



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Eerste Kamer  
der Staten-Generaal  
Postbus 20017  
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

Rijnstraat 8  
2515 XP Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000  
F 070-456 1111

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2023/386419

**Bijlage(n)**  
3

Datum 21 december 2023  
Betreft Verslag EU-Transportraad d.d. 4 december 2024

Geachte voorzitter,

Hierbij bied ik u, mede namens de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat en de minister van Justitie en Veiligheid, het verslag aan van de EU-Transportraad d.d. 1 juni 2023, zoals deze aan de Tweede kamer is verzonden.

Tevens wordt de Tweede Kamer via deze brief geïnformeerd over het akkoord op de Verordening goedkeuring van en het markttoezicht op niet voor de weg bestemde mobiele machines maar wel deelnemen aan het verkeer op de openbare weg, evenals over de Europese fiets-verklaring.

In deze brief wordt de Tweede Kamer daarbij op de hoogte gebracht van twee EU-voorstellen<sup>1</sup> betreffende bepaalde rapportagevereisten op het gebied van het wegvervoer en de luchtvaart, waarbij deze brief dient als vervanging van het gebruikelijke BNC-fiche.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers

---

<sup>1</sup> COM(2023)591 & COM/2023/592



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Postbus 20018  
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

Rijnstraat 8  
2515 XP Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000  
F 070-456 1111

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2023/388425

**Bijlage(n)**  
2

Datum 21 december 2023  
Betreft Verslag EU Transportraad d.d. 4 december 2023

Geachte voorzitter,

Hierbij bied ik u, mede namens de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat en de minister voor Justitie en Veiligheid, het verslag aan van de EU-Transportraad d.d. 4 december 2023.

Via deze brief wordt de Kamer tevens geïnformeerd over het akkoord op de 'Verordening goedkeuring van en het markttoezicht op niet voor de weg bestemde mobiele machines die deelnemen aan het verkeer op de openbare weg en tot wijziging van Verordening (EU) 2019/1020', evenals over de Europese fietsverklaring. Tot slot informeer ik de Kamer over het Nederlandse standpunt t.a.v. de op 17 november jl. verschenen voorstellen van de Europese Commissie over wijzigingen in rapportageverplichtingen op het gebied van luchtvaart en wegvervoer (COM(2023) 591 en COM(2023) 592). Deze brief vervangt daarmee het BNC-fiche aangezien het hier beperkte, technische wijzigingen betreft over de rapportageverplichtingen van de lidstaten.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers

## I. Verslag Transportraad d.d. 4 december 2023<sup>1</sup>

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

Ons kenmerk  
IENW/BSK-2023/388425

### Land

Het voorzitterschap legde drie algemene oriëntaties voor aan de Raad: de herziening van de rijbewijsrichtlijn<sup>2</sup>, de CBE-richtlijn<sup>3</sup> en de Verordening rij- en rusttijden<sup>4</sup>. Op alle drie de voorstellen stelde de Raad een algemene oriëntatie vast.

De herziening van de Europese rijbewijsrichtlijn bevat nieuwe regelgeving over rijbewijzen, gericht op het moderniseren van het rijbewijssysteem, het verbeteren van de verkeersveiligheid, en het vereenvoudigen van de regels voor het verkrijgen van een rijbewijs. In het voorstel wordt een proefperiode voor 17-jarigen voorgesteld. Ook wordt het gebruik van digitale rijbewijzen geïntroduceerd, waarbij het recht op een fysiek rijbewijs wordt behouden. De Commissie besteedde in haar interventie speciale aandacht aan het beoordelen van de mentale en fysieke vaardigheden van bestuurders. Ze benadrukte daarbij het huidige tekort aan chauffeurs in het wegvervoer en de vergrijzende groep beroepschauffeurs.

Over de CBE-richtlijn gaf het voorzitterschap aan dat deze nu een bredere scala aan verkeersovertredingen omvat, waaronder overtredingen in milieuzones. Belangrijk was ook de toevoeging van strenge regels voor gegevensbeveiliging en -bescherming. Daarbij eindigde voorheen de samenwerking tussen bevoegde autoriteiten bij het uitwisselen van persoonlijke gegevens gekoppeld aan het kenteken. Nu wordt deze uitgebreid naar het identificeren van de overtreder. Dit zal de naleving van verkeersregels verbeteren en tegelijkertijd de rechten van bestuurders en anderen beschermen. Ook is er voorgesteld om verkeersboetes te versturen in de taal van de kentekenregistratie van de auto, met de mogelijkheid voor autoriteiten om informatie in een andere taal te verstrekken.

Over de verordening rij- en rusttijden chauffeurs in het ongeregeld personenvervoer meldde het voorzitterschap dat deze meer speelruimte biedt bij het plannen van pauzes. Ze kunnen indien nodig frequenter stoppen en hebben meer keuzevrijheid wat betreft het tijdstip van hun rustpauzes, zonder verandering in de huidige netto rij- en rusttijden.

Op alle drie de voorstellen heeft Nederland ingestemd met de voorgestelde algemene oriëntatie. Over de rijbewijsrichtlijn benadrukte Nederland dat deze de verkeersveiligheid zal verbeteren en de administratieve lasten voor burgers zal verlagen. Over de medische geschiktheid om te rijden merkte Nederland op dat de huidige risico-georiënteerde aanpak in het Nederlandse systeem, de belasting voor burgers en de gezondheidszorg verlicht. Nederland heeft aangegeven deze aanpak te willen handhaven, en dit als aandachtspunt genoemd voor in de onderhandelingen met het Europees Parlement. In dat verband heeft Nederland ook gewezen op de bepaling over het beperken van het rijden met voertuigen tot 4.250 kilogram, vallend onder rijbewijscategorie B voor alternatief aangedreven

<sup>1</sup> De Transportraad is grotendeels online terug te kijken op de website van de Europese Raad. Ochtendsessie: <https://video.consilium.europa.eu/event/en/27234> Middagsessie: <https://video.consilium.europa.eu/event/en/27235>

<sup>2</sup> BNC-fiche herziening rijbewijsrichtlijn: *Kamerstukken II 2023-2024, 22 112, nr. 3648*

<sup>3</sup> BNC-fiche herziening van richtlijnen over de grensoverschrijdende uitwisseling van verkeersovertredingen: *Kamerstukken II 2023-2024, 22 112, nr. 3649*

<sup>4</sup> BNC-fiche Wijziging van Verordening onderbrekingen en rusttijden ongeregeld personenvervoer: *Kamerstukken II 2023-2024, 22 112, nr. 3730*.

voertuigen, en de wens om dit te beperken tot alleen nul-emissievoertuigen. In het verlengde daarvan heeft Nederland een optionele training voorgesteld voor het besturen van zwaardere voertuigen om de nodige vaardigheden te ontwikkelen voor het veilig hanteren van dergelijke voertuigen die meer impact hebben bij botsingen en te maken hebben met andere verkeersregels.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2023/388425

Over de CBE-richtlijn heeft Nederland aangegeven dat het voorstel onveilig rijgedrag ontmoedigt en helpt bij het identificeren van buitenlandse verkeersovertreders. Ook waardeert Nederland de mogelijkheid om via RESPER toegang te krijgen tot nationale rijbewijsregisters, wat de identificatie van bestuurders vereenvoudigt. Nederland uitte echter zorgen over de mogelijke ambiguïteit in de handhaving van de richtlijn door het naast elkaar bestaan van twee juridische instrumenten voor het overdragen van administratieve verkeersboetes. Hierop is verdere verduidelijking vereist voordat de richtlijn geïmplementeerd wordt. Tenslotte heeft Nederland over de Verordening rij- en rusttijden aangegeven blij te zijn met de opname van de bepaling, waarmee extraterritoriaal gehandhaafd kan worden op de verplichtingen uit de tachograafverordening.

Enkele lidstaten onthielden zich van stemmen of stemden tegen de herziening van de rijbewijsrichtlijn en de CBE-richtlijn. Lidstaten waren over het algemeen positief over de voorstellen, met de nadruk op het verbeteren van de verkeersveiligheid en het aanpakken van uiteenlopende nationale behoeften. Met betrekking tot de rijbewijsrichtlijn benoemden verschillende lidstaten het belang van het controleren van de mentale en fysieke bekwaamheid van bestuurders, waarbij de voorkeur werd uitgesproken voor verplichte medische onderzoeken door experts naast de zelfevaluatie. Ook werd er aandacht besteed aan het tekort aan beroepschauffeurs en de noodzaak om jongere bestuurders aan te trekken. De voorstellen over begeleid rijden en een proefperiode zouden daarbij kunnen helpen. Verschillende lidstaten steunden de richtlijn, met enige zorgen over specifieke aspecten zoals de administratieve lasten, de impact op oudere bestuurders, en nationale aanpassingen voor begeleid rijden waar dat nog niet de praktijk is.

De meeste EU-lidstaten steunden ook de algemene oriëntatie op de CBE-richtlijn, hoewel sommigen bezwaren hadden tegen het uitbreiden van de reikwijdte van de richtlijn. Volgens deze lidstaten gaat dit voorbij aan het oorspronkelijke doel van de richtlijn, namelijk het verbeteren van de verkeersveiligheid. Wat betreft de verordening rij- en rusttijden, spraken de lidstaten hun steun uit. Er was over het algemeen instemming over de noodzaak van flexibiliteit voor de sector. Kritische opmerkingen werden gemaakt over mogelijke administratieve lasten bij het voorgestelde gebruik van formulieren. Doel van het voorstel is het waarborgen van de aantrekkelijkheid van de vervoerssector en het bevorderen van wegveiligheid door vermoeidheid tegen te gaan. Hierbij vonden enkele lidstaten het positief dat het voorstel rekening houdt met het seizoensgebonden karakter van de industrie.

#### Herziening Richtlijn gewichten en afmetingen Zware wegvoertuigen

Met betrekking tot de herziening van de richtlijn over gewichten<sup>5</sup>, heeft het voorzitterschap een update gegeven over de huidige stand van zaken van het dossier. Er is een compromis bereikt over de maximale aslast en de

---

<sup>5</sup> BNC-fiche Herziening Richtlijn Gewichten en Afmetingen Zware wegvoertuigen: Kamerstukken II 2023-2024, 22 112 nr. 3783.

maximale hoogte van voertuigen. Voor het bereiken van een volledige overeenstemming op alle aspecten van deze richtlijn is echter nog meer tijd vereist.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2023/388425

Alle lidstaten waren positief over het doel van de richtlijn en de noodzaak voor vergroening. Echter, zijn er zorgen over de slijtage van de huidige infrastructuur, de kosten voor reparatie, en de impact van de lengte van voertuigen op de verkeersveiligheid. Het voorstel voor een loket voor het aanvragen van vergunningen en ontheffingen stuit daarbij ook op weerstand. De meeste lidstaten riepen op voor een gecombineerde behandeling van deze richtlijn met het recente voorstel voor een richtlijn over gecombineerd vervoer. Een groep lidstaten wenst uitzonderingen voor lange en zware voertuigen op basis van bilaterale overeenkomsten tussen landen. Het Spaans voorzitterschap concludeerde dat er meer tijd nodig is voor de behandeling van deze kwesties en riep het aankomend Belgisch voorzitterschap op om het dossier verder op te pakken.

Nederland heeft in zijn interventie waardering uitgesproken voor de inspanningen van het voorzitterschap en de Commissie met betrekking tot het voorstel. Daarbij heeft Nederland aangegeven tevreden te zijn dat de oorspronkelijk voorgestelde afmetingen grotendeels zijn aangepast in de meest recente compromistekst. Voor Nederland is het van belang dat deze afmetingen overeenkomen met de bestaande infrastructuur. Nederland heeft aangegeven de laatste wijzigingen in het voorstel te beoordelen op het mogelijke effect op de verkeersveiligheid en op het stimuleren van de overgang naar emissievrije voertuigen.

## **Maritiem**

Het voorzitterschap benadrukte dat het van belang is om schoner, veiliger en moderner maritiem transport te bevorderen. Er zijn vier maritieme voorstellen gebundeld besproken bij de Raad: de richtlijn naleving vlaggenstaatverplichtingen<sup>6</sup>; de richtlijn maritiem ongevalonderzoek<sup>7</sup>; de richtlijn havenstaat controle<sup>8</sup>; en de herziene richtlijn scheepsverontreiniging<sup>9</sup>. De richtlijn naleving vlaggenstaatverplichting heeft als primaire doelstelling om regelgeving te harmoniseren met de internationale regelgeving, voornamelijk die van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO). De richtlijn havenstaatcontrole heeft ook het doel om EU regelgeving aan te laten sluiten bij IMO regelgeving en afspraken die zijn gemaakt binnen het Paris Memorandum of Understanding (Paris MoU). Het doel van de herziening Richtlijn Maritiem Ongevallenonderzoek is het gestructureerd verzamelen van informatie over ernstige ongevallen op of met kleine vissersvaartuigen waarmee de veiligheidstandaard voor deze categorie kan worden verhoogd, de richtlijn in lijn brengen met de bestaande regelgeving van de IMO en de beschikbare kennis en capaciteit van de nationale instituten voor ongevalonderzoek (OVV's) te verbeteren. De herziening richtlijn scheepsverontreiniging betreft aanpassingen op de bestaande richtlijn met als doel om opsporing, detectie en sanctionering van scheepsverontreinigingen te verbeteren en daarmee het milieu beter te beschermen. De Europese Commissie benadrukte het belang van digitalisering bij de vier voorstellen en daarmee het verlagen van de administratieve lasten. De Commissie sprak de zorg uit dat in sommige gevallen het ambitieniveau van de compromisteksten lager lag dan de

<sup>6</sup> BNC-fiche Herziening Richtlijn naleving vlaggenstaatverplichtingen: *Kamerstukken II 2023-2024, 22 112* nr. 3733.

<sup>7</sup> BNC-fiche Richtlijn Maritiem Ongevallenonderzoek: *Kamerstukken II 2023-2024, 22 112* nr. 3737.

<sup>8</sup> BNC-fiche Richtlijn havenstaatcontrole: *Kamerstukken II 2023-2024, 22 112* nr. 3736.

<sup>9</sup> BNC-fiche Herziening Richtlijn Scheepsverontreiniging: *Kamerstukken II 2023-2024, 22 112* nr. 3738.

oorspronkelijke commissievoorstellen. Op al deze vier maritieme voorstellen zijn algemene oriëntaties bereikt.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2023/388425

Nederland heeft bij alle vier maritieme voorstellen ingestemd met de algemene oriëntaties. Met betrekking tot de richtlijn naleving vlaggenstaatverplichtingen heeft Nederland benadrukt dat het belangrijk is om te risico-gestuurd toezicht in het voorstel te behouden. Ook is het belang van digitalisering en het verlagen van de administratieve lasten onder de aandacht gebracht. Met betrekking tot de herziene richtlijn scheepsverontreiniging heeft Nederland uitgesproken dat de bredere reikwijdte van de richtlijn positief is voor het milieu. Ook werd er benoemd dat er voldoende tijd moet zijn om de richtlijn om te zetten in nationale wetgeving gezien de consequenties voor de uitvoering. Nederland gaf aan daarom een grote voorstander te zijn van de voorgestelde periode van vijf jaar.

De lidstaten waren unaniem voorstander van algemene oriëntaties op de vier maritieme voorstellen. Veel lidstaten benadrukten dat het goed was dat de maritieme EU wetgeving geüpdate werd en gelijk werd getrokken met internationale afspraken zoals die van de IMO. Meerdere lidstaten benoemden dat ze blij waren met de uitbreiding van de reikwijdte van de richtlijn maritieme ongevallen onderzoek, aangezien er nu ook kleinere schepen onder zullen vallen en dit positief is voor de veiligheid. Wat betreft de richtlijn naleving vlaggenstaatverplichtingen en de richtlijn havenstaat controle gaven meerdere lidstaten aan dat het goed is dat deze in lijn werden gebracht met de IMO afspraken. Veel lidstaten gaven aan blij te zijn met de uitbreiding van de reikwijdte van de herziene richtlijn scheepsverontreiniging en de betere bescherming van het milieu, hoewel er ook een aantal lidstaten zorgen uitte over de handhaafbaarheid met de uitgebreidere reikwijdte.

## **Intermodaal**

### Verordening voor het bepalen van broeikasgasemissies van transportdienstverlening (CountEmissions EU)

Het voorzitterschap stelde tijdens Transportraad een algemene oriëntatie vast op de CountEmissions EU-verordening. Deze verordening, onderdeel van het Vergroening van vrachtvervoer-pakket, is gericht op de harmonisering van de berekening en monitoring van CO<sub>2</sub>-emissies door transportbedrijven. Het bevat een raamwerk gebaseerd op een internationale norm<sup>10</sup>, waarmee CO<sub>2</sub>-emissies van verschillende transportmodaliteiten berekend en vergeleken kunnen worden. De voorgestelde rapportage is optioneel, maar bij keuze voor rapportage moeten bedrijven het voorgestelde raamwerk gebruiken. Bedrijven moeten via een verificatieverplichting aantonen dat de boekhouding en de berekeningen volgens het voorgeschreven raamwerk plaatsvinden. Het MKB is vrijgesteld van de verificatieplicht.

Lidstaten gaven aan het voorstel als een evenwichtig compromis te zien en als een belangrijk instrument voor het decarboniseren van transport. Er was in het algemeen consensus over het belang van een betrouwbare en geharmoniseerde methode voor uitstootberekening. De nadruk op vrijwillige deelname en werkbaarheid voor het MKB werd verwelkomd. Vanuit de lidstaten was daarbij een focus op het verlagen van administratieve lasten en het geleidelijk implementeren van maatregelen.

---

<sup>10</sup> EN ISO norm 14083:2023

Nederland gaf aan tevreden te zijn met de huidige compromistekst en stemde in met de algemene oriëntatie. Nederland benadrukte blij te zijn dat de huidige tekst de administratieve lasten voor kleine en middelgrote ondernemingen verlagen.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2023/388425

## **Diversen**

### Informatiepunten Voorzitterschap

#### *TEN-T*

Het voorzitterschap gaf informatie over de voortgang van de triloggen met het Europees Parlement over het voorstel tot herziening van het Trans-Europese Transportnetwerk (TEN-T). Het Spaanse voorzitterschap lichtte toe dat er intensief is gewerkt in de trilog met het Europees Parlement en dat er aanzienlijke vooruitgang is geboekt. Het Spaans voorzitterschap hoopt een akkoord op hoofdlijnen te bereiken tijdens een trilog met het EP op 18 december. Afronding vindt dan plaats onder Belgisch voorzitterschap. De lidstaten gaven hun steun voor de inspanningen van voorzitterschap en gaven aan te hopen dicht bij de algemene oriëntatie te kunnen blijven.

#### *Single European Sky 2+*

Het voorzitterschap stond stil bij de ontwikkelingen rondom SES2+. Hoewel het nog niet gelukt is om tot een akkoord te komen, is er hoop dat de verschillen tussen de Raad en het Parlement kunnen worden overbrugd. De Commissie gaf aan dat het een uitdagend dossier is en flexibiliteit wordt daarom gevraagd. Een groep lidstaten, waaronder Nederland, stelde zich constructief op en spraken hun steun uit om tot een conclusie te komen voor het einde van het jaar. Ondanks de diversiteit in standpunten, blijft de Commissie hoopvol op een positieve uitkomst.

#### *Wederzijdse rijontzeggingen*

Het voorzitterschap meldt dat verschillende lidstaten om juridisch advies hebben gevraagd rondom de rechtsbasis van het voorstel wederzijdse rijontzeggingen. Het voorzitterschap hoopt hierover spoedig een opinie te krijgen van de juridische dienst van de Raad. Wel is bekend dat de EU bevoegd is om wetgeving uit te vaardigen op het gebied van transport en justitiële samenwerking in strafzaken. Via een vragenlijst heeft het voorzitterschap een beeld gekregen van de uiteenlopende situaties bij lidstaten. Hieruit bleek dat lidstaten over het algemeen een gemengd administratief en gerechtelijk systeem hebben voor het omgaan met verkeersovertredingen. Er waren geen specifieke grondwettelijke problemen gevonden in relatie tot het voorstel, maar er moeten wel garanties worden toegevoegd om het recht van beroep van bestuurders te beschermen. De Commissie heeft aangegeven te hopen op een algemene oriëntatie onder het aankomend Belgisch voorzitterschap.

#### Risico van ontwijking van ETS-zeevaart

Italië, Kroatië, Cyprus, Griekenland, Malta en Portugal brachten een diversenpunt in om aandacht te vragen voor het risico van ontwijkingen bij ETS-zeevaart. Hierbij werd aandacht gevraagd voor de risico's van koolstoflekkage en handel naar niet-EU-havens, met nadelige economische effecten voor Europese havens en klimaateffecten voor de EU. Enkele lidstaten, waaronder Nederland, spraken hun steun uit voor de uitbreiding van ETS naar de scheepvaartsector per 1 januari 2024, maar erkenden ook de risico's voor EU-havens.

De Commissie erkende de complexiteit en het belang van deze kwestie en wees daarbij op de herzieningsclausule die de Europese Commissie in staat stelt om de werking van de wetgeving te evalueren en indien nodig aan te passen. Ze benadrukte om op dit moment de effecten van de ETS-uitbreiding naar de maritieme sector zorgvuldig te monitoren, rekening houdend met mogelijke negatieve gevolgen voor de concurrentiepositie en emissies. De Commissie benadrukte daarbij het belang van wereldwijde maatregelen en samenwerking, met name bij de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), om een effectief en consistent beleid voor de vermindering van emissies te waarborgen.

#### Vermoeidheid bij Europese piloten

Conform de toezegging aan uw Kamer tijdens het Commissiedebat Luchtvaart op 25 oktober jl. heeft Nederland, gesteund door Oostenrijk en België, aandacht gevraagd voor vermoeidheid bij Europese piloten en de mogelijke luchtvaarveiligheidsrisico's tot gevolg. Nederland gaf aan dat de regulatie van vluchttijden door *European Union Aviation Safety Agency (EASA)* onvoldoende wordt nageleefd door sommige luchtvaartmaatschappijen. Nederland riep op om dit verder te onderzoeken binnen EASA en te kijken hoe EASA om kan gaan met het overtreden van regels, om de veiligheid te bevorderen. Naast Oostenrijk sprak ook Letland expliciet steun uit voor dit onderwerp. De Commissie benadrukte dat EU regelgeving op dit vlak tot de hoogste standaard behoort. De Commissie geeft aan het fenomeen in de gaten te blijven houden en nodigt lidstaten ook uit om dit aan te kaarten bij de EASA via hun vertegenwoordigers.

#### Strategisch Belang van de Alpen voor de Europese transportconnectiviteit

Italië vroeg aandacht voor de logistieke uitdaging in het Alpen gebied. Zowel het belang van het beschermen van de natuur als het verbeteren van de verbindingen werden genoemd. Italië trok de vergelijking met de EU brede steun en coördinatie voor de *solidarity lanes* met Oekraïne en stelde voor om een soortgelijk systeem van samenwerking op te tuigen voor de Alpen. Duitsland, Oostenrijk en Roemenië spraken steun uit voor het belang van de Alpen regio en het verbeteren van de samenwerking. De Commissie benadrukte dat het een belangrijk gebied was met een kwetsbaar natuurgebied en belangrijke verbindingen. De Commissie stelde dat er daarom afgelopen jaar 700 miljoen euro geïnvesteerd was in de regio vanuit het CEF budget bovenop de eerdere 2 miljard euro. De Commissie deed geen toezeggingen om dit verder te verhogen. Verder riep de Commissie op om renovaties en modernisaties aan de belangrijke verbindingen goed af te stemmen tussen lidstaten, zodat er altijd voldoende verbindingen open zouden blijven.

#### De impact van de werking van de agreement between European Union and Ukraine on the carriage of freight by Road op de EU-transportsector

De Poolse, Hongaarse en Slowaakse delegaties brachten een diversenpunt in over de impact van de EU-Oekraïne overeenkomst op het wegtransport van goederen. Deze overeenkomst, gesloten als reactie op de Russische agressie, heeft tot doel



het transport tussen de EU en Oekraïne te vergemakkelijken, maar heeft volgens de betreffende lidstaten geleid tot negatieve effecten voor EU-transportbedrijven. Ze benadrukten de noodzaak van militaire, humanitaire en financiële steun aan Oekraïne, maar vragen ook om een herziening van de overeenkomst en het herstel van het vergunningensysteem, met een uitzondering voor humanitaire en militaire transporten. EU vervoerders in de betreffende landen zien langere wachttijden en economische achteruitgang, wat heeft geleid tot protesten en blokkades aan de grens.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2023/388425

Een groep lidstaten, waaronder Nederland, riepen het belang van solidariteit met Oekraïne in herinnering en om deze door te zetten. Lidstaten drongen erop de blokkade spoedig op te heffen en tegelijkertijd de onvoorwaardelijke solidariteit met Oekraïne te behouden.

De Commissie benadrukte sterk het belang van het handhaven van de overeenkomst en wees op de noodzaak van een gezamenlijke vergadering om de situatie te beoordelen. Daarbij is de Commissie fel tegen het herinvoeren van vergunningen.

#### Presentatie werkprogramma inkomend Belgisch EU-voorzitterschap

Het inkomend Belgisch Raadsvoorzitterschap zette haar prioriteiten en werkprogramma uiteen voor de eerste helft van 2024<sup>11</sup>.

---

<sup>11</sup> Uitgebreide informatie over het Belgisch voorzitterschap is te vinden op de volgende website:  
<https://belgian-presidency.consilium.europa.eu/en/programme/priorities/>

## II. Goedkeuring van en het markttoezicht op niet voor de weg bestemde mobiele machines die deelnemen aan het verkeer op de openbare weg<sup>12</sup>

Onder het Spaans Voorzitterschap is op de Europese Verordening betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op niet voor de weg bestemde mobiele machines die deelnemen aan het verkeer op de openbare weg en tot wijziging van Verordening (EU) 2019/1020<sup>13</sup> een hoog ambtelijk akkoord bereikt in COREPER op 8 november jl. Dit akkoord is formeel bekrachtigd door de Raad tijdens de bijeenkomst van de Raad voor Economische en Financiële Zaken op 9 november jl. Dit voorstel heeft als doel om de interne markt te versterken door de eisen aan mobiele machines te harmoniseren en om een hoog niveau van verkeersveiligheid te waarborgen. De Commissie introduceert daarom een nieuwe verplichting, namelijk een vereenvoudigd EU-typegoedkeuringssysteem voor mobiele machines, met technische en administratieve voorschriften en -procedures voor het op de markt brengen van mobiele machines. De raad is nu in afwachting van de positie van het Europees Parlement, zodat de triloggen van start kunnen gaan.

Nederland is overwegend positief over de compromistekst omdat veel van de door Nederland ingebrachte suggesties zijn verwerkt in de compromistekst, waaronder het aanhouden van een EU-vertegenwoordiger zodat er een contactpunt is die ten allen tijden geraadpleegd kan worden, verduidelijking in de technische en administratieve voorschriften en duidelijkheid in de verantwoordelijkheden van de diverse partijen betrokken bij de typegoedkeuring van een mobiele machine.

## III. Europese fiets-verklaring

De Europese Commissie heeft op 4 oktober jl. haar Europese fiets-verklaring gepresenteerd.<sup>14</sup> Deze verklaring is een politieke belofte dat de EU zich in zal zetten voor het stimuleren van fietsen. De Commissie wil dit doen omdat ze het volle potentieel van fietsen als modaliteit willen benutten, en fietsen erkennen als "een van de meest duurzame, toegankelijke en inclusieve, goedkope en gezonde vormen van transport en recreatie".<sup>15</sup> Het kabinet steunt dit beleid van harte, aangezien het in lijn is met de bestaande Nederlandse inzet op het stimuleren van actieve mobiliteit.

Een van de voorbeelden hiervan is het benutten van het verdienpotentieel van de fietssector. De verklaring zet namelijk onder meer in op "*the development of a world-class European cycling industry*".<sup>16</sup> Dit biedt kansen voor de Nederlandse sector, die al wereldwijd een leidende positie vervult. Ter illustratie, de totale exportwaarde van goederen en diensten voor de Nederlandse fietsensector bedroeg in 2020 1.9 miljard euro, en dit verdienpotentieel zit al geruime tijd in een stijgende trend.<sup>17</sup>

Met andere woorden, een Europese stimulering van het gebruik van de fiets is van direct belang voor Nederland. De verklaring is dan ook positief ontvangen door de Nederlandse fietssector. Het kabinet steunt daarom de wens van de Commissie om de verklaring te laten ondertekenen door het Europees Parlement en de Raad, om zo EU-brede steun te vergaren voor de beloftes in de verklaring. De beoogde ondertekening vindt naar alle waarschijnlijkheid komend halfjaar plaats.

<sup>12</sup> Kamerstuk 22 112, nr. 3676.

<sup>13</sup> Verordening (EU) 2019/1020.

<sup>14</sup> COM(2023) 566 final

<sup>15</sup> *European Commission, Proposing a European Declaration on Cycling, COM(2023) 566*, blz. 3.

<sup>16</sup> *COM(2023) 566*, blz. 8.

<sup>17</sup> *Rijksdienst voor Ondernemend Nederland, Internationaal verdienpotentieel Nederlandse fietsensector*, blz 14.

**IV. Kabinetsappreciatie voorstel voor een VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 80/2009, (EU) nr. 996/2010 en (EU) nr. 165/2014 wat betreft bepaalde rapportagevereisten op het gebied van het wegvervoer en de luchtvaart**

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

Ons kenmerk  
IENW/BSK-2023/388425

De Europese Commissie heeft op 17 november 2023 een voorstel gedaan tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 80/2009, (EU) nr. 996/2010 en (EU) nr. 165/2014 wat betreft bepaalde rapportagevereisten op het gebied van het wegvervoer en de luchtvaart. Doel van dit voorstel is de stroomlijning van rapportageverplichtingen en terugdringing van administratieve lasten. Hieronder volgt een kabinetsappreciatie van het voorstel. Aangezien het beperkte, technische wijzigingen betreft, vervangt deze Kamerbrief het gebruikelijke BNC-fiche.

Luchtvaart

Verordening (EG) nr. 80/2009 stelt regels aan systeemverkopers en luchtvaartmaatschappijen teneinde misbruik van concurrentiepositie tegen te gaan en te waarborgen dat de consument neutrale informatie ontvangt. Het beginsel van non-discriminatie tussen luchtvaartmaatschappijen kan in deze markt in het geding komen indien een luchtvaartmaatschappij zeggenschap heeft over een systeemverkoper. Dat kan bijvoorbeeld in het geding komen doordat luchtvaartmaatschappijen niet bereid zijn om dezelfde informatie over dienstregelingen, tarieven en beschikbare capaciteit aan andere dan hun eigen systemen door te geven. Het wijzigingsvoorstel van de Commissie houdt in dat systeemverkopers geen periodieke informatie over hun eigendomsstructuur en het bestuursmodel meer hoeven te verstrekken aan de Commissie. Tegenwoordig zijn luchtvaartmaatschappijen geen eigenaar meer van systeemverkopers, zo blijkt uit een evaluatie van de Commissie en is de verplichting tot indiening van het gecontroleerde verslag daarmee dus niet langer gerechtvaardigd. Dit betekent een vermindering van de administratieve last van systeemverkopers. Ook wordt de administratieve last van de Commissie verlicht, doordat zij de opstellers van de verslagen en de verslagen zelf niet meer hoeven te beoordelen. Omdat luchtvaartmaatschappijen daar geen eigenaar meer van zijn, doet deze vermindering van de administratieve last geen afbreuk aan het gelijke speelveld. De Commissie behoudt bovendien de mogelijkheid om, indien dit nodig wordt geacht, alsnog informatie over de eigendomsstructuur en het bestuursmodel van systeemverkopers op te vragen. Het kabinet ziet daarom geen bezwaar bij dit Commissievoorstel. Dit is getoetst bij enkele stakeholders (KLM, ANVR) en ook zij hebben geen bezwaar.

De verplichting uit Verordening (EU) nr. 996/2010 van het Europees Parlement en de Raad om een veiligheidsbeoordeling op nationaal niveau te publiceren, wordt geschrapt. Deze verplichting is nu overbodig in het licht van het jaarlijkse veiligheidsonderzoek dat door het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) wordt gepubliceerd. Hiermee vervalt de verplichting voor instanties voor veiligheidsonderzoek van ongevallen en ernstige incidenten om jaarlijks een overzicht van het algemene veiligheidsniveau te publiceren. Het kabinet kan hiermee instemmen omdat, zoals het voorstel aangeeft, de jaarlijkse veiligheidsevaluatie nu wordt gepubliceerd door EASA. Het publiek wordt daarmee van het algemene veiligheidsniveau op de hoogte gehouden. Daarnaast heeft de Onderzoeksraad voor de Veiligheid wettelijk de

verplichting om jaarlijks een overzicht te publiceren van de aanbevelingen en de wijze waarop aan de aanbevelingen vervolg is gegeven. Bovendien wordt het algemene veiligheidsniveau in de burgerluchtvaart nationaal ook inzichtelijk op basis van rapportages in de Staat van de Luchtvaart en de Systeemmonitor luchtvaartveiligheid die jaarlijks vanuit het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat worden gepubliceerd.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2023/388425

### Wegvervoer

Verordening (EU) nr. 165/2014 bepaalt de verplichtingen en voorschriften met betrekking tot de constructie, de installatie, het gebruik, het testen en de controle van tachografen die in het wegvervoer worden gebruikt. Verder stelt het de voorwaarden vast over de naleving van de bepalingen betreffende tot de tachograaf. De verplichting uit Verordening (EU) nr. 165/2014 waarbij de lidstaten aan de Commissie verslag moeten uitbrengen over de lijst van werkplaatsen die tachografen mogen installeren, controleren en repareren en de verplichting voor de Commissie om deze lijsten te publiceren, wordt geschrapt. Deze lijsten hadden als nadeel dat ze slechts een momentopname van de erkende werkplaatsen gaven. Ze worden vervangen door een verplichting voor de lidstaten om deze informatie op een openbaar toegankelijke website te publiceren en voortdurend bij te werken, en voor de Commissie om de lijst van deze websites te publiceren. Het kabinet kijkt zeer positief naar deze voorgestelde aanpassing. Na consultatie met de betrokken uitvoeringsorganisaties blijkt dat dit een gewenste ontwikkeling is voor het handhavingsperspectief. Het kan helpen in de strijd tegen tachograafmanipulatie en misbruik van werkplaatskaarten. Installateurs, werkzaam bij door de RDW erkende werkplaatsen, hebben een werkplaatskaart nodig om smart tachografen te activeren, te repareren en te ijken. De kaart is een persoonsgebonden smartcard die tevens gegevens van de werkplaats bevat. De organisatie Kiwa produceert de werkplaatskaarten, in opdracht van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, en levert ze af aan hun klanten, waarbij deze kaarten jaarlijks hernieuwd moeten worden. Met dit voorstel zal Nederland de erkenningsgegevens van de werkplaatsen en gegevens over de tachograafkaarten op een gepaste locatie moeten publiceren. Zo lang dit veilig geplaatst kan worden waarbij ook de privacywetgeving AVG gerespecteerd worden, kan RDW deze informatie bijhouden. Daarbij zal het echter ook vanuit de Kiwa wekelijkse informatie over de afgegeven kaarten moeten ontvangen. De precieze vormgeving van dit proces moet nog verder worden uitgewerkt, maar het voorstel wordt als een positieve stap beschouwd.

**V. Kabinetsappreciatie voorstel voor een BESLUIT VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD tot wijziging van Richtlijnen 2009/12/EG, 2009/33/EG en (EU) 2022/1999 van het Europees Parlement en de Raad en Richtlijn 96/67/EG van de Raad wat betreft bepaalde rapportagevereisten op het gebied van wegvervoer en luchtvaart**

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

Ons kenmerk  
IENW/BSK-2023/388425

Het voorstel van de Commissie van 17 november 2023 richt zich op het stroomlijnen van de rapportageverplichtingen in het vervoersbeleid, met speciale aandacht voor wegvervoer en luchtvaart. Het gaat om het verminderen van de frequentie van rapportages en het schrappen van bepaalde rapportageverplichtingen. Voorgesteld wordt om de rapportagefrequenties in het kader van richtlijn 2009/33 over schone voertuigen en de rapportage uit richtlijn 2022/1999 over het vervoer van gevaarlijke goederen aan te passen. Daarbij worden rapportageverplichtingen geschrapt, zoals die betreffende de lijsten van luchthavens onderworpen aan grondafhandelingsdiensten m.b.t. Richtlijn 96/67 en luchthavengelden m.b.t. richtlijn 2009/12. Aangezien ook dit Commissievoorstel beperkte, technische wijzigingen betreft, vervangt deze Kamerbrief het gebruikelijke BNC-fiche.

Schone voertuigen

De Commissie stelt versoepelingen voor met betrekking tot de rapportageverplichting in het kader van richtlijn 2009/33 betreffende schone voertuigen. Ten eerste wordt voorgesteld dat de rapportagefrequentie wordt veranderd van eens in de drie jaar naar eens in de vijf jaar. Dit betekent dat de eerste rapportage uiterlijk op 18 april 2026 bij de Europese Commissie ingediend moet zijn, met een referentieperiode van 2 augustus 2021 tot en met 31 december 2025. De tweede rapportage, volgens deze nieuwe regeling, zou dan vijf jaar later plaatsvinden in plaats van drie jaar later. Dit sluit beter aan bij de tweede referentieperiode die loopt van 1 januari 2026 tot en met 31 december 2030. Het kabinet instemmen met de voorgestelde wijziging.

Gevaarlijke goederen

De Commissie poogt de Richtlijn 2022/1999 te vereenvoudigen, die gaat over rapportage aan de Commissie over het vervoer van gevaarlijke goederen. Het voorstel is om in plaats van jaarlijks, tweejaarlijks te rapporteren aan de Commissie. Het doel om de rapportages te vereenvoudigen wordt echter niet bereikt met deze wijziging. De informatie moet nog steeds van ieder kalenderjaar worden aangeleverd, en dus jaarlijks bijgehouden worden. Enkel de daadwerkelijke aanbieding van de informatie aan de Commissie is periodiek in plaats van ieder jaar. In de praktijk wijzigt er dus weinig voor Nederland. Hoewel het nut niet evident is, heeft het kabinet ook geen bezwaar tegen de voorgestelde aanpassing gezien het geringe effect. Er zijn echter wel twee aandachtspunten. Ten eerste vraagt het kabinet aandacht voor de veranderingen in terminologie die het voorstel introduceert, aangezien deze afwijkt van de huidige bewoordingen in de richtlijn. De terminologie wijkt af in de Nederlandse vertaling van het voorstel. Dit zou tot verwarring kunnen leiden en wordt daarom door het kabinet als onwenselijk beschouwd. Het kabinet pleit daarom voor een uniforme terminologie, zodat de rapportagevereisten in lijn zijn met de huidige formulering in de richtlijn. Ten tweede loopt er separaat een traject op deze richtlijn over de gedelegeerde handelingen. Het is voor het kabinet belangrijk dat deze wijziging van de richtlijn het proces over de gedelegeerde handelingen niet vertraagd of dwarsboomt.

### Luchthavens

De Commissie stelt kleine wijzigingen voor in Richtlijn 96/67/EG en Richtlijn 2009/12/EG over luchthavens. Ten eerste wordt er voorgesteld om de volgende onderdelen te verwijderen uit Richtlijn 96/67/EG: de verplichting voor de lidstaten om de Commissie te informeren van de lijst van luchthavens die onderworpen zijn aan de verplichting om de regels inzake grondafhandelingsdiensten uit Richtlijn 96/67/EG en daarbij ook de verplichting van de Commissie om die lijst bekend te maken. Ten tweede wordt er door de Commissie voorgesteld om de verplichting voor de lidstaten om de lijst te publiceren van de luchthavens waarop de regels inzake luchthavengelden van Richtlijn 2009/12/EG van toepassing zijn, zou worden geschrapt. Het kabinet kan instemmen met deze voorgestelde wijzigingen. Het betreft luchthavens met meer dan 5 miljoen passagiers per jaar; in Nederland gaat dat om Schiphol. Voor Schiphol en vergelijkbare luchthavens in andere EU-lidstaten betekent dit dat ze niet langer actief rapportages hoeven te publiceren. Dit biedt relatief weinig verlichting van administratieve lasten. Het verzamelen van de benodigde gegevens vormt namelijk de grootste inspanning voor de betreffende luchthavens en die verplichting blijft bestaan. Het kabinet zal waakzaam blijven voor mogelijke extra eisen die aan het voorstel kunnen worden toegevoegd.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2023/388425



Brussels, 4.10.2023  
COM(2023) 566 final

**COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN  
PARLIAMENT, THE COUNCIL, THE EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL  
COMMITTEE AND THE COMMITTEE OF THE REGIONS**

**Proposing a European Declaration on Cycling**

## **1. Introduction and rationale**

Putting the well-being of people and the competitiveness of European industry at the centre of the green transition are key priorities for the European Commission. Cycling, as one of the most sustainable and healthy forms of transport and as a rapidly developing industry, is well placed to support this important process.

Increasing the share of cycling helps reduce greenhouse gas emissions, air and noise pollution as well as congestion. Moreover, cycling can improve physical and mental well-being, and social inclusion. It is a key enabler of sustainable tourism and also brings tangible benefits to the local economy through quality green jobs, in particular small and medium-sized enterprises.

**The Commission therefore proposes establishing a set of principles to help unleash the full potential of cycling in the EU.**

These principles would be part of the **European Declaration on Cycling** (hereinafter ‘the Declaration’), intended to serve as a strategic compass for relevant EU and national policies in future.

The Declaration included in the Annex to this Communication is put forward by the Commission, to be signed by the European Parliament, the Council and the Commission as a joint declaration.

It is expected to help achieve the objectives of the European Green Deal, the Sustainable and Smart Mobility Strategy and the Zero Pollution Action Plan. Furthermore, it aligns with the principle 20 of the European Pillar of Social Right, that everyone has the right to access essential services of good quality, including for transport.

The current proposal responds to the calls from the European Parliament, in particular its resolution on developing an EU cycling strategy<sup>1</sup>, and from the majority of Member States<sup>2</sup>. The Declaration is in line with the New EU Urban Mobility Framework<sup>3</sup>.

## **2. Ongoing efforts**

As stated in the New EU Urban Mobility Framework, to contribute to the EU’s increasingly ambitious climate, environmental, digital, health and societal objectives, the EU needs to take more decisive action on urban mobility in order to shift from the current approach based on traffic flows to an approach based on the more sustainable mobility of people and goods<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2023-0058\\_EN.html](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2023-0058_EN.html)

<sup>2</sup> <https://www.benelux.int/fr/publication/european-cycling-declaration/>

<sup>3</sup> COM(2021) 811.

<sup>4</sup> This means a stronger collective/public transport backbone, better active mobility (e.g. walking, cycling) options, efficient zero emission urban logistics and last mile deliveries, and improving accessibility. While such multimodality should be our guiding principle for urban mobility, zero emission and connected, automated and shared mobility will be a key component of the transition to a climate-neutral urban future that also enables suburban and rural areas to connect sustainably with cities. Better management of transport and mobility using multimodal hubs and digital solutions is needed to increase system-wide efficiency.



**However, despite the numerous benefits of cycling, still too few people cycle in the EU<sup>5</sup>**, with huge differences in the level of cycling across Member States, regions and cities. This is in particular due to inadequate infrastructure and resulting safety concerns, as well as differences in cultural attitudes towards cycling and a lack of awareness.

The EU in general and the Commission in particular have already taken several steps to address these issues and promote cycling, such as:

- revising EU transport policies: the Sustainable and Smart Mobility Strategy<sup>6</sup> and the EU Urban Mobility Framework<sup>7</sup> call for increasing the uptake of cycling and other sustainable forms of transport;
- encouraging the use of cycling in the EU concept of sustainable urban mobility planning, part of Commission Recommendation (EU) 2023/550<sup>8</sup> on National Support Programmes for Sustainable Urban Mobility Planning;
- setting requirements to better integrate active transport modes in multimodal passenger hubs in urban nodes, and to maintain the continuity and accessibility of cycle paths in order to promote the active modes of transport included in the proposal for the revised Trans-European Transport Network (TEN-T) Regulation<sup>9</sup>;
- setting requirements for collecting and submitting urban mobility data in urban nodes to the Commission, included in the proposal for the revised TEN-T Regulation;
- setting requirements for a minimum number of bike parking spaces in the proposal for a revised Energy Performance of Building Directive<sup>10</sup>;
- incentivising the use of bicycles by introducing a new emissions trading system (ETS2)<sup>11</sup> that will put a carbon price on the fuels used in buildings, road transport and other sectors, and make available significant auction revenues for Member States to support the green transition, including in the transport sector;
- creating the Social Climate Fund<sup>12</sup>, with dedicated funding targeted at vulnerable groups particularly affected by ETS2, to accelerate the decarbonisation of buildings and incentivise the uptake of zero and low emission mobility and transport, including support for buying and using bicycles;

---

<sup>5</sup> According to the 2019 Eurobarometer survey, about 9% of EU citizens use (e-)bikes or scooters as their primary means of transportation. Source: <https://europa.eu/eurobarometer/surveys/detail/2226>.

<sup>6</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789>

<sup>7</sup> <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/ad816b47-8451-11ec-8c40-01aa75ed71a1/language-en/format-PDF/source-250877856>

<sup>8</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32023H0550>

<sup>9</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0812>

<sup>10</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A52021PC0802>

<sup>11</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32023L0959&qid=1688743056255>

<sup>12</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32023R0955&qid=1688742687499>

**The Social Climate Fund**, sourced from the revenues of the current ETS and mainly from the new ETS for buildings, road transport and small industry (ETS2), is expected to mobilise from 2026 to 2032 EUR 86.7 billion of support for vulnerable households, vulnerable transport users and vulnerable microenterprises for a fair transition.

- proposing to recast the Energy Taxation Directive<sup>13</sup> to help tackle the climate and environmental-related challenges of transport;
- providing funding for cycling-related projects through various programmes, such as the European Regional Development Fund, the Cohesion Fund, the Connecting Europe Facility, the Recovery and Resilience Facility<sup>14</sup>, InvestEU<sup>15</sup> and the Horizon Europe programme;
- supporting research and innovation<sup>16</sup> in cycling-related technologies and services, such as e-bikes, adapted or dedicated bikes and equipment for people with disabilities, bike sharing schemes, and smart cycling apps;
- promoting cycling as a sport, recreational activity and means of transport, which contributes to a healthy and active lifestyle in the context of the #BeActive campaign<sup>17</sup>, culminating in the European Week of Sport<sup>18</sup> as well as through awareness-raising campaigns, such as European Mobility Week<sup>19</sup> and the European Road Safety Charter<sup>20</sup>;
- supporting peer learning between Member States on improving the safety of vulnerable road users, and particularly cyclists, through the EU Road Safety Exchange<sup>21</sup>;
- setting requirements for dedicated spaces for transporting bicycles on new and upgraded trains<sup>22</sup>.

---

<sup>13</sup> Proposal for a Council Directive restructuring the Union framework for the taxation of energy products and electricity (recast) (COM/2021/563 final).

<sup>14</sup> At present, the Commission estimates, based on the assessed and approved recovery and resilience plans that, in total, the recovery and resilience plans allocated EUR 1.7 billion to measures related to cycling infrastructure. These were proposed and are being implemented by Belgium, Bulgaria, Cyprus, Czechia, Denmark, Estonia, Greece, Italy, Latvia, Romania and Slovakia.

<sup>15</sup> Some examples of InvestEU operations that support sustainable mobility, among other investments:

- InvestEU Framework for Sustainable Transition (European Bank for Reconstruction and Development) to invest in sub-projects on sustainable mobility and urban mobility.
- Framework Operation #14 for Sustainability Guarantee (European Investment Fund) to invest in low and zero emission mobility. This is the first pan-European guarantee product in support of the green transition of small businesses and individuals.
- Green Developer Financing Programme (European Investment Bank) to give framework loans to projects supporting the Paris Agreement objectives (including green mobility).
- Framework Operation #8 SMEW RIDW Joint Equity Product – Climate & Environmental Solutions Sub-Product (European Investment Fund) to support the research, development, demonstration, upscaling and commercialisation of technologies or solutions that contribute to the European Green Deal, including mobility and transport, and the urban built environment.
- Shift4Good Fund I (European Investment Fund), which is focused on smart and sustainable mobility and transport and circular economy and mainly targets B2B businesses. However, the fund is more focused on addressing the large transport medium from cars to air transportation and the maritime sectors.

<sup>16</sup> Numerous relevant projects can be found in the EU Transport R&I project database TRIMIS

(<https://trimis.ec.europa.eu/>)

<sup>17</sup> <https://sport.ec.europa.eu/news/facts-and-figures-about-the-beactive-2022-campaign>

<sup>18</sup> <https://sport.ec.europa.eu/initiatives/european-week-of-sport>

<sup>19</sup> <https://mobilityweek.eu>

<sup>20</sup> <https://road-safety-charter.ec.europa.eu/>

<sup>21</sup> <https://etsc.eu/projects/eu-road-safety-exchange/>

<sup>22</sup> Regulation (EU) 2021/782 on rail passengers' rights and obligations (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:32021R0782&from=CS>); the above provisions apply as of 7 June 2025

### **3. The European Declaration on Cycling**

**In order to fulfil the potential of cycling so that it can effectively help achieve EU mobility, climate, environmental, health, industrial and social objectives, the use of cycling in the EU should increase substantially.** This requires the authorities at local, regional, national and EU levels to further step up their efforts to promote cycling and make it a more attractive and safer option for people of all ages, different levels of fitness and those living with physical conditions.

**Against this background, the Commission is proposing to establish a set of principles and related commitments. They will take the form of a draft Declaration by the European Parliament, the Council and the Commission.** The draft Declaration, as provided in the Annex, is meant as a proposal to be discussed with the European Parliament and the Council, with a view to being signed by all three institutions.

The proposed Declaration builds on previous initiatives from the Member States and the European Parliament, and benefits from contributions gathered from stakeholders<sup>23</sup>.

Its **key principles** are centred around the issues of:

1. Developing and strengthening cycling policies;
2. Encouraging inclusive, affordable and healthy mobility;
3. Creating more and better cycling infrastructure;
4. Increasing investments and creating favourable conditions for cycling;
5. Improving road safety and security;
6. Supporting quality green jobs and the development of a world-class European cycling industry;
7. Supporting multimodality and cycling tourism;
8. Improving the collection of data on cycling.

### **4. Way forward**

This draft Declaration sees the Commission put forward both a reference framework and guidelines to boost cycling levels in the EU and support related quality jobs and industry.

The Commission will promote communication and engagement activities with Member States and all relevant parties to ensure awareness and a shared commitment to the principles enshrined in this Declaration.

---

<sup>23</sup> Feedback received at a dedicated meeting of the active mobility subgroup of the Commission expert group on urban mobility on 3 July 2023 and during consultation on the New EU Urban Mobility Framework ([https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12916-Sustainable-transport-new-urban-mobility-framework\\_en](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12916-Sustainable-transport-new-urban-mobility-framework_en)).