

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

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

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum

Bijlage(n)

22 november 2002

1

Ons kenmerk

Uw kenmerk

DIZ/2002/631

Onderwerp

Geannoteerde agenda Transport-, Telecommunicatie- en Energieraad
5-6 december 2002, onderdeel transport, ten behoeve van Algemeen Overleg
28 november 2002.

Geachte voorzitter,

Hierbij zend ik u, mede namens de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, ten behoeve van het Algemeen Overleg op 28 november 2002, de geannoteerde agenda voor het onderdeel transport van de Transport-, Telecommunicatie- en Energieraad op 5 en 6 december 2002.

Het verslag van de bespreking van de transportonderwerpen tijdens de Transport-, Telecommunicatie- en Energieraad op 3 oktober 2002, dat ook op de agenda staat voor het Algemeen Overleg, is reeds in uw bezit.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Roelf H. de Boer

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

Telefoon +31 70 3516171
Fax +31 70 3517895

GEANNOTEEERDE AGENDA VOOR TRANSPORTONDERWERPEN TIJDENS DE TRANSPORT, TELECOMMUNICATIE EN ENERGIERAAD OP 5 EN 6 DECEMBER 2002

LUCHTVAART

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

- gemeenschappelijke oriëntatie

Dit voorstel vervangt de bestaande Europese Verordening 295/91 inzake vergoeding bij overboeking, die alleen van toepassing is op geregeld vervoer (lijndiensten). De voorgestelde verordening legt vast dat passagiers het recht op financiële compensatie, een alternatieve vlucht of terugbetaling van het ticket krijgen en daarnaast een vergoeding voor bijvoorbeeld maaltijden op de luchthaven ingeval van instapweigering of langdurige vertraging van een vlucht. Tijdens het gevoerde politieke debat in de vorige vergadering op 3 oktober 2002 bleek dat een meerderheid een uitbreiding van de werkingssfeer van de richtlijn naar niet geregelde vluchten inclusief pakketreizen kon aangaan. Ook gelden de regels uit het voorstel niet alleen voor vluchten die van een communautaire luchthaven vertrekken, maar eveneens voor vluchten uit derde landen naar een communautaire luchthaven met een communautaire luchtvaartmaatschappij wanneer de passagiers geen compensatie en hulp krijgen in het derde land. De twee andere discussiepunten waren het niveau van de compensatie en de voorschriften bij annulering.

Nederland is de mening toegedaan dat in het geagendeerde voorstel een belangrijke verbetering is doorgevoerd ten opzichte van het oorspronkelijke voorstel. Hierdoor zullen de bepalingen met betrekking tot passagiers waarvan de vlucht onderdeel uitmaakt van een pakketreis in de praktijk beter te hanteren zijn. De luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert zal verantwoordelijk worden gesteld voor de betaling van de compensatie 'on the spot' en de verantwoordelijkheidsverdeling wordt niet, zoals eerst aangegeven, overgelaten aan de luchtvaartmaatschappij en de touroperator. Dit zou immers alleen maar onduidelijkheid voor de passagier zou veroorzaken. Met betrekking tot de hoogte van de compensatie handhaaft Nederland zijn opvatting dat de belangen van de passagiers en de luchtvaartmaatschappijen met elkaar in balans moeten zijn.

SingleSky

-gemeenschappelijke oriëntatie

Als antwoord op de toenemende congestie in het Europese luchtruim heeft de Europese Commissie in 1999 het initiatief genomen voor voorstellen die moeten leiden tot een gemeenschappelijk luchtruim in Europa. Deze voorstellen, die in december 2001 aan de Raad en het Europees Parlement ter goedkeuring zijn voorgelegd, beogen eind 2004 het regelgevend raamwerk gereed te hebben, opdat in het Europees luchtruim dezelfde regels en procedures gaan gelden voor een zo veilig en efficiënt mogelijk beheer en gebruik van het luchtruim.

Deze (wetgevings)voorstellen, die als één geheel moeten worden beschouwd, omvatten:

- een kader verordening, dat het institutioneel kader bevat voor de realisering van het gemeenschappelijk luchtruim;

- een (specifieke) verordening inzake de verlening van luchtnavigatiediensten, dat met name de certificering van luchtnavigatiediensten regelt, alsmede de aanwijzing van luchtverkeersdiensten en een uniform tarievenstelsel introduceert;
- een (specifieke) verordening inzake de organisatie en het gebruik van het luchtruim, waarbij één Europees vluchtinformatiegebied, eerst in de hogere luchtlagen, (grensoverschrijdende) functionele luchtruim blokken en de uniforme implementatie van het Flexible Use of Airspace concept worden geregeld, en
- een (specifieke) verordening inzake de interoperabiliteit van het Europese Air Traffic Management (ATM) netwerk, dat procedures bevat om te komen tot de interoperabiliteit van ATM systemen en installaties.

Het Deense voorzitterschap heeft de behandeling van de voorstellen in de afgelopen maanden voortvarend opgepakt om -conform de opdracht van de Europese Raad van Barcelona in maart 2002- eind dit jaar tot besluitvorming in de Raad te komen, zodat er eind 2004 sprake kan zijn van een gemeenschappelijk luchtruim. De Nederlandse delegatie heeft actief bijgedragen aan de voortgang in de behandeling van de voorstellen. Hoewel er in technisch opzicht nog veel werk moet worden verzet, is goede voortgang geboekt ten aanzien van de inhoudelijke behandeling van het pakket. Op de hoofdpunten is het volgende bereikt:

- Erkend wordt dat er een sterke regelgever in Europa moet komen op ATM gebied en dat deze regelgever de Europese Gemeenschap moet zijn;
- De meeste delegaties steunen de insteek dat Eurocontrol (de intergouvernementele organisatie die in Europa belast is met de technische/operationele invulling van ATM) op basis van gelijkwaardigheid (synergie Gemeenschap/Eurocontrol) betrokken wordt bij de totstandkoming van het gemeenschappelijk luchtruim;
- De militaire betrokkenheid bij de totstandkoming van het gemeenschappelijk luchtruim vindt zijn concrete vertaling, met name in de uniforme implementatie van het Flexible Use of Airspace concept (FUA-concept).

Nederland steunt het streven van het Deense voorzitterschap om tijdens de vergadering van de Raad te komen tot politieke overeenstemming over dit dossier.

LANDTRANSPORT

Tweede Spoorpakket - Voortgangsverslag

Het tweede spoorpakket bestaat uit vier voorstellen voor regelgeving en een voorstel voor een onderhandelingsmandaat. 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 spoorwegveiligheidsregels
- Interoperabiliteit voor het gehele spoorwegnet en aanpassing voor HSL
- Oprichting van een Europees Spoorwegagentschap voor harmonisatie van veiligheidsregels en operabiliteit (ERA - European Railway Agency)

- Toetreding van de Gemeenschap tot OTIF (Organisation Intergouvernementale 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 verdergaande liberalisering door het naar voren halen van deze (internationale) toegangsrechten (mogelijk al in 2006) en door het openstellen van nationale markten (cabotage). Een aantal lidstaten zijn geen voorstander van het cabotage-voorstel. Daarnaast richt het pakket zich op de harmonisering van veiligheid en techniek van het hele conventionele spoorwegnet; van groot belang voor de feitelijke markttoegang. Enige, ook grote EU-lidstaten, zijn echter beducht voor de aanpassingskosten van de harmonisering op veiligheids- en technisch terrein. In de ogen van Nederland bieden de voorstellen voldoende beslismomenten in de tijd om goede, afgewogen implementatiebeslissingen te nemen. De oprichting van een Europees Spoorwegbureau moet dit harmoniseringsproces stimuleren. Tenslotte beoogt het pakket de Europese Gemeenschap toe te laten treden tot OTIF, een internationale organisatie van 42 landen, waaronder alle EU-lidstaten. Het daarbij behorende COTIF Verdrag (Convention pour les Transports Internationaux Ferroviaires) biedt een uniform rechtstelsel voor het vervoer van reizigers, bagage en goederen. Daarnaast worden op basis van het gewijzigde COTIF 99 Verdrag technische harmonisatiewerkzaamheden uitgevoerd. Omdat technische harmonisatie een exclusieve bevoegdheid van de Europese Gemeenschap is, is toetreding van de Europese Gemeenschap tot OTIF logisch. Voor het voeren van de toetredingsonderhandelingen krijgt de Commissie mandaat. Maar Nederland heeft wel voorgesteld om daar de instelling van een speciaal comité, waarin de lidstaten zitting hebben, aan te verbinden. Een meerderheid van de lidstaten steunt dit voorstel. De Commissie dient gedurende de onderhandelingen de onderhandelingsresultaten met dit speciale comité af te stemmen.

Nederland is voorstander van verbetering van het (internationale) spoorvervoer door stimulering van marktwerking en efficiëntie. Versnelling en uitbreiding van markttoegang zijn van essentieel belang om van spoorgoederenvervoer een aantrekkelijk en kosteneffectief alternatief te maken. 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 in beginsel van belang dat deze in hun onderlinge samenhang worden beoordeeld en vastgesteld. Een onafhankelijk Europees Spoorwegagentschap kan hier een goede rol in spelen. Toetreding van de Gemeenschap tot de OTIF vormt een logische stap gezien de toegenomen rol van de Gemeenschap in het Europese spoorwegbeleid. In de vergadering van de Raad zal Nederland langs deze lijnen deelnemen aan het debat, dat het Deens voorzitterschap zal entameren.

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 transit door Oostenrijk voor 2004

- algemene opvatting (-> BK check)

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
- gemeenschappelijke oriëntatie

De algemene problematiek van het vrachtwagenverkeer door de Alpen is tijdens de drie voorgaande vergaderingen van de Raad in 2002 besproken, maar nog niet met het doel tot een oplossing te komen.

Op verzoek van de Europese Raad van Laken in december 2001 heeft de Commissie een voorstel voor een verordening voor de verlenging van het ecopuntensysteem gemaakt. Deze nieuwe verordening moet het zogenaamde Protocol 9 gaan vervangen, dat aan het eind van 2003 afloopt. Het vigerende ecopuntensysteem, dat beoogt 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 Europese Unie ingesteld als een tijdelijke maatregel en verstrijkt per 31 december 2003. Tijdens de Europese Raad van Laken heeft Oostenrijk weten te bereiken, dat de Commissie is verzocht met een dergelijk voorstel voor verlenging te komen. Dit in afwachting van de aangekondigde voorstellen van de Commissie inzake prijsbeleid.

Het Deense voorzitterschap wil in de vergadering van de Raad tot een oplossing over de ecopuntenproblematiek proberen te komen. Dit wordt extra urgent, omdat Oostenrijk recent heeft bedreigd de Europese Raad in Kopenhagen te willen gebruiken voor bespreking van het dossier, als er op 5 en 6 december niet tot overeenstemming wordt gekomen. Afronding van de toetredingsonderhandelingen tijdens de Europese Raad in Kopenhagen is topprioriteit van het Deense EU-voorzitterschap en het Deens voorzitterschap zal willen voorkomen dat de ecopuntenkwestie de besluitvorming over de uitbreiding van de Unie tijdens de Europese Raad van Kopenhagen de gaat bemoeilijken.

De Nederlandse voorkeur is altijd uitgegaan naar het werken aan een duurzaam alternatief (infrastructuurheffing), in plaats van verlenging van het bewerkelijke ecopuntensysteem. Nu het huidige ecopuntensysteem toch tijdelijk verlengd gaat worden, omdat de Europese voorstellen voor een Europees prijsbeleid nog niet voorhanden zijn, is het voor Nederland van belang de wijze en duur van die verlenging te beïnvloeden. De Nederlandse inzet ten aanzien van de ecopunten is:

- de verlenging van het huidige ecopuntensysteem beperken tot 1 jaar en de nog verdere opties voor verlenging, zoals deze in het voorstel zijn opgenomen, te voorkomen.
- De uitbreiding van de spoorwegcapaciteit als bedoeld in artikel 6 van het Protocol (van 1994) en verder uitgewerkt in bijlage 3 wordt niet nagekomen door Oostenrijk. De vraag naar Ro-La (Rollende Landstrasse) capaciteit neemt toe door de beperking van het transitio wegvervoer. De spoorcapaciteit is kwantitatief, kwalitatief en prijsmatig nog steeds ver onder de maat. In het bijzonder moet voor de Brenner corridor drastische capaciteitsuitbreiding komen, realistische boekings- en wachtperiodes en betere faciliteiten voor de chauffeurs. Nederland is voorstander van het opnemen van een geactualiseerde verplichting van Oostenrijk om voor eind 2004 te voorzien in een substantiële kwalitatieve en kwantitatieve uitbreiding van de capaciteit over de rail
- Het huidige ecopuntensysteem is alleen van toepassing voor het transitiovervoer (slechts 10% van de vervoersprestatie op het Oostenrijkse grondgebied) en werkt daarmee discriminerend t.o.v. het nationale en bilaterale vervoer. Het alternatieve

systeem voor het ecopuntensysteem zal (in navolging van Zwitserland) voor al het wegvervoer van toepassing moeten worden.

ZEEVERVOER

Verordening van het Europees Parlement en de Raad houdende een verbod op organische tinverbindingen op schepen

- gemeenschappelijke oriëntatie

In oktober 2001 heeft de IMO (International Maritime Organization) de Conventie inzake de controle op schadelijke aangroeiwerende systemen op schepen (AFS-Conventie) goedgekeurd. De EU-lidstaten en de Commissie hebben bij de totstandkoming van deze conventie nauw samengewerkt. De Conventie staat sinds 1 februari 2002 open voor ondertekening, maar de inwerkingtreding is een tijdrovende aangelegenheid. De bekrachtigingsprocedure de Conventie treedt namelijk in werking 12 maanden nadat 25 staten, die samen 25% van de mondiale koopvaardijtonnage vertegenwoordigen, de conventie hebben bekrachtigd. Om de inwerkingtreding binnen de Gemeenschap te bespoedigen heeft de Raad de Commissie gevraagd om alle noodzakelijk geachte bijkomende stappen te ondernemen om te zorgen voor een algeheel verbod op het gebruik van de organische tinverbinding tributyltin (TBT). De Commissie heeft daarom voorgesteld om vóór eind 2002 een verordening vast te stellen die per 1 januari 2003 het gebruik van organische tinverbindingen op schepen, die varen onder de vlag van een lidstaat, verbiedt. Dit verbod breidt zich vervolgens per 1 januari 2008 uit naar alle schepen die varen naar en van havens in de Gemeenschap. De Commissie beoogt geen duplicering van de AFS-conventie die een grotere reikwijdte heeft en zich niet beperkt tot een verbod op organische tinverbindingen.

Nederland steunt het voorstel voor deze verordening. Organotinverbindingen zijn zeer toxisch. Het verbod in Europees en mondiaal verband is in lijn met het Nederlands milieubeleid dat onder andere beoogt de belasting van het milieu met toxische stoffen zoveel mogelijk te beperken. In Nederland eindigt de toelating van organische tinverbindingen door het College voor Toelating Bestrijdingsmiddelen per 1 januari 2003. Uit concurrentie-overwegingen heeft Nederland belang bij een verbod per die datum in de andere lidstaten. De voorgestelde verordening voorziet daarin.

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

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 ruimer toepassingsgebied. Het nieuwe programma heeft een looptijd van 2003 tot en met 2010 en stelt zich ten doel de congestie op de wegen te verminderen en de milieuprestaties van het hele vervoersysteem te verbeteren door meer goederenvervoer te laten plaatsvinden via spoor, binnenvaart en short sea. Marco Polo staat open voor alle relevante voorstellen die het modal shift principe als uitgangspunt hanteren. Hierbij kan worden gedacht aan het opstarten van nieuwe diensten die zullen leiden tot aanzienlijke verschuivingen van vervoer

over de weg naar andere modaliteiten ("modal shiftacties"). Tevens wil de Commissie ook voorstellen ondersteunen die structurele belemmeringen in de intermodale markt opheffen en daarmee de hele intermodale vervoersketen verbeteren ("katalysatoracties"). De derde pijler van dit nieuwe programma richt zich op ondersteuning van innovatieve vormen van samenwerking en het wereldkundig maken van goede praktijken in de sector ("gemeenschappelijke leeracties").

Het programma heeft ook geografisch een ruimer toepassingsgebied. Het staat ook open voor de Midden- en Oost-Europese landen die toetredingskandidaten zijn en voor lidstaten van de EVA en de EER alsmede voor Cyprus, Malta en Turkije.

Tijdens de laatste vergadering van de Raad in oktober is gebleken dat de lidstaten het initiatief steunen. Ook is toen overeenstemming bereikt over de hoogte van de subsidiedrempels voor de projecten. Deze vergadering moet er worden besloten over de omvang van de het budget. Alle tekenen wijzen er op dat zowel de lidstaten die eerder een hoger budget (tenminste 85 Meuro) wenselijk achten als de lidstaten die in een eerder stadium een lager budget (60-65 Meuro) toereikend achten nu zullen instemmen met een budget van 75 Meuro voor 4 jaar. Dit compromis is ook acceptabel voor Nederland, onder de uitdrukkelijke voorwaarde –gesteund door alle lidstaten- dat het Europees Parlement vóór de vergadering van de Raad vastlegt dit budget te kunnen accepteren.

Galileo; het Europese satelliet- en navigatieproject - Raadsconclusies

In de vergadering van de Raad op 26 maart 2002 is het groene licht gegeven voor de ontwikkelingsfase van het Europese satelliet- en navigatieproject Galileo. Europa zou hiermee vanaf 2008 kunnen beschikken over een eigen systeem dat vergelijkbaar is met het Amerikaanse 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 de te leveren signalen, waaronder de Public Regulated Service (PRS). Voor het uitschrijven van de tender voor het bedrijfsleven zal de Raad in december besluiten welke services worden opgenomen. De Gemeenschappelijke Onderneming is verantwoordelijk voor het proces van tendering en de verdere ontwikkelingsfase van Galileo. Het definitieve besluit over de te leveren signalen en services zal in 2003 worden genomen. In 2003 zal ook met de Verenigde Staten verder worden onderhandeld over de interoperabiliteit op het gebied van frequentiegebruik. De Raadsconclusies geven tevens aan dat de Commissie een mandaat voor onderhandelingen met derde landen kan voorbereiden en een voorstel zal schrijven voor een veiligheidsautoriteit voor het systeem.

In dit kader wil Nederland in de discussie over de signalen bereiken dat er tijdens deze vergadering van de Raad nog geen besluit wordt genomen over het PRS-sigitaal (public regulated service). Vooral, omdat er afspraken moeten worden gemaakt met de VS over het frequentie-gebruik en een operationeel veiligheidsorgaan in de tweede pijler (Europees veiligheidsbeleid). Uitstel van besluitvorming moet ook worden gebruikt om te onderzoeken of het gebruik van een andere modulatie

door het PRS-sigitaal mogelijk is, zodat de militaire M-code van de VS niet wordt 'overlayed'. Daarnaast moet er inzicht komen in de kosten die gemoeid zijn met het PRS-sigitaal. Tevens moet worden geregeld dat het PRS-sigitaal niet wordt ingericht voor militair gebruik, met de daaraan verbonden meerkosten en beperkingen voor de beschikbaarheid voor wel gewenste toepassingen als politie, brandweer etc.

In de huidige tekst van de Raadsconclusies is de Nederlandse positie goed verankerd.

Cardiff-proces: integratie transport en milieu - Raadsconclusies

In het verdrag van Amsterdam (artikel 6) is afgesproken te werken aan de integratie van milieu en duurzame ontwikkeling op de diverse beleidsterreinen. Naar aanleiding hiervan is in 1999 (Europese Raad van Helsinki) een door de Transportraad voorbereide strategie vastgesteld voor de integratie van milieu en duurzame ontwikkeling ten aanzien van transport. Deze strategie (die loopt tot 2004) wordt regelmatig herzien. De eerste herziening was onder Zweeds voorzitterschap. Onder het Deens voorzitterschap heeft de tweede herziening plaatsgevonden.

In het tweede herzieningsdocument is een aantal noties opgenomen ten aanzien van de integratie van milieu en transport. Zo concludeert de Raad onder meer dat op een aantal terreinen verdere actie noodzakelijk is (zoals emissie van CO₂). In de herziening van de strategie worden verder geen concrete afspraken gemaakt.

Nederland kan instemmen met de Raadsconclusies.

DIVERSEN

Luchtvaart: gevolgen uitspraak Hof van Justitie over Open skies-verdragen

- Mededeling van de Commissie

De Commissie zal haar mededeling over de gevolgen van de Open Skies uitspraak van het Hof toelichten.

Het EG Hof van Justitie heeft in haar uitspraken van 5 november j.l. inzake de 'open skies' verdragen de luchtvaartovereenkomsten (LVO's) van acht lidstaten met de VS in algemene zin niet strijdig met de Europese regels geacht. Hiermee is de stelling van de Commissie dat de Gemeenschap exclusief bevoegd is tot het afsluiten van LVO's ontkracht. Wel stelt het Hof dat op onderdelen de betrokken Lidstaten niet meer bevoegd waren om te onderhandelen omdat de bevoegdheid op die terreinen is overgegaan naar de Gemeenschap. Het betreft hier onder meer afspraken op het terrein van Computer Reservering Systemen (CRS) en bepaalde aspecten van tariefstelling door luchtvaartmaatschappijen van derde landen binnen de Gemeenschap. Ook op het gebied van slots stelt het Hof dat hier sprake is van bevoegdheid van de Gemeenschap, maar dit onderwerp wordt meestal niet geregeld in LVO's. Tenslotte acht het Hof de ownership & control bepalingen in de onderhavige LVO's strijdig met het recht van vestiging zoals neergelegd in Art 43 EG Verdrag. Dit aspect dienen de lidstaten in overeenstemming te brengen met het communautair recht.

Op basis van dit laatste onderdeel van de uitspraak van het Hof mag niet meer gediscrimineerd worden naar nationaliteit. In beginsel betekent dit dat niet Nederlandse (EU) luchtvaartmaatschappijen vanaf Schiphol kunnen gaan vliegen op de VS. De vraag is of in de praktijk dit veelvuldig zal gaan gebeuren. Verwachting is dat op korte termijn deze effecten beperkt zullen zijn. Wel leidt dit er toe dat het de samenwerking tussen Europese luchtvaartmaatschappijen vergemakkelijkt wordt en dat optimaal van alliantie netwerken gebruik zal kunnen worden gemaakt. Een aantal praktische problemen vraagt echter nog om een oplossing. Gesteld dat een Europese luchtvaartmaatschappij, op basis van een vestiging van die maatschappij in Nederland, wil gaan vliegen vanaf Schiphol, dan zullen nadere afspraken (in de EU dan wel met de luchtvaartautoriteit van de betrokken maatschappij) moeten worden gemaakt over de vraag onder verantwoordelijkheid van welke luchtvaartautoriteit de operaties vallen, bijvoorbeeld op het terrein van veiligheid, verzekeringen, aansprakelijkheid etc. Deze aspecten zijn van belang omdat het in dat geval de Nederlandse overheid is die de aanwijzing tot het mogen verrichten van luchtdiensten afgeeft terwijl het formeel niet verantwoordelijk is voor bijv. het veiligheidstoezicht.

Nederland is (nog) niet gedaagd voor het Hof. Het is echter niet uit te sluiten dat de Commissie alsnog andere EU Lidstaten, die "open skies" Verdragen hebben afgesloten, voor het Hof zal dagen, waaronder Nederland, teneinde een sterkere positie op te bouwen. Inmiddels heeft de Commissie een voorstel op tafel gelegd waarbij het de lidstaten vraagt om de open skies overeenkomsten op te zeggen met de VS. Ook stelt de Commissie dat haar bevoegdheden nu veel ruimer zijn dan ten tijde van het afsluiten van de 'open skies' verdragen. De Commissie maakt aanspraak op exclusieve externe competentie op o.a. de terreinen veiligheid, milieu, grondafhandeling, consumentenbescherming en douaneheffingen.

Naar aanleiding van de uitspraak van het Hof en de belangen van de sector en de consumenten is het van belang dat de lidstaten en de Commissie samen optreden om een duidelijk en stabiel kader voor extern beleid op het gebied van luchtvaart neer te zetten. De Raad zal hier een belangrijke rol moeten vervullen. Nederland is hiertoe bereid. De hoop is dat de Commissie en de andere lidstaten constructief meewerken om een politieke oplossing te vinden met inachtneming van de internationale belangen die hierbij een rol spelen en dat men zich onthoudt van onnodige juridische- en competentiestrijd.

Nederland heeft zich in Brussel de afgelopen jaren steeds positief uitgelaten over het verlenen van een mandaat aan de Gemeenschap voor het voeren van besprekingen met de VS over een TCAA, onder voorwaarden. Deze lijn zal worden voortgezet. Zoals bovenstaand is aangegeven zal de Gemeenschap haar externe bevoegdheid willen uitbreiden. De kennis, expertise en menskracht in Brussel ontbreekt (vooralsnog) om dit grootschalig aan te pakken. Het bilaterale systeem zal de komende jaren dan ook blijven voortbestaan, naast onderhandelingen met derde landen op het niveau van de Gemeenschap. In het kader van een geleidelijke uitbreiding van de externe bevoegdheden van de Gemeenschap zullen Commissie-voorstellen voor onderhandelingsmandaten worden beoordeeld op basis van de toegevoegde waarde die onderhandelingen op EU-niveau opleveren ten opzichte van door lidstaten te voeren bilaterale onderhandelingen, waarbij uiteraard de communautaire regels als uitgelegd door het Hof van Justitie steeds gerespecteerd moeten worden.

Overeenkomst inzake zeevervoer tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten en de Volksrepubliek China

– ondertekening

En marge van de vergadering van de Raad zal er een zeevaartovereenkomst worden getekend met China. Doel van het verdrag is het verbeteren van de condities voor het maritiem vervoer tussen de Europese Unie en China, inclusief intermodaal vervoer, gebaseerd op de beginselen van vrije verlening van maritieme diensten, vrije toegang tot lading en onbeperkte toegang tot het gebruik van ondersteunende diensten en een non-discriminatoire behandeling ten opzichte van nationale ondernemingen, wat betreft toegang tot havens, gebruik van infrastructuur, alsmede bijbehorende vergoedingen en heffingen, douaneformaliteiten en toewijzing van aanlegplaatsen en laad- en losfaciliteiten.

Afgezien van de liberale handelsbeginselen in het algemeen, waarop het verdrag is gebaseerd, voorziet het verdrag in het over en weer vrijgeven van het feeder vervoer. Dit is het vervoer tussen meerdere havens van een land, waarbij de lading die geladen of gelost wordt een buitenlandse bestemming heeft, dan wel afkomstig is uit het buitenland. China was hier lange tijd niet toe bereid. Binnenlands vervoer (cabotage) blijft voorbehouden aan de nationale scheepvaartondernemingen. Verder maakt het verdrag het voor bedrijven van de lidstaten van de Europese Unie mogelijk een honderd procent-dochteronderneming, filiaal of agentschap in China te vestigen. Daarnaast mogen de inkomsten die uit de bedrijfsactiviteiten van de organisaties worden gegenereerd worden overgemaakt naar het moederbedrijf buiten China. Het verdrag voorziet voorts in samenwerking op het gebied van maritiem onderwijs, wetenschap en technologie, maritieme veiligheid en in de strijd tegen piraterij en terrorisme.

China is voor de Europese Unie de derde niet-Europese handelspartner. Dit, gevoegd bij het aanzienlijke groeipotentieel van de Chinese markt, maakt duidelijk dat dit verdrag van wezenlijk belang is voor de lidstaten van de EG. Nederlandse rederijen zijn zeer actief op de Chinese markt met onder andere belangen in het feedervervoer en op het terrein van het intermodale vervoer.

Het verdrag is afgesloten voor een periode van vijf jaar, welke daarna ieder jaar stilzwijgend wordt verlengd. De reeds bestaande zeescheepvaartverdragen van een aantal lidstaten met China, waaronder dat van Nederland uit 1975, blijven van kracht voor wat de onderwerpen betreft die niet door dit nieuwe verdrag worden geregeld.