

Vergaderjaar 2012–2013

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 412**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 22 maart 2013

Hierbij doe ik u, mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, het verslag toekomen van de Transportraad van 11 maart 2013.

Over het voorstel voor een richtlijn over interoperabiliteit van het spoorstelsel, dat behoort tot het Vierde spoorpakket, is een oriënterend debat gevoerd. Over het onderwerp Verordening inzake de melding van voorvallen burgerluchtvaart is een voortgangsrapportage besproken. Ten aanzien van schone energie voor het vervoer (*Clean Power for Transport*) heeft de Commissie de mededeling over de Europese strategie voor alternatieve brandstoffen en het voorstel voor een richtlijn betreffende de uitrol van de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen gepresenteerd. Ook heeft er een eerste gedachteswisseling plaatsgevonden over dit onderwerp. Onder diverse punten zijn de onderwerpen Luchtvaartovereenkomst EU-Brazilië, ETS in de luchtvaart, en toegang tot de markt voor goederenvervoer over de weg (cabotage) aan de orde geweest.

De volgende Transportraad zal plaatsvinden op 10 juni 2013. Het Ierse Voorzitterschap heeft aangegeven dat het mogelijk een tweedaagse Raad zal worden.

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

**Vierde Spoorpakket: richtlijn interoperabiliteit spoorstelsel**

Tijdens de Raad vond een oriënterend debat plaats over het voorstel voor een richtlijn interoperabiliteit van het spoorstelsel. Het debat ging met name over de rolverdeling tussen het Europees spoorwegagentschap en de nationale veiligheidsinstanties. Verder gingen veel lidstaten in op de goedkeuring van spoorwegmaterieel door het Europese spoorwegagentschap voor regionale en lokale netwerken.

De Europese Commissie heeft benadrukt dat het Vierde spoorpakket een stimulans moet geven aan de Europese spoormarkt. Het voorstel voor de richtlijn interoperabiliteit van het spoorstelsel moet onder meer leiden tot meer efficiëntie in de bestaande procedures rond de autorisatie van spoormaterieel.

Een grote meerderheid van de lidstaten gaf 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.

Voor wat betreft de rolverdeling tussen het Europees spoorwegagentschap en de nationale veiligheidsinstanties zetten veel lidstaten vraagtekens bij het overdragen van bevoegdheden van de nationale veiligheidsinstanties naar het Europees spoorwegagentschap. Een aantal lidstaten vond dat het voorstel over interoperabiliteit te vroeg komt, omdat de Europese infrastructuur nog onvoldoende is geharmoniseerd. Enkele lidstaten hebben aangegeven afwijzend te staan tegenover het vaststellen van Technische Specificaties voor Interoperabiliteit via gedelegeerde handelingen en hebben gepleit voor uitvoeringshandelingen. Enkele lidstaten gaven aan vragen te hebben over de gevolgen van het voorstel voor de veiligheid op het spoor en aansprakelijkheidskwesties.

Nederland heeft aangegeven positief te zijn gestemd over het voorstel over interoperabiliteit, maar het nog wel te toetsen 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 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.

Nederland heeft daarnaast melding gemaakt van het behandelvoorboud dat door de Tweede Kamer is gemaakt bij het Vierde spoorpakket. Nederland heeft aangegeven dat er afspraken zijn gemaakt over hoe de Tweede Kamer wordt geïnformeerd. Tevens heeft Nederland naar voren gebracht dat er zorgen leven bij de Tweede Kamer dat het Vierde spoorpakket niet zal leiden tot betere dienstverlening aan de reiziger, en dat er in de Tweede Kamer discussie is over de vraag of de marktopeningsvoorstellen niet een zaak van de nationale overheid moeten zijn. Nederland heeft gemeld dat het Nederlands subsidiariteitsoordeel over de marktopeningsvoorstellen voorlopig negatief is, en dat een impact assessment inclusief scenario analyse zal worden uitgevoerd om te zien hoe de voorstellen voor Nederland uitwerken. Tevens heeft Nederland op

voorhand aangegeven dat er voldoende ruimte moet blijven voor het ordenen van de nationale markt, en dat Nederland zeer kritisch is over de voorstellen van vrije toegang tot de markt in 2019 in verband met het effect op verleende openbare dienstcontracten en over het opdelen van het spoorwegnet in tenminste drie gedeelten. Wat betreft de positie van de infrastructuurbeheerder wil Nederland ook eerst de effecten van de voorstellen onderzoeken voor de Nederlandse situatie.

### **Verordening inzake de melding van voorvallen burgerluchtvaart**

Tijdens de Transportraad kwam een voortgangsrapportage over het voorstel voor de verordening inzake de melding van voorvallen in de burgerluchtvaart aan de orde. Er wordt veel vooruitgang geboekt bij de behandeling van het voorstel. Het Ierse Voorzitterschap streeft er naar om tijdens de Transportraad in juni een algemene oriëntatie op het voorstel te bereiken. De Raad nam kennis van de voortgangsrapportage.

### **Schone energie voor het vervoer (Clean Power for Transport)**

De Commissie heeft tijdens de Transportraad de mededeling over een Europese strategie voor alternatieve brandstoffen en het voorstel voor de richtlijn betreffende de uitrol van de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen gepresenteerd. 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. Tevens 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. Uitzondering hierop was Frankrijk. Dit omdat de standaarden die in Frankrijk worden gebruikt afwijken van de standaarden in het Commissievoorstel. 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.

Nederland heeft aangegeven de strategie te verwelkomen, maar naar voren gebracht dat het wel een aantal aandachtspunten heeft die tijdens de onderhandelingen zullen moeten worden besproken, zoals het verplichte aantal laadstations. Ook heeft Nederland gemeld dat het voorstel nog inhoudelijk moet worden besproken met de Tweede Kamer.

### **Diversenpunten**

Onder het agendapunt «diversen» gaf de Europese Commissie informatie over de stand van zaken van de luchtvaartovereenkomst EU-Brazilië. Deze overeenkomst is twee jaar geleden reeds gearafaerd. Brazilië wil de overeenkomst niet ondertekenen en ratificeren, maar op belangrijke punten aanpassen. De Commissie wil de onderhandelingen zo snel mogelijk hervatten en zal daarom met een voorstel voor een onderhandelingsmandaat komen.

De Europese Commissie gaf daarnaast informatie over ETS in de luchtvaart. De Commissie heeft verslag gedaan van de ontwikkelingen in ICAO-verband en in EU-verband. De Commissie heeft de voortgang geschetst van de High Level Group on Climate change in de aanloop naar de ICAO Assemblee in september 2013, en van de besluitvorming over het

voorstel van de Commissie om de invoering van ETS met een jaar uit te stellen voor vluchten van en naar landen buiten de Europese Economische Ruimte (Stop the Clock) om een concrete bijdrage te leveren aan een constructief proces richting de ICAO Assemblee van september 2013. Nederland heeft aangegeven dat alle zeilen moeten worden bijgezet om een akkoord in mondiaal verband tot stand te brengen. Verder heeft Nederland aandacht gevraagd voor handhaving in verband met 3<sup>e</sup> landen en de noodzaak om als EU één lijn te trekken.

Tenslotte bracht Polen het onderwerp toegang tot de markt voor het goederenvervoer over de weg (cabotage) aan de orde. Polen gaf, mede namens enkele andere landen, de visie op plannen van de Commissie om nadere voorstellen te doen tot verdere opening van de markt voor het goederenvervoer over de weg. Polen pleitte hierbij voor een zorgvuldige aanpak. Andere landen gaven daarentegen aan dat het überhaupt niet het juiste moment is om over verdere opening van de markt te praten, zeker niet zolang er geen sprake is van verdere harmonisatie van sociale condities. De Commissie gaf aan de voorstellen en de te nemen stappen nog in beraad te hebben.