

Vergaderjaar 2011–2012

22 112

Nieuwe Commissievoorstellen en initiatieven van de lidstaten van de Europese Unie

Nr. 1325

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN BUITENLANDSE ZAKEN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 januari 2012

Overeenkomstig de bestaande afspraken heb ik de eer u hierbij 15 fiches aan te bieden die werden opgesteld door de werkgroep Beoordeling Nieuwe Commissievoorstellen (BNC).

Fiche 01: Verordening betreffende een monitoring en rapportage systeem broeikasgassen en overige klimaatrelevante informatie (Kamerstuk 22 112, nr. 1317)

Fiche 02: Richtlijn alternatieve beslechting consumentengeschillen (Kamerstuk 22 112, nr. 1318)

Fiche 03: Verordening online beslechting consumentengeschillen (Kamerstuk 22 112, nr. 1319)

Fiche 04: Verordening Europees Fonds voor Maritieme Zaken en Visserij voor 2014–2020 (Kamerstuk 22 112, nr. 1320)

Fiche 05: Verordening inzake de implementatie en exploitatie Europese satelliet navigatie systemen (Kamerstuk 22 112, nr. 1321)

Fiche 06: Verordening Europees Instituut voor Innovatie en Technologie (EIT) met besluit over de Strategische Innovatie Agenda van het EIT (Kamerstuk 22 112, nr. 1322)

Fiche 07: Verordening inzake grondafhandelingsdiensten op EU-luchthavens en tot intrekking richtlijn 96/67/EG (Kamerstuk 22 112, nr. 1323)

Fiche 08: Verordening betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van slots op luchthavens in de Europese Unie (Kamerstuk 22 112, nr. 1324)

Fiche 09: Verordening geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen op civiele luchthavens in de Europese Unie

Fiche 10: Verordening programma concurrentievermogen(MKB's) COSME 2014–2020 (Kamerstuk 22 112, nr. 1326)

Fiche 11: Mededeling over de toekomst van de BTW (Kamerstuk 22 112, nr. 1327)

Fiche 12: Verordening wijzigingen Informatienet Lanbouwbedrijfboekhoudingen (ILB) (Kamerstuk 22 112, nr. 1328)

Fiche 13: Verordening betreffende het geluidsniveau van motorvoertuigen (Kamerstuk 22 112, nr. 1329)

Fiche 14: Europa in de wereld: verordeningen voor de instrumenten van extern beleid 2014–2020 (Kamerstuk 22 112, nr. 1330)

Fiche 15: Verordening Europees grensbewakingsstelsel (EUROSUR) (Kamerstuk 22 112, nr. 1331)

De staatssecretaris van Buitenlandse Zaken,
H. P. M. Knapen

Fiche: Verordening geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen op civiele luchthavens in de Europese Unie

1. Algemene gegevens

Titel voorstel: Verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende het vaststellen van regels en procedures met betrekking tot de introductie van geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen op civiele luchthavens in de Europese Unie in een *Balanced Approach* en het intrekken van Richtlijn 2002/30/EC van het Europees Parlement en de Raad.

Datum Commissiedocument: 1 december 2011

Nr. Commissiedocument: COM(2011) 828

Prelex: http://ec.europa.eu/prelex/detail_dossier_real.cfm?CL=en&DosId=201117

Nr. Impact Assessment Commissie en Opinie Impact Assessment Board: SEC(2011) 1 455 en SEC(2011) 1 456 (samenvatting)

Behandelingstraject Raad: TTE-Raad – Transport

Eerstverantwoordelijk ministerie: Ministerie van Infrastructuur en Milieu

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

a) Rechtsbasis

Artikel 100 lid 2 Verdrag van de werking van de Europese Unie (VWEU)

b) Besluitvormingsprocedure Raad en rol Europees Parlement

Gewone wetgevingsprocedure, gekwalificeerde meerderheid in de Raad en medebeslissingsrecht van het Europees Parlement.

c) Gedelegeerde en/of uitvoeringshandelingen

Artikel 13 bepaalt dat de Commissie wordt ondersteund door een comité ingesteld in artikel 25 van Verordening (EU) nr. 1008/2008 en betreft een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011. Hierbij is de raadplegingsprocedure van toepassing (artikel 4 van Verordening 182/2011).

2. Samenvatting BNC-fiche

Met het voorstel wil de Europese Commissie de methodiek voor het afwegen van geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen bij luchthavens (ICAO *Balanced Approach* en berekening geluidseffecten conform ECAC Doc 29) dwingender voorschrijven (dan de oorspronkelijke richtlijn) en verder verduidelijken. Ook wil de Europese Commissie de grenswaarde van *marginally compliant aircraft* volgens ICAO Hoofdstuk 3 verhogen, zodat – na het uitfaseren van de meest lawaaiige toestellen – de volgende generatie lawaaiige toestellen uitgefaseerd kan worden.

De EU is bevoegd. Nederland beoordeelt de subsidiariteit als positief, omdat de vormgeving van maatregelen en de uiteindelijke afweging daarvan een nationale aangelegenheid blijft. Het voorstel is in het belang van een *level playing field*.

Nederland beoordeelt de proportionaliteit als positief. Het voorstel harmoniseert de methodes, maar biedt ruimte om rekening te houden met specifieke omstandigheden per afzonderlijke luchthaven, omdat de verordening het juiste juridische instrument is om het *level playing field* beter te waarborgen en aldus te voldoen aan de verplichtingen in het

open-sky-verdrag tussen de Verenigde Staten en de Europese Unie (kortweg: EU-VS-verdrag). Nederland is voorstander van het voorstel en onderschrijft de noodzaak om de ICAO *Balanced Approach* dwingend voor te schrijven en ECAC Doc 29 te hanteren bij de berekening van geluidseffecten.

3. Samenvatting voorstel

Het voorstel legt een Europeesrechtelijke verplichting aan de lidstaten op om de ICAO *Balanced Approach* toe te passen in de afweging om geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen op civiele luchthavens in de Europese Unie op te leggen. Bij deze afweging dient voor wat betreft het berekenen van de effecten ten aanzien van geluid gerekend te worden conform ECAC Doc 29.

Ten opzichte van de met de verordening in te trekken Richtlijn verandert het volgende:

- De toepassing van de *Balanced Approach* wordt nader gespecificeerd:
 - een optimale en kosteneffectieve combinatie van vermindering geluidsproductie bij de bron (stillere vliegtuigen);
 - vermindering hinder door een efficiëntere ruimtelijke inrichting;
 - hinderbeperkende procedures (baangebruik, routes);
 - geluidsbeperkende restricties (nachtsluiting, uitfasering lawaaiige vliegtuigen).
- Bij het afwegen van maatregelen is toepassing van de voorschriften voor de berekening van geluid volgens ECAC Doc 29 met de verordening dwingend voorgeschreven, waarbij een relatie is gelegd met Richtlijn 2002/49. Volgens laatstgenoemde richtlijn moeten periodiek geluidskarten – ten minste gemeten in het geluidsniveau voor het gehele etmaal respectievelijk de nacht (zgn L_{den} en L_{night}) – en actieplannen worden opgesteld.
- De grenswaarde om *marginally compliant aircraft* volgens ICAO Hoofdstuk 3 te weren wordt aangescherpt, omdat de vroegere grenswaarde vanwege de uitfasering van de meest lawaaiige toestellen vrijwel niet meer effectief was. Het is nu zaak de volgende generatie lawaaiige toestellen uit te faseren.
- De Europese Commissie krijgt een toezichtsrol (art. 10). Zij kan, hetzij op verzoek van een Lidstaat, hetzij op eigen initiatief, ondersteund door een comité (art. 13), een geluidbeperking onderzoeken en zo nodig tegenhouden.

Met een betere toepassing van de *Balanced Approach* wordt voorkomen dat er internationale conflicten met de luchtvaartmaatschappijen van derde landen ontstaan in de toelating tot luchthavens. Met de aanscherping van de grens voor *marginally compliant aircraft* is het mogelijk om de volgende generatie lawaaiige vliegtuigen uit te faseren.

Impact assessment

Er is een impact assessment opgesteld. De conclusie daarvan is dat de oorspronkelijke richtlijn onvoldoende effectief was om het besluitvormingsproces rond geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen te harmoniseren. Verder is er behoefte om de richtlijn te actualiseren in het licht van de ontwikkeling in de samenstelling van de vloot, versterking van verbanden tussen de elementen in de *Balanced Approach* en inpassing van nieuwe wettelijke instrumenten ten aanzien van geluidsmanagement, waaronder de L_{den} -richtlijn (2002/49) en de prestatie-regelgeving in het *Single European Sky*-pakket.

4. Bevoegdheidsvaststelling en subsidiariteits- en proportionaliteitsoordeel

a) Bevoegdheid

De juridische basis voor dit voorstel is artikel 100 lid 2 VWEU. Nederland kan zich vinden in deze rechtsbasis.

b) Subsidiariteits- en proportionaliteitsoordeel

Nederland beoordeelt de subsidiariteit als positief. Met de verordening is het *level playing field* gediend: de eenduidigheid vermindert de mogelijkheden om de *Balanced Approach* in het voordeel van nationale luchtvaartmaatschappijen uit te leggen. Ditzelfde geldt voor de berekeningsmethode voor geluidseffecten.

Nederland beoordeelt de proportionaliteit positief. De verordening is het juiste instrument om de methodes voor toepassing van regels voor geluidsrestricties te harmoniseren, maar laat voldoende ruimte om rekening te houden met specifieke omstandigheden per luchthaven.

c) Nederlands oordeel over de voorstellen op het gebied van gedeelde en/of uitvoeringshandelingen

Delegatie van de bevoegdheid om regels te stellen op Europees niveau is gerechtvaardigd, omdat daarmee een beter *level playing field* wordt bereikt.

De rol van het comité (art. 13) betreft ondersteuning van de Commissie bij het toezicht.

5. Financiële implicaties, gevolgen voor regeldruk en administratieve lasten

a) Consequenties EU-begroting

Het voorstel heeft geen gevolgen voor de EU-begroting.

b) Financiële consequenties (incl. personele) voor rijksoverheid en/ of decentrale overheden

Er zijn beperkte financiële consequenties voor de rijksoverheid. Deze consequenties hebben met name betrekking op de aanwijzing van een «competent authority»: vooralsnog de Minister van Infrastructuur en Milieu (I&M), in het bijzonder de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT; voorheen: Inspectie Verkeer en Waterstaat). Er zijn geen financiële consequenties voor decentrale overheden. Zij hebben geen rol in de toepassing van de *Balanced Approach* en het toezicht daarop. Wel kunnen zij betrokken zijn bij de inhoudelijke afweging van maatregelen.

De bestaande begrotingsregels dienen in acht te worden genomen en het staat voor het Rijk centraal dat de beleidsverantwoordelijke departementen de financiële gevolgen moeten opvangen binnen de eigen begroting, conform de regels budgetdiscipline.

c) Financiële consequenties (incl. personele) voor bedrijfsleven en burger

Er zijn geen financiële consequenties voor bedrijfsleven en burger. Exploitanten van luchthavens zullen altijd een procedure nodig hebben om te komen tot de afweging van maatregelen. Een procedure die consistent is met de Verordening zal in financiële termen niet meer kosten dan een procedure die daar niet aan zou voldoen.

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

De administratieve lasten zullen nihil zijn. De verplichting voor luchthavenexploitanten om gegevens te leveren leidt niet tot extra administratieve lasten, omdat deze gegevens reeds verzameld worden.

6. Implicaties juridisch

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

Het betreft een verordening die rechtstreeks zal werken. Niettemin is enige aanpassing in de Wet Luchtvaart voorzien: de aanwijzing van de competente autoriteit, i.c. de Minister van I&M en/of ILT en de onafhankelijke beroepsmogelijkheid (bestuursrechter conform AWB).

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

De verordening treedt 20 dagen na publicatie in werking (artikel 16).

c) *Wenselijkheid evaluatie-/horizonbepaling*

De Europese Commissie zal uiterlijk 5 jaar na inwerkingtreding aan het Europees parlement en de Raad verslag doen van de toepassing van de verordening en zo nodig voorstellen doen voor herziening van de verordening (artikel 14).

7. Implicaties voor uitvoering en handhaving

a) *Uitvoerbaarheid*

De uitvoering ligt in de eerste plaats bij exploitanten van luchthavens. Hier zijn geen knelpunten te verwachten.

b) *Handhaafbaarheid*

De Minister van Infrastructuur en Milieu, vertegenwoordigd door de ILT zal optreden als de *competent authority*. De beroepsmogelijkheid zal komen te liggen bij de bestuursrechter conform de AWB.

8. Implicaties voor ontwikkelingslanden

Ontwikkelingslanden kunnen op grond van artikel 8 uitgezonderd worden van het voldoen aan de grens voor *marginally compliant aircraft* mits het desbetreffende toestel in de vijf jaar voorafgaand aan inwerkingtreding van de Verordening reeds binnen de Europese Unie actief was.

9. Nederlandse positie

Nederland is voorstander van het voorstel en onderschrijft de noodzaak om de ICAO *Balanced Approach* dwingend voor te schrijven en ECAC Doc 29 te hanteren bij de berekening van geluidseffecten. Met de Verordening ontstaan nieuwe prikkels om de volgende generatie *marginally compliant aircraft* volgens ICAO Hoofdstuk 3 uit te faseren en zo bij te dragen aan het verbeteren van de leefomgeving rondom luchthavens.

Het voorstel voor de verordening maakt overigens onderdeel uit van een breder pakket maatregelen waarmee de Commissie de capaciteit en kwaliteit van het luchthavenareaal in de Europese Unie wil verbeteren om groei, aansluitbaarheid en duurzame mobiliteit te bevorderen (zie Mededeling van de Commissie, COM (2011) 823). Daartoe worden naast maatregelen met betrekking tot geluidsgerelateerde exploitatie beperkingen op luchthavens maatregelen voorgesteld met betrekking tot de grondafhandelingsmarkt en *slots*. Hoewel de noodzaak van een coherent luchthavenpakket gelet op het groeipatroon van de luchtvaartmarkt duidelijk wordt gemaakt, zijn er vragen bij de evenwichtigheid van de voorgestelde maatregelen. In een aantal gevallen gaan de voorstellen erg

ver (vergunningplicht grondafhandeling), terwijl in andere gevallen
gesignaleerde problemen niet leiden tot concrete maatregelen.