

GEANNOTEEERDE AGENDA
TRANSPORT, TELECOM EN ENERGIERAAD 9 JUNI 2006
ONDERDEEL TRANSPORT

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

Het belangrijkste onderwerp op deze Raad betreft de **verordening inzake openbaar vervoerdiensten**. Het Voorzitterschap streeft naar een politiek akkoord op dit dossier. Nederland ondersteunt dit streven. De verordening betreft een eerste stap naar meer transparante en meer competitieve gunning/aanbesteding van OV- diensten in Europa. Daarnaast creëert de kaderzettende verordening een *level playing field* in Europa doordat oneerlijke concurrentie van bedrijven die profiteren van een beschermde markt tegen gehouden kan worden. Met de Wp2000 heeft Nederland vooruitgelopen op de verordening openbaar vervoerdiensten en is de aanbestedingsverplichting voor OV – m.u.v. het Hoofdrailnet (HRN) - reeds vastgelegd. Met de huidige tekst die voorligt zal de verordening weinig gevolgen hebben voor de Nederlandse regelgeving.

Tevens beoogt het Voorzitterschap het bereiken van een algemene oriëntatie over het voorstel voor de aanpassing van de **richtlijn inzake een communautair monitoring- en informatiessysteem voor de zeescheepvaart**. Nederland heeft als kust-, haven- en vlaggenstaat belangen bij dit voorstel en vindt dat de voorgestelde wijzigingen tot verbetering kunnen leiden ten opzichte van de bestaande richtlijn.

Ook over het voorstel voor een verordening betreffende de oprichting van een gemeenschappelijke onderneming voor de realisering van het Europees luchtverkeerbeveiligingssysteem **SESAR** hoopt het Voorzitterschap een algemene oriëntatie te bereiken. Nederland is sterk voorstander van SESAR en is van mening dat er een noodzaak bestaat om in SESAR de krachten van alle betrokken partijen te bundelen.

De Europese Commissie zal informatie verschaffen over de onderhandelingen met de Russische Federatie inzake **overvlieg rechten over Siberië** en over de stand van zaken met betrekking tot het **EU-VS luchtvaartakkoord**. Totstandkoming van dit laatste heeft vanwege interne procedures binnen de VS vertraging opgelopen tot later dit jaar.

Over het **actieprogramma voor de binnenvaart ‘Naiades’** en de tussentijdse evaluatie van het **actieprogramma verkeersveiligheid** zullen Raadsconclusies worden aangenomen. Nederland kan instemmen met deze conclusies.

Het Voorzitterschap zal de voortgang toelichten inzake de dossiers **Galileo** en **Havenstaatcontrole**. De discussie over havenstaatscontrole blijkt met name moeizaam als het gaat over de verhouding tussen de plannen van de Commissie en het in ontwikkeling zijnde inspectieregime in het kader van het *Paris MoU on Port State Control*. Nederland is – als één van de grootste havenstaten binnen de EU en een navenant zware inspectielast - van mening dat er geen twee verschillende inspectieregimes moeten ontstaan.

De publicatie over de aangekondigde evaluatie van het **Witboek Transport** is verschoven is naar eind juni.

GEANNOTEEERDE AGENDA

Landvervoer

Herzien voorstel voor een verordening inzake openbaar vervoerdiensten (weg- en spoor)

- Politiek akkoord

Doel van het voorstel

Het voorstel voor een verordening inzake openbaar vervoerdiensten voor personenvervoer beoogt een transparant kader te bieden voor de toekenning en compensatie van vervoerscontracten. Het voorstel is o.a. uitgebracht naar aanleiding van de uitkomsten van het Altmark-arrest 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 openbaar vervoerdiensten in beginsel openbaar aanbesteed dienen te worden. Echter, hierop kunnen uitzonderingen (onderhandse gunning) gemaakt worden:

- wanneer de vervoerdienst conventioneel spoor betreft;
- de OV-diensten worden uitgevoerd door een ‘interne exploitant’ (een wettelijk onderscheiden entiteit waarover de competente autoriteit complete controle uitoefent) voorzover dit mogelijk is gemaakt in de nationale regelgeving van de lidstaat;
- wanneer sprake is van een klein contract dan wel een noodsituatie (bijvoorbeeld na faillissement).

Bij onderhandse gunning van spoorvervoer geldt dat een exploitant die over een door een bevoegde autoriteit gegund contract beschikt, door een andere bevoegde autoriteit *mag* worden uitgesloten van openbare aanbesteding op zijn grondgebied. Bij onderhandse gunning door een lokale overheid aan een ‘interne exploitant’ (vergelijkbaar met een GVB in Nederland) geldt dat deze per definitie niet mag meedingen naar aanbestedingen elders. 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 (in de vorm van een compensatie dan wel een exclusief recht) hier tegenover staat. De verordening spreekt van een overheidsbijdrage die overeenkomt met de werkelijke kostprijs van de diensten plus een redelijke winst. De transparantie-eisen moeten leiden tot een beter functionerende, beter vergelijkbare OV-markt in Europa.

Stand van zaken

Het Voorzitterschap beoogt te komen tot een politiek akkoord. De discussie spitst zich met name toe op de reciprociteit voor spoor, transparantie inzake onderhands gegunde contracten, de overgangstermijnen, de maximale duur van contracten en de uitzondering van kleine contracten.

De discussie over reciprociteit en transparantie voor onderhands gegunde spoorcontracten zijn duidelijk aan elkaar gerelateerd: een aantal landen wenst meer transparantie en meer reciprociteit, terwijl andere landen tegenstander zijn van vergrote transparantie en meer reciprociteit. Voor de discussie over reciprociteit vs transparantie voor onderhands gegunde spoorcontracten geldt dat Nederland van mening is dat een juridisch houdbare oplossing gekozen dient te worden. Nederland kan het oorspronkelijke voorstel hiertoe steunen, wat betekent dat beide partijen in de discussie iets zullen moeten toegeven. Dat voorstel houdt in dat spelers met een beschermde thuismarkt in de tweede fase van de overgangperiode kunnen worden uitgesloten van aanbestedingen.

Nederland kan daarnaast instemmen met een proportionele verhoging van de maximale omvang van kleine contracten die worden uitgezonderd van aanbesteding indien hiermee tot een politiek akkoord gekomen kan worden.

Inzet Nederland

Nederland streeft naar het bereiken van een politiek akkoord op de Transportraad van 9 juni. De verordening betreft een eerste stap naar meer transparante en meer competitieve gunning/aanbesteding van OV- diensten in Europa. Daarnaast creëert de kaderzettende verordening een *level playing field* in Europa doordat oneerlijke concurrentie van bedrijven die profiteren van een beschermde markt tegen gehouden kan worden.

Nederland is tevreden over:

- het algemene uitgangspunt van transparantie en concurrentie;
- de handhaving van eigen beleidsruimte (personeel, aanbesteding GVB);
- een eerlijker level playing field;
- de mogelijkheid om zowel reeds aanbestede en onderhands gegunde contracten uit te dienen (zoals de Hoofdrailnetconcessie).

Gevolgen voor Nederland

Met de Wp2000 heeft Nederland vooruitgelopen op de verordening openbaar vervoerdiensten en is de aanbestedingsverplichting voor OV – m.u.v. het Hoofdrailnet (HRN) - reeds vastgelegd. Met de huidige tekst die voorligt zal de verordening weinig gevolgen hebben voor de Nederlandse regelgeving. Zo sluiten bijvoorbeeld de eisen inzake transparantie en compensatie voor onderhands gegunde contracten goed aan bij de verlening van de Hoofdrailnetconcessie.

Verkeersveiligheid: tussentijdse evaluatie verkeersveiligheid

- Raadsconclusies

Doel van het voorstel

In 2003 heeft de Transportraad de doelstelling van het Europese Actieprogramma voor Verkeersveiligheid onderschreven om in 2010 te komen tot een reductie van 50% in het aantal verkeersdoden in de Europese Unie. De tussentijdse evaluatie van het actieprogramma wijst uit dat deze doelstelling zonder aanpassingen niet zal worden gehaald. Dit ligt voor een groot deel aan het aantal verkeersdoden in de nieuwe lidstaten.

Op grond van de tussentijdse evaluatie verkeersveiligheid en de informele transportraad van 2/3 maart in Bregenz (die in het teken stond van verkeersveiligheid) heeft het Voorzitterschap raadsconclusies opgesteld.

In de raadsconclusies wordt onder meer gesproken over: het extra beschermen van kwetsbare weggebruikers zoals voetgangers en fietsers, het gebruik van (waar zinvol) intelligente infrastructuurvoorzieningen zoals variabele snelheidsaanwijzingen en de veiligheid van voertuigen door het ontplooiën van nieuwe technologische initiatieven. Verder wordt gesproken over een gezamenlijke Europese bewustwordingscampagne ter bestrijding van risicofactoren voor ongevallen, zoals vermoeidheid van de bestuurder of rijden onder invloed en over een initiatief van de Commissie om een Europese verkeersveiligheidsdag in te stellen.

Inzet Nederland

Voor Nederland is verkeersveiligheid een belangrijke prioriteit. Wel dient bij elk initiatief bekeken te worden op welk niveau (communautair of nationaal) dit het beste opgepakt kan

worden. Daarnaast ziet Nederland ook veel in het delen van ervaringen en best practices. Op verzoek van Nederland wordt een Europese verkeersveiligheidsdag gekoppeld aan de VN-dag in datzelfde teken, die in 2007 voor het eerst zal plaatsvinden. Ten aanzien van een Europese bewustwordingscampagne is Nederland van mening dat de uitwerking van een dergelijke campagne moet plaatsvinden door de lidstaten zelf.

Mededeling betreffende de bevordering van de binnenvaart (Actieprogramma 'Naiades')

- Raadsconclusies

Doel van het voorstel

Op 17 januari j.l. heeft de Europese Commissie een ambitieus actieprogramma gepubliceerd dat tot doel heeft de binnenvaart in Europa te stimuleren, teneinde het potentieel van deze sector zo optimaal mogelijk te benutten.

Vanwege het grensoverschrijdende karakter van de binnenvaart dienen zowel de lidstaten als de Gemeenschap actie te ondernemen.

De mededeling beschrijft vijf terreinen waarop actie ondernomen zou moeten worden, te weten: markt, vloot, banen en vaardigheden, imago en infrastructuur. Deze terreinen worden in een actieplan verder uitgewerkt. De acties zijn onder te verdelen in wettelijke maatregelen (met name harmonisatie van bestaande wetgeving), beleidsmaatregelen (zoals het aanstellen van een TEN- coördinator voor de binnenvaart) en ondersteuningsmaatregelen (zoals het stimuleren van het gebruik van milieuvriendelijke technologieën). Voor de uitvoering van het programma zal nauw moeten worden samengewerkt met nationale en regionale overheden, riviercommissies en de Europese industrie.

In een apart hoofdstuk komt de institutionele discussie kort aan bod. De huidige organisatiestructuur van de binnenvaart in Europa wordt gekenmerkt door verschillende organisaties.

Vier opties worden gepresenteerd voor vernieuwing van het institutionele kader :

- Versterking van de samenwerking tussen bestaande organisaties;
- Toetreding van de EU tot de CCR (Centrale Commissie voor de Rijnvaart) en DC (Donau Commissie);
- Oprichting van een intergouvernementele Pan-Europese verdragsorganisatie voor de binnenvaart;
- Communautair kader.

Stand van zaken

Het voorzitterschap streeft naar aanneming van raadsconclusies over de mededeling van de Commissie. Belangrijke discussiepunten tijdens de onderhandelingen over deze conclusies vormden de oproep aan de Europese Commissie om te komen met een voorstel voor een Innovatiefonds en het geven van extra aandacht aan binnenvaart in het TEN programma, onder andere door het overwegen van het benoemen van een zogenaamde TEN-coördinator voor de binnenvaart.

Op 16 mei jl. heeft te Bazel een conferentie plaatsgevonden van de ministers van de Rijnvaartlanden. Daar is overeenstemming bereikt om ten aanzien van het institutionele vraagstuk een versterkte samenwerking tussen CCR, EU en andere relevante internationale organisaties na te streven. Een passage van deze strekking is in de concept-Raadsconclusies opgenomen.

Nederlandse inzet

Nederland is verheugd over de grotere politieke Europese betrokkenheid bij binnenvaart en kan de Raadsconclusies ondersteunen.

Gevolgen voor Nederland

Zestig procent van het goederenvervoer van Nederland naar andere Europese landen (en vice versa) verloopt via de binnenvaart en is hiermee een modaliteit van essentieel belang voor de haven van Rotterdam. Met een betere vaarwegeninfrastructuur in de ons omringende landen kan Rotterdam blijven groeien en daarmee de Nederlandse economie stimuleren.

Schonere binnenvaartschepen kunnen bijdragen aan het behalen van de normen op het gebied van luchtkwaliteit.

Horizontale vraagstukken

GNNS (Galileo)

- stand van zaken concessieonderhandelingen: informatie door de Commissie

De Commissie zal de lidstaten informeren over de procedure voor de voortgang van de onderhandelingen met de beoogde concessiehouder voor het satellietnavigatie programma Galileo. De onderhandelingen liggen nog op schema. De Commissie zal zeer binnenkort een voorstel met basiselementen voor de concessie-overeenkomst van het consortium ontvangen.

Tijdens de lunch zal worden gesproken over samenwerking met niet-EU landen en over de criteria voor de vestiging van de GSA. Momenteel hebben zes landen zich officieel kandidaat gesteld voor de GSA: Griekenland (Athene), Spanje (Barcelona), Frankrijk (Straatsburg), Italië (Rome), Verenigd Koninkrijk (Cardiff) en Nederland (Noordwijk).

Het satellietnavigatieprogramma Galileo bevindt zich in de ontwikkelingsfase die tot en met 2008 zal duren. De Raad heeft eerder besloten dat de bouw- en exploitatiefase van Galileo in de vorm van een *Public Private Partnership* zal worden uitgevoerd. Voor het selecteren van een 'operator' is een tender uitgeschreven. In een aantal stappen is uiteindelijk een consortium geselecteerd dat een breed industrieel draagvlak heeft in de EU. Dit consortium bestaat uit een fusie van twee partijen die uiteindelijk zijn overgebleven in de tenderfase.

Zoals afgesproken tijdens het vorige AO zal de Kamer zo spoedig mogelijk, mede naar aanleiding van een nog te publiceren mededeling van de Commissie, nader worden geïnformeerd over het verloop van het Galileo-project.

Maritiem veiligheidspakket

- a) **Havenstaatcontrole**
 - Voortgangsrapportage

Doel van het voorstel

De hoofddoelstelling van het voorstel is de introductie van een effectiever inspectiesysteem van buitenlandse schepen in Europese havens waarbij de nadruk vooral zal liggen op het inspecteren van hoog-risico ('substandard') schepen. De bestaande kwantitatieve benadering (25% gecontroleerde schepen per lidstaat) wordt vervangen door een meer kwalitatieve en globale benadering op EU-niveau. Het voorstel is van toepassing op de EU-landen maar de gehanteerde berekeningen en normen zijn gebaseerd op de prestaties binnen de regio van het Memorandum van Parijs (PMOU). De PMOU regio omvat buiten alle EU kuststaten ook Rusland, Canada (oostkust), IJsland, Noorwegen en Kroatië. Bij de invoering van een nieuw inspectieregime wordt gestreefd naar een 100% toezicht binnen het PMOU-gebied waarbij elk schip dat een PMOU-haven binnenloopt door één van de PMOU-lidstaten geïnspecteerd wordt. De huidige verplichting voor lidstaten tot inspectie van 25% van buitenlandse schepen in havens leidt tot ongeveer 80% toezicht binnen het PMOU-gebied. In het voorstel wordt nadrukkelijk van de spreiding van de inspectieverplichting over de PMOU landen gesproken, anders dan dat alleen van spreiding over de EU landen wordt uitgegaan.

Daarnaast moet het voorstel onder meer de mogelijkheden tot het weren van schepen in Europese havens uitbreiden en versterken. Door het ontbreken van internationale verdragen dienaangaande is deze voorziening slechts verplichtend voor de EU landen en niet voor de non-EU landen van het PMOU. Het Europese agentschap voor maritieme veiligheid (EMSA) moet de nodige hulp bieden ten aanzien van een samenhangende en doeltreffende uitvoering van de richtlijn.

Tenslotte voorziet het voorstel in een nadere harmonisatie en standaardisatie van de training van havenstaatscontrole inspecteurs.

Stand van Zaken

Het Voorzitterschap zal rapporteren over de voortgang van de besprekingen. Die bleken met name moeizaam tussen lidstaten en de Europese Commissie als het ging over de verhouding tussen de voorliggende plannen van de Commissie en het in ontwikkeling zijnde Nieuwe Inspectie Regime (NIR) in het kader van het Paris Memorandum of Understanding on Port State Control. In dit kader heeft de Europese Commissie wensen geuit op het gebied van selectie criteria en inspectie plaatsen die verder gaan dan de lidstaten willen. Deze baseren zich hierbij op toename werklast, efficiency en ontbreken van directe noodzaak.

Te denken valt hierbij aan invoering van een criterium op basis van de prestaties van een scheepseigenaar, klachten en meldingen van loodsen, het met positief gevolg doorlopen van een vrijwillige IMO vlaggenstaat audit.

Als additionele geografische plaats van inspectie wil de Commissie ankerplaatsen opnemen.

Over het tevens parallel te introduceren inspectie-informatiesysteem is ook nog géén overeenstemming. De Commissie heeft aangegeven dat de ontwerpcriteria voor een dergelijk systeem van het PMOU niet alle EU aspecten afdekken. Voor de lidstaten is het van groot belang dat er één informatie systeem komt die zowel EU als PMOU afdekt en voor iedereen toegankelijk is.

Verder punt van discussie is het standpunt van de Commissie over training en examinering van inspecteurs. De Commissie wil een naar een supranationaal systeem waaraan de inspecteurs hun bevoegdheid tot inspecteren ontlenu; de lidstaten willen slechts ondersteuning van de Commissie bij het verzorgen van trainingen en daarna de bevoegdheid tot inzet zelf in handen houden.

Nederlandse inzet

Uitgangspunt voor Nederland is dat het nieuwe EU inspectieregime niet uiteen mag lopen met het regime dat momenteel binnen het PMOU on Port State Control wordt ontwikkeld. Voorkomen moet worden dat er twee inspectieregimes naast elkaar gaan bestaan. Daarbij streeft Nederland naar het gebruik van één database met scheeps- en inspectiegegevens en is het voorstander van het gebruik van de database van het Nieuwe Inspectie Regime van het PMOU daarvoor. Tot slot dient het voorstel niet te resulteren in een toename van de huidige inspectielasten voor Nederland.

Nederland staat in beginsel ook voor het behoud van het samenwerkingsverband PMOU waarin naast alle EU kuststaten ook een vijftal niet-EU landen deelnemen. Deze niet-EU landen garanderen dat de gehele kustlijn van de Arctische Zee tot en met de Zwarte Zee gedekt is via geharmoniseerde controle op een aantal risicovolle transportstromen (bijv. olietransporten vanuit Rusland).

Ten aanzien van de training en opleiding staat Nederland positief tegenover harmonisatie van materialen en methodieken maar is tegen het centraal examineren. Inzet van personeel is een competentie van de lidstaten.

Gevolgen voor Nederland

Nederland verzorgt als één van de grootste havenstaten binnen de EU relatief veel inspecties en heeft daarom veel belang bij dit voorstel. Of Nederland verschuivingen in aantallen en soorten inspecties kan opvangen binnen de huidige capaciteit hangt af van de invulling van het nieuwe inspectie regime. De impactstudie naar het Nieuwe Inspectie Regime (NIR) van het Paris MoU toont aan dat aan dat de huidige inspectie capaciteit volstaat. Om deze uitkomst te bereiken zal het NIR voorstel echter niet mogen veranderen en moet het nieuwe EU regime het NIR één op één overnemen.

In Nederland geregistreerde schepen, welke grotendeels binnen Europa opereren, ondergaan zowel relatief als absoluut erg veel inspecties. Gelet op de in het NIR voorgestelde selectie criteria voor inspectie waarbij meer rekenschap wordt gehouden met de prestaties van de afzonderlijke vlaggenstaten is het de verwachting dat met invoering van het Nieuwe Inspectie Regime deze inspectiedruk aanzienlijk kan afnemen.

b) richtlijn inzake een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart

- Algemene oriëntatie

Dit voorstel – onderdeel van het derde EU pakket inzake maritieme veiligheid - moet de bepalingen van de bestaande Richtlijn inzake een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart (2002/59/EG) verder aanscherpen en verduidelijken. Eén van de doelstellingen van het voorstel is om een helder juridisch kader te ontwikkelen inzake de toevluchtsoorden voor schepen in nood. Daarmee moet onder meer helderheid worden gecreëerd over de autoriteit die verantwoordelijk is voor het aanwijzen van toevluchtsoorden. Elke lidstaat dient een onafhankelijke autoriteit aan te wijzen die bevoegd is om te besluiten over toelating van schepen tot deze toevluchtsoorden.

Het voorstel moet verder garanderen dat lidstaten aangesloten zijn op het EU-brede informatiesysteem (SafeSeaNet, beheerd door het Europese Agentschap voor maritieme veiligheid (EMSA)) dat onder andere inzicht moet bieden in de bewegingen van schepen met gevaarlijke lading in Europese wateren. Om de veiligheid van vissersschepen (met lengte groter dan 15 meter) in Europese wateren te vergroten wordt daarnaast voorgesteld deze schepen verplicht uit te rusten met een zgn. automatisch identificatie systeem (AIS).

Stand van Zaken

Het voorzitterschap streeft naar een politiek akkoord. Eén van de uitstaande punten in dit dossier is onder meer de financiering van de voorgestelde verplichte uitrusting van AIS op vissersschepen. Vanuit het Europees Visserij Fonds zal medefinanciering mogelijk zijn. Voorwaarde daarbij is dan wel dat lidstaten eveneens in de kosten bijdragen. Voor met name een aantal zuidelijke lidstaten met grote vissersvloeden levert de kosten van de verplichte uitrusting met AIS nog problemen op, voor Nederland speelt dit minder. Een ander uitstaand punt betreft de onafhankelijkheid van de autoriteit die bevoegd is om te besluiten over toelating van schepen tot toevluchtsoorden. Voor Nederland is het hier van belang dat het hierbij moet gaan om een instantie/autoriteit die zelfstandig beslissingen kan nemen.

Inzet Nederland

Nederland heeft als kust-, haven- en vlaggenstaat belangen bij dit voorstel. Nederland vindt dat de voorgestelde wijzigingen tot enige verbetering kunnen leiden ten opzichte van de bestaande richtlijn.

Met uitzondering van het voorstel voor verplichte uitrusting van AIS voor vissersvaartuigen lijken de voorgestelde wijzigingen zonder grote infrastructurele of administratieve ingrepen in Nederland te kunnen worden ingevoerd. Nederland beschikt reeds over een systeem voor elektronische data-uitwisseling en is voorstander van gebruikmaking door de lidstaten van SafeSeaNet. Daarnaast kent Nederland reeds procedures inzake het toelaten van schepen in moeilijkheden.

Luchtvaart

Mededeling en verordening betreffende de oprichting van een gemeenschappelijke onderneming voor de realisering van het Europees nieuw generatie luchtverkeersbeveiligingssysteem (SESAR)

- Algemene oriëntatie

Doel van het voorstel

Het voorstel heeft tot doel de voorbereiding en de uitvoering van de ontwikkelingsactiviteiten van de tweede fase van het SESAR project te stroomlijnen. Het SESAR project voor de realisering van een nieuwe generatie luchtverkeersleidingssystemen in Europa te bevorderen vormt de technologische poot van het Single European Sky initiatief. Een op te richten gemeenschappelijke onderneming (GO) krijgt in deze tweede, ontwikkelingsfase van het SESAR-project een centrale regiefunctie toebedeeld bij het beheer van de beschikbare onderzoeksbudgetten en de bevordering van publiek-private samenwerking. De GO bewaakt de noodzakelijke coherentie tussen de onderzoeks-, ontwikkelings- en validatieactiviteiten. Belangrijke financieringsbronnen zijn het 7^{de} Kaderprogramma, het TEN-T budget en de bijdrage van EUROCONTROL.

Het SESAR-project wordt in drie fasen uitgevoerd. De eerste fase is de definitiefase, die eind 2005 is opgestart en tot doel heeft om in 2008 een Air Traffic Management (ATM) masterplan- de routekaart voor de verdere ontwikkeling en implementatie - op te leveren. De tweede fase is de ontwikkelingsfase, vanaf 2008, waarin de nadruk ligt op onderzoek, ontwikkeling en validatie. De (derde) implementatiefase omvat de periode 2014-2020.

Dit voorstel voor de oprichting van een Gemeenschappelijke Onderneming loopt in feite vooruit op de afronding van de huidige definitiefase van het project. Tijdige oprichting van de GO moet een naadloze overgang van definitiefase naar ontwikkelingsfase zeker stellen.

Stand van zaken

Beoogd wordt om tijdens de Transportraad te komen tot een algemene oriëntatie.

De discussie heeft zich tijdens de onderhandelingen toegespitst op:

- de taken en bevoegdheden van de Gemeenschappelijke Onderneming;
- de rolverdeling tussen de verschillende organen van de Gemeenschappelijke onderneming;
- de financiële onderbouwing (met name de financiering vanuit de sector);
- de rol en betrokkenheid van de sector (luchtvaartmaatschappijen, luchtverkeersleidingorganisaties en luchthavens)
- de rol van Eurocontrol
- de zeggenschap van de lidstaten.

Nederlandse inzet

Nederland is sterk voorstander van het SESAR-project en is met de Commissie van mening dat er een noodzaak bestaat om in SESAR de krachten van alle betrokken partijen te bundelen. Alleen op Europese schaal kunnen de verwachte capaciteitsproblemen in het luchtruim (ook voor Schiphol) op termijn worden opgelost. Wel hecht Nederland groot belang aan een duidelijk commitment van de sector, in het bijzonder de luchtverkeersleidingorganisaties, om het project mee te financieren. De rol van Eurocontrol is zodanig ingevuld dat bij deze organisatie, die als *founding member* deel gaat uitmaken van de Gemeenschappelijke onderneming, optimaal gebruik zal worden gemaakt van de daar aanwezige expertise, waarbij het risico van belangenverstremming zoveel mogelijk wordt vermeden. Nederland pleit ervoor om de zeggenschap van de lidstaten te versterken door uitbreiding van de taken van het Single Sky Comité, opgericht bij de Kaderverordening(EC) No 549/2004.

Externe betrekkingen luchtvaart

- **EU-VS luchtvaartonderhandelingen**
- Informatie van de Commissie

Stand van zaken

De in november 2005 gevoerde onderhandelingen tussen de EU en de VS hebben een positief resultaat opgeleverd. Er is sprake van een akkoord met dien verstande dat de VS nog een afzonderlijk nationaal traject t.a.v. "ownership and control" moet doorlopen. Dit voorziet in ruimere zeggenschapsbepalingen (control) in VS-luchtvaartmaatschappijen voor niet-VS investeerders. Dat wil zeggen dat bijv. EU-investeerders de feitelijke zeggenschap met betrekking tot economische aspecten van de luchtvaartmaatschappij kunnen krijgen. Het Department of Transport (DoT) van de VS heeft hiertoe een *Notice of Proposed Rule Making* (NPRM) gepubliceerd die deze ruimere zeggenschapsbepalingen mogelijk zouden moeten maken. Dit heeft meer discussie opgeleverd dan voorzien en op 3 mei j.l heeft het DoT een

aanvullende (Supplemental) NPRM uitgebracht. DoT's benadering blijft in algemene zin ongewijzigd. De SNPRM is vooral bedoeld als verduidelijking maar kent tevens enkele aanscherpingen. Zo blijkt dat VS burgers die aandelen met stemrecht bezitten in – of in het bestuur zitten van - een Amerikaanse luchtvaartmaatschappij een vetorecht behouden over iedere beslissing van niet-VS aandeelhouders. Hiermee is tevens een nieuwe 60-dagen termijn ingegaan waarbinnen belanghebbenden op de SNPRM kan reageren. Dit heeft tot gevolg dat een besluit in de transportraad op zijn vroegst in oktober genomen kan worden.

Nederlandse inzet

Nederland zal de Commissie blijven steunen in haar streven snel tot een definitief akkoord te komen. Resultaat op de inhoud van de SNPRM is van ondergeschikt belang.

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 *Open skies* verdrag. De procedure is hangende de onderhandelingen tussen de EU en de VS stilgelegd. Het is echter onduidelijk wat de Commissie gaat doen indien de SNPRM door de Raad wordt verworpen.

- **EU – Rusland – Overvliegrecchten Siberië**
- Informatie van de Commissie

Stand van Zaken

De Europese Commissie zal rapporteren over de voortgang van de onderhandelingen met de Russische Federatie inzake de overvliegrecchten over Siberie.

De Raad heeft de Commissie in maart een mandaat gegeven om onderhandelingen te starten die zich beperken tot het afschaffen van de heffingen op de overvliegrecchten over Siberië. Het mandaat is in de tijd beperkt tot de beslissing over toetreding van de Russische Federatie tot de WTO.

Gevolgen voor Nederland

Afschaffing van de verplichte betalingen zal KLM enkele tientallen miljoenen euro's per jaar schelen en bijdragen aan het normaliseren van de luchtvaartrelatie met Rusland.

Uitbreiding bevoegdheden EASA

- Voortgangsrapportage

Doel van het voorstel

De verordening heeft tot doel de bevoegdheden van het EASA (Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart) uit te breiden. EASA is reeds bevoegd op het gebied van de luchtwaardigheid van vliegtuigen. EASA geeft op dit terrein certificaten van goedkeuring af waaruit blijkt dat vliegtuigen voldoen aan de vastgestelde EU-normen. Voorts controleert EASA de afgifte van goedkeuringen door nationale instanties. Met de nieuwe verordening krijgt EASA er nieuwe taken bij op het gebied van:

- De veiligheidsstandaarden voor de vluchtuitvoering. EASA zal nadere regels op dit gebied uitwerken, gebaseerd op reeds bestaande afspraken binnen de JAA (Joint Aviation Authorities, samenwerkingsverband van de nationale luchtvaartautoriteiten).
- Brevet voor piloten. EASA gaat er op toezien dat deze brevetten voldoen aan de Europese eisen op het gebied van kennis, vaardigheden en taalbeheersing. Daarnaast zal EASA nieuwe eisen voor piloten uitwerken. Het agentschap zal nauw samenwerken met de nationale autoriteiten die verantwoordelijk blijven voor de uitvaardiging van brevetten.
- De vluchtoperaties in EU-landen met luchtvaartuigen die in derde landen zijn geregistreerd. Exploitanten uit derde landen die commerciële luchtvaartactiviteiten uitoefenen in de EU moeten kunnen aantonen dat zij aan de EU-regels voldoen middels een certificaat. EASA gaat dit certificaat verlenen.

Daarnaast zijn in het voorstel enkele aanpassingen met betrekking tot het toezicht en beheer van EASA opgenomen. Het gaat hierbij onder meer om een voorstel tot aanpassing van de bestuursstructuur en het vergemakkelijken van de mogelijkheid om een deel van de taken uit te besteden aan erkende bureaus.

De reden waarom de Europese Commissie voorstelt om de bevoegdheden van EASA uit te breiden is dat de handhaving van regels momenteel uiteenlopend worden uitgevoerd door de lidstaten. Hierdoor is er geen uniform veiligheidsniveau in de EU. Daarnaast verstoort dit de werking van de interne markt.

Stand van zaken

Het voorstel is een aantal keer in de raads werkgroep besproken maar is nog niet gereed voor besluitvorming. De belangrijkste discussiepunten zijn:

- De categorieën van commerciële vluchten die onder de werking van de verordening vallen. Verschillende landen, waaronder Nederland, pleiten voor een uitzondering van de 'kleine' type vluchten, zoals reclamevluchten en fotovluchten met kleine toestellen.
- De bevoegdheid voor de EASA om veiligheidsattesten te verlenen aan luchtvaartmaatschappijen uit derde landen die van en naar een luchthaven in de Gemeenschap vliegen. Deze bevoegdheid staat op gespannen voet met het internationale uitgangspunt dat de landen waar de luchtvaartmaatschappijen zijn gevestigd voor de veiligheidscertificaten en het daarbij behorende toezicht verantwoordelijk zijn.
- Een verandering van de bestuursstructuur van het agentschap. De Commissie wil in dat bestuur net zoveel stemmen kunnen uitbrengen als het totaal van de stemmen van de lidstaten

- Handhaving van het compromis van 2004 in de Raad over de ontwerp-verordening die naar aanleiding van het amendement-Simpson (werk- en rusttijden voor piloten en de brevetten voor cabinepersoneel) is opgesteld. Deze verordening is in tweede lezing behandeling bij het EP
- De termijn waarop de uitbreiding van de bevoegdheid kan plaats hebben. Nederland en andere lidstaten willen dat de financiële problemen bij het agentschap eerst zijn opgelost.

Inzet Nederland

De Nederlandse luchtvaart is, gezien het internationale karakter ervan, bij uitstek gebaat bij een harmonisatie van de veiligheidsvoorwaarden voor de vluchtuitvoering. Evenwel is het de vraag of de EASA thans reeds klaar is voor de uitbreiding van taken. Bij de invoering van de harmonisatie dient te zijn gewaarborgd dat de EASA voldoende is uitgerust om haar taken op efficiënte wijze en tegen redelijke kosten uit te voeren. De luchtvaart is niet gebaat bij een bevoegdheid van de EASA om veiligheidscertificaten aan luchtvaartmaatschappijen uit derde landen uit te reiken. Een zodanige bevoegdheid kan te gemakkelijk tot een ontwikkeling leiden waarbij de Europese luchtvaartmaatschappijen aan vergeldingsmaatregelen van derde landen worden onderworpen.