

abcdefgh

Aan  
de voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA Den Haag

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum

12 maart 2003

Ons kenmerk

DIZ/2003/61

Onderwerp

verslag transportonderwerpen in de Transport, Telecommunicatie en Energieraad  
op 5, 6 en 31 december 2002

Bijlage(n)

1

Uw kenmerk

Geachte voorzitter,

Hierbij stuur ik u het verslag over de transportonderwerpen, die zijn behandeld in de Transport, Telecommunicatie en Energieraad op 5 en 6 december 2002. Op 31 december 2002 is een extra vergadering belegd ter bespreking van de ecopuntenproblematiek, de verslaglegging van die laatste vergadering is verwerkt in bijgevoegde verslag onder agendapunt "Transitoverkeer door de Alpen".

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 OVER TRANSPORTONDERWERPEN TIJDENS DE  
TRANSPORT, TELECOMMUNICATIE EN ENERGIERAAD OP 5, 6 EN  
31 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**

Geannoteerde agenda

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 aanvaarden. 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 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.

Verslag

De Raad heeft met gekwalificeerde meerderheid een politiek akkoord bereikt over deze ontwerp verordening. De bespreking in de vergadering spitste zich toe op de scope van de verordening en het niveau van de compensatie

aan de reizigers.

Het politiek akkoord is gebaseerd op een compromisvoorstel van het Deens voorzitterschap:

- 250 euro voor vluchten van 1.500 km of minder
- 400 euro voor alle intracommunautaire vluchten van meer dan 1.500 km en voor alle andere vluchten tussen de 1.500 km en 3.500 km
- 600 euro voor alle vluchten van meer dan 3.500 km.

In eerste instantie pleitte Nederland, daarbij gesteund door de Bondsrepubliek Duitsland, voor lagere vergoedingen. Andere lidstaten wilden juist hogere compensatiebedragen. Het voorstel om bij annulering de vergoeding te beperken tot 50% stuitte op weerstand bij de meerderheid. Ook het voorstel voor de werkingssfeer van de richtlijn van een aantal lidstaten -uitbreiding van de scope met vluchten vanuit een derde land naar een communautaire luchthaven als de vluchten zouden worden uitgevoerd door luchtvaartmaatschappijen uit een derde land die in codeshare werken met een Europese luchtvaartmaatschappij- haalde het uiteindelijk niet.

### **Single Sky - politiek akkoord**

#### Geannoteerde agenda

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 luchtvaartdiensten, dat met name de certificering van luchtvaartdiensten 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 Deens 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 te kunnen komen.

Het resultaat is een pakket aan concept regelgeving dat in zeer belangrijke mate tegemoet komt aan de Nederlandse wensen. Zo zijn goede oplossingen gevonden voor:

- de taakverdeling tussen de Europese Gemeenschap als regelgever en Eurocontrol als technisch/operationeel deskundige;
- de militaire betrokkenheid bij de totstandkoming van het gemeenschappelijk luchtruim, in het bijzonder door middel van de uniforme implementatie van het Flexible Use of Airspace concept;
- de herindeling van het luchtruim op basis van operationele behoeften, door middel van (grensoverschrijdende) functionele luchtruim blokken;
- de certificering van de luchtnavigatiediensten en de aanwijzingsprocedures voor de luchtverkeersdiensten;
- de ontwikkeling van de technische standaardisatie van het Europese Air Traffic Management netwerk.

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

#### *Verslag*

De Raad heeft een politiek akkoord bereikt over een pakket van vier verordeningen en een verklaring van de lidstaten over militaire aspecten van het gemeenschappelijk Europese luchtruim, nadat een paar laatste openstaande punten waren afgehandeld.

Omdat de rechtsgrondslag van het gemeenschappelijk luchtruim het EG-Verdrag is, bevat het voorstel in dat verband vrijwaringsclausules voor bepalingen die gevolgen kunnen hebben voor defensie- en veiligheidsaangelegenheden.

Met betrekking tot de kaderverordening hechtte de Commissie er aan te verklaren dat beroep op artikel 307 van het EG-Verdrag alleen kan worden gedaan in verband met rechten van derde landen. Verder verklaarde de Commissie dat zij van plan was een voorstel bij de Raad en het Europees Parlement in te dienen dat betrekking heeft op het wegwerken van het tekort aan ATM-controllers en op het harmoniseren van de vergunningssystemen voor controllers en ATM-personeel ter versterking van de veiligheid.

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

- **Mededeling van de Commissie**

Geannoteerde agenda

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 een 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 naar nationaliteit worden gediscrimineerd. In beginsel betekent dit dat niet-Nederlandse (EU) luchtvaartmaatschappijen vanaf Schiphol kunnen gaan vliegen op de VS. De vraag is of dit veelvuldig zal gaan gebeuren in de praktijk. De verwachting is dat deze effecten op korte termijn 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 de Nederlandse overheid formeel niet verantwoordelijk is voor bijvoorbeeld 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 onder andere 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 het is van belang 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.

#### Verslag

Na de toelichting van de Commissie op haar mededeling, die een reactie is van de Commissie op de uitspraak van het Hof van 5 november 2002, ontstond in de Raad een gedachtewisseling. Op grond hiervan concludeerde het Deense voorzitterschap dat de lidstaten bereid waren tot samenwerking met de Commissie om de door de uitspraken van het Hof ontstane situatie op te lossen. Coreper (Comité van Permanente Vertegenwoordigers) werd nadrukkelijk uitgenodigd de besprekingen te continueren over de mededeling van de Commissie en de vraag of een onderhandelingsmandaat voor de Commissie moet worden vastgesteld.

Met name Nederland onderstreepte het belang van een spoedige besluitvorming -zo mogelijk al in de volgende vergadering van de Raad in maart 2003- over een mandaat voor de Commissie voor onderhandelingen met de VS, teneinde helderheid voor de sector te scheppen.

## **LANDTRANSPORT**

### **Tweede Spoorpakket - Voortgangsverslag**

#### Geannoteerde agenda

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.

Verslag

De Raad hield een oriënterend debat en richtte zich daarbij op twee punten: de veiligheidsdoelstellingen en de interoperabiliteit van het trans-Europese spoorwegstelsel. Het Deens voorzitterschap had hiervoor een aantal mogelijke oplossingen aangedragen.

Met betrekking tot de eerste vraag over de status van nationale veiligheidsstandaarden naast de toekomstige Europese Safety Targets and Methods (ESTM), was een ruime meerderheid voor de optie waarbij de lidstaten strengere normen kunnen vaststellen of handhaven waarbij deze op niet-discriminerende wijze kunnen worden opgelegd aan alle spoorwegondernemingen, ook aan de spoorwegondernemingen uit andere landen die toegang willen tot hun spoorwegnet.

Met betrekking tot de vraag over de reikwijdte van interoperabiliteit constateerde het voorzitterschap dat zich een meerderheid leek af te tekenen voor interoperabiliteit voor het gehele Europese netwerk onder de voorwaarde van mogelijke uitzonderingen, kostenclausules en een geleidelijke invoering. Een serieuze minderheid van de lidstaten pleitten voor een beperktere toepassing van interoperabiliteit.

Tot slot onderstreepte het Deense voorzitterschap het belang van goed overleg en nodigde het Griekse voorzitterschap, met het oog op versterking van het spoorvervoer binnen de Gemeenschap, nadrukkelijk uit de werkzaamheden te continueren.

#### **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**

**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 transit door Oostenrijk voor 2004 - gemeenschappelijke oriëntatie**

#### *Geannoteerde agenda*

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 om 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 transitovervoer. 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 transitovervoer (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.

#### Verslag

Als aftrap voor de bespreking van dit agendapunt werd een compromisvoorstel van het voorzitterschap gepresenteerd. De Commissie steunde dit. Maar Oostenrijk kon dit compromispakket van het voorzitterschap niet aanvaarden, vooral vanwege de voorstellen voor vrijstelling van het Horbranz-verkeer (Duits-Duits transitoverkeer waarbij over 17 km Oostenrijks gebied moet worden doorkruist) en de vrijstelling van EURO 4-vrachtwagens (schone vrachtwagens). Andere lidstaten, waaronder Nederland, gaven aan problemen te hebben de verlenging van het ecopuntensysteem tot 3 jaar. Tevens werd in algemene termen het belang van vrij verkeer van goederen en diensten benadrukt.

Na een uitvoerige discussie concludeerde het Deens voorzitterschap dat zijn compromisvoorstel niet op de vereiste steun kon rekenen. Vervolgens bracht het Deense voorzitterschap het oorspronkelijke voorstel voor verlenging van het ecopuntensysteem van de Commissie in tentatieve stemming. Ook dit voorstel kreeg onvoldoende steun.

Omdat het huidige ecopuntensysteem op 31 december 2003 afloopt en aangezien noch de Transportraad op 5 en 6 december 2002, noch de Raad voor Algemene Zaken en Externe Betrekkingen op 9 en 10 december 2002 een oplossing kon vinden, heeft het Deens voorzitterschap, mede op grond van de conclusies van de Europese Raad op 12 en 13 december 2002, een extra vergadering van de Transportraad op 31 december belegd. Na een nieuwe, diepgaande discussie tijdens deze extra vergadering van de Transportraad over de invoering van een tijdelijk systeem voor regulering van het transitoverkeer van vrachtwagens door Oostenrijk voor de periode 2004-2006, stelde het Deens voorzitterschap vast dat een gekwalificeerde meerderheid van de lidstaten voorstander was van het compromisvoorstel van het voorzitterschap. Een minderheid van de lidstaten, waaronder Nederland, heeft verklaard dit compromis niet te kunnen steunen. Nadat het Europees Parlement zijn advies in eerste lezing heeft uitgebracht, zal de Raad op basis van het door het Deens voorzitterschap ingediende compromisvoorstel een volgende vergadering een gemeenschappelijk standpunt vaststellen.

## ZEEVERVOER

### **Ramp met de Prestige - mededeling van Commissie en Raadsconclusies**

#### *Verslag*

Naar aanleiding van het zinken van de olietanker 'Prestige' in november 2002 voor de Spaanse kust zijn er in EU-kader in zeer snel tempo onder grote politieke druk diverse acties ondernomen.

De Commissie gaf een toelichting op de mededeling die zij heeft opgesteld. Deze mededeling bevat onder meer de volgende inhoudelijke elementen: versnelde implementatie Erika I en II pakketten, publicatie van een zwarte lijst van schepen, uitwerken van de toevluchtsoorden, recruterende van havenstaatcontroleurs, ophoging van het olieschadefonds tot 1 miljard euro, invoeren van straffen voor grove nalatigheid, het juridisch versterken van het recht van kuststaten om acties te ondernemen en het betrekken van derde landen bij de te maken afspraken.

De Spaanse minister rapporteerde uitvoerig over alle materieel dat inmiddels was ingezet en dankte de Commissie en de andere lidstaten voor hun hulp en solidariteit, onder meer door de inzet van vliegtuigen en schepen (waaronder twee Nederlandse schepen).

Nederland ondersteunde de algemene opvatting over de zorg voor het mariene milieu en benadrukte zijn bereidheid mee te werken aan een daadkrachtig Europees optreden op het terrein van de maritieme veiligheid. Wel heeft Nederland in de aanloop naar en tijdens de laatste Transportraad, naast nieuwe regelgeving als gevolg van de ramp met de Prestige, steeds gepleit voor goede en uniforme uitvoering van bestaande regelgeving (de zogenaamde 'Erika 1 en 2'-pakketten; maatregelen naar aanleiding van een eerdere scheepsramp). Nederland onderstreepte daarbij het belang van goede operationele voorzieningen die voor een dergelijke ramp onontbeerlijk zijn. Ook vroeg Nederland extra aandacht voor de havenstaatmaatregelen en het uitwerken van toevluchtsoorden in Europa.

Voordat het Deens voorzitterschap tot de vaststelling van de Raadsconclusies (zie bijlage 1 bij dit verslag) door de Transportraad kon concluderen, heeft in de eerste plaats de Commissie een verklaring afgelegd om de tankercapaciteit (voor zware olie) nader te analyseren. In de tweede plaats heeft Nederland een unilaterale verklaring afgelegd waarin wordt gesteld dat Nederland als kust- en havenstaat de bescherming van het mariene milieu uiterst serieus neemt en daarom van harte een daadkrachtig Europees optreden op dit terrein ondersteunt. Tegelijkertijd heeft Nederland erop gewezen dat de voorgestelde maatregelen (versnelde uitfasering enkelwandige tankers) de olievoorziening voor de Europese markt niet in gevaar mogen brengen. Naast het uitwerken van nieuwe maatregelen blijft het voortdurend benadrukken van goede en uniforme implementatie van reeds bestaande regelgeving zoals de aanwijzing van

toevluchtsoorden en het voldoen aan de normen voor de zogenaamde havenstaatcontrole.

**Verordening van het Europees Parlement en de Raad houdende een verbod op organische tinverbindingen op schepen - gemeenschappelijke oriëntatie**

Geannoteerde agenda

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.

Verslag

Nadat het Deense voorzitterschap het belang had benadrukt van een wereldwijd verbod op tinhoudende verven, dat dichterbij komt met de ratificatie van de ASF Conventie, stelde het voorzitterschap vast dat de delegaties van de lidstaten zonder verdere discussie konden instemmen met de voorliggende versie van de verordening en de daarbij horende verklaring. De verklaring betreft onder andere een oproep tot snelle ratificatie van de ASF Conventie door de lidstaten. Ook drong het voorzitterschap aan

op snelle publicatie in het Europese Publicatieblad, zodat de verordening zo snel mogelijk na 1 januari 2003 in werking kan treden.

## **HORIZONTALE VRAAGSTUKKEN**

### **Programma Marco Polo; voorstel voor een verordening voor een stimulerings-programma 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 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 vonden 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.

#### Verslag

Het voorzitterschap lichtte toe dat overleg met het Europees Parlement (EP) had uitgewezen dat het EP een begroting van 75 Meuro accepteerde als compromis. De Commissie gaf aan een budget van 75 Meuro eigenlijk te weinig te vinden, maar wilde dit budget toch wel steunen als basis voor een overeenkomst tussen de drie betrokken partijen. Ook de lidstaten die nog reserves hadden uitstaan bij dit voorstel, trokken die vervolgens in. Dit verloop maakte voor het voorzitterschap de weg vrij voor vaststelling van een politiek akkoord en de constatering dat het gemeenschappelijk standpunt van de Raad voor tweede lezing naar het EP kan worden gezonden.

### **Galileo; het Europese satelliet- en navigatieproject - Raadsconclusies**

#### Geannoteerde agenda

[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-signaal \(public regulated service\). 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.](#)

#### *Verslag*

**Dit agendapunt opende het Deense voorzitterschap onder verwijzing naar het besluit van de Raad op 26 maart 2002 en de recente mededeling van de Commissie. Het voorzitterschap gaf aan, met het oog op de voortgang van het programma, te hopen op een spoedige oplossing met ESA (European Space Agency). De publieke tender in 2003 is een stap voorwaarts en de Raadsconclusies, die in de vergadering voorliggen, zorgen er voor dat deze nieuwe fase van start kan gaan. Ook plaatsen de Raadsconclusies de veiligheidsaspecten van Galileo in een beter kader. Nadat een aantal lidstaten hun voorbehoud hadden ingetrokken, constateerde het voorzitterschap dat er brede overeenstemming bestond over de geagendeerde Raadsconclusies. Verder nam het Deens voorzitterschap kennis van de steun van het Verenigd Koninkrijk (VK). Het VK was tevreden over de bevestiging dat Galileo een civiel programma, onder civiele controle is. Tot slot wees het VK op het belang van goede onderhandelingen met de Verenigde Staten. In principe is het VK niet tegen het PRS-sigitaal, maar het VK wil wel dat het probleem van de overlap met het militaire GPS-sigitaal wordt opgelost. Over dit aspect zou een diepgaande discussie moeten plaatsvinden. Om het belang van deze opvatting aan te geven legde het VK hiervoor een verklaring af, die kon rekenen op de steun van Nederland. Het voorzitterschap nam kennis van de Britse positie en concludeerde dat de Raad kon instemmen met de geagendeerde conclusies (zie bijlage 2 bij dit verslag).**

**Cardiff-proces: integratie transport en milieu  
- Raadsconclusies**

*Geannoteerde agenda*

**Verwijderd:** In de vergadering van de Raad op 26 maart 2002 is het groene licht gegeven voor de ontwikkelingsfase van dit satelliet- en navigatieproject Galileo. Europa zou hiermee 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-sigitaal en een mandaat voor onderhandelingen met derde landen. De Raadsconclusies, die het Deens voorzitterschap beoogt vast te stellen, moet het pad naar deze beslissingen plaveien.

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 services). 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 gebruik om te [1]

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 CO<sub>2</sub>). In de herziening van de strategie worden verder geen concrete afspraken gemaakt.

Nederland kan instemmen met de Raadsconclusies.

Verslag

Na een stevige discussie over paragraaf 4 van de geagendeerde conclusies, die uitmondde in een nieuwe formulering en een aanpassing van paragraaf 7 kon de Raad de conclusies aannemen (zie bijlage 3 bij dit verslag).

## **DIVERSEN**

### **- Overeenkomst inzake zeevervoer tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten en de Volksrepubliek China - ondertekening**

En marge van de vergadering van de Raad is er een zeevaartovereenkomst 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.

## CONCLUSIES VAN DE RAAD N.A.V. DE RAMP MET DE PRESTIGE

De Raad:

1. VERZOEKT de Commissie om met spoed een voorstel in te dienen voor het versneld uit de vaart nemen van enkelwandige tankers en voor opnemng van het conditiebeoordelingssysteem (*Condition Assessment Scheme*) in het algemene stelsel van toezicht voor tankers van vijftien jaar en ouder, ongeacht het ontwerp; het voorstel dient uiterlijk per 1 juli 2003 te zijn goedgekeurd;
2. IS HET EROVER EENS dat de zware oliesoorten <sup>1</sup> alleen in dubbelwandige tankers mogen worden vervoerd. Te dien einde verplichten de lidstaten zich ertoe, via een administratieve overeenkomst geen enkelwandige tankers in hun havens, laad- of losplaatsen of ankergebieden toe te laten. De Raad NEEMT voorts NOTA VAN het voornemen van de Commissie om in samenwerking met de lidstaten de nodige stappen te zetten om ervoor te zorgen dat de kandidaat-lidstaten, evenals andere nabuurlanden, met inbegrip van Rusland, aan deze overeenkomst deelnemen;
3. DOET EEN DRINGEND BEROEP OP de lidstaten om overeenkomsten met hun respectieve bedrijfstakken te sluiten om te waarborgen dat vervoer per schip kwaliteitsvervoer is, en ervoor te zorgen dat oudere, enkelwandige schepen die zware oliesoorten vervoeren uit de vaart worden genomen. De Raad VERZOEKT de Commissie hiertoe een modelovereenkomst op te stellen;
4. VERZOEKT de lidstaten en de Commissie alles in het werk te stellen opdat een dergelijke bepaling zo spoedig mogelijk wereldwijd wordt ingevoerd, en wel via een wijziging van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (het MARPOL-verdrag);
5. HERINNERT aan de verplichting, de in het "ERIKA-pakket" bepaalde inspecties uit te voeren, BETREURT het dat veel lidstaten tot op heden de 25%-norm van havenstaatcontrole niet gehaald hebben, DRINGT derhalve AAN OP effectieve uitvoering van Richtlijn 95/21/EG inzake havenstaatcontrole en DOET EEN BEROEP OP de lidstaten om de omzetting van de gewijzigde richtlijn te bespoedigen, teneinde de versterkte controlemaatregelen onverwijld, en bij voorkeur vóór 1 januari 2003, toe te passen. Hiertoe komen de lidstaten overeen om, zo nodig, de aanwerving van gekwalificeerd havenstaatcontrolepersoneel te bespoedigen, ervoor te zorgen dat in alle havens en op alle ankerplaatsen voldoende inspecties worden uitgevoerd, en er in het kader van het Memorandum van

---

<sup>1</sup> Hierbij inbegrepen zware stookolie, teer, bitumen en zware soorten ruwe olie.

overeenstemming van Parijs, voor te zorgen dat met name schepen die giftige of gevaarlijke lading vervoeren worden geïnspecteerd;

6. VERZOEKT de Commissie om zo spoedig mogelijk een voorstel in te dienen ter versterking van de procedures voor de havenstaatcontrole, dat voorziet in opvoering van de frequentie van de inspectie van risicoschepen (iedere zes maanden in plaats van iedere twaalf maanden) en uitbreiding van de rapportageplicht voor loodsen tot schepen die op doorvaart zijn voor de Europese kust;
7. NEEMT met voldoening KENNIS VAN de eerste bijeenkomst van de raad van bestuur van het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid op 4 december 2002 en VERWACHT dat weldra een werkprogramma wordt aangenomen waardoor het agentschap met bekwame spoed operationeel kan zijn en uitgangspunten kan vaststellen voor acties die op Gemeenschapsniveau en in een ruimer internationaal verband kunnen worden ondernomen. Het agentschap bevordert de uniformiteit en kwaliteit van de havenstaatcontrole-inspecties in alle havens van de lidstaten. De Commissie dient de procedures voor de goedkeuring en controle van classificatiebureaus vast te stellen en te verifiëren.
8. DRINGT ER bij de lidstaten OP AAN dat zij zo spoedig mogelijk, en uiterlijk voor 1 juli 2003, plannen opstellen voor de aanwijzing van toevluchtsorten voor schepen in nood, als voorgeschreven in artikel 20 van Richtlijn 2002/59/EG betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en, parallel daaraan, bijdragen tot de afronding van de internationale richtsnoeren van de IMO hieromtrent en in samenwerking met de Commissie het aspect van de financiële vergoeding voor toevluchtsorten bestuderen;
9. KOMT OVEREEN de mechanismen voor de controle van de zeescheepvaart langs de kust van de lidstaten van de EU te versterken door de lidstaten waar passend en in overeenstemming met het internationaal recht, een preventieve afstand te doen instellen voor schepen ten aanzien waarvan bewezen onregelmatigheden zijn vastgesteld;
10. DRINGT ER bij de lidstaten die gemeenschappelijke belangen in gevoelige maritieme gebieden hebben, OP AAN dat zij gecoördineerde voorstellen uitwerken en opstellen voor de gebieden die als "bijzonder gevoelige maritieme gebieden" door de IMO beschermd moeten worden; DRINGT ER bij de IMO OP AAN dat zij het gebruik van het instrument van de aanwijzing van gevoelige maritieme gebieden (Sensitive Sea Areas - SSA) en bijzonder gevoelige maritieme gebieden (Particularly Sensitive Sea Areas - PSSA) ontwikkelt;
11. VERZOEKT de lidstaten maatregelen aan te nemen, met inachtneming van het internationaal zeerecht, kuststaten in staat te stellen het verkeer van schepen die gevaarlijke en vervuilende goederen <sup>2</sup> vervoeren binnen 200 mijl

---

<sup>2</sup> Zoals omschreven in artikel 3, onder g) en onder h), van Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de invoering van een

van hun kustlijn te controleren en eventueel op niet-discriminerende wijze te beperken, en VERZOEKT de Commissie, maatregelen te onderzoeken om de aanwezigheid van enkelwandige tankschepen van meer dan 15 jaar oud die zware oliesoorten vervoeren, in de exclusieve economische zone van de lidstaten of, waar passend en in overeenstemming met het internationaal recht, binnen 200 mijl van hun kustlijn, te beperken;

12. BEVESTIGT de steun van de lidstaten voor de instelling, in het kader van de IMO, van een aanvullend vergoedingsfonds met een mechanisme voor snelle uitbetaling ten bate van de slachtoffers van olieverontreiniging, welk fonds de opruiming van eventuele olievlekken in de wateren van de lidstaten van de EU tot een bedrag van € 1000 miljoen zou moeten kunnen dekken, en dat voor eind 2003 operationeel zou zijn, alsmede het voornemen van de lidstaten die partij zijn bij de bestaande mondiale vergoedingsregelingen, om dit nieuwe aanvullende fonds te bekrachtigen. KOMT OVEREEN om, indien het aanvullende vergoedingsfonds niet zou worden ingesteld onmiddellijk een studie te verrichten naar de mogelijkheid van een fonds voor de vergoeding van schade door olie-verontreiniging in de Europese wateren, zodat dit fonds nog voor eind 2003 kan worden ingesteld;
13. DOET EEN DRINGEND BEROEP OP de lidstaten, alle nodige operationele capaciteiten, zoals speciale sleepboten en oliebestrijdingsschepen, beschikbaar te hebben om onmiddellijk te kunnen reageren op ongevallen met olietankers die een bedreiging vormen voor het milieu en daartoe de samenwerking tussen de lidstaten te stimuleren; STELT VOOR een gemeenschappelijk mechanisme te onderzoeken waarbij de aardoliemaatschappijen en de door hen gebruikte scheepvaartmaatschappijen, de scheepseigenaren, de bevrachters en de verzekeringsmaatschappijen de middelen verstrekken waarmee milieurampen zoals die welke door de ERIKA en de PRESTIGE zijn veroorzaakt niet alleen worden voorkomen, maar ook zo doeltreffend mogelijk worden bestreden;
- 13 bis. VERWELKOMT het voornemen van de Commissie een voorstel in te dienen waarmee wordt gewaarborgd dat aan diegene die door grove nalatigheid een ongeval veroorzaakt of mede veroorzaakt dat verontreiniging tot gevolg heeft, passende sancties kunnen worden opgelegd;
14. SPOORT de lidstaten ERTOE AAN, zo spoedig mogelijk het Internationaal Verdrag van 2001 inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie en het Internationaal Verdrag van 1996 inzake aansprakelijkheid en vergoeding voor schade in samenhang met het vervoer over zee van gevaarlijke en schadelijke stoffen (HNS-verdrag) te bekrachtigen of tot die verdragen toe te treden;
15. STEUNT de inspanningen in de bevoegde fora om de arbeidsomstandigheden en de opleiding van zeelieden te verbeteren;

---

communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart (PB L 208 van 5.8.2002, blz. 10).

16. DOET EEN DRINGEND BEROEP OP de lidstaten en de Commissie om, in het kader van de IMO, de ontwikkeling na te streven van voorschriften die grote olietankers in alle scheepscategorieën moeten beschermen tegen aanvaring en stranding, en de vorderingen nauwlettend te volgen;
17. BENADRUKT de noodzaak om de internationale regels van het zeerecht en het zeevervoer die leiden tot een onverantwoordelijkheid en nalatigheid die door bepaalde open registers worden getolereerd, opnieuw te bezien;
18. SPREEKT zijn steun UIT voor de lopende werkzaamheden in de IMO om een vlaggenstaatcode en een dwingend model-auditsysteem te ontwikkelen om te waarborgen dat de vlaggenstaten aan hun verplichtingen uit hoofde van de internationale verdragen voldoen;
19. STEUNT de Commissie in haar pogingen om de mogelijkheden te onderzoeken van technische samenwerkingsprogramma's om buurlanden - met name de kandidaat-lidstaten, Rusland en in het EURO-MED-kader - bij te staan in hun streven om de veiligheid en de verontreinigingspreventie op zee te verbeteren, onder meer door de effectieve toepassing van afdoende procedures voor de havenstaatcontrole."

BIJLAGE 2 bij Verslag Transportraad 5-6  
dec 2002

**GALILEO - CONCLUSIES VAN DE RAAD**

DE RAAD

Gelet op:

- i) eerdere conclusies en resoluties van de Europese Raad en de betrokken Raadsformaties over het programma GALILEO;
  - ii) de start van de ontwikkelingsfase van het programma, ingevolge het besluit van de Raad van 26 maart 2002, gevolgd door het besluit van de ESA-Raad van [... 2002];
  - iii) de mededeling van de Commissie over de voortgang van het programma GALILEO<sup>3</sup>, die op 27 september 2002 aan het Europees Parlement en de Raad is voorgelegd,
1. NEEMT met voldoening NOTA van het feit dat de ontwikkelingsfase van het programma GALILEO is ingeluid met de oprichting van de Gemeenschappelijke Onderneming (GO) en de eerste vergadering van de raad van toezicht op 25 november 2002;
  2. HERHAALT dat GALILEO een civiel programma is dat onder civiele controle staat;
  3. HERINNERT aan de noodzaak dat de Gemeenschappelijke Onderneming in de zeer nabije toekomst:
    - a) volledig operationeel moet zijn, met dien verstande dat de raad van bestuur alle daartoe vereiste bestuurlijke en financiële besluiten genomen moet hebben,
    - b) met het Europees Ruimteagentschap (ESA) de nadere bepalingen voor hun betrekkingen overeenkomt,
    - c) het werkoverzicht opstelt voor de aanbesteding voor de toekomstige exploitant van het systeem, met een omschrijving van de in artikel 4 van de statuten van de Gemeenschappelijke Onderneming genoemde taken;
  4. STEMT ERMEE IN dat de volgende diensten in het werkoverzicht voor de aanbesteding worden opgenomen:

---

<sup>3</sup> PB C 248 van 15.10.2002, blz. 2.



- a) een open dienst (OS), kosteloos voor de gebruiker, die plaats- en tijdsbepalingsprestaties biedt die concurrerend zijn met andere GNSS-systemen,
- b) een commerciële dienst (CS), die de ontwikkeling van professionele toepassingen met hogere navigatieprestaties en een hogere datacapaciteit mogelijk maakt,

- c) een "Safety of Life"-dienst (SoL), bedoeld voor de veiligheid van van cruciaal belang zijnde toepassingen, met een hoog prestatieniveau en een dienstverleningsgarantie van de exploitant met betrekking tot de kwaliteit van het ruimtesignaal (SIS),
  - d) een door de overheid gereguleerde dienst (PRS), uitsluitend bedoeld voor door de regering gemachtigde gebruikers, voor toepassingen die continuïteit van dienstverlening vereisen,
  - e) ondersteuning van de opsporings- en reddingsdiensten van het COSPAS-SARSAT of andere relevante systemen;
5. HERHAALT het belang van een adequate integratie van EGNOS in GALILEO;
6. MEMOREERT dat in Europa gebruikte voor de veiligheid van cruciaal belang zijnde navigatiediensten onderworpen moeten zijn aan regulering van de civiele overheid;
7. VERKLAART NOGMAALS dat het zijn voornemen is uiterlijk eind 2003 een definitief besluit over de GALILEO-diensten te nemen;
8. VERKLAART NOGMAALS bereid te zijn tot een passend akkoord met de Verenigde Staten te komen in het kader van de onderhandelingen over de interoperabiliteit tussen het GALILEO- en het GPS-systeem;
9. STEM T ERMEE IN dat de lidstaten en de Commissie alles in het werk zullen stellen om een optimale frequentietoewijzing te verwezenlijken tijdens de Wereldradiocommunicatieconferentie (WRC) in juni en juli 2003. Dat houdt in dat ten behoeve van GALILEO:
- a) het EU-beleid inzake frequenties volledig wordt gecoördineerd, en daarbij rekening wordt gehouden met de definitie van de GALILEO-diensten en het bijbehorende frequentieplan;
  - b) er nauwe betrekkingen worden onderhouden met en zoveel mogelijk steun wordt verkregen van de voornaamste spelers buiten de EU, of het nu multilaterale organisaties betreft zoals CEPT, ITU, EUROCONTROL, ICAO, IMO, of derde landen en regio's;
10. ONDERSTREEPT het belang van veiligheidsvraagstukken voor de ontwikkeling van het GALILEO-systeem in alle fasen, en IS het er bijgevolg OVER EENS dat er één centrale en volledig operationele veiligheidsinstantie door de Raad moet worden opgericht;
11. IS VERHEUGD dat de Commissie voornemens is eind 2002 een voorstel in te dienen voor de oprichting van de operationele veiligheidsinstantie voor GALILEO. Zolang die instantie nog niet volledig operationeel is, zal de huidige beveiligingsraad zijn werkzaamheden voortzetten onder gezamenlijk voorzitterschap van de Commissie en de voorzitter van de Raad. De relevante politieke en veiligheidsaspecten worden behandeld door de bevoegde instanties die uit hoofde van het Verdrag betreffende de Europese Unie zijn opgericht;

12. VERZOEKT de Commissie

- a) op basis van de in oktober 1999 overeengekomen onderhandelingsrichtsnoeren en in nauw overleg met het speciaal comité, de laatste hand te leggen aan de onderhandelingen met de Verenigde Staten van Amerika, met het oog op de totstandbrenging van interoperabiliteit op gebruikersniveau, en compatibiliteit op systeemniveau, tussen GPS en GALILEO,
- b) de onderhandelingen met de Russische Federatie op basis van de in oktober 1999 overeengekomen onderhandelingsrichtsnoeren en in nauw overleg met het speciaal comité voort te zetten, met het oog op de totstandbrenging van adequate interoperabiliteit en samenwerking tussen GALILEO en GLONASS, alsmede van samenwerking bij het plannen van de toekomstige ontwikkeling van GNSS voor civiel gebruik,
- c) een voorstel voor onderhandelingsrichtsnoeren met de Volksrepubliek China in te dienen, waarbij naar behoren rekening wordt gehouden met veiligheidsoverwegingen,
- d) na naar behoren de standpunten van de lidstaten in aanmerking te hebben genomen, de contacten met andere derde landen voort te zetten en uit te bouwen, teneinde het potentieel van GALILEO te demonstreren en voorbereidingen te treffen voor toekomstige onderhandelingen voor verdere samenwerking."

## **MILIEU EN DUURZAME ONTWIKKELING - CONCLUSIES VAN DE RAAD**

### "DE RAAD

#### Gelet op

het Verdrag tot oprichting van de Europese Unie;

de conclusies van de Europese Raad van 15/16 juni 2001 te Göteborg betreffende de strategie voor duurzame ontwikkeling, en in het bijzonder punt 29 ervan, getiteld "Zorgen voor duurzaam vervoer";

de resolutie van de Raad van 5 april 2001 over de integratie van milieu en duurzame ontwikkeling in het vervoersbeleid;

de conclusies van de Raad (Milieu) van 17 oktober 2002 over de strategie van de Unie op het gebied van duurzame ontwikkeling;

het tijdens de Wereldtop van Johannesburg aangenomen plan ter implementatie van duurzame ontwikkeling, en met name punt 20, betreffende duurzaam vervoer.

1. HERBEVESTIGT de belangrijke eerste stap van het integratieproces, in de vorm van de strategie voor de integratie van milieu en duurzame ontwikkeling in het vervoersbeleid die op 6 oktober 1999 door de Raad is aangenomen naar aanleiding van verzoeken van de Europese Raad van Cardiff en van Wenen alsmede de resolutie van de Raad van 5 april 2001, waarin deze strategie is bevestigd en nader uitgewerkt.
2. IS ZICH BEWUST VAN de verschillende geografische, demografische, ecologische en sociaal-economische omstandigheden in de lidstaten, en van de daaruit voortvloeiende noodzaak gedifferentieerde maatregelen te nemen die afgestemd zijn op de behoeften van de afzonderlijke lidstaten op het gebied van duurzame mobiliteit en vervoer.
3. ONDERSCHRIJFT dat een modern vervoerssysteem van essentieel belang is voor de economische ontwikkeling in de Gemeenschap en dat dit systeem zowel in ecologisch als in economisch en sociaal opzicht duurzaam dient te zijn en tevens moet bijdragen tot het vermogen van de Europese Unie om concurrerend te zijn op de wereldmarkt.
4. HERINNERT ERAAN dat de Europese Raad van Göteborg verklaard heeft dat maatregelen moeten worden genomen om de toename van de emissies ten

gevolge van vervoer en de groei van het BBP in aanzienlijke mate te ontkoppelen.

5. IS HET EROVER EENS dat de integratie van milieuaspecten en de vorderingen op het gebied van een duurzaam vervoerssysteem nieuwe kansen kunnen bieden voor het zakenleven, sociale vooruitgang teweeg kunnen brengen, economische groei kunnen stimuleren en nieuwe werkgelegenheid kunnen scheppen. In dit verband ziet de Raad uit naar de voorlegging van het actieplan ter bevordering van milieutechnologieën dat is aangekondigd in het verslag van de Commissie over milieutechnologie voor duurzame ontwikkeling.
6. ONDERSTREEPT het belang van verdere inspanningen om de emissies door de vervoerssector te beperken, teneinde te voldoen aan de verplichtingen zoals die vastliggen na de recente bekrachtiging van het Protocol van Kyoto door de Europese Gemeenschap en haar lidstaten; verwelkomt in dit verband tevens de aanneming van het zesde milieuactieprogramma.
7. NEEMT NOTA van de in de mededeling van de Commissie gedane aanbevelingen betreffende effectbeoordeling, die gebaseerd zijn op de conclusies van de Top van Lissabon. Met name neemt de Raad nota van het besluit van de Commissie om effectbeoordeling te hanteren als middel ter verbetering van de kwaliteit en de samenhang van het beleidsontwikkelingsproces. De Raad wijst erop dat het belangrijk is dat nieuwe beleidsvoorstellen worden getoetst op hun gevolgen voor het milieu en merkt op dat de Gemeenschap in staat moet zijn de schadelijke milieu-effecten van de vervoerssector te beperken en voorts alle nodige maatregelen te nemen voor de doeltreffende voorkoming van ongevallen in het zeevervoer, met name met voor het milieu gevaarlijke stoffen.

De Raad verwacht dat de Commissie alle belangrijke regelgevingsvoorstellen vanaf 2003 vergezeld zal doen gaan van een effectbeoordeling; in dit verband geeft hij uiting aan zijn voornemen om voorstellen die niet vergezeld gaan van een evenredige effectbeoordeling, die overeenkomstig de conclusies van de Europese Raad van Göteborg onder meer de economische, sociale en ecologische aspecten van duurzame ontwikkeling belicht, in beginsel niet te behandelen, behoudens in zeer dringende of andere uitzonderlijke omstandigheden.

8. NEEMT NOTA van de algemene conclusie in het verslag van TERM 2001 dat, ondanks de emissiebeperkingen en de verbetering van de kwaliteit van de stedelijke lucht dankzij schonere technologieën en brandstoffen, het vervoer ecologisch in plaats van méér, minder duurzaam wordt, en dat de inspanningen op het gebied van integratie moeten worden verdubbeld.
9. BEAAMT dat er weliswaar vooruitgang geboekt is bij het beperken van de milieu-effecten van het vervoer in de lidstaten en op communautair niveau, maar MEENT dat er nog aanmerkelijke vooruitgang geboekt moet worden om de doelstellingen van de Raadsstrategie van 1999 te verwezenlijken. De Raad is van mening dat met name op drie gebieden behoefte is aan verdere maatregelen.
  - a. Emissies van broeikasgassen, met name CO<sub>2</sub> vooral afkomstig van het vervoer over de weg, de scheepvaart en de luchtvaart, waarbij terdege rekening gehouden moet worden met de ontwikkelingen in de

- wereldomspannende gespecialiseerde organisaties op dit gebied zoals de IMO en de ICAO.
- b. Emissies van schadelijke stoffen door alle vervoerstakken, waarbij met name aandacht dient te worden geschonken aan de emissies van ultrakleine deeltjes en emissies van niet-gereguleerde verontreinigende stoffen.
  - c. Het door het vervoer over de weg, over het spoor en door de lucht veroorzaakt lawaai.
10. HERHAALT zijn verzoek aan het adres van de landen die om toetreding hebben verzocht om gedurende de pretoetredingsperiode bij het opstellen van nationale en lokale strategieën het integratiebeginsel te volgen zoals dat in de Gemeenschap wordt ontwikkeld.
  11. ERKENT de belangrijke werkzaamheden van de gemeenschappelijke groep deskundigen inzake vervoer en milieu van de Commissie en verzoekt de Commissie ook in de toekomst een beroep te doen op deze groep en zich haar werkzaamheden ter nutte te maken.
  12. VERZOEKT de Commissie en de lidstaten verder te werken aan de lijst van maatregelen als vervat in de strategie van 1999 en in de Resolutie van 2001 over de integratie van milieu en duurzame ontwikkeling in het vervoersbeleid.
  - 12 bis. IS VERHEUGD dat de Commissie actief voortgaat met haar werkzaamheden betreffende
    - de ontwikkeling van een communautair kader voor een eerlijke en doelmatige prijsstelling van de infrastructuur, die op transparante wijze alle vervoerstakken omvat;
    - de bestudering van het eventueel gebruik van indicatieve milieudoelstellingen op de lange en middellange termijn voor de vervoerssector op EU-niveau;
    - maatregelen om verschuiving in de vervoerswijze te bevorderen ten gunste van milieuvriendelijker vervoerswijzen en om de milieuprestaties van alle vervoerstakken te verbeteren;
    - de opstelling van een voorstel ter waarborging van de continuïteit en verdere ontwikkeling van TERM.
  13. WIJST erop dat in 1999 overeengekomen is vóór eind 2004 uitvoering te geven aan het operationele gedeelte van de strategie; KOMT OVEREEN de strategie regelmatig te blijven evalueren op basis van verslagen van de Commissie."

In de vergadering van de Raad op 26 maart 2002 is het groene licht gegeven voor de ontwikkelingsfase van dit satelliet- en navigatieproject Galileo. Europa zou hiermee 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. De Raadsconclusies, die het Deens voorzitterschap beoogt vast te stellen, moet het pad naar deze beslissingen plaveien.

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-signaal (public regulated services). 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-signaal 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-signaal. Tevens moet worden geregeld dat het PRS-signaal niet als militair signaal gebruikt gaat worden. Het signaal is bedoeld voor politie, brandweer etc. Maar zou ook voor meer militaire toepassingen gebruikt kunnen worden. Nederland is hier tegenstander van omdat dit kostenverhogend kan werken en de beschikbaarheid van Galileo voor andere toepassingen negatief kan beïnvloeden.