de herziening van de richtlijn Gecombineerd Vervoer, samen met de Green Deal.

Bart CLAES,
voorzitter

Karin BROUWERS,
verslaggever