

Vergaderjaar 2013–2014

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 465**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 februari 2014

Hierbij doe ik, mede namens de Staatsecretaris van Infrastructuur en Milieu, u de geannoteerde agenda toekomen van de Transportraad die op 14 maart 2014 in Brussel plaatsvindt. Deze geannoteerde agenda is gebaseerd op de voorlopige agenda zoals uitgebracht door het Griekse Voorzitterschap. De inhoud geeft de meest recente stand van zaken weer. Mocht de agenda van de Transportraad nog ingrijpend veranderen, dan zal ik u hierover informeren.

Tijdens het AO van 27 november jl. over het 4e spoorpakket (Kamerstuk 33 546 nr. 14) is toegezegd dat de Kamer via de oplegnotitie voor deze Transportraad zal worden geïnformeerd over de laatste stand van zaken rond het bewerkstelligen van een blokkerende minderheid ten aanzien van het marktopeningsvoorstel van het 4e spoorpakket. In de bijgevoegde geannoteerde agenda<sup>1</sup> wordt de laatste stand van zaken weergegeven.

Tenslotte treft u in de bijlage een voortgangsoverzicht van actuele Europese wetgevinginitiatieven op het terrein van Infrastructuur en Milieu.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

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

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

## GEANNOTEEERDE AGENDA EU TRANSPORTRAAD 14 MAART 2014

Hieronder treft u een samenvatting van de onderwerpen op de agenda van de Transportraad van 14 maart 2014 aan.

Het Voorzitterschap streeft naar een algemene oriëntatie over de verordening voor het **Europese Spooragentschap** (*European Rail Agency*, ERA). Deze verordening, die onderdeel is van de technische pijler van het **vierde spoorpakket**, beschrijft de taken en de besturing van het agentschap. Nederland is een sterk voorstander van actualisatie van de taken van ERA in een nieuwe verordening.

Het Voorzitterschap zal mogelijk na deze Transportraad de besprekingen in de Raad starten over het voorstel over marktopening van het vierde spoorpakket. Besluitvorming over dit voorstel is onder het Grieks Voorzitterschap niet voorzien, op de Transportraad van juni 2014 zal het Voorzitterschap hooguit een voortgangsverslag presenteren. Nederland voert op dit moment met andere lidstaten overleg over de standpunten ten aanzien van het voorstel over marktopening. Dit proces is nog volop gaande. Wel is al duidelijk dat een aantal kleinere lidstaten hier hetzelfde standpunt als Nederland inneemt. Dit is echter nog onvoldoende om een blokkerende minderheid van 93 stemmen te bereiken. Nederland continueert de inspanningen en overlegt ook met de grotere lidstaten. Het Voorzitterschap streeft naar een akkoord over het voorstel voor een Verordening van de Raad tot oprichting van de **Gemeenschappelijke Onderneming Shift2Rail**. Het voorstel voorziet in een gecoördineerde EU aanpak ten aanzien van onderzoek en innovatie in de spoorsector door middel van de oprichting van een geïnstitutionaliseerd publiek-privaat samenwerkingsverband (PPS). Nederland steunt een dergelijke bundeling van de innovatie-inspanningen in de spoorsector, indien een te grote invloed van de Commissie kan worden vermeden.

Over de herziening van de **verordeningen passagiersrechten luchtvaart** zal waarschijnlijk een voortgangsrapportage voorliggen met een beeld van de positie van het Europees Parlement en de discussiepunten in de Raad. Deze verordeningen bevatten regels voor compensatie, verzorging en bijstand aan reizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten. De herziening legt enkele nieuwe consumentenrechten expliciet vast die uit jurisprudentie zijn voortgekomen, terwijl de compensatie bij vertraging wordt aangepast om de financiële last voor de luchtvaartsector te verlagen. Nederland acht de herziening wenselijk en zet in op een regime dat effectief, proportioneel en handhaafbaar is. De opvattingen binnen de Raad en tussen de Raad en het Europees Parlement op het laatste punt lopen minder uiteen dan op de eerste twee punten.

Het Voorzitterschap zal de Raad informeren over de verordening inzake **geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen luchthavens**. De verordening bevat een geactualiseerde methodiek voor het afwegen van geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen bij luchthavens zoals deze voortkomt uit afspraken in de ICAO (*International Civil Aviation Organization*) en in het *open sky*-verdrag tussen Europa en de Verenigde Staten. Nederland staat positief tegenover deze actualisatie, die geen wijzigingen in de bestaande Nederlandse praktijk tot gevolg zal hebben.

Er zal gestreefd worden naar een algemene oriëntatie over het **besluit tot invoering inter-operabele eCall en de verordening inzake typegoedkeuring**. *Emergency Call (eCall)* is een *in-car* systeem dat automatisch het noodnummer 112 belt na een ernstig ongeval. Geschat wordt dat dit systeem in de Unie 2500 doden per jaar kan besparen,

waarvan maximaal 15 in Nederland, door kortere aanrijtijden van hulpdiensten. Nederland kan ermee instemmen om alle *nieuwe typen auto's*, die vanaf 01-10-2015 op de markt worden gebracht hiermee uit te rusten. Nederland wil wel de timing van bredere toepassing afstemmen op de technische vooruitgang in de systemen om te voorkomen dat hulpdiensten te vaak onnodig uitrukken.

Tevens zal aan de Transportraad worden gerapporteerd over de trilog met het Parlement over de richtlijn **schone energie voor het vervoer**. Deze richtlijn voorziet in een netwerk voor alle alternatieve transportbrandstoffen, gemeenschappelijke technische specificaties van de oplaaden tankpunten en goede informatievoorziening aan consumenten over het gebruik van deze brandstoffen. Nederland steunt de in december bereikte algemene oriëntatie op het punt van de bevoegdheid van de lidstaten om aantallen en onderlinge afstanden van de tankpunten voor alternatieve brandstoffen vast te stellen, maar staat open voor een terugkeer naar de oorspronkelijke deadline van 2020.

Tenslotte zal het Voorzitterschap informatie verschaffen over de stand van zaken van het voorstel voor een richtlijn inzake de **uitrusting van zeeschepen** (*marine equipment*).

#### Vervoer over land

### **Vierde spoorpakket/verordening Europees Spooragentschap (ERA)** – Algemene oriëntatie

Tijdens de Raad zal een algemene oriëntatie over de verordening voor het Europees Spooragentschap (*European Rail Agency, ERA*) aan de orde komen. De verordening, onderdeel van het vierde spoorpakket, beschrijft de taken en de besturing van het agentschap. De taken zijn complementair aan de taken die de Lidstaten moeten uitvoeren op basis van de omzetting van de interoperabiliteitsrichtlijn en spoorweg veiligheidsrichtlijn. Bij de besturing zijn van belang de taken van het Bestuur (*Management Board*), het dagelijks bestuur (*Executive Board*), de directeur en de procedures voor het werkprogramma. Bij de tekst voor de besturing van het agentschap wordt gebruik gemaakt van de algemene interinstitutionele afspraken over de besturing van agentschappen.

#### Stand van zaken

Op 30 januari 2013 heeft de Europese Commissie de voorstellen voor het vierde spoorpakket gepresenteerd. Vrijwel direct daarna is het lers voorzitterschap de onderhandelingen in de Raad gestart over de herziening van de interoperabiliteitsrichtlijn. Op 10 juni 2013 heeft de Raad een politiek akkoord bereikt over deze herziening. In de Transportraad van 10 oktober 2013 onder Litouws voorzitterschap bereikte de Raad overeenstemming over de herziening van de spoorweg veiligheidsrichtlijn. De onderhandelingen over de Verordening voor het Europees spoorwegagentschap, in de Raad gestart eind 2013, zullen tot de Transportraad op 14 maart 2014 doorlopen. Tijdens de Transportraad van 14 maart 2014 zal naar verwachting een algemene oriëntatie over dit voorstel kunnen worden vastgesteld. Na een akkoord in de Raad over dit voorstel zou theoretisch gezien direct na de Transportraad de trilog met het EP over de drie technische voorstellen, de zogenaamde technische pijler van het pakket, kunnen starten. Hiervoor bestaat echter geen steun bij een meerderheid van lidstaten. Mogelijk is er wel steun voor het idee

om na de Europese verkiezingen te starten met de triloog over de technische pijler.

Op 17 december 2013 heeft het vervoerscomité TRAN de rapporten van de rapporteurs geaccordeerd door te stemmen over de amendementen van de leden. De plenaire stemming in het Europees Parlement over alle voorstellen van het 4<sup>e</sup> spoorpakket is voorzien in de sessieperiode 24-27 februari.

#### Inzet Nederland

Nederland is een sterk voorstander van actualisatie van de taken van ERA in een nieuwe verordening op basis van de al bereikte algemene oriëntaties in de Raad voor de herziening van de interoperabiliteitsrichtlijn en herziening van de spoorweg veiligheidsrichtlijn. Nederland kan in beginsel splitsing van het pakket door snelle afronding van de onderhandelingen over de drie technische voorstellen steunen. De spoorsector is gebaat bij snelle afronding van de technische pijler van het pakket.

#### **Shift2Rail**

– Raadsbesluit

Het Voorzitterschap streeft naar een akkoord tijdens de Raad over het voorstel voor een Verordening van de Raad tot oprichting van de Gemeenschappelijke Onderneming *Shift2Rail*. Via de Gemeenschappelijke Onderneming moet meer continuïteit en minder versnippering op het gebied van EU onderzoek en innovatie worden gebracht en moet worden bijgedragen aan het vergroten van de concurrentiekracht van de Europese spoorsector. De Commissie identificeert 5 kernthema's voor onderzoek en innovatie in de spoorsector:

- ontwikkeling van treinen met hoge capaciteit,
- ontwikkeling van intelligente verkeersbeheer- en controlesystemen,
- betrouwbare, kwalitatief hoogwaardige infrastructuur,
- ontwikkeling van IT-oplossingen voor geïntegreerde kaartverkoop/reisplanners,
- ontwikkeling van logistieke/intermodale oplossingen voor goederenvervoer.

Als stichtingsleden van de Gemeenschappelijke Onderneming fungeren de Europese Unie, vertegenwoordigd door de Commissie, en acht partijen uit de spoorsector (twee infrastructuurbeheerders en fabrikanten, geen Nederlandse partijen). Geassocieerde leden van de Gemeenschappelijke Onderneming zullen via een open oproep worden aangeworven. De Gemeenschappelijke Onderneming wordt opgericht voor een beperkte periode die eindigt op 31 december 2024.

#### Stand van zaken

De besprekingen over het voorstel *Shift2Rail* zijn recent op ambtelijk niveau in de Raad gestart. De meeste lidstaten lijken het voorstel in grote lijnen te kunnen steunen.

#### Inzet Nederland

Nederland onderschrijft de doelstellingen van het voorstel. Bevordering van gericht Europees onderzoek en innovatie in de spoorsector via de structuur van een Europese publiek-private samenwerking kan bijdragen aan de Nederlandse beleidsdoelstellingen (c.f. Lange Termijn Spooragenda) om de kwaliteit (veiligheid, betrouwbaarheid) en capaciteit van het spoorstelsel te verbeteren. Nederland kan zich vinden in het instrument van een Gemeenschappelijke Onderneming die de coördinatie, programmering en uitvoering van EU onderzoek en innovatie op het

gebied van spoor verzorgt zodat continuïteit is gewaarborgd en versnippering van de inspanningen wordt tegengegaan. Wel wil Nederland voorkomen dat de strategische agenda voor onderzoek en ontwikkeling van de Gemeenschappelijke Onderneming overwegend door de Commissie wordt bepaald en wenst een grotere stem voor de lidstaten bij de opstelling van de strategische agenda van de Gemeenschappelijke Onderneming. Verder is een aandachtspunt voor Nederland dat participatie van het bedrijfsleven dat niet als consortium is georganiseerd in voldoende mate mogelijk blijft.

## Luchtvaart

### **Herziening verordeningen rechten luchtvaartpassagiers**

– Voortgangsrapportage

Het voorzitterschap zal naar verwachting een voortgangsrapportage voorleggen over de herziening van de verordeningen passagiersrechten luchtvaart. De verordeningen bevatten regels voor compensatie, verzorging en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten. De bestaande verordening heeft vanwege de vele onduidelijkheden geleid tot een groot aantal zaken bij het Europese Hof van Justitie. Doel van de herziening is de passagiersrechten te bevestigen en te verhelderen. De herziening neemt onduidelijkheden rond buitengewone omstandigheden weg, terwijl de compensatie bij vertraging wordt aangepast om de financiële last voor de luchtvaartsector te verlagen. Daarnaast worden enkele nieuwe consumentenrechten toegevoegd en worden informatieplicht, handhaving en klachtenprocedures versterkt.

#### Stand van zaken

Het Griekse Voorzitterschap streeft naar een akkoord in juni 2014. De komende Transportraad zal gemeld worden dat het Europees Parlement een standpunt heeft bepaald over de verordening dat dichtbij het Commissievoorstel ligt, maar dat de compensatie reeds na 3 uur vertraging laat ingaan en de buitengewone omstandigheden sterk inperkt. De onderhandelingen met het Europees Parlement zullen pas na de verkiezingen in mei van start gaan. De overgrote meerderheid van de lidstaten steunt de door de Europese Commissie voorgestelde regeling voor compensatie bij vertraging na 5 uur, 9 uur of 12 uur afhankelijk van de vluchtafstand. Twee zaken zullen de komende tijd nog de nodige aandacht in de Raad vragen. Ten eerste de exacte invulling van de versterking en uniformering van de handhaving en klachtenafhandeling. Ten tweede blijkt het omwille van de praktische hanteerbaarheid nodig veel aandacht te schenken aan de interne consistentie van de tekst en de verenigbaarheid met internationaal recht.

#### Inzet Nederland

Nederland acht de herziening wenselijk en noodzakelijk. In het AO Luchtvaart van 16 januari is aan de Kamer de toezegging gedaan dat Nederland in Brussel steun zal proberen te verwerven voor een compensatieregeling waarbij voor kortere vluchten al na 3 uur compensatie geldt, met daarbij een gelijkblijvende totale financiële last als in het EC voorstel. Nederland zal pleiten voor meer uniforme handhaving in de EU en eenduidige procedures voor het indienen van claims en klachten. Nederland zal tot slot pleiten om een aantal onduidelijkheden in begrippen en principes, zoals de reikwijdte van buitengewone omstandig-

heden en die rondom het begrip «aansluitende vlucht» weg te nemen zodat er geen nieuwe onduidelijkheid ontstaat.

## Horizontale en intermodale vraagstukken

### **eCall**

– algemene oriëntatie

Het voorzitterschap zet in op een algemene oriëntatie over het besluit tot invoering van een inter-operabele *eCall* en de verordening inzake typegoedkeuring. Dit voorstel zal ervoor zorgen dat vanaf oktober 2015 alle nieuwe typen personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen uitgerust zullen zijn met het 112 *eCall* – systeem. Daarnaast verplicht dit voorstel tot aanpassen van de nodige infrastructuur voor een correcte ontvangst en behandeling van *eCalls* in noodoproepcentrales om de compatibiliteit, interoperabiliteit en continuïteit van *eCall* diensten in de EU te garanderen. Het voorstel kan naar schatting een reductie van 2.500 verkeersdoden in Europa realiseren.

### Stand van zaken

De onderhandelingen over het besluit zijn in januari gestart. Er blijkt aanmerkelijke steun voor het besluit, maar vooralsnog is onduidelijk of een akkoord in maart al haalbaar is.

### Inzet Nederland

Nederland is positief over de verplichte invoering van *eCall* in de Europese Unie. *eCall* kan een bijdrage leveren aan een verbetering van de noodhulp door middel van kortere aanrijtijden bij incidenten, omdat de exacte locatie bekend is. Dit zal naar verwachting leiden tot een reductie van ca. 10–15 dodelijke verkeersslachtoffers per jaar bij 100% invoering. *eCall* kan ook leiden tot betere doorstroming, omdat plaatsen van incidenten eerder vrijgemaakt en opgeruimd worden. De verkeersinformatievoorziening na een incident wordt ook sneller en beter, waardoor vervolgongevallen en vertraging is te voorkomen. Nederland hecht aan de ontwikkeling betrouwbaarder technieken om valse meldingen te vermijden en wil de deadline voor invoering hiervan mede afhankelijk maken.

## Diversen

### **Verordening geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen luchthavens**

– Informatiepunt

Het Voorzitterschap zal de Raad informeren over de afronding van de onderhandelingen over het voorstel voor een verordening over geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen luchthavens. Dit voorstel legt de lidstaten een Europees-rechtelijke verplichting op om de ICAO *Balanced Approach* toe te passen in de afweging om geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen op civiele luchthavens in de Europese Unie in te voeren. Een betere toepassing van de *Balanced Approach* voorkomt dat er internationale conflicten met de luchtvaartmaatschappijen van derde landen ontstaan in de toelating tot luchthavens. De bestaande Nederlandse praktijk kan ongewijzigd worden voortgezet.

De onderhandelingen in triloog hebben een compromistekst opgeleverd waarmee COREPER op 29 januari 2014 heeft ingestemd. Het kabinet kan zich goed vinden in de voorliggende verordening, omdat de vormgeving van maatregelen en de uiteindelijke afweging daarvan een nationale aangelegenheid blijft. Bij het oorspronkelijke voorstel had de Tweede Kamer hieromtrent grote zorgen; het huidige voorstel neemt deze zorg weg.

### **Richtlijn schone energie voor het vervoer.**

– Informatiepunt

Het Voorzitterschap zal de Raad informeren over de laatste stand van zaken met betrekking tot de triloog over de richtlijn schone energie voor het vervoer. Nederland steunt de tekst zoals deze in de algemene oriëntatie in december is vastgelegd, inclusief het schrappen van verplichtingen ten aanzien van de aantallen laadpalen en afstanden. Wel staat Nederland open voor de wens van het Europees Parlement om terug te keren naar de oorspronkelijke deadline van 2020.

### **Richtlijn inzake uitrusting van zeeschepen**

– Informatiepunt

Het Voorzitterschap zal de Raad informeren over de voortgang van de triloog over het voorstel dat tot doel heeft een vereenvoudiging van het regelgevingkader voor de uitrusting van zeeschepen en het verbeteren van de uitvoerings- en handhavingsmechanismen. Nederland steunt op hoofdlijnen het voorstel voor een nieuwe richtlijn, waarover op 10 juni 2013 een algemene oriëntatie tot stand is gekomen. Op 10 februari 2014 vindt een derde informele triloog over de EP amendementen plaats. Het mandaat voor het Voorzitterschap in deze onderhandeling is in Coreper van 5 februari vastgesteld. Op het moment van schrijven zijn er nog enkele discussiepunten met het Parlement: de *electronic tag* als supplement of vervanging van de *wheel mark*, toegang tot of gratis gebruik van normen en standaarden, de lijst van Verdragen waarop de richtlijn van toepassing is en enkele bepalingen over uitvoeringsregelgeving. Nederland is tevreden over de wijze waarop het Grieks voorzitterschap op dit maritiem dossier tot een akkoord poogt te komen.