

GEANNOTEEERDE AGENDA EU TRANSPORTRAAD 11 MAART 2013

Hieronder treft u aan een samenvatting van de onderwerpen op de agenda van de Transportraad van 11 maart 2013.

Tijdens de Transportraad zal een beleidsdebat worden gevoerd over de herziening van de **Verordening voor de rechten van luchtvaartpassagiers**. De Commissie werkt momenteel aan voorstellen om de verordening te verduidelijken en te moderniseren omdat is gebleken dat de huidige regels vaak aanleiding geven tot interpretatieverschillen. Naar verwachting zal de Commissie tijdens de Transportraad de voorstellen voor de herziening presenteren. Nederland staat positief ten opzichte van het verduidelijken en transparanter maken van deze Verordening.

Naar verwachting zal het Ierse Voorzitterschap een algemene oriëntatie willen bereiken op het voorstel tot herziening van de **Verordening melding voorvallen burgerluchtvaart**. Uit een evaluatie is gebleken dat er onvoldoende uniformiteit van meldingen is en een lage meldingsbereidheid door ontoereikende rechtsbescherming van melders. Het voorstel beoogt verbeteringen door te voeren. Deze verbeteringen behelzen:

- meldingen door organisaties die deze meldingen ontvangen bedoeld voor hun eigen interne veiligheids-managementsysteem, worden ook in het systeem opgenomen;
- de verplichting de melding te classificeren conform het Europese systeem van classificatie van meldingen met als doel het verzamelen van meldingen te harmoniseren waardoor informatie beter kan worden geanalyseerd;
- toegang van lidstaten tot de centrale databank zodat zij in de gelegenheid worden gesteld kennis te nemen van voorvallen die zich in hun luchtruim hebben voorgedaan, maar door een meldingsautoriteit in een andere lidstaat zijn gemeld.

Nederland kan instemmen met de algemene oriëntatie mits de onduidelijkheden t.a.v. de instelling van een onafhankelijk lichaam worden weggelaten, de formuleringen van een aantal bepalingen van de verordening wordt verbeterd en ook de vragen die er leven t.a.v. de gevolgen voor de praktijk, voldoende worden beantwoord.

Tevens zal in de Transportraad een beleidsdebat worden gevoerd over het **Vierde Spoorpakket**. Het vierde spoorpakket is één van de voorstellen die is opgenomen in de Single Market Act II (Akte voor de interne markt II).

Het Vierde Spoorpakket komt in grote lijnen neer op:

- verplichte aanbesteding voor alle nieuwe *Public Service Obligation* (PSO)-contracten (openbare dienstcontracten) vanaf 2019;
- huidige niet aanbestede *Public Service Obligation* (PSO)-contracten kunnen uiterlijk tot 31 december 2022 voortduren;
- maximale omvang van concessie is 10 miljoen treinkilometers of een derde van alle openbaar personenvervoer van een land per spoor;
- open toegang voor alle personenvervoerdiensten op het spoor vanaf 1 januari 2018, effectief dienstregeling start december 2019 met mogelijkheid beperking toegang ingeval van verstoring van het economisch evenwicht van de concessie;
- nieuwe voorwaarden om onafhankelijkheid van de infrastructuurbeheerder ten opzichte van de vervoerder te verplichten op gebied van management, toezicht, financiering, human resources, gebouwen etc. Een geïntegreerde holding blijft mogelijk. Europese Commissie zal per 31 december 2024 een evaluatie maken en dan mogelijk voorstellen om mogelijkheid geïntegreerde holding alsnog te schrappen;
- hervorming van het Europees spoorwegagentschap en herschikking bevoegdheidsverdeling veiligheidsinspecties versus Europees Spoorwegagentschap;

Het pakket is pas recent (30 januari 2013) gepresenteerd. Op dit moment worden de voorstellen nog bestudeerd om de gevolgen voor Nederland in beeld te brengen. Nederland is voorstander van

maatregelen om de efficiency te verhogen en de aantrekkelijkheid voor de reiziger te verbeteren en wil kritisch bezien welke regels op Europees niveau nodig zijn en welke bevoegdheden op het niveau van de lidstaten dienen te blijven.

Tenslotte zal de Commissie onder het agendapunt "diversen" de Raad informeren over de laatste stand van zaken bij de invoering van het Europese emissiehandelssysteem voor de luchtvaart (**ETS luchtvaart**). Dit onderwerp komt naar verwachting tevens aan de orde in de Milieuraad van 21 maart 2013.

Herziening Verordening rechten luchtvaartpassagiers

- Beleidsdebat

Naar verwachting zal de Commissie haar voorstellen presenteren voor verduidelijking en modernisering van de Verordening voor de rechten van luchtvaartpassagiers.

Stand van zaken

De voorstellen zijn nog in ontwikkeling. Naar verwachting zal de Europese Commissie tijdens de Transportraad de voorstellen presenteren en toelichten. Gebleken is dat de huidige verordening regelmatig aanleiding geeft tot verschillen in interpretatie. Daarnaast kan de verordening gemoderniseerd worden.

Inzet Nederland

Nederland steunt de verduidelijking en modernisering van de Verordening dus de voorstellen worden positief tegemoet gezien. Uiteraard zullen de voorstellen wel beoordeeld moeten worden om te bepalen of Nederland ermee kan instemmen.

Verordening inzake de melding van voorvallen burgerluchtvaart en tot wijziging verordening (EU) nr 996/2010 en tot intrekking van de Richtlijn 2003/42/EG, Verordening (EG) nr. 1321/2007 van de Commissie en Verordening (EG) nr. 1330/2007 van de Commissie.

- Algemene oriëntatie

Doel van het voorstel is het verbeteren van het meldingssysteem voor voorvallen in de burgerluchtvaart waardoor de toegankelijkheid van lidstaten tot de gegevens en de mogelijkheden voor het uitvoeren van analyses worden vergroot. Hierdoor worden gevaren voor de veiligheid beter opgespoord en, indien relevant, aangepakt.

Uit een evaluatie is gebleken dat er onvoldoende uniformiteit van meldingen is, en bovendien in meerdere landen lage meldingsbereidheid door de ontoereikende rechtsbescherming van melders. Hierdoor zijn echt goede analyses niet mogelijk. Het onderhavige voorstel bevat op deze punten verbeteringen door:

- meldingen door organisaties die deze meldingen ontvangen bedoeld voor hun eigen interne veiligheids-managementsysteem, worden ook in het systeem opgenomen;
- de verplichting de melding te classificeren conform het Europese systeem van classificatie van meldingen met als doel het verzamelen van meldingen te harmoniseren waardoor informatie beter kan worden geanalyseerd;
- toegang van lidstaten tot de centrale data bank (*European Central Repository*), zodat zij in de gelegenheid worden gesteld kennis te nemen van voorvallen die zich in hun luchtruim hebben voorgedaan, maar door een meldingsautoriteit in een andere lidstaat zijn gemeld.
- om deskundigheid en uniformiteit in de analyses te waarborgen wordt voorgesteld een netwerk van veiligheidsdeskundigen op te richten onder voorzitterschap van het *European Aviation Safety Agency* (EASA).

Stand van zaken

Het Ierse voorzitterschap streeft naar een algemene oriëntatie. Dit is een voorlopig standpunt van de Raad over het voorstel, nog voordat het Europees Parlement haar advies heeft uitgebracht.

Inzet Nederland

Nederland vindt het voorstel een goede stap in het verbeteren van het vergaren van meldingen uit lidstaten. Door deze meldingen in één Europese database onder te brengen, kunnen juist door de grote hoeveelheid meldingen trends worden geanalyseerd. Daarnaast worden er eisen gesteld aan de meldingen als zodanig, zoals de classificatie van meldingen. Hierdoor kunnen er betere analyses worden uitgevoerd. Ook de bescherming van de melder lijkt goed te zijn geregeld. Onduidelijk is wat door de Europese Commissie wordt bedoeld met de instelling van een onafhankelijk lichaam voor de naleving van regels rond meldingen en Nederland heeft de Commissie hierover een toelichting gevraagd. Punt van aandacht in de uitvoering is het risico dat de aandacht eenzijdig uitgaat naar dataverzameling ten koste van aandacht voor analyse. Daarnaast zijn er nog enkele onduidelijkheden waarover de Europese Commissie meer duidelijkheid zal worden gevraagd.

Spoorvervoer

Vierde spoorpakket

- beleidsdebat

Op 30 januari 2013 heeft de Commissie de voorstellen van het Vierde spoorpakket gepresenteerd. Op hoofdlijnen behelzen de voorstellen:

- verplichte aanbesteding voor alle nieuwe *Public Service Obligations* (PSO)-contracten (openbare dienstcontracten) vanaf 2019;
- huidige niet-aanbestede *Public Service Obligations* (PSO)-contracten kunnen uiterlijk tot 31 december 2022 voortduren;
- maximale omvang van concessie is 10 miljoen treinkilometers of een derde van alle openbaar personenvervoer van een land per spoor;
- open toegang voor alle personenvervoerdiensten op het spoor vanaf 1 januari 2018, effectief dienstregeling start december 2019 met mogelijkheid beperking toegang ingeval van verstoring van het economisch evenwicht van de concessie;
- nieuwe voorwaarden om onafhankelijkheid van de infrastructuurbeheerder ten opzichte van de vervoerder te verplichten op gebied van management, toezicht, financiering, human resources, gebouwen etc. Een geïntegreerde holding blijft mogelijk. De Europese Commissie zal per 31 december 2024 evaluatie maken en dan mogelijk voorstellen om mogelijkheid geïntegreerde holding alsnog te schrappen;
- hervorming van het Europees spoorwegagentschap en herschikking bevoegdheidsverdeling veiligheidsinspecties versus Europees Spoorwegagentschap.

Met de voorgestelde maatregelen wil de Commissie de efficiency verhogen en de aantrekkelijkheid voor de reizigers vergroten. Het voorstel biedt de mogelijkheid om te komen tot een meer concurrerende vervoersmarkt op Europees niveau.

De termijn tot 31 december 2022 voor huidige niet- aanbestede *Public Service Obligations* (PSO)-contracten zou voor ons land gevolgen hebben voor de voorgenomen concessieverlening voor het hoofdtracé voor de periode 2015-2025. Verder zou de maximering tot eenderde van alle openbaar personenvervoer beperkend kunnen werken voor de bepaling van de aan te besteden concessiegebieden. De nieuwe voorwaarden om onafhankelijkheid van de infrastructuurbeheerder te waarborgen, zouden geen gevolgen hebben voor ons land.

Stand van zaken

Tijdens de Transportraad zal een beleidsdebat plaatsvinden.

Inzet Nederland

Het pakket maakt deel uit van de voorstellen die zijn opgenomen in de Single Market Act II (Akte voor de interne markt II). Het vierde spoorpakket is pas recent (30 januari 2013) gepresenteerd. Op dit moment worden de voorstellen nog bestudeerd om de gevolgen voor Nederland in beeld te brengen. Een BNC-fiche wordt momenteel opgesteld. Nederland is voorstander van maatregelen om de efficiency te verhogen en de aantrekkelijkheid voor de reiziger te verbeteren en wil kritisch bezien welke regels op Europees niveau nodig zijn en welke bevoegdheden op het niveau van de lidstaten dienen te blijven.

DIVERSENPUNTEN

Het Voorzitterschap voorziet dat de Commissie de Raad zal informeren over besprekingen in *International Civil Aviation Organization (ICAO)* verband over de mondiale aanpak van CO2 uitstoot door de luchtvaart (**ETS Luchtvaart**). Ook zal de Commissie naar verwachting de Raad informeren over de laatste stand van zaken bij de besluitvorming over de tijdelijke uitzondering van het EU ETS (emissiehandelssysteem) voor luchtvaart (*Stop the clock*). Dit voorstel beoogt bij te dragen aan constructieve besprekingen vooruitlopend op de ICAO Assemblee in het najaar van 2013. De door de Commissie voorgestelde uitzondering heeft betrekking op vluchten tussen de Europese Economische Ruimte en derde landen. Het betreft een voorstel om tijdelijk niet handhavend op te treden bij overtredingen van specifieke ETS-verplichtingen (CO2-monitoring, rapportage en inleveren emissierechten) ten aanzien van vluchten van en naar derde landen. De Commissie heeft via haar website¹ informatie openbaar gemaakt waarmee aan de hand van verschillende vragen en antwoorden meer inzicht wordt geboden in de praktische gevolgen van het voorstel. Nederland is voorstander van de door de Commissie voorgestelde werkwijze. Ook binnen het Europees Parlement lijkt hier brede steun voor te zijn.

De genoemde ETS-verplichtingen komen voort uit de Europese Richtlijn 2003/87 en zijn nationaal vastgelegd in de Wet milieubeheer. De Europees voorgestelde uitzondering dient ook nationaal navolging te krijgen. De Staatssecretaris zal hiertoe het bestuur van de Nederlandse Emissieautoriteit (NEa) middels beleidsregels conform het Europese voorstel instrueren. Dit bevordert de heldere en correcte afsluiting van het ETS-handelsjaar 2012, waarvoor de werkzaamheden plaatsvinden in de periode januari tot en met mei 2013.

¹ http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/aviation/faq_en.htm