

Vergaderjaar 2014–2015

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 514**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 11 november 2014

Hierbij doe ik u toekomen, mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, de geannoteerde agenda van de Transportraad, die op 3 december 2014 in Brussel plaatsvindt. Deze geannoteerde agenda is gebaseerd op de informatie die we tot nu toe van het Italiaans Voorzitterschap hebben ontvangen aangevuld met informatie van de Permanente Vertegenwoordiging in Brussel. De inhoud geeft de meest recente stand van zaken weer. Mocht de agenda van de Transportraad op belangrijke punten veranderen, dan zal ik u hierover informeren.

Tenslotte treft u in de bijlage een voortgangsoverzicht van actuele Europese wetgevinginitiatieven op het terrein van Infrastructuur en Milieu<sup>1</sup>.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

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

<sup>1</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

### **Samenvatting**

Op 3 december 2014 vergadert de Transportraad in Brussel, de agendering van de verschillende onderwerpen op deze Transportraad is op dit moment nog niet duidelijk. Het voorzitterschap streeft naar een politiek akkoord over Single European Sky (SES2+). Voor het agendapunt Vierde Spoorpakket streeft het voorzitterschap naar algemene oriëntaties op het voorstel voor beheer en open toegang tot spoorinfrastructuur en het voorstel tot intrekken van een bestaande verordening over compensatie door lidstaten aan spoorwegondernemingen. Over het voorstel over opening van de binnenlandse markt voor personenvervoer en wijziging van de verordening over openbare dienstverplichtingen wil het voorzitterschap een voortgangsverslag presenteren. Voor het agendapunt IMO STCW-F Verdrag staat een raadsbesluit gepland. Onder het onderwerp Europa 2020 streeft het voorzitterschap naar het aannemen van raadsconclusies over investeringen in transportinfrastructuur.

### **Het gemeenschappelijke Europees luchtruim**

#### **Single European Sky (SES2+)**

##### *Politiek akkoord*

##### *Inhoud*

De Europese Commissie bracht in juni 2013 het SES2+ voorstel uit om de implementatie van Single European Sky (SES) te versnellen (st11490/14, st11496/14 en st11501/14). Dit voorstel bestaat uit een aangepaste verordening over SES en een aangepaste verordening over het Europees Agentschap voor luchtvaartveiligheid (European Aviation Safety Agency, EASA). De voorstellen richten zich op institutionele aspecten, inclusief comitologie; prestatieverbetering van luchtverkeersdienstverlening; het stroomlijnen van de SES en EASA regelgeving; en onder de civiele regels brengen van militaire luchthavens en luchtverkeersdienstverleners die primair civiel verkeer behandelen.

##### *Stand van zaken en krachtenveld:*

In de Transportraad van 8 oktober 2014 presenteerde het voorzitterschap een voortgangsrapportage over SES2+. Begin november vindt een high level bijeenkomst over dit onderwerp plaats. Het voorzitterschap streeft naar een politiek akkoord in de Transportraad van 3 december. Veel lidstaten zijn in beginsel kritisch over de SES2+ voorstellen, omdat het inspanningen vraagt die ten koste gaan van de lopende implementatie. De meerderheid van de lidstaten werkt mee in de behandeling in de Raad om tot een aanvaardbare uitkomst te komen, waarbij de regels tijdens het spel beperkt worden veranderd. Op dit moment is er nog geen oplossing voor de verhouding van de SES en EASA regelgeving tot Gibraltar. De verwachting is dat de EASA wijzigingen die niet direct samenhangen met SES worden doorgeschoven naar de algehele EASA-herziening in 2015/2016.

##### *Nederlandse positie*

Nederland is groot voorstander van SES en steunt de Europese Commissie om de vertraging bij de implementatie gezamenlijk aan te pakken. Nederland heeft aarzelingen bij de gekozen instrumenten. Er zou sterker moeten worden gestuurd op de te leveren prestaties, maar het

voorstel bevat echter veel gedetailleerde inhoudelijke eisen aan de wijze waarop de prestaties moeten worden geleverd en de wijze waarop bijvoorbeeld lidstaten hun toezichhoudende instanties moeten inrichten. Hiermee resteert beperkte flexibiliteit om binnen de lidstaten tot gepaste oplossingen te komen. De stakeholders zouden ook meer mogelijkheden moeten krijgen om onderling prestatieafspraken te maken. Nederland is geen voorstander van het onder de civiele regels brengen van militaire luchthavens en luchtverkeersdienstverleners die primair civiel verkeer behandelen en garandeert een equivalent veiligheidsniveau middels nationale regelgeving. Deze inzet wordt door vrijwel alle landen gedeeld. Ten slotte wil Nederland meer invloed van de lidstaten (behouden) voor bijvoorbeeld het opstellen van de SES prestatieregelingen en voor het aanwijzen van de Netwerk Manager middels uitvoeringshandelingen volgens de onderzoeksprocedure. Deze aspecten lijken steun te hebben van een grote meerderheid in de Raad.

## **Vierde spoorpakket**

### *Algemene oriëntatie en voortgangsverslag*

#### *Inhoud*

De marktpijler van het vierde spoorpakket bestaat uit twee voorstellen bedoeld om concurrentiekracht en de kwaliteit van het Europees spoorvervoer te verbeteren. Het ene voorstel gaat in op beheer van spoorinfrastructuur en open toegang tot de spoorinfrastructuur in de lidstaten. Dit voorstel moet de onafhankelijkheid van de infrastructuurbeheerder waarborgen. Bestaande geïntegreerde ondernemingen kunnen blijven bestaan mits de onafhankelijkheid van de infrastructuurbeheerder is verzekerd. Het voorstel voorziet ook in recht op toegang voor spoorwegondernemingen tot de spoorinfrastructuur in alle lidstaten.

Het andere voorstel gaat in op de opening van de binnenlandse markt voor personenvervoer en wijziging van de verordening over openbare dienstverplichtingen.

Dit voorstel voorziet onder meer in: de introductie van verplichte openbare aanbesteding van openbare dienstcontracten (concessies) en een maximumomvang van het marktvolume van deze openbare dienstcontracten. Beide voorstellen uit de marktpijler liggen deze Transportraad voor.

Daarnaast ligt een derde voorstel voor dat een bestaande verordening intrekt over compensatie door lidstaten aan spoorwegondernemingen. Deze bestaande verordening maakt het lidstaten mogelijk spoorwegondernemingen te compenseren voor lasten als vergoedingen voor arbeidsongevallen en pensioenen.

#### *Stand van zaken en krachtenveld*

Het vierde spoorpakket is prioriteit voor het Italiaans voorzitterschap. In de afgelopen Transportraad van 8 oktober vond een beleidsdebat plaats over de twee voorstellen van de zogenaamde marktpijler. Hier bleek onder meer dat de meeste grote lidstaten, behalve Frankrijk, openstelling van de binnenlandse markt voor personenvervoer en verplichte aanbesteding voor concessies steunen, met in achtneming van specifieke omstandigheden in de respectievelijke lidstaten. Deze Transportraad streeft het voorzitterschap naar een algemene oriëntatie over het voorstel over het beheer van de spoorinfrastructuur en open toegang tot de spoorinfrastructuur in de lidstaten. Daarnaast wil het voorzitterschap een voortgangsverslag presenteren over het voorstel over opening van de

binnenlandse markt voor personenvervoer en wijziging van de verordening over openbare dienstverplichtingen. Een groot aantal lidstaten zou juist graag gelijktijdige besluitvorming over zowel het voorstel over marktopening als het voorstel over beheer infrastructuur zien. De komende periode vinden in Brussel de eerste besprekingen plaats over deze voorstellen. Pas na afloop van deze besprekingen zal duidelijk worden of de ambitie van het voorzitterschap om te komen tot een algemene oriëntatie gerealiseerd kan worden.

#### *Nederlandse positie<sup>2</sup>*

Nederland benadrukt dat beide voorstellen van de marktpijler nauw met elkaar samenhangen en wil daarom parallelle bespreking en gelijktijdige besluitvorming hierover. Afzonderlijke besluitvorming binnen de marktpijler, zoals het voorzitterschap nu nastreeft, wil Nederland trachten te voorkomen. Nederland onderschrijft de doelstellingen van de Europese Commissie om tot een efficiënt en kwalitatief beter spoorstelsel in Europa te komen maar Nederland wijst de door de Commissie voorgestelde oplossingsrichting over marktopening af. Volgens Nederland kunnen de doelstellingen van de Commissie ook bereikt worden zonder de introductie van verplichte openbare aanbesteding van concessies en de voorgestelde maximumomvang van het marktvolume van openbare dienstcontracten. Nederland wil via scherpere sturing en regie de kwaliteit en efficiency van het spoorvervoer verhogen, onder meer via het opnemen van concrete prestatie-indicatoren in het onderhands te gunnen openbare dienstcontract voor het hoofdrailnet (2015–2025) aan NS. Ten aanzien van het beheer van de infrastructuur benadrukt Nederland het belang van de instandhouding van eerlijke concurrentieverhoudingen binnen Europa en het behoud van de mogelijkheid tot operationele samenwerking tussen infrastructuurbeheerder en vervoerder met het oog op de verbetering van de kwaliteit van het spoorstelsel.

### **Ratificatie IMO STCW-F Verdrag**

#### **The International Convention on Standards of Training, Certification and Watch-keeping for Fishing Vessel Personnel, of the International Maritime Organization**

##### *Raadsbesluit*

##### *Inhoud*

Het voorstel houdt een Raadsbesluit in waarmee Lidstaten gemachtigd worden het IMO-STCW-F »95 verdrag te ratificeren (st13350/13, 5 september 2013). STCW-F»95 is het IMO verdrag dat ziet op internationale beroepsvereisten voor zeevarenden in de visserij. In het voorstel worden Lidstaten daarnaast opgeroepen het verdrag binnen 24 maanden na aanname van het Raadsbesluit te ratificeren.

##### *Stand van Zaken en krachtenveld*

Vanaf oktober 2013 is dit voorstel door de lidstaten besproken. Uw Kamer is reeds bij brief van 23 januari 2013 geïnformeerd over het voornemen om STCW-F»95 te ratificeren (Kamerstuk 31409–43). Onderhavig Commissievoorstel schept daarvoor de randvoorwaarden. Aanvankelijk stond dit punt geagendeerd voor de Transportraad van 8 oktober. Dit kwam echter

<sup>2</sup> De Nederlandse inzet over de marktpijler zal conform de kabinetsbrief van 11 november 2013 zijn (Kamerstuk 33 546, nr. 12) alsmede conform de Benelux verklaring van april 2014 over het marktopeningvoorstel van het Vierde spoorpakket (bijlage bij Kamerstuk 21 501-33, nr. 480).

te vervallen. De verwachting is dat dit voorstel nu in de Transportraad van 3 december wordt aangenomen. Het EP dient formeel goedkeuring te verlenen aan het Raadsbesluit, maar hier worden geen problemen verwacht.

#### *Nederlandse positie*

Nederland is voornemens het STCW-F «95 Verdrag te ratificeren en kan instemmen met voorliggend ontwerp Raadsbesluit. Nederland zal het belang onderstrepen van ratificatie van STCW-F »95 voor de Europese harmonisatie van beroepsvereisten voor zeevarenden op visserij schepen. De belangrijkste argumenten voor Nederland om in te stemmen zijn:

- De veiligheid op zee -zowel qua vissersvaartuigen als ook hun bemanning;
- Gelijke EU-beroepsvereisten voor zeevarenden op visserij schepen waardoor het werkzaam zijn binnen gehele EU eenvoudiger wordt;
- Het bereiken van een level playing field in de zeevisserij.

### **Europa 2020 (Investerings in transportinfrastructuur)**

#### *Raadsconclusies*

##### *Inhoud*

De Raad en het Europees parlement stelden eind 2013 de ligging van het Trans Europese vervoernetwerk (TEN-T) vast. Bovendien werd een akkoord bereikt over de spelregels voor de Europese financiële ondersteuning voor infrastructuur investeringen in de lidstaten tot en met het jaar 2020. Deze ondersteuning kan bestaan uit TEN-T subsidies of innovatieve financiële instrumenten zoals projectobligaties. In de Europese begroting (2014–2020) is 26 miljard euro gereserveerd voor de ondersteuning van realisatie van transportinfrastructuur, voornamelijk op het kernnetwerk, dat de belangrijkste economische centra van de Unie verbindt.

##### Stand van zaken en krachtenveld

Op basis van de ideeën die naar voren zijn gebracht tijdens de informele Transportraad op 16 en 17 september 2014 in Milaan heeft het voorzitterschap raadsconclusies voorbereid. Deze ideeën betreffen de intensiteit van de samenwerking bij de programmering van investeringen op trans-europese corridors (governance) en opties om investeringen in de lidstaten op een hoger peil te brengen.

De meeste landen staan terughoudend tegenover de voorgestelde conclusies op het gebied van governance en positief tegenover de conclusies over verhogen van investeringen. Nederland is juist voorstander van meer afstemming over de grenzen heen. Bovendien bevindt Nederland zich in een minderheidsgroep die bedenkingen heeft tegen een voortvarende uitbreiding van het pakket financiële instrumenten en ook tegen benutting van de investeringsclausule in het stabiliteits- en groeipact SGP (begrotingsflexibiliteit).

Hoewel het voorzitterschap zeer hecht aan een akkoord over de conclusies, staat wat Nederland betreft de inhoud voorop.

#### *Nederlandse positie*

Nederland steunt de versterkte afstemming van investeringen binnen corridors maar acht de uiteindelijke programmering en financiële besluitvorming een nationale aangelegenheid.

Nederland steunt actief de inzet van bestaande financiële instrumenten, zoals leningen en projectobligaties vanuit de EIB.