

abcdefgh

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

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum

Bijlage(n)

17 april 2003

2

Ons kenmerk

Uw kenmerk

DIZ/2003/198

Onderwerp

- verslag transportonderwerpen in de Transport, Telecommunicatie en Energieraad
op 27-28 maart 2003

- geannoteerde agenda Informele Transportraad 16-18 mei 2003

Geachte voorzitter,

Hierbij stuur ik u mede namens de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, het verslag over de transportonderwerpen, die zijn behandeld in de Transport, Telecommunicatie en Energieraad op 27-28 maart 2003. Tevens is bijgevoegd de geannoteerde agenda voor de Informele Transportraad, die zal plaatsvinden op 16-18 mei 2003.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Roelf H. de Boer

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag

Telefoon +31 70 3516171

Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefax +31 70 3517895

VERSLAG OVER TRANSPORTONDERWERPEN TIJDENS DE TRANSPORT-, TELECOMMUNICATIE- EN ENERGIERAAD OP 27 EN 28 MAART 2003

ZEEVERVOER

Maritieme veiligheid (security)

- presentatie door de Commissie (openbare beraadslaging)

geannoteerde agenda

Het Griekse voorzitterschap heeft aangekondigd tijdens de vergadering van de Raad te willen discussiëren over maritieme veiligheid, ook al is de Commissie er niet in geslaagd vóór deze vergadering een voorstel voor een verordening of richtlijn te presenteren.

Naar aanleiding van de aanslagen van 11 september 2001 zijn inmiddels in internationaal verband initiatieven genomen om tot afspraken te komen op het gebied van de beveiliging (security) van de zeescheepvaart en de havens. Zo is tijdens de IMO (Internationale Maritieme Organisatie) conferentie in Londen in december 2002 overeenstemming bereikt over het invoeren van internationale regelgeving op het gebied van maritieme security. Het gaat daarbij om een al bestaand IMO verdrag (SOLAS/Safety of Life at Sea), dat is uitgebreid met een nieuwe International Ship and Port Facility Security Code (ISPS). De ISPS Code bestaat uit een verplicht gedeelte (Part A) en een aanbevelend gedeelte (Part B), dat nog nader moet worden uitgewerkt. Het is de bedoeling dat de ISPS Code per 1 juli 2004 van kracht wordt. De voorstellen van de Commissie zullen zowel betrekking hebben op het verplichte gedeelte als het niet-verplichte gedeelte van de IMO-resultaten.

Nederland is een voorstander van uniforme, internationale regelgeving, omdat daardoor de kans op willekeur ten opzichte van Nederlandse schepen in buitenlandse havens vermindert en de internationale concurrentiepositie van onze reders en de regionale concurrentiepositie van onze havens het beste wordt gewaarborgd. Een Level Playing Field wordt dan beter gewaarborgd en "Substandard Security" zal minder optreden. Een Europees (EU) security regiem is nu nog niet aan de orde, maar de discussie hierover zal binnenkort starten. De Nederlandse positie hierbij is dat eventuele regelgeving harmoniserend moet werken, complementair voor Europa moet zijn en geen zwaarder duplicaat van de regelgeving van IMO mag worden.

Verslag

Het Griekse voorzitterschap herinnerde Raad en Commissie er aan dat maritieme veiligheid een prioritair onderwerp is voor dit voorzitterschap. De

afgelopen december in IMO-verband overeen gekomen maatregelen moeten in Gemeenschapsrecht worden omgezet. Na een toelichting van de Commissie over de hoofdlijnen van de mededeling en het voorstel voor een verordening over maritieme veiligheidseisen waaraan zij thans nog werkte, verzocht het voorzitterschap de Commissie namens de Raad nadrukkelijk de voorstellen spoedig aan te bieden. De voorstellen kunnen dan tijdens komende vergadering van de Raad in juni 2003 aan de orde komen.

Follow up van de ramp met de Prestige; voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad voor versnelde uitfasering van enkelwandige tankers
- oriënterend debat/algemene oriëntatie

geannoteerde agenda

Conform de Raadsconclusies afgelopen december lopen er een aantal initiatieven, die de kans op milieurampen op zee moeten verminderen.

Inmiddels is de Commissie met een voorstel gekomen met daarin een verbod op het vervoer van zware oliesoorten in enkelwandige tankers naar en vanuit EU-havens, de versnelde uitfasering van enkelwandige tankers, alsmede toepassing van speciale keuringen voor enkelwandige tankers ouder van 15 jaar. De Commissie stelt ook voor het werkingsgebied uit te breiden naar enkelwandige tankers vanaf 600 ton laadvermogen (in plaats van 5000 ton). Nederland participeert constructief in de Raadswerkgroep, die op technisch niveau het voorstel momenteel bespreekt. Hierbij komen stevige discussiepunten aan het licht, zoals: de werkingssfeer (welke schepen), de definities (oliesoorten), en de overgangstermijnen.

Tevens wordt de politieke druk opgevoerd voor de instelling van het olieschadefonds in IMO kader en indien dat niet haalbaar blijkt voor een Europees fonds. Nederland heeft steeds aangegeven de voorkeur te geven aan een fonds in IMO-verband, vanwege schaalvoordelen en concurrentie overwegingen.

verslag

Na een uitvoerig debat heeft de Raad overeenstemming bereikt over het versneld uitfaseren van enkelwandige tankers, die aankomen in en/of vertrekken uit havens in de Gemeenschap en die varen onder EU-vlag. Ook komt er een verbod op het vervoer van zware olie in enkelwandige olietankers. Hoofdpunten in de discussie vormden definitie van zware olie en de duur van de overgangstermijn voor enkelwandige tankers tussen de 600 en 5.000 ton. De Raad heeft ingestemd met het voorstel om de grenswaarde voor zware olie te leggen op 900 kg/m³ (is gelijk aan een API-graad van 25,7). En tankers tussen de 600 en 5.000 ton krijgen een overgangstermijn tot 2008. Ook accepteerde de Raad de overige elementen uit het voorstel, zoals: het algemene uitfaseringsschema, de definitie van dubbelwandigheid en de permanente uitzondering voor de binnenvaart.

Tevens ligt vast dat tankers, ouder dan 15 jaar, door de classificatiebureaus aan speciale keuringen zullen worden onderworpen. Bovendien zijn er afspraken gemaakt over ijsversterkte olietankers in de Baltische Zee. Met het oog op afronding van de medebeslissingsprocedure voor 1 juli 2003, zegde het Griekse voorzitterschap toe de overeengekomen tekst van de gemeenschappelijke oriëntatie snel aan het Europese Parlement te zullen toesturen. Tevens heeft de Raad afgesproken om de uitkomst van dit debat in te dienen bij de milieucommissie van IMO (MEPC). Veel lidstaten, zo ook Nederland, hebben immers de voorkeur voor een mondiale regeling.

**Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake de verontreiniging vanaf schepen en invoering van sancties, inclusief strafrechtelijke sancties, voor milieumisdrijven
- presentatie door de Commissie**

verslag

De Raad nam kennis van de presentatie van de Commissie, die toelichtte dat dit voorstel moet worden gezien als een beleidsmatige follow-up in reactie op het ongeluk met de Prestige. Dit voorstel moet de naleving van de internationaal overeengekomen lozingsvoorschriften bevorderen. De Commissie heeft de opvatting dat overtredingen bij grove nalatigheid en/of opzet als milieumisdrijven moeten worden bestempeld en met strafrechtelijke sancties moeten worden aangepakt. De Commissie vindt het belangrijk om de strafrechtelijke aansprakelijkheid te regelen voor de hele keten die betrokken is bij transport, inclusief de verladers. Daarnaast wees de Commissie op het probleem van het illegaal leegspoelen van tanks in de kustwateren en op volle zee; een strengere aanpak tot moeten leiden tot frequenter gebruik van de havenontvangst installaties.

Verschillende vertegenwoordigers van de lidstaten, waaronder ook Nederland, betuigden hun steun voor nadere regels voor met name de naleving van internationale lozingsvoorschriften. Maar tegelijkertijd werd opgemerkt dat het voorstel, vooral wat betreft een aantal juridische aspecten, om nadere bestudering vroeg. Hierbij dient dan ook de derde pijler (van Juridische en Binnenlandse Zaken) betrokken te worden. Het Griekse voorzitterschap sloot dit agendapunt af met het verzoek aan het Comité van Permanente Vertegenwoordigers (COREPER) om de werkzaamheden, onder inachtneming van de gemaakte opmerkingen tijdens deze vergadering, voort te zetten. Het voorzitterschap sloot dit onderwerp af door de hoop uit te spreken dat de behandeling van het voorstel snel vorderingen zou maken.

Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van richtlijn 2001/25/EG betreffende het minimumopleidingsniveau voor zeevarenden - algemene oriëntatie

Geannoteerde agenda

Richtlijn 2001/25/EG legt voor de hele Gemeenschap de bepalingen vast van de internationale opleidings- en diploma-eisen, die zijn overeengekomen in de IMO (Internationale Maritieme Organisatie) in het kader van het Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst (STCW-Verdrag). Dit wijzigingsvoorstel voor richtlijn 2001/25/EG omvat een aanzienlijke verbetering, aanscherping en vereenvoudiging van de procedures die moeten worden gevolgd om de bevoegdheden van zeevarenden uit derde landen in de lidstaten van de Gemeenschap te kunnen erkennen. Ook worden er specifieke procedures voor verlenging en intrekking van de erkenning in de Gemeenschap vastgelegd. Verder wordt richtlijn 2001/25/EG geactualiseerd wat betreft de taaleisen, gesteld aan zeelieden voor de communicatie tussen schip en autoriteiten aan wal.

In plaats van de tot nu toe gevolgde aanpak, waarbij iedere lidstaat afzonderlijk het betrokken derde land moet bezoeken voor het houden van inspecties ten behoeve van afzonderlijke erkenningen van vaarbevoegdheidsbewijzen ter plaatse, neemt volgens het voorstel de Europese Commissie deze taak namens de lidstaten waar en beoordeelt zij het maritieme opleidings- en diplomasysteem. De Commissie zal dit overigens delegeren aan het Europees Agentschap voor veiligheid van de zeevaart (EMSA). De uiteindelijke beslissing over een erkenning wordt, op basis van gekwalificeerde meerderheid, genomen in een regelgevend comité.

Deze aanpak leidt dus tot eenduidige beoordelingen en erkenningen van systemen en procedures van nautisch onderwijs en diplomering in derde landen voor de gehele Gemeenschap. Deze nieuwe aanpak betekent een aanzienlijke vermindering van de administratieve lasten voor zowel de overheid als het bedrijfsleven. Nederland stemt dan ook in met dit voorstel.

Verslag

Nadat de Raad de Commissie was tegemoet gekomen door middel van een verklaring waarin wordt toegezegd dat de lidstaten, bij capaciteitsproblemen binnen het Europees Maritiem Veiligheids Agentschap (EMSA) -die de werkzaamheden feitelijk gaat uitvoeren- in de beginfase zullen helpen met het verzamelen van de juiste informatie voor de erkenning van opleidingsinstituten uit derde landen, kon het voorzitterschap dit agendapunt afronden met de constatering dat de Raad overeenstemming had bereikt over de gemeenschappelijke oriëntatie.

HORizontale Vraagstukken

Galileo

a) onderhandelingsmandaat voor de Commissie voor een overeenkomst tussen de EU en

China over de ontwikkeling van het civiele GNSS (Global Navigation Satellite System)

- aanneming

b) stand van de onderhandelingen en van de contacten met derde landen

- informatie van de Commissie

c) Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad over de integratie

van het EGNOS-programma in het Galileo-programma

-presentatie door de Commissie

geannoteerde agenda

In navolging van het mandaat voor de onderhandelingen over samenwerking met de Verenigde Staten en de Russische Federatie, vraagt de Commissie thans mandaat voor onderhandelingen met China. De Commissie geeft hiermee onder andere uitvoering aan Raadsconclusies van december 2002, waarin de Raad de Commissie uitnodigde om met een voorstel te komen dat voldoende rekening hield met de veiligheidsaspecten. Met de start van samenwerking in een vroeg stadium wil de Commissie bereiken dat China de Galileo-standaard overneemt, omdat hiermee een omvangrijke markt kan worden aangeboord op een moment waarop China de handel liberaliseert. Mocht China een eigen satellietstelsel ontwikkelen en installeren dan is vroege betrokkenheid van groot belang voor het bereiken van interoperabiliteit.

De Commissie wil de onderhandelingen in het voorjaar van 2003 starten. Aan Chinese kant is in het najaar al een positief besluit gevallen om onderhandelingen te starten.

Het ontwerp mandaat maakt duidelijk dat de Commissie zich terdege bewust is dat de veiligheidsaspecten goed afgedekt moeten zijn: de Galileo Security Board zal hierover worden geraadpleegd, die op zijn beurt de relevante punten onder de aandacht van de Commissie en de Raad zal brengen.

Het mandaat sluit samenwerking op het gebied van PRS (Public Related Signal; het meest beveiligde signaal) uit en de Commissie zal speciale aandacht geven aan de bescherming van de intellectuele eigendom. Ook zijn afspraken op het gebied van exportcontrole en non-proliferatie relevant. Zoals de Commissie aangeeft, zullen de Galileo Security Board en met name het Special Committee van de Raad nauw betrokken worden bij de voorbereiding en verslaglegging van de onderhandelingen.

Tijdens de vergadering van de Raad zal Nederland aangeven te kunnen instemmen met dit onderhandelingsmandaat.

Naast contacten met China heeft de Commissie ook een mandaat voor de Verenigde Staten en voor de Russische Federatie. De relatie met de laatste is na een stille periode weer geïntensiveerd. De Russische Federatie is afgestapt van het gezamenlijk ontwikkelen van één nieuw systeem. Hierdoor kan weer over mogelijke samenwerking voor de verdere verbetering en ontwikkeling van GLONASS en Galileo worden gesproken. Nederland zal met belangstelling de toelichting van de Commissie aanhoren.

Verslag

Nadat het Grieks voorzitterschap had verwezen naar de conclusies van de Europese Raad van 21 maart 2003 over Galileo, kreeg de Commissie het woord. De Commissie lichtte toe dat er in de onderhandelingen met de VS duidelijk voortgang was geboekt op het terrein van interoperabiliteit. Wat betreft de besprekingen met de Russische Federatie was er sprake van vooruitgang op technisch vlak. Bij China is het vooral belangrijk om markttoegang te krijgen.

Tot slot verwees de Commissie naar haar mededeling over EGNOS, die - conform de daarover aangenomen Raadsresoluties in april 2001 en maart 2002- gaat over de integratie van Galileo en EGNOS. EGNOS (European Geostationary Navigation Overlay Service) is de Europese bijdrage aan een wereldwijd satelliet navigatie systeem (GNSS1). Het programma is door de Raad in 1998 goedgekeurd en wordt door ESA, de Commissie en Eurocontrol uitgevoerd. Het systeem moet regionaal betrouwbare services genereren op basis van GPS en het Russische GLONASS. De VS en Japan ontwikkelen vergelijkbare systemen. De winst van de integratie van beide systemen ziet men met name in een vroegere introductie van Galileo-diensten in Europa en een meer competitieve positie voor Galileo buiten Europa.

Omdat met betrekking tot het onderhandelingsmandaat voor China de eerder openstaande, institutionele kwesties al voor de vergadering waren opgelost, concludeerde het voorzitterschap dat de Raad met de richtsnoeren voor onderhandelingen met China instemde en dat de Raad kennis had genomen van de toelichting van de Commissie op de onderhandelingen met derde landen en op de integratie van Galileo en EGNOS. De integratie van Galileo en EGNOS zal voor technische bespreking aan COREPER worden voorgelegd, zodat de Raad hierover in de vergadering van juni conclusies kan aannemen.

LUCHTVAART

Gevolgen van de oorlog in Irak voor de luchtvaartsector

verslag

De Raad heeft tijdens de lunchbespreking van de ministers nota genomen van de informatie van de Commissie over de gevolgen van de oorlog in Irak op de luchtvaartsector.

Er is afgesproken dat de Commissie een reeks maatregelen zal overwegen om luchtvaartmaatschappijen te helpen met hun korte termijn problemen.

Het betreft met name de volgende maatregelen:

- flexibele regels voor de toewijzing van 'slots' (= opstijg- en landingrechten); bijvoorbeeld door het tijdelijk opschorten van de "use it or lose it"-regel. Deze regel houdt in dat de rechten op toekomstige slots vervallen als minder dan 80% van het toegekende pakket wordt gebruikt. Zonder flexibele regels zouden de luchtvaartmaatschappijen hun rechten op slots in het volgende seizoen verliezen, omdat ze als gevolg van de oorlog in Irak nu het aantal vluchten verminderen;
- het volgen van de situatie op de verzekeringsmarkt en het eventueel onmiddellijk actie nemen om over te gaan op overheidsdekking als de private verzekeringsmaatschappijen de dekking tegen molestschaade opzeggen of overgaan tot sterke prijsstijgingen, zoals na 11 september 2001;
- de Commissie zal zich welwillend opstellen ten aanzien van bepaalde niet-discriminerende vormen van staatssteun ter compensatie de extra beveiligingskosten, omdat de Commissie van mening is dat dit een overheidstaak is.

Tevens verklaarde de Commissie dat zij per geval de gevolgen van de oorlog in Irak wegens de sluiting van het luchtruim zal overwegen en zal toetsen op staatssteun.

Externe relaties in de luchtvaartsector

a) onderhandelingsmandaat voor de Commissie voor EU-VS onderhandelingen over een

TCAA (Trans-Atlantic Common Aviation Area)

b) Mededeling van de Commissie over de relaties op het gebied van luchtvaart tussen de

Gemeenschap en derde landen

c) meer gedetailleerde, procedurele voorschriften om bilaterale onderhandelingen tussen de

lidstaten en derde landen te koppelen aan de onderhandelingen op communautair niveau

- oriënterend debat/presentatie door de Commissie

geannoteerde agenda

In zijn uitspraak van 5 november 2002 heeft het Europese Hof van Justitie vastgesteld dat:

1. de eigendomsclausule uit de open skies akkoorden in strijd is met art. 43 EG en dus moet worden aangepast en
2. de EG slechts op een aantal deelterreinen (Computer Reservation Systems, slots, en intra-EU tarieven) exclusief extern bevoegd is om te onderhandelen met derde landen over luchtvaartakkoorden. Met deze hofuitspraak is bevestigd dat de lidstaten voorlopig dus competent blijven voor het voeren van de nodige bilaterale onderhandelingen. Anderzijds laat de hofuitspraak uitdrukkelijk de mogelijkheid open voor afspraken over een mandaat voor de Commissie over de externe bevoegdheden van de Gemeenschap. Ofwel: de Commissie heeft een mandaat van de Raad nodig om te onderhandelen met derde landen.

Nederland beoogt een effectief werkend luchtvaartbestel met een goed functionerende en transparante vervoersmarkt waarin de luchtvaartmaatschappijen en luchthavens op een eerlijke wijze kunnen opereren en aansluiting behouden op het internationale netwerk van luchtvervoersverbindingen. Daarbij is het van groot belang dat, wanneer onderhandelingsbevoegdheden aan de Commissie worden gegeven, bepaalde waarborgen ten faveure van het nationale belang worden ingebouwd. De Nederlandse steun voor het mandaat voor de Commissie om namens de Gemeenschap te onderhandelen met de VS is dan ook geen gevolg van de uitspraak van het Europese Hof van Justitie, maar een politieke keuze. Nederland toont zich al lange tijd voorstander van een dergelijk mandaat, maar wel onder strikte voorwaarden:

- het eindresultaat moet minstens hetzelfde resultaat opleveren als een 'open skies' overeenkomst, (anders dreigt er een verdelingsmechanisme uit te komen dat naar verwachting de Nederlandse belangen ernstig zal schaden). Beginpunt voor de onderhandelingen met de VS is het model dat een aantal jaren geleden gepresenteerd werd door de Association of European Airlines (AEA) voor een zogenaamde Transatlantic Common Aviation Area (TCAA);
- als er open skies kan worden bereikt, dan mag in elk geval géén verslechtering ten opzichte van de op nationale basis verkregen bilaterale rechten optreden; als er rechten verworven zijn onder de bestaande luchtvaartovereenkomst met een derde land dan dienen die van kracht te blijven;
- rol nationale luchtvaartautoriteiten moet gegarandeerd zijn om expertise en belangen van lidstaten tijdig in het proces in te brengen;
- procedures die de Commissie gaat hanteren zijn van groot belang om nationale belangen te waarborgen. Derhalve dienen hierover duidelijke afspraken gemaakt te worden.
- Zolang er nog geen alternatief EU-VS verdrag tot stand is gekomen, is Nederland niet van plan zijn bilaterale verdrag met de VS op te zeggen.

De uitspraak van het Europese Hof van Justitie heeft repercussies voor zowel bestaande bilaterale verdragen als de bilaterale onderhandelingen van de lidstaten met derde landen en dat leidt tot juridische problemen. Vier maanden na de hofuitspraak is er geen overeenstemming tussen Commissie en lidstaten over de wijze waarop deze problemen opgelost zouden moeten worden. De juridische onzekerheid die hiermee is ontstaan is niet goed voor de Gemeenschap, niet voor de consumenten en al helemaal niet voor de in problemen verkerende luchtvaartmaatschappijen. Daarom is het belangrijk dat er snel een juridisch bindende afspraak komt tussen de Commissie en de lidstaten binnen de Raad, waarin het kader voor bilaterale overeenkomsten en onderhandelingen van de lidstaten met derde landen wordt vastgelegd.

In haar nieuwste mededeling kiest de Commissie voor het opzetten van een communautaire aanpak die verder reikt dan het aandragen van concrete juridische oplossingen voor de meer voor de hand liggende bilaterale aanpak, zoals gevraagd door de lidstaten. De Commissie geeft zelf aan dat haar ambitie niet alleen is de juridische problemen op te lossen, maar ook meer bevoegdheden binnen te halen. Nederland gaat het in eerste instantie wel om een directe oplossing van de prangende juridische problemen. Onderwerpen die niet een direct verband hebben met de juridische elementen naar aanleiding van de hofuitspraak moeten op hun eigen merites ('added value') beoordeeld worden. De keuze om dit wel of niet te doen is dus een politieke en zal plaatsvinden aan de hand van argumenten die tijdens het politiek debat door de Commissie worden aangedragen.

Nederland is van mening dat de uitspraak van het Europese Hof en de belangen van de sector en de consumenten er toe leiden dat de lidstaten en de Commissie gezamenlijk moeten optrekken om een duidelijk en stabiel kader voor extern beleid op het gebied van luchtvaart neer te zetten. De Commissie en lidstaten moeten constructief meewerken om een politieke oplossing te vinden met inachtneming van de internationale belangen die hierbij een rol spelen. Men moet zich onthouden van onnodige juridische- en competentiestrijd. De voorkeur gaat uit naar een praktisch werkbaar oplossing die binnen een aanvaardbare tijd te implementeren valt. Vanuit deze invalshoek zal Nederland deelnemen aan het debat tijdens de vergadering van de Raad.

Verslag

Nadat de Commissie het woord van het voorzitterschap had gekregen, nam zij de gelegenheid te baat om nogmaals een dringend beroep te doen op de Raad om spoedig te beslissen over een mandaat voor onderhandelingen met de VS.

Uit de daaropvolgende interventies van de meeste delegaties van de lidstaten werd duidelijk dat de Raad van mening was dat besluitvorming over het gehele pakket in de volgende vergadering van de Raad in juni

mogelijk moet zijn. Dit pakket zou uit de volgende elementen dienen te bestaan: een EU-VS onderhandelingsmandaat voor de Commissie, waarbij het ook voor de lidstaten mogelijk blijft bilateraal met de VS te spreken over het opwaarderen van hun bilaterale overeenkomst. Verder een horizontaal mandaat voor het aanpassen van enige punten uit de bilaterale overeenkomsten (bijvoorbeeld de eigendomsclausule); ook deze aanpassingen zouden de lidstaten zelf moeten kunnen aanpakken, maar daarvoor is een modelclausule van de Commissie nodig alsook duidelijkheid als een derde land niet bereid zou zijn de eigendomsclausule te aanvaarden. Daarnaast moet er richting derde landen voor duidelijkheid over het toezicht op de veiligheid worden gezorgd, omdat het EASA-systeem (Europees Agentschap voor Luchtvaart Veiligheid) nog niet volledig wordt toegepast. Aanvullend benadrukte met name de Nederlandse delegatie wederom de noodzaak om zo snel mogelijk rechtszekerheid te scheppen voor de luchtvaartsector. Ook werd er aandacht gevraagd voor de sociale en milieugevolgen van herstructurering.

De voorzitter beëindigde het debat door COREPER te verzoeken de werkzaamheden te continueren en stelde agendering van dit onderwerp voor de vergadering in juni in het vooruitzicht.

Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake de veiligheid van luchtvaartuigen uit derde landen die gebruik maken van luchthavens in de Gemeenschap - politiek akkoord (openbare beraadslaging)

geannoteerde agenda

Dit voorstel voorziet in een wettelijk kader voor de invoering en operationele toepassing van een veiligheidsbeoordeling voor luchtvaartuigen uit derde landen die gebruik maken van communautaire luchthavens. De belangrijkste vraag in de afgelopen periode was of het toepassingsgebied van de ontwerprichtlijn moest worden uitgebreid tot alle luchtvaartuigen, met inbegrip van EU-luchtvaartuigen (en niet worden beperkt tot luchtvaartuigen uit derde landen).

Uiteindelijk kunnen de lidstaten instemmen met het beperken van het werkingsgebied tot vliegtuigen uit derde landen, onder de uitdrukkelijke vermelding dat lidstaten op grond van nationaal recht ook luchtvaartuigen, afkomstig uit een van de andere lidstaten aan een veiligheidsinspectie kunnen onderwerpen. Met inachtneming van deze toevoeging stemt Nederland in met dit richtlijnvoorstel.

verslag

Het Grieks voorzitterschap concludeerde dat de Raad zonder verdere discussie met het voorgestelde besluit instemde.

Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake bescherming tegen steun en oneerlijke prijspraktijken bij luchtvaartdiensten door maatschappijen uit derde landen - oriënterend debat

geannoteerde agenda

De voorgestelde regeling biedt de mogelijkheid om actie te ondernemen tegen oneerlijke concurrentie door luchtvaartmaatschappijen uit derde landen op routes van en naar de Gemeenschap als gevolg van door die landen verleende handelsverstoringende subsidies. Ook voorziet de regeling in maatregelen tegen oneerlijke tariefpraktijken van luchtvaartmaatschappijen onder overheidscontrole. De regeling geeft aan dat ingeval van een klacht van de sector of op initiatief van de Commissie een onderzoek moet plaatsvinden. Wanneer daaruit blijkt dat uit de subsidies of oneerlijke tariefpraktijken schade voortvloeit voor de communautaire luchtvaart kunnen voorlopige en definitieve corrigerende maatregelen worden genomen om verdere schade te voorkomen. Dergelijke maatregelen (betalingen, maar ook andere passende maatregelen) worden bij verordening opgelegd. Het Griekse voorzitterschap heeft zich voorgenomen om het debat te voeren aan de hand van twee vragen waarbij de Raad wordt gevraagd of de lidstaten het voorstel op hoofdlijnen kunnen steunen. Ook wil het voorzitterschap inventariseren of besluitvorming over het voorstel in de volgende vergadering van de Raad in juni 2003 haalbaar is.

Nederland stemt in grote lijnen in met dit voorstel. De steun die luchtvaartmaatschappijen in een aantal derde landen (de VS, Zwitserland) na de aanslagen van 11 september 2001 hebben gekregen, heeft het nut van een dergelijke regeling nog eens bevestigd. Het bestaan van een dergelijke EU-regeling op zich kan al nuttig zijn als "stok achter de deur".

verslag

Het Grieks voorzitterschap stelde vast dat de delegaties van de lidstaten konden instemmen met het voorstel om een instrument te ontwikkelen waarmee de Gemeenschap tegen staatssteun en oneerlijke tariefpraktijken van derde landen kan optreden. De antwoorden van de delegaties van de lidstaten op de vraag welke maatregelen getroffen zouden kunnen worden jegens derde landen en welke procedure daarbij zou moeten worden gevolgd maakten duidelijk dat de lidstaten een voorkeur hebben voor heffingen als corrigerende maatregel. Met name ten aanzien van verdergaande maatregelen, zoals het intrekken van landingsrechten, achtten de lidstaten prudentie en verdere bestudering op zijn plaats. Ter afsluiting van dit agendapunt verwees het Griekse voorzitterschap het voorstel terug naar COREPER met het verzoek de werkzaamheden te continueren.

LANDTRANSPORT

Tweede Spoorpakket

- politiek akkoord (openbare beraadslaging)

Het 2e Spoorpakket is een gedeeltelijke uitwerking van het actieprogramma uit het Witboek gemeenschappelijk vervoersbeleid 2010. Met dit 2^e pakket maatregelen wordt het 1e Spoorpakket, in werking sinds 15 maart 2003, deels aangepast en aangescherpt. Het 2^e spoorpakket bestaat uit 4 voorstellen voor regelgeving en 1 mandaat voor de Commissie en betreft:

- Vervroegde openstelling van de markt voor internationaal goederenvervoer per spoor en uitbreiding toegangsrechten tot binnenlands goederenvervoer (cabotage)
- Harmonisatie van spoorwegveiligheidsregels, transparantie en informatieverstrekking over veiligheid en onderzoek naar ernstige ongevallen en incidenten
- Aanpassing van de twee richtlijnen voor interoperabiliteit (hoge snelheid en conventioneel spoor) zodat dat werkingsgebied wordt uitgebreid tot het gehele net
- Oprichting van een Europees Spoorwegagentschap voor harmonisatie van veiligheidsregels en interoperabiliteit (ERA - European Railway Agency)
- Toetreding van de Gemeenschap tot OTIF (Organisation Intergouvernementale pour les Transports Internationaux Ferroviaires).

De vijf voorstellen hangen met elkaar samen. Als spoorvervoer een reële alternatieve modaliteit moet worden voor het wegvervoer, is liberalisering door openstelling van nationale markten (cabotage; geen lege retourritten) een noodzakelijke voorwaarde. Ook zal de vervroeging van de openstelling van de markt voor goederenvervoer per spoor niet alleen op het Trans-Europese netwerk, maar op alle netwerken per 2006 (en niet pas per 2008) de aantrekkelijkheid van het spoor bevorderen. Harmonisering van de regels voor veiligheid en interoperabiliteit (techniek) vormt de technische voorwaarde voor een geliberaliseerd spoorwegnet. Het spoorwegbureau ERA, dat dit harmoniseringsproces moet stimuleren, is een logische stap. Toetreding van de Gemeenschap tot OTIF is van belang, omdat de Gemeenschap exclusief competent is inzake harmonisatie van technische voorschriften en de OTIF een belangrijke rol speelt bij het formuleren en vaststellen van technische eisen op het terrein van spoor.

In de afgelopen periode is er, mede op grond van eerder gevoerde discussies in de Raad, aanzienlijke voortgang in de werkzaamheden geboekt op het niveau van de Raadswerkgroep en COREPER (Comité van Permanente Vertegenwoordigers). Maar over een aantal essentiële aspecten is nog verder overleg op politiek niveau gewenst; om deze reden heeft het Griekse voorzitterschap besloten tijdens deze vergadering een debat te voeren en besluitvorming over het pakket voorstellen uit te stellen tot een volgende vergadering van de Raad.

Nog niet alle lidstaten zijn zover dat zij op dit moment al kunnen instemmen met de voorgestelde, verdere marktopening. Ook zijn nog niet alle

bedenkingen tegen de uitbreiding van het werkingsgebied van de interoperabiliteitsrichtlijn tot het gehele spoorwegnet ingetrokken, omdat een aantal lidstaten beducht is voor de hoge kosten voor de aanpassing van de spoorinfrastructuur. Nederland steunt deze bedenkingen niet, omdat het systeem uit gaat van een stapsgewijze uitbreiding van het werkingsgebied door de geleidelijke introductie van TSI's (Technical Standards of Interoperability) die pas worden doorgevoerd bij nieuwbouw of als er een baanvak wordt opgeknapt of gemoderniseerd. Deze systematiek is reeds in de nieuwe spoorwegwet opgenomen voor het totale Nederlandse spoorwegnet. Via

deze stapsgewijze manier zijn er voldoende zekerheden voor kostenbeheersing ingebouwd. Bovendien leidt harmonisatie tot lagere kosten voor het rollend materieel (schaalvoordelen). Bij de veiligheidsrichtlijn vormt de notificatieverplichting voor hogere nationale veiligheidsnormen nog een discussiepunt: al dan niet notificatie bij de Commissie vooraf; ook over de duur van de notificatietermijn is nog geen overeenstemming. Nederland acht notificatie van hogere, nationale veiligheidsnormen van een lidstaat aan de Commissie vooraf essentieel. Daarnaast leidt de oprichting van een onafhankelijke ongevallenonderzoekscommissie in een paar lidstaten vooralsnog tot een juridisch probleem, maar deze kwestie speelt niet in Nederland. Over de oprichting van het spooragentschap (ERA) is eveneens nog geen volledige overeenstemming bereikt. Hierbij spitst de discussie zich toe op de onafhankelijkheid van het spoorwegbureau. Een paar lidstaten vindt dat direct betrokkenen (spoorwegmaatschappijen) zitting moeten hebben in de Raad van Bestuur. Nederland vindt dat ERA onafhankelijk moet zijn. Een ander struikelblok vormt de bepaling van de werktalen van het agentschap. Inmiddels lijkt een compromis haalbaar, waarbij de Raad van Bestuur de talen vaststelt (= het EASA-model (luchtvaart agentschap).) Over het onderhandelingsmandaat voor de Commissie voor de toetreding tot OTIF is overeenstemming.

verslag

Onder verwijzing naar de conclusies van de Europese Raad van 21 maart 2003 gaf het

Griekse voorzitterschap aan deze vergadering een politiek akkoord na te streven over tweede spoorpakket. Na een uitvoerig debat bereikte de Raad met gekwalificeerde meerderheid een politiek akkoord over de vier regelgevende voorstellen over interoperabiliteit, spoorwegveiligheid, de oprichting van een Europees Spoorweg Agentschap en de marktopening. Ook verstrekten de Raad de Commissie een onderhandelingsmandaat voor de toetreding van de Gemeenschap tot COTIF. België, Frankrijk en Luxemburg hebben tegengestemd.

De Raad heeft de voorstellen voor het COTIF-mandaat en de interoperabiliteitsrichtlijn ongewijzigd aangenomen. Verder is op grond van de discussie in de veiligheidsrichtlijn een nieuwe overweging opgenomen die aangeeft dat bij de afgifte van veiligheidsvergunningen ook rekening moet worden gehouden met nationale regels voor gezondheid, veiligheid en sociale voorwaarden. Eveneens heeft de Commissie verklaard dat zij nastreeft om eind 2003 een voorstel voor een richtlijn betreffende een Europese rijbewijs voor machinisten aan de Raad en het Europees Parlement aan te bieden. Met betrekking tot het –vooral ook voor Nederland– zeer belangrijke punt van notificatie van hogere nationale normen dan de gemeenschappelijke normen (CST= common safety targets) in de veiligheidsrichtlijn is bepaald dat de betreffende lidstaat die hogere nationale normen wil invoeren, voor de invoering van een dergelijke regeling alle betrokken partijen moet consulteren en de regeling in ontwerp moet voorleggen aan de Commissie, die op haar beurt het ontwerp voor advies zal voorleggen aan het comitologiecomité. Als de regeling buitenlandse spoorwegondernemingen raakt, moet dit aan de Commissie met redenen omkleed worden gemeld; de Commissie zal de regel toetsen op de gevolgen voor de interne markt. Voor de richtlijn voor marktopening is als compromis overeengekomen dat per 2006 de marktopening op het hele spoorwegnetwerk voor het internationale goederenverkeer geldt; per 2008 zullen vervolgens de spoorwegondernemingen onder gelijke condities alle soorten goederenvervoersdiensten op het hele netwerk kunnen aanbieden (cabotage). Bovendien is vastgelegd dat de Commissie op 1 januari 2007 uitvoerig zal rapporteren over alle mogelijke aspecten van de invoering en gevolgen van de richtlijn voor marktopening.

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

- gemeenschappelijk standpunt (openbare beraadslaging)

geannoteerde agenda

Dit agendapunt is op verzoek van twee nauw betrokken lidstaten Italië en Oostenrijk aan de agenda toegevoegd, omdat het tijdens de vergadering op 31 december 2002 ontbrak aan quorum voor besluitvorming over het compromisvoorstel van het Deense voorzitterschap.

Ultimo 2003 eindigt het huidige ecopuntensysteem. Oostenrijk wil dit systeem verlengen zolang er op Europees niveau geen prijsbeleid voor infrastructuur is gerealiseerd. Nederland is van mening dat het Deense compromisvoorstel negatief uitwerkt op de marktpositie van de Nederlandse wegvervoersector. Als het Griekse voorzitterschap het compromisvoorstel van het Deense voorzitterschap in stemming brengt, zal Nederland wederom niet instemmen. Overigens heeft het Europees Parlement in eerste lezing in februari 2003 een aantal wijzigingen voorgesteld, die veel meer in lijn zijn met het Nederlands standpunt (waaronder beperking van het toepassingsgebied van het systeem tot de Brenner, de Tauern en de Pyhrn alsmede een quoteringsysteem voor meest vervuilende vrachtwagens (EURO 0, 1 en 2) en vrije doortocht van EURO 3 en vanaf 2004 EURO 3 en 4 vrachtwagens (i.e. schonere vrachtwagens). Het is overigens niet te verwachten dat de Raad met alle voorstellen van het Europees Parlement zal instemmen.

Verslag

Het informele besluit van de extra Transportraad op 31 december 2002 over het compromisvoorstel voor verlenging het ecopuntensysteem werd deze vergadering formeel met gekwalificeerde meerderheid bekrachtigd. België, Italië, Nederland en Oostenrijk hebben tegengestemd.

Tijdens de discussie, die aan deze besluitvorming vooraf ging, benadrukte Nederland nogmaals dat het vrij verkeer van goederen buitenproportioneel gevaar loopt met dit voorstel. Daarnaast stimuleert het voorstel op geen enkele wijze de inzet van de schoonste vrachtwagens. Nederland voelt zich in deze opvatting gesterkt door de opstelling van het Europees Parlement in eerste lezing. Ook werd er bij Oostenrijk op aangedrongen om daadwerkelijk snel het spooraanbod op de Brenner-route te verbeteren. Alle partijen in vergadering bijeen realiseerden zich dat het compromisvoorstel gewijzigd zal moeten worden in het verdere besluitvormingstraject om met het Europees Parlement tot overstemming te kunnen komen.

Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad voor tunnelveiligheid - presentatie door de Commissie (openbare beraadslaging)

geannoteerde agenda

Dit voorstel stelt minimum veiligheidseisen vast voor alle tunnels langer dan 500 meter, die deel uitmaken van het trans-Europese wegennet. Het voorstel bevat regels voor beheer, uitrusting en onderhoud van tunnels. Daarnaast worden ook aan voertuigen die door deze tunnels rijden veiligheidseisen gesteld; zo moeten bussen en vrachtwagens uitgerust zijn

met brandblusapparatuur. Allereerst bevat het voorstel maatregelen gericht op het voorkomen van ongelukken. Als zich toch ongevallen voordoen bevat het voorstel maatregelen waardoor mensen in een tunnel zichzelf beter kunnen redden. De richtlijn heeft betrekking op bestaande en op nieuwe tunnels. Binnen 10 jaar moeten alle bestaande tunnels aan de veiligheidseisen voldoen. Gezien de vele tunnels in Italië en Oostenrijk wil de Commissie deze landen 5 jaar extra geven.

Nederland onderschrijft het doel van dit richtlijnvoorstel, maar heeft op dit moment nog wel bedenkingen tegen: de gedetailleerdheid van het voorstel op het gebied van organisatorische voorschriften en de voorgeschreven minimale maatregelen. Ook passen de rollen en verantwoordelijkheden niet overal binnen de in Nederland bestaande bestuurlijke verhoudingen. Nederland geeft de voorkeur aan een regeling met functionele veiligheidseisen, op grond waarvan de lidstaten vervolgens zelf invulling kunnen geven aan de maatregelen.

verslag

Na een presentatie van de Commissie over doel en inhoud van dit voorstel stelde het Griekse voorzitterschap vast dat geen van de delegaties van de lidstaten het opportuun achtten in dit stadium te interveniëren.

DIVERSEN

a. regeling inzake burgerrechtelijke aansprakelijkheid en regeling inzake de vergoeding van

schade door verontreiniging met koolwaterstoffen

verslag

Aanleiding voor agendering van dit onderwerp vormde een verzoek van België en Frankrijk.

Naast de besluitvorming op korte termijn (tijdens de IMO conferentie in mei 2003) over een aanvullend schadefonds tot 1 miljard Euro inzake het Oil Pollution Compensation Fund, wordt momenteel ook in internationaal kader (i.c. IMO-kader) gezien in hoeverre het bestaande systeem van schadevergoeding en aansprakelijkheid, neergelegd in de Civil Liability Convention, op de langere termijn moet worden hervormd.

België en Frankrijk onderstreepten het belang van hervorming van het internationale aansprakelijkheidssysteem en zij gaven aan de voorstellen van de Commissie in dit verband over verruiming van de groep aansprakelijken (uitbreiding van reders met onder andere bevrachters en agenten) en verhoging van de bestaande aansprakelijkheid te steunen. De Raad nam nota van het Belgische en Franse standpunt.

b. bescherming van bijzonder gevoelige gebieden

verslag

Dit onderwerp was geagendeerd op verzoek van Frankrijk. Met referentie aan de conclusies van de Europese Raad van 21 maart 2003 lichte Frankrijk toe

voornemens te zijn om samen met het Verenigd Koninkrijk, Ierland, Portugal en Spanje een verzoek in te dienen bij IMO voor het instellen van de “gevoelige gebieden (PSSA’s: particularly sensitive sea areas)” langs de kusten van deze landen. Enige andere delegaties van de lidstaten toonden zich sympathiek met dit initiatief. Ook Nederland ondersteunt het uitgangspunt. De Waddenzee heeft immers sinds augustus 2002 een “PSSA”-status en is de zesde “PSSA” ter wereld. Wel was een aantal lidstaten van mening, waaronder Nederland, dat een voorstel voor een nieuwe “PSSA” op zijn merites moet worden beoordeeld. Hierbij moeten vooral de zogenaamde bijbehorende beschermende maatregelen worden getoetst op verenigbaarheid met het internationale zeerecht en in het bijzonder met de vrijheid van scheepvaart op volle zee en het recht van doortocht in zeestraten voor de internationale zeevaart. De Commissie verklaarde zich bereid initiatieven voor het instellen van gevoelige gebieden te willen coördineren.

c. liberalisering over van de vervoersdiensten en het verband met de onderhandelingen in het kader van GATS

verslag

België had verzocht om agendering van dit onderwerp om de Raad te informeren over zijn standpunt over de vervoersdiensten bij de onderhandelingen in het kader van GATS (General Agreement on Trade in Services).

d. 50^e verjaardag van CEMT (Europese Conventie van Ministers van Verkeer)

verslag

Met het verzoek om de agendering van dit punt beoogde België de aandacht te vestigen op de Raad van Ministers van CEMT van 22-24 april 2003 in Brussel, die de 50^e verjaardag van CEMT markeert.

GEANNOTEEERDE AGENDA INFORMELE TRANSPORTRAAD 16-18 MEI 2003

Deze informele Transportraad is een gezamenlijk initiatief van de Griekse ministers van Scheepvaart & Koopvaardij en van Transport, die de volgende thema's voor bespreking hebben voorgesteld: verbetering van het imago van de Europese zeescheepvaart en stimulering van een Europees beleid voor stedelijk openbaar vervoer.

I. Verbetering imago Europese zeescheepvaart:

i) initiatieven om kwaliteitsschepen aan te trekken voor de EU-registers en

ii) initiatieven om het maritiem beroep aantrekkelijker te maken voor jongeren

Met de aandacht voor het imago van de Europese zeescheepvaart en voor de kwaliteitscultuur in de Europese zeescheepvaartsector wil het Griekse EU-voorzitterschap initiatieven bespreken die moeten leiden tot het aantrekken van kwaliteitsschepen voor de EU-registers en tevens tot het aantrekkelijker maken van het maritiem beroep. Het Grieks EU-voorzitterschap wil tijdens de Transportraad van 5-6 juni aanstaande een resolutie of Raadsconclusies over dit onderwerp vaststellen.

i) initiatieven om kwaliteitsschepen aan te trekken voor de EU-registers

In mondiaal kader (Internationale Maritieme Organisatie) is al langer sprake van aandacht voor het stimuleren van een kwaliteitscultuur in de zeescheepvaartsector. Het gaat er daarbij om dat vlaggenstaten hun verantwoordelijkheid dienen te nemen om ervoor te zorgen dat de schepen onder hun nationale vlag voldoen aan de internationale verplichtingen op het gebied van bijvoorbeeld veiligheid, milieu en arbeidsomstandigheden. Zo wordt in IMO (International Maritime Organization) gewerkt aan de ontwikkeling van een zogenaamd Model Audit Scheme dat de implementatie van IMO-regelgeving op het gebied van veiligheid en milieu door vlaggenstaten moet verbeteren. Daarmee wordt niet alleen een bijdrage geleverd aan het verhogen van de kwaliteit van de internationale zeescheepvaart, ook wordt oneerlijke concurrentie in de sector teruggedrongen omdat op deze wijze het fenomeen 'sub-standard' scheepvaart wordt aangepakt (i.e. de ondernemingen die zich aan internationale/nationale regelgeving onttrekken). In EU-kader zal het Europees Agentschap voor Maritieme Veiligheid (EMSA) bij moeten dragen aan een meer doeltreffende toepassing van de bestaande communautaire regels op het terrein van maritieme veiligheid en milieu.

Nederlandse inzet

Nederland steunt, uit oogpunt van eerlijke concurrentie maar ook uit het oogpunt van de Nederlandse kuststaatbelangen (veiligheid en milieu in de Nederlandse wateren) het streven naar het voorkomen van sub-standard scheepvaart en het verhogen van de kwaliteitsstandaard ten aanzien van duurzaamheid, betrouwbaarheid, veiligheid, milieu en

arbeidsomstandigheden. Volgens Nederland moet kwaliteitsscheepvaart weer lonend worden. Internationaal werkt Nederland daarom actief mee aan het ontwikkelen van het IMO-Model Audit Scheme; nationaal richten de activiteiten zich op het stimuleren van kwaliteitssystemen bij rederijen in relatie tot de mogelijkheden van zelfregulering en certificering.

ii) initiatieven om het maritiem beroep aantrekkelijker te maken voor jongeren

Uit talloze onderzoeken blijkt dat er op korte termijn in de EU een enorm tekort ontstaat aan Europese koopvaardijofficieren. Zo geldt voor Nederland dat door de groei van de Nederlandse vloot met meer dan 50% in de laatste 7 jaar er in Nederland al een tekort aan Nederlandse officieren is ontstaan dat grotendeels is opgevangen met het werven van officieren buiten de Europese Unie. Op zich is het varen met deze buitenlandse officieren geen probleem. In zijn algemeenheid kan worden gesteld dat deze buitenlandse officieren even goed zijn opgeleid als de Europese officieren en daardoor ook even veilig kunnen varen. Echter, in de EU zal de behoefte blijven bestaan aan goed opgeleide ex-officieren (met veel ervaring op zee) ten behoeve van bepaalde functies in de maritieme infrastructuur aan de wal (e.g. management van rederij-kantoren, havenmeesters, containerterminal specialisten, inspecteurs van de scheepvaartinspectie, leraren aan zeevaartscholen). Omdat zeevarenden als regel na hun carrière op zee terugkeren naar hun woonland en daar actief worden in de maritieme infrastructuur, is het noodzaak om zoveel mogelijk Nederlandse jongeren naar zee te krijgen om er verzekerd van te kunnen zijn dat er op termijn nog steeds voldoende instroom blijft in de Nederlandse maritieme infrastructuur. Ditzelfde geldt voor Franse jongeren voor de Franse maritieme infrastructuur, Engelse jongeren voor de Engelse maritieme infrastructuur, Griekse jongeren etc.

Nederlandse inzet

Nederland is zich zeer bewust van het ontstane probleem en wil meewerken aan initiatieven in EU-kader die het maritieme beroep aantrekkelijker kunnen maken, juist met het oog op de instandhouding van de maritieme infrastructuur aan de wal in Europa. Het maritieme beroep moet daarbij meer en meer gezien worden als een interim-fase naar een functie in de maritieme infrastructuur aan de wal. Nederland denkt daarbij dat in EU-kader antwoord gezocht moet worden op een aantal vragen waaronder:

- Hoe krijgen we EU-jongeren er in geïnteresseerd om het vak van koopvaardijofficier te kiezen?
- Hoe zorgen we er voor dat er voor geïnteresseerden voldoende mogelijkheid is om de studie voor dit beroep te volgen?
- Wat kunnen we er aan doen om EU-officieren zo lang mogelijk aan boord te houden?;
- Wat is er nodig om, ook als de officieren (langer) blijven varen, toch voldoende kennis, kunde en ervaring in de maritieme infrastructuur te houden?

II. Stimulering van een Europees beleid voor stedelijk openbaar vervoer

De agendering door het Griekse voorzitterschap van stedelijk openbaar vervoer en het streven naar een Europees beleid dat dit bevordert wordt verwelkomd. De regering zag het als een tekortkoming van het Witboek "Het Europees vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen" dat -na de analyse dat de grootste verkeers- en milieuproblemen geconcentreerd in en rond de grote stedelijke gebieden optreden- alle aangekondigde initiatieven waren gericht op het goederenvervoer. Maar voor Nederland als dichtbevolkt land met de grootste autodichtheid van alle EU-landen is het belangrijk om mede via een aanpak in Europees verband tot oplossingen te komen, die de overlast van verkeer beperken. Naast congestie geeft het verkeer in stedelijke gebieden ook overlast in de vorm van mindere luchtkwaliteit, gezondheidseffecten, verkeersonveiligheid en geluid. In de EU wonen circa 80% van alle mensen in de stedelijke gebieden waar de blootstelling van burgers aan verkeersoverlast het grootst is. Voor Europees deur-tot-deur vervoer van mensen en goederen treden daar de grootste vertragingen op door files en missende schakels in stedelijke verbindingen. Het openbaar vervoer kan ter ontlasting en als alternatief voor het autoverkeer een belangrijke bijdrage leveren, maar zal in het geheel van een EU beleid voor het stedelijk verkeer geplaatst moeten worden. Daarbij zal de rol van de EU vooral gericht moeten zijn op het ondersteunen van regionale/stedelijke autoriteiten, zodat deze zelf tot de beste oplossingenmix kunnen besluiten.

Onderwerpen die daarvoor in aanmerking komen zijn bijvoorbeeld: besluitvorming over de het voorstel voor een richtlijn over aanbestedingen bij het openbaar vervoer om zodoende een klantgericht openbaar vervoer te bevorderen, ondersteuning met actieplannen om de Europese doelstellingen voor luchtkwaliteit in stedelijke gebieden te bereiken, uitwisseling en vormgeving van mogelijk stedelijk prijsbeleid (o.a. "congestion charging") voor steden die daar behoefte aan hebben. Dit, ter voorkoming van een veelheid van systemen en meervoudig "het wiel uitvinden". Verbetering van een efficiënte infrastructuur in de EU door ook aandacht te schenken aan de "missing links" voor deur-tot-deur vervoer in de stedelijke gebieden.

