

Vergaderjaar 2013–2014

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 480**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 20 mei 2014

Hierbij doe ik u de geannoteerde agenda toekomen van de Transportraad die op 5 juni 2014 in Luxemburg plaatsvindt. Deze geannoteerde agenda is gebaseerd op de voorlopige agenda zoals begin 2014 uitgebracht door het Griekse Voorzitterschap en aanvullende informatie van de PV. De inhoud geeft de meest recente stand van zaken weer. Mocht de agenda van de Transportraad op belangrijke punten veranderen, dan zal ik u hierover informeren.

Tenslotte treft u in de bijlage een voortgangsoverzicht van actuele Europese wetgevinginitiatieven op het terrein van Infrastructuur en Milieu<sup>1</sup>.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

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

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

## Geannoteerde Agenda Transportraad 5 juni 2014

### Samenvatting

Op 5 juni 2014 vergadert de Transportraad in Luxemburg. Het Griekse Voorzitterschap zal streven naar een politiek akkoord over de technische delen van het Vierde Spoorpakket en de herziening van de richtlijn maten en gewichten van wegvoertuigen. Daarnaast zullen Raadsconclusies worden aangenomen over de herziening van het zeevervoersbeleid van de EU tot 2018. Tenslotte zullen voortgangsrapportages worden gepresenteerd over passagiersrechten luchtvaart en het havenpakket.

### Vierde Spoorpakket (technische pijler)

#### *Politiek Akkoord*

#### Inhoud

Het vierde spoorpakket bestaat uit drie pijlers:

- I. voorstel om de onafhankelijkheid van de infrastructuurbeheerder ten opzichte van de vervoerders te garanderen (*governance* infrastructuurbeheerder),
- II. voorstellen om de markt voor binnenlands spoorvervoer voor personenvervoer te openen,
- III. drie voorstellen ten aanzien van interoperabiliteit en veiligheid en taken van het spoorwegagentschap ERA (technische voorstellen).

De technische pijler (COM(2013)27, COM(2013)30 en COM(2013)31) ligt voor in deze Transportraad.

#### Stand van Zaken

Over alle onderdelen van de technische pijler zijn reeds in de afgelopen Raden algemene oriëntaties bereikt. Deze worden nu omgezet in een politiek akkoord. Inhoudelijk zijn de drie voorstellen van de technische pijler ten opzichte van de algemene oriëntaties ongewijzigd. In de Raad is nog niet gesproken over de onderwerpen I en II, de politieke pijler, en deze staan niet op de agenda. Naar verwachting zal het inkomend Italiaans EU Voorzitterschap (per 1 juli 2014) een begin maken met de behandeling van de voorstellen uit deze zgn. politieke pijler. In lijn met de eerder met de Kamer besproken Nederlandse inzet over het 4<sup>e</sup> spoorpakket om te streven naar een blokkerende minderheid is Nederland in overleg met andere lidstaten om te bezien of een gezamenlijke opstelling mogelijk is. Dit heeft onlangs geresulteerd in een verklaring van de BENELUX-landen (**bijgevoegd**)<sup>2</sup> waarin het voorstel over marktopening in zijn huidige vorm wordt afgewezen. Nederland wil zelf kunnen blijven kiezen tussen onderhandse gunning of aanbesteding van het hoofd railnet. Er bestaat een groot risico dat het voorstel, vooral tijdens de transitiefase, negatieve effecten voor reiziger en verlader met zich mee brengen wat betreft kwaliteit, betrouwbaarheid en efficiency van het spoorstelsel. In de verklaring wordt onderstreept dat er bij onderhandse gunning wel een sterke toezichthouder moet zijn om eventuele klachten op een eerlijke wijze te kunnen behandelen (cf. punt 6 van de BENELUX-verklaring). Deze verklaring is inmiddels verspreid onder lidstaten en de Europese Commissie en zal binnenkort aan de Italiaanse Minister van Transport, in zijn hoedanigheid van inkomend Voorzitter van de EU Transportraad, worden aangeboden. De BENELUX-landen zullen deze verklaring in hun contacten met andere lidstaten gebruiken om te trachten andere lidstaten te overtuigen zich bij deze opstelling te voegen.

<sup>2</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

De meeste lidstaten staan positief ten opzichte van de technische pijler. Tijdens de Transportraad zal dus naar verwachting een politiek akkoord worden bereikt over de technische pijler. Reden van agendering van de drie voorstellen van de technische pijler is dat de Raad met dit politieke akkoord de onderhandelingen met het Europees Parlement kan starten. De Raad zal met het Europees Parlement gaan onderhandelen als dit in nieuwe samenstelling de wetgevende taken weer oppakt (eind 2014). Met het EP zijn geen grote meningsverschillen over de derde (technische) pijler van het spoorpakket.

#### Nederlandse positie

Nederland stemt in met het politieke akkoord over deze drie voorstellen uit de technische pijler. De spoorsector dringt aan op snelle besluitvorming om de voordelen die zij daarvan ondervindt, te kunnen verzilveren. Wat Nederland betreft kan de besluitvorming over de technische pijler zelfstandig worden voortgezet, dus los van de overige onderdelen van het 4<sup>e</sup> Spoorpakket.

### **Maten en gewichten wegvoertuigen**

#### *Politiek Akkoord*

#### Inhoud

De Commissie is begin 2013 met een wijzigingsvoorstel (COM(2013)195) gekomen voor de uit 1996 daterende richtlijn over de maten en gewichten van wegvoertuigen. Het voorstel maakt het mogelijk vrachtwagens met afgeronde cabines te ontwikkelen en achteraan op opleggers aerodynamische vleugels te monteren, waardoor meer aerodynamische en energie-efficiëntere vrachtwagens op de markt gebracht kunnen worden. Een vrachtwagen kan hierdoor op de brandstofkosten besparen, en de uitstoot van CO<sub>2</sub> daalt. Tegelijk krijgt de bestuurder door de stroomlijning van de vormgeving van de cabines een beter gezichtsveld, hetgeen ook bijdraagt aan de veiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers. In juni 2012 heeft de Commissie richtsnoeren opgesteld voor het gebruik van langere vrachtwagens voor vervoer tussen aangrenzende lidstaten. Die richtsnoeren worden nu vastgelegd in de herziene richtlijn. Ook zijn bepalingen opgenomen inzake controles en sancties om ervoor te zorgen dat de concurrentieregels worden nageleefd en deze bepalingen om een hoog verkeersveiligheidsniveau en de duurzaamheid van de wegeninfrastructuur te waarborgen.

#### Stand van Zaken

Tijdens de Transportraad zal naar verwachting een politiek akkoord worden bereikt. Een belangrijke wijziging ten opzichte van het oorspronkelijke Commissievoorstel is de verwijzing naar typegoedkeuringsrichtlijn 2007/46/EG voor wat betreft de technische specificaties en daaraan gekoppelde certificeringen. Hiermee is een belangrijk knelpunt in het voorstel weggenomen. Op 15 april 2014 is er een plenaire stemming geweest in het EP in eerste lezing waarbij het voorstel is aangenomen met diverse amendementen.

#### Nederlandse positie

Nederland is van mening dat het voorstel een geschikte mogelijkheid vormt om de tekortkomingen van de huidige richtlijn te corrigeren, het gebruik van aerodynamische en energie-efficiëntere voertuigen mogelijk te maken, en harmonisatie op het gebied van controles en sancties te realiseren. Ook de sector is hierbij gebaat. Nederland blijft inzetten op het

toestaan van grensoverschrijdend vervoer middels LZV's tussen aangrenzende lidstaten en is van mening dat lidstaten hier bilaterale afspraken over moeten kunnen maken.

## **Herziening van het zeevervoersbeleid van de EU tot 2018**

*Aanname Raadsconclusies*

### Inhoud

Tijdens de Informele Transportraad op 7 en 8 mei in Athene is de ministeriële Verklaring over het Europese maritieme transportbeleid tot 2018 met een vooruitblik naar 2020 vastgesteld. Deze Verklaring van Athene vormt de basis voor de Raadsconclusies die het Voorzitterschap aan wil nemen tijdens de Transportraad van juni. De Raadsconclusies zijn bedoeld als politieke verklaring van de Raad in aanloop naar de tussentijdse herziening van de EU maritieme transport strategie tot 2018. De bestaande mededeling (COM(2009)8) over de EU maritieme transportstrategie uit 2009 richt zich op de strategische doelstellingen van de lidstaten voor het Europese maritieme transport systeem tot 2018 en de belangrijkste terreinen waar EU-inzet zal moeten leiden tot een sterker concurrentievermogen, terwijl tegelijkertijd de milieu- en veiligheidsprestaties van de zeescheepvaart verbeterd worden. De Europese strategie is bedoeld om tegenwicht te geven aan de concurrentie van groeiende maritieme industrieën elders in de wereld (Azië, Latijns-Amerika).

De Commissie pleit in de mededeling voor transparante markten en meer vrijhandelsverdragen omwille van economische groei en werkgelegenheid. De prioritaire aspecten van de strategie zijn:

- Concurrentievermogen zeescheepvaart verhogen;
- Menselijke factor (veiligheid en sociale voorwaarden) borgen;
- Streven naar kwaliteitsscheepvaart (beveiliging, veiligheid, milieu);
- Internationale samenwerking bevorderen;
- Kustvaart en connectiviteit verhogen;
- Onderzoek en innovatie ontwikkelen.

### Stand van Zaken

Tijdens de informele Transportraad op 7 mei is overeenstemming bereikt over de «Verklaring van Athene». Deze ministeriële Verklaring vormt een belangrijk uitgangspunt voor de tijdens de Transportraad aan te nemen Raadsconclusies. Deze Raadsconclusies en een externe beoordeling vormen de basis voor de midden termijn herziening van de mededeling van de Europese Commissie over de «Strategische doelstellingen en aanbevelingen voor het zeevervoersbeleid van de EU tot 2018».

### Nederlandse positie

Nederland zal de ministeriële Verklaring en de Raadsconclusies over de Herziening van het zeevervoersbeleid van de EU tot 2018 omarmen. Tevens wenst Nederland een gedegen tussentijdse evaluatie uit te voeren voordat de mededeling met daarin het EU maritieme transportbeleid wordt herzien en er nieuwe doelstellingen en onderwerpen aan de orde komen. Nederland pleit voor een gestructureerde aanpak en wil weten welke elementen effect hebben gehad en welke niet. Pas daarna kunnen er, mede op basis van een externe evaluatie, nieuwe doelen en onderwerpen aan de strategische doelstellingen en aanbevelingen worden toegevoegd, in lijn met de Verklaring van Athene en aan te nemen raadsconclusies tijdens de Transportraad van 5 juni.

Het Nederlandse uitgangspunt blijft: een sterk Nederlands en Europees maritiem cluster, met hoge kwaliteit zeescheepvaart dat gelijk oploopt met mondiale ontwikkelingen op het gebied van veiligheid en milieuprestaties.

## **Passagiersrechten Luchtvaart**

### *Voortgangsrapportage*

#### Inhoud

De voorgestelde herziening (COM(2013)130) bevat regels voor compensatie, verzorging en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten. De bestaande verordening heeft vanwege de vele onduidelijkheden geleid tot een groot aantal zaken bij het Europese Hof van Justitie. Doel van de herziening is de passagiersrechten te bevestigen en te verhelderen. De herziening neemt onduidelijkheden rond buitengewone omstandigheden weg, terwijl de compensatie bij vertraging wordt aangepast om de financiële last voor de luchtvaartsector te verlagen. Daarnaast worden enkele nieuwe consumentenrechten toegevoegd en worden informatieplicht, handhaving en klachtenprocedures versterkt.

#### Stand van Zaken

Passagiersrechten Luchtvaart staat geagendeerd als voortgangsrapportage. De huidige verwachting is dat het inkomend Italiaanse Voorzitterschap de besprekingen over Passagiersrechten vooralsnog niet zal hervatten. Het Europees Parlement heeft zoals eerder gemeld in februari haar eerste lezing over Passagiersrechten aangenomen. Gezien de agendering is op de Transportraad geen discussie over Passagiersrechten Luchtvaart voorzien.

#### Nederlandse positie

Nederland acht de herziening wenselijk en noodzakelijk. In de aanloop naar de Transportraad zal Nederland indachtig de Kamerwens proberen steun te verwerven voor een compensatieregeling waarbij voor kortere vluchten al na 3 uur compensatie geldt. Conform de wens van de Kamer zal Nederland daarbij zoveel mogelijk aansluiting zoeken met het EC voorstel en inzetten op een gelijkblijvende totale financiële last als in het EC voorstel. Nederland verwelkomt het wegnemen van een aantal onduidelijkheden in begrippen en principes, zoals de reikwijdte van buitengewone omstandigheden en zal nauwkeurig kijken dat de tekst geen nieuwe onduidelijkheden oplevert. Nederland zal steun uitspreken voor meer uniforme handhaving in de EU en eenduidige procedures voor het indienen van claims en klachten waarin de tekst lijkt te zullen voorzien.

## **Havenpakket**

### *Voortgangsrapportage*

#### Inhoud

Het voorstel (COM(2013)296) stelt een kader vast voor de toegang tot de markt voor havendiensten en stelt regels vast voor de financiële transparantie van het havenbeheer. De verordening heeft betrekking op alle havens van het Trans-Europese Vervoersnetwerk (TEN-T).

#### Stand van Zaken

Tijdens de Transportraad wordt een voortgangsrapportage van het voorzitterschap ter tafel gebracht. Daaruit zal naar verwachting blijken dat

de behandeling van het Commissievoorstel voor een EU Havenverordening is vertraagd. Het EP heeft zijn eerste lezing niet voor de verkiezingen voor het EP op 22-05-2014 kunnen voltooien. Het Voorzitterschap heeft de pas ingehouden en zich beperkt tot een globale inhoudelijke behandeling. Naar verluidt zou het Italiaanse voorzitterschap (2<sup>e</sup> helft 2014) prioriteit aan dit dossier willen geven.

#### Nederlandse positie

Nederland is voorstander van de vrijheid van dienstverlening in zeehavens. In de Nederlandse zeehavens is dit het geval. Het voorstel biedt in beginsel ruimte voor voortzetting van de Nederlandse praktijk. Nederland bepleit amendering van het voorstel die strekt tot (a) handhaving van de onderhandelingsvrijheid van de havenbeheerder (b) geen verplicht extra overleg binnen de havengemeenschap (c) geen zwaarder aangezet toezicht op havenbeheer en havendienstverlening en (d) handhaving van het Nederlandse arrangement van de loodsdienstverlening. Onnodige administratieve lasten moeten worden voorkomen. Nederland hecht zeer aan de in het voorstel voorgeschreven financiële transparantie van het havenbeheer en beschouwt deze als een eerste noodzakelijke maar nog niet toereikende eerste stap naar een effectieve aanpak van de verstoring van de grensoverschrijdende concurrentie tussen zeehavens door uiteenlopende niveaus van publieke financiering. Heldere en objectieve richtsnoeren staatssteun aan zeehavens moeten het sluitstuk vormen van deze aanpak.

#### **Diversenpunten**

Verder zal de Commissie onder «diversen» informatie geven over de volgende onderwerpen: het spooronderzoeksprogramma Shift2Rail, grensoverschrijdende verkeersovertredingen, luchthaventarieven en het volgen van vliegtuigen.