

# Ministerie van Verkeer en Waterstaat

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

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
28 september 2005	2
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DIZ/2005/582	-
Onderwerp	
Geannoteerde agenda voor de Transport, Telecommunicatie en Energieraad op 6 oktober 2005; onderdeel transport	

Geachte voorzitter,

Hierbij stuur ik u, mede namens de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, ten behoeve van het Algemeen Overleg op woensdag 5 oktober 2005:

- Het verslag van het onderdeel Vervoer van de Vervoer, Telecommunicatie en Energieraad van 27 juni 2005;
- De geannoteerde agenda van het onderdeel Vervoer van de Vervoer, Telecommunicatie en Energieraad op 6 oktober 2005;

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs

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

Telefoon 070 - 351 6171  
Fax 070 - 351 7895

## TRANSPORTRAAD VAN 6 OKTOBER 2005

Zoals toegezegd tijdens het AO van 23 juni j.l. vindt u hieronder in het kort de Nederlandse inzet op de belangrijkste van deze Transportraad.

De Raad kenmerkt zich voor het onderdeel Vervoer door een beperkte agenda. Naast enkele debatten staat er slechts een punt geagendeerd voor besluitvorming. Dit betreft het punt **rechten van minder mobiele luchtvaartpassagiers**. De verwachting is dat hierover zonder veel discussie een akkoord bereikt kan worden. Tijdens de behandeling in de Raadswerkgroep heeft Nederland zich ingezet voor het beleggen van de verantwoordelijkheid voor het leveren van de diensten aan minder mobiele reizigers bij een centraal orgaan. In de voorliggend tekst is die verantwoordelijkheid belegd bij de luchthaven waarbij er echter op aandringen van o.m. Duitsland en Frankrijk een mogelijkheid bestaat tot het uitbesteden van de uitvoering van deze dienst aan luchtvaartmaatschappijen of andere partijen. Dit is een aanvaardbaar compromis.

Een meer uitgebreide bespreking zal gevoerd worden over het dossier **markttoegang spoor: richtlijn liberalisering internationaal spoorreizigersvervoer (derde spoorpakket) en verordening openbaar vervoer over het spoor en de weg**. Lidstaten krijgen voor het eerst de kans om op politiek niveau hun standpunten naar voren te brengen. Het voorstel tot liberalisatie van het internationaal spoorreizigersvervoer maakt deel uit van het derde spoorpakket. Het voorstel is mede gedaan ter invulling van afspraken die met het Europees Parlement zijn gemaakt bij de totstandkoming van het tweede spoorpakket. Bij de eerste behandeling in de Raadswerkgroep bleek een meerderheid van de lidstaten positief over het voorstel. Ik ben geen voorstander van dit voorstel. Indien ook in de Raad blijkt dat de meerderheid van de Lidstaten mee gaat met de Commissie zal ik mij bij de verdere onderhandelingen er voor hard maken dat het voorstel zo min mogelijk leidt tot aanpassingen van het in Nederland gekozen systeem van “concurrentie om het spoor” en dat de verruiming van de mogelijkheid voor cabotage geen inbreuk maakt op de exclusieve rechten van bestaande concessies die volgens het principe van “concurrentie om het spoor” in lijn met bestaande regelgeving op dit gebied zijn verkregen.

Onder voorwaarden steun ik op hoofdlijnen het voorstel van de Commissie voor de verordening openbare dienstverplichting. Met de Wet Personenvervoer 2000 (WP 2000), is reeds geanticipeerd op de verordening door openbare aanbesteding voor bus, tram, metro en regionaal spoor verplicht te stellen.

Op het dossier **externe betrekkingen burgerluchtvaart** zal, afhankelijk van de (technische) besprekingen eind september, de Commissie aan de Raad vragen akkoord te gaan met de start van formele onderhandelingen met de VS om vervolgens zo snel mogelijk een akkoord te kunnen bereiken over een Open Aviation Area (OAA). Nederland kan hiermee instemmen.

Tevens zal de Commissie informatie verstrekken over de stand van zaken met betrekking tot de luchtvaartonderhandelingen met andere derde landen.

Het kabinet heeft er voor gekozen zich in te zetten voor de vestiging van de **Galileo Supervisory Authority (GSA)** in Nederland. Ten behoeve daarvan is inmiddels een bidbook naar de Europese transportministers gestuurd. Hoewel niet als discussiepunt geagendeerd, zal ik, indien opportuun, aandacht vragen voor de Nederlandse kandidatuur.

Naar verwachting zal tijdens een lunchdiscussie over **luchtvaartveiligheid** de zogenaamde ‘zwarte lijst’ aan de orde komen. Ik ben voorstander van een Europese lijst met vliegverboden maar hecht veel waarde aan de criteria die ten grondslag liggen aan vermelding op zo'n lijst. Nederland is daarom actief betrokken bij de totstandkoming van de criteria. Het is daarnaast tevens van belang dat lidstaten de bevoegdheid houden om een vliegverbod tegen een onderneming, die niet op de Europese lijst staat, in te stellen ingeval er een urgent veiligheidsrisico is, waaraan de passagiers niet kunnen worden blootgesteld.

## GEANNOTEEERDE AGENDA

### Landvervoer

#### Toegang spoorvervoersmarkt

- **Voorstel voor een richtlijn tot wijziging van richtlijn 91/440 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen van de Gemeenschap (liberalisering spoorpersonenvervoer/3<sup>e</sup> spoorpakket).**
- **Herzien voorstel voor een verordening inzake openbaar vervoerdiensten (weg- en spoor)**
- Gedachtewisseling

#### Doel van het voorstel

In de Raad zal gesproken worden over zowel het voorstel tot liberalisering van het spoorpersonenvervoer als de herziening van de verordening inzake openbaar vervoerdiensten (weg – en spoor). Dit vanwege de relatie tussen beide voorstellen op het gebied van de organisatie van het spoorreizigersvervoer.

Het voorstel tot liberalisatie van het internationaal spoorreizigersvervoer maakt deel uit van het derde spoorpakket. Het voorstel is gedaan ter invulling van afspraken die met het Europees Parlement zijn gemaakt bij de totstandkoming van het tweede spoorpakket. In die afspraken is tussen het Europees Parlement en de lidstaten overeengekomen het internationale spoorreizigersvervoer uiterlijk in 2010 te liberaliseren. Bovendien geeft het voorstel invulling aan het EU-Witboek “Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen”.

De richtlijn heeft tot doel het opzetten van een concurrerende internationale lange afstand treindiensten aantrekkelijker te maken. Zij breidt de mogelijkheid om internationale diensten uit te voeren uit tot alle spoorwegondernemingen in plaats van alleen samenwerkingsverbanden (de huidige situatie). Bovendien introduceert zij de mogelijkheid om binnenlandse reizigers mee te nemen in internationale treinen (cabotage).

Alle internationale treindiensten zullen onder de richtlijn liberalisering spoorreizigersvervoer vallen. Bepaalde verbindingen kunnen echter worden uitgevoerd onder een openbaar dienstcontract waarvoor afwijkende bepalingen gelden en de liberalisatie beperkt is. Het kader hiervoor wordt geboden door het zogenaamde artikel 3ter in de richtlijn en de verordening inzake openbaar vervoerdiensten.

Het voorstel voor een verordening inzake openbaar vervoerdiensten beoogt een transparant kader te bieden voor de toekenning en compensatie van vervoerscontracten. Het voorstel geeft invulling aan de uitkomsten van het Altmarkarrest van 2003 waarin werd vastgesteld dat de concurrentieregels van de interne markt ook van toepassing zijn op openbaar vervoer.

In de verordening wordt vastgelegd dat in beginsel openbaar vervoerdiensten openbaar aanbesteed dienen te worden. Echter, hierop zijn uitzonderingen mogelijk, met name voor regionaal en lange afstand spoor waarvoor onderhandse gunning mogelijk is. In het

algemeen geldt dat bij onderhandse gunning van een openbaar vervoerdienst aan een interne exploitant, deze niet mee mag dingen met openbare aanbestedingen buiten dat grondgebied. Zowel bij aanbesteding als bij gunning dient een openbaar dienstcontract te worden opgesteld waarin op transparante wijze wordt vastgelegd wat de prestaties van de exploitant zullen zijn en welke overheidsbijdrage hier tegenover staat. In de verordening worden verder regels vastgesteld voor de berekening van financiële compensaties aan exploitanten van openbaar vervoer. Deze moeten overeenkomen met de werkelijke kostprijs van de diensten plus een redelijke winst. Wanneer deze regels worden nageleefd zijn overheden niet langer verplicht compensaties bij de Commissie aan te melden op grond van regels inzake staatssteun.

#### Stand van zaken

Het liberaliseringvoorstel is op 12 september j.l. voor het eerst besproken in de Raadswerkgroep. Daar bleek een groot aantal lidstaten ronduit positief over het voorstel. Voor de meeste lidstaten, waaronder Nederland, bleek een parallelle behandeling met het voorstel inzake openbaar vervoerdiensten essentieel. Het voorzitterschap zal aan dit verzoek gevolg geven maar heeft aangegeven gezamenlijke besluitvorming niet noodzakelijk te vinden. De behandeling van het voorstel voor openbaar vervoerdiensten zal binnenkort starten.

Tijdens de Transportraad zal een gedachtewisseling plaatsvinden waarbij de discussie over de openbaar vervoerdiensten zich zal beperken tot de spoorwegcomponent.

#### Nederlandse inzet

Ik ben geen voorstander van het voorstel liberalisering internationaal spoorreizigersvervoer. Indien ook in de Raad blijkt dat de meerderheid van de Lidstaten mee gaat met de Commissie zal ik mij bij de verdere onderhandelingen er voor hard maken dat het voorstel zo min mogelijk leidt tot aanpassingen van het in Nederland gekozen systeem van "concurrentie om het spoor" en dat de verruiming van de mogelijkheid voor cabotage geen inbreuk maakt op de exclusieve rechten van bestaande concessies die volgens het principe van "concurrentie om het spoor" in lijn met bestaande regelgeving op dit gebied zijn verkregen.

In eerste reactie en in afwachting van de benodigde uitwerking in de Raadswerkgroepen, steunt Nederland onder voorwaarden op hoofdlijnen het voorstel van de Commissie voor de verordening openbare dienstverplichting. Met de Wet Personenvervoer 2000 (WP 2000), is reeds geanticipeerd op de verordening door openbare aanbesteding voor bus, tram, metro en regionaal spoor verplicht te stellen.

Nederland zet in op het instandhouden van de WP2000 en de afspraken die daarover met de Tweede Kamer zijn gemaakt. Nederland wil -indien mogelijk - op onderdelen strengere regelgeving dan de verordening voorstelt, met name voor wat betreft het regionale spoor. Nederland is voorstander van concurrentie op het regionale spoor, terwijl volgens de conceptverordening zowel het landelijke als het regionale spoor onderhands gegund mag worden. Voorwaarde voor instemming door Nederland is dat mogelijke knelpunten met de WP2000 ondervangen worden, waaronder de overgangstermijnen voor de ingangsdatum van de aanbestedingsplicht voor metro/tram en uitzonderingsmogelijkheden voor met name innovatie.

### Gevolgen voor Nederland

Het voorstel tot liberalisering van het internationaal spoorvervoer betekent dat spoorvervoerders in concurrentie grensoverschrijdende diensten kunnen gaan aanbieden. Bovendien krijgen de vervoerders het recht om, bij het uitvoeren van een internationale dienst, personen te vervoeren tussen stations in één lidstaat (cabotagerecht). Voor verbindingen die onder een openbaar dienstcontract worden uitgevoerd gelden afwijkende bepalingen waarbij de liberalisatie beperkt is.

Met de WP2000 heeft Nederland vooruit gelopen op de verordening openbaar vervoerdiensten en is de aanbestedingsverplichting reeds vastgelegd. Indien de Nederlandse inbreng tot resultaat leidt, zal de verordening waarschijnlijk weinig gevolgen hebben voor de Nederlandse regelgeving.

## **Luchtvaart**

### **Externe relaties luchtvaart**

#### **a) Relatie EU-VS: Open Aviation Area** - stand van zaken

#### 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. Ook de VS lijkt voorzichtig bereid 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. Een laatste technische bespreking tussen de Commissie en de VS heeft plaatsgevonden van 13 tot en met 15 september j.l..

De Commissie zal tijdens de Transportraad de resultaten daarvan toelichten, waarna zal moeten blijken of er voldoende steun is in de Raad om de formele onderhandelingen te hervatten.

#### 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.

Nederland zal indien de Commissie daar om vraagt - instemmen met het starten van formele onderhandelingen.

### 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 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.

**b) Relaties andere derde landen**  
- stand van zaken

Stand van zaken

Met de mededeling 'Een luchtvaartbeleid van de Gemeenschap ten aanzien van haar burens' 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. Ten behoeve hiervan heeft de Commissie brede, verticale onderhandelingsmandaten gevraagd voor onder meer China, Rusland, India, Chili en Australië. De Raad moet deze mandaten nog toekennen.

Horizontale onderhandelingen, teneinde bestaande bilaterale akkoorden te amenderen met EU clausules, vinden momenteel plaats of zijn al afgesloten met een groot aantal derde landen. De volgende horizontale akkoorden zullen als hamerstuk worden afgedaan: Libanon, Azerbeidzjan, Kroatië, Bulgarije en Georgië.

Tijdens de Raad zal de Commissie een overzicht geven van de voortgang.

Inzet Nederland

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.

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.

Daarnaast is het van belang dat de Commissie voortgaat met de horizontale onderhandelingen.

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 moeten gaan.

### **Voorstel van het Europees Parlement en de Raad over de rechten van minder mobiele luchtvaartpassagiers.**

- Algemene oriëntatie

#### Doel van het voorstel

Het voorstel geeft passagiers met een beperkte mobiliteit het recht op dienstverlening, zoals vervoer en begeleiding, op alle luchthavens van de Gemeenschap, ongeacht met welke maatschappij er gevlogen wordt. De diensten moeten gratis worden geleverd. In het voorstel wordt de luchthaven verantwoordelijk voor het organiseren van de diensten. De kosten van de diensten kunnen aan alle luchtvaartmaatschappijen doorberekend worden. 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

Het voorzitterschap streeft naar een algemene oriëntatie op de Raad. Een eventueel punt van discussie betreft nog de mogelijk voor grote luchtvaartcarriers om de diensten voor minder mobiele luchtvaartpassagiers zelf te verlenen, in plaats van een centrale rol voor de luchthavens. Met name Duitsland en Frankrijk zijn voorstander van een dergelijke opt-out voor grote carriers. Met behulp van het Engelse voorzitterschap is een compromis gevonden, waarin de luchthaven nog steeds verantwoordelijk wordt gehouden voor het leveren van de dienst aan de gehandicapte reizigers, maar de mogelijkheid bestaat, al dan niet op verzoek van een luchtvaartmaatschappij of andere partij, tot het uitbesteden van deze dienst aan luchtvaartmaatschappijen of andere partijen.

#### Nederlandse inzet

Tijdens de behandeling in de Raadswerkgroep heeft Nederland zich ingezet voor het beleggen van de verantwoordelijkheid voor het leveren van de diensten aan minder mobiele reizigers bij een centraal orgaan. Nederland zou kunnen instemmen met het compromisvoorstel zoals het er nu ligt.

#### 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. Indien luchtvaartmaatschappijen of andere partijen de dienst zouden willen verlenen moet hierover door de luchthaven, in samenspraak met de luchthavengebruikers, een besluit worden genomen.

## **Diversen**

Op de Raad staan een groot aantal diverse punten geagendeerd als ‘informatie van de Commissie’.

## **Luchtvaartveiligheid**

Naar aanleiding van recente incidenten in de luchtvaart zal de Europese Commissie enkele initiatieven aankondigen die de luchtvaartveiligheid moeten bevorderen.

Zo zal zij nog actiever inzetten op de totstandkoming van een operationele communautaire zwarte lijst en op een vliegverbod in het gehele EU luchtruim voor luchtvaartmaatschappijen die op die lijst staan. Nederland is voorstander van een op duidelijke criteria gebaseerde Europese lijst met vliegverboden en is daarom actief betrokken bij de totstandkoming van deze criteria. Tevens is het voor Nederland van belang dat lidstaten de bevoegdheid houden om een vliegverbod tegen een onderneming, die niet op de Europese lijst staat, in te stellen ingeval er een urgent veiligheidsrisico is, waaraan de passagiers niet kunnen worden blootgesteld.

Daarnaast zal de Commissie informatie verschaffen over mogelijke uitbreiding van de bevoegdheden van het Europese agentschap voor Luchtvaartveiligheid (EASA).

## **Beveiliging burgerluchtvaart (security)**

Op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart zal de Commissie ingaan op haar voorstel voor de wijziging van de huidige verordening inzake burgerluchtvaartbeveiliging (vo 2320/02). De herziening heeft als voornaamste doel een onderscheid aan te brengen tussen de hoofdlijnen van de security regels die openbaar zijn en de uitwerkingsregels die niet altijd openbaar worden gemaakt.

Daarnaast wordt de herziening aangegrepen om de systematiek van de verordening te verhelderen en te komen tot een verdere harmonisering van security voorschriften in Europa, vooral op het gebied van vrachtvervoer.

## **Richtsnoeren staatssteun luchtvaartsector**

Recentelijk heeft de Commissie een mededeling uitgebracht over richtsnoeren voor staatssteun voor regionale luchthavens en maatschappijen vertrekkende van regionale luchthavens. Directe aanleiding van de mededeling is de ongeoorloofde steun die de

regionale Belgische luchthaven Charleroi heeft verleend aan Ryanair. Tijdens de Raad zal de Commissie deze mededeling toelichten.

Nederland deelt de mening van de Commissie dat er behoefte bestaat aan meer duidelijkheid omtrent de wijze waarop de Commissie steun ten aanzien van financiering van (regionale) luchthavens en aanloopsteun aan luchtvaartmaatschappijen beoordeelt. Nederland staat dan ook positief tegenover de uitgebrachte richtsnoeren. Overigens is staatssteuncontrole een autonome bevoegdheid van de Europese Commissie.

### **Galileo**

Tenslotte zal de Commissie de laatste ontwikkelingen met betrekking tot het satelliet – en navigatiesysteem Galileo schetsen. Naar verwachting zal de Commissie haar zorg uiten over de trage besluitvorming binnen de European Space Agency over de verdeling van werkzaamheden in het Galileo-programma. Dit betreft met name een aantal grote lidstaten. Commissaris Barrot heeft aangekondigd hierover een brief aan de lidstaten te zullen schrijven. Nederland ondersteunt de Commissie hierin en dringt aan op het doorhakken van knopen, ook over de vestigingsplaats van de GSA.

Nederlands heeft zich officieel kandidaat gesteld voor de zetel van de Galileo Supervisory Authority (GSA). De GSA zal een cruciale rol spelen bij het beheer van de EU-fondsen, het toezicht op de concessiehouder en het waarborgen van de veiligheid van Galileo.

Aangeboden vestigingsplaats is Noordwijk, waar reeds het expertisecentrum van het Europese Ruimtevaart Agentschap (ESTEC) en andere ruimtevaart-gerelateerde bedrijven zich bevinden. De synergie-effecten kunnen dan ook groot zijn. Aan het formuleren van een adequaat bod van Nederland is zowel door de Nederlandse overheid als door de gemeente Noordwijk bijgedragen.

Naast Nederland, zijn ook Italië, Spanje, het VK, Frankrijk en Zweden in de race voor de zetel. Van deze landen hebben alleen het VK en Nederland zich tot op heden officieel kandidaat gesteld. Behoudens een mogelijke mededeling door Nederland over de kandidatuur, wordt hierover geen discussie verwacht in de aankomende Raad.

**VERSLAG VAN DE TRANSPORTRAAD VAN 27 JUNI 2005 OP BASIS VAN DE  
GEANNOTEEERDE AGENDA VAN 23 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 controleerbaarheid 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.

#### *Verslag*

*Het Voorzitterschap deed verslag van de stand van zaken: de goede vooruitgang die was geboekt in de besprekingen met het Europees Parlement, maar ook de politieke realiteit dat het niet mogelijk was in deze Raad tot een besluit te komen. Heikel punt betreft de vervanging van bestaande rijbewijzen. Hierover verschillen de lidstaten sterk van mening. Mogelijk zal het onderwerp opnieuw geagendeerd worden voor de Transportraad van december.*

### **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/CIV<sup>1</sup>, heeft het Voorzitterschap een nieuwe tekst gepresenteerd waarin grote delen van COTIF/CIV in de verordening worden geïntegreerd.

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 vertragingen en terugbetaling van de ticketprijs en regels voor personen met verminderde mobiliteit, kaartverkoop/reserveringssystemen en verschaffing van reisinformatie.

---

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

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.

#### *Verslag*

*De voorzitter memoreerde dat de nieuwe tekst van het voorzitterschap goed was ontvangen. Een eerste discussieronde daarover in de Raadswerkgroep had echter duidelijk gemaakt dat een aantal zaken verdere uitwerking behoefde, waardoor het voorstel niet rijp was voor besluitvorming onder Luxemburgs voorzitterschap. Het ging daarbij met name om het toepassingsbereik, de samenwerking tussen ondernemingen voor wat betreft informatievoorziening, aansprakelijkheidslimieten en de hoogte van bepaalde compensaties.*

*Er vonden geen interventies door lidstaten plaats.*

## **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.

*Verslag*

*De Commissaris sloot zich aan bij de geformuleerde conclusies. De Raad ging vervolgens akkoord met de conclusies waar de steun van de Commissaris als annex aan toegevoegd zal worden.*

- 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.

*Verslag*

*De Raad ging zonder verdere discussie akkoord met het voorgelegde besluit, waardoor deze Overeenkomst als een Gemeenschapsakkoord zal worden getekend.*

**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 voorzichtig bereid lijken 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.

*Verslag*

*Commissaris Barrot deed verslag van de technische gesprekken die de EU en de VS hadden gehouden. Hij hoopte dat op korte termijn hervatting van de onderhandelingen mogelijk zou zijn.*

*Bij de convergentie van de toepassing van regelgeving zou voortgang geboekt kunnen worden op het gebied van staatssteun en beveiliging. Bij markttoegang zou een uitruil mogelijk moeten zijn tussen de 5de vrijheid - het recht om betalende lading te vervoeren tussen twee vreemde landen, op een route die begint of eindigt in de eigen staat - en de eigendomsrechten.*

*Barrot toonde zich 'relativering optimiste' voor het vervolg.*

**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.

#### *Verslag*

*Het voorzitterschap meldde dat de voorzitter van de EP TRAN commissie zich inmiddels tot de voorliggende tekst had geëngageerd en kon concluderen dat de Raad het voorstel unaniem als politiek akkoord had aangenomen.*

#### **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.

#### *Verslag*

*De voorzitter zei verheugd te zijn dat de Milieuraad op 24 juni conclusies had kunnen aannemen over samenwerking op het gebied van het milieuvriendelijk slopen*

van zeeschepen in het daartoe geëigende internationale forum, te weten de Joint Working Group on Ship Scrapping van de ILO, IMO en de Basel Conventie. Nederland wees de ministers van transport op hun verantwoordelijkheden, immers door hun besluitvorming over versnelde uitfasering van enkelwandige tankers zou de druk op sloopcapaciteit toenemen, en deed een oproep aan allen actief mee te werken in de lopende internationale besprekingen om zo spoedig mogelijk mondiaal verplichtende maatregelen voor het veilig en verantwoord slopen van schepen te bewerkstelligen.

## **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.

#### *Verslag*

*De voorzitter constateerde dat de tekst van dit onderwerp gereed was op de vertaling na. Hij hoopte dat het besluit onder het Britse voorzitterschap zou kunnen worden gerealiseerd.*

## **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.

#### *Verslag*

*De Commissie bood toch een opening door een periode van co-existentie van maximaal 6 maanden voor te stellen. Het voorzitterschap verzocht de Commissie dit standpunt op schrift te stellen.*

*NB: de Commissie heeft inmiddels een brief verstuurd aan de lidstaten waarin staat vermeld dat de periode van co-existentie gehandhaafd zal worden tot 31 december 2005.*

## **Luchtkwaliteit**

*Dit onderwerp was ter plekke aan de agenda toegevoegd op verzoek van Nederland, dat aandacht vroeg voor de gevolgen die de implementatie van EU-regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit in ons land had op de aanleg van o.a. transportinfrastructuur op lokaal niveau. Nederland pleitte voor een herziening van - en ook meer intelligente - regelgeving. Met betrekking tot gedifferentieerde normen zou op lokaal niveau meer flexibiliteit kunnen worden geboden, zonder de overall luchtkwaliteitsdoelstellingen teniet*

*te doen. NL verzocht Commissaris Barrot in het college mee te werken aan een snelle presentatie van de thematische strategie.*

*De Commissaris gaf aan de zorg van Nederland te begrijpen en wilde ook meewerken aan een oplossing daarvan.*