

Vergaderjaar 2012–2013

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 395

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 4 december 2012

Hierbij stuur ik u, mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, ten behoeve van het Algemeen Overleg op 12 december 2012 met de Vaste Commissie voor Infrastructuur en Milieu:

- De geannoteerde agenda van de Transportraad op 20 december 2012
- Een overzicht van de stand van zaken van EU-dossiers op het terrein van infrastructuur en milieu¹.

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 20 DECEMBER

In deze geannoteerde agenda treft u aan een samenvatting van de onderwerpen van de EU Transportraad van 20 december 2012.

Het Cypriotische Voorzitterschap heeft de ambitie om een algemene oriëntatie te bereiken op het voorstel voor een **verordening betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens** en tot intrekking van Richtlijn 2009/40/EG. Tijdens de Transportraad van 29 oktober 2012 is een oriënterend debat gehouden. Nederland heeft tijdens dit debat ernstige bedenken geuit tegen de onderdelen van het voorstel die extra lasten voor burgers en bedrijven met zich meebrengen zonder evenredige bijdrage aan de verbetering van verkeersveiligheid en milieu.

Naar verwachting zal de Transportraad geïnformeerd worden over de stand van zaken met betrekking tot het voorstel voor een **verordening inzake de implementatie en exploitatie van de Europese satelliet-navigatiesystemen**. Tijdens de Transportraad van 7 juni 2012 is al een partiële algemene oriëntatie over dit voorstel bereikt. Nederland kan zich goed vinden in de overeengekomen verdeling van werkzaamheden en bevoegdheden tussen de Commissie, de Europese Ruimtevaartorganisatie ESA en het Europese *Global Navigation Satellite System* (GNSS) Agentschap. In de in juni door de Raad aangenomen tekst krijgen de lidstaten verder meer invloed op besluiten over kritische onderdelen van beide programma's, in het bijzonder de veiligheidsaspecten. Er kan in deze Raad geen besluit worden genomen over het budget. Deze discussie maakt deel uit van de onderhandelingen over de nieuwe meerjarenbegroting van de EU, het Meerjarig Financieel Kader 2014–2020 (MFK).

Tevens zal aan de Transportraad worden gerapporteerd over de stand van zaken met betrekking tot het voorstel voor een verordening inzake de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T). Op dit dossier is tijdens de Transportraad van 22 maart 2012 al een algemene oriëntatie bereikt. De compromistekst waar de Raad in maart mee heeft ingestemd houdt vast aan een resultaatsverplichting met betrekking tot de voorgestelde technische eisen waaraan het zogeheten kernnetwerk met alleen de verbindingen tussen de belangrijkste economische- en bevolkingscentra van de EU in 2 030 moet voldoen. Voor het uitgebreide netwerk, dat de basislaag van het TEN-T netwerk vormt, wordt gekozen voor een inspanningsverplichting om uiterlijk in 2 050 een bepaalde minimumkwaliteit te garanderen. Op dit moment vindt behandeling van het voorstel in het Europees Parlement plaats. Naar verwachting zal het Europees Parlement zich begin 2013 uitspreken over het TEN-T voorstel.

Tijdens de Transportraad zullen er naar verwachting ook Raadsconclusies worden aangenomen over de **mededeling extern EU luchtvaart-beleid**. Deze Raadsconclusies zijn op het moment van schrijven nog onderwerp van bespreking. In de mededeling schetst de Commissie een toekomstig extern luchtvaartbeleid van de EU dat gericht is op het tot stand brengen van eerlijke en open concurrentie en een groeistrategie op basis van eensgezinde en snelle inspanningen op het EU-niveau met een sterkere coördinatie tussen Commissie, lidstaten en de luchtvaartsector. Nederland kan zich vinden in het streven naar een mondiaal gelijk speelveld op gebied van regelgeving en technische samenwerking. Nederland vindt het wel van belang dat in de toekomst de lidstaten per geval mandaten blijven verlenen aan de Commissie, zodat er in gevallen wanneer dat meer opportuun is voor de belangen van Nederland ook een bilaterale aanpak tussen Nederland en het betrokken derde land mogelijk blijft.

De Commissie zal onder het agendapunt «diversen» naar verwachting de Raad informeren over de laatste stand van zaken bij de invoering van het Europese emissiehandelssysteem voor de luchtvaart (**ETS luchtvaart**). De verwachting is dat onder andere een terugkoppeling zal worden gegeven van de besprekingen die in ICAO (*International Civil Aviation Organization*) kader plaats hebben gevonden over een mondiaal marktconform systeem inzake CO₂-emissies door de luchtvaart en een raamwerk voor een nationaal of regionaal systeem voorafgaand aan de invoering van een mondiaal systeem. Er zal naar verwachting ook informatie worden verstrekt over het daarmee verband houdende voorstel van de Commissie om de verplichtingen in het kader van het EU-ETS (emissiehandelssysteem) één jaar uit te stellen voor internationale vluchten van en naar bestemmingen buiten de EU.

Het Voorzitterschap zal onder het agendapunt «diversen» ook informatie verschaffen over de stand van zaken van de voorstellen die tot het **luchthavenpakket** behoren.

Ten slotte zal de Commissie onder het agendapunt «diversen» naar verwachting, indien de aangekondigde voorstellen voor liberalisering van het spoorvervoer (het zogenaamde **vierde spoorpakket**) nog voor de Transportraad van 20 december 2012 worden uitgebracht, deze voorstellen in de Raad presenteren.

Vervoer over land

Verordening betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot intrekking van Richtlijn 2009/40/EG

– Algemene oriëntatie

Doel van het voorstel is door het harmoniseren en uitbreiden van periodieke technische controles van voertuigen en aanhangers de verkeersveiligheid en het milieu te verbeteren.

Het voorstel omvat de volgende maatregelen:

- Verhoging van de bestaande Nederlandse APK-frequentie (in jaren) voor lichte voertuigen van 4-2-2-1-1- (eerste APK-keuring na 4 jaar, daarna na 2 jaar, vervolgens 2 jaar later en tot slot jaarlijks een keuring) naar 4-2-1-1-1- en voor voertuigen met een kilometerstand hoger dan 160 000 km naar 4-1-1-1-1-;
- Uitbreiding van de APK plicht naar nieuwe voertuigcategorieën, waaronder motorfietsen, bromfietsen, getrokken voertuigen (aanhangwagens en caravans) boven 750 kg en snelle land- en bosbouwtrekkers;
- Uitbreiding van de APK-keuring met extra technische testen – op bijvoorbeeld schokdempers en remolie – en met een uitgebreidere rapportageplicht – met informatie over o.a. techniek en kilometerstanden, ondersteund door informatie van de fabrikant;
- Standaardisatie van APK-eisen en methodes ten behoeve van een Europese wederzijdse erkenning en Europese digitale informatie-uitwisseling, o.a. ook opleiding en supervisie;
- Uitbreiding van de minimumeisen aan zowel apparatuur als ten aanzien van de competenties van keurmeesters;
- Opsporing van fraude met kilometertellers door verplichte registratie kilometerstanden.

Dit voorstel maakt onderdeel uit van een pakket inzake technische controles van voertuigen dat bestaat uit drie voorstellen waarmee de Commissie de verkeersveiligheid en het milieu wil verbeteren. De andere twee voorstellen uit het pakket zijn het voorstel tot wijziging van Richtlijn 1999/37/EG inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen en het voorstel voor een verordening betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in de Unie aan het verkeer deelnemen en tot intrekking van Richtlijn 2000/30/EG.

Stand van zaken

Het Cypriotisch Voorzitterschap streeft nu naar een algemene oriëntatie. Dit is een voorlopig standpunt van de Raad over het voorstel, nog voordat het Europees Parlement haar advies heeft uitgebracht. De algemene oriëntatie vormt het uitgangspunt voor de Raad in de onderhandelingen met het Europees Parlement. Tijdens de Transportraad van 29 oktober 2012 is een oriënterend debat gevoerd. Nederland heeft tijdens het oriënterend debat een dringend beroep op de Commissie gedaan om de voorstellen opnieuw te bezien. Tijdens het oriënterend debat bleken er veel lidstaten voor meer flexibiliteit te zijn, i.c. een richtlijn in plaats van een verordening. De frequentie van keuringen en de uitbreiding naar nieuwe voertuigcategorieën riepen vragen op. Het dossier is nog volop in beweging, waarbij er sprake lijkt te zijn van voor Nederland gunstige ontwikkelingen.

Inzet Nederland

Nederland heeft ernstige bedenkingen tegen het voorstel omdat het onnodig de APK-plicht uitbreidt naar nieuwe voertuigcategorieën en de APK-frequentie in Nederland nodeloos verhoogt. De voordelen voor de verkeersveiligheid en het milieu wegen volgens Nederland niet op tegen de extra lasten voor burgers en bedrijfsleven. Nederland is ervan overtuigd dat het nationale APK-systeem, in combinatie met zelfdiagnose van het voertuig, voldoende waarborgen biedt voor verkeersveiligheid en milieu. Wel ondersteunt Nederland een verhoogde effectiviteit van keuringen door harmonisatie, als eerste stap op weg naar wederzijdse erkenning en digitale informatie-uitwisseling, waarbij volgens Nederland het bestaande platform voor dergelijke informatie-uitwisseling (EUCARIS) gebruikt moet worden.

Intermodale en horizontale vraagstukken

Verordening inzake de implementatie en exploitatie van de Europese satellietnavigatiesystemen

– Informatie over stand van zaken

De Commissie legt met het voorstel een basis voor het resterende deel van de bouw en de inrichting van de eerste jaren van de exploitatie van de Europese programma's voor satellietnavigatie (Galileo en de *European Geostationary Navigation Overlay Service*, EGNOS). Ook wordt een aangepaste beheerstructuur voorgesteld.

Het Galileo-programma heeft tot doel een constellatie van satellieten en een mondiaal netwerk van grondstations te realiseren om zo te komen tot een autonome infrastructuur voor een mondiaal systeem voor satellietnavigatie. Het EGNOS-systeem bestaat uit grondstations en verschillende in satellieten geïnstalleerde transponders en heeft tot doel de door satellietnavigatiesystemen uitgezonden signalen te controleren en corrigeren.

Hiermee worden veiligheidskritische toepassingen mogelijk, bijvoorbeeld in de luchtvaart.

De Commissie stelt voor de periode 2014–2020 een maximum bedrag voor van ruim € 7,8 miljard, om de bouw van Galileo te kunnen voltooien en om de jaarlijkse operationele kosten af te dekken. De Commissie stelt voor om dit bedrag als plafond vast te leggen in een aparte bepaling in de nieuwe meerjarenbegroting van de EU (MFK).

De verordening bevat een bestuurlijk model met bijbehorende taakverdeling voor de Commissie, de Europese ruimtevaartorganisatie ESA en het Europese GNSS Agentschap voor de exploitatie van Galileo en EGNOS. De Commissie wijst voor de exploitatie van Galileo en EGNOS het GNSS Agentschap aan. Het GNSS Agentschap (ook wel de *GNSS Supervisory Authority* genoemd) is momenteel verantwoordelijk voor veiligheidaccreditatie en marketing/PR van de Europese satellietssystemen Galileo en EGNOS. Met dit voorstel krijgt het agentschap o.a. de volgende extra taken:

- Operationele management voor de exploitatie van de systemen op basis van een delegatieovereenkomst met de Commissie;
- Initiëren en monitoren van veiligheidsprocedures en uitvoeren van audits;
- Garanderen van de operatie van het Galileo veiligheidscentrum (GSMC);
- Het optreden als verantwoordelijke autoriteit voor de *Public Regulated Service* (PRS). Dit betreft een dienst voor overheden. Het optreden houdt onder meer in het op verzoek van de lidstaten verstrekken van toegang tot deze dienst en het samen met de lidstaten monitoren van mogelijke verstoringen van de PRS dienst;
- Leveren van technische expertise aan de Commissie.

Hierbij gaat de Commissie uit van een geïntegreerd model, waarin de verantwoordelijkheid voor de infrastructuur en de exploitatie van de systemen wordt neergelegd bij het GNSS Agentschap. De taken van de Commissie worden beperkt tot algemene aansturing, bewaking van de voortgang en budgetverantwoordelijkheid. Het GNSS Agentschap zal de technische taken in nauwe samenwerking met de Europese Ruimtevaartorganisatie ESA uitvoeren.

Stand van zaken

Tijdens de Transportraad van 20 december 2012 zal naar verwachting een stand van zaken worden gegeven. Er kan nu nog geen besluit genomen worden over het budget, aangezien deze discussie deel uitmaakt van de onderhandelingen over de nieuwe meerjarenbegroting van de EU, het Meerjarig Financieel Kader 2014–2020 (MFK). Op de Transportraad van 7 juni 2012 is al een partiële algemene oriëntatie bereikt. Op het moment van schrijven vinden er onderhandelingen met het Europees Parlement plaats. Een belangrijk discussiepunt met het Europees Parlement is de mate van invloed die de lidstaten op besluiten over kritische onderdelen van beide programma's krijgen, in het bijzonder de veiligheidsaspecten. Een ander belangrijk punt is het al dan niet financieren van de ontwikkeling van toepassingen uit het budget voor infrastructuur. Het Europees Parlement beoogt een gedeelte van de in juni door de Raad aangebrachte wijzigingen terug te draaien. Het Europees Parlement zal zich begin 2013 over het onderhandelingsresultaat uitspreken en streeft naar een akkoord met de Raad in eerste lezing.

Nederland staat positief tegenover het voorstel en hecht groot belang aan een goede inrichting van de exploitatiefase van de satellietnavigatieprogramma's Galileo en EGNOS.

Nederland wenst dat er een robuust bestuurlijk model wordt vastgesteld, waarin een duidelijke taakverdeling is opgenomen tussen de Europese Commissie, de Europese ruimtevaartorganisatie ESA en het Europese GNSS Agentschap. Wat Nederland betreft is dit naar tevredenheid geregeld in de partiële algemene oriëntatie. Nederland wenst ook meer helderheid over de invloed van de lidstaten op veiligheidskwesties. De financiering van de ontwikkeling van satellietnavigatietoepassingen dienen volgens Nederland met name uit fondsen van Horizon 2020, de Europese Investeringsbank (EIB) en het technologieprogramma van de Europese Ruimtevaartorganisatie ESA te komen. Nederland hecht er tenslotte aan dat de besprekingen over dit voorstel van de Europese Commissie niet vooruitlopen op de integrale besluitvorming betreffende het MFK.

Verordening inzake de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T)

– Informatie over stand van zaken

Het voorstel heeft tot doel de ontwikkeling van een geïntegreerd trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T) te bevorderen dat zich uitstrekt over alle vervoersmodaliteiten. Hierbij is gekozen voor een aanpak in twee lagen: een uitgebreid netwerk en een kernnetwerk. Het uitgebreide netwerk bestaat uit alle bestaande en geplande infrastructuur die voldoet aan gestelde criteria. Het kernnetwerk bestaat uit de strategisch belangrijkste onderdelen van het uitgebreide netwerk. Als ruggengraat van het multimodale vervoersnetwerk concentreert het kernnetwerk zich op de onderdelen met de hoogste Europese toegevoegde waarde: grensoverschrijdende ontbrekende schakels, de belangrijkste knelpunten en multimodale knooppunten. Onderdeel van het TEN-T voorstel zijn de kaarten van het uitgebreide en kernnetwerk. De belangrijkste corridors zijn opgenomen in de hiermee samenhangende verordening voor de nadere invulling van de zogeheten *Connecting Europe*-Faciliteit (CEF), waarin de financiële spelregels voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk worden vastgesteld.

De tijdens de Transportraad van 22 maart 2012 overeengekomen compromistekst houdt vast aan een resultaatsverplichting met betrekking tot de voorgestelde technische eisen waaraan het zogeheten kernnetwerk in 2 030 moet voldoen. Voor het uitgebreide netwerk wordt gekozen voor een inspanningsverplichting om uiterlijk in 2 050 een bepaalde minimumkwaliteit te garanderen. De compromistekst houdt verder expliciet rekening met de financiële beperkingen en prioriteiten van de lidstaten. Zo kan de Commissie lidstaten niet verplichten tot het doen van onrendabele investeringen.

Voor de gecoördineerde realisatie van het kernnetwerk wordt een corridorbenadering bepleit. Er zijn in totaal tien corridors gedefinieerd. Dit zijn trans-Europese routes door minimaal drie lidstaten en met minimaal drie modaliteiten, idealiter van zeehaven naar zeehaven. De corridors zijn de platforms voor samenhangend beheer van capaciteit, voor investeringen in aanleg en de toepassing van interoperabele beheersystemen.

Stand van zaken

Tijdens de Transportraad van 20 december 2012 zal naar verwachting een stand van zaken worden gegeven. Momenteel wordt het voorstel in het Europees Parlement behandeld, die zich begin 2013 over het voorstel zal uitspreken. Op de Transportraad van 22 maart 2012 is al een algemene oriëntatie bereikt.

Inzet Nederland

Nederland is een sterke voorstander van een betere stroomlijning en meer focus in de aanwending van EU-middelen bij de realisatie van infrastructuur. De nadruk moet daarom liggen op projecten met daadwerkelijke Europese meerwaarde, gelegen tussen de economische en bevolkingscentra van de Europese Unie (het kernnetwerk), met bijzondere aandacht voor knelpunten, aansluitingen en toegangspunten tot het netwerk (zee- en luchthavens). Op deze wijze kunnen EU gelden zo effectief mogelijk worden aangewend. Nederland steunt de voorgestelde corridoraanpak in de uitvoering, omdat hiermee naar verwachting meer voortgang, samenhang en transparantie kan worden bereikt dan nu. Belangrijk is daarbij dat deze Europese aanpak niet conflicteert met de eigen planningsystematiek van lidstaten. Nederland kan zich goed vinden in de voorstellen van de Europese Commissie voor het Nederlandse deel van het uitgebreide netwerk en het kernnetwerk zoals weergegeven op de kaarten. Nederland is tevreden met de algemene oriëntatie.

Luchtvaart

Mededeling extern EU luchtvaartbeleid

– Aanname Raadsconclusies

De Europese Commissie signaleert dat de luchtvaartsector van groot belang is voor de Europese economie en geeft aan dat er diverse uitdagingen zijn die de concurrentiepositie van de Europese luchtvaartmaatschappijen die internationaal actief zijn bedreigen, zoals een verschuiving van de mondiale luchtvaart naar Azië en het Midden-Oosten en forse concurrentie voor de traditionele Europese luchtvaartsector van lagekostenmaatschappijen.

De Commissie schetst in de mededeling een toekomstig extern luchtvaartbeleid van de EU dat gericht is op het tot stand brengen van eerlijke en open concurrentie en een groeistrategie op basis van eensgezinde en snelle inspanningen op EU-niveau met een sterkere coördinatie tussen Commissie, lidstaten en de luchtvaartsector.

De Commissie stelt voor om instrumenten te ontwikkelen waarmee gevallen waar sprake is van aantoonbaar oneerlijke concurrentie, voorkomen en/of gecorrigeerd kunnen worden. De Commissie noemt verder de uitdaging om knelpunten in de groei van luchthavens met een *hub*-functie in een vroeg stadium op te sporen en uit de weg te ruimen of op zijn minst de mogelijke negatieve impact ervan te beperken. In de mededeling geeft de Commissie ook aan dat op een EU-niveau gecoördineerde onderhandelingen met belangrijke partners van de EU van een steeds groter belang zijn geworden om tot een succesvol extern EU luchtvaartbeleid te komen. Daartoe zou uitbreiding van het huidige mandaat aan de Commissie nodig zijn. Volgens de Europese Commissie zou uit ervaringen blijken dat bilaterale onderhandelingen leiden tot suboptimale resultaten.

Stand van zaken

Het Voorzitterschap streeft naar het aannemen van Raadsconclusies. Op het moment van schrijven vinden er nog besprekingen over de Raadsconclusies plaats.

Inzet Nederland

Nederland deelt de zorg van de Commissie dat de in de mededeling geïdentificeerde ontwikkelingen een bedreiging vormen voor de internationale concurrentiepositie van de Europese luchtvaartsector. Nederland kan zich goed vinden in het streven naar een mondiaal gelijk speelveld op gebied van regelgeving en technische samenwerking. De meerwaarde van multilaterale onderhandelingen wordt in algemene zin erkend. Dat laat echter onverlet dat het stelsel van bilaterale verdragen in veel gevallen een oplossing op maat biedt, waarbij de belangen van de Nederlandse luchtvaartsector beter worden behartigd dan in een breder EU-akkoord. Nederland geeft er daarom de voorkeur aan om in de toekomst per geval mandaten te verlenen aan de Commissie, zodat er in gevallen wanneer dat meer opportuun is voor de belangen van Nederland aan een bilaterale aanpak van Nederland met het betrokken derde land kan worden vastgehouden.

Diversenpunten

ETS luchtvaart

De Commissie zal onder het agendapunt «diversen» naar verwachting de Raad informeren over de laatste stand van zaken bij de invoering van het Europese emissiehandelssysteem voor de luchtvaart, waaronder de besprekingen die in de ICAO (*International Civil Aviation Organization*) plaats hebben gevonden. Er is daar gesproken over een mondiale marktconforme maatregel voor CO₂-emissiereductie door de luchtvaartsector en een raamwerk voor een nationaal of regionaal systeem voor de periode voorafgaand aan de invoering van een mondiaal systeem. De Commissie heeft aangekondigd met een voorstel te zullen komen waarmee voor de periode van een jaar – en onder strikte voorwaarden – de ETS-verplichtingen (CO₂-monitoring en inleveren emissierechten) worden uitgesteld voor vluchten van en naar landen buiten de Europese Economische Ruimte. De Commissie wil hiermee een concrete bijdrage leveren aan een constructief proces richting besluitvorming door de ICAO Assemblee in het najaar van 2013. Dit onderwerp komt naar verwachting tevens aan de orde in de Milieuraad van 17 december 2012. Nederland hecht aan een mondiaal systeem en is dan ook positief over het signaal dat de Commissie afgeeft. Naar aanleiding van de nadere uitwerking van het voorstel door de Commissie zal worden overwogen of een Nederlandse interventie in de Raad gewenst is.

Luchthavenpakket

Het Voorzitterschap zal onder het agendapunt «diversen» ook informatie verschaffen over de stand van zaken van de voorstellen die tot het luchthavenpakket behoren.

Het luchthavenpakket bestaat uit drie voorstellen waarmee de Commissie de capaciteit en kwaliteit van luchthavens in de Europese Unie wil verbeteren om de groei, aansluitbaarheid en duurzame mobiliteit te bevorderen. Het gaat om het voorstel voor wijziging van de verordening betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van *slots* op luchthavens in de Europese Unie, het voorstel voor de herziening van de verordening geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen op Europese

luchthavens en het voorstel voor een verordening inzake grondafhandeldingsdiensten op EU luchthavens. Deze voorstellen worden op het moment van schrijven door het Europees Parlement behandeld.

Vierde spoorpakket

Ten slotte zal de Commissie onder het agendapunt «diversen» naar verwachting, indien de aangekondigde voorstellen voor liberalisering van het spoorvervoer (het zogenaamde vierde spoorpakket) nog voor de Transportraad van 20 december 2012 worden uitgebracht, deze voorstellen in de Raad presenteren. Ten aanzien van versterking van het Europese transport, steunt Nederland de inzet van de Europese Commissie om het spoorwegvervoer efficiënter te maken. Nederland is van mening dat het eventuele besluit om over te gaan tot marktopening van het binnenlandse passagiersvervoer per spoor vooraf gegaan moet worden door een impact-analyse, die onder andere ingaat op de gevolgen voor kosten en kwaliteit voor de reiziger (waaronder het aantal overstapmomenten), het gebruik van infrastructurele capaciteit en de transactiekosten. De impact analyse moet eveneens uitwijzen in hoeverre open toegang tot het spoor leidt tot alleen concurrentie op de winstgevende lijnen ten koste van verlieslatend vervoer. Voorts dienen wat Nederland betreft bestaande openbare dienstcontracten gerespecteerd te worden. Een debat over het vierde spoorpakket is nog niet voorzien, maar zal waarschijnlijk tijdens de Transportraad van 11 maart 2013 plaatsvinden.