

## **Fiche 1: Mededeling Europa in beweging**

### **1. Algemene gegevens**

*a) Titel voorstel*

Mededeling van de Europese Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees sociaal en economisch comité en het comité van de regio's.

Europa in beweging. Agenda voor een sociaal rechtvaardige transitie naar schone, concurrerende en geconnecteerde mobiliteit voor iedereen.

*b) Datum ontvangst Commissiedocument*

6 juni 2017

*c) Nr. Commissiedocument*

COM 283 final

*d) EUR-Lex*

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1497472700573&uri=CELEX:52017DC0283>

*e) Nr. impact assessment Commissie en Opinie Raad voor Regelgevingstoetsing*

SWD (2017) 177

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1497472905473&uri=CELEX:52017SC0177>

*f) Behandelingstraject Raad*

Raad voor Transport, Telecom en Energie.

*g) Eerstverantwoordelijk ministerie*

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

### **2. Essentie voorstel**

De Commissie heeft de ambitie dat de EU ook in de toekomst wereldleider te blijven op het gebied van schone, concurrerende en innovatieve mobiliteit. De mobiliteitssector is cruciaal voor werkgelegenheid en het concurrentievermogen van de economie.

Een aantal grote trends en veranderingen in de mobiliteitssector (digitalisering, automatisering en alternatieve energiebronnen) zetten bestaande sectoren onder druk en creëren nieuwe kansen op het gebied van hulpbronnefficiëntie, deeleconomie en circulaire economie. De Commissie stelt een brede en geïntegreerde aanpak en agenda voor om schone, concurrerende en geconnecteerde mobiliteit binnen ieders bereik te brengen. De huidige versnipperde vervoersnetwerken moeten worden omgevormd tot de geïntegreerde en duurzame mobiliteit van de toekomst. Dit vergt samenwerking met alle actoren op verschillende niveaus — EU-instellingen, lidstaten, steden en lokale overheden, het bedrijfsleven, de sociale partners en alle belanghebbenden

In deze mededeling wordt gefocust op de belangrijke bijdrage die door het wegverkeer moet worden geleverd. De mededeling gaat vergezeld van een reeks voorstellen voor die sector met het oog op de ondersteuning van de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, beprijzen en connectiviteit, betere informatie voor de consument, de versterking van de interne markt en betere arbeidsomstandigheden in het goederenvervoer over de weg. Aangevuld met maatregelen om de basis te leggen voor coöperatieve, communicerende en geautomatiseerde mobiliteit.

Hoofdpunten van de mededeling en de onderliggende voorstellen zijn:

- Vereenvoudiging, opschoning en aanscherping van bestaande regelgeving, o.a. op het gebied van cabotage en wegbeprijzing.
- Bescherming van werknemers en eerlijke concurrentie in de interne markt.
- Bijdragen aan de klimaatdoelen van Parijs en de doelen voor 2030 door vermindering van CO2 en externe kosten van transport en mobiliteit.
- Zorgen voor overeenstemming met geldende EU wet- en regelgeving, bijv. op gebied van digitale tachograaf en bij gegevensuitwisseling tussen autoriteiten.
- Stimuleren van digitale oplossingen voor tolheffing en van andere kansen en mogelijkheden die Intelligente Transportsystemen bieden.

### **3. Nederlandse positie ten aanzien van de mededeling**

In de Mededeling komt de visie van de Commissie ten aanzien van een groot aantal onderwerpen aan de orde. Nederland geeft middels dit fiche een eerste beschouwing op deze visie. Voor zeven voorstellen zijn afzonderlijke fiches opgesteld, waarin onderstaand specifiek verwezen wordt. In deze fiches wordt ook ingegaan op bijvoorbeeld subsidiariteit, proportionaliteit en de financiële gevolgen van de voorstellen.

#### *a) Essentie Nederlands beleid op dit terrein*

Het maatschappelijk en economisch belang van mobiliteit is voor Nederland zeer groot. Nederland herkent de trends en veranderingen in de mobiliteitssector (digitalisering, automatisering en alternatieve energiebronnen) en zet al langere tijd stevig in deze ontwikkelingen om de kansen van de transitie naar een circulaire economie en het slimmer en schoner maken van mobiliteit, te benutten. Nederland ondersteunt op hoofdlijnen de visie van de Europese Commissie en onderschrijft de noodzaak en ambitie om op Europees niveau (pro)actief op deze ontwikkelingen in te zetten. Op onderdelen hiervan vervult Nederland nu ook in Europa al een rol als voorloper of aanjager.

De Commissie stelt een brede en geïntegreerde aanpak en agenda voor, wat goed aansluit op de werkwijze die in Nederland al langer gevolgd wordt. Enkele voorbeelden hiervan zijn de mobiliteitsafspraken uit het SER Energieakkoord, waaronder de totstandkoming van de duurzame brandstofvisie, de werkwijze van het MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport) en het programma Beter Benutten. In Nederland wordt voor de aanpak van congestie bijvoorbeeld breder gekeken dan alleen de aanleg van infrastructuur, waarbij slimme oplossingen

en nieuwe technieken worden ingezet. Deze aanpak heeft zich in verschillende projecten/programma's reeds bewezen en ook in de toekomst worden aanzienlijke effecten verwacht van bijvoorbeeld *connected* en geautomatiseerd rijden.

Vervoer is verantwoordelijk voor bijna een kwart van de broeikasgasemissies in Europa en is de belangrijkste oorzaak van luchtverontreiniging in de steden. Om de duurzaamheidsdoelstellingen te verwezenlijken, concurrerend te blijven en aan de mobiliteitsbehoefte te voldoen moeten grote stappen worden gezet richting lage en zero-emissie voertuigen. De beweging richting slimme, duurzame technologieën, schone brandstoffen en zero-emissie voertuigen kan alleen gemaakt worden door eenduidige en tijdige afspraken op EU-niveau. Dit omdat het voor voertuigfabrikanten niet interessant is de producten voor één lidstaat aan te passen en ook zouden nationale eisen aan voertuigen marktverstoring werken. Het huidige Europese doel voor 2050 (reeds vastgesteld voor de afspraken in Parijs) is de uitstoot met 60 procent te verlagen; een aanzienlijke uitdaging die een aanzienlijke inspanning vraagt. Dit doel is in 2013 in het SER- energieakkoord bevestigd door alle deelnemende partijen. Wegverkeer is verantwoordelijk voor 80 procent van de mobiliteitsemisies en zal een aanzienlijke bijdrage moeten leveren. Er zijn op dit moment al veel slimme, duurzame technologieën beschikbaar. Het is van belang toepassingen daarvan te versnellen en uit te breiden.

Ook is Nederland voorstander van het bevorderen van duurzame mobiliteit door de verbetering van emissienormen. Nederland heeft het voorstel van de Commissie om het EU regelgevingskader voor typegoedkeuring te verbeteren actief gesteund en is een voorloper in de ontwikkeling van de RDE (Real Driving Emissions) testprocedure, waarmee een solide basis wordt gevormd om de emissies van schadelijke stoffen op de weg onder gangbare rijomstandigheden te meten.

Het kabinet volgt de aanbeveling van de Europese Commissie om tot en met 31 december 2018 de CO<sub>2</sub> waarde, door middel van de oude NEDC-test (New European Driving Cycle) op het energielabel voor nieuwe personenauto's te vermelden. Vanaf 1 januari 2019 wordt de CO<sub>2</sub> waarde die is vastgesteld met behulp van de nieuwe Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure (WLTP) op het energielabel vermeld. De aanbeveling van de Commissie is in lijn met de geldende richtlijn en het daarvan afgeleide Nederlandse besluit.

Nederland zet in het kader van de interne markt en sociale dimensie van het mobility package in op een eenduidige interpretatie van de wet- en regelgeving en harmonisatie van de handhaving. Dit om een level playing field te bereiken en de sociale omstandigheden te verbeteren. Ten aanzien van wegbeprijzing zet Nederland in op het behouden van een nationale bevoegdheid wat betreft het invoeren van wegbeprijzing en het oormerken van inkomsten. Verder zet Nederland in op betere interoperabiliteit van tolsystemen en een juridische grondslag voor het uitwisselen van gegevens ten behoeve van handhaving.

*b) Beoordeling + inzet ten aanzien van dit voorstel*

De mededeling (COM (2017) 283) betreft voor een belangrijk deel een visie van de Europese Commissie op de ontwikkelingen in de mobiliteitsector. De mededeling bevat geen concrete inhoudelijke uitwerking van voorstellen. Gezamenlijk met deze Mededeling stuurt de Europese Commissie een aantal concretere en meer specifieke voorstellen voor de vergroening van mobiliteit, beprijzen en connectiviteit, betere informatie voor de consument, de versterking van de interne markt en betere arbeidsomstandigheden in het goederenvervoer.

De Nederlandse positie ten aanzien van de zeven concrete voorstellen van de Europese Commissie wordt in zeven inhoudelijke fiches beschreven:

Voorstel COM(2017) 275, 276. Twee voorstellen tot wijziging Eurovignetrichtlijn: *Amending Directive 1999/62/EC on the charging of heavy goods vehicles for the use of certain infrastructures*

Voorstel COM(2017) 277: *Richtlijn 2006/22/EC as regards enforcement requirements and laying down specific rules with respect to Directive 96/71/EC and Directive 2014/67/EU for posting drivers in the road transport sector.*

Voorstel COM(2017) 278, *Verordening/richtlijn: driving times, minimum breaks and rest periods COM(2017)277+278. Enhancement of Social legislation in Road Transport - Revision of Regulation (EC) No 561/2006 on driving and rest periods and of Regulation (EU) No 165/2014 on tachographs.*

Voorstel COM(2017) 279. *Verordening Monitoring and reporting of CO2 emissions from and fuel consumption of new heavy-duty vehicles.*

Voorstel COM(2017) 280. *Richtlijn electronic road toll systems.*

Voorstel *COM(2017) 281. Wijziging verordeningen international road transport.*

Voorstel COM(2017) 282: *Wijziging richtlijn use of vehicles hired without drivers for the carriage of goods by road.*

De mededeling bevat verschillende passages over connected en geautomatiseerd rijden. Nederland heeft eind 2016 middels een fiche gereageerd op de C-ITS strategie van de Europese Commissie *‘European strategy on Cooperative Intelligent Transport Systems, a milestone towards cooperative, connected and automated mobility’* (COM (2016) 766). Met deze mededeling beschrijft de commissie de Europese strategie voor de invoering vanaf 2019 van coöperatieve intelligente transportsystemen. In dit fiche spreekt Nederland haar appreciatie uit over een groot aantal onderdelen van het voorstel, maar uit ook de zorg over de trage voortgang op enkele essentiële onderdelen, zoals data, security, privacy en interoperabiliteit bij gebruik van hybride communicatiemiddelen. Nederland vindt dat om uitrol in 2019 mogelijk te maken vanuit de

Commissie meer daadkracht en een geïntegreerde aanpak nodig is, en grotere betrokkenheid van lidstaten.

In de mededeling wordt het belang van grootschalige test- en onderzoeksprojecten benadrukt, wat goed aansluit op de Nederlandse visie en inspanningen. De Commissie geeft aan met talrijke beleids- en regelgevende maatregelen, overheidssteun en platforms een gecoördineerde uitrol van (gedeeltelijk) geautomatiseerde en geconnecteerde voertuigen te ondersteunen. Nederland herkent het belang van een integrale benadering en noodzaak voor samenwerking tussen de lidstaten, de industrie en de (verschillende DG's van) de Europese Commissie.

Nederland wil benadrukken veel waarde te hechten aan een snelle ontwikkeling van een coherent Europees wettelijk kader om grensoverschrijdend verkeer en vervoer met nieuwe technieken mogelijk te maken. Dit niet alleen voor het uitvoeren van de nodige proeven op de openbare weg, maar ook juist voor de marktintroductie van zelfrijdend vervoer. Nederland staat voor de marktintroductie een twee-fasenstrategie voor: fase1: bestaande wetgeving in het licht van pre-deployment herzien met als doel om algemene en functionele openingen te creëren voor zelfrijdend vervoer (mogelijk maken) en fase 2: concretiseren van adequate wetgeving die gebaseerd is op de kennis en expertise die is opgedaan uit de proeven. In lijn met de door Nederland geïnitieerde *Declaration of Amsterdam* worden hier goede stappen in gezet en het is van groot belang dit hoog op de politieke agenda te houden.

*c) Eerste inschatting van krachtenveld*

Voor ieder voorstel van de Europese Commissie wordt in de afzonderlijke fiches een eerste inschatting van het krachtenveld beschreven.

**4. Grondhouding ten aanzien van bevoegdheid, subsidiariteit, proportionaliteit, financiële gevolgen en gevolgen op het gebied van regeldruk en administratieve lasten**

*a) Bevoegdheid*

Voor ieder voorstel van de Europese Commissie wordt in de afzonderlijke fiches de Nederlandse grondhouding ten aanzien van de Europese bevoegdheid beschreven.

*b) Subsidiariteit*

Voor ieder voorstel van de Europese Commissie wordt in de afzonderlijke fiches de Nederlandse grondhouding ten aanzien van de subsidiariteit beschreven.

*c) Proportionaliteit*

Voor ieder voorstel van de Europese Commissie wordt in de afzonderlijke fiches de Nederlandse grondhouding ten aanzien van de proportionaliteit beschreven.

*d) Financiële gevolgen*

Voor ieder voorstel van de Europese Commissie wordt in de afzonderlijke fiches de Nederlandse grondhouding ten aanzien van de financiële gevolgen beschreven.

In algemene zin en in relatie tot de mededeling is Nederland van mening dat eventuele benodigde EU-middelen gevonden dienen te worden binnen de in de Raad afgesproken financiële kaders van de EU-begroting 2014-2020 en dat deze moeten passen bij een prudente ontwikkeling van de EU-jaarbegroting. Eventuele budgettaire gevolgen voor de Nederlandse begroting zullen worden ingepast binnen de begroting van het beleidsverantwoordelijke departement, conform de regels van de budgetdiscipline.

*e) Gevolgen voor regeldruk en administratieve lasten*

Voor ieder voorstel van de Europese Commissie wordt in de afzonderlijke fiches de Nederlandse grondhouding ten aanzien van de administratieve lasten beschreven.