

Vergaderjaar 2013–2014

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 445

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 15 november 2013

Hierbij stuur ik u, mede namens de Staatsecretaris van Infrastructuur en Milieu, ten behoeve van het Algemeen Overleg op 28 november 2013 met de Vaste Commissie voor Infrastructuur en Milieu:

- De geannoteerde agenda van de Transportraad op 5 december a.s.;
- Een overzicht van de stand van zaken van EU-dossiers op het terrein van infrastructuur en milieu¹.

Tijdens het Algemeen Overleg op 2 oktober jl. (Kamerstuk 21 501-33, nr. 441) heb ik toegezegd om u in de geannoteerde agenda van de Transportraad van 5 december nader te informeren over het overleg met de EVO ten aanzien van de internationale afspraken in IMO-verband aangaande de weging van containers voor zeeschepen. Bij nadere overweging leek het mij beter om dit te doen in het kader van het AO Scheepvaart dat op 3 december zal plaats hebben, omdat het onderwerp daarin meer passend is dan in de bespreking van Europese raadsdossiers. Korteheidshalve verwijs ik u naar de brief die ik u hierover zal zenden.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

GEANNOTEEERDE AGENDA EU TRANSPORTRAAD 5 DECEMBER 2013

Hieronder treft u een samenvatting van de onderwerpen op de agenda van de Transportraad van 5 december 2013 aan.

Het voorzitterschap wil een algemene oriëntatie bereiken over de herziening van de **verordeningen passagiersrechten luchtvaart**. De verordeningen bevatten regels voor compensatie, verzorging en bijstand aan reizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten. De herziening legt enkele nieuwe consumentenrechten expliciet vast die uit jurisprudentie zijn voortgekomen, terwijl de compensatie bij vertraging wordt aangepast om de financiële last voor de luchtvaartsector te verlagen. Nederland steunt de uitgangspunten van de voorstellen en vindt vooral effectiviteit, proportionaliteit en handhaafbaarheid van belang. Inzake de compensatie bij vertraging heeft Nederland een onderzoek laten uitvoeren naar de gevolgen van de herziening en mogelijke alternatieven. U wordt separaat voorafgaand aan het Algemeen Overleg van 28 november geïnformeerd over de resultaten van dit onderzoek en de standpuntbepaling op basis van het onderzoek en overleg met belanghebbenden.

Er zal een voortgangsrapportage voorliggen over de voorstellen over een **gemeenschappelijk Europees luchtruim** en over het **Europees Agentschap voor luchtvaart-veiligheid**. De voorstellen betreffen een aangepaste verordening over een gemeenschappelijk Europees luchtruim (*SES, Single European Sky*) en een aangepaste verordening over het Europees Agentschap voor Luchtvaartveiligheid (*EASA, European Aviation Safety Agency*). Doel van de voorstellen is om de implementatie van SES te versnellen. Nederland is een sterk voorstander van SES, maar Nederland vindt dat de beoogde versnelling moet plaatsvinden zonder ingrijpende veranderingen in de basisregelgeving, omdat deze een risico opleveren op verdere vertraging.

Het Voorzitterschap zal een voortgangsrapportage voorleggen over de **verordening voor het Europees Spooragentschap (European Rail Agency, ERA)**. De verordening is onderdeel van het vierde spoorpakket. Nederland is een sterk voorstander van actualisatie van de taken van ERA in een nieuwe verordening, op basis van de al bereikte algemene oriëntaties in de Raad voor de herziening van de interoperabiliteitsrichtlijn en herziening van de spoorweg veiligheidsrichtlijn.

Het voorzitterschap zet in op een algemene oriëntatie over het voorstel voor een **richtlijn voor Schone energie voor het vervoer**. De voorgestelde richtlijn voorziet in een netwerk voor alle alternatieve transportbrandstoffen, gemeenschappelijke technische specificaties van de oplaad- en tankpunten en goede informatievoorziening aan consumenten over het gebruik van deze brandstoffen. Nederland steunt het voorstel voor de richtlijn, maar is wel van mening dat het aan de lidstaten zelf is om aantallen en onderlinge afstanden van de tankpunten voor alternatieve brandstoffen vast te stellen.

Er zal een voortgangsrapportage voorliggen over het voorstel voor een **verordening voor markttoegang tot havendiensten en financiële transparantie havens**. Het voorstel stelt een kader vast voor de toegang tot de markt voor havendiensten en stelt regels vast voor de financiële transparantie van het havenbeheer. Nederland is voorstander van de vrijheid van dienstverlening voor zeehavens in de EU. De invulling in het voorstel biedt in beginsel ruimte voor voortzetting van de Nederlandse praktijk.

Tenslotte zal de Commissie de Raad informeren over haar voorstel voor het vervolg van het Europese emissiehandelssysteem voor de luchtvaart (**ETS luchtvaart**), in het licht van de uitkomsten van de ICAO Assemblée in Montréal van 24 september tot 4 oktober 2013. De Europese Commissie heeft 16 oktober jl. het voorstel gepubliceerd. Het BNC-fiche met de beoordeling van het voorstel zal u op korte termijn worden toegezonden.

Luchtvaart

Herziening verordeningen rechten luchtvaartpassagiers

– algemene oriëntatie

Het voorzitterschap wil graag een raadsakkoord (algemene oriëntatie) bereiken over de herziening van de verordeningen passagiersrechten luchtvaart. De verordeningen bevatten regels voor compensatie, verzorging en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten. De herziening legt enkele nieuwe consumentenrechten expliciet vast die uit jurisprudentie zijn voortgekomen en neemt onduidelijkheden rond buitengewone omstandigheden weg, terwijl de compensatie bij vertraging wordt aangepast om de financiële last voor de luchtvaartsector te verlagen. Tenslotte worden informatieplicht, handhaving en klachtenprocedures op een hoger peil geharmoniseerd.

Stand van zaken

Tijdens de Transportraad van 10 oktober jl. (Kamerstuk 21 501-33, nr. 442) is een debat over de voorgestelde herziening gevoerd waarbij Nederland het belang van eenvoudige en heldere regels heeft benadrukt. Effectiviteit, proportionaliteit en handhaafbaarheid zijn van groot belang. Bij dat laatste horen toegankelijke (online) klachtenprocedures en transparantie over de activiteiten van de handhavers inclusief de sancties. Verder heeft Nederland in het debat aangegeven voorstander te zijn van meer coördinatie tussen de toezichthouders en een eenduidige toepassing van de regels in de lidstaten.

De meeste andere lidstaten gaven in het debat aan dat zij de ideeën voor meer uniformiteit en duidelijkheid voor de reizigers steunen, maar verschillen van mening over de wijze waarop dit uitgewerkt moet worden. Zo werden uiteenlopende meningen naar voren gebracht over zaken als de bepalingen bij gemiste aansluitingen, de basis voor de berekening van een financiële compensatie en de tijdsdrempel voor compensatie. Na het debat in de Raad is de behandeling van de voorstellen voortgezet en afhankelijk van de voortgang die daarbij wordt geboekt zal het bereiken van een algemene oriëntatie in de Raad van 5 december al dan niet mogelijk zijn.

Inzet Nederland

Inzake de compensatie bij vertraging heeft Nederland een onderzoek laten uitvoeren naar de gevolgen van de herziening en mogelijke alternatieven. De Kamer wordt separaat voorafgaand aan het Algemeen Overleg van 28 november geïnformeerd over de resultaten van dit onderzoek en de standpuntbepaling op basis van het onderzoek en overleg met belanghebbenden.

Herziening verordening over een gemeenschappelijk Europees luchtruim (*SES, Single European Sky*) en verordening over het Europees Agentschap voor Luchtvaartveiligheid (*EASA, European Aviation Safety Agency*)

– voortgangsrapportage

Er zal een voortgangsrapportage voorliggen over de voorstellen over een gemeenschappelijk Europees luchtruim en over het Europees Agentschap voor luchtvaartveiligheid. De voorstellen betreft een aangepaste verordening over een gemeenschappelijk Europees luchtruim (*SES, Single European Sky*) en een aangepaste verordening over het Europees Agentschap voor Luchtvaartveiligheid (*EASA, European Aviation Safety Agency*). Doel van de voorstellen is om de implementatie van SES te versnellen.

Stand van zaken

In september jl. heeft in Vilnius (Litouwen) een informele Transportraad plaatsgevonden geheel gewijd aan het onderwerp *Single European Sky*. Bij brief d.d. 26 september 2013 heb ik u het verslag van deze Raad gezonden. Zoals in het verslag vermeld, steunen alle lidstaten de doelstellingen van SES en vindt de meerderheid van de lidstaten, waaronder Nederland, dat de doelstellingen bereikt moeten worden zonder ingrijpende wijzigingen van de huidige regelgeving.

Inzet Nederland

Nederland is een sterk voorstander van SES, maar Nederland vindt dat de beoogde versnelling moet plaatsvinden zonder ingrijpende veranderingen in de basisregelgeving, omdat deze een risico opleveren op verdere vertraging. Ook is Nederland geen voorstander van verplichte aanbesteding van de ondersteunende diensten voor luchtverkeersdiensten. Meer effect verwacht Nederland van een beperkt aantal doelgerichte optimalisaties op het gebied van onder meer het mechanisme voor prestatiesturing. Nederland verwelkomt wel de voorgestelde wijzigingen in de EASA-verordening, omdat hiermee de transparantie, de eenduidigheid en de efficiëntie bij de totstandkoming en uitvoering van technische regelgeving wordt vergroot. Een uitzondering hierop is de verplichting om militaire luchthavens en luchtverkeersdienstverleners die vooral civiel verkeer behandelen onder de civiele EU regelgeving te plaatsen. Dit valt naar het oordeel van Nederland buiten de bevoegdheden van de EU.

Vervoer over land

Vierde spoorpakket/verordening Europees Spooragentschap

– voortgangsrapportage

Tijdens de Raad zal een voortgangsrapportage over de verordening voor het Europees Spooragentschap (*European Rail Agency, ERA*) aan de orde komen. De verordening is onderdeel van het vierde spoorpakket, dat tot doel heeft om de kwaliteit van de spoorwegdiensten in de EU te verbeteren en voor meer keuze te zorgen. Het vierde spoorpakket bestaat uit drie pijlers:

- I. voorstellen om de onafhankelijkheid van de infrastructuurbeheerder ten opzichte van de vervoerders te garanderen (*governance* infrastructuurbeheerder),
- II. voorstellen om de markt voor binnenlands spoorvervoer verder te openen (marktopening nationaal personenvervoer),

III. voorstellen ten aanzien van interoperabiliteit en veiligheid en taken van het spoorwegagentschap ERA (technische voorstellen). De verordening voor de ERA is onderdeel van de derde pijler. Over de onderdelen interoperabiliteit en veiligheid van de derde pijler zijn reeds in de Raden van juni resp. september jl. algemene oriëntaties bereikt. De verordening voor ERA regelt de ERA taken zoals deze volgen uit de bepalingen in de twee andere onderdelen van de technische pijler. Het betreft de certificeringstaken, de begeleiding van de spoorsector bij de uitwerking van Europese regelgeving en de inrichting van een beroepsinstantie. Tevens zijn in de nieuwe ERA-Verordening de afspraken opgenomen die tussen Raad, Europees Parlement en Europese Commissie zijn gemaakt over de harmonisatie van de besturing van Agentschappen in de zogeheten *Joint Statement* van 19 juli 2012.

Stand van zaken

De meeste lidstaten staan positief ten opzichte van de technische pijler. Dit geldt ook voor het nu voorliggende onderdeel van de technische pijler. De behandeling van het voorstel verloopt voorspoedig.

Inzet Nederland

Nederland is een sterk voorstander van actualisatie van de taken van ERA in een nieuwe verordening op basis van de al bereikte algemene oriëntaties in de Raad voor de herziening van de interoperabiliteitsrichtlijn en herziening van de spoorweg veiligheidsrichtlijn.

Horizontale en intermodale vraagstukken

Richtlijn voor schone energie voor het vervoer – algemene oriëntatie

Het voorzitterschap zet in op een algemene oriëntatie over het voorstel voor een richtlijn voor Schone energie voor het vervoer. Het voorstel past binnen een Europese strategie over dit onderwerp die een overzicht geeft van maatregelen die de marktontwikkeling voor alternatieve brandstoffen bevorderen, met als doelen: minder afhankelijk te worden van olie-import, CO₂-emissies te verlagen en luchtkwaliteit te verbeteren. De voorgestelde richtlijn voorziet in een netwerk voor alle alternatieve transportbrandstoffen, gemeenschappelijke technische specificaties van de oplaad- en tankpunten en goede informatievoorziening aan consumenten over het gebruik van deze brandstoffen.

Stand van zaken

Het ziet ernaar uit dat de meeste lidstaten zich kunnen verenigen met de voorzitterschapstekst zodat een akkoord tijdens de Raad binnen bereik ligt.

Inzet Nederland

Nederland verwelkomt zowel de strategie als het voorstel voor de richtlijn, omdat zij het Nederlandse beleid voor alternatieve brandstoffen ondersteunen. Nederland is met name tevreden met EU-brede technische specificaties voor oplaad- en tankpunten en informatieverstrekking aan consumenten, als steun in de rug voor de totstandkoming van een dekkende en efficiënte infrastructuur voor alternatieve brandstoffen. Nederland is echter van mening dat het aan de lidstaten zelf is om aantallen en onderlinge afstanden van de tankpunten voor alternatieve brandstoffen vast te stellen. De markt voor alternatieve brandstoffen is

nog in ontwikkeling en het is daarom niet verstandig nu al concrete afstanden en aantallen vast te leggen. De voorzitterschapstekst komt tegemoet aan de Nederlandse wensen.

Scheepvaart

Verordening voor markttoegang tot havendiensten en financiële transparantie havens

– voortgangsrapportage

Er zal een voortgangsrapportage voorliggen over het voorstel voor een verordening voor markttoegang tot havendiensten en financiële transparantie havens. Het voorstel stelt een kader vast voor de toegang tot de markt voor havendiensten en stelt regels vast voor de financiële transparantie van het havenbeheer. De verordening heeft betrekking op alle havens van het Trans-Europese Vervoersnetwerk (TEN-T).

Stand van zaken

Het havenpakket is eind mei 2013 door de Commissie gepresenteerd en in de Transportraad van juni jl. heeft de Commissie het pakket toegelicht en de eerste reacties gepeild. Veel lidstaten gaven toen aan voorzichtig met het pakket te willen omgaan vanwege de grote belangen die ermee gemoeid zijn. In de afgelopen periode hebben experts van de lidstaten het impact assessment van de voorgestelde EU Havenverordening (uitgevoerd in opdracht van de Commissie) behandeld. De voortgangsrapportage zal met name daarover handelen. De inhoudelijke behandeling van de voorstellen is nog niet gestart.

Inzet Nederland

Nederland is voorstander van de vrijheid van dienstverlening voor zeehavens in de EU, zoals dat in Nederland ook al is vormgegeven. De invulling in het voorstel biedt in beginsel ruimte voor voortzetting van de Nederlandse praktijk. Hierbij is wel van belang dat commerciële vrijheid van de havenbeheerder intact blijft. Ook is af te zien van een onafhankelijke toezichthouder met een zelfstandige en verdergaande beslissingsbevoegdheid dan de bestaande mededingingsautoriteit, omdat dit zou leiden tot disproportionele administratieve lasten. Nederland beschouwt financiële transparantie van het havenbeheer als een eerste noodzakelijke maar overigens nog niet toereikende stap naar een effectieve aanpak van concurrentieverstorende publieke financiering van zeehavens in de EU.

Diversen

Tenslotte zal de Commissie de Raad informeren over haar voorstel voor het vervolg van het Europese emissiehandelssysteem voor de luchtvaart (**ETS luchtvaart**), in het licht van de uitkomsten van de ICAO Assemblée in Montréal van 24 september tot 4 oktober 2013. Nederland zal aandacht vragen voor een constructieve dialoog met derde landen. Het BNC-fiche voor het voorstel, dat op 16 oktober bekend is gemaakt, zal aan de Kamer binnen de gebruikelijke termijn worden toegezonden. ETS luchtvaart is overigens de primaire verantwoordelijkheid van de Milieuraad, waar het op 13 december 2013 ook aan de orde zal komen.