

GEANNOTEEERDE AGENDA EU TRANSPORTRAAD 10 juni 2013

Hieronder treft u aan een samenvatting van de onderwerpen op de agenda van de Transportraad van 10 juni 2013.

Tijdens de Transportraad zal naar verwachting een beleidsdebat worden gevoerd over de herziening van de **verordeningen passagiersrechten luchtvaart**. De herziening bevat regels voor compensatie, verzorging en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten.

Nederland acht de herziening wenselijk en noodzakelijk. Nederland hecht aan een goed evenwicht van de voorgestelde maatregelen waarbij een balans gevonden wordt tussen passagiersbescherming en lasten voor luchtvaartmaatschappijen. Enkele bepalingen in het voorstel moeten hierbij wel kritisch worden bekeken en mogelijk worden aangepast opdat zij geen aanleiding kunnen geven tot nieuwe onduidelijkheid. Nederland zal daarom pleiten om een aantal onduidelijkheden in begrippen en principes, zoals de reikwijdte van buitengewone omstandigheden en die rondom het begrip "aansluitende vlucht", weg te nemen.

Naar verwachting zal het Ierse voorzitterschap een algemene oriëntatie (voorlopig standpunt van de Raad over het voorstel, nog voordat het Europees Parlement haar advies heeft uitgebracht) willen bereiken op het voorstel tot herziening van de **verordening inzake de melding van voorvallen burgerluchtvaart**. Uit een evaluatie van het huidige regime is gebleken dat er onvoldoende uniformiteit van meldingen is en bovendien lage meldingsbereidheid door ontoereikende rechtsbescherming van melders. Hiermee zijn echt goede analyses niet mogelijk. Het onderhavige voorstel bevat op deze punten verbeteringen, zoals het opzetten van een systeem van verplichte en vrijwillige melding van voorvallen en een goede rechtsbescherming van de melder. Nederland kan instemmen met de algemene oriëntatie, nu de onduidelijkheden t.a.v. de instelling van een onafhankelijk lichaam zijn weggenomen, de formulering van een aantal bepalingen van de verordening is verbeterd en ook de vragen die leefden t.a.v. de gevolgen voor de praktijk, voldoende zijn beantwoord.

Tevens streeft het Ierse voorzitterschap naar een algemene oriëntatie op het voorstel voor een **verordening betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen** en het voorstel inzake de **richtlijn voor kentekenbewijzen van motorvoertuigen**. Doel van de voorstellen is het verbeteren van de verkeersveiligheid en het milieu door het harmoniseren en uitbreiden van technische controles langs de weg van voertuigen en aanhangwagens. De voorstellen behoren tot het pakket inzake technische controles van voertuigen dat naast deze voorstellen nog bestaat uit het voorstel voor een verordening betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens ("APK") waarover de Raad reeds in december 2012 een algemene oriëntatie heeft bereikt.

Nederland heeft met name ernstige bedenkingen tegen het voorstel t.a.v. de wegkantcontroles. Het aantal wegkantcontroles wordt onnodig verhoogd. De voorgestelde maatregelen zijn wat Nederland betreft niet proportioneel en leiden tot extra lasten voor burgers en overheid. De doelen van verkeersveiligheid en milieubescherming kunnen langs andere weg beter worden bereikt.

Aan de Raad zal tevens een voortgangsrapportage worden voorgelegd over het **vierde spoorpakket**. Naar verwachting zal de voortgangsrapportage de richtlijn interoperabiliteit van het spoorstelsel betreffen, omdat de behandeling van de andere onderdelen van het vierde spoorpakket nog niet is gestart.

Met het vierde spoorpakket wil de Europese Commissie de interne markt voor binnenlandse diensten voor personenvervoer per spoor openen. Met de technische voorstellen ten aanzien van interoperabiliteit en veiligheid wordt de toelating van spoorwagematerieel en veiligheids certificering op Europees niveau gebracht en worden de taken van het Europees Spoorwegagentschap daartoe

aangepast. Deze technische voorstellen betreffen een vereenvoudigde certificering van spoorwegondernemingen en verantwoordelijkheid van de certificering van voertuigen door het Europese Spoorwegagentschap in plaats van door iedere lidstaat afzonderlijk. Ook worden voorstellen gedaan ter verbetering van de kwaliteit van documenten, de taken van de diverse partijen en de besturing van het spoorwegagentschap.

Nederland verwelkomt de technische voorstellen voor interoperabiliteit en veiligheid, maar toetst deze nog wel op praktische inpasbaarheid en uitvoerbaarheid.

Het Iers voorzitterschap wil een algemene oriëntatie bereiken op het voorstel voor **een richtlijn inzake uitrusting van zeeschepen**. Het voorstel heeft tot doel de uitvoerings- en handhavingsmechanismen ten aanzien van de vereisten voor scheepsuitrusting te verbeteren en het bestaande regelgevingskader voor de uitrusting van zeeschepen te vereenvoudigen. Nederland staat positief tegenover het voorstel. Met de herziening van de huidige richtlijn worden de tekortkomingen, die uit ervaring met de werking van de huidige richtlijn aan het licht zijn gekomen, gecorrigeerd. Wel streeft Nederland er naar om alleen zodanige maatregelen in de richtlijn op te nemen die noodzakelijkerwijs bijdragen aan het te bereiken doel.

Aan de Raad zal eventueel een voortgangsrapportage voorliggen over een wetgevend initiatief (**vereenvoudiging**) **herziening veiligheid passagiersschepen**. De Commissie is voornemens de wetgeving betreffende de veiligheid van passagiersschepen te herzien. De Commissie heeft op het ogenblik nog geen voorstel uitgebracht. Naar verwachting zal de nadruk van het toekomstige voorstel liggen op vereenvoudiging, verduidelijking en uniforme toepassing binnen de EU. Daarnaast zal het voorstel mogelijk uitbreiding beogen van het toepassingsbereik van de bestaande richtlijn. De plannen van de Commissie bestaan voor zover bekend voornamelijk uit het (versneld) aanpassen van bestaande EU-wetgeving, meer nadruk op goede uitvoering en handhaving van bestaande regelgeving en het bevorderen van vrijwillige afspraken met de maritieme sector. Als het voorstel beschikbaar is, zal op de gebruikelijke wijze het oordeel van de regering met de Kamer worden gewisseld (BNC-fiche).

Bovengenoemd voorstel is onderdeel van een breder initiatief van de Commissie ten aanzien van de veiligheid van passagiersschepen. De plannen van de Commissie hierbij bestaan voor zover bekend uit het aanpassen van bestaande EU-wetgeving, het initiëren van aanpassingen van mondiale (IMO-)regelgeving, goede uitvoering en handhaving van bestaande regelgeving en het bevorderen van vrijwillige afspraken met de maritieme sector.

Tevens zal naar verwachting aan de Raad een voortgangsrapportage worden voorgelegd over het voorstel tot **wijziging van de verordening van het GNSS (Global Navigation Satellite System)-Agentschap (GSA)**. Deze wijziging is noodzakelijk omdat de GSA in de toekomst namens de Commissie verantwoordelijkheid zal dragen voor de exploitatie van de Europese systemen voor satellietnavigatie. Deze taak is verankerd in de verordening voor de verdere bouw en exploitatie van de systemen die in de laatste fase van Europese besluitvorming is (GNSS verordening).

Het voorstel voor de GSA-aanpassing voorziet ook in het voorkomen van belangenverstremming tussen exploitatieactiviteiten en de taak van de GSA op het gebied van veiligheidsaccreditatie. Hiervoor krijgen laatstgenoemde activiteiten een zelfstandige positie binnen de activiteiten van de GSA.

Nederland staat positief tegenover het voorstel onder voorwaarde van goedkeuring van het Meerjarig Financieel Kader en van de overkoepelende GNSS verordening. Het voorstel is een logische uitwerking van de beoogde taakverdeling in de exploitatiefase van de Europese GNSS systemen, zoals opgenomen in deze verordening. Vanwege overwegingen van (kosten)efficiëntie steunt Nederland het als zelfstandige activiteit onderbrengen van de accreditatieactiviteiten binnen de GSA, mits de zelfstandigheid van deze activiteit is gegarandeerd. Nederland heeft nog wel een aantal aandachtspunten, zoals de reikwijdte van de aanwijzingen die de Commissie kan geven.

Mogelijk zal er tijdens de Transportraad een oriënterend debat plaatsvinden over het pakket **schone energie voor het vervoer**. Het pakket bestaat uit een mededeling over een Europese strategie voor alternatieve brandstoffen en een voorstel voor de richtlijn betreffende de uitrol van de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen. De strategie geeft een overzicht van maatregelen die de marktontwikkeling van biobrandstoffen bevorderen. De voorgestelde richtlijn beoogt te komen tot een netwerk voor alle alternatieve transportbrandstoffen, onder meer door vaststellen van gemeenschappelijke technische specificaties van de oplaad- en tankpunten (inclusief minimumeisen aan de infrastructuur) en consumenten goed te informeren over het gebruik van deze brandstoffen

Nederland verwelkomt de strategie en het voorstel voor de richtlijn als een goede stap om het gebruik van alternatieve brandstoffen te bevorderen. De strategie ondersteunt het Nederlandse beleid voor alternatieve brandstoffen. Nederland onderschrijft de doelstellingen van de richtlijn om te komen tot gemeenschappelijke technische specificaties van oplaad- en tankpunten en informatieverstrekking aan consumenten. Nederland ondersteunt ook de wens om te komen tot een infrastructuur voor alternatieve brandstoffen. Nederland is echter van mening dat het aan de lidstaten is om het aantal elektrische laadpunten en onderlinge afstand tussen tankpunten van alternatieve brandstoffen vast te stellen.

Tenslotte zal de Commissie onder het agendapunt "**diversen**" de Raad informeren over de laatste stand van zaken bij de onderhandelingen voor een mondiaal systeem voor CO₂-emissiereductie in de luchtvaart en over de laatste stand van zaken met betrekking tot de tijdelijke uitzondering van het EU ETS (emissiehandelssysteem) voor luchtvaart (*Stop the clock*). Dit onderwerp komt naar verwachting tevens aan de orde in de Milieuraad van 18 juni 2013.

Tevens zal naar verwachting onder het agendapunt "diversen" de Litouwse delegatie het werkprogramma van het volgende voorzitterschap voor de tweede helft van 2013 toelichten.

Herziening verordening (EG) Nr. 261/2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten en verordening (EG) 2027/97 van de Raad betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders bij het vervoer van passagiers en hun bagage

- Algemene oriëntatie/ beleidsdebat

De herziening bevat regels voor compensatie, verzorging en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten. De bestaande verordening t.a.v. annulering en instapweigering heeft bijgedragen aan een forse vermindering van annuleringen en instapweigeringen. Vanwege vele onduidelijkheden heeft zij echter ook geleid tot een aanzienlijk aantal klachten, rechtszaken en zaken bij het Hof van Justitie van de Europese Unie over compensatie bij vertraging, de buitengewone omstandigheden en het recht op verzorging en compensatie na een overstap. Doel van de herziening is de handhaving en naleving te verbeteren door het verduidelijken van de kernprincipes en reikwijdte van passagiersrechten. Deze elementen hebben tot onenigheid tussen passagiers en luchtvaartmaatschappijen geleid.

Stand van zaken

Tijdens de Transportraad zal naar verwachting een eerste beleidsdebat plaatsvinden. Gezien het feit dat de behandeling van het voorstel pas recentelijk is opgestart, lijkt het niet haalbaar reeds een algemene oriëntatie te bereiken.

Volgens de eerste indicaties verwelkomen de meeste lidstaten het voorstel omdat hiermee duidelijkheid wordt geboden aan passagiers en sector. Ook de aandacht voor proportionaliteit van het voorstel lijkt positief te worden ontvangen. De meeste lidstaten zullen naar verwachting kritisch kijken naar de precieze impact van het voorstel. Het voorstel ligt voor eerste lezing voor in het Europees Parlement. Het Europees Parlement heeft inmiddels een rapporteur aangewezen. Stemming in de commissie Vervoer en Toerisme (TRAN) van het Europees Parlement staat gepland op 17 september 2013.

Inzet Nederland

Nederland acht de herziening wenselijk en noodzakelijk. Begrijpelijke Europese regels en een uniform niveau van passagiersbescherming zijn essentieel voor een verbetering van de naleving. Nederland hecht daarbij aan meer uniforme handhaving en eenduidige procedures voor het indienen van claims en klachten. Het is van groot belang dat de regels transparant zijn en dat de passagier in staat is om diens recht te halen waar dat noodzakelijk blijkt. Nederland hecht aan een goed evenwicht van de voorgestelde maatregelen waarbij een balans gevonden wordt tussen passagiersbescherming en lasten voor luchtvaartmaatschappijen. Enkele bepalingen in het voorstel moeten hierbij wel kritisch worden bekeken en mogelijk worden aangepast opdat zij geen aanleiding kunnen geven tot nieuwe onduidelijkheid. Nederland zal daarom pleiten om een aantal onduidelijkheden in begrippen en principes, zoals de reikwijdte van buitengewone omstandigheden en die rondom het begrip "aansluitende vlucht", weg te nemen.

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 – dit zijn alle gebeurtenissen die van invloed zouden kunnen zijn op de luchtvaartveiligheid- 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 van het huidige regime is gebleken dat er onvoldoende uniformiteit van meldingen is, en bovendien lage meldingsbereidheid door ontoereikende rechtsbescherming van melders. Hierdoor zijn echt goede analyses niet mogelijk. Het onderhavige voorstel bevat op deze punten verbeteringen. Belangrijke elementen van het voorstel zijn:

- Centraal staat de bescherming van de melder van een voorval; er wordt een onafhankelijk lichaam opgericht dat toeziet op de naleving van de regels over de bescherming van de melders.
- Om deskundigheid en uniformiteit in de analyses te waarborgen wordt bovendien voorgesteld een netwerk van veiligheidsdeskundigen op te richten onder voorzitterschap van het EU agentschap voor veiligheid van de burgerluchtvaart EASA (*European Aviation Safety Agency*).
- Het EU-risicoclassificatiesysteem moet binnen 3 jaar na inwerkingtreding zijn ontwikkeld;
- Er wordt een evaluatiebepaling opgenomen, waarbij de Europese Commissie 5 jaar na inwerkingtreding een rapportage opstelt wat de ervaringen met de nieuwe verordening zijn, of de verordening aan het verwachte doel beantwoordt en welke problemen bij de uitvoering zijn gesignaleerd.
- Er is goed gekeken naar de administratieve lasten. Het voorstel is proportioneel, doordat rekening wordt gehouden met de grootte van de organisatie.

Stand van zaken

Naar verwachting zal het Ierse voorzitterschap proberen een algemene oriëntatie op het voorstel te bereiken. Tijdens de Transportraad op 11 maart 2013 heeft de Raad kennis genomen van een voortgangsrapportage over het voorstel. Op moment van schrijven zijn de besprekingen nog aan de gang en beweegt het dossier zich in voor Nederland gunstige richting. In tegenstelling tot het aanvankelijke voorstel van de Europese Commissie wordt de lijst van voorvallen opgesteld volgens de uitvoeringshandelingen en niet de gedelegeerde handelingen. Dit betekent dat de lijst nog wordt vastgesteld in samenwerking met de lidstaten. Daarnaast is er een goede overgangsregeling opgenomen van 24 maanden.

De meeste lidstaten staan positief tegenover het voorstel, met name omdat de melder beter wordt beschermd en de analyse van data wordt verbeterd. Wel vragen de lidstaten om aandacht voor de uitvoering en voor aansluiting bij andere regelgeving.

Het voorstel ligt voor eerste lezing voor in het Europees Parlement. Het Europees Parlement heeft een rapporteur aangewezen. Stemming in het Europees Parlement is voorlopig voorzien in het najaar van 2013. In 2010 heeft het Europees Parlement een eigen onderzoek verricht naar de huidige regelgeving omtrent melding voorvallen in de burgerluchtvaart. De aanbevelingen uit dat onderzoek zijn in grote lijnen overgenomen in het voorstel van de Europese Commissie.

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. In het oorspronkelijke voorstel van de Commissie was onduidelijk wat de Commissie bedoelde met de instelling van een onafhankelijk lichaam voor de naleving van regels rond meldingen. Dit is nu verduidelijkt. Ook zijn de formuleringen van een aantal bepalingen van de verordening verbeterd en de vragen die leefden t.a.v. de gevolgen voor de praktijk beantwoord. Als specifiek punt wordt meegenomen dat de bijlagen bij de verordening, waarin wordt aangegeven welke informatie moet worden gemeld, nog nader worden bepaald conform procedure uitvoeringshandelingen. Nederland kan instemmen met de algemene oriëntatie.

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 en wijziging van richtlijn 1999/37/EG van de Raad inzake de **kentekenbewijzen van motorvoertuigen**

- Algemene oriëntatie

Doel van het voorstel voor een verordening betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in de Unie aan het verkeer deelnemen, is het verbeteren van de verkeersveiligheid en het milieu door het harmoniseren en uitbreiden van technische controles langs de weg van voertuigen en aanhangwagens. Het voorstel bevat een forse verhoging van het aantal wegkantinspecties van commerciële zware voertuigen, een uitbreiding van wegkantinspecties naar de categorie van lichte bedrijfswagens en aanhangwagens tot 3500 kg en implementatie van risicogestuurde controles, zodanig dat vooral de slecht presterende transportbedrijven aangehouden worden.

Het voorstel tot wijziging van richtlijn 1999/37/EG van de Raad inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen beoogt een betere handhaving van de technische controles en de technische controles langs de weg, met name wanneer de technische staat van een voertuig een dreigend risico voor de verkeersveiligheid vormt, door middel van maatregelen zoals de tijdelijke intrekking of de permanente annulering van de inschrijving van een voertuig.

De voorstellen maken onderdeel uit van het pakket inzake technische controles van voertuigen dat bestaat uit drie voorstellen waarmee de Commissie de verkeersveiligheid en het milieu wil verbeteren. Het derde voorstel uit het pakket is het voorstel voor een verordening betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot intrekking van richtlijn 2009/40/EG.

Stand van zaken

Het voorzitterschap streeft naar een algemene oriëntatie voor beide voorstellen. Het is onduidelijk of dit voor het voorstel inzake de kentekenbewijzen gaat lukken, vanwege de beperkte tijd die hiervoor nog is. Over het derde voorstel uit het pakket, het voorstel voor een verordening betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens heeft de Transportraad op 20 december 2012 reeds een algemene oriëntatie bereikt.

Het dossier betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in de Unie aan het verkeer deelnemen is nog volop in beweging, waarbij er sprake lijkt te zijn van voor Nederland gunstige ontwikkelingen.

Nederland trekt, net als bij de onderhandelingen over het voorstel voor een verordening betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens, gezamenlijk op met andere kritische landen. Vrijwel alle lidstaten hebben grote moeite met een forse toename van het aantal controles langs de weg.

Het oordeel van het Europees Parlement is nog niet bekend. Het Europees Parlement is in januari 2013 begonnen met de behandeling van het gehele pakket met voorstellen. Naar verwachting zal het Europees Parlement in juni zijn standpunt in eerste lezing vaststellen. Daarna pas zullen de onderhandelingen tussen de Raad en het Europees Parlement worden opgestart om tot een compromis te komen.

Inzet Nederland

Nederland heeft ernstige bedenkingen tegen de voorstellen. Het aantal wegkantcontroles wordt onnodig verhoogd. Het uitbreiden van het aantal technische controles langs de weg betekent een enorme extra inzet van handhavende instanties. De verhoging van de frequentie van controles

langs de weg in combinatie met een uitbreiding van de controles naar nieuwe voertuigcategorieën brengt hoge kosten met zich mee. Positief is Nederland over het harmoniseren van de inhoud en methoden van de technische controles langs de weg.

Vierde spoorpakket

- Voortgangsrapportage (interoperabiliteit)

Met het vierde spoorpakket wil de Europese Commissie de interne markt voor binnenlandse diensten voor personenvervoer per spoor openen. Het voorstel bestaat uit drie pijlers: voorstellen om de onafhankelijkheid van de infrastructuurbeheerder ten opzichte van de vervoerders te garanderen (governance infrastructuurbeheerder), voorstellen om de markt voor binnenlands spoorvervoer verder te openen (marktopening nationaal personenvervoer) en voorstellen ten aanzien van interoperabiliteit en veiligheid en taken van het spoorwegagentschap ERA (technische voorstellen).

Onderdeel hiervan betreffen de technische voorstellen ten aanzien van interoperabiliteit en veiligheid wordt de toelating van spoorwegmaterieel en veiligheidscertificering op Europees niveau gebracht en worden de taken van het Europees Spoorwegagentschap daartoe aangepast. Deze technische voorstellen betreffen een vereenvoudigde certificering van spoorwegondernemingen en verantwoordelijkheid van de certificering van voertuigen door het Europees Spoorwegagentschap in plaats van door iedere lidstaat afzonderlijk. Ook worden voorstellen gedaan ter verbetering van de kwaliteit van documenten, de taken van de diverse partijen en de besturing van het spoorwegagentschap.

Stand van zaken

Naar verwachting zal aan de Raad een voortgangsrapportage worden voorgelegd over de richtlijn interoperabiliteit van het spoorstelsel. De andere technische onderdelen van het vierde spoorpakket zullen naar verwachting op zijn vroegst na de zomer op de agenda komen. De beide andere pijlers van het vierde spoorpakket: opening nationale personenvervoermarkt en *governance* infrastructuurbeheerder, zullen naar verwachting op zijn vroegst aan het eind van het jaar aan de orde komen.

Tijdens de Transportraad op 11 maart 2013 vond een oriënterend debat plaats over het voorstel voor een richtlijn interoperabiliteit van het spoorstelsel. Een grote meerderheid van de lidstaten gaf tijdens het debat aan in het algemeen de doelstelling van het voorstel over interoperabiliteit te steunen om tot grotere efficiëntie in de bestaande procedures te komen, maar toonde bezorgdheid over de precieze uitwerking van het voorstel. Inmiddels zijn er tekstwijzigingen in voorbereiding waarbij de rol van de nationale veiligheidsautoriteiten wordt vergroot teneinde de geuite bezwaren weg te nemen. Het voorstel ligt voor eerste lezing voor in het Europees Parlement. Het Europees Parlement heeft inmiddels rapporteurs aangewezen. Stemming in de commissie Vervoer en Toerisme (TRAN) van het Europees Parlement staat gepland op 26 november 2013.

Inzet Nederland

Nederland is positief gestemd over de technische voorstellen over interoperabiliteit en veiligheid, maar toetst deze nog wel op praktische inpasbaarheid en uitvoerbaarheid. Voor wat betreft de verdeling van bevoegdheden tussen de nationale veiligheidsinstanties en het Europees spoorwegagentschap, heeft de Commissie gekozen voor een samenwerkingsmodel. Die samenwerking moet volgens Nederland ook bij de uitwerking van het model gestalte krijgen. Daarbij kan de uiteindelijke vergunningverlening bij het Europees spoorwegagentschap liggen. Randvoorwaarde voor Nederland is dat er geen extra administratieve lasten ontstaan voor spoorbedrijven voor de afgifte van vergunningen. Ten aanzien van de goedkeuring van spoorwegmaterieel vallen wat Nederland betreft alleen de hoofdspoorwegen onder het toepassingsbereik van de interoperabiliteits- en veiligheidsrichtlijnen.

Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake uitrusting van zeeschepen en tot intrekking van richtlijn 96/98/EG

- Algemene oriëntatie

Het voorstel heeft tot doel de uitvoerings- en handhavingsmechanismen ten aanzien van de vereisten voor scheepsuitrusting te verbeteren en het regelgevingskader voor de uitrusting van zeeschepen te vereenvoudigen. Met de verbetering van de uitvoerings- en handhavingsmechanismen wordt beoogd een goede werking van de interne markt voor scheepsuitrusting te waarborgen, te zorgen voor een hoog veiligheidsniveau op zee en het voorkomen van verontreiniging door schepen. Bij het vereenvoudigen van de desbetreffende regelgeving, wordt gewaarborgd dat de eisen die de *International Maritime Organization* (IMO) stelt op een geharmoniseerde wijze binnen de EU worden toegepast en geïmplementeerd. Dit draagt bij aan de voorwaarden die nodig zijn voor het behouden of verbeteren van de concurrentiepositie van de industrie binnen de Unie.

Stand van zaken

Het Iers voorzitterschap streeft naar verwachting naar een algemene oriëntatie. In het algemeen staan de lidstaten positief tegenover het voorstel. Wel is er veel discussie over het markttoezicht in relatie tot de specifieke kenmerken van de maritieme sector, en over de voorstellen op het gebied van uitvoerings- en gedelegeerde handelingen. Het voorstel ligt voor eerste lezing voor in het Europees Parlement. Het Europees Parlement heeft een rapporteur aangewezen. Stemming in de commissie Vervoer en Toerisme (TRAN) van het Europees Parlement staat gepland op 9 juli 2013, plenaire stemming vindt naar verwachting plaats in september 2013.

Inzet Nederland

Nederland staat positief tegenover het voorstel. Met de herziening van de huidige richtlijn worden de tekortkomingen, die uit ervaring met de werking van de huidige richtlijn aan het licht zijn gekomen, gecorrigeerd. Die zwakke punten liggen met name op het terrein van de uitvoering en handhaving, veelal in relatie tot de kwaliteit van en controle op de keuringsinstanties, de verplichtingen van de marktdeelnemers (fabrikanten, importeurs, distributeurs) en de doeltreffendheid van het markttoezicht (vrijwaringsclausule-mechanisme). Wel streeft Nederland er naar om alleen zodanige maatregelen in de richtlijn op te nemen, die noodzakelijkerwijs bijdragen aan het te bereiken doel. De proportionaliteit van de gedelegeerde en uitvoeringshandelingen verdient hierbij met name de aandacht.

Wetgevend initiatief (vereenvoudiging) herziening veiligheid passagiersschepen

- Voortgangsrapportage

De Commissie is voornemens de wetgeving te herzien betreffende de veiligheid van passagiersschepen.

Stand van zaken

De Commissie heeft nog geen voorstel uitgebracht. Naar verwachting zal de nadruk van het toekomstige voorstel liggen op vereenvoudiging, verduidelijking, en uniforme toepassing binnen de EU. Daarnaast zal het voorstel mogelijk uitbreiding beogen van het toepassingsbereik van de bestaande richtlijn. Bovengenoemd voorstel is onderdeel van een breder initiatief van de Commissie ten aanzien van de veiligheid van passagiersschepen. De plannen van de Commissie hierbij bestaan voor zover bekend uit het aanpassen van bestaande EU-wetgeving, het initiëren van aanpassingen van mondiale (*International Maritime Organization*-)regelgeving, goede uitvoering en handhaving van bestaande regelgeving en het bevorderen van vrijwillige afspraken met de maritieme sector.

Inzet Nederland

Nederland zal het uiteindelijke wetgevende voorstel van de Commissie op de gebruikelijke wijze beoordelen. Nederland staat in ieder geval positief tegenover een eventuele vereenvoudiging van regelgeving en verlaging van de administratieve lasten. Bij het bredere initiatief aangaande veiligheid passagiersschepen zal Nederland per (voorgestelde) maatregel beoordelen of deze gesteund kan worden. Nederland kan het algemene streven naar verhoging van de veiligheid van passagiersschepen steunen. Nederland zal hierbij wel aangeven dat maatregelen moeten zijn gebaseerd op degelijk (ongevals-)onderzoek, en dat geen overhaaste maatregelen moeten worden genomen na een ongeval. Daarnaast mag proportionaliteit ten aanzien van kosten niet uit het oog worden verloren.

Horizontale en intermodale vraagstukken

Wijziging verordening GNSS-Agentschap

- Voortgangsrapportage/ (mogelijk) algemene oriëntatie

Op dit moment zijn er twee voorstellen voor verordeningen op het gebied van de Europese satellietnavigatiesystemen (Galileo en EGNOS, GNSS (*Global Navigation Satellite System*)) die met elkaar samenhangen:

- het voorstel voor een verordening inzake de implementatie en exploitatie van de Europese satellietnavigatiesystemen en
- het voorstel tot wijziging van de verordening van het GNSS-agentschap (GSA).

Het eerste voorstel legt het toekomstige bestuur van de exploitatiefase voor de Europese programma's vast en voorziet in een verantwoordelijkheid voor de GSA voor de exploitatie van het systeem. Hierdoor dient de huidige taak van de GSA op het gebied van veiligheidsaccreditatie (oordeel over de mate waarin wordt voldaan aan vooraf geformuleerde veiligheidseisen) meer onafhankelijk te worden verankerd om belangenverstremgeling te voorkomen. Het tweede voorstel dient hiertoe. De Commissie kiest ervoor om veiligheidsaccreditatie een zelfstandige en onafhankelijke taak binnen de GSA te maken. Het voorstel beoogt deze onafhankelijkheid te realiseren door de *Security Accreditation Board* (SAB) een positie te geven die vergelijkbaar is met de *Directeur* en de *Administrative Board*. Verder krijgt de *Security Accreditation Board* de bevoegdheid om de eigen planning van activiteiten en de rapportages vast te stellen.

Stand van zaken

Gezien het feit dat de behandeling van het voorstel pas recentelijk is opgestart, zal naar verwachting aan de Raad een eerste voortgangsrapportage worden voorgelegd, of zal het punt van de agenda worden gehaald. Het lijkt niet haalbaar reeds een algemene oriëntatie te bereiken.

De meeste lidstaten staan positief tegenover het voorstel, maar vragen aandacht voor de voorgestelde uitbreiding van capaciteit van de GSA en de onafhankelijkheid van de *Security Accreditation Board*. Het voorstel tot wijziging van de verordening van de GSA ligt voor eerste lezing voor in het Europees Parlement. Het voorstel wordt in het Europees Parlement behandeld in de commissie Industrie, onderzoek en energie (ITRE). Er is nog geen rapporteur aangewezen.

Over het voorstel voor een verordening inzake de implementatie en exploitatie van de Europese satellietnavigatiesystemen is reeds overeenstemming met het Europees Parlement bereikt. Het zal spoedig aan de Raad worden voorgelegd voor een politiek akkoord.

Inzet Nederland

Nederland staat positief tegenover het voorstel onder voorwaarde van goedkeuring van het Meerjarig Financieel Kader en de GNSS verordening. Het voorstel is een logische uitwerking van de beoogde taakverdeling in de exploitatiefase van de Europese GNSS systemen. Door de te wijzigen taken van de GSA in de nieuwe GNSS verordening zou een belangentegenstelling kunnen

ontstaan tussen accreditatieactiviteiten en de verantwoordelijkheid voor exploitatie. Vanwege overwegingen van (kosten)efficiëntie steunt Nederland het als zelfstandige activiteit onderbrengen van de accreditatieactiviteiten binnen de GSA. Nederland heeft nog wel een aantal aandachtspunten, zoals de reikwijdte van de aanwijzingen die de Commissie kan geven.

Schone energie voor het vervoer

- (Mogelijk) oriënterend debat

Het pakket schone energie voor het vervoer bestaat uit een mededeling over een Europese strategie voor alternatieve brandstoffen en een voorstel voor de richtlijn betreffende de uitrol van de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen. De strategie geeft een overzicht van maatregelen die de marktontwikkeling van biobrandstoffen bevorderen. De voorgestelde richtlijn beoogt te komen tot een netwerk voor alle alternatieve transportbrandstoffen, onder meer door vaststellen van gemeenschappelijke technische specificaties van de oplaad- en tankpunten en consumenten goed te informeren over het gebruik van deze brandstoffen.

Stand van zaken

Mogelijk vindt er tijdens de Transportraad een oriënterend debat over het pakket schone energie voor het vervoer plaats.

Tijdens de Transportraad van 11 maart 2013 heeft de Commissie de mededeling en het voorstel voor de richtlijn gepresenteerd, en vond een eerste gedachtewisseling plaats. In de Raad was er brede steun voor de doelstellingen van het pakket. Ook was er veel steun voor het voorstel voor gemeenschappelijke standaarden. Verschillende lidstaten gaven aan problemen te hebben met de voorgestelde termijnen, en de bindende doelstellingen ten aanzien van infrastructuur. Ook werd er gevraagd om meer vrijheid bij het bepalen van de invulling op nationaal niveau, en verruiming van de omzettingstermijn.

Het voorstel ligt voor eerste lezing voor in het Europees Parlement. Het Europees Parlement heeft inmiddels een rapporteur aangewezen. Stemming in de commissie Vervoer en Toerisme (TRAN) van het Europees Parlement staat gepland op 14 november 2013.

Inzet Nederland

Nederland verwelkomt de strategie en het voorstel voor de richtlijn als een goede stap om het gebruik van alternatieve brandstoffen te bevorderen. Nederland vindt het belangrijk dat zoveel mogelijk van deze alternatieve brandstoffen afkomstig zijn van duurzame hernieuwbare energiebronnen. De strategie ondersteunt het Nederlandse beleid voor alternatieve brandstoffen. Nederland onderschrijft de doelstellingen van de richtlijn om te komen tot gemeenschappelijke technische specificaties van oplaad- en tankpunten en informatieverstrekking aan consumenten. Nederland ondersteunt ook de wens om te komen tot een infrastructuur voor alternatieve brandstoffen. Nederland is echter van mening dat het aan de lidstaten is om het aantal elektrische laadpunten en onderlinge afstand tussen tankpunten van alternatieve brandstoffen vast te stellen. Nederland maakt ook bezwaar tegen de verplichting in de richtlijn om de uitrol van de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen te realiseren. Nederland is van mening dat private *stakeholders* deze infrastructuur moeten gaan bouwen en betalen. Het is aan de lidstaten zelf om te beslissen of het noodzakelijk is dit te stimuleren. Daarnaast zijn er voor Nederland nog een aantal aandachtspunten, zoals snelle start en afronding van het proces van het vaststellen van technische specificaties voor de elektrische oplaadpunten en tankpunten voor alternatieve brandstoffen en algemene veiligheidsstandaarden voor de opslag, het transport en tankstations.

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 (marktconform systeem vergelijkbaar met EU ETS). Ook zal de Commissie naar verwachting de Raad informeren over de laatste stand van zaken over de tijdelijke uitzondering van het EU ETS (emissiehandelssysteem) voor luchtvaart (*Stop the clock*). Dit onderwerp komt naar verwachting tevens aan de orde in de Milieuraad van 18 juni 2013.

Tevens zal onder het agendapunt 'diversen' de Litouwse delegatie het werkprogramma voor de tweede helft van 2013 toelichten.