

Transport, Telecom en Energieraad 27 maart 2006

Onderdeel Transport

Samenvatting Verslag

De met het Europees Parlement overeengekomen tekst inzake de nieuwe Rijbewijs-richtlijn werd aanvaard. Daarnaast werd een algemene oriëntatie bereikt op de verordening security in de burgerluchtvaart. Nederland heeft in dit kader aandacht gevraagd voor de kosten van de beveiligingsmaatregelen voor de industrie, dit mede met het oog op de daarbij gewenste transparantie. De Raad heeft unaniem het mandaat voor de Commissie goedgekeurd om te onderhandelen met de Russische Federatie over de overvliegrechten in Siberië.

Een discussie aan de hand van vragen heeft plaatsgevonden over de verordening openbaar vervoerdiensten en de Europese duurzaamheidsstrategie. In het kader van de duurzaamheidsstrategie heeft Nederland nogmaals aandacht gevraagd voor de luchtkwaliteit en de noodzaak om bij emissienormen ook de instrumenten te leveren die het mogelijk maken om aan die normen te voldoen.

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

Het Voorzitterschap streeft naar besluitvorming over drie voorstellen: verordening beveiliging burgerluchtvaart, richtlijn rijbewijzen en mandaatverlening overvliegrechten Siberië.

Over het voorstel inzake gemeenschappelijke regels op het terrein van **beveiliging (security) in de burgerluchtvaart** wordt gepoogd te komen tot een algemene oriëntatie. Aan de belangrijke Nederlandse bezwaren is tegemoet gekomen en Nederland kan dan ook instemmen met de voorliggende tekst.

Het voorstel voor een richtlijn betreffende het **rijbewijs** staat wederom geagendeerd voor een politiek akkoord nadat dit in december 2005 niet is gelukt. Duitsland, gesteund door een aantal andere lidstaten, kon toen nog niet instemmen met het verplicht periodiek omwisselen van rijbewijzen. Het Oostenrijkse voorzitterschap hoopt dit keer wel tot een akkoord te kunnen komen.

Aan de lidstaten zal gevraagd worden in te stemmen met raadsconclusies en een mandaatverlening aan de Europese Commissie met betrekking tot de **onderhandelingen met de Russische Federatie over de heffingen op vluchten over Siberië**. Of de Raad kan instemmen met het mandaat valt nog te bezien. Met name Duitsland is kritisch en vreest dat dit mandaat de opstap is naar een veel breder mandaat voor de Europese Commissie. Nederland zal zich inspannen om in de Raad consensus te bereiken over de conclusies en het mandaat maar verbindt wel duidelijke voorwaarden aan het mandaat.

Op het gebied van luchtvaart zal verder gesproken worden over de voortgang van **SESAR** (luchtverkeerbeveiligingssysteem) en zal de Europese Commissie informatie verschaffen over de stand van zaken inzake de **luchtvaartonderhandelingen met de VS**.

Voorts zal aan de hand van een aantal vragen een debat plaatsvinden over de verordening inzake **openbaar vervoerdiensten (weg- en spoor)**. Om op een aantal heikle politieke punten richting te verkrijgen zal het voorzitterschap aan de Transportraad enkele vragen voorleggen. Naar alle waarschijnlijkheid zullen deze ingaan op de reikwijdte van de

onderhandse gunning voor spoor, het uitdienen van bestaande OV-contracten na vaststelling van de verordening en de maximale duur van OV-contracten onder de verordening.

Ter voorbereiding op de Europese Raad van juni zal een groot aantal vakraden, waaronder de Transportraad, de herziening van de **Europese duurzaamheidsstrategie** bespreken. Nederland zal in de Transportraad aandringen op ambitieuze maar ook realistische normstellingen. Nederland acht het daarbij van belang om, bijvoorbeeld in het luchtkwaliteitsbeleid, te zorgen voor de beschikbaarheid van Europese instrumenten en de nodige flexibiliteit voor de lidstaten bij de implementatie, waardoor de haalbaarheid van de normen realistisch is.

De Commissie zal de lidstaten informeren over de voortgang van de onderhandelingen met de beoogde concessiehouder voor het satellietnavigatie programma **Galileo**.

Tevens zal de Commissie een presentatie geven over de tussentijdse evaluatie van het **Actieprogramma Verkeersveiligheid** en kort ingaan op de mededeling betreffende de bevordering van de **binnenvaart**.

Hieraan gerelateerd zijn de terugkoppelingen die het Voorzitterschap zal geven over de informele Transportraad over verkeersveiligheid en over een *high level meeting* over binnenvaart.

De herziening van het **Witboek Transport** zal naar alle waarschijnlijkheid geagendeerd staan op de Transportraad van juni. De Europese Commissie heeft aangegeven in april te komen met een mededeling hierover.

GEANNOTEEERDE AGENDA

Landvervoer

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

- Voortgangsrapportage/ politiek debat

Doel van het voorstel

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 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 in beginsel openbaar vervoerdiensten openbaar aanbesteed dienen te worden. Echter, hierop kunnen uitzonderingen gemaakt worden in geval van regionaal en lange afstand spoor en bij invulling van de OV-diensten door een autoriteit zelf dan wel een ‘interne exploitant’ (ofwel inhouse-operator). In die gevallen is onderhandse gunning mogelijk. Bij onderhandse gunning van spoorvervoer geldt dat de exploitant die over een gegund contract beschikt, door een andere bevoegde autoriteit mag worden uitgesloten van een openbare aanbesteding op zijn grondgebied. Bij onderhandse gunning aan een ‘interne exploitant’ geldt dat deze per deze definitie niet mag meedingen naar 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 (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 voorstel voor een verordening inzake openbaar vervoerdiensten is meerdere malen besproken in de Raadswerkgroep. Het dossier is echter nog niet rijp voor besluitvorming. Tijdens de Transportraad zal het voorzitterschap enkele vragen voorleggen om op heikele politieke punten richting te verkrijgen. Het gaat hierbij onder meer om:

- De reikwijdte van de onderhandse gunning voor spoor. Enkele landen, met name Duitsland, wil de mogelijkheid van onderhandse gunning uitbreiden naar lokaal spoorvervoer en eventueel ook naar al het overige openbaar vervoer;
- Het uitdienen van bestaande OV-contracten na vaststelling van de verordening;
- De maximale duur van OV-contracten onder de verordening en specifiek de verlenging van de contracten voor exceptionele infrastructuurprojecten.

Inzet Nederland

Inzake de bovengenoemde verwachte discussiepunten voor de Transportraad is Nederland van mening dat:

- De reikwijdte van de mogelijkheid tot onderhandse gunning van (regionaal en lange-afstand) spoor zoals die nu in de verordening is opgenomen, volstaat. Onderhandse gunning voor al het overige OV is voor Nederland onwenselijk vanwege de

aanbestedingsverplichting die in de Wet personenvervoer 2000 (Wp 2000) reeds geldt voor het stad-en streekvervoer;

- Reeds openbaar aanbestede OV-contracten moeten kunnen worden uitgediend. Dit geldt ook voor de onderhands gegunde hoofdrailnetconcessie.
- Tegen de verlenging van maximum termijnen van exceptionele infrastructuurprojecten heeft Nederland geen bezwaar, mits – om misbruik te voorkomen - autorisatie wordt gevraagd aan de Europese Commissie.

In algemene zin zet Nederland in op:

- Het instandhouden van de Wp2000, waarmee Nederland reeds heeft geanticipeerd op de verordening door openbare aanbesteding voor bus, tram, metro en lokaal spoor (contractsectorlijnen) verplicht te stellen;
- Een EU verordening die concreet bijdraagt aan een transparante en meer competitieve gunning van OV diensten in Europa;
- Ruimte voor nationale overheden om eigen beleid te voeren (EU als minimum kader);
- Vrijheid om hoofdrailnetconcessie direct te gunnen en een hanteerbaar overgangsregime dat bestaande afspraken eerbiedigt;
- Reciprociteit: mogelijkheid om oneerlijke concurrentie van bedrijven die profiteren van een beschermde markt tegen te houden.

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. Indien de Nederlandse inbreng in de Raad tot resultaat leidt, zal de verordening waarschijnlijk weinig gevolgen hebben voor de Nederlandse regelgeving. De verordening zal gaan bijdragen aan meer marktwerking en transparantie op de OV-markt.

Verslag

Het voorzitterschap had twee vragen geformuleerd ten behoeve van de tafelronde; de eerste vraag bevatte drie onderdelen.

Ia. Dient ook suburban transport te vallen onder de mogelijkheid van directe gunning? *Nederland heeft aangegeven tegen deze mogelijkheid te zijn (maar beschouwt dit niet als een breekpunt). Als tussentweg tussen voor- en tegenstanders diende zich aan, dat elke lidstaat vrij is zelf te bepalen wat regionaal en wat suburban is; daarmee kan elke lidstaat de directe gunning vorm geven naar nationale wensen. De Commissie is bereid om zich op dit punt flexibel op te stellen, mits duidelijk blijft dat het gaat om heavy rail; tram en metro dienen hier niet onder te vallen.*

Ib. Dient de directe gunning ook te worden uitgebreid naar andere vormen van openbaar vervoer dan alleen spoorvervoer? *Nederland is geen voorstander van deze uitbreiding. Ook de Commissie gaf aan uitgesproken tegenstander te zijn. In de discussie diende zich een uitweg aan, door de grens van de vrijgestelde contracten op te trekken. Nederland zou zich op dit punt flexibel kunnen opstellen.*

Ic. Moeten de regels voor reciprociteit meer mogelijkheden bieden? *Nederland is vóór deze optie maar leek hierin bij de minderheid te horen. Commissie was tegen een uitbreiding van de reciprociteit, maar was bereid mee te denken over andere mogelijkheden om de rechten van derden bij een onderhandse gunning te versterken.*

II. Dienen bestaande contracten door te lopen na aanvaarding van de PSO-Verordening? *Vrijwel alle interventies gingen uit van de noodzaak van een overgangsregeling; een aantal delegaties, w.o. Nederland, merkten daarbij op dat het wel moest gaan om contracten die redelijk waren opgesteld (niet voor b.v. 40 jaar en net voor het opengaan van de markt) en dat een einddatum voor bestaande contracten wenselijk was. Commissie liet weten bestaande contracten zonder meer te willen aanvaarden, indien zij waren gesloten na een tender-procedure en voor andere contracten een redelijke termijn stellen.*

Het Voorzitterschap voelde zich door de tafelronde gesterkt en sprak de verwachting uit dat de Raad in juni tot een politiek besluit zal kunnen komen.

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 periodiek 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 rij-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 zijn positie in eerste lezing bepaald. Inmiddels is er een compromisvoorstel uit juni 2005 dat is afgestemd met het Europees Parlement. Indien de Transportraad akkoord gaat met deze tekst, dan kan het snel en ongewijzigd door het Europees Parlement aangenomen worden.

Besluitvorming in de Transportraad van december 2005 over het compromisvoorstel werd op verzoek van o.a. Duitsland, Oostenrijk en Polen, aangehouden. Het grootste probleem voor met name Duitsland betreft de vervanging van *bestaande* rijbewijzen, die op dit moment in Duitsland eeuwigdurend geldig zijn. Overige discussiepunten zullen zijn:

- 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 compromisvoorstel 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 het 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 essentieel dat, in het kader van de verkeersveiligheid, de minimum leeftijd voor de lichte motor volgens het compromisvoorstel 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. Het compromisvoorstel voldoet aan de Nederlandse wensen.

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. Voor Nederland is het belangrijk dat in het voorliggende voorstel de BE-categorie gelimiteerd wordt. In de bestaande situatie kunnen BE combinaties eenvoudig een massa van 8 ton bereiken en in bepaalde gevallen zelfs de 15 ton overschrijden. Onder de nieuwe richtlijn is dit niet mogelijk. Tot slot wordt rijbewijstoerisme bemoeilijkt door de verplichting voor landen om een rijbewijsregister bij te houden.

Verslag

Het Voorzitterschap en de Commissie onderstreepten het belang van dit dossier voor verkeersveiligheid en gemak voor de burgers; genoemd werden het einde van het ‘rijbewijstoerisme’, de actualisering van de rijbewijs-registers, het rijbewijs voor bromfietsen, de fasegewijze toegang tot zware motoren en de betere regeling voor auto’s met caravan. Nadat de tot nu toe weerspannige delegaties van Duitsland en Polen hun instemming hadden betuigd, constateerde voorzitter Oostenrijk dat het voorstel met unanimitéit was aanvaard.

Verkeersveiligheid

- a) Mid-term review Actieprogramma Verkeersveiligheid**
 - Presentatie van de Europese Commissie

Doel 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 mid-term review 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. De Europese Commissie overweegt nu om met behulp van een aantal nieuwe richtlijnen – aan te kondigen in de mededeling over de herziening van het Witboek Transport - dichterbij deze 50%-doelstelling uit te komen. Melding is reeds gemaakt van een richtlijn infrastructuur en verkeersveiligheid.

Inzet Nederland

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.

Verslag

Commissaris Barrot gaf een overzicht van de cijfers uit de mid term review van het actieprogramma Verkeersveiligheid uit 2001. Hij benadrukte dat de doelstelling van het programma - een 50% reductie van het aantal verkeersverkeersdoden in 2010 - met de huidige trend niet gehaald zal worden. Duidelijk was voorts dat de lidstaten zeer verschillend scoorden: in sommige was sprake van een afname van 30%, in andere een toename van 20%. Daarom zal de Commissie een aantal nieuwe initiatieven ontplooiën, die zullen worden opgenomen in de herziening van het Witboek Transport tot 2010. Als concrete acties noemde Barrot de eerder aangekondigde richtlijn infrastructuur, grensoverschrijdende handhaving bij verkeersovertredingen, verdere maatregelen m.b.t. de invoering van de dodehoekspiegel, en wellicht het voeren van lichten overdag. Voorts noemde hij de start van (vrijwillige) Europese campagnes m.b.t. alcohol achter het stuur en gordelgebruik, zoals ook was belicht tijdens de Informele Raad in Bregenz.

Het Voorzitterschap, dat tevens kort verslag deed van de informele Raad van Bregenz, streeft naar Raadsconclusies op de juni-Raad, te baseren op de drie pijlers rijgedrag, voertuig en infrastructuur.

b) Informele Transportraad over Verkeersveiligheid (Bregenz, 2-3 maart 2006) - Informatie van het Voorzitterschap

De informele transportraad op 2 en 3 maart in Bregenz stond in het teken van verkeersveiligheid, een thema dat in alle EU lidstaten hoog op de politieke agenda staat. Het Oostenrijks voorzitterschap beoogde een gedachtewisseling over het creëren van een “trans-Europese verkeersveiligheidscultuur”.

Vier onderwerpen zijn tijdens deze informele raad verder uitgediept:

- Mid Term Review van het Europese actieprogramma verkeersveiligheid 2003 (zie boven);
- E-safety,
- Verkeersveiligheidcampagnes;
- Voorstel voor één gezamenlijke Europese verkeersveiligheidcampagne.

E-safety

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

Verkeersveiligheidscampagnes

Bij het onderwerp 'verkeersveiligheidscampagnes' heeft er informatie-uitwisseling plaats gevonden over nationale campagnes. Nederland heeft aangegeven dat de nationale campagnes zijn gebaseerd op een meerjarige en integrale benadering en dat de rijksoverheid samenwerkt met decentrale overheden, handhavinginstanties en maatschappelijke organisaties. Ook is Nederland ingegaan op de relatie tussen campagnes en gedragsverbetering van verkeersdeelnemers en reductie van het aantal slachtoffers. Daarnaast is aangegeven dat cultuurverschillen een belangrijke rol spelen bij de invulling van campagnes.

Voorstel voor één gezamenlijke Europese verkeersveiligheidscampagne

Het Oostenrijks voorzitterschap zou graag de handen opeenvrijen voor een gezamenlijke Europese verkeersveiligheidscampagne. Thema's die voorgesteld werden zijn vermoeidheid en alcoholgebruik van de verkeersdeelnemer. Het vrij nieuwe thema vermoeidheid bleek de voorkeur te hebben vanwege het grensoverschrijdende karakter ervan en het belang voor de transportsector. Nederland staat sympathiek tegenover het idee van een Europese campagne, maar verbindt daar wel voorwaarden aan. Onder andere moeten de gekozen thema's voor een campagne herkenbaar zijn voor de inwoners van alle lidstaten en bij voorkeur ook worden gecommuniceerd via mottoborden langs de snelwegen zodat weggebruikers optimaal worden bereikt.

Verslag

Zie vorige agendapunt.

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

- Presentatie door de Europese Commissie

Doel van het voorstel

Na uitgebreide consultatierondes met Europese binnenvaartlanden, -organisaties en het bedrijfsleven heeft de Commissie op 17 januari j.l. een ambitieus actieprogramma gepubliceerd dat tot doel heeft de binnenvaart in Europa te stimuleren.

De binnenvaart biedt, volgens de Europese Commissie, aanzienlijke mogelijkheden het vervoerssysteem in Europa, dat te kampen heeft met congestie en vertragingen en dat schade toebrengt aan het milieu, te verbeteren. Het vervoer van meer goederen over het water helpt de steeds toenemende goederenstroom in goede banen te leiden.

Er is dan ook behoefte aan concrete maatregelen om het marktpotentieel van de binnenvaart optimaal te benutten en vervoer via binnenwateren aantrekkelijker te maken. Aangezien het vaak om grensoverschrijdend vervoer gaat, 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

De Europese Commissie zal het mededeling presenteren.

Nederlandse inzet

Nederland is verheugd over de grotere politieke Europese betrokkenheid bij binnenvaart. en onderschrijft de genoemde actieclusters. Desalniettemin behoeven deze verdere uitwerking voordat deze geaccordeerd kunnen worden. Niet alleen zal een concretiseringslag gemaakt moeten worden, vooral de financiële implicaties en de geadresseerde actoren zullen scherper geformuleerd moeten worden.

Voor Nederland is het verder van belang dat, in het kader van de luchtkwaliteit, binnenvaart schoner wordt. Nederland pleit dan ook voor een aanscherping van de normen voor uitlaatgassen tot het niveau van Euro 6. Ook de brandstofkwaliteit behoeft aandacht: het zwavelgehalte moet snel aanzienlijk worden teruggebracht.

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.

Tot slot zullen schonere binnenvaartschepen bijdragen aan het behalen van de normen op het gebied van luchtkwaliteit.

Verslag

Commissaris Barrot presenteerde kort de hoofdlijnen van het onlangs verschenen actieprogramma Naiades. Een cruciaal onderdeel van het programma vormt de discussie met alle belanghebbenden (lidstaten, Europees Parlement, marktpartijen en Commissie) over de vormgeving van het institutionele kader. Voorzitter Oostenrijk riep op voorzichtig te werk te gaan bij een eventuele hervorming van dat institutionele kader (i.c. CCR en Donaucommissie). Bestaande instituties die hun sporen hadden verdiend zouden niet te snel op de helling mogen worden gezet. Het Voorzitterschap streeft naar Raadsconclusies voor de juni-Raad, gebaseerd op de uitkomst van de High Level Meeting in Wenen van medio februari j.l.

‘High Level Meeting’ betreffende binnenvaart (Wenen, 14-15 februari 2006)

- Informatie van het Voorzitterschap

Op 14 en 15 februari 2006 heeft een hoogambtelijke bijeenkomst plaatsgevonden over de binnenvaart waarbij met name gesproken is over bovengenoemde mededeling over de bevordering van de binnenvaart. Het voorzitterschap zal een terugkoppeling geven over deze bijeenkomst.

Verslag

Zie vorige agendapunt.

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 2320/02 op het gebied van veiligheid in burgerluchtvaart, die snel en onder druk van '11 september 2001' is uitgevaardigd, te harmoniseren en te vereenvoudigen.

De voorgestelde maatregelen hebben o.a. betrekking op toegangs- 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.

Daarnaast wil de Europese Commissie de reikwijdte van de verordening uitbreiden 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

Tijdens de behandeling van het voorstel in de raads werkgroep zijn de meeste pijnpunten van de lidstaten teruggedraaid. Niettemin hebben enkele lidstaten nog steeds problemen met de huidige, sterk afgezwakte voorstellen met betrekking tot de inzet van *Inflight Security Officers* (IFSO) en het vervoer van wapens. Zij zijn van mening dat deze onderwerpen geheel behoren tot de nationale competentie van de lidstaten en dat er dus ook geen ruimte is voor harmonisatie van uitvoeringsaspecten op Europees niveau, zoals de Commissie voorstaat. Het EP heeft nog geen advies in eerste lezing gegeven, maar heeft al laten weten meer inzicht te willen krijgen in de financiering van de maatregelen.

Nederlandse inzet

Nederland had de volgende bezwaren tegen het oorspronkelijke voorstel:

- de wens van de Europese Commissie om de bevoegdheid te krijgen om andere, passende security maatregelen te kunnen vaststellen voor kleinere luchthavens;
- de wens van de Commissie om de bevoegdheid te krijgen om aanvullende security maatregelen die de lidstaten zelf nemen om hun eigen nationale veiligheid te kunnen borgen of die door derde landen worden opgelegd, te kunnen beoordelen;
- de regeling van de inzet van *inflight security officers* (gewapende *air marshals*) en van het vervoer van wapens in de cockpit of cabine van een vliegtuig.

De Commissie is in de behandeling van het voorstel in de raads werkgroepen grotendeels aan deze bezwaren tegemoet gekomen.

In het huidige voorstel hebben de lidstaten zelf de bevoegdheid om voor kleinere luchthavens aangepaste security maatregelen vast te stellen, zij het op basis van door de Commissie ontwikkelde criteria.

Ook ten aanzien van (door derde landen opgelegde) aanvullende security maatregelen heeft de Commissie geen bevoegdheden gekregen. Volgens het huidige voorstel moet de Commissie alleen geïnformeerd worden over eventuele aanvullende maatregelen.

Ten aanzien van IFSO's en wapens bepaalt het huidige voorstel uitdrukkelijk dat de bevoegdheid om te besluiten over inzet van IFSO's of het vervoer van wapens aan boord ligt bij de lidstaten. Wel wil de Commissie in een verklaring de mogelijkheid openlaten voor het opstellen van gemeenschappelijke regels voor het dragen van wapens aan boord ten behoeve van luchtvaart security. De verklaring behoeft aanvulling in de zin dat deze gemeenschappelijke regels dienen te passen in het beleid van de 3^e pijler. Tenslotte is op verzoek van Nederland in de regeling het uitgangspunt opgenomen dat de security maatregelen geen afbreuk zullen doen aan de toepasselijke luchtvaartveiligheidsvoorschriften.

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 veordening wordt vastgesteld, meer praktische gevolgen hebben. De verordening 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 openstaande reserves werden opgeheven waarop het Voorzitterschap eenstemmigheid voor de algemene oriëntatie constateerde.

Naar aanleiding van een vraag van Nederland meldde de Commissie dat de studie naar de financiering van de kosten van beveiliging in 2006 zal verschijnen.

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

- Voortgangsrapportage

Doel van het voorstel

Het voorstel heeft tot doel de ontwikkeling en realisering van een nieuwe generatie luchtverkeersleidingssystemen in Europa te bevorderen. Een op te richten gemeenschappelijke onderneming (GO) krijgt in de ontwikkelingsfase van het SESAR-project een centrale regiefunctie toebedeeld bij het beheer van de beschikbare onderzoeksbudgetten, de bevordering van publiek-private samenwerking en het toezien op de noodzakelijke coherentie tussen de onderzoeks- en ontwikkelingsactiviteiten in SESAR en de overige initiatieven die onderdeel uitmaken van de ontwikkeling van een gemeenschappelijk Europees luchtruim. 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 2007 een gemeenschappelijk masterplan op te leveren voor de vervolgfases. De tweede fase is de ontwikkelingsfase, vanaf 2008, waarin de nadruk ligt op de coördinatie van alle onderzoeks- en ontwikkelingsactiviteiten die aan de (derde) implementatiefase, vanaf 2014, vooraf gaan. In de praktijk lopen elementen van deze drie fase door elkaar heen en loopt dit voorstel voor de oprichting van een

Gemeenschappelijke Onderneming in feite vooruit op de tweede fase, zodat de Raad tijdig de noodzakelijke besluiten kan nemen over de organisatorische opzet van het project.

Stand van zaken

Tijdens de Transportraad zal het Voorzitterschap een korte voortgangsrapportage geven van de besprekingen die tot nu toe in de Raad over het voorstel zijn gevoerd. De discussie spitst zich toe op de volgende punten:

- de taken en bevoegdheden van de Gemeenschappelijke Onderneming;
- de rolverdeling tussen de verschillende organen van de Gemeenschappelijke onderneming;
- de financiële onderbouwing;
- de rol en betrokkenheid van de sector (luchtvaartmaatschappijen en luchtverkeersleidingsorganisaties).

Nederlandse inzet

Nederland is sterk voorstander van het SESAR-project. Nederland 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 wil Nederland liefst een plafond stellen aan de omvang van de communautaire bijdrage en hecht het groot belang aan een duidelijk commitment van de sector, in het bijzonder de luchtverkeersleidingsorganisaties, om het project mee te financieren. Tevens moet goed gebruik worden gemaakt van de expertise van EUROCONTROL, waarbij echter gewaakt moet worden voor mogelijke belangenverstrengeling (EUROCONTROL als lid van de Raad van Bestuur en EUROCONTROL als hoofdaannemer).

Verslag

De Raad nam zonder discussie nota van de schriftelijke stand van zaken. De Commissie drong aan op spoedige besluitvorming omdat de Joint Undertaking begin 2007 het werk zou moeten kunnen beginnen.

Externe betrekkingen luchtvaart

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

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.

In de Transportraad van december 2005 constateerde het Voorzitterschap dat de Raad de aanzienlijke vooruitgang verwelkomde met de aantekeningen dat dit resultaat aanzienlijk beter was dan dat van juni 2004, dat de Raad ook voor de markttoegang de vooruitgang begroette, maar dat het uiteindelijk oordeel zou afhangen van de opvolging die VS aan de *Notice of Proposed Rule Making* inzake *ownership and control* zal geven.

Inmiddels heeft de VS de EU de verzekering gegeven dat het tijdschema voor de ‘*Final Rule*’ inzake *ownership and control*, gehaald zal worden, te weten eind maart/ begin april. Inzet van de Commissie is om op de juni Raad tot een akkoord te komen.

Nederlandse inzet

Nederland zal de Commissie blijven steunen in haar streven snel tot een definitief akkoord te komen.

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 een drukmiddel van de Commissie om een meer coöperatieve opstelling te krijgen.

Verslag

Commissaris Barrot deed verslag van de vorderingen in de VS om de interne wetgeving inzake ‘ownership and control’ aan te passen. Ondanks de oppositie die was ontstaan, had Minister van Transport Mineta bevestigd dat de regering van de VS op koers ligt om in april de Final Rule het daglicht te laten zien. Zodra de Final Rule er is, zal de Raad zijn definitieve beoordeling moeten geven, zodat het resultaat op de top EU-VS in Wenen kan worden beklonken. De Raad nam kennis van deze informatie van de Commissie.

- **EU – Rusland – Overvliegrecchten Siberië**
- (eventueel) mandaatverlening aan de Europese Commissie om onderhandelingen te starten met Rusland.
- Raadsconclusies

De Europese Commissie heeft aan de Raad een mandaat gevraagd om namens de Gemeenschap onderhandelingen te kunnen voeren met de Russische Federatie over de heffingen op vluchten over Siberië. In de oorspronkelijke tekst is inmiddels een aantal preciseringen aangebracht. Tevens zijn er Raadsconclusies opgesteld. Ten tijde van het schrijven van dit stuk staat nog open of de Raad zal moeten besluiten over een mandaat plus conclusies, of alleen conclusies.

Een meerderheid van lidstaten is voor verlening van het mandaat. Duitsland is nog het meest kritisch en vreest met name dat dit voorstel voor een beperkt mandaat de opstap is naar een veel breder mandaat voor de Commissie. Duitsland pleit er daarom voor om in de Raad niet verder te gaan dan de vaststelling van Raadsconclusies. Nederland zal zich inspannen om in de Raad consensus te bereiken over de conclusies en het mandaat, onder voorwaarde dat het mandaat:

- een toepassingsbereik heeft dat zich nadrukkelijk beperkt tot de afschaffing van de Siberische overvliegheffingen;
- in de tijd wordt beperkt;

- een directe koppeling legt met de toetredingsonderhandelingen van de Russische Federatie tot de WTO;
- de volledige betrokkenheid van de lidstaten waarborgt door de instelling van een bijzonder comité van lidstaten dat de Commissie bijstaat in de te voeren onderhandelingen; en
- geen beperkingen met zich meebrengt voor de parallele onderhandelingsbevoegdheid van lidstaten in hun bilaterale luchtvaartrelaties met de Russische Federatie.

Verslag

Het Voorzitterschap loste de resterende problemen op door te komen met enkele aanpassingen van de tekst die (nog eens) duidelijk maken dat dit een mandaat is dat beperkt is tot de overvliegrechten Siberië en in de tijd is beperkt tot de beslissing over toetreding van de Russische Federatie tot de WTO. Daarop hechtte de Raad unaniem zijn goedkeuring aan het mandaat.

Horizontale vraagstukken

Global Navigation Satellite System (GNSS)

- Informatie van de Commissie / Uitwisseling van standpunten

De Commissie zal de lidstaten informeren over de voortgang van de onderhandelingen met de beoogde concessiehouder voor het satellietnavigatie programma Galileo. De onderhandelingen die in januari 2006 formeel van start zijn gegaan worden met name gevoerd over de regeling en verdeling van de commerciële- en technische risico's in het concessiecontract.

In de Raad is een uitwisseling van standpunten voorzien. Mogelijk gebeurt dit naar aanleiding van schriftelijke informatie van de Commissie die kort voor de Raad beschikbaar zal zijn.

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.

De Commissie zal de Raad informeren over uitkomsten van de eerste onderhandelingsronde. In dit stadium zijn de totaal te verwachten kosten en de opbouw daar van nog niet bekend. De onderhandelingen zijn met name gevoerd over de verdeling van de volgende risico's betreffende de commerciële exploitatie, het technische ontwerp en de aansprakelijkheid.

Verslag

Commissaris Barrot deed verslag van de lopende onderhandelingen met het beoogde consortium. Men spreekt over een concessie van 20 jaar. De Europese Investeringsbank (EIB) heeft voldoende geld toegezegd voor de benodigde financiering. Grootste probleem is de verdeling van de risico's. Voor de financiële bijdrage van de EU is er het voorstel van € 1 mld voor de periode 2007-2013. De Commissie denkt na over de periode daarna. De Commissie zal een evaluatie maken en aan de Raad voorleggen, zodra dat mogelijk is. In juni volgt in ieder geval weer een rapport aan de Raad. De Raad nam zonder discussie kennis van het rapport van de Commissie.

Herziening van de EU-strategie duurzame ontwikkeling

- Politiek debat

Doel van het voorstel

In juni 2001 heeft de Europese Raad van Göteborg de Europese duurzaamheidsstrategie (*Sustainable Development Strategy – SDS*) aangenomen. De SDS heeft tot doel structurele veranderingen in economie en samenleving te bewerkstelligen die bijdragen aan duurzame ontwikkeling. Het Oostenrijkse voorzitterschap wil op de Europese Raad van juni 2006 een herziene SDS aannemen. Als input hiervoor dient de Commissiemededeeling over de herziening van de SDS, "*A platform for action*", die in december 2005 is verschenen. De strategie identificeert zes terreinen waar actie nodig is om duurzame ontwikkeling te bevorderen: klimaatverandering en energie, volksgezondheid, sociale uitsluiting/demografie/migratie, beheer van natuurlijke hulpbronnen, wereldwijde armoede en ontwikkelingsuitdagingen en duurzaam transport.

Op het terrein van transport stelt de Europese Commissie voor om in te zetten op drie beleidsterreinen: technische maatregelen en regelgeving, *modal shift* en prijsbeleid.

Stand van zaken

Ter voorbereiding op de Europese Raad van juni zal een groot aantal vakraden, waaronder de Transportraad, de herziening van de SDS bespreken.

Nederlandse inzet

In algemene zin is Nederland van mening dat de paragraaf over duurzaam transport teleurstellend is. De Commissie focust sterk op flankerende – door de lidstaten te treffen - maatregelen en te weinig op Europees bronbeleid gericht op schonere, stillere en zuinigere voertuigen. Juist daar zou de nadruk op moeten liggen omdat bronbeleid het meest kosteneffectief is.

De Commissie formuleert op diverse terreinen doelstellingen - zonder de beschikbaarheid van Europese instrumenten - waarvan a priori duidelijk is dat deze in veel lidstaten niet kunnen worden gerealiseerd, bijvoorbeeld bij de *modal shift* doelstelling en de luchtkwaliteitsnormen. Nederland zal aandringen op ambitieuze, maar realistische normstelling. Nederland acht het daarbij van belang om, bijvoorbeeld in het luchtkwaliteitsbeleid, te zorgen voor de beschikbaarheid van Europese instrumenten en de nodige flexibiliteit voor de lidstaten bij de implementatie, waardoor de haalbaarheid van de normen realistisch is waarbij de lidstaten de nodige flexibiliteit krijgen bij de implementatie, b.v. bij luchtkwaliteit.

Technische maatregelen en regelgeving :

Nederland steunt de inzet van de Commissie op technische maatregelen en regelgeving ter bevordering van schonere en energie efficiëntere voertuigen. Nederland wil echter in de SDS veel meer nadruk op de noodzaak van technische en logistieke innovaties en Europees bronbeleid voor schoner, stiller en zuiniger vervoer. Nederland ziet ambitieus Europees bronbeleid voor fijn stof en NOx als een noodzakelijke voorwaarde voor het kunnen voldoen aan Europese luchtkwaliteitsnormen. Het gaat daarbij om minder emissies van fijn stof en NOx voor personenauto's en lichte bestelbussen (inzet op Euro V en VI) en vrachtauto's en bussen (inzet op Euro VI). Ook de aanscherping van emissienormen voor binnenvaartmotoren is van belang. Nederland pleit in de ICAO voor aanscherping van de NOx-eisen voor vliegtuigen. Voor de zeescheepvaart steunt Nederland het verzoek van de EU-lidstaten aan de Europese Commissie om in 2006 met voorstellen te komen voor EU-maatregelen voor NOx-reductie, als de IMO geen voorstellen doet voor aanscherping in het kader van MARPOL Annex VI. Inzake minder emissies van CO2 is Nederland voor het personenvervoer over de weg voorstander van aanscherping van de convenanten met de auto-industrie en als dat niet haalbaar is van het introduceren van CO2-normering van de auto-industrie. Voor de luchtvaart is Nederland voorstander van de aansluiting van de luchtvaart bij het "Europees emissiehandelssysteem" en staat Nederland positief tegenover het inzetten van andere marktconforme instrumenten naast emissiehandel. Nederland heeft behoefte aan extra maatregelen in de binnenvaartsector.

Modal shift:

Nederland staat positief tegenover het EU-beleid dat erop gericht is de kustvaart, de binnenvaart en het spoorvervoer te bevorderen door het versterken van de concurrentiekracht van deze sectoren, bijvoorbeeld via efficiencyverbetering binnen de modaliteiten en in logistieke ketens. De "modal shift" die hiervan het resultaat is, is een belangrijke tussenstap naar een economisch en ecologisch efficiënt vervoerssysteem. "Modal shift" kan echter geen doel op zich zijn. Nederland vindt dat het EU-beleid erop gericht moet zijn de milieuprestaties

van alle modaliteiten te verbeteren door een “technology shift” te stimuleren, vooral door aanscherping van normstelling nieuwe voertuig- en brandstoftechnologie en efficiënter voertuiggebruik op de weg te stimuleren in plaats van door een geforceerde “modal shift” via subsidies voor vervoer over water en spoor en hoge heffingen voor wegvervoer. Dit zal slechts leiden tot een belasting op vervoer ten koste van economische groei.

Prijsbeleid:

De Commissie blijft inzetten op het beprijzen van infrastructuurgebruik. Voor vervoer van alle modaliteiten zal dan het principe gelden van “de vervuiler betaalt”. Dit houdt in dat alle gebruikers van de infrastructuur moeten betalen naar rato van gebruik, gedifferentieerd naar tijd, plaats en milieukeurmerken. Deze uitgangspunten staan ook centraal in het Nederlands beleid. Met het oog op gelijke concurrentie tussen de modaliteiten onderzoekt Nederland de mogelijkheden om op termijn ook het spoor en de binnenvaart te belasten. Door prijsbeleid zullen de gebruikers gestimuleerd worden tot het gebruik van mobiliteit op de meest efficiënte wijze. Gezien het grensoverschrijdend karakter van met name het goederenvervoer is het wenselijk een EU-kader voor prijsbeleid af te spreken. Nederland zet in op een zo snel mogelijke invoering van de kilometerprijs voor alle weggebruikers.

Gevolgen voor Nederland

Technische maatregelen en regelgeving ter bevordering van schonere en energie efficiëntere voertuigen zijn voor Nederland een noodzakelijk instrument voor het behalen van de normen op het gebied van luchtkwaliteit. Doelstellingen, bijvoorbeeld op het gebied van luchtkwaliteit, zonder de beschikbaarheid van Europese instrumenten, kunnen leiden tot onrealistische normen voor Nederland en moeten dus voorkomen worden.

Verslag

Het Voorzitterschap lichtte kort de procedure van de behandeling in de verschillende vakraden en de Europese Raad (ER) toe en dankte alle lidstaten en de Commissie voor de schriftelijke bijdragen. Nederland heeft nogmaals aandacht gevraagd voor de luchtkwaliteit en de noodzaak om bij emissienormen ook de instrumenten te leveren die het mogelijk maken om aan die normen te voldoen. Nederland kan nu niet aan de PM10-norm voldoen en dat geldt voor veel Europese landen. Daarom is snel besluit nodig over Euro 5 en in ieder geval een indicatief niveau voor Euro 6; m.m. geldt dit ook voor andere transportmiddelen dan wegvervoer. Zelfs dan zal het niet mogelijk zijn tijdig volledig aan de norm te voldoen; daarom is een combinatie nodig van strenge emissienormen en enige flexibiliteit voor een overgangperiode. Nederland vroeg dit signaal door te geven aan de ER. Het gaat erom niet een symbolische, maar een realistische en ambitieuze norm te stellen, voorzien van de passende middelen.

De Commissie wees op aanstaande herziening van het Witboek waarbij men uit zal gaan van co-modaliteit, waarbij de voordelen van alle vervoertakken worden benut: wel stimulering van de alternatieven voor het wegvervoer, geen afstraffing van het wegvervoer. De wens voor strengere emissiestandaarden was genoteerd.

Het Voorzitterschap sloot dit punt af met mededeling dat het zal trachten een synthese te maken van de bijdragen als input voor de Europese Raad.

Diverse punten

Follow-up voorstel voor een richtlijn inzake havendiensten

- Informatie van de Europese Commissie

In januari 2006 heeft het Europees Parlement tegen het voorstel van de Europese Commissie voor een richtlijn inzake havendiensten gestemd. Op 8 maart heeft het College van Commissarissen op voorstel van Barrot de havendienstenrichtlijn ingetrokken. Het College heeft aangekondigd dat Commissaris Barrot een breed debat zal lanceren met belanghebbenden, het Europees Parlement en de lidstaten over de strategische hoofdlijnen van een Europees havenbeleid. Het Witboek Transport zal daartoe het inhoudelijke startschot geven.

Verslag

De Commissie meldde de formele intrekking van het voorstel over de havendiensten. De Commissie blijft er evenwel van overtuigd dat een actief EU-havenbeleid noodzakelijk is en zal zich op een nieuw voorstel bezinnen. De uitkomst van deze bezinning zal worden meegenomen in de herziening van het Witboek.

Mededeling en voorstel voor een verordening betreffende een betere beveiliging van de bevoorradingketen.

- Presentatie door de Commissie

Verslag

Commissaris Barrot presenteerde de onlangs verschenen Verordening Ketenbeveiliging. Hij benadrukte de noodzaak van een Europese aanpak van beveiliging van de intermodale keten tegen terrorisme, in navolging van eerder genomen maatregelen m.b.t. de luchtvaart, zeescheepvaart en havens. De voorgestelde verordening verplicht lidstaten een vrijwillig kwaliteitslabel voor z.g. "veilige marktdeelnemers" in te voeren. Marktpartijen die daaraan voldoen, zouden kunnen rekenen op bepaalde concurrentievoordelen. Barrot hoopte op een spoedige behandeling van het voorstel door de Raad. Er vonden geen interventies plaats.

Richtlijn inzake de bevordering van schone voertuigen voor wegvervoer

- Presentatie door de Commissie

Verslag

De Commissie legde uit dat het voorstel bestaat uit de eis dat aanbestedingen van overheidsvoertuigen zwaarder dan 3,5 ton voor minimaal 25% uit schone voertuigen dienen te gaan bestaan. Op deze wijze zou een dermate groot marktvolume voor milieuvriendelijke voertuigen gecreëerd worden dat dit interessant zou worden voor de automobiellindustrie en massaproductie gestimuleerd zou worden. Voorstel zal behandeld worden in Milieuraad.

Informatie over de door de Commissie aangenomen "zwarte lijst" op basis van de verordening betreffende de vaststelling van een communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod binnen de Gemeenschap is opgelegd

- Informatie door de Commissie

Verslag

De Commissie lichtte het genomen besluit over de zwarte lijst kort toe. Barrot sprak van 'het goede voorbeeld voor de rest van de wereld'. Pogingen van derde landen om deze zaak op te houden door het aan te kaarten bij ICAO waren op tijd verijdeld.