abcdefgh

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

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum
17 februari 2004

Bijlage(n)
2

Ons kenmerk
DIZ/2004/199

Uw kenmerk

Onderwerp
Geannoteerde agenda Transport, Telecommunicatie en Energieraad op 9 maart 2004; onderdeel transport

Geachte voorzitter,

Hierbij stuur ik u, ten behoeve van het Algemeen Overleg op donderdag 19 februari 2004, de voorlopige geannoteerde agenda voor het onderdeel transport van de Transport, Telecommunicatie en Energieraad op 9 maart 2004. Het Algemeen Overleg is pas eind vorige week geagendeerd, reden waarom deze agenda u niet eerder is toegegaan.
Het Algemeen Overleg vindt, in verband met het reces van de Kamer, langer vóór de Transportraad plaats dan gebruikelijk. Daarom is sprake van een *voorlopige* geannoteerde agenda. De agenda voor de Transportraad is nog niet definitief vastgesteld en over alle onderwerpen moet nog verder overleg in de Raadswerk-groep en COREPER plaatsvinden. Niettemin hoop ik u met deze voorlopige geannoteerde agenda zo goed als op dit moment mogelijk is te informeren.

Tevens is bijgevoegd het verslag van de Transportraad van 5 december 2003.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs

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

Telefoon 070 – 351 6171
Telefax 070 – 351 7895

bereikbaar met tram 9 (station hs en cs) en bus 22 (station cs)

VERSLAG TRANSPORTRAAD OP 5 DECEMBER 2003

ZEEVERVOER

Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende verontreiniging vanaf schepen en invoering van sancties, inclusief strafrechtelijke sancties voor milieumisdrijven - voortgangsrapportage door het voorzitterschap

geannoteerde agenda

Het voorstel van de Commissie neemt de geldende internationale lozingsvoorschriften ter voorkoming van verontreiniging van het mariene milieu door schepen op in gemeenschapsrecht en voorziet in nadere regels voor de handhaving, ook bij overtredingen begaan op volle zee. Ook bepaalt het voorstel dat overtredingen van deze lozingsregels delicten zijn. Een separaat voorstel voor een kaderbesluit, dat samenhangt met dit richtlijnvoorstel, bevestigt dat dit soort overtredingen strafbare delicten zijn en geeft richtsnoeren voor de op te leggen straffen. Hoewel de lidstaten deze strenge normen op mondiaal niveau zijn overeengekomen, is de naleving van de eisen volgens de Commissie voor verbetering vatbaar. Dit voorstel van de Commissie moet daarom meer dan voorheen in een afschrikkende en preventieve werking voorzien voor een keten van daarvoor verantwoordelijke personen die invloed kunnen uitoefenen voor het al dan niet opzettelijk lozen van schadelijke stoffen vanaf schepen.

Nederland heeft als kust-, haven- en vlaggenstaat nadrukkelijk een belang bij effectieve en uniforme uitvoering en handhaving van maatregelen op het gebied van de bevordering van de maritieme veiligheid en op het gebied van de bescherming van het mariene milieu. Op dit moment bestaat echter over een aantal essentiële aspecten van de richtlijn nog onvoldoende overeenstemming om tijdens deze vergadering tot politieke afstemming te komen. Het gaat daarbij onder andere om vragen als in hoeverre lidstaten, met inachtneming van het Zeerechtverdrag, kunnen of moeten optreden en of en onder welke condities een verbodsbepaling van verzekerbaarheid van boetes in de richtlijn of het kaderbesluit hoort. Ook ontbreekt nog een antwoord op de vraag of in deze richtlijn überhaupt aan strafrechtelijke sancties mag worden gerefereerd. Het Italiaans voorzitterschap zal deze vergadering van de Raad rapporteren over de stand van zaken en het komende Ierse voorzitterschap verzoeken de werkzaamheden te continueren.

verslag

Het Italiaanse voorzitterschap gaf een kort overzicht van de stand van zaken. Na het oriënterende debat op 9 oktober 2003 was er veel vooruitgang geboekt. Zo is er consensus over samenwerking tussen lidstaten, rapportage aan de Commissie, het principe van harmonisatie en de comitologie. Belangrijkste openstaande punten zijn nog de twijfel over het opnemen van strafrechtelijke aspecten in een eerste pijler instrument en het kunnen aanpakken van olievervuiling naar aanleiding van beschadiging van het schip, waar het internationale verdrag ter bestrijding van vervuiling van het mariene milieu (MARPOL) uitzonderingen biedt. De Italiaanse minister Lunardi beloofde dat het voorzitterschap in december verder zal werken aan dit dossier.
Commissaris De Palacio waardeert het werk dat was verzet door het Italiaanse voorzitterschap, maar wees - onder verwijzing naar de conclusies van de Europese Raad - op het belang van een snelle afronding van het dossier. Ongelukken en het spoelen van ruimen zijn nog steeds de belangrijkste oorzaken van olievervuiling op zee en dat zou sterk aangepakt moeten worden door het invoeren van strafrecht en het vergroten van de aansprakelijkheid. Volgens de Commissaris kon de EU strenger zijn dan MARPOL in de interne wateren. De Commissaris krijg bijval van enige lidstaten. Spanje wilde schepen kunnen weren uit de economische zone op grond van het Zeerechtverdrag (UNCLOS). Frankrijk informeerde de Raad dat de nationale sancties voor illegale olielozingen zijn verzwaard en riep de JBZ-Raad op voort te maken met de bespreking van het Kaderbesluit. Andere lidstaten wilden niet verder gaan dan de internationaal afgesproken verplichtingen in het kader van MARPOL.
Het voorzitterschap nam nota van de interventies, riep COREPER op verder te werken aan het dossier en verzocht de JBZ-Raad hetzelfde te doen met betrekking tot het Kaderbesluit.

Voorstel voor herziening van de Verordening van het Europees Parlement en de Raad over de oprichting van het Europees Agentschap voor Maritieme Veiligheid (EMSA)
- gemeenschappelijke oriëntatie

geannoteerde agenda

Het voorliggende wijzigingsvoorstel heeft betrekking op een uitbreiding van het takenpakket van EMSA, het Europees Agentschap voor Maritieme Veiligheid. Het betreft de volgende taken:

a) Toezien op kwalificaties van zeevarenden uit derde landen, inclusief het controleren van opleidingsinstituten in derde landen
b) het uitwerken van een Europese aanpak van bestrijding van verontreiniging door schepen in Europese wateren en
c) het verlenen van technische assistentie aan de Commissie bij de haar opgedragen taken op het gebied van maritieme beveiliging.

Deze drie nieuwe taken vormen een aanvulling op het reeds bestaande takenpakket van dit agentschap. Tot de oprichting van EMSA is besloten na de olieramp met de Erika en heeft tot doel ertoe bij te dragen dat de communautaire wetgeving op het gebied van maritieme veiligheid en de voorkoming van verontreiniging door schepen juist wordt toegepast. In de huidige verordening is vastgelegd dat het agentschap onder meer taak heeft de Commissie bij te staan bij het ontwikkelen van communautaire regelgeving op het terrein van maritieme veiligheid, het voorkomen van verontreiniging op zee en bij het toezicht op de naleving van bestaande regelgeving op dat gebied. Ook heeft EMSA tot taak samen te werken met lidstaten om, waar nodig, opleidingsactiviteiten te organiseren voor havenstaatcontrole, scheepsinspecties uit te voeren en technische bijstand te verlenen.

Nederland kan instemmen met dit wijzigingsvoorstel. Nederland en andere lidstaten steunen de eerste nieuwe taak, omdat over het controleren van de opleidingsinstituten in derde landen door EMSA, uit het oogpunt van efficiëntie, al overeenstemming is bereikt bij de politieke besluitvorming eerder dit jaar over de wijziging van de richtlijn inzake opleidingseisen voor de bemanning van zeeschepen (richtlijn 2001/25/EG). Nederland steunt ook de nieuwe taak van EMSA bij het uitwerken van een Europese aanpak van oliebestrijding op voorwaarde dat duidelijk is vastgelegd dat de werkzaamheden van EMSA op dit terrein aanvullend moeten zijn op de eigen inspanningen van lidstaten. Een aantal lidstaten, waaronder Nederland, willen nadrukkelijk aangetekend hebben dat alle lidstaten op dit terrein in eerste instantie een eigen verantwoordelijkheid hebben. Het kan niet zo zijn dat de uitbreiding van het takenpakket van EMSA kan worden beschouwd als een beloning voor die lidstaten die tot nu weinig hebben geïnvesteerd in een repons op olievervuiling op zee. De bepalingen over de derde nieuwe taak van EMSA op het gebied van beveiliging sluiten aan bij de verordening over de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten. In deze laatste verordening, waarover de Raad op 9 oktober 2003 politieke overeenstemming heeft bereikt, wordt de Commissie monitoringstaken inclusief inspecties opgedragen. In de voorliggende tekst van het voorstel voor wijziging van de EMSA-verordening wordt vastgelegd dat EMSA de Commissie bij de uitoefening van deze monitoringstaken technische assistentie zal verlenen. EMSA zal daarmee niet zelfstandig op dit terrein opereren. Vanuit oogpunt van haven- en maritieme beveiliging (security) gaat Nederland akkoord met de derde nieuwe taak van EMSA. Op deze wijze kan verstoring van het level playing field binnen de Gemeenschap door landen, die eventueel niet zo nauwkeurig de maatregelen uit de verordening voor beveiliging van havens en schepen toepassen, worden voorkomen.

verslag

Na een korte toelichting van het Italiaanse voorzitterschap over de taken op die aan het Europese Agentschap voor Maritieme Veiligheid zouden moeten worden toegevoegd: controle van opleidingsinstituten in derde landen

(STCW), beveiliging en opruimingstaken bij olievervuiling. Zonder verdere opmerkingen kon zonder noemenswaardig debat unanimiteit worden geconstateerd, waarmee het politieke akkoord over de gewijzigde verordening kon worden vastgesteld.

Voorstel voor herziening van de verordening van het Europees Parlement en de Raad over de overdracht van vracht- en passagiersschepen tussen registers binnen de Gemeenschap - gemeenschappelijke oriëntatie

geannoteerde agenda

Doel van Verordening 613/91 is het beperken van de kosten en administratieve procedures in verband met een verandering van een register binnen de Gemeenschap (omvlaggen) ter verhoging van het concurrentievermogen van de scheepvaart in de Gemeenschap, zonder dat dit ten koste gaat van de veiligheid van de scheepvaart conform de internationale verdragen. Op grond van deze richtlijn moeten de lidstaten als ontvangende vlaggenstaat in de Gemeenschap een schip dat beschikt over geldige certificaten en een goedgekeurde uitrusting conform de relevante internationale verdragen (IMO-verdragen: SOLAS 1974, LL 1966 en MARPOL 1973/1978, inclusief het internationaal metingsverdrag) accepteren in hun register. Overigens, de verordening biedt een ontvangende vlaggenstaat de mogelijkheid om het schip, dat onder zijn vlag wil komen, te inspecteren om na te gaan of de certificaten en de actuele toestand van het schip inclusief uitrusting overeenstemmen. Om verschillende redenen wordt thans voorgesteld om de verordening uit 1991 te herzien: de uitbreiding van de Gemeenschap, wijzigingen in de internationale verdragen en in de regelgeving van de Gemeenschap (onder andere: de instelling van EMSA en de richtlijnen over havenstaatscontrole en uitrusting zeeschepen) en ervaringen die zijn opgedaan met de uitvoering van deze verordening.

Het huidige voorstel wijzigt Vo 613/91 op een aantal punten:

- in de definitie wordt nu verwezen naar de laatste versie van de internationale verdragen;
- de reikwijdte van de verordening wordt uitgebreid. De verordening wordt nu -naast vrachtschepen- ook van toepassing op passagiersschepen, zowel in de internationale vaart als de nationale vaart;
- verbetering van de samenhang met andere instrumenten van de Gemeenschap op het gebied van veiligheid van de scheepvaart en
- verbetering van de samenwerking tussen de nationale instanties.

Het voorstel heeft de steun van alle lidstaten, dus ook van Nederland. In het voorliggende voorstel zijn een paar expliciet Nederlandse punten verwerkt, zoals de bepaling dat een nieuwbouwschip in het bezit moet zijn van langlopende certificaten en een duidelijke formulering dat de nieuwe veiligheidseisen betrekking hebben op de constructie en uitrusting van een

schip, maar niet op veiligheidseisen over het beheer. Overigens zij opgemerkt dat een schip, voordat het wordt omgevlagd, ook nog altijd zal moeten voldoen aan nationale regels (bijvoorbeeld de ARBO-, bemannings- en registratieregelgeving).

verslag

Het Italiaanse voorzitterschap kon tijdens deze vergadering officieel vaststellen dat er een akkoord was over de tekst, waarover al in de voorbereidingen unanimiteit was bereikt.

HORIZONTAAL ONDERWERP

Transeuropees Vervoersnetwerk (TEN)

a. Voorstel voor een beschikking van het Europees Parlement en de Raad over de herziening van de communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T)
- (eventueel) politiek akkoord

geannoteerde agenda

Op 1 oktober 2003 heeft de Commissie haar gewijzigde voorstel voor herziening van de TEN-T richtsnoeren gepresenteerd. Dit voorstel wordt samengevoegd met het voorstel uit 2001 waarover de Raad nooit een gemeenschappelijk standpunt heeft bereikt. Aanleiding voor deze algehele herziening is de uitbreiding van de Unie, de inpassing van de nieuwe inhoudelijke prioriteiten die volgen uit het Witboek ('Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen') en besluiten van de regeringsleiders in de Europese Raad. Het herzieningsvoorstel is mede gebaseerd op de resultaten van een in opdracht van de Commissie uitgevoerd onderzoek naar transportstromen in Europa en op het rapport van de High Level Group onder leiding van Van Miert (die door de Commissie was ingesteld om een beperkt aantal prioritaire projecten vast te stellen op de hoofdverbindingsassen in Europa).

Op de nieuwe lijst van prioritaire projecten staan vier Nederlandse projecten. De Maasroute/sluis van Ternaaien en de IJzeren Rijn zijn als nieuwe projecten opgenomen. De HSL-Zuid en de Betuwelijn stonden al op de Essenlijst maar zijn nog niet afgerond. Aan de HSL-Zuid zijn de stations Amsterdam en Rotterdam toegevoegd.
Naast deze lijst zijn de belangrijkste nieuwe onderdelen van de richtsnoeren de benoeming van een Europese Coördinator die de totstandkoming van de projecten moet faciliteren, de Verklaring van Europees belang die in de tekst van de Commissie vooral een verplichting bij de LS legt en de toevoeging

van het concept “Motorways of the Sea” als prioriteit. Bij dit laatste heeft Nederland een direct belang.

Met betrekking tot de financiering van projecten bestaat er een directe relatie met de Financiële Verordening voor de TENs. In het voorstel dat in de Ecofin-Raad wordt behandeld, wordt een verhoging van het maximum subsidiepercentage voorgesteld van 10 naar 30%. Nederland zal proberen om de verhoging van het cofinancieringpercentage zo klein mogelijk te houden evenals het aantal projecten dat voor deze cofinanciering in aanmerking komt.

Nederland heeft belang bij een efficiënt trans-Europees vervoersnetwerk. Verbeteringen op de assen gezien vanuit Nederland, ontsluiting van het achterland van havens en verhoging van effectiviteit en efficiency door middel van inzet van ITS (Intelligent Transport Systems) worden als positief gezien. Met name het verbeteren van de Rijn-Donau vaarroute en de trans-Alpine spoorverbindingen zijn voor de transportsector interessant. Daarnaast zijn de financiële consequenties voor Nederlandse projecten potentieel aantrekkelijk. Met het oog op de vier projecten op de prioritaire lijst is Nederland in het algemeen tevreden met het voorstel. Ook in de prioriteiten van de richtsnoeren zelf zijn de Nederlandse standpunten -extra aandacht voor short sea shipping, binnenvaart en spoorlijnen speciaal voor goederenvervoer- goed opgenomen.

verslag

Bij het begin van het debat legde het Italiaanse voorzitterschap een compromistekst op tafel. De Commissie wilde graag een besluit waarin goed rekening gehouden zou worden met de positie van het Europees Parlement (EP). Het streven is immers definitieve overeenstemming onder Iers voorzitterschap (in tweede lezing). Raad en EP moeten het onderling eens worden over Annex III met prioritaire projecten.

Frankrijk vond het een vergissing dat Seine-Schelde niet aan Annex III was toegevoegd. Dit diende alsnog te gebeuren met steun van onder meer Nederland. Een aantal lidstaten wilde Annex III ongewijzigd laten.
De nieuwe toetreders spraken vooral lof uit over de hele exercitie en op een enkele plaats werd er nog gepleit voor een van de voetnoten bij Annex III (Hongarije, Litouwen, Malta, Estland, Slovenië, Polen en Cyprus).
De Commissie herhaalde haar standpunt dat op deze Transportraad geen steun gegeven kon worden aan het Seine-Schelde project. Met het oog op de dialoog met het EP kon de Commissaris geen wijzigingen van Annex III toestaan.
Vervolgens probeerde het Italiaanse voorzitterschap de Transportraad unanieme steun te ontlokken voor opname van het Seine-Schelde project, dit was nodig door het verzet van de Commissie. Uiteindelijk kon het voorzitterschap concluderen dat er een akkoord was.

Annex III

Toegevoegd wordt: 'Inland waterway Seine-Scheldt'.

Hiermee heeft de Transportraad een politiek akkoord bereikt over de herziening van de richtsnoeren van de Transeuropese Netwerken.

4b. TENs en Groei-initiatief Europese Raad
- politiek debat

geannoteerde agenda

Op 11 november 2003 heeft de Europese Commissie haar rapport aan de Europese Raad betreffende het Groei-initiatief aangenomen, met een zogenaamde 'quick start list' van projecten in energie, onderzoek en infrastructuur (TEN). Waar oorspronkelijk de belangrijkste voorwaarde voor de TEN-projecten was dat ze voor 2006 moesten starten, heeft de Commissie gekozen voor 'grensoverschrijdend' als belangrijkste criterium. Op de 'quick start list' staan nu alle 29 projecten uit het herzieningsvoorstel van de TEN-T richtsnoeren. Er is wel een selectie gemaakt van deelprojecten. De Nederlands (-Belgische) projecten Maasroute/sluis van Ternaaien (Lanaye) en IJzeren Rijn behoren tot de overgebleven projecten. Tevens staan de 'Motorways of the Sea' op de lijst. De Commissie heeft hiermee een politiek veilige lijst geproduceerd. Evenwel geeft de Commissie aan dat de lijst niet heilig is en best nog kan wijzigen. Het belangrijkste voordeel voor de 'quick start'-projecten is dat zij betere toegang tot EIB-financiering krijgen. Maar daar staat tegenover het risico dat er ook een hoger percentage TEN-financiering in beeld komt.

In de kop van de 'quick start list' presenteert de Commissie alle vervoerprojecten als "grensoverschrijdende delen van prioritaire projecten". Soms gaat het echt om een deel (bijv. Maasroute/sluis Ternaaien), soms wordt het hele project als grensoverschijdend deel opgevoerd (HSL Lissabon-Madrid). Dit is van belang, omdat er op dit moment wordt onderhandeld over het verhogen van de maximale subsidie van 10% naar 30% voor juist die 'grensoverschrijdende delen van prioritaire projecten'. Als het voorstel van de Commissie wordt aangenomen zouden alle projecten op de lijst dus in aanmerking komen voor verhoogde financiering. Dit zal echter een geweldig beslag op het budget leggen. Het kan leiden tot een kortere lijst van projecten, zonder Nederlandse projecten.

Voor de Nederlandse projecten is het van belang dat er niet teveel meer wordt gesleuteld aan de lijst. Het is voor Nederland onaanvaardbaar dat projecten, die niet op de lijst van prioritaire TEN-projecten, staan wel op de lijst van 'quick start' projecten zouden worden opgenomen.

verslag

Dit punt is niet tijdens deze vergadering van de Raad behandeld.

LUCHTVAART

Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad over wijziging van Verordening nr. 95/93 van de Raad betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van "slots" op communautaire luchthavens (tijdstippen om te starten of te landen)
- politiek akkoord

geannoteerde agenda

Slots zijn start- en landingstijden. Op een luchthaven met capaciteitsproblemen, een zogenaamde gecoördineerde luchthaven, worden slots bindend toegewezen door een slotcoördinator. De Europese regels inzake de toewijzing van slots zijn vastgelegd in Verordening 95/93. In Nederland zijn de luchthavens Schiphol en (het burgergedeelte van) Eindhoven als gecoördineerde luchthaven aangewezen. Slotcoördinator is de Stichting Airport Coordination Netherlands (SACN). De herziening van Verordening 95/93 verloopt in twee fasen, eerst een vooral technische herziening en vervolgens een meer fundamentele herziening waarbij ook aspecten als invoering van marktwerking (handel in slots) aan de orde zullen komen. Het nu voorliggende voorstel betreft de eerste fase.

Dit herzieningsvoorstel beoogt een verduidelijking en aanscherping van de bepalingen in de huidige verordening 95/93, die met name betrekking hebben op:

- de voorwaarden waaronder luchtvaartmaatschappijen slots mogen overdragen of ruilen,
- de transparante en neutrale wijze van vaststellen van de capaciteit,
- de toewijzing van slots door de jure en de facto onafhankelijke coördinatoren en de invoering van nu nog ontbrekende handhavingsinstrumenten.

Nederland kan instemmen met het nu bereikte resultaat.

verslag

Het Italiaanse Voorzitterschap bereikte een politiek akkoord op basis van de voorstellen in zittingsdocument DS 507/03. Dit behelsde 3 punten: het verplichte gebruik van slots na ruil is van tafel (en dus ook het bezwaar van Nederland), de slot coördinators zijn in overeenstemming met het nationaal recht beschermd tegen claims en de termijn van reservering van slots bij niet-gebruik onder een publieke dienstverleningscontract is geschrapt.

Externe relaties in de luchtvaart
- presentatie door de Commissie

geannoteerde agenda

Het Europese Hof van Justitie heeft in zijn uitspraak van 5 november 2002 vastgesteld dat de eigendomsclausule uit de 'open skies' akkoorden in strijd is met het recht op vrije vestiging (art. 43 EG) en dus moet worden aangepast; op een beperkt aantal deelterreinen (CRS (computer reserveringssystemen), slots (tijdstippen om te landen en te stijgen), en intra-EU tarieven is de EG exclusief extern bevoegd om te onderhandelen met derde landen over luchtvaartakkoorden.

Ook na deze hofuitspraak zijn de lidstaten op de meeste punten nog competent om de nodige bilaterale onderhandelingen te voeren. Anderzijds laat de hofuitspraak uitdrukkelijk de mogelijkheid open voor afspraken over een mandaat voor de Commissie over de externe bevoegdheden van de Gemeenschap.

Deze uitspraak van het Europese Hof van Justitie heeft evenwel repercussies voor zowel bestaande bilaterale verdragen als de bilaterale onderhandelingen van de lidstaten met derde landen. Vanwege het belang van een effectief werkend luchtvaartbestel met een goed functionerende en transparante vervoersmarkt waarin de luchtvaartmaatschappijen en luchthavens op een eerlijke wijze kunnen concurreren en aansluiting behouden op het internationale netwerk van luchtvervoersverbindingen heeft de Raad dan ook in juni 2003 overeenstemming bereikt over een pakket maatregelen waarin het kader voor bilaterale overeenkomsten en onderhandelingen van de lidstaten met derde landen en de rol van de Commissie is vastgelegd. De Raad heeft de Commissie een mandaat verstrekt voor EU-VS onderhandelingen om te komen tot een Open Aviation Agreement (OAA). Daarnaast heeft de Commissie een horizontaal mandaat gekregen om de fouten in de huidige bilaterale verdragen te herstellen (w.o. de eigendomsclausule). De derde maatregel betreft een verordening over luchtvaartonderhandelingen door de lidstaten, waarin onder andere is geregeld of, wanneer en hoe dergelijke verdragen kunnen worden afgesloten.

a. Externe relaties in de luchtvaart: EU-VS onderhandelingen
Op 8 en 9 december 2003 zal de tweede ronde onderhandelingen tussen de Gemeenschap en de VS in Brussel plaatsvinden. De Commissie zal in deze vergadering van de Raad mededelingen doen over de ontwikkelingen in dit dossier. De Commissie heeft, na besprekingen en afstemming met het zogenaamde speciale comité, met de VS op werkniveau gesproken over het alvast aanpassen van de aanwijzings/ownership clausule (dus onder de aanpak van het horizontale mandaat) om deze communautair te maken. Na uitgebreide besprekingen van alle aspecten hebben de VS deze benadering vooralsnog afgewezen. De VS wil niet dat zogenaamde "free

riders" maatschappijen, die bescherming genieten van een restrictieve overeenkomst, gebruik gaan maken van de markttoegang van open skies landen (zoals Nederland).

Nederland hecht sterk aan het in de Raad afgesproken mandaat voor een "Open Aviation Agreement (OAA)" tussen de EU en de VS dat voor alle zaken een integrale oplossing vindt.

b. Externe relaties in de luchtvaart: horizontaal mandaat
Eveneens zal de Commissie verslag doen van het overleg met een aantal landen om de aanwijzings/ownership clausule communautair te maken. Dat is geen eenvoudige opgave, omdat de ervaring leert dat de derde landen niet geïsoleerd over dit specifieke aspect willen spreken. De lidstaten hebben vergelijkbare ervaringen.

Nederland zal kennis nemen van de terugkoppeling van de Commissie.

verslag

De Commissie deed kort verslag van de lopende onderhandelingen. Deze betreffen enerzijds de EU-VS, waarvoor een tweede ronde in de week van 8 december 2003 in Brussel zal plaatsvinden. Anderzijds gaat het om de uitvoering van het horizontaal mandaat, waarbij een begin is gemaakt via de onderhandelingen met Australië, Nieuw Zeeland en Singapore.

De Commssie kondigde verder nieuwe voorstellen voor mandaten aan voor Marokko en voor enkele Balkan-landen.

EU transportcommissaris De Palacio greep dit agendapunt aan om bij de Raad aan te dringen op flexibiliteit bij het dossier 'single european sky'; de Europese Unie kan zich daar geen mislukking veroorloven, dus alle partijen moeten zich inschikkelijk tonen.

LANDVERVOER

Voorstel voor herziening van Richtlijn 1999/62/EG betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware voertuigen (herziening Eurovignetrichtlijn)
- politiek debat

geannoteerde agenda

Dit voorstel betreft een wijziging van richtlijn 1999/62/EG, de zogenaamde Eurovignetrichtlijn. Het voorstel richt zich op een communautair kader voor gebruiksheffingen voor het goederenvervoer over de weg. Uit het oogpunt van eerlijke concurrentie en het vrije verkeer van goederen is het ongewenst als zich in de Gemeenschap een veelvoud van nationale, geïsoleerde initiatieven van tolsystemen en gebruiksheffingen ontwikkelt. Om die reden stelt de Commissie een kader voor waarbinnen de lidstaten een gebruiksheffing kunnen invoeren, die een betere afspiegeling is van de kosten die het goederenvervoer over de weg met zich meebrengt. Het voorstel biedt de mogelijkheid om de heffingen te differentiëren naar type motorvoertuig (o.a. milieuklasse) alsmede tijd en plaats. Hierdoor zullen de kosten van de verschillende soorten gebruikers beter in de prijs van het transport tot uitdrukking komen. De richtlijn stelt niet de invoering van een heffing verplicht, maar stelt wel regels vast waaraan moet worden voldaan als een lidstaat een heffing voor vrachtwagens invoert. In dat geval mogen de daadwerkelijke uitgaven voor infrastructuur, verkeersveiligheid, bodemsanering en geluidwerende maatregelen in het tarief worden opgenomen. Ook kiest de Commissie voor differentiatie van het tarief naar milieuklasse van de voertuigen. De Commissie kiest er echter niet voor om bij de berekening van de infrastructuurheffingen de schade als gevolg van de luchtverontreiniging mee te nemen; daarvoor verwijst zij naar andere instrumenten zoals de accijns op brandstof. Voor de uitwerking van enige principiële hoofdpunten zoals het vrijwillige karakter van de gebruiksheffing, de tariefgrondslagen en de rechtsgrondslag is verdere aandacht vereist.

Nederland staat in principe positief tegenover een gemoderniseerd Europees raamwerk voor de beprijzing van het infrastructuurgebruik waarin meer recht wordt gedaan aan het beginsel “de gebruiker betaalt”. Nederland stemt in met de door de Commissie voorgestelde koppeling van de opbrengsten uit de heffing aan uitgaven in de infrastructuur. Daarmee wordt zeker gesteld dat de afgedragen gelden ook ten goede komen aan de gebruikers zelf. Dit is met name van belang om de heffing bij niet-ingezetenen te rechtvaardigen. Wel stelt Nederland zich terughoudend op tegenover kruissubsidiëring tussen de transportmodaliteiten. Het Italiaans voorzitterschap heeft zich voorgenomen tijdens deze vergadering van de Raad een debat te voeren aan de hand van een aantal vragen. Deze vragen gaan onder meer in op de urgentie van de richtlijn en de flexibiliteit die nodig is. Nederland acht deze richtlijn zeer urgent gezien de proliferatie van

nationale tolheffingssystemen en de uitbreiding van de Europese Unie. Met betrekking tot de flexibiliteit stelt Nederland dat flexibel moet zijn voor welke voertuigen de heffing geldt en wat de hoogte van de heffingen is, maar wel met een verplichtend plafond.

verslag

Commissaris De Palacio onderstreepte in een inleiding het dringend karakter van dit dossier, ook gezien de relatie met de ecopunten. Enerzijds moet er flexibiliteit zijn (b.v. om de heffing te variëren naar de graad van vervuiling), anderzijds moeten er minimum gezamenlijke standaards zijn om de werking van de interne markt te waarborgen; de wegen die niet tot het TEN-netwerk behoren, kunnen aan subsidiariteit worden overgelaten. Zij kenmerkte het oormerken van de opbrengsten van de heffing als een sleutelelement. De Palacio hoopte dat in eerste lezing een akkoord met het EP mogelijk zou zijn.

Tijdens de behandeling van dit agendapunt werd duidelijk dat de opvattingen van de lidstaten over dit voorstel vooralsnog weinig overeenstemming vertonen. Gemeenschappelijke noemer was dat het hier gaat om een belangrijk dossier; daarmee hield de overeenstemming op. Zelfs of dat wil zeggen, dat er snel besloten moet worden, werd verschillend beantwoord ('kwaliteit mag niet leiden onder snelheid'). Er wordt verschillend gedacht over welke kosten al dan niet moeten worden doorberekend in de heffing. Ook over de reikwijdte van de richtlijn welke wegen onder de werkingssfeer moeten vallen, hebben de lidstaten geen eensluidende opvatting.

De voorzitter sloot het debat af zonder poging conclusies te trekken. Hij verwees slechts naar de schriftelijke bijdragen van de delegaties en wenste het Ierse voorzitterschap veel succes.

Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad voor de introductie en interoperabiliteit van electronische tolsystemen
- gemeenschappelijke oriëntatie

Sinds de jaren 90 zijn electronische tolheffingssystemen geïntroduceerd op autosnelwegen om de aanleg en het onderhoud van deze infrastructuur te bekostigen. Zonder interoperabiliteit van electronische tolsystemen wordt het vrije verkeer belemmerd, ontstaan vertragingen en kunnen de doorstroming van het verkeer en de verkeersveiligheid negatief worden beïnvloed.

De doelstelling van dit voorstel van de Commissie is het realiseren van interoperabiliteit van reeds bestaande en toekomstige electronische tolheffingssystemen binnen de Gemeenschap. Dit voorstel bepaalt de voorwaarden waaraan moet worden voldaan om zo spoedig mogelijk te komen tot een Europese electronische tolheffingsdienst voor het gehele wegennet waarop tol wordt geheven. Deze dienst moet gebaseerd zijn op het principe: “één overeenkomst per klant en één kastje per voertuig”. Het voorstel betreft dan ook zowel technische als contractuele interoperabiliteit. Dit voorstel moet in samenhang worden gezien met het voorstel voor de herziening van de Eurovignetrichtlijn, omdat interoperabiliteit van electronische tolheffingssytemen noodzakelijk is om de mogelijkheden van gebruiksheffingen -zoals die worden gecreëerd bij de herziening van het Eurovignet- te gebruiken, zonder dat daardoor een veelvoud aan elektronische heffingssystemen ontstaat.

De werkzaamheden op het niveau van de Raadswerkgroep in de afgelopen periode hebben er toe geleid dat de lidstaten, waaronder ook Nederland, kunnen instemmen met het bereikte resultaat dat is neergelegd in het voorstel dat tijdens de vergadering op tafel ligt.

verslag

Nadat de laatste reserves door enkele lidstaten waren opgeheven, kon het Italiaanse voorzitterschap vaststellen, dat de Raad het eens was over het voorliggende resultaat. Duitsland trok haar reserve in met de aankondiging van een verklaring voor het verslag. In de interventie van de Commissie werd duidelijk dat zij liever een ambitieuzer resultaat had gezien, maar toonde zich met het bereikte resultaat toch tevreden.

Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad voor de harmonisatie van rijverboden voor zware vrachtwagens in het weekend en/of vakantieperioden op nader bepaalde wegen (weekend bans)
- politiek akkoord

geannoteerde agenda

Het oorspronkelijke voorstel voor deze richtlijn presenteerde de Commissie in augustus 1998 aan het Europees Parlement en de Raad, maar het voorstel stuitte op weerstand bij een blokkerende minderheid. In 2000 bleek een aanpassing van dit oorspronkelijke voorstel controversieel en de Raad kwam niet tot besluitvorming. In augustus 2003 heeft de Commissie voor de tweede keer een aangepast voorstel uitgebracht voor de harmonisatie van rijverboden voor vrachtwagens. In deze tweede aanpassing heeft de Commissie bijna alle in eerste lezing aangenomen amendementen van het Europees Parlement aanvaard. Dit aangepaste voorstel voorziet in een ruimer tijdsvenster waarbinnen lidstaten rijverboden mogen toepassen (was

alleen op zon- en feestdagen vanaf 7 uur tot 22 of 24 uur; wordt van zaterdagavond 22 uur tot zondagavond 22 uur, met de mogelijkheid om in de zomerperiode de rijverboden al op zaterdagochtend 7 uur in te laten gaan). Ook alle thans bestaande nationale en regionale rijverboden mogen worden gehandhaafd, alleen bij nieuwe rijverboden moeten de voorgestelde communautaire regels worden aangehouden.Verder specificeert het aangepaste voorstel duidelijker dat de communautaire regels alleen van toepassing zijn op het trans-Europese wegennet. Daarnaast is de notificatieverplichting aangepast.

Nederland betreurt dat meer stringente regels niet haalbaar zijn gebleken. Niettemin kan Nederland instemmen met dit gewijzigde voorstel, dat overigens op dit moment nog op tegenstand van Duitsland, Oostenrijk en Frankrijk stuit. Nederland zal zich inzetten dat de geharmoniseerde lijst van uitzonderingen ook geldt voor de bestaande 'weekend bans'. Europese regels op dit gebied zijn van belang vanwege het toenemende aantal ongecoördineerde rijverboden in diverse Europese landen. Door deze praktijken wordt het voor het internationale wegvervoer steeds ingewikkelder om transporten te plannen en binnen de door de opdrachtgevers gewenste doorlooptijd uit te voeren. Zowel de capaciteit van de wegen als van de vrachtwagens wordt onderbenut. Chauffeurs staan gedwongen stil langs de weg, omdat zij door rijverboden niet meer de thuisbasis kunnen bereiken. Dit maakt het wegvervoer in Europa ten opzichte van bijvoorbeeld de Verenigde Staten minder efficiënt en daardoor relatief duurder. Deze richtlijn kan worden beschouwd als een eerste stap om op termijn tot harmonisatie van weekend rijverboden te komen.

verslag

Na een uitvoerige discussie bleek een blokkerende minderheid het voorstel niet te kunnen steunen.

Verklaring over verkeersveiligheid
- Raadsconclusies

geannoteerde agenda

Op 23 en 24 oktober 2003 vond op initiatief van het Italiaanse voorzitterschap een ministeriële conferentie over verkeersveiligheid plaats. Deze conferentie, die werd bijgewoond door dertig delegaties, afkomstig uit de EU lidstaten, de toetredende landen, de EFTA-[1] en EER-landen[2] alsook

[1] EFTA/EVA: European Free Trade Assosciation/Europese Vrijhandelsassociatie (leden EFTA: IJsland,
Liechtenstein, Noorwegen en Zwitserland)
[2] EER: Europese Economische Ruimte (tot EER behoren: EU-lidstaten, Liechtenstein, Noorwegen en IJsland)

Bulgarije en Roemenië, heeft geresulteerd in een aantal conclusies. De conclusies gaan in op de harmonisering van informatie over oorzaken en gevolgen van ongevallen, maximumsnelheid, rijbewijzen, alcoholpromillage en aandacht voor de meest kwetsbare verkeersdeelnemers. Uit deze conclusies vloeien geen juridische consequenties voort, maar wel intenties die in lijn zijn met het Europese derde Actieprogramma Verkeersveiligheid van de Europese Commissie en de Raadsconclusies van de Raad naar aanleiding van dit actieplan, die zijn vastgesteld in de vergadering van de Raad op 5 en 6 juni 2003.

Het initiatief van het Italiaans voorzitterschap om de conclusies naar aanleiding van de conferentie over verkeersveiligheid in Verona vast te stellen in een formele zitting van de Raad moet worden gezien als een signaal dat de lidstaten op politiek niveau duidelijk maken dat verkeersveiligheid hoog op de politieke agenda moet staan.

Nederland kan instemmen met deze Raadsconclusies.

verslag

De Commissie maakte van de gelegenheid gebruik om met enkele zinnen de onderstaande voorstellen te presenteren.

- het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende het rijbewijs (WB)
- het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad houdende vaststelling van de minimumvoorwaarden die in acht moeten worden genomen bij de implementatie van Richtlijn 2002/15/EG en van de Verordeningen (EEG) nr. 3820/85 en (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende de sociale wetgeving met betrekking tot activiteiten in het wegvervoer (WB)
- het voorstel voor een aanbeveling van de Commissie betreffende de toepassing van de regelgeving op het gebied van de verkeersveiligheid

Daarnaast presenteerde de Commissie de conclusies van de Raad, die zonder verdere discussie werden aanvaard

Aanbevelingen van de Commissie aan de Raad en voorstellen voor besluiten van de Raad
betreffende de overeenkomsten tussen de Gemeenschap en Kroatië, Slovenië, de FYROM en Zwitserland inzake het overgangspuntensysteem dat met ingang van 1 januari 2004 geldt voor het transitovervoer van goederen over de weg door Oostenrijk

verslag

Het voorzitterschap refereerde aan het in conciliatie bereikte akkoord over ecopunten, dat nu nog op formele bekrachtiging van het EP en Raad wacht. Voor de relatie met enkele derde landen is spoedige besluitvorming door de Raad nodig. De Commissie bevestigde dat deze voorstellen binnen enkele dagen zullen verschijnen en dat ook al kontakten lopen met die derde landen om snel een akkoord te bereiken. De Commissie was echter in verwarring geraakt door de mededeling van Oostenrijks minister Gorbach dat hij het bereikte resultaat niet zal omzetten. Betekende zulks dat ook voor die derde landen dan het systeem wegvalt. De Commissie herinnerde Oostenrijk eraan dat in ieder geval onderhandelingen over transito een communautaire bevoegdheid zijn.
Oostenrijk verklaarde opnieuw het besluit niet te zullen uitvoeren; het zou alleen maar een 'duur telsysteem' vormen, hetgeen de Oostenrijks minister niet verantwoord achtte.

DIVERSEN

Galileo
- toelichting door de Commissie

geannoteerde agenda

Galileo is het Europees satellietsysteem voor navigatie en plaatsbepaling. Naar verwachting zal de Commissie de Raad infomeren over de volgende ontwikkelingen:
- de voortgang in de ontwikkelingsfase van het project. De Gemeenschappelijke Onderneming is gestart en heeft een verkennende tender uitschreven om de interesse van het bedrijfsleven in de stationerings- en exploitatiefase te inventariseren om daarna een definitieve tender uit te schrijven;
- het afsluiten van de samenwerkingsovereenkomst met China. Dit verdrag is eind november getekend en behelst samenwerking en financiële participatie van China van 200 miljoen Euro in de ontwikkelingsfase van Galileo. Met de bestaande beperkingen voor kennisoverdracht in de relatie met China is rekening gehouden;
- de voorstellen voor onderhandelingsmandaten voor samenwerking met India en Israël. De Commissie zal voorstellen om met India en Israël vergelijkbare overeenkomsten als met China te sluiten;

- de stand van zaken in de onderhandelingen met de VS over frequentiegebruik en handelsaspecten. In de onderhandelingen over het frequentiegebruik is vooruitgang geboekt. De meest recente onderhandelingen van 17-21 november 2003 in Den Haag zijn verlopen in een constructieve sfeer. Beide partijen hebben overstemming bereikt over een frequentie voor het eventueel verder te ontwikkelen robuuste PRS-sinaal (Public Regulated Service-signaal). Hiermee is de frequentie-overlap voor het PRS-signaal uit de weg geruimd. Maar het probleem van een kleine overlap wat betreft de te gebruiken frequentie van het Open Service-signaal van Galileo is nog niet opgelost. De VS willen dit signaal op een frequentie waarop de overlap minimaal is, maar de Gemeenschap vindt dat de kwaliteit van het signaal vermindert. De voorlopig laatste onderhandelingsronde met de VS staat gepland op 12 en 13 januari 2004. Naar verwachting wordt dan een akkoord bereikt over een gemengd verdrag tussen de VS en de Europese Unie en haar lidstaten over het gebruik van Galileo en GPS.

verslag

De Commissie gaf informatie over de volgende onderwerpen:
= de onderhandelingen met de Verenigde Staten
= de ontwerp-mandaten voor onderhandelingen met India en Israël
= het fiscale probleem in verband met de gemeenschappelijke onderneming

EU-VS besprekingen

Het streven met de VS is volgens de Commissaris gericht op het bereiken van zoveel mogelijk interoperabiliteit. Voor de commerciële kant is de WTO van toepassing. Er moeten nog aanvullende specifieke regels ontwikkeld worden om de multilaterale lacunes op te lossen. Zo is bijvoorbeeld een mondiale regeling voor het betalingsverkeer nog een vraagstuk.
De Commissaris hoopt dat er in 2004 een totaalakkoord kan worden afgesloten.

onderhandelingen derde landen

De Commissaris sprak haar tevredenheid uit over het op 30 oktober 2003ondertekende akkoord met China. China zal 100 MEURO bijdragen aan de ontwikkeling van GALILEO. India en Israel hebben grote belangstelling en relevante ervaring op het gebied van satellieten. Inmiddels zijn twee ontwerp-mandaten voorgelegd aan de Raad.

Fiscale regime voor de GALILEO Joint Undertaking (JU)

Er is nog steeds geen formele overeenstemming tussen de JU en België over de fiscale vrijstelling. Als de vrijstelling niet doorgaat, betekent dat een

extra kostenpost van 5 miljoen EURO per jaar. Deze post is niet voorzien op de begroting. Commissaris De Palacio stelde snel antwoorden te willen hebben, anders wordt uitgekeken naar een ander land van vestiging. Hierop meldde de Belgische delegatie dat er gewerkt wordt aan een antwoord op de brief van Commissievoorzitter Prodi.

Toevluchtsoorden (places of refuge)
- toelichting door de Commissie

geannoteerde agenda

Bij dit onderwerp is een drietal zaken van belang. Ten eerste draagt Richtlijn 2002/59 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart in artikel 20 de lidstaten onder andere op om te voorzien in regelingen en procedures voor de opvang van schepen in nood. Nederland voldoet daar reeds aan. Overigens dient deze Richtlijn in z'n totaliteit in februari 2004 te zijn geïmplementeerd. Daarnaast is door de Raad, naar aanleiding van het ongeluk met de Prestige, besloten dat de lidstaten uiterlijk 1 juli 2003 plannen moeten hebben opgesteld voor de instelling van 'places of refuge'. Ten tweede heeft de Commissie aangegeven de lidstaten te willen bezoeken ter bespreking van de maatregelen die in het kader van Richtlijn 2002/59 moeten worden genomen. En ten derde zal de Algemene Vergadering van de International Maritieme Organisatie in de komende weken naar verwachting een tweetal resoluties aannemen over dit onderwerp.

verslag

Commissaris De Palacio riep in herinnering dat op grond van richtlijn 2002/59 art. 20 de lidstaten voor februari 2004 moeten aangeven hoe zijn een systeem van vluchtplaatsen hebben geïmplementeerd in hun nationale wetgeving. Inmiddels heeft de Commissie de informatie van alle lidstaten gekregen. Hier en daar zullen wel aanpassingen nodig zijn doordat er gebruik gemaakt wordt van te complexe structuren. In de praktijk zal een schip onmiddellijk naar een vluchtplaats moeten kunnen gaan. De Commissie komt wellicht nog met aanvullende maatregelen of aanbevelingen. De Commissaris riep de lidstaten op hier serieus werk van te maken.
Uit een interventie van Spanje bleek dat Spanje tegen het aanbieden van vluchthavens is. Volgens Spanje zou er eerst overeenstemming moeten worden bereikt over wat nu precies noodsituaties zijn en wat de respectievelijke verantwoordelijkheden en aansprakelijkheden zijn van betrokken partijen. [Vervuilde vluchthavens moeten ergens de rekening kunnen neerleggen]. Spanje sprak openlijk twijfel uit over vluchtplaatsen, wilde risico's vermijden en wilde zich vooral richten op het stellen van hogere straffen in het geval van illegale olievervuiling.

Enkelwandige tankers – onderhandelingen in IMO-verband
- toelichting door de Commissie

geannoteerde agenda

Na het ongeluk met de Prestige heeft de Europese Gemeenschap bij de Internationale Maritieme Organisatie (IMO, het VN-orgaan voor de maritieme veiligheid en de voorkoming van verontreiniging door schepen) voorstellen ingediend die moeten leiden tot het aanscherpen van de maritieme veiligheid op mondiale schaal. Deze voorstellen liggen in het verlengde van de regelgeving van de Gemeenschap voor het versneld uitfaseren van enkelwandige tankers en de verscherpte inspectie van oudere olietankers. Tijdens de Milieucommissie van de IMO in Londen van 1-4 december 2003 zal hierover worden onderhandeld. Inzet van de EU is om zo dicht mogelijk bij de bestaande Europese regelgeving te blijven om daarmee zo weinig mogelijk verschil tussen het Gemeenschaps- en het IMO-regime te realiseren.

verslag

Het Italiaanse voorzitterschap en Commissie spraken hun tevredenheid uit over het behaalde resultaat in de milieucommissie van IMO over de uitfasering van enkelwandige olietankers en het verbod op vervoer van de meeste zware oliesoorten. De Commissie greep dat onderwerp aan om te pleiten voor het EU-lidmaatschap van IMO door de goede EU-coördinatie te benadrukken en door nog meer toegevoegde waarde in het vooruitzicht te stellen als de EU volwaardig lid zou zijn van IMO. Zij had echter graag gezien dat het resultaat in de EU eerder wordt geïmplementeerd dan dat de IMO voorschrijft. Er zouden zo spoedig mogelijk akkoorden dienen te komen met de buurlanden. In dit verband werd gewezen op het belang van afspraken met de Russische Federatie over het vervoer van zware olie door de Baltische Zee.

Passenger Name Registration
- informatie van de Commissie

In verband met de aanscherping van de securitymaatregelen hebben de douane-autoriteiten van de VS na 11-09-01 de luchtvaartmaatschappijen die diensten op de VS onderhouden aangeschreven om informatie te geven die nodig is voor het opmaken van een Passenger Name Record. Dit record omvat gegevens over de identiteit, sociale status en andere persoonskenmerken en –gezindheden van passagiers.

Omdat het verstrekken van de gevraagde informatie op gespannen voet staat met de Europese en nationale bescherming van persoonsgegevens, hebben de lidstaten vanaf begin dit jaar bezwaar gemaakt tegen deze eis aan de Europese luchtvaartmaatschappijen. De Europese Commissie heeft dit bezwaar overgekomen en heeft besprekingen met de VS gevoerd om tot een oplossing te komen. Dit leidde in februari 2002 tot een afspraak waarbij de VS een vertrouwelijke behandeling van de gegevens toezegden.

verslag

De Commissie informeerde de Raad over de stand van zaken. Er zit wel schot in de zaak, maar definitieve oplossing met VS is er nog niet. Punten waar vooruitgang wordt geboekt zijn o.a. de max. termijn voor opslag van gegevens, de informatie aan passagiers en het push (ipv pull-)systeem. De Commissie hoopte dat dit snel tot een adequacy-finding kan leiden. Teven kondigde de Commissie aan deze zaak in ICAO aan de orde te stellen, mede omdat ook Australië en Spanje met soortgelijke systemen werken.

JAR/OPS

verslag

Gewijzigd voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad houdende wijziging van Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad inzake de harmonisatie van technische voorschriften en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart (voorgesteld door de Commissie overeenkomstig artikel 250, lid 2, van het EG-Verdrag (WB)
- Informatie van de Commissie

CIE kondigde aan snel een voorstel te presenteren over vliegtijdbeperkingen. Een voorstel voor uitbreiding van het takenpakket van EASA zal in de loop van 2004 het licht zien.

Toegevoegde punten:

verslag

- Sebastopol

De Commissie vroeg aandacht voor het geval van de enkelwandige olietanker “Sebastopol”: een recent verbouwde 24 jaar oude olietanker, van dezelfde categorie als Erika en de Prestige. Dit schip is vanuit Letland met 50.000 ton zware olie op weg is naar Singapore via de Middellandse Zee en het Suez-kanaal. Dit is een goed voorbeeld van het probleem van de transitiefase. Juridisch gezien kon er geen verbod worden opgelegd. Commissaris De Palacio vroeg Letland om de wetgeving die voor Letland pas op 1 mei 2004 van kracht wordt, al toe te passen. Dit zouden alle accessielanden moeten doen.
Letland deelde de uitgesproken zorg en stelde dat het al actie had ondernomen. De eigen autoriteiten zouden samen met EMSA werken aan een inspectie van het schip dat voor het laatst een havenstaatcontrole onderging in Rotterdam in juli 2003. De relevante EU-verordening was breed bekend gesteld in de Letse havens, maar krijgt pas op 1 mei 2004 kracht van wet. Letland vroeg ook om steun voor de dialoog met de Russische Federatie.

- ratificatie FIPOL (olieschadefonds)

Frankrijk en de Commissie riepen de overige lidstaten op om zo spoedig mogelijk de 'derde laag' van FIPOL te ratificeren, zodat het kon worden toegepast indien er een nieuwe olieramp zou plaats vinden. De bestaande limieten waren onvoldoende, zoals ook is gebleken bij de recente ongelukken in Europese wateren. Dit betoog werd gesteund door Spanje.

- Vastgehouden Griekse bemanning in Pakistan

De Griekse minister vroeg aandacht voor de problemen met de Griekse bemanning en reddingswerkers in Pakistan. Deze werden daar vastgehouden na een grote milieuramp met een schip onder Maltese vlag. Er was nog steeds geen officiële aanklacht tegen de Griekse bemanning, die als gijzelaar wordt vastgehouden om economische redenen. Pakistan had bestaande relevante internationale verdragen nooit ondertekend en had dus ook geen kader waarbinnen schade verhaald kan worden. Griekenland vroeg om politieke steun van de Commissie en het voorzitterschap van de Raad.
Het voorzitterschap zegde steun toe in deze kwestie.

VOORLOPIGE GEANNOTEERDE AGENDA TRANSPORTRAAD OP 9 MAART 2004

HORIZONTAAL

GALILEO – Mededeling van de Europese Commissie over de tender voor concessieverlening aan private partijen voor de stationeringsfase van het satellietsysteem - Raadsconclusies

In beschikking 1692/96/EG hebben het Europees Parlement en de Raad onder andere positionering- en navigatiesystemen aangewezen als integrerende onderdelen van het Trans-Europese vervoersnet en projecten die hiermee verband houden aangewezen als zijnde van gemeenschappelijk belang. De Commissie heeft op 10/2/99 een autonoom programma (Galileo) voor ontwikkeling gepresenteerd waarin vier fasen van ontwikkeling worden onderscheiden: ontwerp (2000), ontwikkeling (tot 2006), stationering (tot in 2007) en ingebruikneming en exploitatie (na 2007). In maart 2002 heeft de Raad besloten over de bijdrage voor de ontwikkelingsfase en de oprichting van de Joint Undertaking (Gemeenschappelijke onderneming) waarin ESA en de EU ieder voor 550mln euro participeren. In december 2002 heeft de Raad onder andere conclusies aangenomen over de werkzaamheden van de Gemeenschappelijke Onderneming en de veiligheid van het systeem. Verder zijn in de loop van 2003 aan de Commissie mandaten gegeven voor onderhandelingen met derde landen. Inmiddels is met China een samenwerkingsverdrag gesloten, dat momenteel in aanvullende overeenkomsten wordt uitgewerkt. Samenwerking op het vlak van gevoelige technologieën en het te creëren overheidssignaal van Galileo is in de overeenkomst vooralsnog uitgesloten. China heeft aangegeven bereid te zijn om een financiële bijdrage te leveren aan de verdere ontwikkeling van Galileo. Met andere landen zoals India en Israël is overleg over samenwerking gestart.

Momenteel is de invulling van het agendapunt Galileo voor de Raad van maart nog onduidelijk. De Commissie zal vrijwel zeker een, nog uit te brengen, mededeling over de voortgang van het project toelichten. Het voorzitterschap komt mogelijk met Raadsconclusies. In deze mededeling zal de uitkomst van een voorselectie van consortia die in aanmerking kunnen komen voor de bouw van het systeem en de voortgang in de besprekingen over het samenwerkingsverdrag met de Verenigde Staten worden toegelicht. Van de vier consortia die hebben ingeschreven op de voorselectie, zijn er drie door de Gemeenschappelijke Onderneming geselecteerd die uitgenodigd worden om in te schrijven op de uiteindelijke tender. In dit stadium hebben alle consortia aangegeven dat men een substantiële bijdrage van de private sector in de uitvoering en exploitatie van het systeem reëel acht. Men gaat daarbij uit van het scenario waarin tweederde deel privaat wordt gefinancierd en eenderde vanuit de EU-begroting (vanaf 2006). Dit komt overeen met het lage kosten scenario

zoals dit in het onderzoek van Price Waterhouse Coopers is geschetst. Dit onderzoek vormde mede basis voor het Raadsbesluit om Galileo te gaan ontwikkelen.
Momenteel wordt in de Raad een besluit voorbereid over de management- en veiligheidsstructuur voor de stationerings- en exploitatiefase van Galileo. Onzeker is of het voorzitterschap dit zal agenderen voor de aanstaande Raad. Dit hangt vooral af van de afronding van de onderhandelingen met de Verenigde Staten, omdat dan een definitief besluit kan worden genomen over de services van Galileo.

LANDTRANSPORT

Voorstel voor herziening van Richtlijn 1999/62/EG betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware voertuigen (herziening Eurovignetrichtlijn)

- politiek akkoord

Doel van het voorstel:
Dit voorstel betreft een wijziging van richtlijn 1999/62/EG, de zogenaamde Eurovignetrichtlijn. Het voorstel richt zich op een communautair kader voor gebruiksheffingen (zowel tol als gebruiksrechten) voor het goederenvervoer over de weg.

Uit het oogpunt van eerlijke concurrentie en het vrije verkeer van goederen is het ongewenst als zich in de Gemeenschap een veelvoud van nationale, geïsoleerde initiatieven van tolsystemen en gebruiksheffingen ontwikkelt. Om die reden stelt de Commissie een kader voor waarbinnen de lidstaten een gebruiksheffing kunnen invoeren, die een betere afspiegeling is van de kosten die het goederenvervoer over de weg met zich meebrengt. Het voorstel biedt de mogelijkheid om de heffingen te differentiëren naar type motorvoertuig (o.a. milieuklasse) alsmede tijd en plaats. Hierdoor zullen de kosten van de verschillende soorten gebruikers beter in de prijs van het transport tot uitdrukking komen. De richtlijn stelt niet de invoering van een heffing verplicht, maar stelt wel regels vast waaraan moet worden voldaan als een lidstaat een heffing voor vrachtwagens invoert. In dat geval mogen de daadwerkelijke uitgaven voor infrastructuur, verkeersveiligheid, bodemsanering en geluidwerende maatregelen in het tarief worden opgenomen. Ook kiest de Commissie voor differentiatie van het tarief naar milieuklasse van de voertuigen.

Stand van zaken:
Tijdens de Transportraad van 5 december 2003 is een politiek debat gevoerd over de urgentie van herziening van deze richtlijn en over de gewenste mate van flexibiliteit van lidstaten bij het heffen van een gebruiksrecht dan wel tol. Gemeenschappelijke noemer tijdens dit debat was dat dit dossier belangrijk is, maar duidelijk is dat op hoofdlijnen en met betrekking tot de uitwerking de standpunten van de lidstaten ver uiteen liggen. Een aantal lidstaten vindt het voorstel te ver gaan, terwijl andere lidstaten het voorstel juist niet ver genoeg vinden gaan. Mede op grond van een oproep van de Europese Raad van 12 december 2003 beoogt het Ierse

voorzitterschap het bereiken van een politiek akkoord op de volgende Transportraad van 8 maart 2004. Derhalve heeft het Ierse voorzitterschap dit voorstel als prioriteit aangemerkt.

Nederlandse inzet:
Het oorspronkelijke voorstel van de Commissie was reeds een compromis tussen lidstaten die maximale flexibiliteit willen en lidstaten die minimale flexibiliteit willen voor systemen van tol/gebruiksrechten. Nederland kon zich in dit oorspronkelijke voorstel van de Commissie redelijk goed vinden in tegenstelling tot veel andere lidstaten.
Het Ierse voorzitterschap zoekt thans naar zoveel mogelijk compromissen door het schrappen van onderdelen van het voorstel dan wel het invoeren van meer flexibiliteit voor de lidstaten. Nederland vindt het belangrijk dat de nieuwe richtlijn niet teveel open einden heeft en de landen niet teveel vrijheid/flexibiliteit geeft voor het heffen van tol/gebruiksrecht.

Nederland heeft de indruk dat het huidige compromisvoorstel van het Ierse voorzitterschap Nederland nauwelijks voordelen geeft ten opzichte van de bestaande richtlijn 1999/62. De landen dreigen te veel flexibiliteit te krijgen, zowel binnen de het TEN-netwerk en parallelle wegen, als daarbuiten, waardoor de lappendeken van verschillende nationale en lokale heffingen groter kan worden. Het toepassingsgebied beperkt zich tot enkel het TEN-netwerk en parallelle wegen, terwijl Nederland conform de huidige richtlijn uitgaat van de definitie “autosnelwegen”. Nederland heeft een sterke voorkeur voor de definitie “autosnelwegen” in plaats van “TEN-netwerk”, omdat anders het toepassingsgebied te klein is, hetgeen nadelig is uit oogpunt van beoogde harmonisatie. Huidige concessies worden wellicht niet gebracht onder het toepassingsgebied van deze richtlijn. Nederland is van mening dat ook de huidige concessies onder het toepassingsgebied gebracht dienen te worden (gelijke monniken, gelijke kappen).

Verwijderd: ¶

Voorstel tot wijziging van Verordening 3820/85, rij- en rusttijden in het wegvervoer
- gemeenschappelijk standpunt

Doel:
Het voorstel van de Commissie is bedoeld om de bestaande regelgeving op het gebied van rij- en rusttijden in het wegvervoer (Vo. 3820/85) te vereenvoudigen om daarmee een uniforme toepassing en handhaving in de Lidstaten te bevorderen. Gebleken is dat de toepassing, naleving en controle van de rijtijden, onderbrekingen en rusttijden moeilijkheden opleverde, o.a. wegens de algemene bewoordingen hiervan in de huidige verordening. Voor de concurrentie-voorwaarden (level playing field) de werkomstandigheden en de verkeersveiligheid is dit niet gunstig. Zo wordt men in het ene land voor een bepaalde overtreding op de bon geslingerd, terwijl men in een ander land gewoon mag doorrijden. Voorts zou het aantal uitzonderingen gereduceerd moeten worden en het wordt mogelijk om overtredingen, die zijn begaan in een van de Lidstaten in een andere Lidstaat te bestraffen. Daarnaast wordt een stukje reparatiewetgeving voor de digitale tachograaf meegenomen.
Stand van zaken:

De voorstellen in 1e lezing van het EP zijn verwerkt. Ierland streeft ernaar het voorstel op de komende Transportraad af te ronden, voordat de nieuwe lidstaten toetreden. Er vinden nog onderhandelingen plaats waarbij de Raad, de EC en het voorzitterschap streven naar consensus.

Inzet Nederland:
De op te nemen reparatiewetgeving voor de digitale tachograaf (verplichting tot downloaden en handmatige invoer) is voor adequate toekomstige handhaving van de rij- en rusttijden in het wegvervoer van groot belang. Nederland werkt daarom actief mee aan het bereiken van een gemeenschappelijk standpunt in de Raadswerkgroep.
Nederland verzet zich met een klein aantal lidstaten nog tegen de voorgestelde verlenging van de dagelijkse rusttijd voor de chauffeur van 11 uur naar 12 uur. Uit bedrijfsmatig en sociaal oogpunt is het niet wenselijk dat chauffeurs een uur langer langs de kant van de weg staan.
Door Nederland worden nog steeds pogingen gedaan om, ter vereenvoudiging van de regelgeving, het aantal uitzonderingen zoveel mogelijk te beperken.

LUCHTVAART

Wijziging van Verordening 3922/91 over harmonisatie van technische eisen en administratieve procedures op het terrein van de burgerluchtvaart
- gemeenschappelijk standpunt

Doel:
Doel van dit voorstel van de Commissie is het harmoniseren van de operationele veiligheidseisen voor de burgerluchtvaart gekoppeld aan de vergunning tot vluchtuitvoering in Europa. Tot nu toe worden hierover afspraken gemaakt in de JAA (Joint Aviation Authorities), een vrijwillig samenwerkings-verband van de nationale Europese luchtvaartautoriteiten. Echter, implementatie van de afgesproken eisen kan niet afgedwongen worden. Bovendien ontbreekt een volledige uitvoerings-harmonisatie.

Stand van zaken:
Het voorliggende voorstel van de Commissie is een aanvulling op de Verordening 3922/91 waarin nieuwe operationele eisen zijn opgenomen. Met name de eisen voor werk- en rusttijden van het vliegend personeel en enkele veiligheidseisen voor het cabinepersoneel hebben de aandacht. Verwacht wordt dat dit voorstel nog geagendeerd wordt voor de Transportraad van 9 maart.

Inzet Nederland
Nederland is met, het oog op het bereiken van een hoog eenduidig niveau van luchtvaartveiligheid en een level playing field voor de Europese industrie, voorstander van harmonisatie van operationele eisen. Nederland staat dan ook in hoofdlijnen positief tegenover het voorliggende voorstel. Duidelijk moet echter nog worden hoe deze harmonisatie op termijn past in de versterking van de bevoegdheden van EASA (European Aviation Safety Authority). De EASA is in september 2002 opgericht met als functie de

Europese Commissie te ondersteunen bij de interpretatie en toepassing van de luchtvaartveiligheidsregels.
Nederland zal zich inzetten voor:
1. Centraal toezicht en interpretatiebevoegdheden voor de EASA met betrekking tot OPS regels.
2. Harmonisatie op hoofdlijnen van werk- en rusttijden in Europa voor luchtvaartbemanningen.
3. Zwaartepunt van de verantwoordelijkheid voor de veiligheidstraining en –eisen van de bemanning bij de luchtvaartmaatschappij.

Consequenties voor het Nederlandse beleid
Beperkt, want de nationale luchtvaartautoriteiten blijven in het voorliggende voorstel verantwoordelijk voor de afgifte van vergunning tot vluchtuitvoering op basis van de geharmoniseerde eisen, die al grotendeels in Nederland zijn ingevoerd binnen de JAA regels.

Luchtvaart onderhandelingen tussen de Europese Unie (EU) en de Verenigde Staten (VS)
- rapportage door de Commissie

Van 17 t/m 19 Februari zal de derde ronde besprekingen plaatsvinden tussen de VS en de EU. Doel is het bereiken van een zogenaamde “Open Aviation Agreement” (OAA). Deze overeenkomst zou een volledige open markt dienen te omvatten en een “level playing field”. Dit betreft afspraken op alle gebieden die van belang zijn voor een eerlijke concurrentie.

De besprekingen lopen in een constructieve sfeer. Er is een mogelijkheid dat voor Juni een eerste grote stap wordt gezet naar de OAA. Juni is van belang omdat na de zomer er verkiezingen zijn in Amerika en ook aan Europese zijde de nodige veranderingen plaatsvinden (nieuwe Commissie, verkiezingen voor het Europese Parlement en de uitbreiding van de EU). Dan gebeurd er niets.

Nederland is bereid een dergelijke substantiële eerste stap te steunen mits dit tenminste een EU-US brede “open skies” omvat inclusief de mogelijkheid van Communautaire en VS maatschappijen om vrijelijk internationaal vervoer te kunnen verrichten. Tevens moet dit afspraken omvatten op mededingingsgebied en een mechanisme van “early warning” voor wat betreft de invoering van nieuwe maatregelen, wederzijdse consultatie/inspraak en conflict vermijding/oplossing op de gebieden veiligheid, beveiliging en milieumaatregelen. Daarnaast dienen zowel de VS als de EU zich te verplichten om in 2004-2005 een tweede substantiële stap te zetten.

Voor Nederland is dit van belang gezien onze steun aan de verdere consolidatie van de luchtvaartindustrie in Europa (zie Air France – KLM en hun partners in de VS) en de versterking van de open markt ter ondersteuning van de netwerk functie van Schiphol. De flankerende afspraken zijn tevens voor ons van groot belang en passen in ons beleid.