

Vergaderjaar 2010–2011

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 321

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 30 mei 2011

Hierbij stuur ik u, mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, ten behoeve van het Algemeen Overleg op 9 juni 2011 met de Vaste Commissie voor Infrastructuur en Milieu:

- De geannoteerde agenda van de Transportraad op 16 juni 2011
- Een overzicht van de stand van zaken van EU-dossiers op het terrein van transport en water.¹

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

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

GEANNOTEEERDE AGENDA EU TRANSPORTRAAD 16 JUNI 2011

Hieronder vindt u een samenvatting van de onderwerpen van de Transportraad van 16 juni 2011.

Het Hongaars Voorzitterschap streeft naar een algemene oriëntatie op het voorstel tot herziening van het eerste spoorpakket. Het voorstel beoogt barrières voor een goed functionerende interne spoormarkt weg te nemen. In de laatste fase van de onderhandelingen zijn voor Nederland twee onderwerpen van belang: de voorwaarden voor het verlenen van toegang tot bijkomende diensten en voorzieningen en het stimuleren van het gebruik van geluidsarm spoomaterieel door de mogelijkheid tot differentiatie van de gebruiksvergoeding.

Tijdens de Transportraad zullen Raadsconclusies worden aangenomen over een geïntegreerd en concurrerend EU binnenvaartbeleid. Nederland acht het van belang dat er voldoende financiering is voor het vervolg op Naiades. Daarnaast heeft Nederland aandacht gevraagd voor het verbeteren van de milieuprestaties van de binnenvaart.

De Raad zal naar verwachting instemmen met een Raadsbesluit over toetreding van de EU tot COTIF. COTIF is een verdrag betreffende internationaal spoorvervoer. Nederland heeft zich altijd voorstander getoond van een spoedige toetreding, aangezien hiermee duidelijkheid ontstaat over de verdeling van bevoegdheden.

Het Voorzitterschap streeft naar een algemene oriëntatie op het voorstel tot herziening van de verordening over het Europees maritiem veiligheidsagentschap (EMSA). EMSA richt zich op het ondersteunen van de Commissie en de lidstaten op het gebied van maritieme veiligheid, maritieme beveiliging en het voorkomen en bestrijden van verontreiniging door schepen. Er vindt nog discussie plaats over de (toekomstige) taken van EMSA, waardoor nog onzeker is of een algemene oriëntatie zal worden bereikt.

De Raad zal een debat voeren over het Witboek Vervoer. In het Witboek ontvouwt de Commissie haar visie op de toekomst van vervoer in Europa en de belangrijkste uitdagingen die er op dit terrein te verwachten zijn. Tevens geeft de Commissie aan welke initiatieven zij in de periode tot aan 2020 wil nemen, passend binnen een toekomstperspectief dat zich richt op het jaar 2050.

Op het gebied van luchtvaart staan twee onderwerpen geagendeerd. De Raad zal naar verwachting akkoord gaan met het onderhandelingsresultaat tussen de EU en Brazilië. Dit akkoord maakt meer vluchten mogelijk en biedt daarmee, mede gezien het WK voetbal in 2014 en de Olympische Spelen in 2016 in Brazilië, nieuwe kansen voor Europese luchtvaartmaatschappijen op de zich sterk ontwikkelende Braziliaanse markt. Tevens zal de Raad een mandaat voor de Commissie goedkeuren om met Moldavië te onderhandelen over een luchtvaartakkoord.

Vervoer over land

Richtlijn herziening eerste spoorpakket

– Algemene oriëntatie

Het voorstel beoogt barrières voor een goed functionerende interne spoormarkt weg te nemen. Dit moet leiden tot een heropleving van de spoorwegsector en zal moeten helpen om de concurrentiekracht van het

goederen- en internationaal passagiersvervoer per spoor te versterken. Het voorstel beoogt:

1. betere concurrentievoorwaarden te scheppen op de Europese spoormarkt, o.a. door eisen aan (staats)aandeelhouderschap bij vervoerders, verbeterde toegang tot bijkomende diensten en voorzieningen (bijvoorbeeld onderhoudsfaciliteiten en terminals) en het verplicht beschikbaar stellen van een deel van de capaciteit van bijkomende diensten wanneer deze niet wordt gebruikt.
2. de rol van de nationale toezichthouders (zoals de NMa Vervoerskamer) te versterken, o.a. door meer bevoegdheden op het gebied van audits, beroepsprocedures en onderzoek. Ook krijgt de toezichthouder de taak om te toetsen of verwachte inkomsten passen bij de prestaties zoals weergegeven bij de meerjarige afspraken tussen overheid en infrastructuurbeheerder.
3. het kader voor publieke en particuliere investeringen te versterken om te komen tot een geharmoniseerde «financiële architectuur», o.a. door nadere regels voor basistarieven van de gebruiksvergoeding in te voeren en externe kosten (voor geluid) in de gebruiksvergoeding door te belasten.

Stand van zaken

Het Voorzitterschap streeft naar een algemene oriëntatie op dit voorstel. In de laatste fase van de onderhandelingen wordt nog gesproken over twee voor Nederland relevante punten: de voorwaarden voor het verlenen van toegang tot bijkomende diensten en voorzieningen en het stimuleren van het gebruik van geluidsarm spoormaterieel door de mogelijkheid tot differentiatie van de gebruiksvergoeding.

Inzet Nederland

Nederland staat positief tegenover het voorstel. Nederland heeft belang bij een beter functionerende interne spoormarkt en veel aspecten uit deze herziening van het eerste spoorpakket sluiten goed aan op het Kabinetsstandpunt over de evaluatie spoorwegwet van 2009.

Op het moment van schrijven is nog geen akkoord bereikt over de voorwaarden voor het verlenen van toegang tot bijkomende diensten en voorzieningen. Een belangrijk punt van discussie is de positie van spoorvervoerders met een dominante positie op de nationale vervoersmarkt. Voor Nederland volstaat, gegeven de verschillende waarborgen in het voorstel om discriminatie tegen te gaan, een boekhoudkundige scheiding tussen vervoerder en aanbieder van bijkomende diensten en voorzieningen en de bepaling dat deze diensten onafhankelijk van de vervoerder worden georganiseerd. Daarnaast strookt deze inzet met de beoogde verbetering van de kwaliteit van de reisinformatie (toegang tot stations inclusief reisinformatieborden vallen onder bijkomende diensten en voorzieningen).

Nederland is voorstander van het voorstel om via verplichte differentiatie van de gebruiksvergoeding ombouw naar stiller materiaal te stimuleren, maar deze verplichting krijgt weinig steun van andere lidstaten. Europese samenwerking op dit terrein is essentieel, omdat met name spoorgoederenwagons voor circa 90% internationaal worden ingezet. De richtlijn dient in elk geval voldoende ruimte te bieden voor de mogelijkheid van differentiatie van de gebruiksvergoeding.

Overige punten die voor Nederland onder meer van belang zijn treffen het behoud van ruimte om vanuit het aandeelhouderschap en als concessieverlener aan spoorvervoersbedrijven te sturen op publieke belangen,

begrenzing van de tarieven die aanbieders van bijkomende diensten in rekening mogen brengen en het behoud van invloed van lidstaten bij de uitwerking van nadere regelgeving gebaseerd op deze herziening. In de huidige versie van de onderhandelingstekst zijn deze punten op bevredigende wijze opgenomen.

Gevolgen voor Nederland

Op hoofdlijnen past de herziening van het eerste spoorpakket goed in de voornemens van het nationaal beleid zoals verwoord in het Kabinetsstandpunt evaluatie spoorwegwet 2009. Voor wat betreft de gebruiksvergoeding geldt dat de huidige tekst van de richtlijn voldoende mogelijkheid biedt tot nadere nationale invulling of regelgeving bij het bepalen van de directe kosten.

Raadsconclusies over een geïntegreerd en concurrerend EU binnenvaartbeleid

– Aanneame

De Raadsconclusies pleiten voor de voortzetting van het huidige beleidsprogramma ter bevordering van de binnenvaart, Naiades¹. Daarnaast wordt aandacht gevraagd voor enkele onderwerpen die dringend opgepakt moeten worden om de rol van de binnenvaart in het totale logistieke netwerk te optimaliseren (onder meer door de modernisering van de vloot, verbetering van de milieuprestaties en de aanpak van knelpunten in de infrastructuur).

Stand van zaken

Over de Raadsconclusies bestaat overeenstemming.

Inzet Nederland

Nederland acht het van belang dat er voldoende financiering is voor het vervolg op Naiades. Daarnaast heeft Nederland aandacht gevraagd voor het verbeteren van de milieuprestaties van de binnenvaart. Beide punten zijn op bevredigende wijze opgenomen in de Raadsconclusies.

Gevolgen voor Nederland

De Raadsconclusies hebben geen directe gevolgen voor Nederland. De conclusies kunnen er toe bijdragen dat er in EU kader meer aandacht wordt besteed aan de binnenvaart. Voortzetting van Naiades biedt interessante perspectieven voor de Nederlandse binnenvaartsector als grootste speler op de Europese markt.

Toetreding van de EU tot de conventie over internationaal spoorvervoer (COTIF)

– Aanneame Raadsbesluit

COTIF is een verdrag betreffende het internationale spoorvervoer. Dit verdrag vormt de basis voor de Intergouvernementele Organisatie voor het Internationale Spoorvervoer (OTIF). De OTIF kent ruim 45 verdragspartijen waaronder alle EU lidstaten. Met dit Raadsbesluit wordt de Europese Unie verdragspartij van het COTIF. Het besluit bevat onder andere een omschrijving van de te hanteren coördinatieprocedures voor de inbreng van de EU en haar lidstaten in de vergaderingen en comités van de OTIF. Daarmee wordt de praktijk geformaliseerd dat er een gecoördineerd EU

¹ Navigation and Inland Waterway Action and Development in Europe.

standpunt wordt ingenomen in de OTIF bij onderwerpen waar de EU een exclusieve competentie heeft. Dit versterkt een effectief optreden van de EU.

Stand van zaken

Over de toetreding van de EU tot het COTIF bestaat overeenstemming. Tijdens de Algemene Vergadering van de OTIF, op 22 en 23 juni in Bern, zal het voorstel voor de toetreding eveneens worden bekrachtigd.

Inzet Nederland

Nederland heeft zich altijd voorstander getoond van een spoedige toetreding, aangezien hiermee duidelijkheid ontstaat over de verdeling van bevoegdheden.

Gevolgen Nederland

De spoorsector is gebaat bij dit besluit, omdat het rechtszekerheid biedt over de toepassing van EU- en COTIF-recht. De toetreding van EU tot het COTIF zal tevens een positief effect hebben op de samenwerking op het gebied van toekomstige regelgeving, vooral rond technische eisen en veiligheidseisen voor het spoorverkeer tussen de EU- en de niet EU-lidstaten van de OTIF.

Maritieme aangelegenheden

Wijziging verordening tot oprichting van EMSA

– Algemene oriëntatie

Het voorstel tot wijziging van de verordening tot oprichting van het Europees maritiem veiligheidsagentschap (EMSA) beoogt zowel de huidige rol van EMSA op onderdelen te verduidelijken, alsmede het takenpakket uit te breiden. EMSA richt zich op het ondersteunen van de Commissie en de lidstaten met betrekking tot maritieme veiligheid, maritieme beveiliging en het voorkomen en bestrijden van verontreiniging door schepen.

De Commissie baseert zich bij de uitbreiding van taken vooral op het derde maritieme veiligheidspakket¹ en noemt als aanleiding voor het herzieningsvoorstel verder de nieuwe thema's uit de vijfjarenstrategie 2010–14 van EMSA en de aanbevelingen van de Raad van Bestuur naar aanleiding van de vijfjaarlijkse evaluatie van EMSA uit 2007. Tenslotte stelt de Commissie rekening te hebben gehouden met internationale en Europese ontwikkelingen.

Naast de uitvoering van het derde maritieme veiligheidspakket heeft de voorgestelde verduidelijking en uitbreiding van taken onder andere betrekking op: de ondersteuning door EMSA voor het werk in internationale organisaties als IMO; de rol van operationele diensten als Safe Sea Net² ten behoeve van de interne markt voor scheepvaart en het geïntegreerd maritiem beleid van de EU, alsmede het interoperabel maken van de daarvoor bestaande systemen; bestrijding van mariene verontreiniging van offshore olie- en gasinstallaties; technische samenwerking met derde landen en assistentie van de Commissie bij inspecties onder verordening 725/2004 (security).

¹ Zevental maatregelen ter verdere verbetering van de veiligheid op zee naar aanleiding van het vergaan van de olietanker «Prestige» voor de Spaanse kust in 2002. Het pakket omvat de richtlijn monitoring, de verordening aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers, de richtlijn verzekering van scheepseigenaren, de richtlijn havenstaatcontrole, de vlaggestaatrichtlijn, de richtlijn ongevalonderzoek en de Verordening classificatiemaatschappijen.

² SafeSeaNet is een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en is voorgeschreven in de richtlijn monitoring (onderdeel van het derde pakket maritieme veiligheid). Het dient ter verhoging van de maritieme veiligheid, de bescherming van het mariene milieu en de efficiëntie in het scheepvaartverkeer en het zeevervoer en verbindt alle nationale systemen (per 30 november 2010 verplicht).

Stand van zaken

Het Voorzitterschap streeft naar een algemene oriëntatie. Of dit gaat lukken is niet zeker. Over de afbakening van taken van EMSA wordt momenteel nog onderhandeld. Tijdens de Transportraad van 31 maart 2011 heeft over dit punt reeds een debat plaatsgevonden.

Inzet Nederland

Nederland acht het van belang de EMSA-verordening te herzien, met name naar aanleiding van de nieuwe taken die voortvloeien uit het derde maritieme veiligheidspakket. Tegelijkertijd blijven de lidstaten op grond van internationale verdragen zoals het VN-zeerechtverdrag, zelf verantwoordelijk voor de maritieme veiligheid, maritieme beveiliging en het voorkomen van verontreiniging door schepen.

Een heldere omschrijving van de taken en verantwoordelijkheden van EMSA is nodig om dubbelingen en inefficiënties te voorkomen.

Gevolgen voor Nederland

Herziening van de EMSA Verordening heeft weinig tot geen directe gevolgen voor Nederland. De herziening moet leiden tot een beperkte uitbreiding van taken, vooral als gevolg van reeds geldende verplichtingen van het derde maritieme veiligheidspakket, en tot verduidelijking van de rolverdeling.

Intermodale vraagstukken

Witboek Vervoer

– Beleidsdebat

Het Witboek Vervoer bevat een algemene kijk op de ontwikkelingen in de Europese Unie op het gebied van vervoer, op de toekomstige uitdagingen en de initiatieven voor de periode tot aan 2020 passend binnen een toekomstperspectief dat zich richt op het jaar 2050.

Het Witboek beschrijft een stappenplan naar een interne Europese vervoersruimte, waarin de concurrentie wordt bevorderd, en naar een volledig geïntegreerd vervoersnetwerk dat de verschillende vervoerswijzen met elkaar verbindt. Hiervoor is volgens de analyses van de Commissie een verregaande verschuiving in de vervoerspatronen voor passagiers en goederen nodig.

Tegelijk is het Witboek gericht op een aanmerkelijke afname van Europa's afhankelijkheid van ingevoerde olie en een vermindering van CO₂-emissies met minimaal 60% in 2050. Dit kan volgens de Commissie indien onder meer de volgende subdoelen zijn bereikt:

- Geen auto's op conventionele brandstoffen meer in steden;
- 40% duurzame koolstofarme brandstoffen in de luchtvaart en een vermindering van de emissies van de scheepvaart met minstens 40%;
- Een verschuiving van 50% van het middellange passagiers- en goederenvervoer van de weg naar het spoor en het water.

Het Witboek bevat een pakket van veertig concrete initiatieven. Deze initiatieven zijn gegroepeerd onder de thema's interne vervoersmarkt, technologie en gedrag, moderne infrastructuur en slimme financiering, en externe dimensie.

Stand van zaken

Tijdens de Transportraad zal een beleidsdebat plaatsvinden. Er zijn geen Raadsconclusies voorzien.

Inzet Nederland

Nederland verwelkomt het Witboek als een goede aanzet voor de discussie over de toekomst van het Europese vervoer op de lange termijn. Vooral de aangekondigde verwezenlijking van de interne vervoersruimte, de modernisering van infrastructuur en het voortvarend Europees bronbeleid op het gebied van klimaat en luchtkwaliteit zullen bijdragen aan een concurrerend en duurzaam vervoer in Europa.

Nederland vindt het echter nog niet duidelijk in hoeverre de aangekondigde initiatieven toereikend zijn om de geformuleerde doelen te bereiken. Ook acht Nederland het streefdoel van 60% CO₂-reductie ambitieus; gezien de termijnen en onzekerheden is Nederland geen voorstander van bindende reductiedoelstellingen voor sectoren. Nederland is evenmin voorstander van kwantitatieve doelstellingen voor modal shift, omdat deze een marktconforme aanpak om het vervoer milieuvriendelijker te maken in de weg kan staan. Tenslotte is Nederland alert op onderdelen die op gespannen voet lijken te staan met subsidiariteit, zoals op het gebied van stedelijke bereikbaarheid en nationaal personenvervoer per spoor. Voor een uitgebreide appreciatie van het Witboek verwijs ik naar de Kabinetsreactie (Kamerstuk 22 112 nr. 1163).

Gevolgen voor Nederland

Het Witboek Vervoer zelf heeft geen onmiddellijke gevolgen voor Nederland, in tegenstelling tot de genoemde initiatieven uit het Witboek. Elk concreet Commissievoorstel zal bij het verschijnen worden beoordeeld op subsidiariteit en proportionaliteit, inclusief de gevolgen voor bestaande wet- en regelgeving.

Luchtvaart

Onderhandelingsmandaat luchtvaartakkoord Moldavië – Aannee Raadsbesluit

Het Voorzitterschap streeft naar het aannemen van een mandaat voor de Europese Commissie om onderhandelingen te starten met Moldavië over een luchtvaartakkoord. Het doel van het voorstel is het creëren van een gemeenschappelijke markt, waarbij – naast het verkrijgen van vrije markttoegang – naar convergentie met Europese regelgeving wordt gestreefd. De Europese Commissie kiest hierbij voor een gefaseerde marktopening waarbij de mate van toegang gekoppeld wordt aan het verbeteren van de wet- en regelgeving door Moldavië (onder andere op het gebied van safety en security). Een dergelijk luchtvaartakkoord past binnen het nabuurschapsbeleid van de Europese Unie.

Stand van zaken

Over de verlening van het onderhandelingsmandaat aan de Europese Commissie lijkt overeenstemming te bestaan.

Inzet Nederland

Nederland kan instemmen met dit Raadsbesluit.

Gevolgen Nederland

Er bestaan momenteel geen lijndiensten tussen Nederland en Moldavië. Een dergelijk akkoord zal luchtvaartmaatschappijen de mogelijkheid bieden om tussen Moldavië en Nederland te opereren.

Ondertekening luchtvaartakkoord Brazilië

– Aanname Raadsbesluit

Het doel van het luchtvaartakkoord is het geleidelijk aan creëren van een gemeenschappelijke markt, waarbij – naast het verkrijgen van vrije markttoegang – naar convergentie met Europese regelgeving wordt gestreefd.

Stand van zaken

Tijdens de Transportraad op 15 oktober 2010 heeft de Europese Commissie een onderhandelingsmandaat ontvangen om met Brazilië een luchtvaartakkoord te bereiken. Er bestaat overeenstemming over het resultaat van deze onderhandelingen. Naar verwachting zal het akkoord worden ondertekend tijdens deze Transportraad.

Inzet Nederland

Nederland is voorstander van een dergelijk luchtvaartakkoord met Brazilië.

Gevolgen Nederland

Een luchtvaartakkoord tussen EU en Brazilië kan voor Nederland positieve gevolgen hebben. Dit akkoord maakt meer vluchten mogelijk en biedt daarmee, mede gezien het WK voetbal in 2014 en de Olympische Spelen in 2016 in Brazilië, nieuwe kansen voor Europese luchtvaartmaatschappijen op de zich sterk ontwikkelende Braziliaanse markt.