

abcdefgh

Aan
de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum

25 november 2002

Bijlage(n)

1

Ons kenmerk

DIZ/2002/521

Uw kenmerk

Onderwerp

Verslag transportonderwerpen in de Transport, Telecommunicatie en Energieraad
op 3 oktober 2002.

Geachte voorzitter,

Hierbij stuur ik u het verslag over de transportonderwerpen, die zijn behandeld in de Transport,
Telecommunicatie en Energieraad op 3 oktober 2002.

Mede namens de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,

hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Roelf H. de Boer

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 3516367
Telefax 070 - 351.65.71

VERSLAG TRANSPORTONDERWERPEN IN TRANSPORT, TELECOMMUNICATIE EN ENERGIERAAD 3 oktober 2002

LUCHTVAART

Single Sky

- voortgangsverslag door voorzitterschap

Geannoteerde agenda

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 luchtvaartnavigatiediensten (certificering van luchtvaartnavigatiediensten, 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 Deense 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.

Verslag

De Raad nam nota van het voortgangsrapport. Onder verwijzing naar de opdracht van de Europese Raad van Barcelona in maart 2002 gaf het Deense voorzitterschap aan dat het al mogelijke zal doen om in de vergadering van de Raad op 5-6 december aanstaande tot besluitvorming te komen over single sky, zodat er eind 2004 van een gemeenschappelijk

luchtruim sprake kan zijn. Commissaris de Palacio onderstreepte nogmaals dat single sky alleen betrekking heeft op de burgerluchtvaart, maar dat wel een effectieve samenwerking tussen de militaire instanties en de lidstaten noodzakelijk is in verband met (voldoende luchtruim voor) het militair verkeer. Ook blijven de lidstaten verantwoordelijk voor het aanwijzen van de dienstverleners op hun eigen territorium. Nederland heeft de oproep van mevrouw de Palacio en het Deense voorzitterschap voor spoedige besluitvorming gesteund.

**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
-voortgangsverslag**

Geannoteerde agenda

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 stuitte. 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 veilingssysteem 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.

Verslag

De Raad nam kennis van het voortgangsverslag van het voorzitterschap. Het Comité van Permanente Vertegenwoordigers werd verzocht de werkzaamheden te continueren, zodat de verordening spoedig kan worden aangenomen.

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

Geannoteerde agenda

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 oriënterend 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.

Verslag

De Raad debatteerde aan de hand van drie vragen, die het voorzitterschap vooraf had geformuleerd. De drie vragen hadden betrekking op de werkingssfeer van het voorstel in samenhang met de bestaande richtlijn pakketreizen, het niveau van de compensatie aan reizigers en de voorschriften bij annulering.

Op grond van de gevoerde discussie concludeerde het voorzitterschap dat de besprekingen worden voortgezet in het Comité van Permanente Vertegenwoordigers (COREPER), ervan uitgaande dat een meerderheid in de Raad pakketreizen ook onder de werkingssfeer van deze richtlijn wil brengen. De hoogte van de compensatie is, in het licht van de standpunten van de lidstaten, een onderwerp waarover de discussie moet worden gecontinueerd. Een termijn van 7 dagen voor de geplande vertrektijd lijkt een voor alle delegaties aanvaardbare termijn waarbinnen de beschermingsregels voor passagiers in geval van annulering van toepassing moeten zijn. Het is bedoeling om in de volgende vergadering van de Raad in december 2002 tot besluitvorming te komen.

Verzekeringen burgerluchtvaart - politiek debat

Geannoteerde agenda

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 luchtvaartmaatschappijen 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 risicowaarborging, 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 overheidsdekking 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.

Verslag

De Raad wisselde van gedachten over de situatie op de markt van verzekeringen in de burgerluchtvaart na de aanslagen op 11 september 2002.

De Commissie achtte de tijd rijp om de algemene uitzondering op de regels voor staatssteun voor de nationale garantieregelingen tegen molestschade na 31 oktober 2002 niet langer te handhaven. Vanaf die datum zou de Commissie weer van iedere gehandhaafde staatsgarantieregeling in kennis moeten worden gesteld met het oog op toetsing volgens de standaardprocedures voor staatssteun. Een deel van de delegaties achtte, in het licht van de mondiale concurrentie, een beperkte verlenging van de algemene uitzondering van de nationale regels gewenst. Tevens concludeerde Raad om de Raad ECOFIN te verzoeken om eveneens verlenging van de nationale regelingen voor een beperkte tijd te overwegen. Inmiddels is besloten dat de Commissie de uitzonderingsregeling ten aanzien van overheidsgaranties intrekt en dat lidstaten, als zij willen doorgaan met deze garantieregelingen hierover een separate melding moeten doen bij de Commissie, omdat deze garanties worden gezien als het verlenen van staatssteun. De Commissie zal de meldingen van geval tot geval bezien.

Ook nam de Raad in dit verband kennis van de analyse van de Commissie over de door de Europese luchtvaartsector en de door ICAO voorgestelde fondsen (Eurotime en Globaltime) van onderlinge risicowaarborging. Daarnaast nam de Raad nota van het voorstel van de Commissie over vereisten inzake verzekeringen voor luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartvoertuigen.

Het Comité van Permanente Vertegenwoordigers is verzocht de bespreking over het ICAO-voorstel "Globaltime" en het voorstel van de Commissie over minimum-vereisten van de luchtvaartverzekeringen voort te zetten.

LANDTRANSPORT

Tweede Spoorpakket -voortgangsverslag

Geannoteerde agenda

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 goederenvervoer per spoor en uitbreiding toegangsrechten tot binnenlands goederenvervoer (cabotage)
- Harmonisatie van spoorwegveiligheid
- Interoperabiliteit voor het gehele spoorweganet 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 Goederenvervoer 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 neer 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.

Verslag

Het Deense voorzitterschap lichtte de stand van zaken toe. Op technisch niveau is in dit dossier aanzienlijke voortgang geboekt. Overeenstemming over de voorstellen over veiligheid, interoperabiliteit en het mandaat voor de Commissie voor de toetredingsonderhandelingen tot COTIF lijkt binnen handbereik te liggen. Bij de voorstellen over liberalisering van het goederenvervoer en de oprichting van het spoorwegbureau is echter nog sprake van een aantal moeilijke, onopgeloste vraagstukken. De Commissie benadrukte het belang van interventie van de Gemeenschap voor technische harmonisatie en het belang van meer marktopening om het spoor meer concurrerend te maken. Tevens kondigde Commissaris De Palacio aan in 2003 met nieuwe voorstellen te komen over vergunningen voor machinisten (opleidingsvereisten) en reizigersvervoer.

Ook bij dit onderwerp verzocht het voorzitterschap het Comité van Permanente Vertegenwoordigers door te werken aan de voorstellen met het oog op politieke overeenstemming in de vergadering van de Raad in december.

Transitoverkeer door de Alpen;

a) algemene vraagstukken in verband met het verkeer door de Alpen

b) voorstel voor een verordening tot invoering van een ecopuntensysteem voor vrachtwagens in transitio door Oostenrijk voor 2004

c) voorstel voor een verordening tot wijziging van protocol nr. 9 bij de Akte van Toetreding

van Oostenrijk, Finland en Zweden ten aanzien van het ecopuntensysteem voor vrachtwagens in transitio door Oostenrijk voor 2004

Verslag

De Raad heeft de algemene problematiek van het vrachtwagenverkeer door de Alpen besproken en de balans opgemaakt van de bespreking van de twee verordeningvoorstellen over het ecopuntensysteem voor vrachtwagens in transitio door Oostenrijk.

Het gaat hierbij om de verlenging van de bestaande ecopuntenregeling na 2003 en het opheffen van de 108%-clausule. In 2000 heeft de Commissie voor wijziging van het huidige ecopuntensysteem een nieuw systeem voorgesteld. Doel van deze wijziging was opheffing van de kwantitatieve beperking van het aantal transitoritten door Oostenrijk, vastgesteld op 108% van het totaal aantal ritten in 1991. Op verzoek van de Europese Top in Laken in december 2001 heeft de Commissie een voorstel voor een verordening gemaakt voor de verlenging van het ecopuntensysteem, dat in de plaats moet komen van het zogenaamde Protocol 9 dat eind 2003 afloopt. Dat voorstel betreft een ecopuntensysteem voor 2004, dat te vergelijken is met het huidige systeem. Verder voorziet dit laatste voorstel in een bepaling dat het bestaande systeem na 2004 nogmaals een of twee jaar kan worden verlengd, in afwachting van de aangekondigde voorstellen van de Commissie over prijsbeleid.

Het vigerende ecopuntensysteem, dat bedoeld is om de schade aan het milieu als gevolg van het wegvervoer door Oostenrijk zoveel mogelijk te beperken, is bij de akte van toetreding van Oostenrijk tot de EU ingesteld als een tijdelijke maatregel en verstrijkt per 31 december 2003.

Over de voorstellen van de Commissie is nog geen overeenstemming bereikt. Tijdens de Transportraad van 25 en 26 maart 2002 is op aandringen van Italië transitoverkeer door de Alpen niet in besloten kader tijdens de lunch aan de orde geweest, maar behandeld tijdens de plenaire vergadering. Tijdens de Transportraad van juni 2002 heeft geen besluitvorming plaatsgehad; toen is wel overeengekomen dat Oostenrijk, Duitsland en Italië alsmede Griekenland een voorstel voor een oplossing zouden uitwerken. Deze vergadering heeft de groep van vier landen gemeld dat de samenwerking constructief is en dat er drie werkgroepen zijn ingesteld, die cijfers van het transitoverkeer, infrastructuurmaatregelen en korte termijn maatregelen voor het stimuleren van spoor- en

gecombineerd vervoer onderzoeken. Deze werkzaamheden in de beperkte kring van de meest betrokken landen moeten de verdere bespreking en besluitvorming van de problematiek in de Raad de komende vergadering in december vergemakkelijken.

Het voorzitterschap benadrukte dat de openstaande vraagstukken spoedig moeten worden opgelost, omdat de belangen van alle partijen zo groot zijn. Tevens gaf het voorzitterschap aan alle steun te willen verlenen, zodat in december tot een algemene oplossing kan worden gekomen.

HORIZONTALE VRAAGSTUKKEN

**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**

Geannoteerde agenda

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 vervoersysteem 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.

Verslag

De Raad is het eens over de doelstellingen van het programma. De bespreking van de

Raad spitste zich daarom toe op twee resterende vraagstukken: de omvang van de begroting van het programma en de minimale subsidierempels die voor de verschillende categorieën acties moeten worden vastgesteld. Na een uitvoerige discussie concludeerde het voorzitterschap dat er geen overeenstemming kon worden bereikt over de hoogte van het budget voor het programma. Daarom is het voorstel alsnog terug verwezen naar het Comité van Permanente Vertegenwoordigers om de bespreking van het voorstel voort te zetten, zodat de Raad in een volgende zitting een tot besluitvorming kan overgaan.

**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**

Geannoteerde agenda

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.

Verslag

Het debat in Raad richtte zich in de eerste plaats vooral op de vereiste maatregelen voor de ontwikkeling van het spoorwagennet en een aanpassing van de tekst van de verordening waardoor het goederenvervoer per spoor duidelijker als prioriteit naar voren zou komen. In de tweede plaats werd uitvoerig gedebatteerd over de lijst van prioritaire projecten. Uiteindelijk bleek dat de delegaties van de lidstaten te verdeeld bleven over zowel het voorstel van de Commissie als de compromisvoorstellen van het Deens voorzitterschap. Derhalve concludeerde de voorzitter dat er geen overeenstemming te bereiken was en hij verwees het dossier terug naar het Comité van Permanente vertegenwoordigers.

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

Geannoteerde agenda

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.

Verslag

De Raad nam nota van de toelichting van de Commissie op de mededeling over de voortgang van het satellietnavigatieprogramma Galileo. Vervolgens ontstond zich een kort debat over een aantal elementen uit de mededeling; onder meer over het civiele karakter van Galileo, de samenwerking met derde landen en het mandaat voor de Commissie voor onderhandelingen over participatie van derde landen. De voorzitter rondde de discussie af met de opmerking dat de mededeling van de Commissie aanleiding vormde voor het

formuleren van Raadsconclusies, die de Raad dan in de volgende zitting in december zou kunnen vaststellen.

DIVERSEN

- Dode Hoek spiegel

verslag

Dit onderwerp is op verzoek van België op de agenda gezet. In België zijn recent weer drie dodelijke ongelukken geweest, omdat deze slachtoffers in de blinde hoek van vrachtwagens zaten. België meldde dat de dode hoek spiegel snel verplicht zou worden gesteld op nationaal niveau en vroeg de Commissie –zoals Nederland al eerder in de Raad deed- om hierover een ontwerprichtlijn te presenteren.

Nederland maakte van de gelegenheid gebruik om aan te geven dat in Nederland de dode hoek spiegel voor vrachtwagens zwaarder dan 3,5 ton per 1 januari 2003 verplicht is. De Commissie reageerde met de opmerking dat er op dit moment nog een technische studie loopt, die in het voorjaar 2003 zal worden afgerond. Vervolgens hoopt de Commissie dan snel met een voorstel voor dode hoek spiegels te kunnen komen.