

abcdefgh

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

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum

13 juni 2005

Bijlage(n)

2

Ons kenmerk

DIZ/2005/362

Uw kenmerk

Onderwerp

Geannoteerde agenda voor de Transport, Telecommunicatie en Energieraad op
27juni 2005; onderdeel transport

Geachte voorzitter,

Hierbij stuur ik u mede namens de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
ten behoeve van het Algemeen Overleg op donderdag 23 juni 2005:

- Het verslag van het onderdeel transport van de Transport, Telecommunicatie en
Energieraad van 21 april 2005;
- de geannoteerde agenda van het onderdeel transport van de Transport, Telecom-
municatie en Energieraad op 27 juni 2005;

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs

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

Telefoon 070 – 351 61 71
Telefax 070 – 351 78 95

Bereikbaar met tram 9 hs. Cs)), bus 22 (cs)

**VERSLAG VAN DE TRANSPORTRAAD VAN 21 APRIL 2005 OP BASIS
VAN DE GEANNOTEEERDE AGENDA dd 13 APRIL 2005**

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.

Stand van zaken

Tijdens de Transportraad van oktober 2004 is het wederom, na eerdere pogingen onder Italiaans en Iers voorzitterschap, niet gelukt om tot een politiek akkoord te komen. 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 (zoals bergpassages).
3. De regels voor uitwerking en wijziging van de berekeningsmethode.
4. De korting voor frequente gebruikers.
5. De controle van de Europese Commissie, met name in het geval van nieuwe concessies.
6. Het verdisconteren van Europees geld (TEN-subsidies) in de tolheffing.

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/gebruiksheffingen. Nederland kon zich in dit

oorspronkelijke voorstel van de Commissie redelijk goed vinden, in tegenstelling tot veel andere lidstaten.

Nederland streeft naar een zo duidelijk mogelijke tekst over het oormerken van de tolheffing voor infrastructuur. Nederland is voor beperking van de mark-up (heffing) voor bijzondere trajecten. Nederland is wel bereid om voor de Brenner en een aantal andere bergachtige gebieden een uitzondering te maken. Voorts moet er voldoende zekerheid zijn over de te gebruiken methodologie. Nederland is evenals de Commissie tegen een speciale korting voor frequente gebruikers. Een andere belangrijke punt voor Nederland betreft de controle van nieuwe tolheffingsystemen (waaronder nieuwe concessies) door de Europese Commissie. Van belang is dat de Europese Commissie op eigen initiatief of op verzoek van een Lidstaat snel een eerste oordeel kan geven over de beoogde tolheffingsystemen en tarieven. Deze toetsing vooraf niet mag afdoen aan bevoegdheden van de Europese Commissie in een later stadium. Tenslotte heeft Nederland ingebracht dat Europees (subsidie)geld niet mag worden meegeteld bij de bepaling van de hoogte van de toltarieven.

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

De ontwerp-Richtlijn werd met een kleine wijziging door een gekwalificeerde meerderheid goedgekeurd. De Voorzitter stelde een maximum korting van 13% voor regelmatige gebruikers voor. Daarop kon hij vaststellen, dat een gekwalificeerde meerderheid en de Europese Commissie dit compromis konden aanvaarden.

Het besluit bevat nu de volgende elementen:

Meer mogelijkheden voor tolheffing:

- *tolheffing op alle wegen, niet alleen meer de autosnelwegen;*
- *opdelen van het wegennet in verschillende delen, met verschillende tarieven;*
- *meer variatie van toltarieven mogelijk, naar euroklasse en moment van de dag;*
- *separate behandeling voor concessies, maar volgens dezelfde principes;*
- *tol mag ook rekening houden met rendement op geïnvesteerd kapitaal;*
- *mark up voorgesteld van 25% voor TEN-prioriteiten in de bergen (niet alleen Brenner basistunnel, maar ook tunnel Lyon-Turijn en Pyreneën); mark up in stedelijke zones niet in het besluit opgenomen;*

- *erkenning dat bij enkele zeer grote infrastructuur-projecten, zoals de bruggen in Denemarken/Zweden, een kortingsregeling voor frequente gebruikers nodig is inclusief spelregels daarvoor;*
- *“earmarking” via de formule van het EP, dat wil zeggen “earmarking” als sterke aanbeveling (inclusief NL recital over goed onderhoud), en geen juridisch afdwingbare tekst.*

Meer controle op de vaststelling van de tol:

- *gehandhaafd blijft dat alleen de infrastructuurkosten in de heffingsgrondslag van tol mogen worden opgenomen (en niet de externe kosten);*
- *vaststelling van tol op basis van historische kosten;*
- *reeds afgeschreven kosten mogen niet in de berekening voorkomen;*
- *“core elements” voor de berekening van de tol (dit komt in de richting van een volledig uitgewerkte methodologie);*
- *duidelijker dat tolvariatie niet mag leiden tot hogere opbrengsten (inclusief correctie-mechanisme als dat toch gebeurt)*
- *mechanisme voor CIE om vooraf de tolberekening te kunnen controleren;*
- *kortingsregels voor “frequent users”/regionale gebruikers; onder strenge voorwaarden en onder controle van de CIE is een maximale korting mogelijk tot 13%;*
- *Europese subsidies moeten worden uitgezonderd van de tolberekening: niet eerst geld krijgen van EU en dan op basis van dat geld tol gaan heffen (tenzij bij bepaling van de hoogte van de Europese subsidie reeds rekening is gehouden met toekomstige tolontvangsten).*

- **Voorstel van het Europees Parlement en de Raad voor een verordening over compensatie bij niet-naleving van contractuele kwaliteitseisen voor diensten op het gebied van goederenvervoer per spoor Goederenvervoer (derde spoorpakket)**

- **Stand van zaken**

Doel van het voorstel

Dit voorstel maakt deel uit van het Derde Spoorpakket. De Europese Commissie beoogt met dit voorstel de kwaliteit en betrouwbaarheid van spoorgoederenvervoerdiensten te verbeteren. Door de nog geringe concurrentie tussen spoorgoederenvervoerders hebben deze in veel gevallen een dominante marktpositie ten opzichte van de verladers. Verladers zijn daardoor niet altijd in staat om gewenste afspraken te maken over compensatie en gevolgschade in geval van te late aflevering van de goederen. De nu voorgestelde verordening moet een prikkel zijn voor de spoorgoederenvervoerders om hogere kwaliteit te leveren.

In het voorstel worden spoorgoederenvervoerders en hun klanten verplicht om afspraken te maken over de kwaliteit van de dienstverlening en moeten spoorgoederenvervoerders hun klanten compensatie betalen indien deze kwaliteitsafspraken (bijvoorbeeld bij verlies of beschadiging van de goederen of door vertraging) niet worden nagekomen. Ook gevolgschade door het niet tijdig afleveren van goederen moet worden vergoed. Het voorstel legt bepaalde compensatiebedragen vast maar

de spoorgoederenvervoerder en de klant kunnen met elkaar afspreken om de compensatiebedragen te verhogen, bijvoorbeeld in het geval dat de waarde van de goederen hoger is dan de maximumvergoeding.

Andere verplichtingen die uit het voorstel voortvloeien zijn de compensatie bij gebrekkige informatie over vertragingen en bij annulering van treinen door de spoorwegonderneming dan wel de klant en de verplichte monitoring van de kwaliteit van dienstverlening.

Indien de infrastructuur-beheerder verantwoordelijk is voor de omstandigheden die ertoe hebben geleid, dat de spoorgoederenvervoerder op grond van deze verordening verplicht is compensatie te betalen aan de klant, dan kan de spoorgoederenvervoerder dit bedrag verhalen op de infrastructuurbeheerder.

Stand van zaken

Tijdens de behandeling van dit voorstel in de Raadswerkgroepen is naar voren gekomen dat een groot aantal lidstaten negatief ten opzichte van het voorstel staat. In algemene zin is men van mening dat kwaliteitsverbetering bereikt moet worden door marktwerking en niet door afgedwongen compensatieregelingen. De afgelopen tijd is geen voortgang geboekt op het dossier en het is dan ook nog niet rijp voor een politiek akkoord en staat geagendeerd als 'stand van zaken'.

Alle Nederlandse spoorgoederenvervoerders en hun Europese koepelorganisaties staan sterk negatief tegenover het voorstel. De opinie bij de Nederlandse verladers is wisselend. De UIRR (International Union of combined Road-Rail transport companies) is wel positief.

In het Europees Parlement lijkt een meerderheid te bestaan voor een beperkte duur van de verordening: na drie jaar zou de verordening moeten worden ingetrokken dan wel de noodzaak ervan opnieuw moeten worden bezien.

Commissaris Barrot heeft bovendien aangegeven in navolging van het Europees Parlement te hechten aan besluitvorming over het derde spoorpakket als geheel.

Nederlandse inzet

Nederland is geen voorstander van de verordening in haar huidige vorm omdat de voorgestelde compensaties vooral zullen leiden tot meer bureaucratie en niet tot kwaliteitsverbetering. Kwaliteitsverbetering moet worden bereikt door betere marktwerking en niet door afgedwongen compensaties. Het standpunt van het Europees Parlement kan worden afgewacht waarna bezien kan worden of eventueel alternatieve benaderingen nodig zijn zoals akkoorden tussen commerciële partijen op vrijwillige basis. De discussie over dit onderwerp mag niet leiden tot vertraging in de uitwerking van het politiek akkoord over het rijbewijs machinisten.

Gevolgen voor Nederland

Het voorstel kan aanzienlijke administratieve lasten voor internationale spoorgoederenvervoerders met zich meebrengen. Het voorstel heeft raakpunten met het nationale aansprakelijkheidsrecht, het nationale vervoersrecht en de internationale bepalingen in COTIF. Gezien het internationale karakter van het Nederlandse spoorgoederenvervoer heeft Nederland vooral belang bij internationale uniformiteit. Die uniformiteit wordt geboden door COTIF die een groter gebied bestrijkt dan de EU. Het is belangrijk dat een uniforme internationale aanpak wordt gewaarborgd.

Het voorstel kan eveneens financiële gevolgen hebben voor Prorail omdat spoorgoederenvervoerders kunnen proberen om claims van verladers vanwege vertragingen bij Prorail neer te leggen.

Verslag

De Voorzitter bracht dit onderwerp niet ter discussie, omdat de lidstaten eerder al hadden aangegeven bindende regelgeving niet nodig te vinden. Daarnaast refereerde hij aan de negatieve uitkomst van de stemming in de transportcommissie van het EP, waarmee het voorstel van tafel was.

- **Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het internationale treinverkeer.**
 - **Oriënterend debat**

Doel van het voorstel

Dit voorstel maakt deel uit van het Derde Spoorpakket.

De Europese Commissie constateert een afname in de internationale treindiensten in Europa, met name vanwege de concurrentie door goedkope luchtvaartmaatschappijen en acht het daarom noodzakelijk de kwaliteit van deze diensten te verbeteren door middel van de voorliggende ontwerpverordening die een pakket regels voor het versterken en verbeteren van de rechten en verplichtingen van reizigers in het internationale spoorvervoer voorstelt.

Het voorstel bevat onder meer regels over de toegang tot informatie, het sluiten van de vervoerovereenkomst, de aansprakelijkheid van spoorwegondernemingen, schadevergoeding aan de reiziger, vergoeding in geval van vertraging, het vervoer van personen met verminderde mobiliteit, de kwaliteit van de vervoerdienst en de afhandeling van klachten.

Stand van Zaken

Uit de onderhandelingen in de Raadswerkgroep is gebleken dat dit dossier nog niet rijp is voor een politiek akkoord in de komende Raad. In plaats daarvan zal aan de hand van een aantal van tevoren vastgestelde vragen een oriënterend debat plaatsvinden.

Deze vragen zullen betrekking hebben op:

- De inhoud van dit instrument in relatie tot COTIF/CIV (Convention relative aux transports internationaux ferroviaires/ Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages).
- De al dan niet onbeperkte aansprakelijkheid in relatie tot bijvoorbeeld terroristische aanslagen.
- De reikwijdte van de verordening Dit gaat over de vraag of de verordening betrekking heeft op lange afstand sneltreinen en HST vervoer alleen, met inbegrip van de grote stations die door deze verbinden worden aangedaan, of ook op regionaal (grensoverschrijdend) vervoer, met inbegrip van de haltes die door deze treinen worden bediend.

Inzet Nederland

Het voorstel beoogt een aantal onderwerpen te regelen, dat ook in de CIV wordt geregeld. Nederland zet zich ervoor in om te voorkomen dat voor een bepaalde situatie de CIV en de beoogde verordening op hetzelfde moment een verschillend effect hebben. Rechtsonzekerheid dient te worden voorkomen.

Daar waar het toepassingsbereik van de CIV en de beoogde verordening gelijk zijn acht Nederland het wenselijk om in de beoogde verordening niet af te wijken van de CIV of in de beoogde verordening te verwijzen naar de toepasselijkheid van de CIV. Het voorstel biedt wel de mogelijkheid aanvullende bepalingen te stellen die niet in de CIV worden geregeld.

Nederland is tegen onbeperkte aansprakelijkheid voor de vervoerders, ook voor schade die het gevolg is van terroristische aanslagen. Bovendien is Nederland ook tegen een onbeperkte aansprakelijkheid van de vervoerder voor indirecte (gevolg-) schade.

Ten aanzien van de reikwijdte zet Nederland zich ervoor in dat het voorstel zich richt op lange afstand (grensoverschrijdend) vervoer.

Gevolgen voor Nederland

Het voorstel brengt aanzienlijke administratieve lasten voor internationale spoorvervoerders met zich mee. Het heeft raakpunten met het nationale aansprakelijkheidsrecht, het nationale vervoersrecht en het bestaande systeem van klachtenafhandeling in de Wet Personenvervoer.

In internationaal verband heeft Nederland de COTIF geratificeerd. Bovendien zijn veel van de onderwerpen al geregeld door de sector zelf, al dan niet door middel van gezamenlijke afspraken tussen vervoerders uit verschillende landen. Daarnaast zijn in de concessie met HSA afspraken vastgelegd over diverse onderwerpen uit de verordening.

Volgens het voorstel dient er een nationale instantie te worden aangewezen die onafhankelijk toezicht houdt op de uitvoering van de verordening.

Verslag

In een tafelronde spraken de lidstaten zich unaniem uit voor overname van de COTIF/CIV regels teneinde conflicten – en dus juridische onzekerheid – tussen dit verdrag en een eventuele Verordening te vermijden. Aanvullende regels, bijvoorbeeld met betrekking tot treinpassagiers met verminderde mobiliteit en toegang tot reserveringssystemen, bleken welkom.

De Voorzitter concludeerde dat de Raad:

- *COTIF/CIV als basis wenst (en wellicht d.m.v. een uitvoeringsverordening in Gemeenschapsrecht geïmplementeerd wenste te zien);*
- *het toepassingsbereik wil beperken tot internationale treinen;*
- *de aansprakelijkheid wenst te beperken tot door de spoorwegonderneming veroorzaakte schade;*
- *extra regels m.b.t. trein passagiers met verminderde mobiliteit toejuicht.*

Intermodaal vervoer

- **Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot instelling van het tweede Marco Polo-programma voor de toekenning van communautaire financiële bijstand om de milieuprestaties van het vrachtvervoersysteem te verbeteren (“Marco Polo II”)**
 - **Gedeeltelijke algemene oriëntatie**

Doel van het voorstel

De voornaamste doelstellingen van het stimuleringsprogramma Marco Polo II zijn het verminderen van congestie op de wegen, het verbeteren van de milieuprestaties van het gehele vervoersysteem en het bevorderen van intermodaal vervoer om zodoende bij te dragen aan een efficiënt en duurzaam transportsysteem.

Marco Polo II kent vijf soorten acties:

- modal shiftacties: ondersteuning aan het starten van nieuwe vrachtvervoersdiensten buiten het wegtransport die op de middellange termijn levensvatbaar moeten zijn;
- katalysatoracties: ondersteuning aan het starten van vrachtvervoersdiensten of – faciliteiten van strategisch Europees belang;
- gemeenschappelijke leeracties: stimulering van samenwerking op de vrachtlogistiekmarkt;
- “Motorways of the Sea”: ondersteuning aan acties die specifiek gericht zijn op (een modal shift naar) short sea shipping (kustvaart);
- transportbesparingsacties: ondersteuning aan acties die productielogistiek integreren in de transportlogistiek.

Stand van Zaken

Het voorzitterschap streeft naar een gedeeltelijk akkoord over het voorstel, dat wil zeggen een akkoord over de tekst maar – in afwachting van een akkoord over de Financiële Perspectieven - niet over de hoogte van het budget. (Commissie vraagt € 740M).

Inzet Nederland

In het algemeen steunt Nederland initiatieven op het terrein van intermodaal vervoer die een duurzaam vervoerbeleid bevorderen, zoals Marco Polo. De nieuwe acties op het gebied van zeesnelwegen en transportbesparing passen goed binnen het Nederlandse beleid: short sea shipping is een prioriteit en binnen Nederland loopt sinds enkele jaren het programma Transportbesparing.

Akkoord met de voorliggende tekst, echter Nederland en zes andere lidstaten hebben een voorbehoud gemaakt bij het vastleggen van een kwantitatieve doelstelling voor modal shift. Acceptatie van dit artikel nu zou druk leggen op de onderhandelin-

gen over de Financiële Perspectieven en bij een uiteindelijk lager budget dan voorgesteld zou die doelstelling vervolgens ook moeilijk of niet meer haalbaar zijn.

Gevolgen voor Nederland

Nederland profiteert in hoge mate van het huidige Marco Polo programma en verwacht dat in het meer uitgebreide Marco Polo II programma ook te zullen doen.

Verslag

Naast het knelpunt dat bestond ten aanzien van de kwantitatieve doelstelling voor modal shift waren een aantal landen van mening dat de subsidiedrempels in het voorstel te hoog waren. Het Voorzitterschap bleek voor beide nog openstaande punten een goed compromis op tafel te hebben gelegd. Hoewel Commissaris Barrot aangaf dat de lagere drempelwaarden voor projecten veel kleine, niet haalbare voorstellen zou uitlokken, bleek ook hij met compromis van het Voorzitterschap te kunnen leven.

Voor wat betreft de problemen van de "Groep van zes" met de kwantitatieve doelstelling in Art. 1 (die financiële consequenties heeft), benadrukte de Voorzitter dat een verklaring van de Raad analoog aan de oplossing gevonden in het PROGRESS dossier, uitkomst kon bieden. De verklaring bepaalt dat de Raad een partieel akkoord heeft bereikt over de verordening uitgezonderd de financiële paragraaf in art. 11, en tevens dat de discussie over de overige artikelen heropend kan worden n.a.v. de uitkomst van de Financiële Perspectieven (en uiteraard n.a.v. de opinie van het EP). Dit bleek voor alle lidstaten acceptabel.

- **Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad inzake de tenuitvoerlegging van de stationeringfase en de exploitatiefase van het Europees programma voor radionavigatie per satelliet.**
 - **Gedeeltelijke algemene oriëntatie**

Doel van het voorstel

Het onderhavige voorstel betreft het begroten van de financiële middelen voor de stationering van de satellieten (€ 500 mln) en een - in de jaren afnemende - bijdrage in de te verwachten exploitatietekorten (totaal € 500 mln voor de jaren 2008 – 2011). Op basis van deze bedragen wordt onderhandeld (in 2005) met de toekomstige concessiehouder over het uiteindelijke concessiecontract.

Hoewel de rechtsbasis (art. 156 EG) voor het programma gelijk is gebleven, is gekozen voor een separate budgetlijn vanwege de mate van ontwikkeling van het programma, de noodzakelijke transparantie voor een goed beheer en de duidelijkheid voor de toekomstige concessiehouder. Galileo wordt hiermee dus uit het TEN programma gehaald.

Stand van zaken

Na het besluit over de tenuitvoerlegging van de stationerings- en operationele fase dat de Transportraad in december 2004 heeft genomen ligt nu aan de Transportraad het bijbehorende financiële voorstel voor. Het voorzitterschap streeft naar een ge-

deeltelijk akkoord over het voorstel, dat wil zeggen een akkoord over de tekst maar – in afwachting van een akkoord over de Financiële Perspectieven - niet over de hoogte van het budget.

De Raad kan zich derhalve alleen uitspreken over het voorstel Galileo in een aparte budgetlijn onder te brengen.

Inzet Nederland

Nederland is voorstander van een separate budgetlijn voor Galileo op basis van dezelfde grondslag als de TENSs, waarbij de transparantie en beheersbaarheid wordt vergroot.

Gevolgen voor Nederland

Aan vrijwel alle randvoorwaarden van Nederland voor verdere ontwikkeling en uitvoering van het Galileo-project is voldaan. Nederland handhaaft daarom de kritisch positieve houding ten aanzien van het project.

Nederland blijft alert op mogelijke inrichting van het systeem voor militaire toepassingen met bijbehorende kostenverhogingen. Nederland blijft eveneens alert op een perspectiefvolle participatie van het Nederlandse bedrijfsleven in de bouw en het gebruik van Galileo.

Verslag

Stond uiteindelijk als A-punt op de agenda en is als zodanig aangenomen.

Luchtvaart

- **Externe luchtvaart relaties**

a) Onderhandelingen EU-VS over een luchtvaartakkoord - Informatie van de Commissie

Stand van zaken

De Europese Commissie wil zo snel mogelijk een akkoord bereiken met de VS over een Open Aviation Area (OAA), nadat dit in juni 2004 is mislukt. Commissaris Barrot zal terugmelden van zijn bezoek aan Washington op 21 en 22 maart waar hij de mogelijkheden om te komen tot hervatting van de onderhandelingen met de VS heeft besproken.

Nu ook de VS voorzichtig positief staan tegenover nieuwe besprekingen lijkt een gefaseerd akkoord voor het einde van dit jaar tot de mogelijkheden te behoren, echter op voorwaarde dat de lidstaten het pakket ditmaal dragen.

Inzet Nederland

Nederland steunt de Commissie en heeft tijdens het Nederlandse voorzitterschap getracht een akkoord dichterbij te brengen. Er bleek echter onvoldoende steun bij de lidstaten en de luchtvaartsector. Het economische belang bij een akkoord voor de sector is echter groot en lidstaten én sector beginnen zich dit te realiseren. Nederland kan zich vinden in de twee fasen benadering die de Commissie voorstaat als daarmee het doel bereikt kan worden en is van mening dat een constructieve en pragmatische opstelling nodig is om tot een door beide partijen aanvaardbaar resultaat te komen.

Gevolgen voor Nederland

Een OAA schept nieuwe mogelijkheden voor de KLM-Air France (niet in de laatste plaats ten aanzien van financiering en schaalvergroting). Concreet betekent een OAA dat KLM-Air France geen luchtvaartpolitieke belemmeringen zal ondervinden.

Het achterwege blijven van een resultaat kan op termijn negatieve gevolgen hebben voor het open skies verdrag tussen Nederland en de VS. De Commissie heeft namelijk onlangs een inbreukprocedure tegen Nederland opgestart met als inzet het opzeggen van de open skies. De procedure is een drukmiddel van de Commissie om een meer coöperatieve opstelling te krijgen.

Verslag

Commissaris Barrot deed verslag van zijn reis naar minister Mineta in maart j.l. waaruit bleek dat de VS bereid is de onderhandelingen weer op de starten. Diverse lidstaten gaven aan de Commissie te steunen in haar activiteiten om een akkoord (in twee fasen) te bereiken. Het Verenigd Koninkrijk gaf aan dit onderwerp actief voor te zetten.

b) Mededeling van de Commissie: Ontwikkelen van een agenda voor een extern luchtvaartbeleid van de Gemeenschap.

c) Mededeling van de Commissie: Een gemeenschappelijk burgerluchtvaartbeleid met de Volksrepubliek China: versterken van samenwerking en openen van markten.

d) Mededeling van de Commissie: Een kader voor de ontwikkeling van relaties met de Russische Federatie op het terrein van luchtvaart.

- Presentatie van de Commissie

Doel van de voorstellen

Met de mededeling heeft de Commissie een strategische benadering gepresenteerd voor de ontwikkeling van het externe aspect van de interne luchtvaartmarkt. De Commissie wil in 2010 een gemeenschappelijk luchtruim met de buurlanden gecre-

eerd hebben, te beginnen met de Mediterrane landen en de landen langs de Oostgrens van de Unie.

Vervolgens wil de Commissie op korte termijn onderhandelingen starten met als doel het bereiken van akkoorden in belangrijke mondiale regio's.

Hiertoe vraagt de Commissie in twee voorstellen om een mandaat voor het starten van onderhandelingen met respectievelijk de Volksrepubliek China en de Russische Federatie.

Stand van zaken

De Commissie zal de recent gepubliceerde voorstellen inzake China en Rusland presenteren aan de Raad.

Inzet Nederland

Nederland zal deze discussie voeren mede in het licht van de wijze waarop de Commissie omgaat met het dossier EU-VS, dat de allergrootste prioriteit heeft. Naast de communautaire onderhandelingen met de VS is het van groot belang dat de Commissie voortgaat met de zogenaamde horizontale onderhandelingen, teneinde bestaande bilaterale verdragen te amenderen met EU clausules. De Commissie heeft laten zien hier goede resultaten te kunnen boeken. Alvorens de pijlen op weer nieuwe doelen te richten verdient het aanbeveling dat Commissie en Lidstaten de huidige trajecten tot een goed einde brengen, inclusief de onderhandelingen met de buurlanden van de EU, zoals Marokko en de Balkan landen, waarvoor de Commissie mandaten heeft ontvangen. In de Communicatie over de externe betrekkingen dient de wijze van samenwerking tussen Commissie en Lidstaten nader te worden uitgewerkt, teneinde gezamenlijk vast te kunnen stellen wat de gemeenschappelijke belangen zijn, hoe die het beste kunnen worden behartigd en hoe de inzet van de vooralsnog onmisbare bilaterale instrumenten met de communautaire instrumenten kan worden gecombineerd.

Gevolgen voor Nederland

Op langere termijn wordt van een communautaire aanpak richting derde landen meerwaarde verwacht voor zowel de Gemeenschap als de individuele lidstaten. Zolang als tal van landen nog vasthouden aan het bilaterale stelsel en markttoegang niet vanzelfsprekend is kleven er echter ook risico's aan een communautaire aanpak. Bijvoorbeeld wanneer communautaire onderhandelingen lang duren en Nederland in de tussentijd niet voor de eigen belangen kan opkomen, of wanneer communautaire onderhandelingen leiden tot beperkte rechten die vervolgens tussen verschillende EU carriers moeten worden verdeeld. Het Nederlandse belang vereist in de transitiefase naar een geliberaliseerde en genormaliseerde luchtvaartsector daarom een zorgvuldige en pragmatische aanpak, waarin gebruik van communautaire en bilaterale instrumenten hand in hand kunnen gaan.

Verslag

Commissaris Barrot beperkte zich in een presentatie tot de hoofdlijnen van de mededelingen.

Aan de transportraad van 27 juni zal het Voorzitterschap hierover Raadsconclusies voorleggen.

- **Voorstel van het Europees Parlement en de Raad voor een verordening over informatie aan luchtvaartpassagiers over de operating carrier en over communicatie van veiligheidsinformatie door lidstaten.**
 - **Algemene oriëntatie**

Doel van het voorstel

De Europese Commissie is met dit voorstel gekomen naar aanleiding van het luchtvaartongeluk met de Egyptische luchtvaartmaatschappij Flash Air in 2004. Het voorstel heeft twee doelstellingen. Allereerst voorziet het voorstel in een informatieplicht van touroperators aan reizigers over de luchtvaartmaatschappij die de vlucht gaat uitvoeren. Deze informatie dient verschaft te worden bij de reservering van een vlucht. Indien er wijzigingen optreden dan dient dat terstond aan de reizigers te worden vermeld. Ten tweede is in het voorstel opgenomen dat lidstaten informatie over de veiligheid van luchtvaartmaatschappijen aan elkaar en aan de Europese Commissie dienen door te geven. De Europese Commissie stelt op grond hiervan een geconsolideerde lijst samen van luchtvaartmaatschappijen (niet-EU carriers) die op basis van technische veiligheidscriteria zijn geweerd van luchthavens.

Stand van zaken

Het voorstel staat geagendeerd voor een algemene oriëntatie.

Nederlandse inzet

Nederland ondersteunt in algemene zin het versterken van de passagiersrechten. Nederland is echter wel van mening dat eerst onderzocht moet worden of de doelstellingen van het voorstel gerealiseerd kunnen worden door marktmechanismen of dat extra regelgeving noodzakelijk is. Zo bestaat er voor de informatieplicht om passagiers te informeren over de luchtvaartmaatschappij reeds een systeem van vrijwillige commitments. Nederland staat positief tegenover informatie - uitwisseling van veiligheidsaspecten tussen lidstaten en de Commissie maar is afhoudend tegenover de publicatie van deze informatie. De Europese Commissie krijgt namelijk niet het recht om Europees brede maatregelen te nemen tegen luchtvaartmaatschappijen die op de, door de Europese Commissie gepubliceerde, lijst staan. Dit kan in de praktijk betekenen dat luchtvaartmaatschappijen, ondanks dat ze op deze lijst staan, toch in Europa kunnen vliegen.

Gevolgen voor Nederland

De informatieplicht over de operating carrier richting passagiers wordt tot nu toe vervuld door middel van vrijwillige commitments. Het overdragen van de informatie vindt plaats op de contactmomenten tussen de passagier en uitvoerende operator voordat de vlucht aanvangt (reservering, check-in, boarding). De nieuwe verordening verplicht de operator echter om bij wijzigingen de passagier direct te informeren, op ieder moment. Het feit dat naast de bovengenoemde momenten er geen contact is met de passagier, betekent dat operators extra administratieve kosten maken om de passagier te kunnen traceren en op de hoogte te brengen. Wat betreft de informatieplicht over veiligheidsaspecten aan andere lidstaten en de Europese

Commissie, verwerft de Commissie niet het recht om Europees brede maatregelen te nemen tegen luchtvaartmaatschappijen die op de door haar gepubliceerde lijst staan.

Verslag

De Voorzitter introduceerde een nieuw recital met de strekking dat deze verordening lidstaten er niet van weerhoudt om op nationaal niveau een kwaliteitslabel te introduceren voor luchtvaartmaatschappijen op basis van veiligheidseisen én andere eisen. Daarnaast wordt de Commissie opgeroepen om in het verslag over de verordening ook in te gaan op de mogelijkheid om zo'n label op gemeenschapsniveau in te voeren. Nederland trok de wachtreserve in omdat de administratieve lasten voor de sector beperkt blijven en Nederland een akkoord – mede met het oog op de belangen van de consument - niet in de weg wilde staan. Het voorstel werd uiteindelijk met unanimititeit aangenomen.

- **Voorstel van het Europees Parlement en de Raad over de rechten van minder mobiele reizigers reizende per vliegtuig**
 - **Presentatie van de Commissie**

Doel van het voorstel

Het voorstel geeft passagiers met een beperkte mobiliteit het recht op een bepaald niveau van diensten op alle luchthavens van de Gemeenschap, ongeacht met welke maatschappij er gevlogen wordt. Deze diensten (in het algemeen te omschrijven als het vervoer en begeleiding op de luchthaven zelf en alles wat daarmee samenhangt) moeten gratis worden geleverd. In het voorstel wordt de luchthaven verantwoordelijk voor het organiseren en betalen van de diensten. Deze kosten kan de luchthaven weer doorberekenen aan de luchtvaartmaatschappijen. Het voorstel geldt voor alle vluchten vanaf alle EU- luchthavens en vluchten vanaf non-EU luchthavens naar EU bestemmingen met EU carriers.

Stand van zaken

De Commissie zal het voorstel presenteren.

Nederlandse inzet

Nederland staat in algemene zin positief tegenover het opnemen van de rechten van personen met beperkte mobiliteit in het gemeenschapsrecht en het vaststellen van een verantwoordelijke instantie voor deze diensten. In de huidige Nederlandse situatie betalen zowel de luchthaven alsmede de maatschappij waarmee gevlogen wordt beiden een gedeelte van de kosten. Volgens het voorstel van de Commissie kunnen alle kosten worden doorberekend aan de luchtvaartmaatschappijen die gebruik maken van de luchthaven, proportioneel aan het aantal passagiers dat vervoerd wordt op de betreffende luchthaven door die maatschappijen. Hiermee waarborgt de Europese Commissie dat *alle* maatschappijen een deel van de kosten betalen, ongeacht het aantal personen met beperkte mobiliteit dat door hen vervoerd wordt (en wordt het non-discriminatieprincipe gewaarborgd). Nederland kan zich in deze gedachte vinden maar zou wel graag zien dat andere marktpartijen, zoals bijvoorbeeld

de luchthaven zelf, betrokken worden in de verdeling van de kosten, aangezien het niet opportuun is alleen de luchtvaartmaatschappijen voor de gemaakte kosten verantwoordelijk te stellen.

Verder is de uiteindelijke invulling niet geheel duidelijk aangezien luchthavens de uitvoering aan derden (en ook de luchtvaartmaatschappijen) over kunnen laten. Wat dit in de praktijk zal betekenen is nog onduidelijk.

Gevolgen voor Nederland

Nederlandse luchthavens en luchtvaartmaatschappijen voldoen in principe al aan de geldende aanbevelingen en de 'code of good conduct' van de Europese burgerluchtvaartorganisatie (ECAC) welke met dit voorstel geformaliseerd wordt. De grootste verandering is het aanwijzen van de luchthaven als eerste verantwoordelijke voor de dienst. Hiervoor zal wellicht voor de regionale luchthavens een langer implementatietraject nodig zijn dan voor Schiphol.

Verslag

Behandeling beperkte zich tot een presentatie van het voorstel door Commissaris Barrot.

Diversen

- a) **Veiligheid in het spoorwegvervoer**
 - **Verzoek van de Belgische delegatie**

Verslag

Na een toelichting van de Belgische delegatie onderstreepte de Europese Commissie het belang van het onderwerp. Daarbij wees zij op de komende richtlijn beveiliging logistieke keten. Er vond geen discussie plaats.

- b) **Veiligheid van passagiers in nachtbusen (bussen waar zitplaatsen 's nachts worden omgebouwd tot ligplaatsen)**
 - **Verzoek van de Deense delegatie**

Verslag

Na een toelichting door de Deense delegatie, deed deze een oproep tot verdere actie, wellicht een verbod van het gebruik van dit soort busen in de EU. De Europese Commissie onderkende het probleem en zei toe de zaak te zullen bestuderen.

GEANNOTEEERDE AGENDA VOOR DE TRANSPORTRAAD VAN 27 JUNI 2005

Landvervoer

Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende het rijbewijs

- Politiek akkoord

Doel van het voorstel

Het betreft een wijziging van de richtlijn rijbewijzen, die beoogt tot een verdere harmonisering van rijbewijzen in Europa te komen. Hiermee zal geleidelijk een einde worden gemaakt aan de huidige situatie waarbij in de Unie circa 135 verschillende rijbewijsmodellen naast elkaar bestaan. Verdere harmonisering verhoogt de controlebaarheid en de fraudebestendigheid; zo moet het rijbewijs worden uitgegeven als ‘creditcard model’ en bevat het de mogelijkheid voor een ingebouwde chip. Ook zal een einde worden gemaakt aan de huidige mogelijkheid dat iemand wiens rijbewijs in een Lidstaat is ingetrokken in een andere Lidstaat een nieuw exemplaar kan aanvragen. Door het rijbewijs elke tien jaar te laten verlengen zal administratief meer zicht worden verkregen op de uitgegeven exemplaren. Voorts is de wijziging van de richtlijn van belang voor de verkeersveiligheid, aangezien duidelijkere en hogere eisen worden gesteld aan de toegang tot - en het besturen van diverse typen voertuigen. Tenslotte zullen door het voorliggende voorstel de eisen aan examinatoren worden geharmoniseerd.

Stand van zaken

Tijdens de Transportraad van 7 oktober 2004 is, onder Nederlands voorzitterschap, reeds een algemene oriëntatie bereikt. Het Europees Parlement heeft inmiddels zijn positie in eerste lezing bepaald. Tijdens de Transportraad van 27 juni zal getracht worden te komen tot een politiek akkoord dat snel en ongewijzigd door het Europees Parlement aangenomen kan worden.

De onderhandelingen tussen Raad en Europees Parlement verlopen momenteel voorspoedig. Punt van discussie betreft de vervanging van *bestaande* rijbewijzen. Andere punten waarover wordt gesproken tussen Raad en Europees Parlement zijn: de minimum-leeftijd voor bestuurders van bromfietsen en motoren en de maximumgewichten voor motorhomes, respectievelijk auto's met aanhangers waarmee nog met een “gewoon” B-rijbewijs mag worden gereden.

Nederlandse inzet

Nederland ondersteunt het voorstel van het Europees Parlement om *bestaande* rijbewijzen binnen 20 jaar te vervangen gezien de voordelen op het gebied van handhaving en fraudebestrijding. De vervanging van *bestaande* rijbewijzen ligt echter voor een aantal landen erg lastig. In het kader van een compromis zou Nederland kunnen instemmen met het vasthouden aan het huidige raadsstandpunt (zoals vastgelegd in de algemene oriëntatie, bereikt tijdens de Transportraad van oktober 2004), namelijk alleen een geldingstermijn (van 10 jaar) voor *nieuwe* rijbewijzen.

Voor Nederland is het wel essentieel dat, in het kader van de verkeersveiligheid, de minimum leeftijd voor de lichte motor op 18 jaar gehouden kan worden en de minimum leeftijd voor de bromfiets desgewenst verhoogd kan worden naar 17 of 18 jaar.

Het voorstel van het Europees Parlement om het mogelijk te maken om voertuigen tot 4250 kg met een “gewoon” B-rijbewijs te besturen is voor Nederland een groot probleem. Nederland is van mening dat de grens op 3500 kg moet blijven. Dit is consistent met de Europese eisen voor het rijden met bestelwagens en van belang voor de verkeersveiligheid. Voor het besturen van voertuigen boven de 3500 kg zal men een rijbewijs C 1 moeten behalen. Voor combinaties van auto en aanhanger (bijvoorbeeld caravan) is de voorgestelde 4250 kg wel aanvaardbaar, mits gekoppeld aan een verplichte training of examen.

Gevolgen voor Nederland

Nederland hecht grote waarde aan verbetering van de fraudebestendigheid van het rijbewijs en de

(in-)directe 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.

Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de rechten en plichten van reizigers in het internationale treinverkeer (derde spoorpakket) - Stand van zaken

Doel van het voorstel

Dit voorstel maakt deel uit van het Derde Spoorpakket.

De Europese Commissie constateert een afname in de internationale treindiensten in Europa, met name vanwege de concurrentie door goedkope luchtvaartmaatschappijen. Daarom acht zij het noodzakelijk de kwaliteit van deze diensten te verbeteren door middel van de voorliggende ontwerpverordening. Het voorstel bevat een pakket regels voor het versterken en verbeteren van de rechten en verplichtingen van reizigers in het internationale spoorvervoer voorstelt, onder meer op het gebied van de toegang tot informatie, het sluiten van de vervoerovereenkomst, de aansprakelijkheid van spoorwegondernemingen, schadevergoeding aan de reiziger, vergoeding in geval van vertraging, het vervoer van personen met verminderde mobiliteit, de kwaliteit van de vervoerdienst en de afhandeling van klachten.

Stand van Zaken

Naar aanleiding van de unanieme uitspraak van de Transportraad in april dat de verordening zo veel mogelijk dient aan te sluiten bij COTIF/CIV¹, heeft het Voorzitterschap een nieuwe tekst gepresenteerd waarin grote delen van COTIF/CIV in de verordening worden geïntegreerd.

¹ (Convention relative aux transports internationaux ferroviaires/Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages)

De controversiële bepaling dat de vervoerder aansprakelijkheid voor schadegevallen tot € 220.000 niet kan uitsluiten of begrenzen werd echter als artikel in de tekst gehandhaafd. Dit is een hard punt voor de Europese Commissie omdat zij vindt dat COTIF reizigers te weinig bescherming biedt.

Voor schadegevallen boven dat bedrag is de spoorwegonderneming niet aansprakelijk indien de reiziger zelf schuld heeft. Een verschil van mening met de Commissie betreft de reikwijdte van de verordening. Het Voorzitterschap heeft naar aanleiding van de wens van de meerderheid van de lidstaten tijdens de Transportraad van april, gekozen voor beperking tot internationale treinen (i.t.t. internationale passagiers).

D.w.z. dat voor een passagier Brussel-Heiloo het trajectgedeelte in een internationale trein (Brussel-Amsterdam) onder de Verordening zal vallen. Het gedeelte dat hij/zij met een lokale trein aflegt valt er niet onder. Op deze wijze wordt voorkomen dat kleine, lokale maatschappijen en stations aan de verplichtingen van de verordening moeten voldoen. Het betekent echter ook dat alle passagiers op die internationale trein de bescherming van de verordening genieten, ook als zij slechts een binnenlands traject afleggen.

Voorts bleek de verplichting reserveringssystemen open te stellen voor andere spoorwegmaatschappijen een probleem voor veel delegaties waaronder Nederland. Een aantal spoorwegmaatschappijen heeft daarin namelijk om commerciële redenen reeds grote investeringen gedaan, terwijl de vruchten daarvan nu met concurrenten zouden moeten worden gedeeld. De plicht om samen te werken in een op te zetten centraal reserveringssysteem ligt eveneens controversieel, omdat nog onduidelijk is in hoeverre kleine lokale operators hieraan dienen te gaan voldoen. Het Voorzitterschap heeft het punt geagendeerd als voortgangsrapportage, omdat het dossier nog onvoldoende is voorbereid voor een vruchtbaar debat.

Inzet Nederland

Het voorstel beoogt een aantal onderwerpen te regelen, dat ook in de CIV wordt geregeld. Daarmee wordt CIV omgezet in Gemeenschapsrecht, waardoor reizigers hun gelijk eenvoudig juridisch kunnen afdwingen, hetgeen nu niet het geval is. Nederland wil CIV volgen om juridische tegenstrijdigheden te voorkomen.

Het voorstel biedt wel de mogelijkheid aanvullende bepalingen te stellen die niet in de CIV worden geregeld, zoals specifieke bepalingen rond compensatie bij vertragen en terugbetaling van de ticketprijs en regels voor personen met verminderde mobiliteit, kaartverkoop/reserveringssystemen en verschaffing van reisinformatie.

Nederland is tegen het onbeperkt aansprakelijk stellen van vervoerders, ook voor schade die het gevolg is van terroristische aanslagen. Bovendien is Nederland tegen een onbeperkte aansprakelijkheid van de vervoerder voor indirecte (gevolg-) schade. Het voorzitterschapsvoorstel om aansprakelijkheid voor gevolgschade te limiteren tot € 5.500 is een stap in de goede richting.

Ten aanzien van de reikwijdte steunt Nederland de door het voorzitterschap gekozen benadering, te weten beperking tot lange afstand grensoverschrijdende treinen en hoofdspoorwegstations (door lidstaten aan te wijzen).

Gevolgen voor Nederland

Het voorstel brengt aanzienlijke administratieve lasten voor internationale spoorvervoerders met zich mee. Deze kunnen worden beperkt door het voorstel zo veel als mogelijk in overeenstemming met het al bestaande – door Nederland geratificeerde - COTIF/CIV te brengen. Daarmee worden bovendien strijdigheden met het nationale aansprakelijkheidsrecht, het nationale vervoersrecht en het bestaande systeem

van klachtenafhandeling in de Wet Personenvervoer vermeden. Bovendien zijn veel van de onderwerpen al geregeld door de sector zelf, al dan niet door middel van gezamenlijke afspraken tussen vervoerders uit verschillende landen. Daarnaast zijn in de concessie met HSA afspraken vastgelegd over diverse onderwerpen uit de verordening. Volgens het voorstel dient er een nationale instantie te worden aangewezen die onafhankelijk toezicht houdt op de uitvoering van de verordening.

Luchtvaart

Externe luchtvaart relaties

a) Mededeling van de Commissie: Ontwikkeling van de agenda voor het externe luchtvaartbeleid van de Gemeenschap - Conclusies van de Raad

Doel van de voorstellen

Met de mededeling heeft de Commissie een strategische benadering gepresenteerd voor de luchtvaartbetrekkingen met derde landen. De Commissie wil in 2010 een gemeenschappelijk luchtruim met de buurlanden gecreëerd hebben, te beginnen met de Mediterrane landen en de landen langs de Oostgrens van de Unie. Daarnaast wil de Commissie op korte termijn onderhandelingen starten met als doel het bereiken van akkoorden in belangrijke mondiale regio's.

Stand van zaken

De door de Transportraad aan te nemen conclusies moeten de basis gaan vormen van verbeterde samenwerking tussen lidstaten en de Europese Commissie. Het is voorzien dat de Commissie zich staande de vergadering verbindt aan de conclusies. Een discussiepunt met de Commissie betreft de implementatie van de in de Raadsconclusies genoemde Verordening 847/2004 inzake onderhandelingen over en de uitvoering van overeenkomsten betreffende luchtdiensten tussen lidstaten en derde landen. Voor Nederland en andere lidstaten is het van belang dat de Commissie deze verordening niet te restrictief interpreteert en het daarmee voor lidstaten bijzonder moeilijk, zo niet onmogelijk maakt om bilaterale luchtvaartverdragen met derde landen te amenderen en te continueren. De Commissie zal in de Raad een verklaring afleggen waarmee zij de lidstaten op dit punt gerust wil stellen. De conceptverklaring die inmiddels door de Commissie is opgesteld wordt door Nederland en ook een aantal andere lidstaten onvoldoende geacht om de zorgen weg te nemen. De Commissie lijkt bereid om de verklaring te versterken. Nederland heeft vooralsnog het studievoorbehoud bij de conclusies gehandhaafd en zal dit pas opheffen als er een verklaring van de Commissie komt die voldoende vertrouwen geeft.

Inzet Nederland

Nederland zet in op een verklaring van de Commissie waarin zij ten aanzien van de toepassing van verordening 847/2000 het belang onderstreept van continuering en verdere ontwikkeling van de bilaterale luchtvaartrelaties. Ook is belangrijk dat de Commissie in de Raad aangeeft dat een pragmatische benadering wordt gevolgd,

waarbij ook voorlopige toepassing van bilaterale akkoorden op langere termijn mogelijk blijft.

In het algemeen zal Nederland de discussie over extern luchtvaartbeleid voeren mede in het licht van de wijze waarop de Commissie omgaat met het dossier EU-VS, dat de allergrootste prioriteit heeft. Naast de communautaire onderhandelingen met de VS is het van groot belang dat de Commissie voortgaat met de zogenaamde horizontale onderhandelingen, teneinde bestaande bilaterale verdragen te amenderen met EU clausules, zoals met Chili nu als eerste gebeurt. De Commissie heeft laten zien hier goede resultaten te kunnen boeken. Alvorens de pijlen op weer nieuwe doelen te richten verdient het aanbeveling dat Commissie en Lidstaten de huidige trajecten tot een goed einde brengen, inclusief de onderhandelingen met de buurlanden van de EU, zoals Marokko en de Balkan landen, waarvoor de Commissie mandaten heeft ontvangen.

Gevolgen voor Nederland

Op langere termijn wordt van een communautaire aanpak richting derde landen meerwaarde verwacht voor zowel de Gemeenschap als de individuele lidstaten. Zolang tal van landen nog vasthouden aan het bilaterale stelsel en markttoegang niet vanzelfsprekend is kleven er echter ook risico's aan een communautaire aanpak. Bijvoorbeeld wanneer communautaire onderhandelingen lang duren en Nederland in de tussentijd niet voor de eigen belangen kan opkomen, of wanneer communautaire onderhandelingen leiden tot beperkte rechten die vervolgens tussen verschillende EU carriers moeten worden verdeeld. Het Nederlandse belang vereist in de transitiefase naar een geliberaliseerde en genormaliseerde luchtvaartsector daarom een zorgvuldige en pragmatische aanpak, waarin gebruik van communautaire en bilaterale instrumenten hand in hand kunnen gaan.

- b) = Voorstel voor een besluit van de Raad inzake de ondertekening en de voorlopige toepassing van de Overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap en de Republiek Chili inzake bepaalde aspecten van luchtdiensten**
- = Voorstel voor een besluit van de Raad inzake de sluiting van de Overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap en de Republiek Chili inzake bepaalde aspecten van luchtdiensten**
- Aanneming**

Doel van de voorstellen

De Europese Commissie vraagt goedkeuring van de lidstaten om een gemeenschapsakkoord af te sluiten met Chili op bepaalde aspecten van luchtdiensten.

Stand van zaken

De overeenkomst met Chili - waarin een aantal bepalingen vastgelegd in bilaterale overeenkomsten van lidstaten met Chili terzijde worden geschoven - geldt als test case. De vraag is of deze overeenkomst met Chili een Gemeenschapsakkoord moet worden (met ratificatie alleen door de Raad) of een Gemengd Akkoord (waarna ook alle lidstaten apart moeten ratificeren). De Commissie is sterk voor

een Gemeenschapsakkoord. Uit pragmatisch oogpunt pleit er veel voor die oplossing. Een flink aantal landen aarzelt echter uit vrees voor mogelijke precedentwerking. Om deze precedentwerking te vermijden hebben de Raad en de Commissie een gemeenschappelijke verklaring opgesteld waarin is vastgelegd dat het voorliggende Raadsbesluit geen verschuiving van bevoegdheden tussen lidstaten en Commissie met zich meebrengt of nieuwe bevoegdheden aan de Gemeenschap toekent.

Inzet Nederland

Het dossier is in belangrijke mate verbonden met het dossier raadsconclusies inzake extern luchtvaartbeleid (tevens geagendeerd voor deze Transportraad. De gemeenschappelijke verklaring spreekt over een pragmatisch aanpak, dat wil zeggen een gemeenschapsakkoord voor de ondertekening van horizontale akkoorden en gemengde ondertekening (ook door lidstaten) voor bredere akkoorden zoals EU-VS. Er is hier mogelijk gevaar voor verdere competentie overdracht. De voorgestelde gemeenschappelijke verklaring beperkt op politiek niveau het risico daarop. Dit is een stap in de goede richting.

Luchtvaartonderhandelingen EU – VS **- Informatie van de Commissie** **- Uitwisselen standpunten**

Stand van zaken

De Europese Commissie wil zo snel mogelijk een akkoord bereiken met de VS over een Open Aviation Area (OAA), nadat dit in juni 2004 is mislukt. Tijdens het bezoek van Commissaris Barrot aan Washington (op 21 en 22 maart) is gebleken dat ook de VS bereid is om de onderhandelingen opnieuw te starten. De Raad heeft steun uitgesproken voor hervatting van de onderhandelingen en de Commissie geadviseerd door te gaan met technische besprekingen met de VS ter voorbereiding van een formele onderhandelingsronde. De Commissie zal tijdens de Transportraad de stand van zaken toelichten.

Inzet Nederland

Nederland steunt de Commissie en heeft tijdens het Nederlandse voorzitterschap getracht een akkoord dichterbij te brengen. Er bleek echter onvoldoende steun bij de lidstaten en de luchtvaartsector. Het economische belang bij een akkoord voor de sector is echter groot en de lidstaten én de sector beginnen zich dit te realiseren. Nederland kan zich vinden in de twee fasen benadering die de Commissie voorstaat als daarmee het doel bereikt kan worden en is van mening dat een constructieve en pragmatische opstelling nodig is om tot een door beide partijen aanvaardbaar resultaat te komen.

Gevolgen voor Nederland

Een OAA schept nieuwe mogelijkheden voor de KLM-Air France (niet in de laatste plaats ten aanzien van financiering en schaalvergroting). Concreet betekent een OAA dat de alliantie KLM-Air France geen luchtvaartpolitieke belemmeringen zal ondervinden.

Het achterwege blijven van een resultaat kan op termijn negatieve gevolgen hebben voor het open skies verdrag tussen Nederland en de VS. De Commissie heeft namelijk onlangs een inbreukprocedure tegen Nederland opgestart met als inzet het opzeggen van de open skies. De procedure is een drukmiddel van de Commissie om een meer coöperatieve opstelling te krijgen.

Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake een communautaire vergunning voor luchtverkeersleiders (“ATCO Licence”)

- Politiek akkoord

Doel van het voorstel

De huidige fragmentatie van het Europese luchtruim vormt een grote belemmering voor een efficiënter gebruik van beschikbare capaciteit. Ondanks internationale regelgeving vanuit ICAO en EUROCONTROL hebben diverse studies aangetoond dat deze fragmentatie zich uitstrekt tot de door lidstaten gehanteerde opleidingseisen en de wijze van vergunningverlening aan luchtverkeersleiders. Vanuit het perspectief van de totstandkoming van een gemeenschappelijk Europees luchtruim met een zo hoog mogelijk niveau van veiligheid, dient gekomen te worden tot harmonisatie van de vergunning voor luchtverkeersleiders. Het voorstel levert een belangrijke aanvulling op het in 2004 in werking getreden wetgevend kader voor de Single European Sky.

Het voorstel stelt de voorwaarden vast voor toegang tot en uitoefening van het beroep van luchtverkeersleider en is van toepassing op kandidaten voor een vergunning van leerling-luchtverkeersleider en op luchtverkeersleiders die werken bij een verlener van luchtverkeersdiensten die hoofdzakelijk aan burgerluchtverkeer verkeersdiensten verleent.

Stand van zaken

Tijdens de Transportraad van 9-10 december 2004 is, onder Nederlands voorzitterschap, reeds een algemene oriëntatie bereikt. Het Europees Parlement heeft inmiddels zijn positie in eerste lezing bepaald. Tijdens de Transportraad van 27 juni zal getracht worden te komen tot een politiek akkoord dat snel en ongewijzigd door het Europees Parlement aangenomen kan worden. Het enige openstaande punt in de onderhandelingen tussen de Raad en het Europees Parlement betreft de voorwaarden waaronder een luchtverkeersleider uit lidstaat A aan de slag kan gaan in lidstaat B. Het Europees Parlement wenst hierover een rechtspositioneel aspect (arbeidsvoorwaarden) op te nemen in de richtlijn. Hoewel dit aspect formeel gezien niet thuis hoort in de richtlijn omdat deze gaat over de harmonisatie van het brevet van luchtverkeersleiders en het bij tewerkstelling van een luchtverkeersleider gaat om een vaste arbeidsrelatie (en dus de arbeidsvoorwaarden gelden van het land waarin de arbeid wordt verricht), is de Raad wel bereid om het Europees Parlement tegemoet te komen in de vorm van het opnemen van het punt in een recital.

Nederlandse inzet

Nederland is voorstander van een geharmoniseerd systeem voor de vergunningverlening aan luchtverkeersleiders. Deze richtlijn zal bijdragen aan de veiligheid in het

luchtverkeer maar zal mogelijk ook een aanzet geven tot grotere mobiliteit van luchtverkeersleiders. Nederland kan zich vinden in de gekozen benadering met betrekking tot het Europees Parlement.

Gevolgen voor Nederland

Deze richtlijn draagt bij aan de veiligheid in het luchtverkeer, ook in Nederland, en vergroot de kansen op de Europese arbeidsmarkt voor Nederlandse luchtverkeersleiders.

Sloopschepen

- Op verzoek van Nederland geagendeerd

Nederland zal onder agendapunt “diversen” aandacht vragen voor de problematiek van het milieuverantwoord en veilig slopen van schepen en zal lidstaten oproepen mee te werken om het lopende proces tot vaststelling van mondiale, verplichtende maatregelen over dit onderwerp te bespoedigen.

De problematiek van het milieuverantwoord en veilig slopen is actueel nu per april 2005 mondiale regels van kracht zijn geworden over het versneld uitfaseren van enkelwandige olietankers. Dit zal betekenen dat er in de komende jaren een toenemende behoefte zal zijn aan sloopcapaciteit. De mondiale regels over versneld uitfaseren van enkelwandige olietankers zijn op initiatief van de EU tot stand gekomen, eerder waren binnen de EU al dergelijke maatregelen van kracht naar aanleiding van de ongelukken in Europa met de olietankers Erika en Prestige.

Mondiaal wordt de problematiek van sloopschepen in een zogenaamde Joint Working Group bestaande uit de IMO (Internationale Maritieme Organisatie), de ILO en de Conventie van Basel besproken. Doel is om de aanpak op dit terrein tussen de drie organisaties te coördineren. In EU-verband zal ook in de komende Milieuraad van 24 juni aandacht zijn voor de problematiek.

EU-OPS

- Diversen punt (informatie van het voorzitterschap)

Het voorzitterschap zal informatie verstrekken over de te volgen procedure met betrekking tot de afronding van het dossier EU-OPS (harmonisatie van technische voorschriften en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart). Op dit dossier is tijdens de Transportraad van 9-10 december 2004 al een gedeeltelijk politiek akkoord bereikt. Over de laatste technische details is nu ook overeenstemming bereikt. De vertalingen zijn echter pas in september gereed en daarom wordt nu voorgesteld het dossier eind 2005 als A-punt te agenderen opdat het in het voorjaar van 2006 van kracht zou kunnen worden.

Digitale Tachograaf

- Diversen punt (informatie van de Europese Commissie)

Mogelijk zal de Commissie aangeven geen concessies te willen doen met betrekking tot de invoeringsdatum van de digitale tachograaf.