

Vergaderjaar 2009–2010

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 262

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 2 maart 2010

Hierbij stuur ik u ten behoeve van het Algemeen Overleg op 9 maart 2010 met de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat:

- De geannoteerde agenda van de Transportraad van 11 maart 2010;
- Een overzicht van de stand van zaken van EU-dossiers op het terrein van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.¹

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

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

GEANNOTEEERDE AGENDA TRANSPORTRAAD 11 MAART 2010

Hieronder vindt u een samenvatting van de onderwerpen van de Transportraad van 11 maart 2010. Deze Raad kent een korte agenda.

Het Voorzitterschap streeft naar het bereiken van een algemene oriëntatie op het voorstel voor een richtlijn inzake vervoerbare drukapparatuur (bijvoorbeeld gasflessen). Het gaat hierbij om een technische wijziging van een bestaande richtlijn (richtlijn 1999/35/EG). Het voorstel beoogt een vereenvoudiging van bestaande regelgeving op het terrein van vervoerbare drukapparatuur. Over het voorstel bestaat inhoudelijk overeenstemming.

Een voortgangsrapportage zal worden besproken over het voorstel voor een richtlijn inzake de heffingen voor de beveiliging van de luchtvaart. Dit voorstel is nog niet rijp voor besluitvorming. Het belangrijkste punt van discussie is de reikwijdte van het voorstel. Lidstaten verschillen van mening over de vraag welke luchthavens onder de richtlijn zouden moeten vallen.

Het Voorzitterschap streeft naar het bereiken van een algemene oriëntatie op het voorstel voor een verordening inzake onderzoek en preventie van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart. Dit voorstel beoogt de samenwerking en coördinatie op het gebied van ongevallenonderzoek in de burgerluchtvaart te bevorderen. De lidstaten kunnen het voorstel in algemene zin ondersteunen. Ook Nederland onderschrijft het voorstel, dat bijdraagt aan een structurele verbetering van de luchtvaartveiligheid.

De Europese Commissie zal informatie verschaffen over de stand van zaken van de onderhandelingen tussen de EU en de VS over de tweede fase van het luchtvaartakkoord.

Tenslotte zal het Voorzitterschap de lidstaten terugmelden over de Single European Sky (SES II) conferentie in Madrid op 25–26 februari 2010. Op het moment van schrijven heeft deze conferentie nog niet plaatsgevonden.

Vervoer over land

Voorstel voor een richtlijn inzake vervoerbare drukapparatuur

– Algemene oriëntatie

Het voorstel is een technische wijziging van de bestaande richtlijn 1999/36/EG en vervangt deze bestaande richtlijn. Het voorstel beoogt een vereenvoudiging van bestaande regelgeving op het terrein van vervoerbare drukapparatuur (bijvoorbeeld gasflessen). In het voorstel wordt onder andere een meer logisch onderscheid gemaakt tussen regelgeving over het transport van gevaarlijke stoffen enerzijds en regelgeving rond het op de markt brengen van drukhouders anderzijds. Daarnaast omvat de ontwerprichtlijn normen over ontwerp, constructie en controles voor vervoerbare drukapparatuur.

Stand van zaken

Over de technische wijziging van het voorstel bestaat inhoudelijk overeenstemming. Enig openstaand punt is het omzetten van de comitologieprocedure in lijn met het Verdrag van Lissabon.

Inzet Nederland

Nederland ondersteunt het voorstel. Het voorstel draagt bij aan vereenvoudiging van regelgeving. Wat betreft de aanpassing van de comitologieprocedure, naar aanleiding van de inwerkingtreding van het Verdrag van Lissabon, is Nederland tevreden met de voorliggende compromistekst. Nederland vindt het met name van belang dat bij de gekozen procedure (nationale) experts adequaat betrokken worden.

Gevolgen voor Nederland

De verwachting is dat door de vereenvoudiging van regelgeving de administratieve lasten voor het bedrijfsleven zullen afnemen.

Luchtvaart

Voorstel voor een richtlijn inzake de heffingen voor de beveiliging van de luchtvaart

– Voortgangsrapportage

Het voorstel beoogt een gemeenschappelijk kader te creëren over de wijze waarop luchthavenexploitanten beveiligingsheffingen vaststellen. De kosten voor de beveiliging worden via deze heffingen doorberekend aan de luchtvaartmaatschappijen. De toepassing van basisprincipes draagt eraan bij dat de vaststelling van de beveiligingsheffingen in de relatie tussen luchthavenexploitant en luchtvaartmaatschappijen in alle lidstaten volgens eerlijke spelregels verloopt.

Stand van zaken

Het belangrijkste punt van discussie is de reikwijdte van het voorstel. Lidstaten verschillen van mening over de vraag welke luchthavens onder de richtlijn zouden moeten vallen. Ondanks eerdere pogingen van het Zweedse voorzitterschap om tot een compromis te komen, is niet tot overeenstemming gekomen. Op de Transportraad van 17 december jl. heeft daarom slechts een voortgangsrapportage voorgelegd. Begin dit jaar is het voorstel opnieuw besproken onder Spaans voorzitterschap. Ook nu is de vraag welke luchthavens onder de richtlijn zouden moeten vallen, onbeantwoord gebleven. In april zal het Europees Parlement stemmen over het voorstel. Het Spaans Voorzitterschap stelt voor deze stemming af te wachten. Parallel speelt de gang van Luxemburg naar het Europese Hof naar aanleiding van de richtlijn luchthavengelden (vastgesteld in 2008). In deze richtlijn is een reikwijdte opgenomen van minimaal vijf miljoen passagiers per jaar plus de grootste luchthaven van elke lidstaat. De uiteindelijk uitspraak van het Hof zou mede van invloed kunnen zijn op het voorliggende voorstel.

Inzet Nederland

Voor Nederland is uitsluiting van toepassing van de richtlijn op kleine luchthavens en de ruimte voor tariefsdifferentiatie van belang. Wat betreft de reikwijdte heeft Nederland het compromis van 5 miljoen passagiers of meer per jaar gesteund, samen met een groot aantal lidstaten. Op het punt van tariefsdifferentiatie lijkt de laatste versie van de compromistekst voldoende waarborgen te bieden.

Gevolgen voor Nederland

De gevolgen voor Nederland zullen – op basis van de huidige compromistekst – beperkt zijn. Voor het toezicht kan gebruik worden gemaakt van

dezelfde toezichthouder die in het kader van de richtlijn luchthavengelden toezicht verricht (Nma/Vervoerskamer).

Voorstel voor een verordening inzake onderzoek en preventie van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart

– Algemene oriëntatie

Het voorstel beoogt de samenwerking en coördinatie op het gebied van ongevallenonderzoek in de burgerluchtvaart te bevorderen. In het voorstel wordt voorgesteld een Europese netwerkorganisatie op te richten. Deze netwerkorganisatie bouwt voort op de reeds bestaande informele samenwerkingsverbanden van nationale onderzoeksinstituten. Tevens wordt vastgelegd op welke wijze EASA bij een veiligheidsonderzoek betrokken kan worden. Daarnaast wenst de Commissie dat na een ongeval binnen één uur passagierslijsten beschikbaar kunnen worden gesteld door de luchtvaartmaatschappijen. Lidstaten dienen er op toe te zien dat er een nationaal plan voor bijstand aan de slachtoffers van en vliegcrashen en familie daarvan wordt opgesteld.

Stand van zaken

Het Spaanse Voorzitterschap streeft naar het bereiken van een algemene oriëntatie.

De lidstaten kunnen het voorstel in algemene zin ondersteunen, maar hebben evenals Nederland, op een aantal onderdelen nog een reserve.

Inzet Nederland

Nederland is van mening dat dit voorstel bijdraagt aan een structurele verbetering van de luchtvaartveiligheid en onderschrijft het doel van het voorstel. Nederland kan zich vinden in het voorstel om een Europees netwerk van onderzoeksinstituten op te richten. Voor Nederland is daarbij van belang dat de huidige wettelijk gewaarborgde onafhankelijkheid van de Onderzoeksraad voor de Veiligheid (OvV) niet wordt aangetast. In dit kader kan Nederland instemmen met verdere betrokkenheid van EASA, maar participatie dient binnen de door de nationale onderzoeksraden gestelde grenzen plaats te vinden. Nederland onderschrijft het voorstel om passagierslijsten binnen één uur beschikbaar te stellen. In Nederland is reeds een nationaal plan opgesteld voor bijstand aan slachtoffers en familie daarvan.

Gevolgen voor Nederland

Met dit voorstel zal de luchtvaartveiligheid worden bevorderd. Het voorgestelde Europese netwerk draagt bij aan het waarborgen van een basisniveau van onderzoek, ook in die landen die in beperkte mate beschikken over eigen expertise op het gebied van luchtvaartongevallen. Nederland kan haar expertise via het netwerk beschikbaar stellen, maar kan ook via het netwerk kennis nemen van ontwikkelingen die buiten Nederland plaatshebben.

Luchtvaartonderhandelingen EU-VS: tweede fase

– Informatie van de Europese Commissie/debat

In 2007 hebben de EU en de VS een akkoord bereikt over de instelling van een zogenaamde Open Aviation Area (OAA). Deze vervangt de bestaande bilaterale luchtvaartovereenkomsten tussen de individuele lidstaten en de VS. Tevens is deze OAA breder dan genoemde akkoorden en vormt zij de

basis voor verdere samenwerking tussen de EU en VS op alle terreinen van de luchtvaart.

In de tweede fase dienen nadere afspraken te worden gemaakt over:

- verdere liberalisering van markttoegang (zoals cabotage en 7e vrijheid voor passagiersdiensten);
- uitbreiding van investeringsmogelijkheden door middel van buitenlands kapitaal;
- de effecten van milieumaatregelen en infrastructuurbepalingen op de uitoefening van markttoegang;
- uitbreiding van de toegang (door buitenlandse luchtvaartmaatschappijen) voor passagiers en vrachtdiensten die met overheidsgeld plaatsvinden, en,
- inhuur van vliegtuigen met bemanning (zogenaamde wetleasing).

Stand van zaken

De onderhandelingen tussen de EU en de VS over de tweede fase verkeren in de eindfase. Op een groot aantal punten is voortgang geboekt. Zo is op het gebied van samenwerking ten aanzien van klimaatverandering, afstemming van concurrentieregels en de gevolgen ten aanzien van de sociale dimensie van de Overeenkomst inmiddels overeenstemming bereikt.

Er resten nu nog twee uitstaande punten, te weten:

- Een door de EU gewenste uitbreiding van investeringsmogelijkheden in VS luchtvaartmaatschappijen;
- Een door de VS gewenste verbetering van de transparantie in het geval van door lidstaten genomen geluidsmaatregelen rondom luchthavens.

Inzet Nederland

Nederland is voorstander van een spoedig akkoord. Nederland is voorstander van een verdergaande liberalisering ten aanzien van investeringsmogelijkheden in buitenlandse luchtvaartmaatschappijen. Dit vormt voor Nederland echter geen breekpunt in de afronding van de tweede fase. Het moet tevens mogelijk zijn om, gelet op de huidige stand van zaken, overeenstemming te bereiken over de resterende punten in het milieuartikel.

Gevolgen voor Nederland

De overeenkomst tussen de EU en VS heeft wereldwijd grote gevolgen gehad voor het vigerende bilaterale stelsel van luchtvaartverdragen. Het vervoer tussen twee van de grootste luchtvaartmarkten is geliberaliseerd en heeft mogelijkheden geboden voor nieuwe business modellen en samenwerking die tot voorheen niet mogelijk was. De voortgangsrapportage als zodanig heeft geen gevolgen voor Nederland.

European Single Sky Conference (Madrid 25–26 februari 2010)

– Informatie van de Voorzitter/debat

De Single European Sky (SES II) conferentie in Madrid op 25–26 februari 2010 beoogt de implementatie van het SES II pakket een impuls te geven. Tijdens de high-level conferentie zullen de uitdagingen en voortgang worden geschetst van de belangrijkste SES II thema's: prestatiebesturing, innovatie van ATM technologie (SESAR), veiligheid, capaciteit van luchthavens en civiel-militaire samenwerking. De conferentie wordt afgesloten met een «Verklaring van Madrid».

Stand van zaken

Tijdens de Transportraad zal het Voorzitterschap een terugmelding geven van de conferentie, aansluitend is er gelegenheid tot debat. Op moment van schrijven heeft de conferentie nog niet plaatsgevonden. Naar verwachting levert de conferentie voor Nederland geen nieuwe inzichten op die de huidige implementatie van SES II op (inter)nationaal niveau wijzigt.

Inzet Nederland

Nederland is zich bewust van de «sense of urgency» van SES II en zet alles op alles om de implementatie in FA BEC-verband (Functional Airspace Block Europe Central) binnen de wettelijk vastgestelde termijnen voor elkaar te hebben. Naast intensieve internationale samenwerking vereist dit ook nationaal de nodige inspanningen, bijvoorbeeld op het gebied van civiel-militaire samenwerking.

Gevolgen voor Nederland

Naar verwachting geen. Waarschijnlijk geldt zowel voor de conferentie als het debat in de Transportraad dat reeds gemaakte afspraken herbevestigd worden.