

## GEANNOTEEERDE AGENDA VAN DE EU TRANSPORTRAAD OP 29 OKTOBER 2012

Hieronder treft u een samenvatting van de onderwerpen van de EU Transportraad van 29 oktober 2012.

Het Cypriotische Voorzitterschap zet in op het bereiken van een algemene oriëntatie op de voorstellen van de Europese Commissie tot wijziging van de **richtlijn havenstaatcontrole** en voor een nieuwe **richtlijn inzake de verantwoordelijkheden van de vlaggenstaat** met betrekking tot de handhaving van de richtlijn inzake maritieme arbeid. Beide voorstellen hebben tot doel om de handhaving en naleving van een aantal bepalingen uit het Maritiem Arbeidsverdrag (MAV) van de Internationale Arbeidsorganisatie (ILO), die op basis van een overeenkomst tussen Europese sociale partners zijn omgezet in EU regelgeving (in richtlijn 2009/13), op EU niveau vast te leggen. Tijdens de Transportraad van 7 juni 2012 lag over beide voorstellen al een voortgangsrapportage voor. Nederland heeft als belangrijke haven- en vlaggenstaat groot belang bij een zorgvuldige, uniforme en efficiënte handhaving van het MAV en kan op hoofdlijnen met beide voorstellen instemmen.

Het Voorzitterschap heeft de ambitie om een algemene oriëntatie te bereiken op het voorstel voor wijziging van de **verordening betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van slots op luchthavens in de Europese Unie**. Met het derde en laatste onderdeel van het luchthavenpakket dat in de Raad voorligt, wil de Europese Commissie oplossingen bieden voor het in de nabije toekomst verwachte capaciteitstekort op luchthavens binnen de EU. Nederland is voorstander van legalisering van secundaire handel in *slots*, maar heeft bedenkingen tegen verandering van de definitie van een *slotserie* en wijziging van de zogeheten "use-it-or-lose-it" regel. Beide aanpassingen leiden naar verwachting tot onzekerheid over dienstregelingen en investeringen in vluchten en vliegtuigen, evenals aantasting van de concurrentiepositie van de Europese luchtvaartsector. De voorgestelde aanpassingen zullen naar verwachting ook het vliegen met lege vliegtuigen om series voldoende vol te vliegen bevorderen. De mate van voorgestelde integratie van het voorstel met de hervorming van het Europese systeem van het luchtverkeer vormt ook een aandachtspunt. Het gaat hier om de wijze waarop er informatie uitgewisseld dient te worden. Vanuit het oogpunt van selectiviteitsbeleid en mainportbeleid is het ten slotte van belang dat er voldoende mogelijkheden blijven voor *local rules*.

Op het gebied van luchtvaart staat ook de aanneming van een Raadsbesluit over een **samenwerkingsoverkomst tussen de Europese Unie en Eurocontrol** op de agenda van de Transportraad. Nederland kan met dit besluit instemmen, want acht het sluiten van een dergelijk akkoord een belangrijke stap in de bevordering van een efficiënter beheer van het Europese luchtverkeer en de verdere ontwikkeling van één gemeenschappelijk luchtruim.

Het Voorzitterschap streeft naar het aannemen van een politiek akkoord op de herziening van de verordening inzake de **digitale tachograaf**. Het gaat hierbij om een procedurele handeling. De verwachting is niet dat het voorstel tijdens deze Transportraad nog inhoudelijk zal worden besproken.

Tijdens de Transportraad zal ook een eerste debat gevoerd worden over het voorstel voor een **verordening betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens** en tot intrekking van Richtlijn 2009/40/EG. Dit voorstel maakt onderdeel uit van het pakket inzake technische controles voertuigen, dat tot doel heeft de verkeersveiligheid en het milieu te verbeteren door het harmoniseren en uitbreiden van technische controles van voertuigen en aanhangwagens (periodiek en langs de weg). Nederland heeft ernstige bedenkingen tegen onderdelen van het voorstel die extra lasten voor burgers en bedrijven met zich meebrengen zonder evenredige bijdrage aan de verbetering van verkeersveiligheid en milieu. Het gaat hierbij in het bijzonder om de uitbreiding van de APK-plicht naar nieuwe voertuigcategorieën en de verhoging van de APK-frequentie. Nederland steunt wel een verhoogde effectiviteit van keuringen door harmonisatie, als eerste stap op weg naar wederzijdse erkenning en digitale informatie-uitwisseling.

Ten slotte zal de Commissie onder het agendapunt 'diversen' de Raad informeren over de laatste stand van zaken bij de invoering van het Europese emissiehandelssysteem voor de luchtvaart (**ETS luchtvaart**). Dit onderwerp komt naar verwachting tevens aan de orde in de Milieuraad van 25 oktober 2012.

## Maritieme aangelegenheden

**Wijziging richtlijn havenstaatcontrole en richtlijn inzake de verantwoordelijkheden van de vlaggenstaat** met betrekking tot de handhaving van de richtlijn inzake maritieme arbeid.

- Algemene oriëntatie

Deze voorstellen hebben beiden tot doel om de handhaving en naleving van een aantal bepalingen uit het Maritiem Arbeidsverdrag (MAV) van de Internationale Arbeidsorganisatie (ILO), die op basis van een overeenkomst tussen Europese Sociale Partners zijn omgezet in EU regelgeving (in richtlijn 2009/13), op EU niveau vast te leggen.

Het voorstel tot wijziging van de richtlijn inzake havenstaatcontrole (2009/16/EG) betreft het toevoegen van het maritieme arbeidscertificaat en de verklaring betreffende naleving van maritieme arbeidsregels aan de lijst met te inspecteren documenten aan boord. Ook worden de inspecties uitgebreid met de toepasselijke elementen uit het MAV en wordt de in het MAV opgenomen klachtenprocedure geïmplementeerd. Een voorbeeld van een element waarvan wordt voorgesteld om deze tijdens inspecties te controleren is dat voor elke zeevarende een door beide partijen ondertekende en passende arbeidsovereenkomst moet zijn opgesteld en dat in die overeenkomst de vereiste clausules zijn opgenomen.

Het voorstel voor een richtlijn betreffende de verantwoordelijkheden van de vlaggenstaat voor de handhaving en naleving van de richtlijn maritieme arbeid (2009/13/EG) is tot stand gekomen op basis van een overeenkomst tussen de Europese sociale partners. In het voorstel wordt vastgelegd op welke wijze EU vlaggenstaten hun verantwoordelijkheid voor de toepassing van de richtlijn inzake maritieme arbeid (2009/13/EG) dienen in te vullen. Via deze richtlijn zijn een aantal MAV-normen in het EU-recht opgenomen, zoals bepalingen inzake huisvesting en recreatievoorzieningen voor zeevarenden aan boord van zeeschepen en het recht op kosteloze repatriëring.

### Stand van zaken

Tijdens de Transportraad van 7 juni 2012 werd een voortgangsrapportage voor kennisgeving aangenomen. Het Cypriotisch voorzitterschap streeft nu naar een algemene oriëntatie. Op 20 augustus 2012 is het benodigde aantal van 30 ratificaties behaald. Daardoor zal het MAV verdrag een jaar later, op 20 augustus 2013, in werking treden.

### Inzet Nederland

De doelstellingen van het MAV worden door Nederland onderschreven. Nederland heeft zelf het MAV verdrag in december 2011 geratificeerd. Het verdrag is niet alleen van belang voor de leef- en werkomstandigheden van alle zeevarenden, mondiaal, maar ook voor het internationale level playing field. Nederland is voorstander van een effectieve en uniforme vlaggen- en havenstaatcontrole van het MAV in EU-havens. Uniformiteit, binnen de EU en mondiaal, is goed voor het level playing field.

### **Wijziging verordening betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van *slots* op luchthavens in de Europese Unie**

- Algemene oriëntatie

Met het voorstel tot wijziging van de bestaande *slots*verordening (EEG 95/93) wil de Europese Commissie oplossingen bieden voor het in de nabije toekomst verwachte capaciteitstekort op luchthavens binnen de EU. Het doel is om een optimaal gebruik van de schaarse capaciteit op luchthavens met congestie te realiseren en concurrentie te bevorderen. *Slots* zijn rechten om op een bepaald tijdstip te mogen starten of landen.

De voorgestelde maatregelen zijn:

- Verduidelijking en legalisering van de mogelijkheden voor het verhandelen van *slots* tussen luchtvaartmaatschappijen (*secondary trading*);
- Het vergroten van de transparantie bij de procedure van de toekenning van *slots*;
- Versterking van de onafhankelijkheid van *slot*coördinatoren;
- Verandering van de definitie van een serie *slots*. Een serie bestaat nu uit 5 *slots*, in het voorstel wordt dat 15 *slots* in de zomer en 10 in de winter. Deze verlenging leidt ertoe dat eerder een serie *slots* niet volledig wordt gebruikt. Wanneer een serie *slots* niet volledig wordt gebruikt vervallen de historische rechten op die serie;
- In samenhang met het vorige punt wordt het percentage in de "use-it-or-lose-it" regel verhoogd van 80% naar 85%. Momenteel geldt dat als een luchtvaartmaatschappij een reeks *slots* tijdens het betreffende seizoen (zomer of winter) gedurende minstens 80% van de tijd heeft gebruikt, hij recht heeft op dezelfde reeks *slots* tijdens het daaropvolgende seizoen (dit wordt "historische slots", "verworven rechten" of "de 80-20-regel" genoemd). Als dit percentage niet wordt gehaald, worden alle *slots* uit desbetreffende serie terug in de *slot*pool gestopt en kunnen ze opnieuw worden toegewezen;
- Sterke inperking van mogelijkheid tot *local rules*. Het gaat hier om lokale regels voor *slot*allocatie op een specifieke luchthaven in aanvulling op de algemene EU allocatie regels;
- Meer informatie-uitwisseling tussen Air Traffic Management/Single European Sky en luchthavens door de verantwoordelijke voor het Europese luchtvervoersnetwerk te betrekken bij de procedure voor de toekenning van *slots*.

Dit voorstel maakt onderdeel uit van een breder pakket maatregelen waarmee de Commissie de capaciteit en kwaliteit van luchthavens in de Europese Unie wil verbeteren om groei, aansluitbaarheid en duurzame mobiliteit te bevorderen.

#### Stand van zaken

Het Cypriotisch voorzitterschap streeft naar een algemene oriëntatie.

#### Inzet Nederland

Nederland is voorstander van legalisering van secundaire handel in *slots*, maar heeft wel bedenkingen tegen verandering van de definitie van een *slot*serie en wijziging van de "use-it-or-lose-it" regel. De mate van voorgestelde integratie van het voorstel met de hervorming van het Europese systeem van het luchtverkeer is ook een aandachtspunt

voor Nederland, omdat de administratieve lasten en kosten wel in verhouding moeten blijven tot de mogelijke voordelen. Aangezien in de verdere onderhandelingen is gebleken dat deze zorg breed werd gedeeld, is door het huidige Voorzitterschap besloten dat informatie enkel door luchthavens die gecoördineerd zijn en op verzoek aan de netwerkmanager (Eurocontrol) dient te worden verstrekt. Nederland kan zich vinden in die benadering. Vanuit het oogpunt van selectiviteitsbeleid en mainportbeleid is het ten slotte van belang dat er voldoende mogelijkheden blijven voor *local rules*.

Nederland acht het met het oog op een level playing field van belang dat de regels voor verdeling van *slots* op het EU niveau worden geharmoniseerd. Voor het goed functioneren van de interne luchtvaartmarkt zijn *slots*regels op EU niveau wenselijk.

### **Samenwerkingsakkoord Eurocontrol**

- Aanneme Raadsbesluit

Het voorstel voor een Raadsbesluit beoogt een samenwerkingsovereenkomst tussen de Europese Unie en Eurocontrol af te sluiten, waarin afspraken over de activiteiten van Eurocontrol zijn vastgesteld ter ondersteuning van de Europese Commissie. Eurocontrol speelt een belangrijke rol op technisch-operationeel vlak en ondersteunt de EU bij de realisering van verbeteringen op het gebied van beheer van het Europese luchtverkeer en de ontwikkeling en implementatie van één gemeenschappelijk luchtruim.

#### Stand van zaken

Het Cypriotisch voorzitterschap streeft naar het aannemen van een Raadsbesluit. In 2011 heeft de Raad aan de Europese Commissie een onderhandelingsmandaat verleend om onderhandelingen met Eurocontrol op te starten. Deze onderhandelingen zijn inmiddels succesvol afgerond en hebben geleid tot de nu voorliggende overeenkomst.

#### Inzet Nederland

Nederland kan akkoord gaan met de samenwerkingsovereenkomst. Het sluiten van een samenwerkingsovereenkomst is een belangrijke stap in de vormgeving van luchtverkeersmanagement in Europa en draagt bij aan de verdere ontwikkeling van één gemeenschappelijk luchtruim.

## **Vervoer over land**

### **Herziening verordening digitale tachograaf**

- Politiek akkoord

De (digitale) tachograaf is het controleapparaat voor bestuurders in het wegvervoer waarmee de naleving van de rij- en rusttijden wordt gecontroleerd. Het voorstel van de Commissie beoogt de efficiëntie en doeltreffendheid van de tachograaf te verbeteren en de mogelijkheden tot manipulatie en oneigenlijk gebruik te beperken. Om dit te bereiken stelt de Commissie onder meer de volgende maatregelen voor: veiligere encryptietechnologie, draadloze communicatie voor selectie van voertuigen bij wegcontroles, geharmoniseerde interface met andere ITS toepassingen, betere opleiding

van controleambtenaren, minimale harmonisatie van sancties en gemoderniseerde gebruiksregels.

In juni 2012 bereikte de Raad een algemene oriëntatie op dit dossier. In dit compromisvoorstel is onder meer vastgelegd dat afgezien wordt van het idee om de integratie van de bestuurderskaart en het rijbewijs mogelijk te maken.

#### Stand van zaken

Het Europees Parlement heeft zeer recent zijn eerste lezing van het voorstel afgerond. De voorstellen van het Europees Parlement wijken op een aantal onderdelen af van de algemene oriëntatie van de Raad. Zo is het Europees Parlement voorstander van integratie van de bestuurderskaart met het rijbewijs, terwijl dit bijkomende voorstel van de Commissie niet kon rekenen op een meerderheid in de Raad. Ook zet het Europees Parlement in tegenstelling tot de Raad in op de eis dat voertuigen vanaf 2,8 ton voorzien moeten zijn van een digitale tachograaf, in plaats van enkel voertuigen vanaf 3,5 ton zoals nu het geval is. Verder wil het Europees Parlement dat alle voertuigen die onder de digitale tachograaf verordening vallen met ingang van 2020 voorzien zijn van een moderne digitale tachograaf.

Gezien de verschillen in de standpunten van de Raad en het Europees Parlement is het niet haalbaar gebleken om in deze fase tot overeenstemming te komen. Tijdens deze Transportraad zal de eerder bereikte algemene oriëntatie formeel worden omgezet in een politiek akkoord. De verwachting is niet dat het voorstel tijdens deze Transportraad verder inhoudelijk zal worden besproken.

#### Inzet Nederland

Nederland heeft ingestemd met de algemene oriëntatie van de Raad. Het voorstel draagt bij aan een verbetering van de verkeersveiligheid, eerlijker concurrentieverhoudingen en de aanpak van problemen rondom manipulatie en oneigenlijk gebruik van de tachograaf door een effectievere en efficiëntere controle van de rij- en rusttijden. Dit is in lijn met de controle aanpak die Nederland voorstaat. Nederland streeft naar internationale harmonisatie van de interpretatie van de regelgeving. De EU brede opleiding van inspecteurs vormt de basis voor deze handhaving. Daarnaast biedt het voorstel ruimte voor technologische ontwikkeling en zal het mogelijk een bijdrage leveren aan een vermindering van administratieve lasten voor overheid en het bedrijfsleven.

### **Verordening betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens** en tot intrekking van Richtlijn 2009/40/EG

- Beleidsdebat

Doel van het voorstel is door het harmoniseren en uitbreiden van periodieke technische controles van voertuigen en aanhangers de verkeersveiligheid en het milieu te verbeteren.

Het voorstel omvat de volgende maatregelen:

- Verhoging van de bestaande Nederlandse APK-frequentie (in jaren) voor lichte voertuigen van 4-2-2-1-1- (eerste APK-keuring na 4 jaar, daarna na 2 jaar, vervolgens 2 jaar later en tot slot jaarlijks een keuring) naar 4-2-1-1-1- en voor voertuigen met een kilometerstand hoger dan 160.000 km naar 4-1-1-1-1-;

- Uitbreiding van de APK plicht naar nieuwe voertuigcategorieën, waaronder motorfietsen, bromfietsen, getrokken voertuigen (aanhangwagens en caravans) boven 750 kg en snelle land- en bosbouwtrekkers;
- Uitbreiding van de APK-keuring met extra technische testen – op bijvoorbeeld schokdempers en remolie – en met een uitgebreidere rapportageplicht – met informatie over o.a. techniek en kilometerstanden, ondersteund door informatie van de fabrikant;
- Standaardisatie van APK-eisen en methodes ten behoeve van een Europese wederzijdse erkenning en Europese digitale informatie-uitwisseling, o.a. ook opleiding en supervisie;
- Uitbreiding van de minimumeisen aan zowel apparatuur als ten aanzien van de competenties van keurmeesters;
- Opsporing van fraude met kilometertellers door verplichte registratie kilometerstanden.

Dit voorstel maakt onderdeel uit van een pakket inzake technische controles van voertuigen dat bestaat uit drie voorstellen waarmee de Commissie de verkeersveiligheid en het milieu wil verbeteren. De andere twee voorstellen uit het pakket zijn het voorstel tot wijziging van Richtlijn 1999/37/EG inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen en het voorstel voor een verordening betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in de Unie aan het verkeer deelnemen en tot intrekking van Richtlijn 2000/30/EG.

#### Stand van zaken

Tijdens de Transportraad zal een eerste beleidsdebat plaatsvinden.

#### Inzet Nederland

Nederland heeft ernstige bedenkingen tegen het voorstel omdat het onnodig de APK-plicht uitbreidt naar nieuwe voertuigcategorieën en de APK-frequentie in Nederland nodeloos verhoogt. De voordelen voor de verkeersveiligheid en het milieu wegen volgens Nederland niet op tegen de extra lasten voor burgers en bedrijfsleven. Nederland is ervan overtuigd dat het nationale APK-systeem, in combinatie met zelfdiagnose van het voertuig, voldoende waarborgen biedt voor verkeersveiligheid en milieu. Wel ondersteunt Nederland een verhoogde effectiviteit van keuringen door harmonisatie, als eerste stap op weg naar wederzijdse erkenning en digitale informatie-uitwisseling, waarbij volgens Nederland het bestaande platform voor dergelijke informatie-uitwisseling (EUCARIS) gebruikt moet worden.