

**GEANNOTEEERDE AGENDA**  
**TRANSPORT, TELECOM EN ENERGIERAAD VAN 11/12 DECEMBER 2006**  
**ONDERDEEL TRANSPORT**

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

Het voorzitterschap beoogt een aantal besluiten te nemen op het gebied van maritieme aangelegenheden. Met betrekking tot de **richtlijn havenstaatcontrole** streeft het Voorzitterschap naar een algemene oriëntatie. De hoofddoelstelling van het voorstel is de introductie van een effectiever inspectiesysteem van buitenlandse schepen in Europese havens. Nederland verzorgt als een van de grootste havenstaten binnen de Europese Unie relatief veel inspecties en heeft daarom veel belang bij dit voorstel. Het voorliggende compromisvoorstel van het Finse Voorzitterschap zal niet resulteren in een substantiële toename van deze inspectielasten.

Het Voorzitterschap beoogt tevens een algemene oriëntatie te bereiken op de **verordening betreffende het versneld invoeren van de vereisten inzake een dubbelwandige uitvoering of een gelijkwaardig ontwerp voor enkelwandige olietankschepen**. Dit voorstel heeft geen gevolgen voor Nederland. Het betreft een aanscherping van bestaande Europese regelgeving voor oude enkelwandige tankers die niet in Europese wateren komen. Nederland heeft deze tankers niet meer.

Een besluit dient genomen te worden over het voorstel om de lidstaten te machtigen het **nieuwe maritieme arbeidsverdrag van de IAO** (Internationale Arbeidsorganisatie, ook wel: ILO) te ondertekenen. De lidstaten dienen gemachtigd te worden vanwege het feit dat bepaalde onderdelen van het arbeidsverdrag op het terrein van de EU liggen. Nederland ondersteunt het voorstel en maakt zich sterk voor de spoedige (inter-) nationale ratificatie van het maritieme arbeidsverdrag.

Tevens worden Raadsconclusies worden aangenomen over de **korte vaart** (*short sea shipping*) en over **logistiek**. Het Voorzitterschap zal rapporteren over de voortgang van de onderhandelingen voor een **verordening betreffende de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee en de binnenwateren bij ongevallen**. Nederland betwijfelt de toegevoegde waarde van dit voorstel. Nederland is er voorstander van om op het terrein van de aansprakelijkheid voor schade bij het vervoeren van passagiers zoveel mogelijk aan te sluiten bij lopende internationale ontwikkelingen in plaats van een nieuwe regeling in Europees kader.

Op het gebied van verkeersveiligheid beoogt het voorzitterschap te komen tot een akkoord over **dode hoek spiegels** op vrachtwagens. Nederland heeft, in het kader van het verbeteren van de verkeersveiligheid, reeds in 2003 nationale wetgeving ingevoerd om het zichtveld van vrachtwagens te verbeteren. In de voorgestelde Europese regelgeving wordt hiermee rekening gehouden.

Op het gebied van luchtvaart vraagt de Commissie om een mandaat om namens de Gemeenschap onderhandelingen te kunnen voeren met de **Oekraïne over een breed luchtvaartakkoord**. Tevens beoogt het Voorzitterschap te komen tot een akkoord over de **harmonisatie van de luchtvaartveiligheidsnormen en het uitbreiden van de bevoegdheden van EASA** (Europees

**Agentschap voor de Veiligheid van de Luchtvaart**). Over dit voorstel spreken de lidstaten reeds lange tijd maar een akkoord lijkt nu mogelijk.

De Commissie zal informatie verschaffen over de onderhandelingen met de Russische Federatie inzake **overvliegrechten over Siberië** en over de stand van zaken met het **EU – VS luchtvaartakkoord**. Dit akkoord heeft vanwege interne procedures in de VS vertraging opgelopen.

Tenslotte zal de Commissie informatie verschaffen over de stand van zaken met betrekking tot de onderhandelingen over het concessiecontract voor de bouw van het **satellietnavigatiesysteem Galileo**. Nederland maakt zich zorgen over de manier waarop de onderhandelingen lopen nu slechts één bieder resteert en vragen ontstaan over de mate van risico dat deze bereid is te lopen. Nederland zal het belang van tijdige informatie van de Raad blijven benadrukken, teneinde te voorkomen dat de Raad voor voldongen feiten zal worden geplaatst.

De Commissie zal de lidstaten informeren over de relatie met derde landen in het Galileo-project en over het uit te brengen groenboek over de mogelijke toepassingen van Galileo.

Er zal naar verwachting nog geen beslissing worden genomen over de locatie van de beheersorganisatie van Galileo (GSA), waarvoor Noordwijk zich kandidaat heeft gesteld. Tien andere lidstaten hebben zich tevens kandidaat gesteld waardoor het lastig zal worden om in december tot een beslissing te komen.

## GEANNOTEEERDE AGENDA

### Zeescheepvaart

#### Tussentijdse evaluatie van het programma voor de bevordering van de korte vaart

- Raadsconclusies

##### Doel van het voorstel

In 2003 heeft de Commissie een programma opgesteld voor de bevordering van de korte vaart (*short sea shipping*). Het programma bevat 14 actiepunten die tot doel hebben de efficiëntie van de korte vaart te verbeteren en de hinderpalen voor de ontwikkeling ervan uit de weg te ruimen. Acties die worden genoemd zijn onder meer het stroomlijnen van douaneprocedures, het verbeteren van de milieuprestaties en het instellen van nationale centra voor de bevordering van de korte vaart.

In de tussentijdse evaluatie geeft de Commissie aan hoeveel vooruitgang er tot nu toe is geboekt op de bovengenoemde actiepunten en worden voorstellen voor toekomstige acties gedaan. De Commissie concludeert dat een groot deel van de acties reeds is voltooid. In bepaalde gevallen moet de actie doelgerichter worden uitgevoerd dan een eerdere actie (zo moet de korte vaart beter worden geïntegreerd in de logistieke keten) of moet een nieuwe actie worden toegevoegd (bijvoorbeeld het uitbreiden van de werkingssfeer van de centra voor de bevordering van de korte vaart).

Over de evaluatie van het programma voor de bevordering van de korte vaart zijn Raadsconclusies opgesteld. Hierin wordt onder meer aandacht gevraagd voor het verder stroomlijnen van het wettelijke kader, het verminderen van de administratieve lasten (door bijvoorbeeld administratieve *one-stop shops* waar alle douane (en andere) formaliteiten op gecoördineerde wijze kunnen worden afgehandeld), het uitwisselen van *best practices* en het verbeteren van de milieuprestaties van de korte vaart. De Transportraad wordt gevraagd akkoord te gaan met de Raadsconclusies.

##### Stand van zaken

Over de Raadsconclusies lijkt op het moment van schrijven in grote lijnen overeenstemming te bestaan.

##### Inzet Nederland

Nederland is groot voorstander van het stimuleren van intra-Europees vervoer over zee als alternatief voor het wegvervoer. Het aanpakken van de resterende knelpunten in de korte vaart blijft daarbij onverminderd eerste prioriteit. Nederland benadrukt het belang van het uitwisselen van *best practices* bij het opheffen van deze knelpunten. Verder moet bij het stimuleren van de korte vaart niet uit het oog worden verloren dat effectieve maatregelen nodig zijn om de luchtverontreinigende emissies spoedig terug te dringen. Nederland streeft naar een gezamenlijke inzet van de EU-lidstaten in IMO verband (Internationale Maritieme Organisatie) om de normstelling op dit gebied spoedig en ambitieus aan te scherpen. Nederland heeft hier aandacht voor gevraagd tijdens het opstellen van de Raadsconclusies.

##### Gevolgen voor Nederland

De Raadsconclusies komen overeen met de bestaande inzet van Nederland op het terrein van de korte vaart. Zo is Nederland er in geslaagd in de Raadsconclusies op het punt van stroomlijning van het wettelijk kader en administratieve lasten de Raad een oproep te laten doen om de huidige vereisten op het terrein van *security* pragmatisch te regelen.

## **Richtlijn Havenstaatcontrole**

### - Algemene oriëntatie

#### Doel van het voorstel

De hoofddoelstelling van het voorstel, onderdeel van het derde pakket maritieme veiligheid, is de introductie van een effectiever inspectiesysteem van buitenlandse schepen in Europese havens, waarbij de nadruk vooral zal liggen op het inspecteren van schepen die niet aan de huidige technische eisen voldoen. De bestaande kwantitatieve benadering (25% gecontroleerde schepen per lidstaat) wordt vervangen door een meer kwalitatieve en globale benadering op Europees 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 Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (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. Tenslotte voorziet het voorstel in een nadere harmonisatie en standaardisatie van de training van havenstaatscontrole-inspecteurs.

#### Stand van zaken

Het Voorzitterschap streeft naar het bereiken van een algemene oriëntatie. Hier lijkt voldoende draagvlak voor bij de lidstaten. Over het belangrijkste discussiepunt, de relatie tussen het nieuwe Europese inspectieregime en het regime binnen het PMOU, lijkt overeenstemming te bestaan.

#### Inzet Nederland

Uitgangspunt voor Nederland is dat het nieuwe Europese inspectieregime niet uiteen mag lopen met het regime binnen het PMOU. Voorkomen moet worden dat er twee inspectieregimes naast elkaar gaan bestaan. Dit uitgangspunt zal naar verwachting onderdeel uitmaken van het compromis waarover de Transportraad een besluit neemt. Een en ander zal mede tot gevolg hebben dat het voorstel niet zal resulteren in een substantiële toename van inspectielasten.

#### Gevolgen voor Nederland

Nederland verzorgt als een van de grootste havenstaten binnen de Europese Unie relatief veel inspecties en heeft daarom veel belang bij dit voorstel. Het voorliggende compromisvoorstel van het Finse Voorzitterschap zal niet resulteren in een substantiële toename van deze inspectielasten. Daarbij moet overigens nog wel aangetekend worden dat het Europees Parlement nog een standpunt over dit voorstel moet vaststellen.

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

## **Voorstel voor een verordening betreffende de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee en de binnenwateren bij ongevallen**

- Voortgangsrapportage

### Doel van het voorstel

Het voorstel, onderdeel van het derde pakket maritieme veiligheid, beoogt de totstandkoming van een uniforme, communautaire aansprakelijkheidsregeling voor het vervoer van passagiers over zee en de binnenwateren. Daartoe wordt voorgesteld het bestaande internationale Verdrag van Athene uit 2002 in het Gemeenschapsrecht op te nemen en uit te breiden tot vervoer over zee binnen eenzelfde lidstaat en tot internationaal en binnenlands vervoer over de binnenwateren. De bestaande aansprakelijkheidsregelingen voor het vervoer van passagiers over water verschillen voor zee- en binnenvaart. Door de voorgestelde uitbreiding van het toepassingsgebied moet een uniforme aansprakelijkheidsregeling voor de gehele EU ontstaan voor het vervoer over water.

### Stand van zaken

Het Voorzitterschap zal rapporteren over de voortgang van de besprekingen. Het voorstel is nog niet gereed voor besluitvorming. Een groot aantal landen, waaronder Nederland, geeft de voorkeur aan een mondiale regeling. Tevens is een aantal lidstaten tegen de uitbreiding van het toepassingsbereik van het Verdrag van Athene naar de binnenvaart.

### Inzet Nederland

Nederland betwijfelt de toegevoegde waarde van dit voorstel. Nederland is er voorstander van om op het terrein van de aansprakelijkheid voor schade bij het vervoeren van passagiers zoveel mogelijk aan te sluiten bij lopende internationale ontwikkelingen in plaats van een nieuwe regeling in Europees kader. De Nederlandse inzet is dan ook in eerste instantie gericht op internationaal optreden. Ten aanzien van de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee streeft Nederland ernaar dat lidstaten en Gemeenschap partij worden bij het Verdrag van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee van 2002. Wat betreft de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over de binnenwateren wordt momenteel door de verdragspartijen bij het Verdrag van Straatsburg inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI) onderzocht of de geografische reikwijdte van dit verdrag kan worden verbreed naar een pan-Europees systeem. Een internationale, op de binnenvaart toegespitste regeling verdient hier de voorkeur boven de voorgestelde EU-verordening waarin een specifiek voor de zeevaart ontwikkeld instrument (i.e. het Verdrag van Athene) onverkort op de binnenvaart van toepassing wordt verklaard.

### Gevolgen voor Nederland

Nederland heeft vrij grote belangen bij het internationaal vervoer van passagiers over zee (zowel binnen als buiten Europa). Enerzijds bestaat er een aantal ferryverbindingen met het Verenigd Koninkrijk, anderzijds vaart wereldwijd een aantal grote tot zeer grote passagierschepen onder Nederlandse vlag. Ten aanzien van de binnenvaart geldt dat Nederland samen met Duitsland en Zwitserland tot de grootste vervoerders van passagiers over de binnenwateren behoort.

## **Voorstel voor een verordening betreffende het versneld invoeren van de vereisten inzake een dubbelwandige uitvoering of een gelijkwaardig ontwerp voor enkelwandige olietankschepen**

- Algemene oriëntatie

Het doel van het voorstel is de bestaande verordening inzake de versnelde uitfasering van enkelwandige olietankschepen aan te passen aan de eerder door de lidstaten gezamenlijk afgelegde politieke verklaring in de IMO (Internationale Maritieme Organisatie) bij het besluit tot mondiale uitfasering van enkelwandige olietankers (in 2003). De EU-lidstaten hebben bij die gelegenheid verklaard dat zij niet zullen toestaan dat de onder hun vlag varende olietankschepen zich op de in het IMO/MARPOL-verdrag<sup>1</sup> genoemde ontheffingen kunnen beroepen. Het gaat hierbij om ontheffingen voor het tijdschema voor het uit de vaart nemen van enkelwandige olietankschepen en het verbod op het vervoer van zware oliesoorten in enkelwandige olietankschepen.

Olietankers die onder de vlag van een derde land varen hebben op grond van de huidige verordening geen toegang tot Europese havens indien zij bovengenoemde ontheffingen toepassen. De huidige verordening biedt nog wel de mogelijkheid aan olietankers om onder de vlag van een EU-lidstaat gebruik te maken van bovengenoemde ontheffingen indien zij buiten de Europese wateren varen. Het voorstel van de Commissie is erop gericht aan deze laatstgenoemde mogelijkheid een einde te maken overeenkomstig de bovengenoemde politieke verklaring van de EU-lidstaten uit 2003.

#### Stand van zaken

Het voorstel kan op een ruime gekwalificeerde meerderheid in de Raad rekenen.

#### Inzet Nederland

Nederland ondersteunt het voorstel. In aanvulling daarop zij opgemerkt dat Nederland zich sterk maakt voor de spoedige totstandkoming van internationale verplichtende regelgeving ten aanzien van het verantwoord slopen van uitgefaseerde schepen. Aangewezen gremia daarvoor zijn IMO, ILO en het Verdrag van Bazel.

#### Gevolgen voor Nederland

Het voorstel heeft geen gevolgen voor Nederland. Het betreft een aanscherping van de bestaande Verordening 417/2002 voor oude enkelwandige tankers die niet in Europese wateren komen. Nederland heeft deze tankers niet meer. Een en ander betekent dus geen verandering of verzwaring van de toezichtstaken.

### **Voorstel voor een beschikking van de Raad waarbij de lidstaten worden gemachtigd in het belang van de Europese Gemeenschap het geconsolideerde verdrag 2006 van de Internationale Arbeidsorganisatie betreffende maritieme arbeid te bekrachtigen**

- Algemene oriëntatie

#### Doel van het voorstel

Doel van het voorstel is om de lidstaten te machtigen het nieuwe maritieme arbeidsverdrag van de IAO (Internationale Arbeidsorganisatie, ook wel: ILO) te ondertekenen. De bestaande maritieme IAO-normen waren toe aan modernisering. Daarom is de IAO in 2006 gekomen met één nieuw maritiem arbeidsverdrag. Dit nieuwe verdrag consolideert voor het merendeel bestaande maritieme arbeidsnormen op onder meer het gebied van arbeidsomstandigheden en –voorwaarden, sociale zekerheid, accommodatie aan boord, medische keuringen van zeevarenden en toezicht en handhaving.

---

<sup>1</sup> Internationaal Verdrag van 1973 ter voorkoming van verontreiniging door schepen, zoals gewijzigd bij protocol van 1978(MARPOL 73/78).

Vanwege het feit dat voor een aantal elementen van het nieuwe maritieme arbeidsverdrag de EG een met de lidstaten gedeelde competentie heeft, bijvoorbeeld op het gebied van arbeids- en rusttijden in de zeevaart, dienen de lidstaten gemachtigd te worden om het verdrag te ondertekenen.

#### Stand van zaken

Over het voorstel lijkt overeenstemming te bestaan.

#### Inzet Nederland

Nederland ondersteunt het voorstel. In aanvulling daarop zij opgemerkt dat Nederland zich sterk maakt voor de spoedige (inter-) nationale ratificatie van het maritieme arbeidsverdrag 2006.

#### Gevolgen voor Nederland

Nederland kan na adoptie van onderhavig voorstel voortgaan op de ingeslagen weg in het voornemen tot (spoedige) ratificatie van het maritieme arbeidsverdrag 2006. Het verdrag betekent onder meer een modernisering van het zearbeidsrecht voor Nederland, extra taken op het gebied van toezicht en handhaving van arbeids- en sociale normen aan boord van zeeschepen en een verbetering van het *level playing field* (wereldwijd). In juli 2006 is het verslag over de conferentie waar het maritieme arbeidsverdrag 2006 is aangenomen naar de Tweede Kamer gestuurd.

### **Horizontale vraagstukken**

#### **Galileo: Stand van zaken onderhandelingen concessiecontract**

- Informatie van de Commissie

De bouw - en exploitatiefase van Galileo, het Europese systeem voor satellietnavigatie, zal in de vorm van een Public Private Partnership worden aanbesteed, waarbij een contract voor 20 jaar zal worden gesloten. Momenteel lopen de onderhandelingen met het beoogd en als enig overgebleven consortium. Deze onderhandelingen spitsen zich met name toe op de verdeling van de risico's. Wat betreft de totale kosten van Galileo is voor Nederland het bedrag zoals overeengekomen bij het akkoord over de nieuwe Financiële Perspectieven leidend. Voorts dient, zoals in de Raadconclusies van december 2004 is opgenomen, de Raad op de hoogte te worden gebracht van de resultaten van de onderhandelingen en dient hier met name aandacht te worden gegeven aan de risicoverdeling en de kosten, voordat het contract wordt getekend en kan worden overgegaan naar de operationele fase (bouw en exploitatie).

Namens de Europese Commissie heeft Commissaris Barrot de Raad het afgelopen jaar op hoofdlijnen geïnformeerd over de voortgang. Gezien echter de wens van de Commissie om meer financiële armslag voor Galileo en het tijdsbeslag van de onderhandelingen, moet gevreesd worden voor aanzienlijke kostenstijgingen. Op dit moment is de informatievoorziening over de onderhandelingen met het consortium beperkt en heeft Nederland zorgen over de manier waarop de onderhandelingen lopen nu slechts één bieder (het consortium) resteert en vragen ontstaan over de mate van risico die deze bieder bereid is te lopen. Het risico voor de publieke sector en daarmee de mogelijke kosten kunnen dan ook aanzienlijk hoger uitvallen dan eerder was voorzien. Meer gedetailleerde informatie is hierover nu niet te geven omdat de onderhandelingen over de risicoverdeling in de komende maanden worden gevoerd.

Nederland hecht sterk aan tijdige en volledige informatie van de Raad. Alleen op deze wijze kan worden voorkomen dat de Raad voor een voldongen feit wordt geplaatst aan het einde van de onderhandelingen (verwacht voor eind 2007).

### **Galileo: relatie met derde landen**

- Informatie van de Commissie

Binnen het Galileo-programma vinden voorbereidingen plaats voor de overgang van de ontwikkelingsfase naar de bouw- en exploitatiefase. In de ontwikkelingsfase is een aantal samenwerkingsverdragen met derde landen afgesloten. Met de Verenigde Staten betrof dit met name afstemming over frequentiegebruik en de interoperabiliteit van het open signaal van Galileo en GPS. Met China en Israël zijn verdragen over technologische en industriële samenwerking afgesloten. Deze landen investeren ook in Galileo.

De wijze van samenwerking met derde landen in de bouw- en exploitatiefase dient opnieuw te worden vastgesteld door de Raad. De Commissie zal hiervoor een algemeen mandaat vragen. Per onderhandelingscyclus zal in de toekomst een specifiek landmandaat aan de Raad worden voorgelegd. Het voorstel van de Commissie is nog niet beschikbaar.

### **Galileo: Groenboek toepassingen**

- Informatie van de Commissie

Belangrijk facet in de voorbereiding van het toekomstige gebruik van Galileo is een goede informatievoorziening over de mogelijkheden die Galileo, al dan niet in combinatie met het Amerikaanse GPS systeem gaat bieden. De Commissie zal een groenboek uitbrengen om dit proces te stimuleren. Naar verwachting betreft het een breed scala aan mogelijkheden, waarbij ook de rol die Galileo kan spelen in uitvoering en handhaving van (toekomstige) Europese wetgeving zal worden toegelicht. Het voorstel van de Commissie is op moment van schrijven nog niet beschikbaar.

### **Mededeling Goederenlogistiek in Europa – sleutel tot duurzame mobiliteit**

- Raadsconclusies

#### Doel van het voorstel

In de mededeling onderstreept de Commissie de noodzaak tot optimalisatie van het Europese vervoersysteem met behulp van geavanceerde logistieke oplossingen. De Commissie onderkent hierbij dat verbetering van de logistieke dienstverlening in de eerste plaats een zaak is voor het bedrijfsleven zelf. Echter, de overheid dient passende randvoorwaarden te creëren. Mogelijke acties die de Commissie in dit kader benoemt zijn onder meer:

- Definiëren van de huidige knelpunten met betrekking tot logistieke dienstverlening;
- Verder ontwikkelen van informatie- en communicatietechnologieën voor onder meer *tracking* en *tracing* van goederen en een beter beheer van vervoerssystemen;
- Verbeteren van opleidingen;
- Bevorderen en vereenvoudigen van multimodale ketens door onder meer te streven naar administratieve *one-stop shops* waar alle douane (en andere) formaliteiten op coördineerde wijze kunnen worden afgehandeld.
- Harmoniseren van laadeenheden.

Over de mededeling zijn Raadsconclusies opgesteld. In deze Raadsconclusies wordt het initiatief van de Commissie om aandacht te gaan besteden aan betere randvoorwaarden voor logistiek breed onderschreven. De Raad is het eens met vrijwel alle door de Commissie

genoemde punten. Terughoudend is de Raad met betrekking tot de mogelijkheid van het certificeren van bedrijven en opleidingen, vooral vanwege de daarmee gepaard gaande administratieve lasten. Hetzelfde geldt voor het opzetten van nieuwe statistiek. De Raad beveelt de Commissie aan een *High Level Group* in het leven te roepen die de Commissie kan helpen bij het ontwikkelen van een kaderstrategie en een actieplan voor logistiek (voorzien voor 2007).

#### Stand van zaken

Over de Raadsconclusies bestaat reeds overeenstemming.

#### Inzet Nederland

De inzet van de Commissie sluit goed aan bij de Nederlandse aanpak, zoals verwoord in de Beleidsbrief Logistiek en Supply Chains (naar de Tweede Kamer verzonden op 26 juni 2006, 29644 nr 680). Belangrijk is dat de Commissie onderkent dat verbetering van de logistieke dienstverlening in de eerste plaats een zaak voor het bedrijfsleven zelf is. Bij het opstellen van de raadsconclusies heeft Nederland ingezet op het vermijden van nieuwe regelgeving en van andere instrumenten die de administratieve lasten kunnen verhogen. Tevens heeft Nederland ingezet op het hoog op de prioriteitenlijst houden van acties op het gebied van ICT en administratieve *one-stop shops* waar alle douane (en andere) formaliteiten op gecoördineerde wijze kunnen worden afgehandeld.

#### Gevolgen voor Nederland

Nederland heeft als handelsland belang bij verlaging van alle typen kosten die de handel ondervindt (zoals die van transport, douane, ICT-berichtenverkeer, verzekeringen en security). Europees beleid op het gebied van logistiek kan bijdragen aan een verlaging van deze kosten.

### **Landvervoer**

#### **Voorstel voor een richtlijn betreffende de installatie van spiegels op bestaande in de Gemeenschap geregistreerde vrachtwagens**

- Algemene oriëntatie

#### Doel van het voorstel

Het voorstel beoogt de veiligheid van (in het bijzonder) kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals fietsers en voetgangers, te verbeteren. Deze groep is relatief het meest betrokken bij ongevallen als gevolg van de dode hoek bij vrachtwagens. Met de richtlijn 2003/97/EG, die op 1 januari 2007 ingaat, is reeds Europese wetgeving opgesteld om de dode hoek bij nieuwe vrachtwagens zoveel mogelijk te verkleinen door middel van spiegels. Deze richtlijn is echter niet van toepassing op bestaande (dus nu al in gebruik zijnde) vrachtwagens. De Europese Commissie stelt in deze nieuwe richtlijn voor om de eisen voor beter zichtveld ook van toepassing te verklaren op deze bestaande vrachtwagens.

#### Stand van zaken

Het Voorzitterschap streeft naar het bereiken van een algemene oriëntatie. Hier lijkt voldoende draagvlak voor bij de lidstaten.

### Inzet Nederland

Nederland is voorstander van deze richtlijn. Nederland heeft, in het kader van het verbeteren van de verkeersveiligheid, reeds in 2003 nationale wetgeving ingevoerd om het zichtveld van bestaande vrachtwagens te verbeteren. Deze eisen wijken iets af van de voorgestelde richtlijn. De Commissie heeft begrip voor deze situatie (die ook in Denemarken en België bestaat) en heeft daarom in de richtlijn een uitzondering opgenomen voor vrachtwagens die voor minimaal 95 procent voldoen aan de gestelde eisen (hier voldoen de Nederlandse vrachtwagens aan).

### Gevolgen van Nederland

De richtlijn zal geen gevolgen hebben voor Nederland vanwege de uitzondering die in de richtlijn is opgenomen. Bij de lidstaten lijkt voldoende raakvlak te zijn om deze uitzondering te handhaven.

## **Luchtvaart**

### **Mandaat luchtvaartakkoord Oekraïne**

- Aanname

#### Doel van het voorstel

De Europese Commissie heeft aan de Raad een mandaat gevraagd om namens de Gemeenschap onderhandelingen te kunnen voeren met de Oekraïne over een breed luchtvaartakkoord.

#### Stand van zaken

Over het akkoord bestaat in grote lijnen overeenstemming

#### Inzet Nederland

Nederland steunt dit voorstel. Naast markttoegang is ook de verbetering van de luchtvaartveiligheid een belangrijk punt in de relatie met de Oekraïne. Nederland steunt derhalve een benadering waar een breder akkoord wordt nagestreefd dan alleen markttoegang.

#### Gevolgen voor Nederland

Gevolgen zijn beperkt en liggen met name op het gebied van wederzijdse markttoegang. Potentieel is Oekraïne een belangrijk land (en markt), maar dit zal nog enige tijd en inspanning eisen. Verbetering van de luchtvaartveiligheid is van groot belang aangezien Oekraïne een belangrijke producent en operator is van grote vrachtvliegtuigen.

### **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 over de tekst van een Open Aviation Area. Echter op een bijkomend onderdeel zou de VS nog een afzonderlijk nationaal traject t.a.v. “ownership and control” moeten doorlopen om te kunnen voldoen aan de gemaakte afspraken. Dit onderdeel voorziet in ruimere zeggenschapsbepalingen (control) in VS-luchtvaartmaatschappijen voor niet-VS investeerders. Dat wil zeggen dat bijvoorbeeld 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 (Supplemental) Notice of Proposed Rule Making (SNPRM) gepubliceerd die deze ruimere zeggenschapsbepalingen mogelijk zouden moeten maken. Dit heeft echter in het Congres veel weerstand opgeroepen. DoT heeft derhalve besloten de noodzakelijke wetgeving (*Final Rule*) nog niet te finaliseren om niet (nog meer) kwaad bloed te zetten bij Congres. Met de groeiende weerstand tegen het voorstel en de nieuwe democratische meerderheid in het Congres is het onwaarschijnlijk dat op dit punt nog resultaat bereikt kan worden. Gezocht zal moeten worden naar een nieuwe oplossing. Ofwel tekenen van het bestaande akkoord, ofwel het vinden van andere elementen die dit onderdeel kunnen vervangen.

#### 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 geopend met als inzet het opzeggen van *Open Skies* verdrag. Het Hof heeft inmiddels uitspraak gedaan en bevestigd dat Nederland, met acht andere EU-lidstaten, op een aantal punten inbreuk heeft gemaakt op haar EU-verplichtingen bij het sluiten van de *Open Skies* overeenkomst.

#### **EU – Rusland – Overvliegrecchten Siberië**

- Informatie van de Commissie

#### Stand van Zaken

Commissaris Barrot zal rapporteren over de voortgang van de onderhandelingen met de Russische Federatie (RF) inzake de Trans Siberische Overvliegrecchten (TSR's).

De Raad heeft de Commissie in maart een mandaat gegeven om onderhandelingen te starten, welke zich beperken tot het afschaffen van de verplichte heffingen door de Russische Federatie op de overvliegrecchten van Europese luchtvaartmaatschappijen over Siberië op vluchten van en naar Azië. Het mandaat is in de tijd beperkt en is gekoppeld aan de beslissing over toetreding van de Russische Federatie tot de WTO.

Tot nu toe verlopen de onderhandelingen zeer stroef met name omdat de Russische Federatie geen haast heeft met het dossier. Er lijkt een beperkt deelakkoord bereikt te zijn, waarmee een klein onderdeel is opgelost, maar het hoofdprobleem van de betalingen blijft bestaan.

#### Gevolgen voor Nederland

Afschaffing van de verplichte betalingen zal bijdragen aan de verbetering van eerlijke mondiale concurrentieverhoudingen. Bovendien betekent dit een financiële besparing voor Europese luchtvaartmaatschappijen (voor de KLM enkele tientallen miljoenen per jaar).

#### **Voorstel voor een verordening tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart**

- Algemene oriëntatie

### Doel van het voorstel

De verordening heeft tot doel de communautaire harmonisatie van de luchtvaartveiligheidsnormen en de bevoegdheden van EASA (Europees Agentschap voor de Veiligheid van de Luchtvaart) uit te breiden. De uitbreiding omvat de volgende aspecten:

- Een kader voor de veiligheidscertificaten die de nationale autoriteiten aan luchtvaartmaatschappijen en andere uitvoerders van vluchten afgeven. De verordening voorziet in een kapstokbepaling op grond waarvan de Commissie en EASA nadere uitvoeringsregels kunnen formuleren.
- Een soortgelijk kader voor de brevetteringsvoorwaarden voor piloten. De lidstaten geven de brevetten af, de Commissie en EASA werken de normen uit.
- Een Europees veiligheidsattest voor luchtvaartmaatschappijen en andere luchtvaartondernemingen uit derde landen, die van en naar luchthavens in het EU-gebied vliegen. Het attest wordt door EASA afgegeven. Dit attest zou er toe kunnen bijdragen dat de EU niet meer achteraf via een verbod op grond van de zwarte lijst, maar vooraf op grond van het voorziene attest kan optreden tegen onveilige luchtvaartondernemingen die de luchthavens in de EU willen aandoen.
- Inspectiebevoegdheden voor EASA om toezicht uit te oefenen op een uniforme toepassing van de gemeenschappelijke normen door de lidstaten. Bij deze inspecties kan EASA ook ondernemingen inspecteren.
- Een wijziging van de bestuursstructuur en het vergemakkelijken van de mogelijkheid om een deel van de taken uit te besteden aan erkende bureaus. De wijziging voorziet in een verruiming van de invloed van de Commissie en de industrie op het beheer van EASA. De zeggenschap van de lidstaten zou daarentegen worden ingeperkt.

De reden waarom de Europese Commissie voorstelt om de bevoegdheden van EASA uit te breiden is dat de handhaving door de lidstaten van de veiligheidsnormen nog teveel uiteenloopt. De thans bestaande harmonisatie op grond van de afspraken binnen de JAA (*Joint Aviation Authorities*, het Europese samenwerkingsverband van de nationale luchtvaartautoriteiten) en de ICAO is nog ontoereikend. Hierdoor is er geen uniform veiligheidsniveau in de EU. Daarnaast verstoort dit de werking van de interne markt.

### Stand van zaken

Het Voorzitterschap streeft naar het bereiken van een algemene oriëntatie. Over het voorstel is reeds veelvuldig gesproken. Belangrijkste knelpunten betroffen:

- De bevoegdheid voor 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.
- De behoefte aan verschillende categorieën van veiligheidscertificaten voor de communautaire luchtvaartondernemingen. Het voorstel voorziet niet in een onderscheid waarmee voor met name de kleinere operaties een te zwaar en bureaucratisch mechanisme zou ontstaan.
- De beoogde inperking van de inspraak van de lidstaten in het bestuur van het agentschap.
- 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. Nederland kan met het voorstel instemmen met de volgende kantekeningen:

- Bij de invoering van de harmonisatie dient te zijn gewaarborgd dat EASA voldoende is uitgerust om haar taken op efficiënte wijze en tegen redelijke kosten uit te voeren. Evenwel is het de vraag of EASA thans reeds klaar is voor de uitbreiding van taken. In dit verband pleit Nederland met ander landen voor een ruime overgangstermijn alvorens EASA de nieuwe taken op zich neemt.
- Het systeem van de veiligheidscertificaten voor luchtvaartondernemingen moet proportioneel en niet te bureaucratisch zijn. Voor de kleinere luchtvaartondernemingen, zoals ondernemingen die zogenaamd aerial work (reclamevluchten, fotovluchten) alsook lokale vluchten, zou moeten kunnen worden volstaan met aangepaste certificaateisen. De tekst voor de algemene oriëntatie van de Raad voorziet in een zodanige procedure.
- De luchtvaart is niet zonder meer gebaat bij een bevoegdheid van 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. In de tekst voor de algemene oriëntatie van de Raad is op aangegeven van verschillende lidstaten voorzien dat de voorwaarden voor het verkrijgen van de attesten proportioneel en niet bureaucratisch zijn.
- Behoud van de zeggenschap van de lidstaten in het bestuur van het agentschap. Een inperking van die zeggenschap zou haaks staan op de behoefte aan een zo goed mogelijke samenwerking tussen EASA en de nationale autoriteiten.

### Gevolgen voor Nederland

De handhaving in Nederland van de veiligheidsnormen sluit reeds goed aan op de voorziene veiligheidsnormen die de EASA gaat controleren. Bij de uitwerking van de normen zal dienen te worden voorzien of nationale voorwaarden voor veiligheidsattesten op onderdelen enigszins dienen te worden aangepast.

### **Verordening betreffende de oprichting van een gemeenschappelijke onderneming voor de realisering van het Europees nieuw generatie luchtverkeersbeveiligingssysteem (SESAR)**

- Politiek akkoord

### 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 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 toezicht 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<sup>de</sup> 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 fasen 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

Over het voorstel is reeds een algemene oriëntatie bereikt tijdens de Transportraad van maart 2006. Nu het Europees Parlement haar standpunt heeft bepaald (adviesrecht, geen co-decisie), kan het voorstel formeel worden omgezet in een politiek akkoord.

#### 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 hecht Nederland groot belang aan een uitgesproken engagement van de sector, in het bijzonder de luchtverkeersleidingsorganisaties, om het project mee te financieren.