

abcdefgh

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

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum

9 september 2004

Bijlage(n)

2

Ons kenmerk

DIZ/2004/599

Uw kenmerk

Onderwerp

- verslag van de Transportraad d.d. 11 juni 2004
- verslag informele Transportraad d.d. 9 en 10 juli 2004

Geachte voorzitter,

Hierbij stuur ik u de geannoteerde agenda die tijdens het AO op 8 juni 2004 behandeld is met het verslag van de Transportraad van 11 juni 2004, alsmede het verslag van de informele Transportraad van 9 en 10 juli 2004.

Mede namens de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs

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

Telefoon 070 3516367  
Telefax 070 - 351.65.71

**ONDERWERPEN DIE IN DE GEANNOTEEERDE AGENDA VOOR HET  
AO OP 8 JUNI 2004 BEHANDELD ZIJN EN HET VERSLAG  
TRANSPORTRAAD D.D. 11 JUNI 2004**

**ZEEVAART**

**Voorstel voor een Richtlijn betreffende het verhogen van de  
veiligheid in havens  
- gemeenschappelijke oriëntatie**

Doel van het voorstel

Havens vormen een essentiële schakel in de totale vervoersketen. Havens zijn knooppunten voor overslag van containers en bulkgoederen, inclusief gevaarlijke stoffen. Havens zijn tevens vaak industriële centra met chemische en/of petrochemische opslag en productiefaciliteiten en liggen veelal in of nabij steden. Terroristische aanslagen in havens zouden derhalve gemakkelijk kunnen resulteren in ernstige ontregelingen van de vervoerssystemen en domino-effecten kunnen teweegbrengen op de industrie in de omgeving alsook direct schade kunnen berokkenen aan mensen in de havens en omwonenden. Daarom stelt de Commissie voor een algemeen beleid inzake de veiligheid van havens te ontwikkelen. De Richtlijn vormt in hoge mate een aanvulling op de EU-Verordening betreffende de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten. De Richtlijn adresseert een aantal door de Verordening en de (IMO) ISPS Code niet gedekte activiteiten in en nabij de haven. Via de voorgestelde beoordeling van de havenbeveiliging en het opstellen van een havenbeveiligingsplan wordt de benodigde aanvulling verkregen. Organisatorisch en institutioneel wordt verder voorgesteld de havenbeveiliging te versterken door o.a. de instelling van een (overheids-) havenbeveiligingsautoriteit.

Stand van zaken

Mede naar aanleiding van de oproep inzake het bestrijden van terrorisme van de Europese Raad van maart jl. heeft het Ierse voorzitterschap de behandeling van dit dossier tot prioriteit verheven en streeft naar afronding tijdens deze Transportraad. Als openstaande punten gelden nog de kwesties van i) de Gemeenschapscompetentie (een aantal lidstaten (NL niet) betwist de competentie van de Gemeenschap op dit terrein); ii) uitbreiding reikwijdte voorstel tot veiligheidsmaatregelen voor passagiers (NL gaat hiermee akkoord) en iii) inspecties ten aanzien van de uitvoering van de richtlijn door de Commissie (meeste lidstaten, incl. NL, zijn hier geen voorstander van).

Nederlandse inzet

Gezien het grote belang van Nederland als logistiek centrum van Europa met Rotterdam als wereldhaven, staat Nederland positief t.a.v. een efficiënt beveiligingsregiem voor (zee)havens. Bij het nationale implementatieproces van de Verordening/ISPS (International Ship and Port facility Security)-Code is in grote lijnen al rekening gehouden met een richtlijn voor de hele haven. Zo hebben enkele Nederlandse havens al een vorm van port security plan

en/of een port security officer. Zeker Rotterdam heeft al in enkele maatregelen voorzien.

Ondanks deze positieve grondhouding moet het voorbehoud gemaakt worden van efficiënte implementatie en minimale administratieve en financiële lasten en gelden andere randvoorwaarden zoals het internationale level playing field.

#### Gevolgen voor Nederland

De richtlijn zal geïmplementeerd kunnen worden in de Nederlandse wetgeving via een uitbreiding van artikel 15 van de Havenbeveiligingswet. Ofschoon de reikwijdte van het voorstel beperkt is gebleven (het gaat alleen om die havens die over havenfaciliteiten beschikken die onder de Verordening (725/2004) betreffende de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten vallen) zal de uitvoering van het voorstel personele en administratieve consequenties met zich meebrengen (bijv. in specifieke gevallen controleren van passagiers).

#### **VERSLAG**

*De Raad heeft unaniem ingestemd met het voorstel. De Commissie betreunde het dat de Raad unaniem van mening was dat op grond van deze richtlijn geen Gemeenschapsinspecties in havens mogen plaatsvinden. Onafhankelijke inspecties waren volgens de Commissie noodzakelijk om een level playing field, zowel tussen lidstaten als ook vis-à-vis derde landen te garanderen. Zij gaf evenwel aan haar bezwaren op te schorten en eerst het voorstel van het Europese Parlement af te zullen wachten. De Voorzitter concludeerde hierna dat het voorstel met een overgrote meerderheid van stemmen was aangenomen en spoorde Nederland aan om met het Europese Parlement tot een akkoord in eerste lezing te komen.*

#### **Voorstel voor een Richtlijn van het Europese Parlement en de Raad inzake verontreiniging vanaf schepen en invoering van sancties, inclusief strafrechtelijke sancties, voor milieumisdrijven - politiek akkoord**

##### Doel van het voorstel

Het voorstel neemt in de eerste plaats de geldende internationale lozingsvoorschriften voor olie en schadelijke vloeistoffen in bulk 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. De bewuste internationale voorschriften zijn neergelegd in het Marine Pollution oftewel MARPOL-verdrag van IMO.

In de tweede plaats bepaalt dit voorstel dat overtredingen van lozingsregels strafbare delicten zijn en geeft het richtsnoeren voor de op te leggen straffen. Het voorstel wijkt af van MARPOL waar het (onder voorwaarden) lozingen strafbaar stelt die het MARPOL niet als illegaal benoemt. Het gaat hierbij om lozingen die het gevolg zijn van schade aan het schip of de uitrusting, waarbij redelijke voorzorgen zijn getroffen ter beperking van de gevolgen en waarbij niet gehandeld is met de bedoeling schade te

veroorzaken of roekeloos gehandeld is in de wetenschap dat waarschijnlijk schade zou ontstaan.

Hoewel de lidstaten deze strenge normen, met uitzondering van de door de Commissie voorgestelde afwijking van MARPOL, op mondiaal niveau zijn overeengekomen, is de naleving van de eisen volgens de Commissie voor verbetering vatbaar. Dit richtlijnvoorstel 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.

#### Stand van zaken

Tijdens de behandeling van het voorstel op ambtelijk niveau bleek dat veel lidstaten menen dat strafrechtelijke sancties niet thuishoren in deze richtlijn maar in de zgn. derde pijler van de EU waarin voor zaken betreffende justitie en politie andere besluitvormingsprocedures gelden.

Om de discussie verder te brengen is een aangepast voorstel gepresenteerd waarin de meeste verwijzingen naar het strafrecht, zoals te vinden in het oorspronkelijke voorstel, verwijderd zijn. Deze zijn ondergebracht in een kaderbesluit (derde pijler), dat thans in een werkgroep van de JBZ-raad wordt behandeld. Ook zonder de verwijzingen naar het strafrecht kan het richtlijnvoorstel overigens gezien worden als een extra instrument om naleving van eisen en regels – ook door de lidstaten – te verbeteren.

Veel lidstaten hebben echter nog steeds problemen met de resterende rechtstreekse en impliciete verwijzingen naar het strafrecht. Het belangrijkste punt van discussie is of de lidstaten Europees-rechtelijk verplicht moeten worden gebruik te maken van de mogelijkheid die het VN-Zeerechtverdrag/UNCLOS biedt om als kuststaat buiten de territoriale grens te vervolgen en te sanctioneren. Het afwijken van MARPOL ten aanzien van de (il)legaliteit van lozingen, is ook nog onderwerp van discussie.

#### Nederlandse inzet

Nederland heeft als kust-, haven- en vlaggenstaat nadrukkelijk belang bij effectieve en uniforme uitvoering en handhaving van geldende internationale regels ter voorkoming van verontreiniging van het mariene milieu door schepen. Daarom wordt het voorstel in beginsel onderschreven. Nederland is akkoord gegaan met een splitsing van het besluit in een richtlijn en een kaderbesluit.

Nederland is tegen de voorgestelde omzetting van de *bevoegdheden* die het zeerecht verleent in *verplichtingen* van de lidstaten tot inspectie en sanctionering,

Nederland wil niet afwijken van het MARPOL verdrag voor wat betreft de (il)legaliteit van lozingen.

#### Gevolgen voor Nederland

Ten aanzien van de handhaving geldt dat NL op grond van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen (Wvvs) in samenhang met de Wet op de economische delicten de door de richtlijn bedoelde lozingen al strafbaar heeft gesteld voor zover begaan in de territoriale zee. Een wetsvoorstel tot uitbreiding van de rechtsmacht in de Wvvs tot

overtredingen begaan buiten de territoriale zee, zoals de exclusieve economische zone en de volle zee (voor zover dat op grond van het VN-Zeerechtverdrag is toegestaan) is bij de Tweede Kamer ingediend. Indien NL de *verplichting* krijgt om alle milieuovertredingen te vervolgen in de Exclusieve Economische Zone van de Noordzee heeft dit zeer grote gevolgen voor de handhavinginspanning. Er vinden op dit gedeelte van de Noordzee zeer veel scheepsbewegingen plaats (ongeveer 350.000 per jaar) en het is schier ondoenlijk om deze schepen te controleren op hun milieugegedrag. Bovendien is het bij slecht weer in veel gevallen praktisch onmogelijk om controles uit te voeren. De inspanning staat ook in geen enkele verhouding tot het mogelijk resultaat.

## VERSLAG

*Er stond nog een aantal discussiepunten open, met name de omzetting van internationaalrechtelijke bevoegdheden in europeesrechtelijke verplichtingen tot sanctionering en vervolging. Dit stuitte op bezwaren van een meerderheid van lidstaten waaronder Nederland. Bovendien vond de Commissie dat de tekst nog steeds tekortschoot, vooral op institutioneel gebied (schrapping strafrechtelijke sancties). Om aan de grootste bezwaren tegemoet te komen, werden ter vergadering amendementen gecirculeerd. Onder andere werd een formulering voorgesteld waarbij, conform de wens van onder meer Nederland, het aan de discretie van het OM wordt overgelaten om al dan niet tot vervolging over te gaan. Vervolgens werd de Raad het eens over een verklaring waarin staat dat de strekking van de richtlijn geenszins geïnterpreteerd kan worden "as establishing competence in criminal matters for the European Community or as an obligation for Member States to impose criminal sanctions for ship source pollution infringements". In diezelfde verklaring wordt daarvoor naar het Kaderbesluit (3<sup>e</sup> pijler) verwezen.*

*De Commissie wilde uiteindelijk, vanwege de oproep van de Europese Raad om al in 2003 tot besluitvorming te komen, niet blokkeren. De Commissie deed een beroep op alle lidstaten de tekst met inbegrip van bovengenoemde amendementen te accepteren. Hetgeen geschiedde. Het standpunt van de Raad zal naar het Europees Parlement worden gezonden voor een tweede lezing.*

## HORIZONTAAL

### **Voorstel voor een verordening betreffende de managementstructuur voor de stationering- en operationele fase van het navigatie- en plaatsbepalingsysteem GALILEO**

- aanneming

### **Raadsconclusies betreffende bovengenoemd voorstel, de veiligheidsstructuur en de samenwerking met derde landen (9557/04)**

- aanneming

#### Doel van het voorstel (algemeen)

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 van gemeenschappelijk belang. De Commissie heeft in 1999 een autonoom programma (Galileo) 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. In maart 2004 heeft de Raad conclusies aangenomen over het selectieproces van de (private) concessiehouder die het systeem in de toekomst moet gaan bouwen. Alle consortia hebben in dit stadium 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 extern 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.

#### Stand van zaken

In de komende Raad ligt het voorstel voor de publieke autoriteit (Galileo Supervisory Authority, GSA) voor, die moet toezien op de concessiehouder voor wat betreft de bouw en exploitatie en de veiligheidsaspecten van het systeem. Deze veiligheid van het systeem moet worden gezien in samenhang met een voorstel tot Gemeenschappelijke Actie over de politieke veiligheidsaspecten van Galileo, bijvoorbeeld het bepalen of een situatie bestaat die de veiligheid van de EU of een lidstaat bedreigt. De huidige Gemeenschappelijke Onderneming die verantwoordelijk is voor de ontwikkelingsfase van Galileo, zal het programma overdragen aan de GSA, die, na een voorafgaand besluit van de Raad, een concessiecontract zal sluiten met een toekomstige concessiehouder. De lidstaten en de Europese Commissie zijn vertegenwoordigd in een toezichthoudende Administrative Board. De lidstaten zijn tevens opgenomen in het System Safety and Security Committee, dat de GSA en de concessiehouder bijstaat in veiligheidsvragen.

In de Raadsconclusies wordt verder gerefereerd aan de voortgang in de samenwerking met derde landen. In de eerste plaats betreft dit het Samenwerkingsverdrag met de Verenigde Staten.

Op basis van een mandaat van de Raad heeft de Commissie de afgelopen jaren onderhandeld met de VS over een samenwerkingsverdrag over Galileo en GPS. Naast het frequentiegebruik betrof dit ook handelsaspecten en interoperabiliteit. Na moeizame onderhandelingen is in november 2003 een akkoord bereikt in Den Haag. Een aantal aspecten is nader uitgewerkt in bijlagen. Met de VS is eind mei 2004 ook over de bijlagen overeenstemming bereikt. Het resultaat zal aan de transportraad worden voorgelegd. Indien deze ook akkoord gaat zal het verdrag, zo mogelijk, al eind juni op de EU-VS top worden ondertekend.

Daarnaast is het Samenwerkingsverdrag met Israël aan de orde. De conceptovereenkomst met Israël komt qua inhoud overeen met de verdragstekst, zoals eerder afgesloten met China, inclusief voorzieningen voor het uitsluiten van export van gevoelige technologie. Samenwerking op het gebied van de Public Regulated Service is slechts mogelijk na een eventueel additioneel akkoord. Het concept onderstreept het belang van mogelijke samenwerking op industrieel gebied. De hoogte van de Israëlische contributie in Galileo is onderwerp van een separate overeenkomst.

#### Nederlandse inzet

Nederland kan instemmen met de verordening en met de overeenkomsten met de VS en Israël. Ook kan Nederland de Raadsconclusies zoals die zijn voorgelegd onderschrijven nu is zeker gesteld dat hierin niet wordt vooruitgelopen op de besluitvorming over de overgang naar de volgende ontwikkelingsfase en de eerder geformuleerde voorwaarden daaromtrent duidelijk worden herhaald.

#### Gevolgen voor Nederland

De voorstellen hebben geen directe gevolgen voor Nederland. Het besluit inzake de verordening is een geclausuleerd besluit, omdat in december 2004 definitieve besluitvorming moet plaatsvinden over de overgang naar de stationering- en exploitatiefase, inclusief de publieke bijdrage uit EU-middelen en de te leveren services door Galileo.

#### **VERSLAG**

*De Raad hechtte zonder veel discussie zijn goedkeuring aan de voorgelegde conclusies, aan de Verordening voor de toekomstige beheersstructuur en aan de Overeenkomsten met de Verenigde Staten en Israël.*

#### **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 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, bodemsanering en geluidwerende maatregelen in de heffingsgrondslag (tarief) worden opgenomen. Ook kiest de Commissie voor differentiatie van het tarief naar milieuklasse van de voertuigen.

#### Stand van zaken:

In de Transportraad van 9 maart 2004 is geen akkoord bereikt over de Eurovignet-richtlijn. Een gekwalificeerde meerderheid voor een compromis leek onder handbereik maar het was niet aanvaardbaar voor de Commissie die insisterde op *verplichte* oormerking van alle heffingen. Ook hiervoor was echter geen gekwalificeerde meerderheid te vinden.

Het Europees Parlement is op 20 april 2004 plenair akkoord gegaan met het rapport van de heer Cocilovo over de Eurovignet-richtlijn. Het EP stelt over "earmarking" de volgende tekst voor:

*"In keeping with the principle of subsidiarity, Member States shall determine the use to be made of revenue from charges for the use of infrastructure. To enable the transport network to be developed as a whole, revenue from charges should be used to benefit the transport sector and optimise the entire transport system."*

Het Ierse Voorzitterschap neemt in de laatste compromistekst deze tekst van het EP over. Voorts zet het EP de deur open naar het doorberekenen van externe kosten (luchtvervuiling, geluidshinder, congestiekosten, landschapsschade, indirecte kosten van ongevallen die niet door een verzekering worden gedekt).

#### 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 een compromis door het schrappen van onderdelen van het voorstel en 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 onvoldoende voordelen geeft ten opzichte van de bestaande richtlijn 1999/62. De landen dreigen te veel flexibiliteit te krijgen, zowel binnen het TEN-netwerk als daarbuiten, waardoor de lappendeken van verschillende nationale en lokale heffingen groter kan worden.

Nederland geeft de voorkeur aan een duidelijker, meer bindende tekst over earmarking dan die nu door het Ierse Voorzitterschap wordt voorgesteld. Het toepassingsgebied beperkt zich tot enkel het TEN-netwerk. Nederland heeft een sterke voorkeur voor de definitie "autosnelwegen" (evenals huidige richtlijn) in plaats van "TEN-netwerk", omdat anders het toepassingsgebied te klein is, hetgeen nadelig is uit oogpunt van beoogde harmonisatie.

Huidige concessies worden onder deze richtlijn vrijgesteld van de methodologie, hetgeen in feite betekent dat de huidige concessies en de daarbij behorende toltarieven gerespecteerd zullen worden gedurende de resterende concessie-termijn. Nederland is van mening dat ook de huidige concessies dienen te voldoen aan de methodologie (gelijke monniken, gelijke kappen).

In het huidige compromisvoorstel van het Ierse Voorzitterschap zijn externe kosten niet opgenomen in de heffingsgrondslag. Nederland is het daarmee volledig eens. Nederland is tegen het voorstel van het EP om externe kosten te internaliseren in de heffingsgrondslag.

#### Gevolgen voor Nederland

Noch de tekst van het huidige voorstel, noch de tekst van de bestaande Richtlijn 99/62 vormt een belemmering voor de eventuele invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens in Nederland. Voor de internationaal opererende Nederlandse transportsector biedt het voorstel een eerste aanzet voor de ontwikkeling van een communautaire methode voor de berekening van toltarieven. Hiermee wordt duidelijk waarvoor de transporteurs betalen. Deze zogenoemde methodologie voorkomt dat de tarieven voor de transportsector onbeperkt kunnen worden verhoogd.

#### **VERSLAG**

*Het voorstel is voor de tweede keer in de Raad getest en heeft het wederom niet gehaald. Het voorstel stuitte reeds in het begin op weerstand van de Commissie. Zij vond het voorstel op verscheidene punten niet aanvaardbaar. De unanimiteit waarmee de Raad dit had kunnen doorbreken was niet haalbaar. Het Voorzitterschap constateerde dat vooral de perifere landen nog veel zorgen hebben; gezien de positie van de Commissie vond het Voorzitterschap geen mogelijkheden aanwezig om verder te werken. De Commissie gaf tenslotte aan te hopen dat het dossier in oktober tot een besluit kon worden gebracht.*

**Voorstel tot wijziging van Verordening 3820/85, rij- en rusttijden in het wegvervoer**  
**- politiek akkoord**

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 1<sup>e</sup> lezing van het EP zijn verwerkt. Ierland streeft ernaar het voorstel op de komende Transportraad af te ronden.

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 politiek akkoord in de Raad.

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.

Nederland streeft ernaar, ter vereenvoudiging van de regelgeving, het aantal uitzonderingen zoveel mogelijk te beperken. Verlenging van de periode waarover compensatie van de "wekelijkse verkorte" rusttijd plaats kan vinden (voorgesteld is 3 weken) is erg lang en leidt tot niet controleerbare situaties. Gestreefd zou moeten worden naar een periode van 1 week na de week waarin de verkorte rusttijd genoten is.

Verlenging van de periode waarover de analoge tachograafschijven meegenomen moeten worden (tot 28 dagen) is onhandig en kan leiden tot een heksenjacht op minieme overtredingen die enkele weken eerder begaan zijn. Dit zou juist in bedrijfsonderzoeken aan de orde moeten komen.

Daarnaast vertraagt het de salarisbetaling aan de chauffeurs van met name de overuren.

Gevolgen voor Nederland

De voorliggende compromistekst komt grotendeels tegemoet aan de door Nederland gewenste flexibiliteit voor de bedrijfstak waarbij ook de juridische zekerheid voor invoeringsplicht voor digitale tachograaf wordt afgedekt (voor Nederland een belangrijk punt).

## VERSLAG

*Het Voorzitterschap deed staande de vergadering nog twee voorstellen. Met betrekking tot de pauzes ('breaks') werd de tekst verder verduidelijkt. Voor de invoering van de digitale tachograaf stelde het Voorzitterschap voor de datum van 05/08/2005 aan te houden (en niet meer 01/01/2006). De Commissie verklaarde zich daarop akkoord met het behaalde resultaat, inclusief de datum van de digitale tachograaf. De Commissie ging er daarbij vanuit dat de Raad zich ook in de tweede lezing aan de overeengekomen datum zou houden. Verschillende landen (waaronder Nederland voor de opsplitsing van de rust in 2+2+8 uur) brachten nog eens bekende wensen naar voren; geen enkel van deze punten kreeg evenwel een ruime mate van steun van andere delegaties. Toen de Voorzitter daarop aan alle delegaties vroeg hun reserves in te trekken en af te zien van verdere wensen, kreeg hij hierop een positieve respons. Het voorstel werd derhalve unaniem aanvaard.*

### **Voorstel voor een richtlijn inzake de minimumvoorwaarden voor de implementatie van richtlijnen betreffende de sociale wetgeving voor het wegvervoer (herziening richtlijn 88/599 controles en sancties wegvervoer) - politiek akkoord**

#### Doel van het voorstel

Het voorstel beoogt modernisering en kwantitatieve en kwalitatieve verbetering van de handhavingoperaties. Hierdoor worden gelijke concurrentievoorwaarden bevorderd en wordt de verkeersveiligheid verbeterd. De invoering van de digitale tachograaf zal in het begin moeilijkheden geven bij de handhaving, omdat zowel analoge tachograafschijven als de digitale data moeten worden gecontroleerd. Hiertoe zullen de controleambtenaren uitgerust moeten worden met controleapparatuur. Daarom wordt een gefaseerde verhoging van het aantal controles voorgesteld. Voor verhoging van de kwaliteit van de controles wordt voorgesteld dat de lidstaten gemeenschappelijke opleidingsprogramma's en uitwisselingen met andere lidstaten organiseren voor hun handhavingambtenaren. Bij de voorbereiding van de herziening van Verordening 3820/85 over rij- en rusttijden bleek dit cruciaal te zijn. Om te komen tot een betere coördinatie van de controles eist het voorstel de oprichting van een handhavingcoördinatiepunt in elke lidstaat die in overleg met andere binnenlandse instanties een samenhangende handhavingstrategie moet ontwikkelen en uitvoeren. Artikel 10 bepaalt dat LS sancties moeten vaststellen voor overtredingen van de rij- en rusttijden van Verordening 3820/85. Het voorstel heeft behalve op rij- en rusttijden ook betrekking op controle van arbeidstijden.

#### Stand van zaken

Omstreden is de controle van *arbeidstijden* (te onderscheiden van *rijtijden*, die in het voorstel is voorzien). De verwijzing naar de controle van richtlijn 2002/15 (arbeidstijden) is in zijn geheel uit de Voorzitterstekst geschrapt. Sommige lidstaten hechten hier echter nog wel aan.

Voor wat betreft het te controleren aantal dagen wordt gewerkt in de richting van een geleidelijk tot 2010/12 tot 3 à 4 procent oplopend percentage. Hiervan mag per 1.1.2008 niet minder dan 30% van het aantal gecontroleerde dagen langs de weg zijn gecontroleerd en niet minder dan 50% in de onderneming. Een aantal van de net toegetreden landen wil een langere invoerperiode. Het Ierse voorzitterschap heeft het voorstel gedaan de sanctiebepalingen in de in herziening zijnde verordening 3820/85 op te nemen.

#### Nederlandse inzet

Nederland wil geen enkele verwijzing in deze gewijzigde richtlijn naar richtlijn 2002/15. Arbeidstijden zijn voor de Inspectie Verkeer en Waterstaat niet controleerbaar. Nederland vindt dat werktijden van chauffeurs net zo gecontroleerd moeten worden als werktijden van andere werknemers en dat die dus geen plaats moeten krijgen in een specifieke richtlijn over controle op wegvervoer. De verkeersveiligheid is al geregeld via de controle op de rijtijden.

Verzwarend van de controles is in principe aanvaardbaar, maar geen vergroting van de verplichtingen voortvloeiend uit overgangsperiode van analoge tachograaf naar digitale. Een vergroting van de benodigde capaciteit ligt niet voor de hand, wel een vergroting van de efficiency waarmee de handhaving uitgevoerd kan worden.

Het verschuiven van de sanctiebepalingen van artikel 10 naar de in herziening zijnde verordening 3820/85, met een tekst waarvan juridisch is vastgesteld dat er niet buiten de 1<sup>e</sup> EU pijler wordt getreden, is voor NL aanvaardbaar.

#### Gevolgen voor NL

Het voorstel leidt tot meer administratieve en personele belasting van de Rijksoverheid. Door verhoging van het aantal controles, zal de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) meer personele en financiële middelen ter beschikking moeten stellen. In de gevallen dat (alleen) gebruik gemaakt wordt van automatische registratieapparatuur (digitale tachograaf en bijbehorende controlesoftware) kan ook een aanzienlijke efficiencyvergroting gerealiseerd worden. De gevolgen van een en ander zullen nog onderzocht moeten worden.

Door de Commissie wordt voorgesteld dat de lidstaten een coördinerende handhavingentiteit aanwijzen. Deze taak zal, zoals nu ook reeds gebeurt, verricht worden door de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW), onderdeel van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

### **VERSLAG**

*De discussie spitste zich toe op het twistpunt of in deze richtlijn ook de controle op de werktijden zou moeten worden geregeld. De Commissie pleitte daarvoor, maar zette de toon door uiteindelijk ook in te stemmen met het schrappen van elke bepaling over werktijden. Frankrijk vond dat er dan te weinig voortgang was bereikt en kondigde aan tegen te stemmen. Duitsland liet een studiereserve noteren ten behoeve van overleg met de Länder. De andere landen gingen uiteindelijk akkoord. Voorstel werd dus*

*aanvaard met de stem van Frankrijk tegen en een parlementaire reserve van Duitsland.*

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

Doel van het voorstel

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 specificceert het aangepaste voorstel duidelijker dat de communautaire regels alleen van toepassing zijn op het trans-Europese wegennet. Daarnaast is de notificatieverplichting aangepast.

Huidige stand van zaken

Het Commissievoorstel werd in de Transportraad van 5 december 2003 door een blokkerende minderheid niet aangenomen. Het is nu op aandringen van met name Spanje weer geagendeerd voor de Transportraad van 11 juni. De gedachte hierachter is dat tegenover de negatieve situatie voor de wegvervoer sector door hogere tollens tengevolge van de Eurovignet Richtlijn, aanscherping van de rijtijden, veel meer controles door wijziging van de Richtlijn handhaving en de hoge dieselprijzen een positief gebaar gemaakt moet worden met het aannemen van een harmonisatie Richtlijn voor rijverboden

Nederlandse inzet

De Nederlandse inzet is steeds geweest dat rijverboden voor zware vrachtwagens voor vertragingen zorgen en voor een lager gebruik van die voertuigen, hetgeen leidt tot hogere vervoerskosten. De arbeidsomstandigheden van de chauffeurs gaan erop achteruit wegens de gedwongen wachttijden. Daarnaast kunnen de rijverboden leiden tot filevorming tijdens de week, vooral voor en na het rijverbod, hetgeen een gevaar vormt voor de verkeersveiligheid. Nederland is van mening dat daar waar rijverboden noodzakelijk zijn de regels doorzichtig zouden moeten zijn

en gerelateerd aan regels die in heel Europa gelden, zodat de internationale verkeersstromen daar zo weinig mogelijk hinder van ondervinden. Sommige rijverboden leiden er ook toe dat vrachtwagens gaan omrijden, hetgeen het milieu verder belast door het maken van onnodige omrijdkilometers. Het huidige voorstel is weliswaar behoorlijk afgezwakt, maar kan niettemin beschouwd worden als een nuttige eerste stap. Voor NL is ten aanzien van het voorliggende voorstel van belang een vrijstelling van de bestaande rijverboden te verkrijgen voor het vervoer van snijbloemen.

### **Gevolgen voor Nederland**

Indien de richtlijn het niet haalt is er kans op verdere wildgroei in nieuwe rijverboden, waardoor het wegvervoer minder efficiënt wordt. De arbeidsomstandigheden van chauffeurs worden minder aantrekkelijk door gedwongen stilstaan langs de weg.

### **VERSLAG**

*Het Voorzitterschap wenste geen lange discussie. De Voorzitter wilde alleen weten of de blokkerende minderheid van december 2003 nog steeds aanwezig was, gezien de nieuwe stemverhoudingen. Bij stemming lieten Duitsland, Oostenrijk, Frankrijk, Luxemburg, Engeland, Tsjechië, Slowakije, Hongarije, Estland en Malta weten tegen het voorgestelde besluit te zijn. Het Voorzitterschap constateerde daarop dat besluitvorming niet mogelijk was.*

## **LUCHTVAART**

### **Wijziging van Verordening 3922/91 over harmonisatie van technische eisen en administratieve procedures op het terrein van de burgerluchtvaart (JAR-OPS) - Politiek akkoord**

#### Doel van het voorstel

Dit voorstel betreft een uitbreiding van de regelgeving onder de kaderverordening 3922/91, waarmee voorschriften voor de luchtvaartveiligheid van de JAA, de voorloper van de EASA, in EG-regelgeving zijn verwerkt. Het voorstel, dat vanaf 2002 bij de Raad in behandeling is, bevat gemeenschappelijke operationele eisen voor de vluchtuitvoering (JAR-OPS). De meeste van die eisen zijn technisch van aard en zijn, met een enkele technische verbetering, zonder veel discussies geaccepteerd door de lidstaten. Daarnaast bevat het voorstel drie onderwerpen die wel tot veel discussies hebben geleid: de voorschriften over cabinebemanning, de werk- en rusttijden voor de cockpit- en cabinebemanning en de algemene voorschriften die afwijkingmogelijkheden bevatten.

#### Stand van zaken

In de loop van 2003 is een aparte ontwerprichtlijn over cabinepersoneel geïntegreerd in subpart O van EU-OPS. Daarmee is een lastige discussie over de verantwoordelijkheid voor de veiligheidsopleiding van cabine

personeel in dit dossier terechtgekomen. Ook de werk- en rusttijden voor de bemanning (Flight Time Limitations - FTL) liggen gevoelig. De FTL regeling is gebaseerd op een amendement van het EP. Het EP vond een regeling van operationele eisen zonder gemeenschappelijke werk- en rusttijden onacceptabel. Het FTL amendement van het EP-lid Brian Simpson is tot stand gekomen na moeizame onderhandelingen tussen (Europese) werkgevers- en werknemersorganisaties in de luchtvaart. De Commissie heeft dit amendement overgenomen en heeft op basis daarvan een gewijzigd voorstel voor EU-OPS ingediend in maart 2004. Dat voorstel heeft geleid tot stevige discussies in de raads werkgroepen, waarbij de meningsverschillen tussen de lidstaten zich vooral toespitsten op subpart O (cabin crew) en in mindere mate op de twee andere onderwerpen. Het voorliggende voorstel bevat dan ook veel wijzigingen ten opzichte van het voorstel van de EC van maart jl. Ook speelt nog de discussie over de actualisering van de technische normen op basis van de JAA ontwikkelingen.

De sector is nauw betrokken geweest in de verschillende fasen van behandeling van dit voorstel.

#### Nederlandse inzet

Hoewel het voorliggende voorstel niet op alle onderdelen tegemoet komt aan de inzet van Nederlandse zijde, staat Nederland hier toch positief tegenover. Nederland beschouwt dit als een belangrijke eerste stap op weg naar het bereiken van een hoog gemeenschappelijk niveau van luchtvaartveiligheid in Europa en het is een middel om de EU bevoegdheden op het terrein van luchtvaartveiligheid te verschaffen. Daarmee kan gewerkt worden aan de verdere harmonisatie van luchtvaartveiligheidsregels en de uitvoering daarvan onder de koepel van het agentschap EASA. Het einddoel in het Nederlandse beleid is een sterk Europees luchtvaartveiligheidsbeleid in EASA kader.

#### Gevolgen voor Nederland

De consequenties voor het Nederlandse beleid zijn, behalve voor werk- rusttijden (FTL) en de opleiding van cabine personeel en certificering, beperkt, want de meeste voorschriften zijn al grotendeels als JAA-voorschriften ingevoerd. Dit voorstel brengt geen wijziging in de bevoegdheden van de nationale luchtvaartautoriteiten. Er komt een regeling voor veiligheidsopleiding van cabine personeel inclusief de onderlinge erkenning van certificaten, en een geharmoniseerde werk- en rusttijdenregeling. De FTL-regeling gaat uit van minder lange werktijden, komt wat dat betreft tegemoet aan het luchtvaartpersoneel en komt verder overeen met de huidige nationale regeling.

#### **VERSLAG**

*Behandeling begon veelbelovend, omdat Commissie zich bereid toonde de door Frankrijk gevraagde overgangperiode toe te staan voor binnenlandse vluchten. Frankrijk ontkrachtte dit echter door aan te geven dat Frankrijk het besluit niet rijp achtte (risico's voor rentabiliteit, Association of European Airlines nu tegen, onduidelijkheid over wederzijdse erkenning en medische keuringseisen). Deze twijfel over de rijpheid van het dossier werd gedeeld*

*door een aantal lidstaten. Het voorstel werd derhalve terugverwezen naar Coreper.*

## **Luchtvaart onderhandelingen tussen de Europese Unie (EU) en de Verenigde Staten (VS) - voortgangsrapportage door de Commissie en gedachtewisseling**

### Doel van de onderhandelingen

De VS en de EU onderhandelen om een zogenaamd "Open Aviation Agreement" (OAA) te bereiken. Deze OAA zou een volledige open markt dienen te omvatten en een "level playing field". Dit betreft afspraken op alle randvoorwaarden die van belang zijn voor een eerlijke concurrentie. Het gaat om een stapsgewijze onderhandeling. Het is de bedoeling dat de Raad zich uitspreekt over de eerste stap die thans in dit proces bereikt zou kunnen worden.

### Stand van zaken

Van 10 t/m 15 mei vond de vijfde ronde besprekingen plaats vinden tussen de VS en de EU. Het resultaat was positief. Het finale bod van de VS zal echter nog in de week voorafgaand aan de Raad ontvangen en besproken dienen te worden. Wel is inhoudelijk grotendeels bekend wat dit finale bod zal zijn. Het is de Commissie gelukt om een aanmerkelijke verbetering te krijgen van het pakket dat voorlag na de vorige ronde. Het is niet gelukt om op onderdelen als cabotage of het daarmee samenhangende buitenlandse eigendom van VS luchtvaartmaatschappijen (het "right of establishment" of "ownership and control") een fundamentele doorbraak te verkrijgen, maar dat was ook niet te verwachten. Desalniettemin heeft wat nu bereikt is een werkelijke waarde, met name voor de allianties: de erkenning van communautaire luchtvaartmaatschappijen (die nu vrijelijk tussen Europa en de VS kunnen vliegen), substantiële afspraken over de toepassing van het concurrentiebeleid, additionele markt toegangsrechten voor Europese luchtvrachtondernemingen en de mogelijkheid van franchising (het opereren van een Amerikaanse onderneming onder een Europese merknaam en productkwaliteit). Daarnaast zijn vele afspraken gemaakt over randvoorwaarden als veiligheid, milieu en security. Bovendien hebben beide partijen vastgelegd dat zij binnen 60 dagen na het ingaan van de provisionele toepassing van dit akkoord onderhandelingen zullen beginnen over de tweede fase, welke binnen één jaar dienen te worden afgerond. De delegaties hebben hun wederzijdse agendapunten daarvoor ook uitgewisseld.

### Nederlandse inzet

Nederland is zeer tevreden met dit pakket, zeker gezien de extra elementen die toegevoegd zijn na de afgelopen Raad. Nederland is van mening dat er werkelijke voordelen behaald zijn, waar met name allianties en nieuwe samenwerkingsverbanden goed gebruik van zullen kunnen maken. Verder is er een eerste stap gezet naar een verdergaande liberalisering van de markt en zijn er afspraken gemaakt om die verdere onderhandelingen ook inhoud te geven.

De Commissie heeft het maximale bereikt dat onder de huidige politieke omstandigheden behaald kan worden. De VS en de EU zetten met dit pakket een eerste, substantiële, stap naar verdere samenwerking en marktopening. Gezien de economische en politieke belangen is het belangrijk deze eerste stap nu daadwerkelijk goed te keuren en af te ronden. Het is nog maar zeer de vraag of volgend jaar de omstandigheden er nog zullen zijn om een dergelijk goed resultaat te evenaren, laat staan te verbeteren.

Verder zet dit akkoord met de VS de toon met andere derde landen die nu zien dat de VS bereid is het begrip "communautaire luchtvaartmaatschappij" te aanvaarden. Verder schept het de mogelijkheid om binnen de Gemeenschap nu rust te scheppen op het externe luchtvaartbeleid en een gezamenlijke strategie te bepalen.

Mochten nog niet alle lidstaten dit akkoord kunnen steunen, dan verdient het in ieder geval de moeite om te proberen gedurende de resterende maanden van de huidige VS administratie en de termijn van de huidige Commissie, alsnog een akkoord af te ronden.

Niet bereiken van een akkoord zal het externe luchtvaart beleid van de EU lam leggen en leiden tot een zware controverse tussen de Commissie en de Raad (mogelijke infractie procedures). Dit zal de economische en politieke belangen van de EU en haar lidstaten aanmerkelijke schade kunnen toebrengen.

#### Gevolgen voor Nederland

Het voorliggende pakket is een belangrijke stap voorwaarts in de EU-VS luchtvaartrelatie en van belang voor de Europese luchtvaartindustrie. Met name voor allianties zitten er interessante elementen in: communautaire aanwijzing, substantiële afspraken over convergente toepassing van het concurrentiebeleid en de mogelijkheid van franchising. Het is een resultaat dat alleen op EU niveau bereikt kon worden. Nederland is derhalve ook van mening dat, indien de Raad onverhoopt niet kan instemmen met het onderhandelingsresultaat, de onderhandelingen moeten worden voortgezet. Wanneer lidstaten zouden eisen dat er toch meer resultaat bereikt dient te worden kan Nederland er begrip voor opbrengen als de Commissaris erop zou aandringen om de Commissie dan ook meer middelen te geven om een dergelijk resultaat te kunnen afdwingen. Echter, gezien de belangen en de betrokken relatie kan van geen sprake van zijn dat Nederland, zoals van de kant van de Commissie wel gesuggereerd, zijn akkoord met de VS zou opzeggen en kan het ook niet zo zijn dat de Commissie vervolgens de bestaande "open skies" overeenkomsten juridisch gaat aanvallen. Dit zou met name Europese belangen schaden en ook niet tot het gewenste resultaat leiden.

Tenslotte zij opgemerkt dat dit akkoord van groot belang is voor het Air France-KLM samenwerkingsverband (Sky Team alliantie). Naast de inhoud van het akkoord telt zwaar mee het feit dat dit samenwerkingsverband nog goedkeuring behoeft voor de deelname van haar Amerikaanse partners (Northwest, Delta, Continental) van de Amerikaanse en Europese mededingingsautoriteiten. De opstelling van Nederland in dit dossier zal zwaar wegen in de procedure. Ook bij een mislukken van een akkoord zal men bij de verdere beoordeling van de samenwerking de opstelling van Nederland zwaar laten meewegen.

Enthousiaste steun is derhalve dringend gewenst.

## **VERSLAG**

*Dit onderwerp werd door ministers tijdens de lunch besproken. Het voorgelegde onderhandelingsresultaat werd door veel ministers als onvoldoende beoordeeld; er zou dringend behoefte zijn aan verduidelijking van het pakket inclusief de link tussen de 1ste en 2de fase en aan een verbeterd VS-bod over markttoegang (cabotage). De Commissie refereerde zijdelings aan opzegging van bilaterale Overeenkomsten. Bij terugmelding in de Raad hield alleen het VK nog een interventie: er werd gesteld dat de 1ste fase direct al voldoende moet opbrengen en dat de EU in die fase niet alles moet weggeven; verder zou uiteindelijk ieder zelf moeten beslissen of er een aanvaardbaar voorstel op tafel lag.*

### **Mandaten luchtvaartonderhandelingen - aanneming Raadsbesluiten**

#### Doel van de voorstellen

De Open Skies uitspraak van het Europese Hof van Justitie van 5 november 2002 en de besluiten van de Transportraad van 5 juni 2003 (1/ EU-VS mandaat; 2/ horizontaal mandaat; 3/Verordening) hebben een versnelling gegeven aan de communautarisering van het luchtvaartbeleid. De Europese Commissie wil dit proces verder versnellen door mandaten te vragen voor onderhandelingen met de Europese en Mediterrane buurlanden en nieuwe verzoeken aan te kondigen voor onderhandelingen met Aziatische landen. In haar Mededeling "Een luchtvaartbeleid van de Gemeenschap ten aanzien van haar burens" stelde de Commissie voor om, in verband met de grote verscheidenheid van de buurlanden, de onderhandelingen met deze landen niet allemaal tegelijk te starten, maar wel 'gebundeld'. Met die landen waarmee de Gemeenschap al pan-Europese luchtvaartsamenwerking heeft, dient te worden onderhandeld op grond van het Single-Aviation-Market model. Op basis van de Euro Mediterrane Luchtvaart Overeenkomsten dient met de mediterrane landen die bij het Barcelona proces betrokken zijn, te worden onderhandeld; om te beginnen met Marokko, Libanon en Jordanië.

#### Stand van zaken

Op de Transportraad agenda staan nu geagendeerd de mandaten voor de Commissie om onderhandelingen te starten voor Euro-Mediterrane Luchtvaartovereenkomsten met Marokko, Libanon en Jordanië en voor het opnemen van Albanië, Bosnië-Herzegovina, Servië en Montenegro, Kroatië, Macedonië (FYROM) en UNMIK ("UN Interim Administration Mission in Kosovo") in de European Common Aviation Area (ECAA) overeenkomst. Pas eind mei zijn de eerste discussies op ambtelijk niveau gestart. Voornamelijk wordt uit de mandaatteksten onvoldoende duidelijk wat de inhoudelijke doelstellingen zijn en hoe samenwerking tussen de Commissie en de lidstaten geregeld is.

#### Nederlandse inzet

Nederland is niet tegen deze mandaten. Nederland heeft echter een sterke voorkeur voor een meer fundamentele aanpak van de externe relaties. Uit

de eerdere besprekingen is duidelijk geworden dat derde landen een prijs vragen voor de realisering van het horizontale mandaat. Dat betekent dat de EU goed moet kijken waar zij bereidt is welke prijs te betalen en welke politieke en economische prioriteiten er gesteld moeten worden. Gekeken moet worden naar het Europese belang in iedere individuele relatie. Het ware beter als gedurende dit jaar de tijd gebruikt wordt deze discussie op tafel te krijgen. Dit vereist een meer terughoudende opstelling van de Commissie en derhalve minder dadendrang, maar het vereist ook een bereidheid van de lidstaten niet alleen om die discussie open in te gaan, maar er ook consequenties uit te trekken en de Gemeenschap effectief te laten optrekken. De status-quo is geen optie.

Ten aanzien van de uitbreiding van de ECAA met de Balkanlanden mag verwacht worden dat deze landen klaar (te stomen) zijn voor het kunnen voldoen aan de regels van de interne markt, niet in de laatste plaats t.a.v. veiligheid. Marokko, Libanon en Jordanië zijn zover nog niet en dus ligt hier een Open Skies overeenkomst die met name markttoegang regelt, meer voor de hand.

Bovendien moet, alvorens mandaten worden verleend, worden zeker gesteld dat de Commissie voldoende capaciteit heeft om haar ambitieuze plannen in resultaten om te zetten.

#### Gevolgen voor Nederland

De Europese bemoeienis met de relaties met derde landen kan voor de rechtszekerheid en het economisch functioneren van de Nederlandse luchtvaartsector positief maar ook negatief uitpakken. Nederland zal daarom deze discussie voeren mede in het licht van de wijze waarop de Commissie omgaat met het dossier externe luchtvaartbetrekkingen, niet alleen t.a.v. de resultaten van de onderhandelingen met de VS (waarmee de meerwaarde van communautair optreden moet worden aangetoond), maar ook in de – hopelijk constructieve - opstelling van de Commissie jegens de lidstaten die met tal van landen moeten onderhandelen over uitbreiding van rechtenpakketten voor de EU luchtvaartmaatschappijen.

#### **VERSLAG**

*Het Voorzitterschap verwees naar de schriftelijke weergave van de stand van zaken. De Commissie drong aan op spoedige besluitvorming. Frankrijk wil de krachten niet te veel verdelen en wilde eerst een duidelijke prioriteitstelling. Voor Frankrijk was in ieder geval een akkoord met Marokko belangrijk.*

#### **DIVERSEN**

##### **Bekrachtiging door de lidstaten van internationale verdragen op maritiem gebied - (informatie van de Commissie)**

Achtergrond van agendering van dit onderwerp wordt mogelijk gevormd door het feit dat ratificatie van een aantal van deze verdragen door alleen de

EU-lidstaten vaak voldoende is om deze verdragen van kracht te laten worden of daartoe een belangrijke aanzet kan geven. Voor een aantal verdragen op het gebied van olieverontreiniging op zee en aansprakelijkheid in het zeevervoer zijn in EU-kader zgn. streefdata voor ratificatie en inwerkingtreding overeengekomen. Inwerkingtreding van deze verdragen zou mede bijdragen aan bescherming van de Europese wateren en kusten tegen onder meer olievervuiling. Zo zijn de EU-streefdata voor ratificatie en inwerkingtreding van bijvoorbeeld het Verdrag inzake aansprakelijkheid en vergoeding van schade in verband met het vervoer van gevaarlijke stoffen (zgn. HNS-Verdrag/Hazardous and Noxious Substances) gesteld op resp. 2005 en 2006. Hiermee in lijn streeft NL naar ratificatie van het HNS Verdrag in 2005.

*Geen discussie*

### **Onderhandelingen EU-India overeenkomst inzake zeescheepvaart - informatie door de Commissie**

De Commissie zal onder dit agendapunt waarschijnlijk de Raad informeren over de tot nu toe ondernomen acties richting India om te komen tot onderhandelingen, die uiteindelijk moeten resulteren in een maritiem verdrag tussen de Gemeenschap en haar lidstaten enerzijds en India anderzijds (conform het maritiem verdrag dat eind 2002 met China is afgesloten). De onderhandelingen zelf (Commissie met afgevaardigden van Lidstaten) moeten dus nog starten. De Commissie is momenteel nog in de fase van fact-finding. Onlangs bracht de Commissie hiertoe een bezoek aan New Delhi. Tijdens de Raad zal de Commissie hierover rapporteren en het verdere perspectief schetsen.

*Geen discussie*

### **Identiteitsbewijs van zeevarenden - (verzoek van de Franse delegatie)**

Mogelijk wordt bij dit agendapunt gerefereerd aan het in 2003 tot stand gekomen ILO Verdrag 185 dat betrekking heeft op de identiteitsbewijzen van zeevarenden. Van alle EU-lidstaten heeft tot nu toe alleen Frankrijk dit Verdrag geratificeerd.

*Geen discussie*

### **Derde spoorpakket: richtlijnen inzake rijbewijs machinisten, marktopening internationaal personenvervoer per spoor, consumentenbescherming personenvervoer per spoor, compensatie in geval van niet nakoming van kwaliteitsafspraken bij het goederenvervoer per spoor - voortgangsrapportage van het Voorzitterschap**

Doel van het voorstel

Bij de besluitvorming over het tweede spoorpakket is de Commissie verzocht te komen tot een voorstel voor een rijbewijs voor machinisten zodat de kosten van rijdend personeel voor het grensoverschrijdend vervoer worden verlaagd. Het rijbewijs zal een Europese basis kennen met een complementair certificaat voor specifieke locomotieven en infrastructuur. De Commissie heeft als doelstelling te komen tot voltooiing van de interne markt voor het spoor, door liberalisatie van het internationaal personenvervoer voor te stellen. Complementair daaraan wordt een set regels ter bescherming van de rechten van de internationale treinreiziger voorgesteld. Spoorgoederenvervoerders en hun klanten moeten afspraken maken over de kwaliteit (met name betrouwbaarheid) van de dienstverlening en moeten de klanten compensatie betalen indien deze kwaliteitsafspraken niet nagekomen worden. Deze compensaties moeten een prikkel zijn voor de spoorgoederenvervoerders om hogere kwaliteit te leveren. Deze hogere kwaliteit zal moeten leiden tot meer vraag naar spoorgoederenvervoer. Infrastructuurbeheerders worden verantwoordelijk gesteld voor hun aandeel in de vertragingen.

#### Stand van zaken

Voorzitter Ierland heeft twee vergaderingen van de Raadswerkgroep georganiseerd om het derde spoorpakket te behandelen. In de eerste vergadering is onder meer gesproken over de mogelijkheid om het pakket op te splitsen en een akkoord te bereiken over afzonderlijke onderdelen. Een groot aantal lidstaten lijkt te voelen voor het opsplitsen van het pakket. Anderen, zoals Duitsland, betogen dat verdere harmonisatie van het spoorvervoer gekoppeld moet worden aan liberalisatie, op deze wijze zijn ook het eerste en tweede spoorpakket tot stand gekomen, De Commissie houdt vooralsnog vast aan een pakket. De tweede vergadering heeft het Ierse voorzitterschap gewijd aan een eerste artikelsgewijze behandeling van het voorstel voor een machinisten-rijbewijs. Er bestaat brede steun bij de lidstaten voor het behandelen van dit voorstel. Deze bijeenkomst was constructief en er zijn vooralsnog geen onoverkomelijke politieke problemen geconstateerd. Gezien de omvang en complexiteit van het voorstel is te verwachten dat behandeling relatief veel tijd zal vergen.

#### Nederlandse inzet

Nederland heeft aangegeven het pakket op te willen splitsen en zich onder het voorzitterschap te willen concentreren op een akkoord over het rijbewijs voor machinisten en in de tweede plaats het voorstel over kwaliteit goederenspoorvervoer. Nederland heeft aangegeven geen prioriteit te willen geven aan de onderdelen voor het personenvervoer per spoor. Tijdens het voorzitterschap kan worden voortgegaan met behandeling van het voorstel over rijbewijs machinisten. Het is denkbaar dat hierover onder Nederlands voorzitterschap een politiek akkoord kan worden bereikt. Een gemeenschappelijk standpunt is waarschijnlijk niet haalbaar omdat niet is te voorzien dat het nieuwe EP zijn eerste lezing rond het derde spoorpakket vroegtijdig kan afronden.

### Gevolgen voor Nederland

Het machinisten-rijbewijs is voor Nederland van groot belang voor het ontwikkelen van het internationaal goederenvervoer per spoor. Spoorvervoerders hebben dit onderwerp in de context van de samenwerking rond de corridor Rotterdam-Milaan ook als prioritair onderwerp opgevoerd. Voor spoorgoederenvervoerders is het economischer om machinisten over de grens te laten rijden (bijvoorbeeld van Rotterdam naar Mannheim) in plaats van bij de grens om te keren. Ook het vervoer op de HSL kan profiteren van het Europese rijbewijs voor machinisten.

Gevolg van het voorstel rijbewijs machinisten is ook dat het Europese gedeelte van het rijbewijs door een publieke instantie moet worden afgegeven en niet meer door de vervoerders zoals nu het geval is (exameninstellingen moeten wel worden erkend door IVW). Dit betekent mogelijk een nieuwe taak voor de IVW of een verzelfstandigde toezichthouder.

Het voorstel voor kwaliteit goederenvervoer is van belang om vervoerders en infrastructuurbeheerders te prikkelen tot hogere kwaliteit. Punctualiteit van het internationale goederenvervoer is nu laag (op de corridor Rotterdam Milaan heeft ongeveer een derde van de treinen meer dan een uur vertraging).

Liberalisatie van het internationaal personenvervoer per spoor kan gevolgen hebben voor de exclusieve concessie voor NS te verlenen tot 2015 en het contract met HSA vanwege potentiële concurrentie op dezelfde spoorlijnen. Consumentenbescherming voor de internationale treinreiziger is internationaal geregeld via het COTIF-CIV. Nederland kent alleen nadere regels vanwege het vervoercontract met HSA. Voor het binnenlands vervoer zijn veel onderdelen van het Commissievoorstel in al dan niet gewijzigde vorm reeds van toepassing (bijvoorbeeld compensatie bij vertragingen, geïntegreerde reisinformatie). Bezien zal moeten worden op welke punten het voorstel precies gevolgen heeft voor de Nederlandse situatie.

*Geen discussie*

### **Overeenkomst EU/VS inzake doorgifte passagiersgegevens (PNR) - informatie van de Commissie**

#### Context bespreking Transportraad

De Commissie zal rapporteren over de stand van zaken met deze overeenkomst, waartegen vanuit het EP bezwaar is aangetekend. De overeenkomst is reeds geaccordeerd door de Raad Algemene Zaken en Extern Beleid. Het Hof van Justitie zal zich, op verzoek van het EP, te zijner tijd uitspreken over de toelaatbaarheid van de overeenkomst. De Transportraad heeft op dit punt geen bevoegdheden en zal naar verwachting alleen het relaas van de commissaris aanhoren. Ter informatie van de Kamer niettemin het onderstaande.

#### Achtergrond

De Verenigde Staten eisen van luchtvaartmaatschappijen die op de VS vliegen dat zij bepaalde gegevens m.b.t. de passagiers die zij vervoeren,

doorgegeven aan het Bureau of Customs and Border Protection van het Ministerie van Binnenlandse Veiligheid. Deze passagiersgegevens moeten worden doorgegeven voordat de betreffende vlucht in de VS arriveert. De VS gebruiken de gegevens bij het voorkomen en bestrijden van terrorisme en daarmee samenhangende misdrijven en andere ernstige vormen van criminaliteit van grensoverschrijdende aard.

Krachtens een Europese richtlijn betreffende de bescherming van persoonsgegevens mogen de gegevens van EU-burgers alleen aan derde landen worden doorgegeven indien het land een passend niveau van bescherming van die gegevens waarborgt. Met betrekking tot de PNR-overeenkomst zal de Europese Commissie in een beschikking op basis van de richtlijn vaststellen dat het Bureau of Customs and Border Protection een passend niveau van bescherming biedt.

#### De inhoud van de overeenkomst

De overeenkomst regelt de volgende aspecten:

- De overgang van een “pull” naar een “push” systeem. Momenteel halen de VS zelf de gegevens uit de reserveringssystemen van de luchtvaartmaatschappijen (dit wordt pull systeem genoemd). Het is de bedoeling dat de luchtvaartmaatschappijen, zodra zij daartoe technisch in staat zijn, de gegevens zelf zullen doorgeven aan de VS (het zgn. push systeem). Het voordeel van een push systeem is dat de verstrekker meer invloed en controle heeft over de gegevens die verstrekt worden. Bovendien zou een push systeem minder kosten met zich meebrengen dan een pull systeem.
- Beperking van het aantal te verstrekken gegevens in vergelijking met de huidige praktijk en betere afspraken over het gebruik en de bewaartermijn.
- De belofte van de VS om, indien de EU een vergelijkbaar systeem als de VS zou willen invoeren, de medewerking van de Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen aan een dergelijk systeem actief te bevorderen.

#### Stand van zaken politieke besluitvorming

De overeenkomst wordt aan EU-zijde gesloten door de Raad, waarbij het Europees Parlement adviesrecht heeft. Het EP wilde echter pas een advies uitbrengen na ontvangst van de uitspraak die het EP aan het Hof van Justitie had gevraagd over de toelaatbaarheid van de overeenkomst. De Raad heeft hier niet op willen wachten en heeft, evenals de Commissie, onlangs ingestemd met de overeenkomst. De bedoeling is dat deze binnenkort ook aan Amerikaanse zijde wordt ondertekend. Omdat het EP vindt dat het hierdoor buiten spel gezet is, wil een aantal van de huidige leden hierover een spoedzitting houden.

#### Verantwoordelijkheden/betrokken ministeries

Omdat de overeenkomst op de eerste plaats gaat om passende bescherming van persoonsgegevens heeft het Ministerie van Justitie de eerste verantwoordelijkheid voor dit dossier. Verkeer & Waterstaat is betrokken voor zover het gaat om de positie van de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen. Buitenlandse Zaken is betrokken omdat

PNR/CAPS II één van de onderwerpen is die spelen in de relatie EU-VS. Een soortgelijke verdeling van verantwoordelijkheden speelt ook op Europees niveau. Daar wordt PNR getrokken door DG Interne Markt, ressorterend onder Commissaris Bolkestein.

Belangen NL luchtvaartmaatschappijen

Momenteel ontvangt het Amerikaanse Bureau of Customs and Border Protection reeds gegevens van de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen via een gefilterd pull systeem.

Die praktijk wordt (tijdelijk) gedoogd door de Nederlandse autoriteit voor bescherming van persoonsgegevens. De PNR-overeenkomst zou de luchtvaartmaatschappijen de mogelijkheid bieden die gegevens op legale wijze en op gelijke voet met de andere Europese luchtvaartmaatschappijen te verstrekken.

*De Commissie deed verslag over de ontwikkeling van het dossier en de problemen met het Europees Parlement. De Commissie hoopte dat het Europees Parlement in nieuwe samenstelling de juridische procedure bij het Hof niet zal doorzetten.*

## KORT VERSLAG INFORMELE TRANSPORTRAAD AMSTERDAM 9-10 JULI 2004

Op 9 en 10 juli jongstleden heeft de Informele Transportraad plaatsgevonden in Amsterdam en Rotterdam. De twee vergadersessies waren gewijd aan de toekomst van de Europese luchtvaartsector (vrijdagmiddag 9 juli) en aan de bevordering van short sea shipping (zaterdagochtend 10 juli). Op zaterdagmiddag vond een excursie naar Rotterdam plaats.

De Informele Transportraad werd bijgewoond door alle 25 EU lidstaten, waarvan 16 vertegenwoordigd door ministers, 7 door staatssecretarissen (D, Tsj, Irl, Slov, Let, Lit, Oost) en 2 door hoge ambtenaren (B, Lux), alsmede de kandidaat-lidstaten Turkije (minister), Bulgarije (staatssecretaris) en Roemenië (hoge ambtenaar). De Kroatische minister was wel uitgenodigd maar heeft zich verontschuldigd. De Noorse staatssecretaris van zeevaart die voor de tweede dag was uitgenodigd heeft zich afgemeld wegens persoonlijke omstandigheden. De Commissie werd vertegenwoordigd door commissaris De Palacio. Tenslotte was het Raadssecretariaat aanwezig als gast en waarnemer. Hiermee mag de opkomst bij deze Informele Raad qua aantal en niveau van de deelnemers uitstekend genoemd worden. Bovendien maakten verreweg de meeste bewindslieden ook het excursieprogramma op zaterdagmiddag mee.

Over de luchtvaartsector heeft een vrij debat plaatsgevonden. Dit debat werd "afgetrapt" door key note speeches van de heer Spinetta (president directeur Air France), de heer Steve Ridgway (CEO Virgin Atlantic) en minister Csillag van Hongarije. In de daarop volgende discussie werden als prioritaire punten genoemd: veiligheid, met daarbij ook veel aandacht voor verbetering van de informatie aan de passagier over het veiligheidsniveau van luchtvaart-maatschappijen; tegengaan overregulering; level playing field, o.a. bij doorberekenen kosten van security en bij ATM-tarieven; extern EU beleid, met accent op EU/VS akkoord waarbij niet alleen landingsrechten maar ook approximatie regelgeving (m.n. mededinging) van belang is; en snelle implementatie Single European Sky (Air Traffic Management). In de media kreeg met name het door de Franse minister De Robien gelanceerde idee van een 'liste bleue' voor veilige luchtvaartmaatschappijen aandacht, evenals de tegenhanger van Commissaris de Palacio in de vorm van een 'zwarte lijst' voor onveilige maatschappijen. Staatssecretaris Schultz van Haegen heeft zich vooralsnog achter geen van deze plannen geschaard, maar benadrukte het belang van een veilige luchtvaart in het algemeen. Het Nederlandse Voorzitterschap zal in de Transportraad van 7-9 oktober rapporteren over de luchtvaartresultaten van de ITR. Het gaat m.n. om de prioriteiten voor de komende jaren.

Ten aanzien van short sea zijn voorzitterschapsconclusies aangenomen, die met alle Lidstaten van te voren zijn afgestemd tijdens een ambtelijke conferentie in mei dit jaar. De conclusies benadrukken het belang van short sea vervoer als alternatief voor het wegvervoer, en maatregelen om de kustvaart te bevorderen, zoals het verminderen van administratieve lasten (inclusief vermindering en vereenvoudiging douane procedures). Een andere maatregel betreft het identificeren en borgen van de kwaliteit van shortsea verbindingen door het uitwerken van het concept "Motorways of the Seas".

De Voorzitterschapsconclusies zijn opgenomen in de bijlage. In de media is voor de short sea conclusies redelijk veel aandacht geweest.

De informele Transportraad werd afgesloten met een excursie naar de Maasvlakte waar minister Peijs en haar collega's van Duitsland (DG Von Randow), Zwitserland (minister Leuenberger) en Italië (minister Lunardi) ceremonieel de havenspoorlijn, het eerste stuk van de Betuwelijn, opende. Voorafgaand had in de trein naar Rotterdam een constructief overleg tussen deze ministers plaatsgevonden over de voortgang in het spoorcorridorproject Rotterdam-Milaan-Genua. Tevens werden bij de Rotterdam short sea terminal (RST) door minister Peijs en haar Spaanse collega Alvarez met enige ceremonie twee containers geladen op een schip met bestemming Bilbao, waarmee de "Motorway of the Sea" Nederland-Spanje voor het voetlicht werd gebracht.

Het excursiegedeelte, met name de koppeling van de Rotterdam-Milaan-Genua corridor aan de opening van de Havenspoorlijn, heeft veel positieve pers aandacht opgeleverd.

De Informele Transportraad is, getuige onder andere de terugmelding van de PV Brussel over de reacties van hun buitenlandse collega's, bij de deelnemers op ministerieel en ambtelijk niveau bijzonder positief gewaardeerd, zowel vanwege de goede organisatie en de prettige sfeer bij het sociale gedeelte als ook vanwege de inhoudelijke discussies tijdens de vergadersessies. Hoewel het moeilijk bleek de routine van het voorlezen van uitgeschreven interventies te doorbreken, is het Nederlandse voorzitterschap er met name bij het luchtvaartgedeelte toch in geslaagd een aanzet te geven tot innovatieve vergadervormen (o.a. alternatieve vergaderopstelling, key note speeches van "buitenstaanders", moderator, lichtbakken t.b.v. spreektijdbeperking, stemkaarten).