

Vergaderjaar 2012–2013

22 112

Nieuwe Commissievoorstellen en initiatieven van de lidstaten van de Europese Unie

Nr. 1666

BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 19 juli 2013

Overeenkomstig de bestaande afspraken heb ik de eer u hierbij zeven fiches aan te bieden die werd opgesteld door de werkgroep Beoordeling Nieuwe Commissievoorstellen (BNC).

Fiche: Wijziging richtlijn met verplichte automatische uitwisseling van inlichtingen op het gebied van belastingen (Kamerstuk 22 112, nr. 1662)

Fiche: Mededeling en aanbeveling Europees horizontaal kader voor collectief verhaal (Kamerstuk 22 112, nr. 1663)

Fiche: Richtlijn privaatrechtelijke handhaving van het mededingingsrecht (Kamerstuk 22 112, nr. 1664)

Fiche: Mededeling actieplan voor een concurrerende en duurzame staalindustrie in Europa (Kamerstuk 22 112, nr. 1665)

Fiche: Verordeningen gemeenschappelijk Europees luchtruim en Europees Agentschap voor luchtvaartveiligheid

Fiche: Mededeling over follow-up van mkb-raadpleging over EU-regelgeving (Kamerstuk 22 112, nr. 1667)

Fiche: Verordening verstrekking en kwaliteit van statistieken voor de MEOP (Kamerstuk 22 112, nr. 1668)

De Minister van Buitenlandse Zaken,
F.C.G.M. Timmermans

Fiche: Verordeningen gemeenschappelijk Europees luchtruim en Europees Agentschap voor luchtvaartveiligheid

1. Algemene gegevens

Titel voorstel

Dit fiche gaat over voorstellen van de Europese Commissie (Commissie) om twee verordeningen aan te passen. Onderstaande nummering wordt gebruikt om aan te geven over welk voorstel het commentaar gaat.

1. Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van het kader voor de totstandbrenging inzake de tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim (Single European Sky, SES)
2. Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Verordening (EG) nr. 216/2008 op het gebied van luchtvaartterreinen, luchtverkeersbeheer en luchtvaartnavigatiediensten

Datum ontvangst Commissiedocument

12 juni 2013

Nr. Commissiedocument

1. COM(2013) 410, 2013/0186 (COD)
2. COM(2013) 409, 2013/0187 (COD)

Prelex

1. http://ec.europa.eu/prelex/detail_dossier_real.cfm?CL=nl&DosId=202779
2. http://ec.europa.eu/prelex/detail_dossier_real.cfm?CL=nl&DosId=202778

Nr. Impact Assessment Commissie en Opinie Impact Assessment Board

Zie http://ec.europa.eu/governance/impact/ia_carried_out/docs/ia_2013/swd_2013_0206_en.pdf voor de Impact Assessment van de Commissie; en http://ec.europa.eu/governance/impact/ia_carried_out/docs/ia_2013/swd_2013_0207_en.pdf voor de samenvatting. De opinie van het assessment board kan hier worden gevonden: http://ec.europa.eu/governance/impact/ia_carried_out/docs/ia_2013/sec_2013_0335_en.pdf.

Behandelingstraject Raad

Transportraad

Eerstverantwoordelijk ministerie

Ministerie van Infrastructuur en Milieu, in nauwe samenwerking met het ministerie van Defensie.

Rechtsbasis, besluitvormingsprocedure Raad, rol Europees Parlement, gedelegeerde en/of uitvoeringshandelingen

a) *Rechtsbasis*

De Commissie stelt voor dat de voorstellen zijn gebaseerd op artikel 100, tweede lid van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU).

b) *Besluitvormingsprocedure Raad en rol Europees Parlement*

Gewone wetgevingsprocedure met stemwijze gekwalificeerde meerderheid in de Raad en medebeslissing Europees Parlement.

c) *Gedelegeerde en uitvoeringshandelingen*

1. In de herschikte SES-verordeningen krijgt de Commissie de bevoegdheid tot het vaststellen van **gedelegeerde handelingen** ten aanzien van artikel 11 (prestatieregeling), 17 (ontwerp en beheer van netwerk), bijlage I (gekwalificeerde entiteiten) en bijlage

II (voorwaarden voor certificaten). De Commissie krijgt de bevoegdheid tot het vaststellen van **uitvoeringshandelingen** met gebruik van de onderzoeksmethode in artikel 3 (nationale toezichthoudende instantie), 10 (ondersteunende diensten), 11 (prestatieregeling), 15 (gemeenschappelijke projecten), 17 (ontwerp en beheer van netwerk), 19 (betrekkingen met belanghebbenden), 22 (gegevens), 23 (luchtvaartinlichtingen) en 24 (interoperabiliteit). Ten aanzien van de artikelen 11 (prestatieregeling) en 14 (heffingen) wordt gebruik gemaakt van de raadplegingsprocedure.

2. In het voorstel voor de verordening (EG) 216/2008 wordt de bestaande bevoegdheid van de Commissie om overeenkomstig het voormalige artikel 65 maatregelen op te stellen vervangen door de expliciete bevoegdheid **gedelegeerde handelingen** vast te stellen ten aanzien van artikel 5 (luchtwaardigheid), 6 (essentiële milieubeschermingseisen), 7 (piloten), 8 (vluchtuitvoering), 8bis (luchtvaartterreinen), 8ter (ATM/ANS), 8quarter (luchtverkeersleiders), 9 (third country operators), 10 (toezicht en handhaving), 14 (flexibiliteitsregeling), 25 (boetes en dwangsommen) en 64 (tarieven en vergoedingen). Daarnaast krijgt de Commissie de bevoegdheid **uitvoeringshandelingen** vast te stellen ten aanzien van artikel 3 (toepassingsbereik luchthavens 4), 7 (medische keuring recreatief vlieger), 11 (erkenning certificaten), 12 (aanvaarding certificaten derde landen), 14 (flexibiliteitsregeling), 15 (informatienetwerk), 22 (werk- en rusttijdenregeling van vluchtuitvoeringen), 24 (toezicht), 38 (taken uitvoerend directeur) en 39 (hoger personeel), 41 (kamer van beroep). Deels wordt de raadplegings- en deels de onderzoeksprocedure gevolgd.

2. Samenvatting BNC-fiche

• Korte inhoud voorstel

Op 11 juni 2013 presenteerde de Europese Commissie voorstellen om regelgeving te herzien over een versnelde implementatie van het gemeenschappelijke Europees luchtruim (*single European sky*, SES) en over het Europees Agentschap voor luchtvaartveiligheid (*European Aviation Safety Agency*, EASA).

Ervaring met de huidige regelgeving laat zien dat de principes en richting om SES te realiseren goed zijn. Echter, de implementatie is vertraagd. Het doel van de voorstellen is om de implementatie van SES te versnellen door zich te richten op institutionele aspecten, prestatieverbetering van luchtverkeersdienstverlening en het weghalen van overlap tussen de SES en EASA regelgeving. Daarnaast stelt de Commissie voor beide verordeningen aan te passen volgens de nieuwe comitologieregels van het Verdrag van Lissabon.

1. Voorstel SES

De Commissie signaleert twee problemen in de huidige SES regelgeving: onvoldoende efficiënte verlening van luchtverkeersleiding en een gefragmenteerd luchtverkeersleidingsstelsel. Voorgesteld wordt daarom om de verlening van ondersteunende diensten van luchtvaartnavigatie te baseren op marktbeginzelen, de functionele luchtruimblokken (*functional airspace blocks*, FAB's) strategisch te heroriënteren en zowel de rol van de nationale toezichthoudende instanties, het vaststellen van de prestatieregeling, als het beheer en het operationele werkgebied van de netwerkbeheerder te versterken.

2. Voorstel EASA

De Commissie stelt een aantal wijzigingen voor om het voorstel in lijn te brengen met Europees beleid voor EU agentschappen. Ook wordt een geïntegreerde aanpak voorgesteld om alle technische regelgeving over alle luchtvaartdomeinen bij EASA onder te brengen. Daaruit volgt dat de militaire luchthavens en luchtverkeersdienstverleners die primair civiel verkeer behandelen onder de civiele regels worden gebracht, zowel betreffende de eisen als de certificatie.

• *Bevoegdheidsvaststelling en subsidiariteits- en proportionaliteitsoordeel*

Artikel 100, tweede lid, biedt de juiste rechtsgrondslag om de SES en EASA verordeningen te wijzigen. Nederland is echter van mening dat de EU niet bevoegd is om voorstellen te doen over de militaire luchthavens en luchtverkeersdienstverleners die primair civiel verkeer behandelen. De subsidiariteit wordt, voor zover van toepassing, positief beoordeeld, omdat één Europees luchtruim op Europees niveau moet worden gerealiseerd. De proportionaliteit van het SES-voorstel wordt negatief beoordeeld, aangezien er voldoende andere instrumenten dan regelgeving zijn die kunnen bijdragen aan versnelling van de realisatie van de SES. Verder zou moeten worden gewerkt met doelregelgeving, daar waar nu meer gedetailleerde methodieken worden voorgeschreven. De proportionaliteit van het EASA-voorstel wordt positief beoordeeld, aangezien de hierin voorgestelde wijzigingen in de juiste verhouding staan met het doel van een geharmoniseerde aanpak voor technische regelgeving.

• *Implicaties/risico's/kansen*

Gezien de verwachte consequenties van de aanpassing van de SES verordening, schat Nederland in dat de financiële consequenties en toename van administratieve lasten voor Nederland marginaal zijn.

• *Nederlandse positie*

1. Aanpassingen van de SES-regelgeving zouden ondersteunend moeten zijn aan de implementatie van de SES. Nederland wil de SES implementeren door te sturen op de te leveren prestaties. Het voorstel focust echter op zowel prestatiebesturing, als op gedetailleerde eisen waardoor die prestatie moet worden geleverd. Deze tweeledige aanpak limiteert flexibiliteit om tot gepaste oplossingen te komen.
2. Nederland kan instemmen met de voorgestelde wijzigingen in het agentschap, aangezien deze in lijn zijn met de gezamenlijke verklaring van Commissie, Raad en Parlement aangaande Europese Agentschappen.
Nederland kan het verplaatsen van technische regelgeving ten aanzien van de interoperabiliteit van de luchtverkeersdienstverleners van SES naar EASA ondersteunen. Nederland kan echter niet ondersteunen om de militaire luchthavens en luchtverkeersdienstverleners die primair civiel verkeer behandelen onder de civiele EU regelgeving te plaatsen, omdat dit buiten de bevoegdheden van de EU ligt. Nederland heeft een eigen militaire luchtvaartautoriteit en heeft voor burger medegebruik van militaire luchthavens nationaal afspraken gemaakt om tot een even doeltreffend veiligheidsniveau te komen.

Tenslotte kan Nederland niet instemmen met bijvoorbeeld de voorgestelde procedures om bevoegdheden aan de Commissie te delegeren voor het opstellen van de SES prestatieregelingen, voor het aanwijzen van

de Netwerk Manager en van onderliggende EASA regelgeving die door lidstaten moeten worden geïmplementeerd (betreffende vergunningverlening en toezicht luchtwaardigheid, essentiële milieubeschermingseisen, piloten, vluchtuitvoering, luchtvaartterreinen, ATM/ANS en luchtverkeersleiders). Gepleit zal worden voor uitvoeringshandelingen middels de onderzoeksprocedure waarin lidstaten in het Single Sky of het EASA comité kunnen bijsturen.

3. Samenvatting voorstel

• Inhoud voorstel

Het SES initiatief van de Commissie heeft tot doel het Europese luchtruim efficiënter te organiseren en de luchtverkeersleidingsdiensten te hervormen. Ervaring met het voorgaande (SES1) en huidige regelgevingspakket (SES2) laat zien dat de principes en richting goed zijn om de SES te realiseren. Echter, de implementatie is vertraagd. Het doel van het voorgestelde SES2+-pakket is om de implementatie van SES te versnellen door zich te richten op institutionele aspecten, verbetering van performance van luchtverkeersdienstverlening en het weghalen van overlap tussen de SES en EASA regelgeving. Bovendien worden de verordeningen aangepast middels de nieuwe comitologieregels van het Verdrag van Lissabon.

1. Doel van het SES2+-pakket is de efficiëntie van de luchtverkeersdiensten te verbeteren en de capaciteit van het luchtverkeersbeheer beter te benutten. De volgende maatregelen worden daartoe voorgesteld:
 - Ervoor zorgen dat de verlening van ondersteunende diensten van luchtvaartnavigatie wordt gebaseerd op marktbeginselen en de klanten waar voor hun geld krijgen;
 - De rol van de nationale toezichthoudende instanties versterken;
 - De vaststelling van doelstellingen en de prestatieregeling versterken;
 - De functionele luchtruimblokken strategisch heroriënteren; en
 - Het beheer en het operationele werkgebied van de netwerkbeheerder versterken.
2. In de EASA verordening wordt een geharmoniseerde aanpak voorgesteld voor technische regelgeving over alle luchtvaartdomeinen. Dit wordt gerealiseerd door de regelgeving over de interoperabiliteit van de luchtverkeersdienstverleners over te hevelen van het SES-pakket naar het EASA-pakket. Daarnaast worden militaire luchthavens en luchtverkeersdienstverleners die primair civiel verkeer behandelen onder de civiele regels gebracht, zowel betreffende de eisen als de certificatie. De regelgeving is tevens in lijn gebracht met de Europese regelgeving voor EU agentschappen.

• Impact assessment Commissie

Het impact assessment van de Commissie richt zich enkel op het SES2+ voorstel. De Commissie signaleert twee problemen in het huidige SES2-pakket: (1) onvoldoende efficiënte verlening van luchtverkeersleiding (ANS) en (2) een gefragmenteerd luchtverkeersleidingssysteem (ATM). Aan de hand van zes geïdentificeerde gebieden van maatregelen zijn drie beleidsscenario's gevormd. Het scenario dat zich focust op prestatieverbetering wordt beter beoordeeld dan de scenario's om niets te doen of het scenario met minimaal politiek risico: een grotere reductie aan kosten (€ 1 miljard meer dan het risicomidende scenario), meer banen (13.000 meer dan met het SES2-pakket) en het is het meest in lijn met de ideologie van het huidige prestatieschema onder SES. Het assessment bevestigt de voordelen van de gemaakte keuzes in het SES2+ voorstel.

4. Bevoegdheidsvaststelling en subsidiariteits- en proportionaliteitsoordeel

a) Bevoegdheid

Het voorstel voor SES2+ heeft tot doel het Europees luchtruim op efficiëntere wijze te organiseren en te beheren door een hervorming van de sector van de luchtverkeersleidingdiensten. Op grond van artikel 100, lid 2 VWEU heeft de EU de bevoegdheid ten aanzien hiervan regelgeving vast te stellen. Er is daarbij sprake van een gedeelde bevoegdheid van de EU en haar lidstaten. Het nemen van besluiten met betrekking tot inhoud, reikwijdte of uitvoering van militaire operaties en trainingen behoort niet tot de bevoegdheid van de EU. Nederland is van oordeel dat artikel 100, tweede lid, de juiste rechtsgrondslag biedt voor het verordeningvoorstel. Het artikel biedt echter niet de grondslag voor het regelen van militaire aangelegenheden. Militaire aangelegenheden zijn een nationale aangelegenheid.

b) Subsidiariteits- en proportionaliteitsoordeel

Subsidiariteit

Voor zover de beoordeling van subsidiariteit van toepassing is, wordt deze voor beide voorstellen positief beoordeeld. In 2004 is het SES1-pakket vastgesteld op grond waarvan een gemeenschappelijk luchtruim in Europa tot stand werd gebracht. Vervolgens is dit pakket in 2009 herzien. Het SES2-pakket bestaat uit vier verordeningen dat een geharmoniseerd regelgevend kader geeft voor de totstandkoming van het gemeenschappelijk luchtruim, alsmede regels voor van organisatie en gebruik van het luchtruim, de verlening van luchtvaartnavigatiediensten in dat luchtruim en de interoperabiliteit van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging. Het voorliggende SES2+-voorstel betreft een samenvoeging van deze vier verordeningen naar één verordening gericht op een versnelde implementatie van SES. Voor het bereiken van deze doelstelling is per definitie optreden op Europees niveau nodig. Met maatregelen van afzonderlijke lidstaten kan het doel niet worden verwezenlijkt.

Proportionaliteit

De proportionaliteit van het SES-voorstel wordt negatief beoordeeld om twee redenen. Allereerst ziet Nederland voldoende andere instrumenten dan regelgeving die kunnen bijdragen aan een versnelling van de implementatie van de SES. De aandacht zou zich de komende jaren moeten richten op verdere implementatie van het SES2-pakket en op het leveren van operationele verbeteringen, niet op het invoeren van nieuwe regels.

Ten tweede is Nederland van mening dat voor het SES2+-voorstel op Europees niveau moet worden gewerkt met doelregelgeving. Op verschillende plaatsen in de regelgeving wordt nu een meer gedetailleerde methodiek voorgeschreven om tot bepaalde doelen te komen.

Kortom, Nederland ondersteunt de versnelde implementatie van SES, echter de vraag is of met de voorgestelde regelgeving aan deze versnelde implementatie wordt bijgedragen en of deze niet in strijd is met bepaalde Nederlandse belangen. Nederland zal zich daarom inspannen om de voorliggende voorstellen zodanig gewijzigd te krijgen dat de negatieve proportionaliteit wordt weggenomen.

De proportionaliteit van het EASA-voorstel wordt positief beoordeeld, aangezien de hierin voorgestelde wijzigingen in de juiste verhouding staan met het doel van een geharmoniseerde aanpak voor technische regelgeving. Nederland vindt het wel van belang dat ook in implementatie regelgeving van deze EASA verordening geen detailregelgeving wordt opgenomen.

c) Nederlands oordeel over voorstellen voor gedelegeerde en/of uitvoeringshandelingen

De scope voor gedelegeerde en/of uitvoeringshandelingen is niet gewijzigd ten opzichte van de voorgaande SES-pakketten. Overdracht van bevoegdheden aan de Commissie is toegestaan. Echter, nu het SES-pakket en de EASA verordening worden gestroomlijnd, moet de keuze voor delegatie of uitvoering worden genomen. Nederland kan in bijvoorbeeld de volgende gevallen niet instemmen met het Commissie voorstel:

1. De Commissie stelt voor om gedelegeerde handelingen op te stellen voor prestatieregeling. Aangezien dit invulling is van hoe technische zaken worden uitgewerkt en omdat deze handeling grote financiële gevolgen heeft, pleit Nederland ervoor om uitvoeringshandelingen toe te passen middels de onderzoeksprocedure. Daarnaast stelt de Commissie voor om de Netwerk manager middels gedelegeerde handelingen aan te wijzen. Ook hier pleit Nederland ervoor om uitvoeringshandelingen vast te stellen.
2. De Commissie stelt in de EASA verordening voor meerdere EASA onderdelen in hoofdzaak gedelegeerde handelingen voor als instrument ten aanzien van onderliggende regelgeving die door de lidstaten moeten worden geïmplementeerd. Het betreft vergunningverlening en toezicht op het domein van luchtwaardigheid, essentiële milieubeschermingseisen, piloten, vluchtuitvoering, luchtvaartterreinen, ATM/ANS en luchtverkeersleiders. Thans worden dergelijke regels in comitologie vastgesteld. Ook hier pleit Nederland er juist voor uitvoeringshandelingen toe te passen, en dan wel door middel van de onderzoeksprocedure.

5. Financiële implicaties, gevolgen voor regeldruk en administratieve lasten

a) Consequenties EU-begroting

De voorstellen leiden niet tot extra EU-uitgaven. Wel leiden de voorstellen tot een wijziging in de EASA begroting. EASA zal voortaan deels gefinancierd worden uit financiering van Eurocontrol ter compensatie van het overnemen van de regelgevende activiteiten voor interoperabiliteit.

b) Financiële consequenties voor rijksoverheid en/ of decentrale overheden

Het opleggen van de civiele veiligheidseisen en de verplichte certificatie van militaire dienstverlening kan leiden tot hogere kosten voor het ministerie van Defensie.

Daarnaast zal doorvoering van het marktmechanisme voor ondersteunende diensten tot gevolg hebben dat er meer onder toezicht komen te staan. Dit zal zowel leiden tot hogere kosten van de luchtverkeersdienstverleners en de NSA als tot een opwaartse druk van de heffingen voor luchtverkeer dat gebruik maakt van het Nederlands luchtruim.

Eventuele budgettaire gevolgen worden ingepast op de begroting van het/de beleidsverantwoordelijk(e) departement(en), conform de regels van de budgetdiscipline.

c) Financiële consequenties voor bedrijfsleven en burger

De uitbreiding van de technische vereisten naar fabrikanten van apparatuur die niet strikt veiligheid gerelateerd, maar interoperabiliteit gerelateerd is, kan leiden tot hogere kosten voor deze fabrikanten.

d) Gevolgen administratieve lasten rijksoverheid, decentrale overheden, bedrijfsleven en burger

In de voorstellen voor het SES2+-pakket worden een aantal taken en verantwoordelijkheden neergelegd bij de industrie, het zogenaamde industrie partnerschap. De luchtruimgebruikers, de luchthavens en de luchtverkeersleidingsorganisaties krijgen hiermee een grotere rol in de uitvoering en dat zal kunnen leiden tot hogere administratieve lasten.

Het voorstel voor SES2+ bevat gedetailleerde en aanvullende eisen om de onafhankelijkheid en bemensing van de toezichthouder (*National Safety Authority, NSA*) te regelen. Het uitbreiden van de werkzaamheden van EASA voor interoperabiliteit zal een lastenverzwaring betekenen voor industrie en toezichthouder, hoewel door het werken met eigen verklaringen getracht wordt deze minimaal te houden. Deze eisen kunnen meer administratieve lasten met zich mee brengen voor de rijksoverheid.

Het verplicht afscheiden van ondersteunende diensten kan hogere kosten voor luchtverkeersdienstverleners met zich meebrengen.

In overleg met de toezichthouder, de luchtverkeersdienstverlener en andere partners die zich eventueel in het industrie partnerschap aansluiten, zal de eventuele verandering in regeldruk worden bekeken. Nederland zal trachten tot definitieve verordeningen te komen waarin de regeldruk zo min mogelijk wordt verhoogd.

6. Implicaties juridisch

a) Consequenties voor nationale en decentrale regelgeving en/of sanctionering beleid

De huidige vier SES-verordeningen zijn daar waar nodig in de Wet luchtvaart en zijn onderliggende regelgeving geïmplementeerd. Daartoe wordt onder meer naar de verordeningen verwezen. Het verordening-voorstel gaat uit van een samenvoeging van de vier SES verordeningen tot één verordening. Dit zal in elk geval leiden tot aanpassingen van hoofdstuk 5 van de Wet luchtvaart dat mede ziet op luchtverkeersbeveiliging en luchtverkeersbeveiligingsorganisaties. Ook hoofdstuk 11 zal moeten worden aangepast om voorgestelde aanpassingen in het toezicht en de handhaving vorm te geven en/of te implementeren. Het grootste deel van de bepalingen heeft overigens rechtstreekse werking of richt zich tot de lidstaat en behoeft om deze reden geen implementatie. Er is geen sprake van de *lex silencio positivo*, omdat de betrokken certificaten uit veiligheidsoverwegingen enkel verstrekt mogen worden als men daadwerkelijk aan de gestelde voorwaarden voldoet. Invoering van de verklaring voor bepaalde diensten betekent wel een lastenverlichting voor betrokkenen.

Het voorstel dient mede tot wijziging van diensten die worden verleend ter ondersteuning van de kernluchtverkeersdiensten. Dergelijke diensten moeten in het vervolg volgens de normale regels voor openbare aanbestedingen worden verleend. In Nederland betekent dit dat het voorstel leidt tot wijziging van de bevoegdheden, verantwoordelijkheden en/of taken van en tussen KNMI, LVNL en MUAC. Het voorstel brengt namelijk met zich mee dat ondersteunende diensten moeten worden afgekoppeld van luchtverkeersdienstverleningstaken. Dat betekent ook dat meteorologische dienstverlening moet worden aanbesteed of geconcentreerd in een regionale of pan-Europese organisatie.

Recentelijk heeft de staatssecretaris van IenM aan de Tweede Kamer laten weten de luchtvaart luchtvaartmeteorologische dienstverlening bij het KNMI te houden. De continuïteit en kwaliteit van de dienstverlening is van uitzonderlijk groot belang. Bovendien zien de belangrijkste stakeholders (LVNL, KLM, Defensie) geen aanleiding om een andere provider te kiezen.

Het voorstel bevat een aantal onderdelen waar taken meer gecentraliseerd zouden moeten worden uitgevoerd door de Europese netwerkbeheerder. Nederland zou dit kunnen steunen als blijkt dat dit leidt tot hogere kwaliteit en/of meer efficiëntie.

Interbestuurlijke afspraken tussen rijksoverheid en decentrale overheden zijn niet nodig.

b) Voorgestelde implementatietermijn (bij richtlijnen), dan wel voorgestelde datum inwerkingtreding (bij verordeningen en beschikkingen) met commentaar t.a.v. haalbaarheid

De verordening zal direct in werking treden. Gelet op het feit dat met name het toezicht goed in de Wet luchtvaart verankerd moet worden en een doorlooptijd van een wetwijziging minimaal anderhalf jaar is, is het raadzaam aan te dringen op een realistische inwerkingtredingstermijn van twee jaar.

c) Wenselijkheid evaluatie-/horizonbepaling

Naleving en implementatie van de verordeningen zijn al onderworpen aan een permanent toezichtstelsel. Prestatiedoelen van de SES worden periodiek gerapporteerd. Een evaluatiebepaling is daarom niet noodzakelijk.

7. Implicaties voor uitvoering en handhaving

a) Uitvoerbaarheid

1. In de voorstellen voor het SES2+-pakket worden een aantal taken en verantwoordelijkheden neergelegd bij de industrie, het zogenaamde industrie partnerschap. Dit moet worden ingevuld door de luchtruimgebruikers, de luchthavens en de luchtverkeersleidingsorganisaties en deze krijgen daarmee een grotere rol in de uitvoering. Naast dit partnerschap zullen vooral de LVNL en het KNMI te maken krijgen met de voorgestelde verplichting om de ondersteunende diensten af te splitsen en anderszins onder te brengen.
2. Nederland is tegen het onderbrengen van grote militaire luchthavens en luchtverkeersleidingorganisaties met voornamelijk civiel gebruik onder de civiele regels. Zoals eerder aangegeven ziet Nederland hiervoor geen bevoegdheid van de EU. Nederland heeft eigen regelgeving en een eigen toezichtregime (Militaire Luchtvaart Autoriteit, MLA) als het om militaire luchthavens en luchtverkeerslei-

dingorganisaties gaat. Voor burger medegebruik van luchthavens zijn nationaal afspraken gemaakt om tot een even doeltreffend veiligheidsniveau te komen als het niveau dat door de civiele EU regels wordt bewerkstelligd. Het toezicht betreffende de huidige EASA verordening, de zogenaamde «Competent Authority» (CA) ligt bij de Inspectie Leefomgeving en Transport. Zij is ook de toezichthouder voor veel zaken vanuit het SES-pakket, de zogenaamde «National Supervisory Authority» (NSA). De uitbreiding van het EASA-pakket zal hier geen of weinig veranderingen brengen. Mogelijk zal de samenwerking met de MLA geïntensifieerd moeten worden.

b) Handhaafbaarheid

De NSA blijft de toezichthoudende partij. Wellicht kan een andere partij hieraan worden toegevoegd wanneer ook militaire aspecten onder de EASA regelgeving zullen vallen.

8. Implicaties voor ontwikkelingslanden

Geen

9. Nederlandse positie

1. Aanpassingen van de bestaande SES-regelgeving zouden ondersteunend moeten zijn aan de implementatie van de SES en niet moeten leiden tot nieuwe regelgeving met als gevolg extra (administratieve) verplichtingen voor de lidstaten. De aandacht van alle betrokkenen bij SES zou de komende jaren gericht moeten zijn op de verdere implementatie van het SES2-pakket en op het leveren van operationele verbeteringen, niet op het invoeren van nieuwe regels. De impact assessment board van de Commissie vraagt zich ook af of dit het juiste moment voor aanpassing van wetgeving is. Nederland kan niet goed inschatten of de opbrengsten die het assessment noemt geheel realistisch zijn.

Nederland ziet voldoende andere instrumenten die kunnen bijdragen aan een versnelling van de implementatie van de SES. Gedacht kan worden aan ambitieuze en realistische prestatiedoelstellingen voor de volgende periode of een realistisch stappenplan om SES te implementeren, daar bij rekening houdende dat de luchtvaartgroei achter blijft bij de voorspellingen.

Nederland is er voor om SES te implementeren door te sturen op de te leveren prestaties. Het voorstel focust echter op zowel prestatiesturing, als op gedetailleerde eisen waardoor die prestatie zou moeten worden geleverd. Deze tweeledige aanpak limiteert de flexibiliteit om tot gepaste oplossingen te komen. De verordeningen zouden dan ook één aanpak moeten kiezen, namelijk dat de EC, de FAB's en EU-lidstaten de prestatiedoelstellingen vaststellen en dat de operationele stakeholders (luchtvaartmaatschappijen, luchthavens en luchtverkeersdienstverleners) verantwoordelijk zijn om die doelstellingen te halen op de veiligste en efficiëntste manier.

Aanvankelijk leken de wijzigingen niet groot te zijn. Immers, de naam SES2+ is gekozen om aan te geven dat de beleidslijn ongewijzigd is en het initiële doel was om de twee regelgevingpakketten te stroomlijnen. Toch zijn de wijzigingen vrij ingrijpend, met name omdat verantwoordelijkheden worden verschoven. Kijkend naar het SES2+-voorstel zouden de volgende wijzigingen moeten worden doorgevoerd om het voor Nederland acceptabele te maken:

- De regelgeving voor NSA's is voor Nederland niet nodig, aangezien deze te gedetailleerd de methodiek vastlegt.

- Ondersteunende diensten (inclusief luchtvaartmetereologie) van luchtverkeersorganisaties zouden niet verplicht hoeven te worden gescheiden van de luchtverkeersdienstverlening, omdat ook hier een methode wordt voorgeschreven. Bovendien kan Nederland niet inschatten wat de verwachte opbrengsten van deze verplichte afscheiding zijn.
 - Prestatiedoelstellingen moeten middels de onderzoeksmethode worden vastgelegd. Anders kunnen lidstaten niet meebeslissen over wat de prestatiedoelstellingen zijn voor hun luchtruim, terwijl dit wel hun verantwoordelijkheid is.
 - Hoewel de staten eindverantwoordelijk blijven voor de FAB's, zou een grotere vrijheid aan de lidstaten gelaten moeten worden hoe de FAB's te implementeren.
2. Nederland kan het verplaatsen van technische regelgeving ten aanzien van de interoperabiliteit van de luchtverkeersdienstverleners van SES naar EASA slechts deels ondersteunen. Het onderbrengen van de militaire faciliteiten die primair voor de civiele luchtvaart werken onder de civiele EU regelgeving lijkt misschien logisch om passagiers een uniform veiligheidsregiem te bieden, maar gaat de bevoegdheden van de EU te buiten. Nederland heeft een eigen MLA en heeft voor burger medegebruik van luchthavens nationaal afspraken gemaakt om tot een even doeltreffend veiligheidsniveau te komen. Een uitbreiding richting EASA oftewel civiele regelgeving is voor Defensie ongewenst. Civiel medegebruik van een militair luchtvaartterrein en/of militaire Luchtverkeersdienstverlening aan derden kan niet leiden naar een ander bevoegdheid en toezicht regiem en/of toename van additionele kosten voor het ministerie van Defensie. Nederland hecht erg aan de flexibiliteit van een Nationaal arrangement bij het inpassen van civiel medegebruik van een militair luchtvaartterrein en/of militaire luchtverkeersdienstverlening aan derden.
- Ten aanzien van de wijzigingen in het agentschap geldt dat deze in overeenstemming zijn met de gezamenlijke verklaring van Commissie, Raad en Parlement aangaande Europese Agentschappen.
- De doublure van eisen aan de NSA binnen de SES- en binnen de EASA- verordening moet worden voorkomen. De concentratie van eisen binnen het EASA domein is de preferente optie.
- Verder heeft Nederland nog de volgende aanvullende wensen voor de aanpassing van de EASA verordening:
- Een aanpassing van de definitie van «commerciële operaties» en een aanpassing van de essentiële eisen voor de trainers van luchtverkeersleiders om onderliggende EASA verordeningen flexibeler te maken en maatwerk te kunnen leveren op nationaal niveau;
 - Opname dat het European Aviation Safety Plan/Program, wat de visie en prioriteiten voor luchtvaartveiligheid op Europees niveau bevat, formeel wordt vastgesteld.

Nederland kan instemmen met de keuze van de Commissie over delegatie of uitvoeringshandelingen, behalve in de twee eerdergenoemde gevallen (zie 4c). Nederland pleit ervoor in die gevallen uitvoeringshandelingen toe te passen en dan wel door middel van de onderzoeksprocedure.