

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)
13 februari 2006	3 (bijl. 3 apart verzonden)
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DIZ/2006/73	-
Onderwerp	
Algemeen Overleg over de informele Transportraad van 2 en 3 maart 2006, te Bregenz, Oostenrijk	

Geachte voorzitter,

Hierbij stuur ik u, ten behoeve van het Algemeen Overleg op woensdag 22 februari 2006:

- De geannoteerde agenda van de Informele Transportraad van 2 en 3 maart 2006;
- Het verslag van het onderdeel Vervoer van de Vervoer, Telecommunicatie en Energieraad van 5 december 2005;
- Een overzicht van de procedurele voortgang van Europese dossiers op het terrein van Verkeer en Waterstaat, zoals ik u tijdens het AO op 30 november 2005 heb toegezegd.

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

Geannoteerde agenda Informele Transportraad Bregenz, Oostenrijk 2/3 maart 2006

De informele transportraad op 2 en 3 maart in Bregenz staat in het teken van verkeersveiligheid, een thema dat in alle EU lidstaten hoog op de politieke agenda staat. Het Oostenrijks voorzitterschap beoogt een gedachtewisseling over het creëren van een Trans-Europese Verkeersveiligheidscultuur.

Vier onderwerpen zullen tijdens deze informele raad verder worden uitgediept:

- Mid Term Review van het Europese actieprogramma verkeersveiligheid 2003
- E-safety
- Verkeersveiligheidcampagnes
- Voorstel voor één gezamenlijke Europese verkeersveiligheidcampagne.

Mid Term Review van het Europese actieprogramma verkeersveiligheid 2003

In 2003 heeft de Transportraad de doelstelling van het Europese Actieprogramma voor Verkeersveiligheid onderschreven om in 2010 te komen tot een reductie van 50% verkeersdoden in de Europese Unie. De mid-term review wijst uit dat deze doelstelling zonder aanpassingen niet zal worden gehaald. Dit ligt met name aan het aantal verkeersdoden in de nieuwe lidstaten. De Europese Commissie overweegt nu om met behulp van een aantal nieuwe richtlijnen dichter bij deze 50%-doelstelling uit te komen. In Bregenz zal een discussie plaatsvinden over de vraag of dit de meest wenselijke aanpak is.

Nederland is geen voorstander van nieuwe regelgeving en ziet meer in het delen van ervaringen en best practices, bijvoorbeeld door het formuleren van aanbevelingen over infrastructuur en verkeersveiligheid voor het totale Europese wegennet. Ook zou in dit verband overwogen kunnen worden om meer aandacht te schenken aan grensoverschrijdende handhaving.

E-safety

Bij het onderwerp 'E-safety' is het de bedoeling dat er vooral een uitwisseling van ervaringen en 'best practices' plaatsvindt over het effect van bijvoorbeeld rijden met voertuigen met de nieuwste veiligheidssnuffjes. Ook zal worden ingegaan op de nieuwste trends in verkeersveiligheidsinnovatie.

Verkeersveiligheidcampagnes

Bij het onderwerp 'verkeersveiligheidcampagnes' is het de bedoeling dat er informatie uitwisseling plaatsvindt over de verschillende manieren waarop deze campagnes vorm kunnen krijgen. Nederland zal aangeven dat de nationale campagnes zijn gebaseerd op een integrale benadering en dat de rijksoverheid ook andere partijen betreft, zoals de lagere overheden, maatschappelijke organisaties en de politie. Ook zal Nederland ingaan op de

relatie tussen campagnes en gedragsverbetering van verkeersdeelnemers en slachtofferreductie.

Voorstel voor één gezamenlijke Europese verkeersveiligheidcampagne.

Het Oostenrijks voorzitterschap zou graag de handen opeen krijgen voor een gezamenlijke Europese verkeersveiligheidcampagne. Nederland staat sympathiek tegenover dit idee, maar verbindt daar wel voorwaarden aan. Onder andere moeten de gekozen thema's voor een campagne herkenbaar zijn in alle lidstaten en bij de campagne uitingen moet er gebruik worden gemaakt van plekken waar veel verkeersdeelnemers komen (bijvoorbeeld autosnelwegen).

VERSLAG
Op basis van de geannoteerde agenda van de
Transport, Telecom en Energieraad 5 december 2005
Onderdeel Transport

Samenvatting Verslag

Over de drie overgebleven onderdelen van het 3^e spoorpakket werd een politiek akkoord bereikt. Het betrof de onderdelen liberalisering grensoverschrijdende personenvervoerdiensten, passagiersrechten en het machinistenrijbewijs.

De voor Nederland van belang zijnde bepaling voor vrijwaring van reeds verleende, openbaar aanbestede contracten (HSA concessieovereenkomst) bleef intact.

Tevens werd een Raadsverklaring aanvaard, inhoudend dat de liberalisatie stapsgewijs dient te verlopen, dat deze richtlijn geenszins vooruitloopt op de openstelling van nationaal spoorvervoer en dat de Raad zo snel mogelijk in 2006 een besluit dient te nemen over de PSO-verordening.

Over de aan de agenda toegevoegde 'rijbewijsrichtlijn' is op verzoek van enkele lidstaten wederom geen besluit genomen.

Het resultaat van de luchtvaartonderhandelingen met de VS werd algemeen positief ontvangen, met de constatering dat het uiteindelijke oordeel zal afhangen van de opvolging die de VS aan het 'ownership and control' punt geeft.

Aan de Europese Commissie is nog geen mandaat verleend voor luchtvaartonderhandelingen met China.

Met betrekking tot veiligheid in de burgerluchtvaart heeft de Raad zich beperkt tot het aanhoren van een voortgangsrapportage.

Hieronder vindt u in het kort de Nederlandse inzet op de belangrijkste punten van deze Transportraad.

Om de **aantrekkelijkheid van het zeevarend beroep** te bevorderen liggen raadsconclusies voor ter bevordering van de maritieme werkgelegenheid in Europa. Nederland kan akkoord gaan met de voorliggende tekst, waarmee geen nieuwe EU regelgeving wordt geïntroduceerd.

De Europese Commissie zal de Raad informeren over de voortgang in het doorbreken van de patstelling die ontstaan is over de verdeling van industriële participatie en de vestigingen van **Galileo**-onderdelen als gevolg van onenigheid in ESA kader. Nederland zet in op een spoedige doorbraak en steunt daarom de door de Europese Commissie aangestelde bemiddelaar en oud- Eurocommissaris Van Miert. Nederland houdt daarbij vast aan de Noordwijkse kandidatuur voor de GSA-zetel.

Op het terrein van spoor streeft het Britse Voorzitterschap naar een politiek akkoord over de richtlijn ter **liberalisering van het personenvervoer per spoor**. Nadat in de Raad van oktober is gebleken dat de meerderheid van de lidstaten meegaat met de Europese Commissie, heeft Nederland zich er bij de onderhandelingen hard voor gemaakt dat de aan NS (hoofdrailnet) en HSA (HSL Zuid) verleende concessies zoveel als mogelijk en zo lang als mogelijk overeind blijven. Met de op dit moment voorliggende tekst lijken de Nederlandse belangen voor een belangrijk deel gerespecteerd. Er wordt op dit moment echter nog intensief onderhandeld over de definitieve tekst.

Eveneens op het terrein van spoor ligt de verordening voor inzake versterken en verbeteren van de **rechten en verplichtingen van reizigers in het internationale spoorvervoer**. Een belangrijk onderdeel van de verordening vormt het hoofdstuk reizigers met functionele beperkingen. Verder zet de verordening bestaande regelgeving (COTIF/CIV¹) om in EU recht.

De raad streeft naar een akkoord met het EP over het **rijbewijs** op basis van het compromisvoorstel uit juni 2005. Nederland steunt het voorstel van het Europees Parlement om *bestaande* rijbewijzen binnen 20 jaar te vervangen. Dit 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 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.

Bij de **luchtvaartonderhandelingen met de VS** is goede voortgang geboekt. Er is sprake van een akkoord met dien verstande dat de V.S. nog een afzonderlijk nationaal traject t.a.v. “ownership and control” bij zijn stakeholders moet doorlopen. Dit voorziet in ruimere zeggenschapsbepalingen (control) in VS-luchtvaartmaatschappijen voor niet-V.S. investeerders. Dat wil zeggen dat bijv. EU-investeerders de feitelijke zeggenschap m.b.t. economische aspecten van de luchtvaartmaatschappij kunnen krijgen. Naar verwachting zal door de Commissie begin 2006 een akkoord ter ondertekening voorgelegd kunnen worden. In de Raad van 5 december zal de Commissie aansturen op een positief signaal van de lidstaten dat het voorliggende akkoord alle elementen bevat om op de Raad van maart 2006 tot formele accordering te komen.

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

De Europese Commissie hoopt op een mandaatverlening door de Raad om onderhandelingen te starten over een **Open Aviation Area met China**. Hoewel Nederland grote belangen heeft bij goede luchtvaartrelaties met China, geeft Nederland prioriteit aan de luchtvaartonderhandelingen tussen de EU en de VS. Alvorens met China gesproken gaat worden, dienen eerst deze onderhandelingen te worden afgerond of tenminste zicht op succesvolle afronding te bieden.

De Voorzitter streeft naar een algemene oriëntatie over het **Voorstel voor gemeenschappelijke regels op het terrein van security in de burgerluchtvaart**. Hoewel Nederland in beginsel positief staat tegenover aanpassing van de bestaande richtlijn heeft het toch een aantal bezwaren met betrekking tot de subsidiariteit en bevoegdheidserschrijding van de Europese Commissie.

Onder 'Diversen' presenteert de Europese Commissie het **derde pakket** aan wetgevingsvoorstellen op het terrein van **maritieme veiligheid**. Tenslotte informeert het Voorzitterschap en de Italiaanse delegatie de Raad over de follow-up van de **Verona III conferentie "Lifelong learning for Road safety"**.

GEANNOTEEERDE AGENDA

Zeevaart

Aantrekkelijk maken van zeevarend beroep

- **Bevorderen van de vooruitzichten voor maritieme werkgelegenheid in Europa en het bevorderen van de instroom van jongeren in het zeevarend beroep**
- Raadsconclusies

Doel van het voorstel

Doel van de Raadsconclusies is het bevorderen van de vooruitzichten voor maritieme werkgelegenheid in Europa en de instroom van jongeren in het zeevarend beroep. Het onderwerp is één van de prioriteiten van het Britse Voorzitterschap en bouwt voort op het werk van het Deense en het Griekse Voorzitterschap op dit terrein (respectievelijk in 2002 en in 2003).

Achtergrond van deze prioriteit is de zorg over de afnemende belangstelling in de EU om te kiezen voor een zeevarend beroep. Daarmee dreigt op termijn ook de maritieme kennis en kunde en van de maritieme infrastructuur aan de wal in gevaar te komen.

Stand van zaken

Het Britse Voorzitterschap streeft naar het aannemen van de Raadsconclusies. Deze zullen Lidstaten oproepen tot uitwisseling van ‘*best practices*’ bij het bevorderen van de instroom in het zeevarend beroep. Verder worden ook de Europese Commissie en de sociale partners aangemoedigd bij te dragen aan het verbeteren van het imago van de maritieme sector en aan het beter onder de aandacht brengen, met name onder jongeren, van het zeevarend beroep. Het Britse Voorzitterschap streeft met deze Raadsconclusies uitdrukkelijk geen nieuwe EU-regelgeving op dit terrein na.

Nederlandse inzet

Nederland heeft ook te maken met afnemende belangstelling voor het zeevarend beroep en heeft de aandacht van het Britse Voorzitterschap voor dit thema verwelkomd. Nederland kan akkoord gaan met de voorliggende tekst.

Gevolgen voor Nederland

Deze Raadsconclusies bevatten geen wetgeving en hebben vooral de strekking van een oproep aan zowel Lidstaten, en Europese Commissie als sociale partners om bijvoorbeeld via gerichte campagnes de instroom van jongeren in het zeevarend beroep te bevorderen, het imago van de sector te verhogen en de samenwerking tussen maritieme onderwijsinstellingen in Europa te vergroten. Nederland kent overigens al een traditie van gerichte campagnes die door de overheid samen met de sector zijn ondernomen. Ook de organisatie van het Nederlandse maritieme cluster “Nederland Maritiem Land”, gesponsord door

de Ministeries van Economische Zaken en Verkeer en Waterstaat, is hierin actief.

Verslag

De Raadsconclusies over het aantrekkelijk maken van het beroep van zeevarende voor jongeren, werden zonder discussie en ongewijzigd aanvaard.

Intermodaal transport

Civil Global Navigation Satellite System (GNSS)

- Stand van zaken / informatie van de Commissie

Stand van zaken

Momenteel is sprake van een patstelling tussen de grote landen over de verdeling van industriële participatie en de vestigingen van Galileo-onderdelen in de toekomst. Aanleiding is de weigering van een aantal, met name grote, landen om de ESA (European Space Agency) verklaring te tekenen waarmee de financiële middelen voor de kostenoverschrijding van de ontwikkelingsfase gedekt kunnen worden.

De patstelling tussen de grote landen dreigt tot grote problemen te leiden met betrekking tot de voortgang van de ontwikkelingsfase (vanwege het ontbreken van financiële middelen):

de onmogelijkheid voor de concessiehouder om een definitief bod op tafel te leggen waardoor onderhandelingen over het contract niet kunnen starten en de Raad niet kan besluiten over het definitieve kostenplaatje en mogelijk kostenstijging. Naast een schriftelijke oproep aan de lidstaten om tot overeenstemming te komen heeft Commissaris Barrot oud-eurocommissaris Van Miert gevraagd om te bemiddelen.

De locatiekeuze voor de GSA vormt in de discussie geen belangrijke factor. Door de tijdige toezending van het ‘bidboek’ voor de Noordwijkse kandidatuur voor de GSA zetel heeft Nederland wel aangegeven dat ook kleinere landen willen meespelen in het geheel van te verdelen belangen. Hoewel de GSA uit praktische overwegingen (synergie met de huidige organisatie, de Joint Undertaking en contracttermijn van de medewerkers) nog maximaal 3 jaar in Brussel zal blijven, hebben betrokken partijen aangegeven dat over de definitieve zetel op korte termijn een besluit zou moeten vallen. In een eerste discussie over de zetel is duidelijk geworden dat naast de landen die zich officieel kandidaat hebben gesteld (Verenigd Koninkrijk, Frankrijk en Nederland), ook Italië en Griekenland een kandidatuur overwogen. Spanje heeft dit in een eerder stadium aangegeven.

Nederlandse inzet

De Nederlandse inzet richt zich op een spoedige doorbreking van de boven beschreven impasse die voortgang van Galileo belemmert. Nederland steunt derhalve van harte de inzet van bemiddelaar Van Miert. Daarnaast houdt Nederland vast aan de kandidatuur van Noordwijk voor de GSA-zetel.

Gevolgen voor Nederland

Een spoedig operationeel worden van Galileo is van groot belang om dit systeem kosteneffectief en concurrerend in de markt te kunnen zetten en om de eindgebruikers, o.a. in verkeer en vervoer, de gewenste hoogwaardige toepassingen te kunnen bieden.

Daarnaast speelt voor Nederland het belang van verwerving van de GSA zetel met verwachte positieve uitstralingseffecten voor het Nederlandse lucht- en ruimtevaartcluster.

Verslag

Commissaris Barrot kon melden dat dhr. Van Miert zijn rol als mediator met succes had kunnen bekronen. Binnen enkele weken zou de juridische structuur door de commerciële partijen opgezet moeten zijn en in het eerste kwartaal van 2006 zou een operationele eenheid moeten kunnen starten. Nu de commerciële partijen het eens zijn over de verdeling van de verantwoordelijkheden en de locaties, kunnen de onderhandelingen tussen het gecombineerde consortium en de Joint Undertaking weer op volle kracht verder gaan. De kern blijft dat de overheden 1/3 financieren en de private partijen 2/3 deel.

Griekenland kondigde aan dat het geïnteresseerd was om de GSA in Athene te huisvesten.

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^e spoorpakket)**
- Politiek akkoord
- **Herzien voorstel voor een verordening inzake openbaar vervoerdiensten (weg- en spoor)**
- Voortgangsrapportage

Doel van het voorstel

Liberalisering spoorpersonenvervoer

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 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 cabotage, de mogelijkheid om reizigers mee te nemen op binnenlandse trajecten in internationale treinen (bijvoorbeeld: reizigers van A'dam-R'dam in trein A'dam-Parijs).

De richtlijn heeft betrekking op alle grensoverschrijdende treindiensten. In de richtlijn zijn specifieke bepalingen opgenomen, onder meer als verbindingen worden uitgevoerd onder een openbaar dienstcontract. Bij een openbaar dienstcontract is de liberalisatie beperkt. In dit kader speelt de relatie met de voorgestelde verordening inzake openbaar vervoerdiensten (PSO verordening).

Openbaar vervoersdiensten

Met het voorstel tot liberalisering van het internationaal reizigersvervoer wordt een stand van zaken nota inzake de PSO verordening aan de Raad voorgelegd. Daarin wordt ingegaan op die delen van de verordening die raakvlakken hebben met de richtlijn tot liberalisering van het internationaal personenvervoer. Het voorstel voor een verordening inzake openbaar vervoerdiensten (PSO verordening) beoogt een transparant kader te bieden voor de toekenning en compensatie van vervoercontracten.

Stand van zaken

In de Transport Raad van 6 oktober bleek een overgrote meerderheid van de lidstaten positief over het liberaliseringvoorstel. In die situatie heeft Nederland de concessiesystematiek aan de orde gesteld en zich ingezet voor het zoveel als mogelijk en zo lang als mogelijk behouden van de verleende concessies aan de High Speed Alliance (HSA) voor de HSL Amsterdam-Parijs en aan NS voor het Hoofdrailnet (HRN).

Uitzonderingsbepaling HSA:

Het Britse Voorzitterschap heeft een amendement in het huidige compromisvoorstel verwerkt met als doel om op internationale routes nationaal personenvervoer te mogen beperken indien daarvoor reeds een openbaar aanbesteed contract van maximaal 15 jaar is gegund (lees: HSA-traject Amsterdam-Schiphol-Rotterdam). Dit amendement wordt weliswaar door de meeste lidstaten gesteund en is opgenomen in de huidige compromistekst, maar staat nog ter discussie.

Positie HRN:

Veel lidstaten maken zich net als Nederland zorgen om oneerlijke cabotage als gevolg van de liberaliseringrichtlijn. Met amenderingen waarin het accent meer is gelegd op internationaal lange afstand vervoer is daarom de mogelijkheid om oneigenlijk gebruik te maken van de richtlijn en diensten te starten die een binnenlands netwerk zoals het HRN ondermijnen tot een minimum teruggebracht.

Voor het HRN is de beperking van de werking van de richtlijn bovendien te vinden in de relatie met de separaat voorgestelde verordening openbare vervoerdiensten (PSO).

Nederlandse inzet

Nederland heeft eerder aangegeven geen voorstander te zijn van het voorstel liberalisering internationaal spoorreizigersvervoer. Nadat in de Raad van oktober is gebleken dat de meerderheid van de Lidstaten mee gaat met de Commissie, heeft Nederland zich er bij de onderhandelingen hard voor gemaakt dat het voorstel zo min mogelijk leidt tot aanpassingen van het in Nederland gekozen systeem van “concurrentie om het spoor” en dat de verleende concessies zoveel als mogelijk en zo lang als mogelijk overeind blijven. Met deze benadering heeft Nederland de verleende concessies zoveel mogelijk gevrijwaard van de richtlijn. Met de op dit moment voorliggende tekst zijn de Nederlandse belangen in belangrijke mate in materiele zin gerespecteerd. Vooralsnog is de aan de Raad voor te leggen tekst nog niet bekend.

Gevolgen voor Nederland

Het voorstel tot liberalisering van het internationaal spoorvervoer betekent dat spoorvervoerders in concurrentie grensoverschrijdende lange afstand diensten voor personenvervoer kunnen gaan aanbieden. Bovendien krijgen de vervoerders een aan voorwaarden verbonden recht om, bij het uitvoeren van een internationale dienst, personen te vervoeren tussen stations in één lidstaat (cabotage). De mogelijkheden voor eventuele oneerlijke cabotage zijn zoveel mogelijk beperkt. Voor het personenvervoer op de HSL-Z zet Nederland in op een uitzonderingsbepaling voor de duur van de concessie; deze uitzondering is echter nog onderwerp van overleg. Voor verbindingen die onder een openbaar dienstcontract worden uitgevoerd gelden afwijkende bepalingen waarbij de liberalisatie beperkt is.

Verslag

De liberaliseringrichtlijn was het meest substantiële onderwerp van de Raad. De voor Nederland van belang zijnde bepaling voor vrijwaring van reeds verleende, openbaar aanbestede contracten (HSA concessieovereenkomst) bleef intact.

Een akkoord werd met name mogelijk door tegemoet te komen aan een wens van Frankrijk en België, te weten de mogelijkheid van een vereffeningbijdrage bij PSO contracten en de daarmee in concurrentie tredende nieuwe aanbieders.

Daarnaast werd in een bepaling opgenomen dat de richtlijn voor Luxemburg uiterlijk in 2012 (i.p.v. 2010) toepasbaar wordt.

Gelijktijdig met de richtlijn werd een verklaring van de Raad aangenomen, inhoudend dat de liberalisatie stapsgewijs dient te verlopen, dat deze richtlijn geenszins vooruitloopt op de openstelling van nationaal spoorvervoer en dat de Raad zo snel mogelijk in 2006 een besluit dient te nemen over de PSO-verordening.

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

– Politiek Akkoord

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, 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/CIV², heeft het Voorzitterschap een nieuwe tekst gepresenteerd waarin grote delen van COTIF/CIV in de verordening worden geïntegreerd.

Een belangrijk gespreksonderwerp was 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 van de reikwijdte tot internationale treinen. De op dit moment voorliggende tekst houdt in dat de verordening betrekking heeft op internationale treinen maar dat het de

² (Convention relative aux transports internationaux ferroviaires/ Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages)

Lidstaat vrij is het toepassingsbereik uit te breiden tot het station van bestemming of vertrek. Dit betekent in de praktijk dat voor een passagier Brussel-Heiloo het trajectgedeelte in de internationale trein (Brussel-Amsterdam) onder de Verordening valt en het aan Nederland is om te bepalen of de Verordening ook van toepassing is op het traject Amsterdam – Heiloo. Een keuze voor beperking tot alleen de internationale trein betekent dat kleine, lokale maatschappijen en stations gevrijwaard worden van de verplichtingen van de verordening.

De plicht om samen te werken in een op te zetten centraal reserveringssysteem ligt controversieel, omdat nog onduidelijk is in hoeverre kleine lokale operators hieraan dienen te gaan voldoen.

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.

Gevolgen voor Nederland

Het voorstel brengt beperkte administratieve lasten voor internationale spoorvervoerders met zich mee. Deze zijn ingeperkt 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.

Een aantal onderwerpen uit de verordening is overigens al, en soms verdergaand dan in de verordening aangegeven (bijv. vergoedingen bij vertragingen), 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

Voor lag een compromistekst van het Voorzitterschap inzake het nog openstaande onderwerp 'bijstand aan minder validen op stations' (art 19). Dit voorstel legt een inspanningsverplichting op aan stationspersoneel om zelf hulp en bijstand te verlenen of om hulp van derden in te roepen. De Commissie had bedenkingen bij deze benadering, maar nadat alle lidstaten hun reserves hadden ingetrokken stelde de Voorzitter vast dat met eenparigheid een politiek akkoord op het voorstel was bereikt.

(Toegevoegd aan agenda):

Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake de certificering van het treinpersoneel belast met de besturing van locomotieven en treinen op het spoorwegnet van de Gemeenschap (Derde spoorwegpakket) (WB) (*)

- Politiek akkoord

Verslag

De politieke oriëntatie uit 2004 is zonder discussie omgezet in een politiek akkoord. Drie amendementen van het EP zijn in de Raadstekst overgenomen, de overigen zijn afgewezen.

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. De belangrijkste punten uit de richtlijn:

- Er komt één fraudebestendig Europees rijbewijs in de vorm van een creditcard model. Lidstaten moeten dit model verplicht invoeren. Optioneel is een chip in het rijbewijs voor extra beveiligingsdoeleinden. Daarmee komt geleidelijk een einde aan de huidige situatie waarbij in de Unie circa 110 verschillende rijbewijsmodellen naast elkaar bestaan.
- Er wordt een einde 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.
- De richtlijn is van belang voor de verkeersveiligheid, aangezien duidelijkere en geharmoniseerde eisen worden gesteld aan de toegang tot - en het besturen van diverse typen voertuigen.
- De eisen aan brijexaminatoren 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 zijn positie in eerste lezing bepaald. Inmiddels is er een compromisvoorstel uit juni 2005, waarover tijdens de Transportraad van 5 december getracht zal worden een politiek akkoord te bereiken. Dit compromisvoorstel is bekend bij en afgestemd met het Europees Parlement, dat de garantie aan Coreper heeft afgegeven dat dit snel en ongewijzigd door het Europees Parlement aangenomen kan worden.

De voornaamste punten van discussie zijn:

- De vervanging van *bestaande* rijbewijzen
- De minimumleeftijd voor bestuurders van bromfietsen en motoren
- De maximumgewichten voor motorhomes (campers), 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. Duitsland, Polen, Oostenrijk en Frankrijk zijn tegen. Oostenrijk schijnt op dit punt helemaal niet te willen bewegen (en wil sowieso de hele richtlijn niet), Duitsland misschien iets, Frankrijk en Polen zijn geneigd wel te bewegen. 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. Bestaande rijbewijzen zouden dan helemaal niet hoeven worden omgewisseld. Voorkeur gaat echter uit naar het compromis van vervanging bestaande rijbewijzen binnen 20 jaar.

- 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

De Commissie drong aan op aanvaarding van het resultaat dat reeds geruime tijd geleden met het Europees Parlement was uitonderhandeld. Indien dit niet mogelijk zou blijken te zijn, zou de Raad de algemene oriëntatie van oktober 2004 kunnen omzetten in een politiek akkoord.

Duitsland zag veel positieve elementen in de tekst, maar vroeg begrip voor het feit dat een net aangetreden minister meer tijd nodig had om de bevolking te overtuigen van de voordelen van een verplichte omwisseling van oude rijbewijzen. Aldus werd besloten besluitvorming wederom op te schuiven in de hoop dat in de maart-raad wel tot een akkoord gekomen zou kunnen worden.

Luchtvaart

Externe relaties luchtvaart

- **EU-VS luchtvaartonderhandelingen**
- Informatie van de Commissie / Uitwisseling standpunten

Stand van zaken

De vorige week in Washington D.C. gevoerde onderhandelingen tussen de EU en de V.S. hebben een positief resultaat opgeleverd. Er is sprake van een akkoord met dien verstande dat de V.S. nog een afzonderlijk nationaal traject t.a.v. "ownership and control" bij zijn stakeholders moet doorlopen. Dit voorziet in ruimere zeggenschapsbepalingen (control) in VS-luchtvaartmaatschappijen voor niet-V.S. investeerders. Dat wil zeggen dat bijv. EU-investeerders de feitelijke zeggenschap m.b.t. economische aspecten van de luchtvaartmaatschappij kunnen krijgen. Naar verwachting zal door de Commissie begin 2006 een akkoord ter ondertekening voorgelegd kunnen worden. In de Raad van 5 december zal de Commissie aansturen op een positief signaal van de lidstaten dat het voorliggende akkoord alle elementen bevat om op de Raad van maart 2006 tot formele accordering te komen.

Nederlandse inzet

Nederland zal de Commissie blijven steunen in haar streven snel tot een definitief akkoord te komen en kan zich vinden in de twee fasen benadering die de Commissie voorstaat als daarmee het doel bereikt kan worden.

Gevolgen voor Nederland

Een OAA schept nieuwe mogelijkheden voor 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.

Indien de Raad een definitief akkoord zou verwerpen, kan dit 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.

Verslag

Het Voorzitterschap hield een gematigd positieve inleiding over het bereikte resultaat en verwees daarbij nadrukkelijk naar het nog uitstaande punt van

'ownership and control' en de 'Notice of Proposed Rule Making' (NPRM) die hierover door de regering van de VS is gepubliceerd.

Commissaris Barrot hield een enthousiaste inleiding. Hij schetste het proces en prees uitvoerig de goede samenwerking met lidstaten en stakeholders. Hij drong aan op een sterk positief signaal van de Raad, inclusief het onderstrepen van het belang dat de VS de NPRM omzetten in een definitief besluit.

Nederland opende de rij van gelijkgerichte interventies: complimenten aan de Commissie, hartelijke steun voor het bereikte resultaat, mits de NPRM geconfirmeerd wordt, en een eenduidig signaal aan de Commissie en de VS dat op die basis het akkoord snel kan worden afgesloten.

Het Voorzitterschap sloot af met de constatering dat de Raad de aanzienlijke vooruitgang verwelkomde met de aantekeningen dat dit resultaat aanzienlijk beter is dan dat van juni 2004, dat de Raad ook voor de markttoegang de vooruitgang begroette, maar dat het uiteindelijk oordeel zal afhangen van de opvolging die VS aan NPRM zal geven.

Externe relaties luchtvaart

- **Verlenen van mandaat aan Commissie voor luchtvaartonderhandelingen met China**
- Besluit

Doel van het voorstel

De Commissie stelt voor om te onderhandelen met China over een OAA (Open Aviation Area) en nodigt de Raad uit om de Commissie te autoriseren om namens de EU onderhandelingen aan te gaan om deze OAA te bereiken. Het voorstel maakt onderdeel uit van de algemene strategische benadering van de Commissie over de ontwikkeling van het externe aspect van de interne luchtvaartmarkt.

Gezien de groeiende importantie van de Chinese luchtvaartmarkt, de moeilijkheden die lidstaten ondervinden om bilaterale overeenkomsten binnen het Gemeenschaprecht te brengen en de voordelen een gecoördineerd benadering waarbij eerder ruimere markttoegang voor de Europese carriers gecreëerd kan worden, is de Commissie van mening dat het nu tijd is om tot een brede EU aanpak op China te komen. De Commissie geeft in haar voorstel aan dat het mogelijk is om een akkoord af te sluiten dat minder ver gaat dan een open skies akkoord. In dat geval zou een Europees verdeelsysteem ontwikkeld moeten worden om de beperkte toegang tot de Chinese markt te verdelen tussen Europese luchtvaartmaatschappijen.

Stand van zaken

Discussie vindt nog plaats over de elementen die in het mandaat moeten worden opgenomen. Ook is er nog discussie in hoeverre markttoegang wordt opgenomen en of het dan daarbij om een verkennend mandaat of een vol mandaat moet gaan dat de Commissie toestaat op dat punt harde afspraken te maken.

Nederlandse inzet

China is een belangrijke markt voor Nederlandse luchtvaartmaatschappijen en consumenten. De toegang tot deze markt voor luchtvaartmaatschappijen wordt nu nog bepaald door bilaterale luchtvervoerovereenkomsten. De lijn van de Commissie veronderstelt dat de tijd rijp is voor onderhandelingen door de Gemeenschap in plaats van op bilateraal niveau. Hoewel dit op langere termijn voor Nederland wenselijk is, zijn de risico's op korte termijn groot. De kans op een open skies, zonder markttoegangbeperkingen op EU niveau is erg klein op korte termijn. Naar verwachting zal een open skies akkoord dan ook jaren op zich laten wachten. Dit erkent de Commissie ook in haar mededeling. Indien een open skies akkoord niet haalbaar blijkt, zal een verdeelmechanisme voor verkeersrechten op EU niveau nodig zijn. Nederland is daarom voorstander van een stapsgewijze, gefaseerde mandatering waarin de Commissie zich in eerste instantie toelegt op "convergence", "doing business"- issues en technical assistance. Wanneer daar positieve resultaten zijn geboekt, zijn verdere gesprekken mogelijk voor het verkennen van markttoegang voor zowel vracht als passage. Nederland gaat niet akkoord met een "freight first" benadering. In geval van een volledig verticaal mandaat zou Nederland dan ook alleen bereid zijn een mandaat te verlenen dat tot een open akkoord leidt. Nederland zal ook eisen dat de lidstaten een parallelle bevoegdheid hebben om op bilaterale basis te blijven onderhandelen met China gezien de verwachte lange termijn voortotstandkoming van dergelijk akkoord.

Gevolgen voor Nederland

Op bilateraal niveau is Nederland al vergrote markttoegang met China overeengekomen, maar is er nog niet in geslaagd die passages in de bilaterale luchtvervoerovereenkomst die niet EU-conform zijn (bijv. eigendomsclausule) aan te passen. De Commissie kan nu al in het kader van het aan haar verleende horizontale mandaat onderhandelingen openen met China over de onderwerpen die juridisch niet EU conform zijn in bilaterale overeenkomsten. Horizontale onderhandelingen zijn bilaterale onderhandelingen op communautair niveau, waarbij via een overeenkomst (waarover door de Commissie is onderhandeld) de nodige standaardbepalingen kunnen worden opgenomen in alle tussen de lidstaten en een bepaald derde land gesloten overeenkomsten. Het betrokken derde land kan dan een hele reeks individuele onderhandelingen met de lidstaten waarmee het gelieerd is achterwege laten. Een horizontale overeenkomst raakt niet aan de verkeersrechten en brengt de met de lidstaten

gesloten overeenkomsten niet uit balans. Bij verticale onderhandelingen is het streven een allesomvattende overeenkomst, waar dus ook verkeersrechten deel van uitmaken. De Commissie heeft inmiddels bekend gemaakt dat er een eerste onderhandelingsronde in Beijing zal plaatsvinden medio-december ten behoeve van het afsluiten van een horizontaal akkoord.

Verslag

Al tijdens het debat over EU-VS was duidelijk geworden, dat enkele landen niet voelden voor het verlenen van een China-mandaat in deze zitting van de Raad. Het Voorzitterschap concludeerde dat dit dossier naar een volgende Raad doorgeschoven kon worden

Luchtvaart security

- **Voorstel voor gemeenschappelijke regels op het terrein van security in de burgerluchtvaart**
- Algemene oriëntatie

Doel van het voorstel

De Commissie stelt voor om de bestaande Verordening op het gebied van veiligheid in burgerluchtvaart, die snel en onder druk van ‘11 september 2001’ is uitgevaardigd, te harmoniseren en te vereenvoudigen. De redenen hiervoor zijn:

- De huidige regels zijn te complex en te gedetailleerd. Daardoor is het lastig de regelgeving aan te passen, terwijl dat in de praktijk wel wenselijk is, bijvoorbeeld om het gebruik van nieuwe, efficiëntere technologieën toe te kunnen passen voor de beveiligingscontrole van passagiers.
- Het is onwenselijk de gedetailleerde eisen die worden gesteld aan de beveiliging, alsmede de wijze waarop hieraan uitvoering wordt gegeven, op te nemen in een openbaar document.

De maatregelen hebben o.a. betrekking op toegang- en veiligheidscontroles, de wijze waarop vliegtuigen worden gecontroleerd, verboden goederen, categorieën van personen en goederen die aan speciale controles worden onderworpen of juist worden uitgezonderd.

De Europese Commissie heeft een aanvullende reden om de Verordening te vervangen: het uitbreiden van de reikwijdte van de Verordening met de zogenaamde ‘*in-flight security*’, de beveiliging aan boord van het vliegtuig. Hiermee zouden de Europese regels zowel de beveiliging op de grond als de beveiliging aan boord van het vliegtuig omvatten.

Stand van zaken

Hoewel veel lidstaten de hieronder genoemde bezwaren van Nederland delen, verloopt de behandeling van het voorstel in de raads werkgroep redelijk voorspoedig.

Het EP heeft nog geen advies in eerste lezing gegeven.

Nederlandse inzet

Nederland staat in beginsel positief tegen het voorstel, maar heeft bezwaren tegen de volgende punten:

- Het voorstel voorziet in de mogelijkheid dat de Commissie andere, passende maatregelen vaststelt voor kleine luchthavens –vanwege de grootte van het vliegtuig, de aard van de operatie en/of het aantal vluchten. Echter, gelet op de verschillende omstandigheden en situaties op dergelijke kleine luchthavens kan worden gesteld dat de lidstaten zelf beter in staat zijn hiervoor passende maatregelen vast te stellen, zoals dat bij de huidige Verordening reeds het geval is.
- De Commissie wenst bevoegdheid te krijgen op twee terreinen waar zij die nu niet heeft:
 1. Zij wil kunnen treden in de beslissing van een lidstaat om aanvullende maatregelen te treffen die nodig zijn voor het waarborgen van de nationale veiligheid;
 2. De Commissie wil kunnen treden in aanvullende maatregelen die op verzoek van een derde land door een lidstaat zijn getroffen. De Commissie is niet bevoegd en heeft ook geen instrumenten om te oordelen over de nationale veiligheid in dat derde land, en daarmee over de noodzaak van dergelijke maatregelen. Omdat het hier feitelijk alleen over de VS gaat, is het beter deze maatregelen, en de effecten daarvan voor de luchtvaartindustrie, te bespreken in één van de bestaande overleggen tussen de VS en de Gemeenschap, bijvoorbeeld in de PDBTS (Policy Dialogue on Border and Transport Security).
- M.b.t *in-flight security* is Nederland van oordeel dat het inzetten van politiefunctionarissen (air marshals) aan boord van het vliegtuig een nationale aangelegenheid is welke bovendien deels buiten het gemeenschappelijke vervoersbeleid ligt. Daarnaast is het gewenst om bij de verordening een procedure af te spreken volgens welke wordt gewaarborgd dat securitymaatregelen en vliegveiligheidseisen (safety) elkaar niet in de weg staan.

Gevolgen voor Nederland

De gevolgen van dit voorstel zijn beperkt, omdat het hier uitsluitend om het vaststellen van de basisprincipes van de luchtvaartbeveiliging gaat.

Waarschijnlijk zal de implementatieregelgeving die later op basis van de onderhavige regeling wordt vastgesteld, meer praktische gevolgen hebben. De onderhavige regeling zal ook geen additionele kosten voor de luchtvaartsector met zich meebrengen. Niettemin zal Nederland, in lijn met de Verklaring van de Raad en het Parlement bij de aanneming van Verordening 2320/2002,

aandacht vragen voor de kosten van de beveiligingsmaatregelen voor de industrie, dit mede met het oog op de daarbij wenselijk geachte transparantie.

Verslag

De Raad nam kennis van het voortgangsrapport. De Commissie verzocht het volgende voorzitterschap (Oostenrijk) aan deze kwestie prioriteit te geven.

Diversen

Derde Pakket maritieme veiligheid

- Informatie van de Europese Commissie

Dit pakket, bedoeld als aanvulling op de twee eerdere wetgevingspakketten op het gebied van maritieme veiligheid (de zgn. Erika I en Erika II pakketten, opgesteld naar aanleiding van het ongeluk met de olietanker Erika voor de Franse kust in 1999), zal naar verwachting op 23 november a.s. voor akkoord aan het college van Commissarissen worden voorgelegd waarna presentatie van het pakket door Commissaris Barrot tijdens de Transportraad kan plaatsvinden. Het derde maritieme veiligheidspakket zal waarschijnlijk bestaan uit zeven wetgevingsvoorstellen waaronder een drietal voorstellen voor herziening van bestaande EU-wetgeving, t.w. de toepassing van havenstaatscontrole, het toezicht op klassenbureaus en het toezicht op het scheepvaartverkeer in EU-wateren. Daarnaast worden naar verwachting in het pakket voorstellen gepresenteerd op het gebied van de verantwoordelijkheid van vlaggenstaten, onderzoek naar ongevallen en de aansprakelijkheid van scheepseigenaren.

Verslag

Commissaris Barrot lichtte het lang verwachte derde pakket van maritieme veiligheidsmaatregelen toe. Vier van de voorstellen zijn gericht op preventie van ongevallen en drie andere voorstellen behelzen het omgaan met de consequenties van ongevallen. De Commissaris benadrukte dat de voorstellen nadrukkelijk één pakket vormen en dat besluitvorming gezamenlijk dient plaats te vinden.

Follow-up van de derde informele ministeriële conferentie "Lifelong learning for Road safety" (levenslang leren met het oog op verkeersveiligheid) te Verona.

- Informatie van het voorzitterschap en de Italiaanse delegatie

Verslag

De Italiaanse minister Lunardi meldde dat de derde ministeriële verkeersveiligheidsconferentie in Verona, die in het teken had gestaan van "Lifelong Learning", succesvol was verlopen. De Verona-bijeenkomsten hebben hun nut bewezen: verkeersveiligheid stond nu hoog op de politieke agenda, en het besluit was genomen dat de conferenties zullen worden geïnstitutionaliseerd. Een volgende bijeenkomst is voorzien onder Fins voorzitterschap.

**Voorstelling van de gemeenschappelijke onderneming SESAME
(gemeenschappelijk luchtruim)**

- Informatie van de Commissie

Verslag

De Commissie presenteerde het SESAR-programma (tot voor kort SESAME genaamd) als het nieuwe grote industriële programma na Galileo dat uitstekend in het Lissabon-proces past. Investerings zouden € 50 mld. belopen met een totaal aan 200.000 nieuwe arbeidsplaatsen. Het project is volgens de Commissie essentieel om het hoofd te bieden aan de groei van het luchtverkeer met 150% tot 2025. De nieuwe technologie zal leiden tot: betere communicatie tussen luchtverkeersleiders, meer automatisering, een integratie van Galileo in het systeem en een optimale routing; dit zal weer leiden tot een verdrievoudiging van de ATM-capaciteit, 10% minder milieu-impact en een verlaging van de ATM-kosten per kilometer met 50%. Om dit project te verwezenlijken moet een Joint Undertaking worden opgezet. In 10 jaar moet de EU daarmee beschikken over het beste ATM-systeem op de wereld, aldus de Commissie.

**Mededeling van de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement,
het Europees, Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's
betreffende de uitbreiding van de taken van het Europees Agentschap
voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) - een agenda voor 2010**

- Informatie van de Commissie

Verslag

De Commissie presenteerde haar voorstel om de bevoegdheden van EASA uit te breiden.

Veiligheid van de luchtvaart

- Memorandum van de Franse delegatie

Verslag

Frankrijk presenteerde de voorstellen uit haar memorandum inzake luchtvaartveiligheid. De Commissie constateerde dat die gedachten mooi aansloten bij de voorstellen die zij zelf heeft gepresenteerd of zal presenteren.

Wegvervoer

- Memorandum van de Franse delegatie

Verslag

Frankrijk vroeg bij de presentatie van het memorandum om maatregelen op 4 gebieden:

- *toenadering van de minimumnivo's van accijns op beroepsdiesel*

- *een clause in elk vervoerscontract voor automatische aanpassing van de prijzen aan de fluctuatie van de brandstofprijzen*
- *een herziening van wetgeving op cabotage*
- *verdergaande afspraken over controles en sancties*

Nederland gaf aan het op enkele punten met Frankrijk eens te zijn, maar niet voor het onderdeel cabotage; in Nederland zijn juist klachten binnengekomen over problemen bij het uitvoeren van cabotage in enkele lidstaten. Nadere afspraken zijn waarschijnlijk nodig, maar wel met een open oog voor de noden van een vrije interne markt.