

Vergaderjaar 2013–2014

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 436

BRIEF VAN MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 september 2013

Hierbij stuur ik u, mede namens de Staatsecretaris van Infrastructuur en Milieu, ten behoeve van het Algemeen Overleg op 2 oktober 2013 met de Vaste Commissie voor Infrastructuur en Milieu:

- De geannoteerde agenda van de Transportraad op 10 oktober a.s.;
- Een overzicht van de stand van zaken van EU-dossiers op het terrein van infrastructuur en milieu¹.

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 10 OKTOBER 2013

Hieronder treft u een samenvatting van de onderwerpen op de agenda van de Transportraad van 10 oktober 2013 aan.

Tijdens de Transportraad zal naar verwachting een beleidsdebat worden gevoerd over de herziening van de **verordeningen passagiersrechten luchtvaart**. De herziening bevat regels voor compensatie, verzorging en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten.

Nederland acht de herziening wenselijk en noodzakelijk. Nederland hecht aan een goed evenwicht van de voorgestelde maatregelen waarbij een balans gevonden wordt tussen passagiersbescherming en lasten voor luchtvaartmaatschappijen. De Staatssecretaris zal de Kamer vóór het Algemeen Overleg van 2 oktober nader informeren.

De **verordening betreffende de verlenging van de looptijd van de gemeenschappelijk onderneming t.b.v. SESAR** is voorlopig geagendeerd voor besluitvorming. Omdat het voorstel voor de verordening pas recent is gepresenteerd, is echter zeer onzeker of dit onderwerp al besluitvormend aan de orde kan komen.

Het *Single European Sky ATM (Air Traffic Management) Research* (SESAR)-programma zorgt voor de technische concepten en procedures die nodig zijn om het gemeenschappelijk Europees luchtruim *Single European Sky, SES* te realiseren. Hiertoe is in 2007 de *Single European Sky Air Traffic Management Research Joint Undertaking (SJU)* opgericht. De huidige verordening die de financiering van de SJU regelt, loopt tot en met 2016. Met het voorstel voor de wijziging van de verordening wordt beoogd om de SJU in de periode 2017–2024 in stand te houden.

Nederland hecht aan de realisatie van de Single European Sky en de bijdrage van SJU aan de totstandkoming wordt door Nederland op hoofdlijnen positief beoordeeld.

Het Voorzitterschap zal, afhankelijk van de voortgang die de komende weken nog kan worden geboekt, een algemene oriëntatie proberen te bereiken of een voortgangsrapportage voorleggen over het onderdeel **spoorwegveiligheid van het vierde spoorpakket**.

Met het vierde spoorpakket wil de Europese Commissie de interne markt voor binnenlandse diensten voor personenvervoer per spoor openen. Het onderwerp spoorwegveiligheid maakt deel uit van de *technische pijler* van het vierde spoorpakket². Dit onderdeel betreft aanpassingen van de veiligheidsrichtlijn waarbij de veiligheidscertificering voor spoorvervoerders op Europees niveau wordt geregeld. Het gaat dus nog niet over de voorstellen voor marktopening die ook deel uitmaken van het spoorpakket. Over het andere onderdeel van deze technische pijler, de interoperabiliteit, heeft de Raad overigens reeds in juni een algemene oriëntatie bereikt.

Nederland verwelkomt de voorstellen voor aanpassing van de veiligheidsrichtlijn, maar toetst deze nog wel op praktische inpasbaarheid en uitvoerbaarheid.

Op de voorlopige agenda van de Raad staat ook een algemene oriëntatie dan wel voortgangsrapportage over het voorstel voor een **verordening**

² De technische pijler bevat 4 voorstellen: een aanpassing van de interoperabiliteitsrichtlijn, een aanpassing van de spoorweg veiligheidsrichtlijn, een geheel herziene verordening voor het spoorweg agentschap en een opdracht aan het spoorweg agentschap om een voorstel te maken voor certificering van «overig» treinpersoneel.

meerjarenfinanciering Europees Agentschap maritieme veiligheid (EMSA).

EMSA is belast met Europese taken op het gebied van de bestrijding van door zeeschepen veroorzaakte verontreiniging en van door olie- en gasinstallaties veroorzaakte mariene verontreiniging. Doel van het voorstel is het opnemen van de financiering van het EU agentschap in de EU-meerjaren begroting voor de periode 2014–2020. Nederland stemt in met de door Europese Commissie voorgestelde financiering van het agentschap.

Tijdens de Transportraad zal naar verwachting een voorstel worden voorgelegd waarbij lidstaten worden gemachtigd om de Overeenkomst van Kaapstad van 2012 inzake de tenuitvoerlegging van de bepalingen van het protocol van 1993 bij het Internationaal Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen van 1977 te ondertekenen, te bekrachtigen of ertoe toe te treden (hierna: de overeenkomst). Het Internationaal Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen van 1977 is in 1993 gewijzigd bij het protocol van 1993. Omdat er nog niet is voldaan aan de vastgelegde minimumvereisten wat de bekrachtiging betreft, is noch het verdrag, noch het protocol in werking getreden. In oktober 2012 heeft de IMO in Kaapstad een conferentie belegd om de inwerkingtreding van verdrag en protocol te bevorderen. Tijdens de conferentie is een overeenkomst aangenomen waarmee enkele bepalingen uit het protocol van 1993 worden aangepast zodat een spoedige ratificatie van de overeenkomst – en daarmee de inwerkingtreding daarvan – wordt bevorderd.

Nederland hecht aan inwerkingtreding van de overeenkomst aangezien daarmee wereldwijd eisen zullen gaan gelden voor de veiligheid van vissersvaartuigen van 24 meter of meer. Omdat de eisen van het protocol voor de EU-landen al zijn omgezet in een richtlijn, worden de technische eisen voor de eigen vissersvaartuigen niet gewijzigd; Europese lidstaten zullen bij toetreding te kennen geven de strengere eisen van het protocol te blijven hanteren op eigen vissersvaartuigen en in Europese wateren.

Er zal tijdens de Transportraad naar verwachting naar een algemene oriëntatie worden gestreefd dan wel een voortgangsrapportage worden voorgelegd, betreffende het voorstel tot **wijziging van de verordening van het GNSS (Global Navigation Satellite System)-Agentschap**. Met het voorstel tot wijziging van de verordening van de GSA wordt de huidige taak van de GSA op het gebied van veiligheidsaccreditatie meer onafhankelijk verankerd om belangenverstrengeling met nieuwe taken te voorkomen.

Nederland staat positief tegenover het voorstel. Het voorstel is een logische uitwerking van de beoogde taakverdeling in de exploitatiefase van de Europese GNSS systemen. Nederland heeft nog wel een aantal aandachtspunten, zoals ten aanzien van de aanwijzingen van de Commissie die volgens Nederland niet de inhoud van de *security*-activiteiten mogen aangaan.

Tenslotte zal de Commissie onder het agendapunt «diversen» de Raad informeren over de laatste stand van zaken met betrekking tot het Europese emissiehandelssysteem voor de luchtvaart (**ETS luchtvaart**) en in samenhang daarmee over de besluitvorming door de ICAO Assemblée (24 september–4 oktober) over een mondiale aanpak om de uitstoot van CO₂ door de luchtvaart te reguleren. Dit onderwerp komt naar verwachting tevens aan de orde in de Milieuraad van 14 oktober 2013.

Herziening verordening rechten luchtvaartpassagiers

– oriënterend debat

De herziening bevat regels voor compensatie, verzorging en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten. De bestaande verordening heeft bijgedragen aan een forse vermindering van annuleringen en instapweigeringen. Vanwege vele onduidelijkheden heeft zij echter ook geleid tot een aanzienlijk aantal klachten, rechtszaken en zaken bij het Hof van Justitie van de Europese Unie over compensatie bij vertraging, de buitengewone omstandigheden en het recht op verzorging en compensatie na een overstap. Doel van de herziening is de passagiersrechten te bevestigen en te verhelderen en de handhaving en naleving te verbeteren door het verduidelijken van de kernprincipes en reikwijdte van passagiersrechten die tot onenigheid tussen passagiers en luchtvaartmaatschappijen hebben geleid.

Stand van zaken

Tijdens de Transportraad van juni jl. heeft de Commissie de voorstellen gepresenteerd. Tijdens de komende Transportraad zal naar verwachting een eerste beleidsdebat plaatsvinden.

Naar verwachting zullen de meeste lidstaten het voorstel verwelkomen omdat hiermee duidelijkheid wordt geboden aan passagiers en sector. De lidstaten verwelkomen in brede zin de balans in het voorstel en vragen aandacht voor de financiële last en proportionaliteit. Het voorstel ligt voor eerste lezing voor in het Europees Parlement. Stemming in de commissie Vervoer en Toerisme (TRAN) van het Europees Parlement staat gepland op 14 november 2013.

Tijdens het AO Transportraad van 5 juni jl. (Kamerstuk 21 501-33, nr. 430) is reeds gemeld dat er overlegd wordt met consumentenorganisaties en luchtvaartmaatschappijen om tot een Nederlands standpunt te komen. De Staatssecretaris zal de Kamer vóór het Algemeen Overleg van 2 oktober informeren over de voortgang van het overleg.

Inzet Nederland

Nederland staat positief tegenover de herziening. Nederland acht de herziening wenselijk en noodzakelijk. Begrijpelijke Europese regels en een uniform niveau van passagiersbescherming zijn essentieel voor een verbetering van de naleving. Nederland hecht daarbij aan meer uniforme handhaving in de EU en eenduidige procedures voor het indienen van claims en klachten. Het is van groot belang dat de regels transparant zijn en dat de passagier in staat is om diens recht te halen waar dat noodzakelijk blijkt.

Nederland hecht sterk aan de balans tussen effectiviteit, proportionaliteit en handhaafbaarheid. De regels moeten effectief bijdragen aan de vermindering van annulering, instapweigering en vertraging en het daarmee gepaard gaande ongemak voor de passagiers. Aandachtspunt is een regeling voor compensatie bij vertraging die begrijpelijk, handhaafbaar en financieel realistisch is. Enkele bepalingen in het voorstel zullen kritisch moeten worden bekeken en mogelijk worden aangepast opdat zij geen aanleiding kunnen geven tot nieuwe onduidelijkheid. Nederland zal daarom pleiten om een aantal

onduidelijkheden in begrippen en principes, zoals de reikwijdte van buitengewone omstandigheden en die rondom het begrip «aansluitende vlucht» weg te nemen.

Verordening betreffende de verlenging van de looptijd van de gemeenschappelijk onderneming t.b.v. SESAR

– besluitvorming

De verordening betreffende de verlenging van de looptijd van de gemeenschappelijk onderneming t.b.v. SESAR is voorlopig voor besluitvorming geagendeerd maar gezien de voortgang op het dossier is het zeer onwaarschijnlijk dat het onderwerp op deze wijze wordt behandeld. Het Voorzitterschap kan ertoe besluiten het onderwerp te handhaven maar in plaats van besluitvorming voor een beleidsdebat te kiezen. Het is ook mogelijk dat het helemaal van de agenda verdwijnt. Het *Single European Sky ATM Research* (SESAR) programma zorgt voor de technische concepten en procedures die nodig zijn om het gemeenschappelijk Europese luchtruim (*Single European Sky*, SES) te realiseren. Hiertoe is in 2007 een publiek-private samenwerking, de *Single European Sky Air Traffic Management Research Joint Undertaking* (SJU) opgericht. SJU draagt bij aan de algemene doelstelling van SES: verdrievoudiging van de luchtruimcapaciteit, veiligheid met een factor tien verbeteren, 10% afname van de milieueffecten per vlucht en halvering van de kosten voor luchtverkeersleiding.

De verordening die de financiering van de SJU regelt, loopt tot en met 2016. Met het voorstel wordt beoogd om de SJU in de periode 2017–2024 in stand te houden. Hiertoe is in het kader van het EU Meerjarig Financieel Kader voor de periode van 2014–2020 € 600 miljoen gereserveerd.

Stand van zaken

Het voorstel is recent gepresenteerd en de bespreking ervan in de Raadswerkgroep is pas onlangs gestart. Het is zeer onzeker of het voorstel al besluitvormend in de Raad aan de orde kan komen.

Inzet Nederland

Nederland hecht aan de realisatie van *Single European Sky* en de bijdrage van SJU aan de totstandkoming wordt door Nederland positief beoordeeld. Een verlenging tot 2020 is echter passender aangezien het gaat om werkzaamheden die in eerste instantie al in 2016 gereed zouden zijn. Bovendien moet ook de cofinanciering door private partijen toegezegd zijn zodat voorkomen wordt dat alle kosten van de verlenging betaald worden uit belastingmiddelen.

Vervoer over land

Vierde spoorpakket/richtlijn spoorwegveiligheid

– voortgangsrapportage/mogelijk algemene oriëntatie

Met het vierde spoorpakket wil de Europese Commissie een impuls geven aan de interne spoormarkt voor binnenlandse diensten voor personenvervoer per spoor. Het pakket bestaat uit drie pijlers:

- I. voorstellen om de onafhankelijkheid van de infrastructuurbeheerder ten opzichte van de vervoerders te garanderen (governance infrastructuurbeheerder),

- II. voorstellen om de markt voor binnenlands spoorvervoer verder te openen (marktopening nationaal personenvervoer),
- III. voorstellen ten aanzien van interoperabiliteit en veiligheid en taken van het spoorwegagentschap ERA (technische voorstellen).

Tijdens de Raad zal het onderwerp veiligheid (onderdeel van de derde pijler) aan de orde komen. Over het onderdeel interoperabiliteit van de derde pijler is reeds in de Raad van juni jl. een algemene oriëntatie bereikt.

De voorstellen betreffende spoorwegveiligheid beogen de veiligheids-certificering van spoorbedrijven op Europees niveau te brengen en de taken van het Europees Spoorwegagentschap worden daartoe aangepast. Deze technische voorstellen betreffen een vereenvoudigde certificering van spoorwegondernemingen en verschuiving van verantwoordelijkheid voor de certificering van voertuigen naar het Europese Spoorwegagentschap in plaats van door iedere lidstaat afzonderlijk.

Stand van zaken

Afhankelijk van de voortgang die de komende weken wordt geboekt, zal voor de voorstellen betreffende veiligheid een voortgangsrapportage worden voorgelegd dan wel zal gestreefd worden naar het bereiken van een algemene oriëntatie.

De twee andere pijlers van het vierde spoorpakket: opening nationale personenvervoermarkt en *governance* infrastructuurbeheerder, zullen naar verwachting niet eerder dan in 2014 aan de orde komen.

Inzet Nederland

Nederland is positief gestemd over de technische voorstellen betreffende veiligheid, maar toetst nog wel 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. 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 veiligheidsrichtlijnen.

Scheepvaart

Verordening Europees Agentschap maritieme veiligheid (EMSA)

– voortgangsrapport of algemene oriëntatie

Het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (EMSA) is opgericht in 2002, naar aanleiding van de ramp met de olietanker Erika in december 1999 waarbij een grote hoeveelheid olie in zee terecht kwam. EMSA is belast met Europese taken op het gebied van de bestrijding van door zeeschepen veroorzaakte verontreiniging en van door olie- en gasinstallaties veroorzaakte mariene verontreiniging. Doel van het voorstel is het opnemen van de financiering van het EU agentschap in de EU-meerjaren begroting voor de periode 2014–2020. Hierbij is meegenomen dat EMSA haar met de recent gewijzigde EMSA verordening nr. 100/2013 nieuw verkregen taken ter bestrijding van door olie- en gasinstallaties veroorzaakte mariene verontreiniging, ook kan uitvoeren.

Stand van zaken

Eerste behandeling van het voorstel was in de Raadswerkgroep zeescheepvaart van 5 juli 2013. De meeste Lidstaten toonden zich in beginsel positief over het voorstel maar bleken wel kritisch over de verhoging van het budget, hoewel het voorgestelde budget mét de nieuwe taken niet veel hoger ligt ten opzichte van de vorige financiële periode: € 160,4 miljoen voor de jaren 2014–2020 tegenover € 154 miljoen voor de periode 2007–2013. De Europese Commissie heeft aangegeven dat zij recent een mededeling heeft gepubliceerd over de programmering (2014–2020) van de middelen voor de gedecentraliseerde agentschappen. In de Raadswerkgroepen van september zal de discussie over de omvang van de meerjarenfinanciering EMSA tegen de achtergrond van deze mededeling worden gestart. Het Litouwse Voorzitterschap streeft naar een algemene oriëntatie in de Transportraad van 10 oktober.

Inzet Nederland

Nederland stemt in met de door de Europese Commissie voorgestelde financiering van het agentschap. EMSA heeft zijn waarde bewezen bij zijn werkzaamheden ter bestrijding van verontreiniging door zeeschepen. Nederland is van mening dat verbreding van de activiteiten naar bestrijding van door offshore-installaties veroorzaakte verontreiniging een toegevoegde waarde heeft en dat dit de bescherming van het mariene milieu ten goede komt. EMSA coördinatie en bijstand kan tevens leiden tot een efficiënter gebruik en inzet van de binnen de EU Lidstaten reeds aanwezige infrastructuur aan bestrijdingsvaartuigen. Nederland verzet zich niet tegen de (bepaalde) verhoging van het budget voor EMSA ten behoeve van de uitbreiding van de taken, de middelen zijn immers voorzien binnen het EU Meerjarig Financieel Kader voor de periode 2014–2020.

Overeenkomst van Kaapstad 2012

– Aanneame voorstel

Tijdens de Transportraad zal naar verwachting een voorstel worden voorgelegd waarin lidstaten worden gemachtigd om de Overeenkomst van Kaapstad van 2012 inzake de tenuitvoerlegging van de bepalingen van het protocol van 1993 bij het Internationaal Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen van 1977 te ondertekenen, te bekrachtigen of ertoe toe te treden. Het Internationaal Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen van 1977 is in 1993 gewijzigd bij het protocol van 1993 waarbij onder meer werd vastgesteld dat op regionaal niveau kan worden besloten tot toepassing op vaartuigen met een lengte van 24 meter of meer. Omdat er tot heden niet is voldaan aan de vastgelegde minimumvereisten wat de bekrachtiging betreft (het minimale aantal schepen dat door de aangesloten landen wordt vertegenwoordigd is nog onvoldoende), is noch het verdrag noch het protocol in werking getreden. In oktober 2012 heeft de Internationale Maritieme Organisatie in Kaapstad een conferentie belegd om de inwerkingtreding van verdrag en protocol te bevorderen. Tijdens de conferentie is een overeenkomst aangenomen waarmee enkele bepalingen uit het protocol van 1993 worden aangepast zodat een spoedige ratificatie van de overeenkomst – en daarmee de inwerkingtreding daarvan – wordt bevorderd («Overeenkomst van Kaapstad van 2012 inzake de tenuitvoerlegging van de bepalingen van het protocol van 1993 bij het Internationaal Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen van 1977»).

Inhoudelijk is het protocol in de EU omgezet in een Richtlijn (Richtlijn 97/70/EG van 11 december 1997 betreffende de invoering van een geharmoniseerde veiligheidsregeling voor vissersvaartuigen waarvan de lengte 24 meter of meer bedraagt).

Juridisch kan de EU geen partij zijn bij de overeenkomst; dat kunnen alleen de lidstaten (de overeenkomst heeft namelijk geen clausule voor regionale organisaties voor economische integratie). Omdat het onderwerp van de overeenkomst onder de exclusieve bevoegdheid van de EU valt, mogen lidstaten alleen overgaan tot ondertekening en bekrachtiging nadat de Europese Commissie hiertoe een voorstel heeft gedaan wat door de Raad en het Europees Parlement is goedgekeurd. Het voorstel dat in de Raad wordt behandeld, beoogt de lidstaten te machtigen om de overeenkomst te ondertekenen, te bekrachtigen of ertoe toe te treden.

Stand van zaken

In de afgelopen maanden is in Brussel onderhandeld over het machtigingsbesluit alsmede daarbij over de Verklaring die gebruikt zal moeten bij toetreding.

Inzet Nederland

In het belang van zowel de veiligheid als de eerlijke concurrentie, hecht Nederland aan inwerkingtreding van de overeenkomst aangezien daarmee wereldwijd eisen zullen gaan gelden voor de veiligheid van vissersvaartuigen van 24 meter of meer. Omdat de eisen van het protocol voor de EU-landen al zijn omgezet in een richtlijn, worden de technische eisen voor de eigen vissersvaartuigen niet gewijzigd. Nadat het machtigingsbesluit is vastgesteld zal de regering de overeenkomst voorleggen aan het Parlement voor toetreding.

Horizontale en intermodale vraagstukken

Wijziging verordening GNSS-Agentschap

– Voortgangsrapportage/ (mogelijk) algemene oriëntatie

Op dit moment zijn er twee voorstellen voor verordeningen op het gebied van de Europese satellietnavigatiesystemen (Galileo en EGNOS (European Geostationary Navigation Overlay Service), GNSS (*Global Navigation Satellite System*)) die met elkaar samenhangen:

- het voorstel voor een verordening inzake de implementatie en exploitatie van de Europese satellietnavigatiesystemen. Hierover is tijdens de Transportraad van 7 juni j.l. een partiële algemene oriëntatie bereikt;
- het voorstel tot wijziging van de verordening van het GNSS-agentschap (GSA).

Het eerste voorstel legt het toekomstige bestuur van de exploitatiefase voor de Europese programma's vast en voorziet in een verantwoordelijkheid voor de GSA voor de exploitatie van het systeem. Hierdoor dient de huidige taak van de GSA op het gebied van veiligheidsaccreditatie (oordeel over de mate waarin wordt voldaan aan vooraf geformuleerde veiligheidseisen) meer onafhankelijk te worden verankerd om belangenverstremgeling te voorkomen. Het tweede voorstel dient hiertoe. De Commissie kiest ervoor om veiligheidsaccreditatie een zelfstandige en onafhankelijke taak binnen de GSA te maken. Het voorstel beoogt deze onafhankelijkheid te realiseren door de *Security Accreditation Board* (SAB) een positie te geven die vergelijkbaar is met de Directeur en de

Administrative Board. Verder krijgt de *Security Accreditation Board* de bevoegdheid om de eigen planning van activiteiten en de rapportages vast te stellen.

Stand van zaken

Afhankelijk van de voortgang die de komende weken in de onderhandelingen wordt geboekt, zal voor het voorstel tot wijziging van de GNSS-verordening een voortgangsrapportage of het bereiken van een algemene oriëntatie op de agenda staan.

De meeste lidstaten staan positief tegenover het voorstel, maar vragen aandacht voor de voorgestelde uitbreiding van capaciteit van de GSA en de onafhankelijkheid van de *Security Accreditation Board*. Het voorstel tot wijziging van de verordening van de GSA ligt voor eerste lezing voor in het Europees Parlement. Het voorstel wordt in het Europees Parlement behandeld in de commissie Industrie, onderzoek en energie (ITRE), stemming over het rapport van rapporteur mevrouw Sartory (EPP) wordt op 18 september verwacht.

Inzet Nederland

Nederland staat positief tegenover het voorstel. Het voorstel is een logische uitwerking van de beoogde taakverdeling in de exploitatiefase van de Europese GNSS systemen. Door de te wijzigen taken van de GSA in de nieuwe GNSS verordening zou een belangentegenstelling kunnen ontstaan tussen accreditatieactiviteiten en de verantwoordelijkheid voor exploitatie. Vanwege overwegingen van (kosten)efficiëntie steunt Nederland het als zelfstandige activiteit onderbrengen van de accreditatieactiviteiten binnen de GSA. Nederland heeft nog wel een aantal aandachtspunten, zoals ten aanzien van de aanwijzingen van de Commissie die volgens Nederland niet de inhoud van de *security*-activiteiten mogen aangaan. Momenteel wordt nog onderhandeld over de taken van de toekomstige Security Accreditation Board. Enkele lidstaten willen deze taken uitbreiden naar veiligheidsaspecten buiten die van de systemen voor satellietnavigatie. In de Nederlandse inzet blijft deze taak beperkt, zoals door de Commissie voorgesteld.

DIVERSENPUNTEN

Naar verwachting zal de Commissie onder het agendapunt «diversen» de Raad informeren over de laatste stand van zaken met betrekking tot het Europese emissiehandelssysteem voor de luchtvaart (**ETS luchtvaart**) en in samenhang daarmee over de besluitvorming door de ICAO Assemblee (24 september–4 oktober) over een mondiale aanpak om de uitstoot van CO₂ door de luchtvaart te reguleren. Dit onderwerp komt naar verwachting tevens aan de orde in de Milieuraad van 14 oktober 2013.