
Vergaderjaar 2002–2003

21 501-09

Transportraad

Nr. 147

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 20 september 2002

Hierbij zend ik u de geannoteerde agenda voor het onderdeel transport van de Energie-, Telecommunicatie en Transportraad op 3 en 4 oktober aanstaande. Het onderdeel transport wordt behandeld in de Raadszitting op 3 oktober aanstaande.

Mede namens de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
R. H. de Boer

LUCHTVAART

Single Sky

– voortgangsverslag door voorzitterschap

Als gevolg van de toenemende congestie in het Europese luchtruim, heeft de Europese Commissie in 1999 het initiatief genomen om een gemeenschappelijk luchtruim tot stand te brengen in Europa, te beginnen in de hogere luchtlagen. Het is de bedoeling om het luchtruim, dat onder de verantwoordelijkheid van de lidstaten van de Europese Unie valt, voor het eind van 2004 om te vormen tot een gemeenschappelijk luchtruim waarin dezelfde regels en procedures worden toegepast voor een zo veilig mogelijk en efficiënt beheer van het luchtverkeer.

Hiertoe heeft de Commissie een pakket van vier wetgevingsvoorstellen aan de Raad en het Europees Parlement voorgelegd, dat als één geheel moet worden beschouwd. Het betreft:

- een Verordening inzake het institutioneel kader voor de realisering van het gemeenschappelijk luchtruim, en drie specifieke Verordeningen betreffende
- de organisatie en het gebruik van het luchtruim (realisering van één Europees vluchtinformatiegebied en van (grensoverschrijdende) functionele luchtruimblokken;
- de verlening van luchtvaartdiensten (certificering van luchtvaartdiensten, aanwijzing van luchtverkeersdienstverleners en één uniform tariefstelsel);
- de interoperabiliteit van het Europese Air Traffic Management netwerk (harmonisatie en standaardisatie van de technische en operationele systemen en installaties)

Het Deens voorzitterschap zal verslag uitbrengen van de voortgang die de Raadswerkgroep in de afgelopen periode heeft geboekt. Nederland zal kennis nemen van de rapportage en bevestigen dat, met het oog op de realisering van het gemeenschappelijk luchtruim in 2004, de werkzaamheden actief moeten worden voortgezet.

Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad over de wijziging van Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad over gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van «slots» (opstijg- en landingsrechten) op communautaire luchthavens

– politiek debat

Aanleiding voor een voorstel voor wijziging van Verordening 95/93 vormt de constatering van de Commissie dat het huidige systeem voor onvoldoende balans zorgt tussen de belangen van gevestigde luchtvaartmaatschappijen en nieuwe gegadigden op overbelaste luchthavens in de Gemeenschap. Het huidige systeem van «historische rechten» belemmert de zogenaamde slotmobiliteit en concurrentie tussen luchtvaartmaatschappijen. Ook is er behoefte aan verduidelijking van bestaande artikelen, vooral over:

- De voorwaarden waaronder luchtvaartmaatschappijen slots (opstijg- en landingsrechten) mogen overdragen of ruilen
- De transparante en neutrale manier om de capaciteit vast te stellen en
- De toewijzing van slots door de jure en de facto onafhankelijke coördinatoren en de invoering van nu nog ontbrekende handhavingsinstrumenten.

De Commissie heeft medio 2000 geprobeerd alle wijzigingen in één ingrijpend allesomvattend concept voorstel neer te leggen. Maar bij de consultatie van de lidstaten en het luchtvaartbedrijfsleven die hierover plaats vond bleek dat vooral de voorstellen over de introductie van elementen van marktwerking op hevige bezwaren stuitten. Op basis van de stelling dat slots geen eigendomsrechten zijn van luchtvaartmaatschappijen of luchthavens maar gebruiksconcessies voor bepaalde tijd, stelde de Commissie onder meer voor om de geldigheid van nieuw uit te geven opstijg- en landingsconcessies (slots) in tijd te beperken met de aantekening dat bestaande historische rechten behouden zouden blijven. Verder zouden slots door middel van een veilingsysteem beperkt verhandelbaar worden. De Tweede Kamer is hierover in augustus 2000 per brief geïnformeerd.

In verband met de bezwaren heeft de Commissie besloten tot een aanpak in twee fasen:

1. Het nu voorgelegde voorstel, dat is bedoeld als een «technische aanpassing». Het beoogt de bestaande regeling te verduidelijken en op een aantal punten aan te scherpen. Ook wordt de positie van nieuwkomers versterkt en wordt meer aandacht gegeven aan handhaving.
2. Op termijn dat een voorstel dat beoogt meer fundamentele veranderingen en marktwerking te bewerkstelligen. Het toestaan van handel in slots en beperking in tijd van historische rechten zullen daar naar verwachting onderdeel van zijn.

Tijdens de vergadering van de Raad zal het voorzitterschap rapporteren over de voortgang die in de afgelopen periode is geboekt bij het eerste voorstel. Nederland zal kennisnemen van deze terugkoppeling.

**Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van gemeenschappelijke regels over compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten
– politiek debat**

Op grond van de voorgestelde verordening krijgen passagiers het recht op financiële compensatie, een alternatieve vlucht of terugbetaling van het ticket en daarnaast vergoeding voor bijvoorbeeld maaltijden op de luchthaven in geval van instapweigering of annulering van een vlucht. Passagiers, die te maken krijgen met langdurige vertraging, krijgen recht op een alternatieve vlucht of terugbetaling van het ticket. De voorgestelde verordening geldt voor alle vluchten (zowel lijndiensten als charters) vanaf communautaire luchthavens en vluchten met EU-maatschappijen vanaf niet-communautaire luchthavens naar EU-bestemmingen voor zover dat derde land geen gelijkwaardige regeling heeft. Dit voorstel vervangt de bestaande EG Verordening 295/91 inzake vergoeding bij overboeking, die alleen van toepassing is op geregeld vervoer (lijndiensten).

Door middel van een politiek debat beoogt het voorzitterschap de opvattingen van de lidstaten te inventariseren over aspecten als de hoogte van de compensatie en de reikwijdte van de doelgroep. Nederland staat in beginsel positief tegenover de herziening en verbreding van de bestaande regeling, maar tekent daarbij onder meer aan dat de belangen van de passagiers en de luchtvaartmaatschappijen in balans moeten zijn.

Verzekeringen burgerluchtvaart – politiek debat

Naar aanleiding van de aanslagen in de VS op 11 september 2001 hebben de verzekeringsmaatschappijen de dekking voor oorlogs- en terrorisme-risico's in de aansprakelijkheidsverzekeringen opgezegd voor luchtvaart-maatschappijen en luchtvaartgerelateerde bedrijven als luchthavens en afhandelaars. De dekking tegen molestschade is toen noodgedwongen tijdelijk overgenomen door overheden. De meeste lidstaten van de Europese Unie, inclusief Nederland, hebben die dekking – in lijn met de afspraken in EU-verband – inmiddels tot eind oktober verlengd. In deze vergadering van de Raad zal een standpunt moeten worden ingenomen ten aanzien van de verdere verlenging.

In samenhang daarmee zal worden gesproken over oplossingen voor de langere termijn. Daarbij gaat het om de oprichting van wederzijdse verzekeringsfondsen in Europees en ICAO-kader voor onderlinge risico-waarborging, respectievelijk Eurotime en Globaltime. Voor beide fondsen zal gelden dat overheidsbetrokkenheid de eerste jaren nodig blijft. Bij de afweging van de verschillende opties zal waarschijnlijk de vraag aan de orde komen in hoeverre de commerciële verzekeringsmarkt voldoende is hersteld om als overheden al op korte termijn de betrokkenheid bij de verzekeringen te beëindigen. Een punt van bespreking is ook de vraag van ICAO aan de lidstaten om een principe-besluit over deelneming aan het ICAO fonds. De lidstaten moeten uiterlijk eind oktober ICAO hierop een antwoord geven.

Nederland is in beginsel voorstander van afbouw van de overheids-dekking en staat in principe positief tegenover oprichting van een wederzijds verzekeringsfonds op Europees of mondiaal niveau. Welke optie de voorkeur heeft moet nader worden bestudeerd, mede op grond van de analyse van de Commissie, die tijdens de vergadering aan de orde zal komen.

LANDTRANSPORT

Tweede Spoorpakket

Het tweede spoorpakket bestaat uit vijf voorstellen voor regelgeving. Dit initiatief is een gedeelte van de uitwerking van het actieprogramma uit het Witboek Gemeenschappelijk Vervoersbeleid 2010. Het eerste spoorpakket, dat op 15 maart 2001 in werking is getreden, wordt met dit tweede pakket maatregelen gedeeltelijk aangepast en op onderdelen aangescherpt. Het bevat de volgende voorstellen:

- Vervroegde openstelling van de markt voor internationaal goederen-vervoer per spoor en uitbreiding toegangsrechten tot binnenlands goederenvervoer (cabotage)
- Harmonisatie van spoorwegveiligheid
- Interoperabiliteit voor het gehele spoorwegnet en aanpassing voor HSL
- Oprichting van een Europees Spoorwegbureau voor harmonisatie van veiligheid en interoperabiliteit (ERA – European Railway Agency)
- Toetreding van de Gemeenschap tot COTIF (Convention pour les Transports Internationaux Ferroviaires).

Met het eerste spoorpakket is de markt opengesteld voor internationale dienstverlening: eerst op het Trans-Europees Netwerk voor Goederen-vervoer per Spoor, per 2008 op alle netten.

Het voorstel van het tweede pakket betreft enerzijds verdergaande liberalisering door het naar voren halen van deze (internationale) toegangsrechten naar «twee jaar na vaststelling van de Richtlijn» (dit komt mogelijk weer op 2006) en door het openstellen van nationale markten (cabotage). Anderzijds richt het pakket zich op de harmonisering van veiligheid en techniek, van groot belang voor de feitelijke markttoegang. De oprichting van een Europees Spoorwegbureau moet dit proces stimuleren. Tenslotte beoogt het pakket de Europese Gemeenschap toe te laten treden tot COTIF, waarvan nu alleen de lidstaten afzonderlijk lid zijn.

Nederland is voorstander van verbetering van het (internationale) spoorvervoer door stimulering van marktwerking en efficiëntie. Voor deze kwaliteitsslag is Europese harmonisatie van voorschriften voor techniek en veiligheid onontbeerlijk. Nederland oordeelt daarom in het algemeen positief over de voorstellen van het tweede spoorpakket en acht het van belang dat deze in hun onderlinge samenhang beoordeeld en vastgesteld worden. Een onafhankelijk Europees Spoorwegbureau kan hier een goede rol in spelen. Toetreding van de Gemeenschap tot de COTIF vormt een logische stap gezien de toegenomen rol van de Gemeenschap in het Europese spoorwegbeleid. Nederland zal met belangstelling kennis nemen van het voortgangsverslag van het voorzitterschap.

Programma Marco Polo; voorstel voor een verordening voor een stimuleringsprogramma om milieuprestaties voor het goederenverkeer te verbeteren (intermodaal transport inclusief short sea shipping)

– gemeenschappelijke oriëntatie

Marco Polo is in het Witboek Gemeenschappelijk Vervoerbeleid aangekondigd als de opvolger van het stimuleringsprogramma voor gecombineerd vervoer PACT (Pilot Actions for Combined Transport). Maar Marco Polo heeft een ruimere scope en beoogt de congestie op de wegen te verminderen en de milieuprestaties van het gehele vervoerssysteem te verbeteren door meer goederenvervoer via spoor, binnenvaart en short sea. Tevens voorziet dit programma ook in ondersteuning van projecten die structurele belemmeringen in de intermodale markt opheffen en daarmee de hele intermodale vervoersketen verbeteren. De derde pijler van dit nieuwe programma richt zich op innovatieve vormen van samenwerking en het bekend maken van goede praktijken in de sector. Het programma heeft een looptijd van 2003 tot en met 2010. Het gaat om internationale projecten. Tijdens de vergadering van de Raad zal de discussie zich met name toespitsen op twee aspecten: de omvang van het budget en de hoogte van de subsidiedrempels voor de projecten.

Nederland steunt dit initiatief, maar acht het door de Commissie voorgestelde budget van € 115 miljoen niet acceptabel. Met het oog op de toegankelijkheid van het programma, steunt Nederland het voorstel van het voorzitterschap om de subsidiedrempels op een lager niveau te brengen.

Voorstel voor een wijziging van de beschikking van het Europees Parlement en de Raad over communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet (TEN's)

– gemeenschappelijke oriëntatie

De richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans Europees vervoersnet zijn vastgesteld in 1996. De richtsnoeren geven de criteria voor de selectie van de projecten. Mede op grond van het besluit van de Europese Raad van Gotenburg en het witboek Gemeenschappelijk vervoerbeleid 2010 worden op dit moment de richtsnoeren voor een beperkt deel bijgesteld.

De huidige herziening loopt vooruit op een algehele herziening in 2004 en verwerkt de vergrote aandacht voor openbaar vervoer, spoorwegen, binnenvaart, kustvaart, intermodaal vervoer en efficiënte interconnectie. Tevens heeft de Commissie voorgesteld de lijst met de door de Europese Raad gedefinieerde, prioritaire projecten uit te breiden; de zogenaamde Essen-lijst.

Nederland wil dat de prioriteit voor spoor, binnenvaart en kustvaart goed in de richtsnoeren wordt vertaald. Daarbij moeten ook echte prioriteiten worden aangegeven, Nederland is geen voorstander van te specifieke criteria (bijv. bergketens), omdat die te veel vastleggen. In de aanloop naar de toetreding van de landen in Midden Europa tot de Europese Unie is een gedeeltelijke verschuiving van prioriteiten op het gebied van infrastructuur naar het oosten onvermijdelijk. In het verlengde hiervan dringt Nederland aan op verbetering van die verbindingen die voor het vervoer naar het achterland van groot belang zijn. Deze mening wordt door een aantal lidstaten gedeeld. Met betrekking tot de Essen-lijst heeft het voorzitterschap voorgesteld om deze lijst van prioritaire projecten slechts uit te breiden met het Galileo-project, waartoe de Transportraad in maart 2002 heeft besloten. Tevens zal volgens dit voorstel de Europese Commissie tijdig een voorstel doen voor de herziening van de lijst in het kader van de herziening van de richtsnoeren in 2004. In de vergadering van de Raad zal duidelijk worden of dit voorstel instemming krijgt. Mocht het voorstel van het voorzitterschap niet worden geaccepteerd en toch worden besloten tot aanvulling van de lijst van prioritaire projecten, dan heeft Nederland de IJzeren Rijn in combinatie met de goederenverbinding met België (lijn 11), de Zuiderzeelijn en de Maasroute ingebracht.

Galileo; het Europese satelliet- en navigatieproject – toelichting door de Commissie

Na intensieve politieke onderhandelingen heeft de Transportraad op 26 maart 2002 het groene licht gegeven voor de ontwikkelingsfase van dit satelliet- en navigatieproject. Hiermee zou Europa vanaf 2008 kunnen beschikken over een systeem dat vergelijkbaar is met GPS en zo mogelijk nog geavanceerder.

De Commissie heeft recentelijk een mededeling gepubliceerd over de stand van zaken in dit project en meer specifiek over Public Regulated Service (PRS). Voor het uitschrijven van de tender onder het bedrijfsleven voor het uitvoeren van de lancerings- en operationele fase van het project in 2003 door de Gemeenschappelijke Onderneming (de uitvoeringsorganisatie voor de ontwikkelingsfase) zal de Raad zich in komende tijd moeten uitspreken over de definitie van de diensten en signalen van Galileo, de discussie met de VS over de overlap van het Galileo signaal (Public Regulated Service) met het militaire GPS-signaal en een mandaat voor onderhandelingen met derde landen.

Tijdens deze vergadering van Raad zal de Commissie in de gelegenheid worden gesteld een toelichting te geven over de stand van zaken en de verdere planning. Nederland zal met belangstelling kennis nemen van de presentatie.