

Vergaderjaar 2008–2009

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

21 109

Uitvoering EG-Richtlijnen

Nr. 181

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 26 september 2008

Hierbij stuur ik u, mede namens de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, ten behoeve van het Algemeen Overleg op 30 september 2008 met de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat:

- De geannoteerde agenda van de Transportraad van 9 oktober 2008;
- Een overzicht van de stand van zaken van EU-dossiers op het terrein van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat¹.
- Een brief over de stand van zaken van het SESAR-project. (Kamerstuk 21 501-33, nr. 182)

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

**GEANNOTEEERDE AGENDA TRANSPORT, TELECOM EN
ENERGIERAAD
9 OKTOBER 2008
ONDERDEEL TRANSPORT**

Hieronder vindt u een samenvatting van de Nederlandse inzet op de onderwerpen van de Transportraad van 9 oktober aanstaande. Overigens worden over de meeste onderwerpen momenteel nog onderhandelingen gevoerd in Brussel.

Het Franse Voorzitterschap beoogt Raadsconclusies aan te nemen over het pakket groen vervoer. In de Raadsconclusies onderschrijven de lidstaten de noodzaak voor het verduurzamen van het vervoer. Ook het principe van het internaliseren van de externe kosten in de vervoersmodaliteiten wordt onderschreven. Ik verwacht akkoord te kunnen gaan met deze Raadsconclusies. Het voorstel tot wijziging van de Eurovignetrichtlijn zal deze Transportraad niet besproken worden. De verwachting is dat het Franse Voorzitterschap dit voorstel agendeert voor de Transportraad van december 2008.

Met betrekking tot de richtlijn inzake de grensoverschrijdende handhaving van verkeersveiligheid zal een debat plaatsvinden over de rechtsgrondslag. In de Raadswerkgroep is discussie ontstaan over de vraag of dit voorstel wel onder de eerste pijler van het EG-verdrag thuishoort. Voor is het van belang dat er, in het kader van het verbeteren van de verkeersveiligheid, spoedig een akkoord wordt bereikt.

Op het gebied van luchtvaart streeft het Voorzitterschap naar het aannemen van Raadsconclusies over het Europese voorstel voor het onderbrengen van de luchtvaart in het emissiehandelsstelsel in relatie tot derde landen. Het Europese zelf staat niet ter discussie. Het lijkt erop dat ik deze Raadsconclusies kan ondersteunen. De Raad zal tevens een mandaat aannemen dat de Commissie machtigt om te onderhandelen met Libanon over een luchtvaartakkoord. Ik kan akkoord gaan met dit mandaat.

Belangrijk onderwerp op de Transportraad betreft een besluit over de start van de ontwikkelingsfase van het SESAR-project. Ik kan dit besluit ondersteunen.

Tevens streeft het Voorzitterschap een akkoord te bereiken op een technische wijziging van de verordening inzake de gemeenschappelijke onderneming van SESAR. Ook dit kan ik ondersteunen.

Tenslotte staan er twee maritieme onderwerpen uit het derde pakket maritieme veiligheid geagendeerd: het voorstel voor een richtlijn betreffende de naleving van vlaggenstaatverplichtingen en het voorstel voor een richtlijn betreffende de wettelijke aansprakelijkheid en financiële zekerheden van scheepseigenaren. Over beide voorstellen heeft de Raad nog geen overeenstemming bereikt. Het Franse Voorzitterschap zoekt nu naar een oplossing. Tijdens de informele Transportraad van 1-2 september 2008 heeft Nederland aangegeven constructief te willen meewerken aan een oplossing.

Intermodale vraagstukken

Pakket duurzaam vervoer – Raadsconclusies

Het Franse Voorzitterschap streeft naar het aannemen van Raadsconclusies over het pakket duurzaam vervoer. Dit pakket bestaat uit de mededeling «Strategie voor de internalisering van de externe kosten van

vervoer», een mededeling over geluidsreducerende maatregelen voor bestaand spooormateriaal en een voorstel voor de wijziging van de Eurovignetrichtlijn. De Raadsconclusies gaan in op de eerste twee voorstellen. Het voorstel tot herziening van de Eurovignetrichtlijn zal waarschijnlijk besproken worden tijdens de Transportraad van december 2008. In de Raadsconclusies onderschrijven de lidstaten de noodzaak voor het verduurzamen van het vervoer. Ook het principe van het internaliseren van de externe kosten wordt onderschreven. Op het gebied van spoor-geluid wordt de mededeling van de Commissie verwelkomd. De Raadsconclusies nodigen de Commissie uit om verschillende acties te ondernemen, onder meer om een debat op te starten over het vervolg van het Witboek Transport (dat in 2010 afloopt), te komen met nadere voorstellen op het gebied van het internaliseren van de externe kosten, strengere eisen te stellen op het gebied van bronbeleid, te komen met het Actieplan voor intelligente transportsystemen en het Actieplan voor stedelijke mobiliteit en nadere voorstellen te doen op het gebied van het reduceren van het spoorlawaai.

Stand van zaken

De Raadsconclusies worden op moment van schrijven nog besproken. De lidstaten lijken in algemene zin akkoord te kunnen gaan met de Raadsconclusies maar, zoals vaker met Raadsconclusies, zijn het nog niet eens over de precieze bewoordingen van een aantal zinsneden.

Inzet Nederland

Nederland kan akkoord gaan met Raadsconclusies. De voorgestelde tekst sluit in algemene zin aan op de Nederlandse inzet. Nederland kan het principe van het internaliseren van de externe kosten in de vervoersmodaliteiten ondersteunen. Het traject naar het internaliseren van externe kosten moet echter wel deel uitmaken van een bredere, geïntegreerde aanpak waarbij een mix van instrumenten gebruikt wordt, zoals bronbeleid en het investeren in kennis en innovatie. Ook dient bij de keuze van het doorberekenen van de externe kosten nauwkeurig in kaart te worden gebracht wat de feitelijke effecten van de maatregelen zullen zijn. Meer specifiek voor de binnenvaart heeft Nederland aangegeven dat eventuele voorstellen voor deze sector bestaande institutionele kaders dienen te respecteren.

Gevolgen voor Nederland

De Raadsconclusies zelf hebben geen gevolgen voor Nederland. De beoordeling van mogelijke nadere voorstellen hangt af van de wijze waarop de Commissie deze voorstellen zal vormgeven. Mogelijke extra lasten voor de vervoerssector zullen hierbij in het oog worden gehouden.

Landvervoer

Richtlijn betreffende grensoverschrijdende handhaving verkeersveiligheid

– Debat

Over de richtlijn betreffende de grensoverschrijdende handhaving verkeersveiligheid zal een debat plaatsvinden over de rechtsgrondslag. Deze ontwerp-richtlijn beoogt het begaan van bepaalde verkeersovertredingen (snelheid, alcohol, gordel en roodlichtnegatie) door EU-burgers in een andere lidstaat aan te pakken door de uitwisseling van naam en adresgegevens van kentekenhouders voor te schrijven. Het land waar de overtreiding is begaan zal een boete opleggen aan de houder van een voertuig waarmee een overtreiding is begaan. Tijdens de behandeling van het voorstel in de Raadswerkgroep is discussie ontstaan over de gekozen rechtsgrondslag van het voorstel. Een aantal lidstaten is van mening dat

de ontwerprichtlijn duidelijke raakvlakken heeft met de derde pijler van het EG-verdrag vanwege de strafrechtelijke aspecten van het voorstel.

Stand van zaken

Het voorstel is nog niet inhoudelijk besproken. De discussie heeft zich geconcentreerd op de vraag over de rechtsgrondslag.

Inzet Nederland

Voor Nederland staat, in het kader van het verbeteren van de verkeersveiligheid, het bereiken van een akkoord voorop. Mede in het licht van een advies van de Juridische Dienst van de Raad over de rechtsgrondslag zullen de verschillende opties moeten worden bestudeerd om te beoordelen op welke wijze snel tot het gewenste resultaat kan worden gekomen. Daarbij is het voor Nederland van belang dat de bestaande technische infrastructuur voor de uitwisseling van gegevens (Eucaris) met enkele buurlanden gehandhaafd kan blijven. Indien gekozen wordt voor een oplossing in de derde pijler zou dit kunnen betekenen dat het onderwerp verder behandeld zal worden in de Raad Justitie en Binnenlandse Zaken (JBZ-Raad).

Gevolgen voor Nederland

De discussie over de te volgen procedure heeft geen directe gevolgen voor Nederland.

Luchtvaart

Europees emissiehandelsysteem voor de luchtvaart in relatie tot derde landen

– Raadsconclusies

Het Franse Voorzitterschap streeft naar het aannemen van Raadsconclusies over het emissiehandelsysteem voor de luchtvaart in relatie tot derde landen. Deze Raadsconclusies moeten gezien worden tegen de achtergrond van de discussie die momenteel in ICAO wordt gevoerd over het Europese emissiehandelsysteem voor de luchtvaart. Derde landen hebben zich in ICAO meerdere malen uitgesproken tegen eenzijdig opgelegde deelname aan het Europese emissiehandelssysteem.

In de huidige Raadsconclusies wordt de Commissie verzocht om met derde landen de mogelijkheden van equivalente maatregelen te onderzoeken. Daarnaast wordt de werkgroep luchtvaart en klimaat onder ICAO opgeroepen om met vergaande voorstellen te komen die een bijdrage kunnen leveren aan de internationale klimaatonderhandelingen. Het Europese voorstel zelf staat niet ter discussie in de Raadsconclusies.

Stand van zaken

De Raadsconclusies worden op moment van schrijven nog besproken.

Inzet Nederland

Nederland lijkt te kunnen instemmen met de Raadsconclusies. Voor Nederland is het van belang dat zo veel mogelijk derde landen zich aansluiten bij het Europese emissiehandelssysteem voor de luchtvaart al dan niet door het toepassen van een vergelijkbaar systeem. Dit bevordert het mondiale *level playing field* en draagt bij aan een mondiale reductie van de broeikasgasemissies van de luchtvaart.

Gevolgen voor Nederland

De Raadsconclusies zelf hebben geen gevolgen voor Nederland.

Onderhandelingsmandaat luchtvaartakkoord Libanon

– *Aanname*

Het voorstel heeft tot doel de Commissie een mandaat te verschaffen om de onderhandelingen te starten met Libanon over een luchtvaartakkoord. Dit luchtvaartakkoord past binnen het streven om een Europees – Mediterraan luchtvaartruim te creëren, waarbij – naast het verkrijgen van vrije markttoegang – naar convergentie met Europese regelgeving wordt gestreefd. In dit kader heeft de Europese Unie bijvoorbeeld reeds een akkoord afgesloten met Marokko en is een mandaat verschaft aan de Commissie om met Jordanië en Israël te onderhandelen.

Stand van zaken

Over het onderhandelingsmandaat lijkt overeenstemming te bestaan.

Inzet Nederland

Nederland is akkoord met het verlenen van een mandaat aan de Commissie om de onderhandelingen te starten met Libanon. Dit past binnen het beleid om met buurlanden dergelijke brede luchtvaartakkoorden af te sluiten.

Gevolgen voor Nederland

Het beoogde luchtvaartakkoord doet niets af aan de reeds verkregen markttoegang op basis van de bilaterale luchtvaartovereenkomst tussen Nederland en Libanon. Het akkoord zal op bepaalde gebieden leiden tot meer markttoegang naarmate de convergentie met Europese regelgeving toeneemt.

SESAR

- *Aanname van een Raadsresolutie*
- *Algemene oriëntatie op de wijziging van de verordening inzake de Gemeenschappelijke Onderneming*

Het Voorzitterschap streeft naar het aannemen van een Raadsresolutie waarin een besluit genomen wordt over de start van de ontwikkelingsfase van het SESAR-project. De basis voor de overgang naar deze fase is het onlangs opgeleverde SESAR Masterplan.

Het SESAR-project beoogt technologische harmonisatie en innovatie van de huidige luchtverkeersleidingsystemen in Europa te realiseren. Aldus zouden aanzienlijke kostenbesparingen moeten worden gerealiseerd, wordt de capaciteit vergroot en nemen de betrouwbaarheid en veiligheid van het luchtverkeer toe. Bovendien kan SESAR bijdragen aan een vermindering van de impact die vluchten hebben op het milieu. Het project valt uiteen in een definitiefase (2004–2008), een ontwikkelingsfase (2008–2013) en een implementatiefase (2014–2020 ev). In de ontwikkelingsfase worden de basistechnologieën uit het onlangs opgeleverde SESAR Masterplan ontwikkeld en gevalideerd. Daartoe is een Gemeenschappelijke Onderneming (GO) opgericht, met de Europese Gemeenschap en Eurocontrol als stichtende leden. De GO bestaat uit een Raad van Bestuur en een uitvoerend directeur. De kosten van deze fase zijn begroot op € 2,1 miljard, gelijkmatig te verdelen over de Gemeenschap, Eurocontrol en deelnemende sectorpartijen.

Daarnaast beoogt het Voorzitterschap een akkoord te bereiken over een technische wijziging van de verordening inzake de Gemeenschappelijke Onderneming. Deze wijziging heeft als belangrijkste gevolg dat de SESAR GO niet langer onder de Belgische wet valt maar een Europese organisatie wordt. Dit brengt onder meer fiscale voordelen met zich mee.

Stand van zaken

Over de Raadsresolutie en over de wijziging van de verordening inzake de Gemeenschappelijke Onderneming bestaat overeenstemming.

Inzet Nederland

Nederland steunt de Raadsresolutie die het startschot geeft voor ontwikkelingsfase. Voor Nederland zijn in de besluitvorming over de start van de ontwikkelingsfase van het SESAR project de volgende voorwaarden van doorslaggevend belang:

- de ontwikkelingsactiviteiten van het project beginnen pas nadat de onderhandelingen met de sectorpartijen over hun lidmaatschap en (financiële) bijdrage tegen het einde van 2008 succesvol zijn afgerond;
- de GO dient te beschikken over een duidelijke procedure voor het beheer van de risico's die aan het project verbonden zijn;
- de Commissie zal moeten rapporteren over de maatregelen die worden genomen om deze risico's te ondervangen.

Deze punten zijn mede op aandringen van Nederland inmiddels opgenomen in de Raadsresolutie.

Nederland steunt tevens de wijziging van de verordening van de GO.

Gevolgen voor Nederland

Invoering van een nieuwe generatie Europese luchtverkeersleidings-systemen zal ook voor Nederland leiden tot verbetering van de benutting van het luchtruim. Bovendien draagt SESAR bij aan een vermindering van impact die vluchten hebben op het milieu.

U ontvangt zo spoedig mogelijk een nadere brief over de stand van zaken van het SESAR-project.

Maritiem

Voorstel voor een richtlijn inzake de naleving van vlaggenstaatverplichtingen

– *Politiek akkoord*

Dit voorstel is één van de twee resterende voorstellen uit het derde pakket maritieme veiligheid waarover de Raad nog geen akkoord heeft bereikt en waarvoor het Franse Voorzitterschap naar een oplossing zoekt. Over de overige vijf voorstellen uit het maritieme pakket heeft de Raad inmiddels een gemeenschappelijk standpunt vastgesteld.

Het oorspronkelijke Commissievoorstel heeft tot doel de kwaliteit van de schepen onder de vlaggen van de lidstaten te verhogen. Het voorstel moet er voor zorg dragen dat lidstaten er op toezien dat schepen onder hun vlag de relevante internationale regelgeving naleven en dat maritieme administraties voldoen aan hoge kwaliteitsnormen. Voorgesteld wordt om internationale verplichtingen waaraan de lidstaten zich moeten houden in de hoedanigheid van vlaggenstaat, op te nemen in een communautair kader. Het voorstel verplicht lidstaten tot bekrachtiging van of toetreding tot de relevante internationale verdragen. Verder voorziet het voorstel in opname in communautair kader van de binnen de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) ontwikkelde audit-procedure over de naleving door vlaggenstaten van de internationale verplichtingen. Ook voorziet het voorstel in het ontwikkelen en onderhouden van kwaliteitsmanagementsystemen voor de maritieme administraties van de lidstaten.

Stand van zaken

Tijdens het debat over het voorstel op de Transportraad van april jongstleden bleek een meerderheid van lidstaten, inclusief Nederland, weliswaar de doelstelling van het verhogen van de maritieme veiligheid te onderschrijven, maar de meerwaarde van het voorstel te betwijfelen. Het Euro-

pees Parlement is wel voorstander van de twee resterende voorstellen uit het maritieme pakket en dreigt overeenstemming over de overige vijf voorstellen uit het pakket te bemoeilijken indien de Raad geen positief signaal afgeeft over de twee resterende voorstellen. Het Franse voorzitterschap tracht de impasse te doorbreken door het oorspronkelijke Commissievoorstel ingrijpend af te slanken en daarnaast een «gemeenschappelijke verklaring van de lidstaten over maritieme veiligheid» toe te voegen. Het Voorzitterschap stelt voor om een groot aantal elementen uit het oorspronkelijke Commissievoorstel voor een richtlijn naar deze gemeenschappelijke verklaring van de lidstaten over te hevelen. De discussie tussen Voorzitterschap, lidstaten en Commissie over deze mogelijke oplossing is momenteel nog gaande.

Inzet Nederland

Nederland heeft tijdens de informele Transportraad van 1–2 september aangegeven, bereid te zijn constructief mee te werken aan een oplossing voor dit dossier. Het huidige compromisvoorstel van het Voorzitterschap lijkt op een aantal belangrijke punten aan de eerder door Nederland geuite zorgen tegemoet te komen. Zo heeft Nederland – met vele andere lidstaten – steeds gepleit voor een politieke verklaring of Raadsconclusies waarin lidstaten zich onder meer committeren tot een gezamenlijke inspanning in IMO met het doel de nu nog vrijwillige IMO-audit tot een verplichtend instrument te maken. Weliswaar behoudt Nederland twijfels bij de meerwaarde van een richtlijn, maar in de door het Voorzitterschap voorgestelde compromistekst worden de internationale vlaggenstaatverplichtingen niet meer opgenomen in een communautair kader. Daarmee zou Nederland de gewenste nationale beleidsruimte bij de interpretatie van internationale verdragen behouden.

Gevolgen voor Nederland

Zoals het er op dit moment naar uit ziet, zal het compromisvoorstel er niet toe leiden dat de nationale beleidsruimte bij de interpretatie van internationale verdragen en resoluties teniet wordt gedaan. Internationale verdragen bieden vaak, binnen vastgestelde grenzen, bewust enige ruimte voor de nationale beleidsruimte om maatwerk mogelijk te maken. Nederland is reeds partij bij alle, voor een vlaggenstaat relevante internationale verdragen. In 2007 heeft Nederland met succes vrijwillig een IMO vlaggenstaat-audit ondergaan waarbij bleek dat Nederland in ruime mate aan de internationale verplichtingen voldoet en zich een verantwoordelijke vlaggenstaat toont.

Voorstel voor een richtlijn inzake de wettelijke aansprakelijkheid en financiële zekerheden van scheepseigenaren

– *Politiek akkoord*

Dit voorstel is één van de twee resterende voorstellen uit het derde pakket maritieme veiligheid waarover de Raad nog geen akkoord heeft bereikt en waarvoor het Franse Voorzitterschap naar een oplossing zoekt. Over de overige vijf voorstellen uit het maritieme pakket heeft de Raad inmiddels een gemeenschappelijk standpunt vastgesteld. Het oorspronkelijke Commissievoorstel heeft tot doel op Europese schaal een regeling op te stellen voor de wettelijke aansprakelijkheid van scheeps-exploitanten (eigenaar of enige andere organisatie of persoon verantwoordelijk voor de exploitatie van een schip). Daartoe wordt voorgesteld dat lidstaten het internationale 1996 Limitatieverdrag inzake de beperking van de aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen zo snel mogelijk ratificeren. Daarnaast wordt voorgesteld dit Limitatieverdrag op te nemen in Gemeenschapswetgeving. Het voorstel voorziet ook in een hogere aansprakelijkheid voor schepen die de vlag voeren van een land dat geen

partij is bij het Limitatieverdrag. Verder wordt voorgesteld de aansprakelijkheidsregeling aan te vullen met een systeem waarbij scheepsexploitanten worden verplicht zich te verzekeren. Dit laatste geldt zowel voor de exploitanten van schepen die de vlag van een lidstaat voeren als voor de exploitanten van schepen die de vlag van een derde land voeren en die de exclusieve economische zone (of een gelijkwaardige zone) van een lidstaat binnenvaren.

Stand van zaken

Tijdens het debat over dit voorstel op de Transportraad van april jongstleden bleek een meerderheid van lidstaten, inclusief Nederland, de meerwaarde van het voorstel te betwijfelen ten opzichte van de bestaande internationale verdragen op het gebied van aansprakelijkheid en vergoeding voor schade. Het Europees Parlement is wel voorstander van de twee resterende voorstellen uit het maritieme pakket en dreigt overeenstemming over de overige vijf voorstellen uit het pakket te bemoeilijken indien de Raad geen positief signaal afgeeft over de twee resterende voorstellen. Het Franse voorzitterschap tracht de impasse te doorbreken door het oorspronkelijke Commissievoorstel voor een richtlijn ingrijpend te wijzigen en daarnaast de bovengenoemde «gemeenschappelijke verklaring van de lidstaten over maritieme veiligheid» toe te voegen. In het voorstel van het Voorzitterschap is de verwijzing naar wettelijke aansprakelijkheid geschrapt en beperkt het voorstel zich tot de verplichting voor scheepseigenaren tot het bezit van financiële garanties voor maritieme vorderingen. De discussie tussen Voorzitterschap, lidstaten en Commissie over deze mogelijke oplossing is momenteel in Brussel nog volop gaande.

Inzet Nederland

Nederland heeft op de informele Transportraad van 1–2 september aangegeven bereid te zijn constructief mee te werken aan een oplossing voor dit dossier. Veel meer dan bij het bovengenoemde voorstel over vlaggenstaatverplichtingen vereist dit compromisvoorstel nog nadere uitwerking. Een eventueel compromis dient in ieder geval niet te leiden tot potentiële strijdigheden met bestaande internationale verdragen op het gebied van aansprakelijkheid en vergoeding voor schade. Voor wat betreft de gemeenschappelijke verklaring van de lidstaten verwelkomt Nederland het voorstel van het Voorzitterschap om lidstaten te committeren alle relevante internationale verdragen op het gebied van aansprakelijkheid en vergoeding voor schade op afzienbare termijn te ratificeren en in te voeren.

Gevolgen voor Nederland

Op dit moment zijn de gevolgen voor Nederland van een mogelijk compromis in dit dossier nog moeilijk aan te geven. Mogelijk zal Nederland als onderdeel van het systeem voor havenstaatcontrole voortaan moeten verifiëren of schepen in Nederlandse havens in het bezit zijn van de in het voorstel genoemde financiële garanties.