

abcdefgh

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

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum

22 september 2004

Bijlage(n)

1

Ons kenmerk

DIZ/2004/662

Uw kenmerk

Onderwerp

**Geannoteerde agenda voor de Transport, Telecommunicatie en Energieraad  
op  
7 oktober 2004; onderdeel transport**

Geachte voorzitter,

Hierbij stuur ik u, ten behoeve van het Algemeen Overleg op donderdag 30 september 2004, de geannoteerde agenda voor het onderdeel transport van de Transport, Telecommunicatie en Energieraad op 7 oktober 2004.

De Raad streeft naar overeenstemming over de richtlijn River Information Services, de richtlijn Eurovignet en de herziening van de richtlijn rijbewijzen. Er zal een voortgangsrapportage plaatsvinden over de richtlijn certificering van treinpersoneel. Verder zal de Raad trachten voortgang te boeken op de luchtvaart dossiers.

Ik wijs u er op dat mijn rol tijdens deze Transportraad een speciale is. Als voorzitter is mijn eerste verantwoordelijkheid uiteraard het streven naar resultaten in het belang van de Europese Unie als geheel. De Nederlandse delegatie zal uiteraard het Nederlandse standpunt inbrengen.

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

## GEANNOTEEERDE AGENDA TRANSPORTRAAD 7 OKTOBER 2004

### 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 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, 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

Tijdens de afgelopen twee Raden is er geen politiek akkoord bereikt. De voornaamste knelpunten zijn:

1. Het al dan niet verplicht oormerken van de opbrengst van de tolheffing voor infrastructuur.
2. De toegestane hoogte van extra heffing ('mark up') voor bijzondere trajecten.
3. De regels voor uitwerking en wijziging van de berekeningsmethode.
4. De korting voor frequente gebruikers.
5. Differentiatiemogelijkheden binnen het gewogen gemiddelde toltarief.

Het compromisvoorstel van het Ierse Voorzitterschap was voor een gekwalificeerde meerderheid van lidstaten, waaronder Nederland, aanvaardbaar maar stuitte op bezwaren van de Europese Commissie die een absolute verplichting wenste tot oormerking van alle tolopbrengsten voor de weginfrastructuur.

Nederlandse inzet

Nederland heeft belang bij een richtlijn die de spelregels voor tolheffing voor een langere periode vastlegt. Het oorspronkelijke voorstel van de Commissie was 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 voorzitterschap zocht tijdens de afgelopen Raad naar een compromis door het schrappen van onderdelen van het voorstel en het invoeren van meer flexibiliteit voor de lidstaten.

Nederland streeft naar een zo duidelijk mogelijke tekst over het oormerken van de tolheffing voor infrastructuur. Het voorstel van het EP is hiervoor een goed uitgangspunt. Nederland is voor beperking van de mark-up (heffing) maar bereid om voor de Brenner een uitzondering te maken. Voorts moet er voldoende zekerheid zijn over de te gebruiken methodologie. Nederland is tegen het voorstel van het EP om externe kosten van slachtoffers, congestie, emissies en geluidhinder (anders dan kosten die direct aan de infrastructuur zijn gerelateerd) door te berekenen. Tot slot is Nederland evenals de Commissie tegen een speciale korting voor frequente gebruikers.

Tot op heden stelde de Europese Commissie zich onwrikbaar op ten aanzien van met name het punt van de verplichte oormerking. Het Nederlandse voorzitterschap heeft goede hoop dat de Europese Commissie zich flexibeler opstelt, zodat een politiek akkoord in het verschiet ligt.

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.

**Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende geharmoniseerde River Information Services op de binnenwateren in de Gemeenschap - algemene oriëntatie**

Doel van het voorstel

Om de binnenvaart in Europa te bevorderen zijn impulsen om de efficiency en de veiligheid van de binnenvaart te verhogen van groot belang. Het RIS concept (River Information Services) levert hier een bijdrage aan. Het

concept betreft een samenhangend pakket aan informatiediensten en afspraken over samenwerking om het verkeers- en vervoersmanagement ten behoeve van de binnenvaart te optimaliseren. Deze diensten kunnen variëren van ondersteuning bij reisplanning (waterstanden, stromingen e.d.), het geven van verkeersinformatie (wachtijden), tot het beter afstemmen van inspecties en het slimmer gebruik maken van statistieken (per route trends ontdekken). Doel van de richtlijn is het oprichten van een Europees kader voor de toepassing van het River Information Services (RIS) concept, om de compatibiliteit en interoperabiliteit tussen de bestaande en nieuwe RIS-systemen op Europees niveau te garanderen en om een doeltreffende interactie tussen de verschillende vaarweginformatiediensten tot stand te brengen. De richtlijn is een zogenoemde kaderrichtlijn. De technische details en normen worden door de Commissie in overleg met de lidstaten, goedgekeurd aan de hand van een comitéprocedure.

#### Huidige stand van zaken

Het voorstel van de Commissie is eind mei 2004 verschenen en onder Nederlands voorzitterschap op ambtelijk niveau besproken in Raadskader. Gestreefd wordt naar het bereiken van een gemeenschappelijke oriëntatie tijdens de Transportraad van 7 oktober 2004.

#### Nederlandse inzet

Nederland kan zich goed vinden in voorliggende voorstel. Op dit moment ligt er nog een aantal problemen bij een beperkt aantal Lidstaten met betrekking tot het toepassingsbereik van de richtlijn en de relatie met de CCR. Verder heeft een aantal landen aangegeven dat ze er de voorkeur aangeven dat de voorgestelde implementatietermijn van de richtlijn wordt opgerekt (is nu 18 maanden). Voor Nederland levert de voorgestelde termijn geen problemen op, maar wij hebben geen bezwaar tegen verlenging van deze termijn.

#### Gevolgen voor Nederland

Nederland heeft de grootste binnenvaartvloot van Europa en heeft dus belang bij het vergroten van de efficiency en veiligheid van de binnenvaart. RIS is belangrijk voor zowel de binnenvaartsector als de overheden. Mede met het oog op de recente uitbreiding van de EU naar Centraal en Oost-Europa, is het van groot belang dat de binnenvaart een nieuwe impuls krijgt om de efficiency en veiligheid te verhogen.

De richtlijn legt een beperkt aantal verplichtingen op aan lidstaten, bijvoorbeeld op het gebied van elektronische navigatiekaarten, elektronisch melden en berichten aan de scheepvaart. Aan deze verplichtingen voldoet Nederland nu al of is op dit moment al bezig met de ontwikkeling of aanpassing ervan conform de RIS-standaarden (elektronische kaarten en berichten aan de scheepvaart). Duidelijk is dat door implementatie van RIS aanzienlijke besparingen kunnen worden gegenereerd bij zowel de overheid als het bedrijfsleven. De verwachting is dat vanaf 2007 de baten hoger zullen zijn dan de kosten, onder andere door het feit dat door RIS de efficiency

op het gebied van het verstrekken van reisinformatie vergroot zal worden en de handhaving en controle geoptimaliseerd.

**Voorstel voor een Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad over de certificering van treinpersoneel belast met de besturing van locomotieven en treinen op het spoorwagennet van de Gemeenschap (Derde spoorpakket)  
- voortgangsrapportage**

Doel van het voorstel

Het voorstel regelt de afgifte van diploma's voor treinmachinisten. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen rijbewijzen en geharmoniseerde aanvullende certificaten voor specifieke locomotieven en treinen en infrastructuur. In eerste instantie regelt de richtlijn de diplomering van het internationale treinverkeer, dus de erkenning tussen lidstaten. De voorgestelde richtlijn zal een kostenverlagend effect op zowel het grensoverschrijdend als het binnenlands vervoer per spoor hebben. Immers aan de huidige praktijk dat tenminste bij iedere landsgrens een machinistenwissel moet plaats vinden, komt met deze richtlijn een einde. In tweede instantie regelt het voorstel de nationale erkenning tussen de verschillende vervoersmaatschappijen in één lidstaat. Hiermee zullen de geharmoniseerde eisen en Europese diploma's voor machinisten ook een goed werkende arbeidsmarkt voor machinisten bevorderen, een markt waarin de machinisten de mogelijkheid hebben om, met erkenning van hun al verworven kwalificaties, over te stappen naar andere vervoerders. Dit voorstel voor een richtlijn voor diploma's voor treinmachinisten is een onderdeel van het derde spoorpakket. Het voorstel vult, na het eerste en tweede spoorpakket, de spooragenda verder in en ondersteunt het in gang gezette hervormingsproces met voorstellen voor het goederenvervoer en internationaal personenvervoer ter stimulering van het spoorvervoer en ter verbetering van de kwaliteit van het spoorvervoer. Het derde spoorpakket bestaat, naast dit richtlijnvoorstel uit de volgende drie voorstellen:

- een voorstel voor een verordening over de kwaliteit van diensten op het gebied van goederenvervoer per spoor
- een voorstel over de rechten van reizigers in het internationale treinverkeer en
- een voorstel over de openstelling van de markt voor personenvervoerdiensten.

Stand van zaken

Reeds onder Iers voorzitterschap is de bespreking van dit voorstel op het niveau van de Raadswerkgroep gestart. Vanwege het belang voor de ontwikkeling van het grensoverschrijdend spoorvervoer en gelet op de omvang en complexiteit van dit voorstel heeft het Nederlands voorzitterschap de behandeling van dit voorstel in de Raadswerkgroep geïntensiveerd. Inmiddels is er op veel eerder discutabele punten overeenstemming bereikt, maar voor een akkoord in de Raad van 7 oktober is het nog te vroeg. Ook moet in dit verband worden opgemerkt dat de definitieve besluitvorming over dit voorstel naar alle waarschijnlijkheid zal afhangen van de besluitvorming over het gehele derde spoorpakket.

Nederlandse inzet

Het Nederlandse voorzitterschap heeft tot nu toe prioriteit gegeven aan het bereiken van overeenstemming in de Raad over het voorstel over diploma's voor treinmachinisten. Een gemeenschappelijk standpunt nog onder Nederlands voorzitterschap is niet haalbaar, omdat het Europees Parlement zijn eerste lezing over het derde spoorpakket niet dit kalenderjaar zal afronden. Wel lijkt voorlopige overeenstemming in de Raad van december (een 'algemene oriëntatie') mogelijk. De behandeling van het voorstel voor een verordening over de kwaliteitseisen voor het goederenvervoer spoor is op grote weerstand gestuit bij de overige Lidstaten en zal daarom onder Nederlands voorzitterschap waarschijnlijk niet kunnen worden afgerond. Mede in het licht van de opvattingen van het Europees Parlement zal gekeken worden welke stappen in dit dossier zinvol zijn. Bij het voorstel voor kwaliteit goederenvervoer is het van belang om vervoerders en infrastructuurbeheerders te prikkelen tot hogere kwaliteit. De 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). Aan de twee overige voorstellen uit het derde spoorpakket voor personenvervoer zal Nederland, mede op grond van de opvattingen van andere lidstaten, geen prioriteit geven.

Gevolgen voor Nederland

Nederland acht geharmoniseerde regelgeving voor de diploma's van machinisten belangrijk voor de ontwikkeling van zowel het goederenvervoer per spoor. In het kader van de spoorwegcorridors, zoals in de corridor Rotterdam/Milaan, is door de vervoerders het belang van een Europese aanpak van diploma's van treinmachinisten onderschreven. De ruimere mogelijkheden van grensoverschrijdende inzet van machinisten hebben een positief effect op de doelmatigheid van het goederenvervoer per spoor. Ook het internationale personenvervoer bijvoorbeeld op de HSL kan zijn voordeel doen met de Europese diploma's van machinisten. Een ander gevolg van dit voorstel is dat het Europese gedeelte van het rijbewijs door een publieke instantie zal moeten worden afgegeven en niet meer door de vervoerders zoals nu het geval is (exameninstituten moeten wel worden erkend door Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW)). Dit betekent mogelijk een nieuwe taak voor de IVW of een verzelfstandigde toezichthouder.

### **Voorstel tot herziening van Richtlijn 91/439/EEG betreffende het rijbewijs - algemene oriëntatie**

Doel van het voorstel

Het betreft een wijziging van de richtlijn rijbewijzen, die beoogt tot een verdere harmonisatie van rijbewijzen in Europa te komen. Hiermee kan geleidelijk een einde gemaakt worden aan de huidige situatie waarin circa 135 verschillende rijbewijsmodellen, voor bromfietsen, motoren of auto's, naast elkaar bestaan. Verdere harmonisatie verhoogt de controleerbaarheid en de fraudebestendigheid. Zo moet het rijbewijs worden uitgegeven in 'creditcard model' en krijgt het de mogelijkheid voor een ingebouwde chip. Ook kan een einde gemaakt worden aan de mogelijkheid dat iemand wiens rijbewijs in het ene land is ingetrokken een nieuw aanvraagt in een ander land. Door het rijbewijs elke tien jaar te laten verlengen, is een beter administratief zicht mogelijk op uitgegeven rijbewijzen. Voorts is de wijziging van de

richtlijn voor de verkeersveiligheid van belang omdat het duidelijker en hogere eisen stelt aan toegang tot/het besturen van diverse typen voertuigen. Ook eisen aan examinatoren zullen geharmoniseerd worden.

#### Stand van zaken

Behandeling van het voorstel is gestart aan het einde van het Ierse voorzitterschap, en voortgezet onder het Nederlandse. In de discussie kwamen vele technische en enkele meer principiële punten naar boven, maar er bestaat een breed gedeelde wil om tot de gewenste harmonisatie te komen. Eén van de meer principiële punten is de vraag of de periodieke verlenging alleen voor nieuwe of ook voor bestaande rijbewijzen moet gaan gelden.

#### Nederlandse inzet

Nederland stuurt als voorzitter aan op overeenstemming in de Transportraad over deze ontwerprichtlijn. Over de voor Nederland belangrijkste punten is reeds in verregaande mate overeenstemming.

#### Gevolgen voor Nederland

Nederland hecht grote waarde aan verbetering van de fraudebestendigheid en de indirect positieve gevolgen op de verkeersveiligheid. In dat licht is het van belang dat nationale overheden de mogelijkheid behouden om de leeftijdsgrenzen voor bromfietsen en lichte motoren binnen een bepaalde marge vast te stellen. Dit geeft Nederland de mogelijkheid om de minimum leeftijd voor lichte motoren op 18 jaar te houden. Periodieke administratieve vernieuwing van het rijbewijs is voor Nederland geen probleem, omdat dit reeds gangbare praktijk is

## **LUCHTVAART**

### **Luchtvaart onderhandelingen tussen de Europese Unie (EU) en de Verenigde Staten (VS)**

#### 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

In Juni 2004 heeft de Commissie het na 6 onderhandelingsrondes bereikte resultaat voorgelegd aan de Raad.

Het is de Commissie 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 markttoegangsrechten 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 Juni Raad heeft niet gestemd over dit tussenresultaat, maar een aantal leden hebben aangegeven dat er op markttoegang onvoldoende bereikt was en dat de Commissie verder diende te onderhandelen om meer te bereiken. Met name het VK wilde meer resultaat op het gebied van vrijheid van vestiging in de VS van dochterondernemingen van EU luchtvaartmaatschappijen. Probleem is ook de markttoegang op London Heathrow. Een tijdelijke uitzonderingspositie voor Heathrow zou daarbij wellicht een mogelijkheid bieden.

De Commissie heeft aangegeven dat onder de huidige omstandigheden het maximale bereikt is en dat verder resultaat niet mogelijk was zonder aanpassing van het mandaat of additionele druk van Europese zijde, bijvoorbeeld door opzeggen van de bilaterale luchtvaartovereenkomsten. Met het uitblijven van een positief signaal van de Raad en om de dreigende patstelling te doorbreken heeft de Commissie aan alle lidstaten verzocht de relevante opzeggingsprocedures op te starten, dan wel geen nieuwe bilaterale akkoorden meer te sluiten met de VS. Daarnaast is de Commissie tot de conclusie gekomen dat met de houding van de Raad er geen uitzicht bestaat op het voldoen aan de Hofuitspraak van November 2002 en dat derhalve de door het Hof geconstateerde inbreuken op Communautaire verplichtingen niet worden opgeheven. Daarop heeft de Commissie besloten tegen 8 lid staten hernieuwde infractieprocedures op te starten en tegen 4 andere lid staten basis infractie procedures te starten/voltoeien.

#### Nederlandse inzet

Aan het Nederlandse Voorzitterschap is de taak om de patstelling in de Raad te doorbreken en een dreigend conflict tussen Raad en de Commissie te overbruggen. Zo dient toch weer een positief perspectief geschapen te worden voor voortgang die kan leiden tot resultaten na de aantreding van de nieuwe Amerikaanse administratie (januari 2005).

Nodig is een benadering van het EU externe luchtvaartbeleid die zekerheid en stabiliteit biedt voor onze internationale partners, goede resultaten en commerciële perspectieven en stabiliteit voor de Europese industrie. Om de betrokkenheid van de industrie in het proces te verbeteren heeft de Commissie een aantal voorstellen gedaan die erg behulpzaam zijn.

Nederland acht het behouden van het huidige pakket van groot belang. Na overleg met de lid-staten en de Commissie lijkt het mogelijk om een aanpak



te ontwikkelen waarbij dit pakket als basis dient voor verdere onderhandelingen, met name op verbetering van het onderdeel convergentie, dat door de meeste landen en de industrie als het belangrijkste punt wordt gezien.

De lastigste punten, “cabotage” en “right of establishment” worden voorlopig naar de toekomst verschoven, maar in plaats daarvan dient een parallel onderhandelingstraject te worden ingesteld waarin de VS en de EU gezamenlijk streven naar resultaten op vrijheid van investering (right of investment). Resultaten van deze onderhandelingen kunnen dan in de loop van de tijd worden toegevoegd aan het basisresultaat.

In feite zijn er momenteel drie opties:

- slechts een beperkt akkoord af sluiten
- voortgaan op basis van het huidige door de Commissie bereikte resultaat
- trachten substantiële toevoegingen te bereiken op het resultaat van de Commissie

Nederland zat inzetten op de tweede optie, voortgaan op basis van het huidige Commissie resultaat. Bij het afsluiten van een beperkt deelakkoord zal teveel van het reeds onderhandelde weer verloren gaan.

#### 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 wil dit resultaat niet verloren laten gaan. Recht van vestiging in de VS en cabotage zijn voor Nederland niet belangrijk. Ook verdere convergentie van beleid en regelgeving is voor Nederland niet nodig, het huidige pakket bevat voldoende. Echter, als dit laatste onderdeel (convergentie) nodig is om het dossier te deblokken steunt Nederland dit van harte.

Opzeggen van de luchtvaartovereenkomst is voor Nederland geen optie aangezien dit een vrijwel onmiddellijk verlies betekent van de antitrust immuniteit voor de Skyteam alliantie.

Nederland ziet als beste optie voortzetting van de besprekingen via de parallelle benadering en op basis van behouden van het huidige pakket. Nederland heeft liever geen beperkte onderhandelingen, maar verwerpt dit niet als terugval positie.

Doorgaan met als doel verder te gaan dan het redelijk bereikbare heeft zeker geen Nederlandse voorkeur, aangezien additionele wensen van de VS vooral het milieu dossier zullen betreffen en de nachtvluchtenproblematiek en dat kan de Nederlandse positie aanmerkelijk schaden. Ook is dan geen oplossing gevonden van de juridische problemen welke met de twee andere opties wel worden bereikt.

#### **Mandaten voor overige luchtvaartonderhandelingen**

Doel van de voorstellen

De Open Skies uitspraak van het Europese Hof van Justitie van 5 november 2002 heeft geleid tot een versnelling van 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 burenen" 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'.

Stand van zaken

Op de Transportraad agenda staan nu geagendeerd de mandaten voor de Commissie om onderhandelingen te starten voor Euro-Mediterrane Luchtvaartovereenkomsten met als test case Marokko 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.

Nederlandse inzet

Opname van genoemde landen in de ECAA overeenkomst valt binnen het reeds afgesproken beleid. Voor Marokko wordt voorgesteld om dit als test case te gebruiken, maar inhoudelijk is het mandaatsvoorstel nog onvoldoende uitgewerkt in de Transportwerkgroep van de Raad. Nederland stelt voor om het mandaat toch te geven model mits de Commissie duidelijk aangeeft dat het gaat om het ontwikkelen van een stapsgewijze benadering waarbij het markttoegangs niveau in de eerste fase een interne open markt Marokko-EU zal zijn, zonder rechten buiten dit gebied.

Voor wat betreft het algemene externe beleid heeft Nederland meer ten principale een sterke voorkeur voor een meer gestructureerde benadering van de externe relaties. Dit wordt gedeeld door de meeste lid-staten. Tijdens recentelijk overleg in de werkgroep heeft ook de Commissie aangegeven dat er een noodzaak bestaat voor een meer gestructureerde aanpak. De Commissie heeft daarom voorgesteld om zogenaamde "templates" op te stellen, modellen van overeenkomsten (en bijbehorende markttoegang) die aan diverse (groepen van) landen kunnen worden voorgelegd. Een voorstel hiertoe zou door het Nederlandse Voorzitterschap en de Commissie gezamenlijk kunnen worden opgesteld ter discussie in de transport werkgroep en vervolgens op de EU bijeenkomst van Directeuren Generaal op 28 Oktober.

Uiteindelijk zal een politiek akkoord bereikt dienen te worden op het beleid met daarin een aantal specifieke landen waarmee onderhandeld dient te worden. Voor Nederland betreft dat in ieder geval de huidige mandaatsvoorstellen ECAA, Marokko, SANZ (Singapore, Australië, Nieuw Zeeland) wellicht uitgebreid met Turkije, Chili, China en India. Tenslotte zal een dergelijk politiek akkoord ook nodig zijn om te helpen het EU-VS dossier te deblokken.

#### 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, zeker in het geval van verdeling van schaarse rechten. Nederland zal daarom deze discussie voeren mede in het licht van de wijze waarop de Commissie omgaat met het dossier EU-VS. Nederland heeft er vertrouwen in dat een politiek compromis bereikt kan worden dat het Europese economische en transportbelang vooruit helpt.