

Vergaderjaar 2013–2014

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 442

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 29 oktober 2013

Hierbij doe ik u, mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, het verslag toekomen van de Transportraad van 10 oktober 2013.

De Raad bepaalde de positie over het voorstel tot herziening van de verordening voor het oprichten van een gemeenschappelijke onderneming SESAR voor de ontwikkeling van een nieuw luchtverkeersmanagementsysteem.

De Raad stelde algemene oriëntaties vast over:

- Het voorstel voor een verordening voor de financiering van het Europees Agentschap maritieme veiligheid (EMSA);
- Het voorstel voor een richtlijn voor spoorwegveiligheid, onderdeel van het 4^e spoorpakket;
- Het voorstel voor een verordening ter herziening van de verordening voor het oprichten van het Europese GNSS Agentschap (GSA);

Over het voorstel tot herziening van de verordening voor de rechten van luchtvaartpassagiers werd een oriënterend debat gevoerd.

Onder de diversenpunten kwam het onderwerp ETS Luchtvaart aan de orde waarbij verslag werd gedaan van de 38^e *ICAO Assembly*. In verband met het besluit van de *ICAO Assembly* dat de CO₂-emissies van de luchtvaart met ingang van 2020 gereguleerd worden met een mondiaal en op marktwerking gebaseerd systeem, heeft de Commissie inmiddels een voorstel uitgebracht (COM (2013) 722) om de ETS-regels voor de luchtvaart hierop aan te passen. U ontvangt hierover zoals gebruikelijk een BNC-fiche.

Ook onder de diversenpunten brachten Spanje en Roemenië recente transportongevallen naar voren. Daarnaast vroeg Duitsland aandacht voor de korte termijn waarop de extra eisen van de Russische Federatie op het gebied van passagiersgegevens (PNR) ingaan. Als laatste agendapunt gaf de Commissie een toelichting op en voorstel voor de invoering van een

systeem voor monitoring, rapportage en verificering van broeikasgassen door internationaal maritiem vervoer.

De volgende Transportraad zal plaatsvinden op 5 december 2013.

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

Verslag van de EU Transportraad d.d. 10 oktober 2013 in Luxemburg

Voorstel voor een verordening betreffende de verlenging van de looptijd van de gemeenschappelijke onderneming ten behoeve van SESAR

De Raad bepaalde de Raadspositie over het voorstel om de looptijd te verlengen van de gemeenschappelijke onderneming die is opgericht om het Single European Sky ATM (Air Traffic Management) Research (SESAR)-programma uit te voeren. Deze gemeenschappelijke onderneming is de *Single European Sky Air Traffic Management Research Joint Undertaking (SJU)*. Nu de Raad positie heeft bepaald, zal het Europees Parlement geconsulteerd worden.

De Europese Commissie en het Litouwse voorzitterschap benadrukten het belang van de modernisering van het Europese luchtvaartmanagementsysteem. Het voorstel is met een ruime meerderheid aangenomen. Het huidige voorstel is voor het belangrijkste deel een voortzetting van de bestaande verordening. Enkele aanpassingen zijn in de nieuwe tekst opgenomen om de onderneming resultaatgerichter te maken. Nederland kon instemmen met de verlenging tot 2024 i.p.v. 2020 (wat aanvankelijk de voorkeur van ons land had) omdat deze extra tijd nodig is voor een goede afronding en financiële afwikkeling van de projecten onder SESAR. Vanuit private partners is er voldoende animo om via cofinanciering samen te werken in het kader van SESAR, zodat de totale budgettaire ruimte naar verwachting voldoende zal zijn.

Voorstel voor een verordening voor de meerjarenfinanciering van het Europees Agentschap maritieme veiligheid (EMSA)

De Raad heeft een algemene oriëntatie vastgesteld over de voortzetting van de financiering van EMSA na 2014.

EMSA speelt een belangrijke rol in de bestrijding van verontreiniging door schepen en krijgt onder de nieuwe verordening ook taken bij het bestrijden van verontreiniging afkomstig van olie- en gaswinning op zee. EMSA biedt toegevoegde waarde ten opzichte van de bestrijdingscapaciteit die bij de lidstaten aanwezig is. Doordat enkele landen hun studievoorbehoud konden opheffen was een akkoord snel bereikt. Ook Nederland steunde het voorstel. Het Voorzitterschap wil nu haast maken met onderhandelingen met het Europees Parlement.

4e Spoorwegpakket – Voorstel voor een richtlijn voor spoorwegveiligheid

De Raad stelde een algemene oriëntatie vast over het voorstel voor de richtlijn over spoorwegveiligheid behorend tot de technische pijler van het vierde spoorwegpakket.

Belangrijk onderdeel van het voorstel is de verbetering van de samenwerking tussen nationale veiligheidsautoriteiten (in Nederland de ILT) en het Europese Spoor Agentschap (ERA). De veiligheids certificering wordt hierdoor eenvoudiger (één loket). De meerderheid van de lidstaten, waaronder Nederland, steunde het voorstel.

De bereikte algemene oriëntatie vormt de basis voor de onderhandelingen met het Europees Parlement.

Voorstel voor wijziging van de verordening van het Europese GNSS Agentschap (GSA)

De Raad stemde in met een algemene oriëntatie over de herziening van de verordening voor het oprichten van het GSA.

Met het voorstel wordt de huidige taak van de GSA op het gebied van veiligheidsaccreditatie meer onafhankelijk verankerd om belangenverstrengeling met andere taken van de GSA te voorkomen. Nederland kon instemmen met de voorliggende algemene oriëntatie. Wel plaatste Nederland samen met Duitsland een kanttekening bij het vetorecht dat de Commissie krijgt bij het benoemen van een directeur van de GSA. Nederland is van mening dat de administratieve raad van de GSA een directeur moet kunnen kiezen uit een lijst van geschikte kandidaten die door de Commissie wordt opgesteld. Met het vetorecht krijgt de Commissie naar de mening van Duitsland en Nederland nu veel gewicht ten opzichte van de lidstaten in de aanstelling van een directeur. Nederland steunde dan ook de verklaring die Duitsland in het verslag van de Raad hierover liet opnemen.

De bereikte algemene oriëntatie vormt de basis voor de onderhandelingen met het Europees Parlement.

Voorstel voor een verordening ter herziening van de verordening voor de rechten van luchtvaartpassagiers

De Raad voerde een oriënterend debat over het Commissievoorstel tot herziening van de verordening over rechten van luchtvaartpassagiers. Alle lidstaten hebben in de vergadering de gelegenheid genomen hun mening uit te spreken over het voorstel.

De Commissie gaf aan ernaar te streven de rechten van luchtvaartpassagiers op een meer uniforme en doeltreffende manier te laten gelden. Voor luchtvaartmaatschappijen moeten de compensatiemaatregelen goed uitvoerbaar zijn.

De Ministers werden door het Voorzitterschap uitgenodigd zich in de discussie te richten op de gemiste aansluitingen en de wijze waarop de compensatie bij vertraging moet worden berekend.

De meeste lidstaten gaven 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.

Nederland benadrukte het belang van het voorstel. Er moet enerzijds helderheid zijn, anderzijds een goede balans tussen effectiviteit, proportionaliteit en handhaafbaarheid. Nederland pleitte voor eenvoudige en heldere regels, die begrijpelijk zijn voor zowel de passagiers als de luchtvaartmaatschappijen en waarop de consumenten kunnen rekenen. Het is van belang de handhavingstaken efficiënter en effectiever te kunnen uitvoeren. Daarbij horen toegankelijke online klachtenprocedures en online transparantie over de activiteiten van de handhavers inclusief de sancties. Verder is Nederland voorstander van meer coördinatie tussen de toezichthouders en een eenduidige toepassing van de regels in de lidstaten.

Nederland gaf verder aan dat het Nederlandse Parlement zorgen heeft geuit over de regeling die de Commissie voorstelt voor de compensatie

bij vertraging. Nederland sprak geen voorkeur uit over uren, kilometers of de bedragen, maar liet weten op dit moment nader te onderzoeken of het voorstel van de Commissie de optimale manier is om de gewenste proportionaliteit te bereiken.

Nederland vindt dat het bij een gemiste overstap het streven moet zijn de passagiers zo snel mogelijk op de plaats van bestemming te krijgen. Nederland wil het Commissievoorstel op twee punten aanpassen zodat de rechten in lijn zijn met de internationale afspraken en geen aanleiding geven tot nieuwe onduidelijkheid. Ten eerste: de verzorging en kostenloze her-routing moet worden aangeboden door de luchtvaartmaatschappij die de vertraagde lucht uitvoert. Ten tweede: compensatie moet worden gekoppeld aan de vertraging van een vlucht en dus niet aan de gemiste overstap.

Tenslotte gaf Nederland aan het geen goed idee te vinden om de rechten voor luchtvaartpassagiers uit te breiden naar andere modaliteiten in het geval de reiziger een gecombineerd ticket heeft, of bij her-routing. Er zijn voor alle vervoersmodaliteiten op dit vlak al specifieke regels opgesteld. Het verknopen van deze regels leidt tot onduidelijkheid en nieuwe problemen bij de handhaving.

Diversenpunten

De Commissie deed kort verslag van de 38^{ste} ICAO Assembly (International Civil Aviation Organization) waar onder andere is gesproken over het opzetten van een mondiaal marktmechanisme (MBM) voor beheersing van de CO₂-uitstoot van de luchtvaart. De ICAO Assembly is een stap in de goede richting van een mondiaal MBM voor de luchtvaart. De ontwerpresolutie zal binnenkort aan het Europees Parlement worden voorgelegd en werd ook in de Milieuraad besproken. De Europese inzet moest in ICAO in belangrijke mate worden bijgesteld. Het Assembly heeft nu afgesproken om in de aanloop naar de volgende vergadering in 2016 een MBM uit te werken waarover dan in 2016 kan worden gestemd zodat dit in 2020 in werking kan treden. In de tussenliggende periode zijn er spelregels gemaakt voor regionale systemen, zoals het EU ETS.

Vervolgens kwam het onderwerp transportveiligheid aan de orde. Spanje gaf een toelichting over het treinongeluk met de hogesnelheidstrein bij Santiago de Compostella op 24 juli jl. en deelde met de Raad de eerste bevindingen van het onderzoek dat naar het ongeluk wordt uitgevoerd. De tweede bijdrage kwam van Roemenië en ging over een ernstig ongeluk met een bus met Roemeense vakantiegangers in Montenegro afgelopen zomer. Mede vanwege dit ongeluk zet het Roemeense verkeersministerie in op opleidingscriteria en -eisen voor chauffeurs. De Commissie meldde dat de EU een relatief hoge verkeersveiligheid heeft: in de VS vallen 2 keer zoveel verkeerslachtoffers als in de EU en de EU luchtvaartsector is de mondiaal gezien de veiligste. Verder gaf de Commissie aan dat, hoewel de verkeersveiligheid binnen de EU relatief hoog is, zij toch voortdurend hard werkt aan normstelling en opleidingseisen voor alle vervoersmodaliteiten. Volgens de Commissie is dit een domein dat permanente aandacht verdient.

Op verzoek van Duitsland waren de extra eisen van de Russische Federatie op het gebied van passagiersgegevens (PNR) geagendeerd. Omdat niet duidelijk is wat de eisen van de Russische Federatie precies zijn, dreigen de lidstaten niet voorbereid te zijn om aan die eisen te kunnen voldoen. Terwijl het moment van inwerkingtreding (1 december 2013) van de nieuwe Russische eisen nadert, is er veel onduidelijkheid. De Commissie gaf aan dat er wel degelijk contacten met de Russische Federatie worden onderhouden over dit vraagstuk, maar dat men nog niet tot afspraken is gekomen.

Als laatste gaf de Commissie een korte toelichting op het voorstel voor de invoering van een systeem voor monitoring, rapportage en verificatie (*MRV*) van broeikasgassen door internationaal maritiem vervoer. Lidstaten benadrukten het belang om deze problematiek op mondiaal niveau in IMO (International Maritime Organisation)-verband aan te pakken.