

GEANNOTEEERDE AGENDA
TRANSPORT, TELECOM EN ENERGIERAAD VAN 7-8 juni 2007
ONDERDEEL TRANSPORT

Hieronder vindt u een samenvatting van de Nederlandse inzet op de onderwerpen van de Transportraad van 7-8 juni aanstaande.

Het belangrijkste onderwerp dat besproken zal worden tijdens de Transportraad van 7-8 juni is **Galileo**. Het Voorzitterschap streeft naar een politiek besluit over de voortgang van dit project. Over de inzet van het Kabinet met betrekking tot de voortgang van Galileo stuur ik u een separate brief.

Daarnaast streeft het Voorzitterschap naar het nemen van besluiten over een groot aantal andere onderwerpen.

Vier voorstellen uit het derde pakket maritieme veiligheid zullen worden behandeld. Het Voorzitterschap streeft naar een politiek akkoord op de **richtlijn inzake een communautair monitorings- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart, de richtlijn havenstaatcontrole en de richtlijn tot vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen in de zeescheepvaartsector**. Ik kan het Voorzitterschap in dit streven ondersteunen.

Ten aanzien van het **voorstel voor een verordening betreffende de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee en de binnenwateren bij ongevallen** zal het Voorzitterschap rapporteren over de voortgang. Dit onderwerp is nog niet gereed voor besluitvorming.

Naast de voorstellen uit het derde pakket maritieme veiligheid zullen nog twee andere maritieme onderwerpen besproken worden. Allereerst streeft het Voorzitterschap naar een besluit tot het intrekken van de **verordening inzake het ratificeren of toetreden van lidstaten tot de VN-Conventie voor lijnvaartconferenties**. Gebleken is dat alle lidstaten hier mee kunnen instemmen. Daarnaast heeft het Duits Voorzitterschap op de valreep besloten aan de Transportraad een principebesluit voor te leggen over **de oprichting van een Europees LRIT datacentrum**, onder te brengen bij het Europees Agentschap voor Maritieme Veiligheid (EMSA). LRIT is een wereldwijd identificatie- en lokalisatiesysteem voor de scheepvaart. Ik ben in principe voorstander van de oprichting van een Europees LRIT datacentrum. Daarbij ben ik wel van mening dat er scherp op moet worden toegezien dat hieruit geen ongewenste verplichtingen en kosten voortvloeien.

Op het gebied van luchtvaart streeft het Voorzitterschap naar een besluit over de **verordening inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtvervoersdiensten** (het zogenaamde “derde pakket”). Het gaat hierbij om een herschikking van bestaande verordeningen. Daarnaast zijn enkele nieuwe artikelen toegevoegd, bijvoorbeeld op het gebied van passagiersbescherming ten aanzien van ticketprijzen. Ik kan akkoord gaan met dit voorstel. Ik ondersteun het belang van het consolideren en verduidelijken van deze regelgeving.

Het Voorzitterschap beoogt het bereiken van een politiek akkoord op het 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. Over het voorstel heeft de Raad in december 2006 reeds een algemene oriëntatie bereikt. Het voorstel zal dan ook niet uitgebreid worden besproken tijdens deze Raad.

Conclusies zullen worden aangenomen over de voortgang van het **SESAR-project** (ontwikkeling luchtverkeersleidingssystemen) en over de Europese inzet op het onderwerp **emissiehandel voor de luchtvaart** tijdens de ICAO-bijeenkomst van september. Ik kan deze conclusies in de huidige vorm ondersteunen.

Op het gebied van vervoer over land streeft het Voorzitterschap naar een besluit ten aanzien van de **richtlijn vervoer van gevaarlijke stoffen**. Ik kan instemmen met het voorstel zoals het er ligt. Ik ben voorstander van uniforme regels voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor, de weg en de binnenwateren. Hiermee wordt bewerkstelligd dat er binnen de EU een eenduidig hoog veiligheidsniveau ontstaat en dat vervoerders en andere marktpartijen op een gelijk concurrentieniveau kunnen opereren. Overigens zijn de gevolgen van het voorstel voor Nederland beperkt.

Verder zal het Voorzitterschap rapporteren over de voortgang op het dossier **wederzijdse erkenning van rollend materiaal (spoor)**. Tot nu toe is er in de Raadswerkgroepen weinig of geen politiek verschil van mening naar voren gekomen (lidstaten zijn positief), maar wordt er vooral over de juridisch-technische uitwerking gesproken. Hierover is momenteel nog onvoldoende overeenstemming bereikt om op deze Transportraad tot een akkoord te kunnen komen.

Tenslotte zullen Raadsconclusies aangenomen worden over een **Europese energiestrategie**. Deze conclusies vloeien voort uit de doelstellingen die de Europese Raad op 9 maart 2007 heeft geformuleerd op het gebied van efficiënt energieverbruik en hernieuwbare brandstoffen. Ik ondersteun de voorliggende Raadsconclusies. De voorstellen passen binnen de doelstelling van dit Kabinet om een verregaande reductie van de uitstoot van broeikasgassen te bewerkstelligen. Om deze reductie te behalen dient een kosteneffectieve mix van maatregelen gerealiseerd te worden, ook voor de transportsector.

Herziening van de richtlijn inzake een communautair monitorings- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart

- Politiek akkoord

Het voorstel, onderdeel van het derde pakket maritieme veiligheid, heeft tot doel de bepalingen van de bestaande richtlijn over een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart (2002/59/EG) verder aan te scherpen en te verduidelijken. Eén van de doelstellingen van het voorstel is om een helder juridisch kader te ontwikkelen over toevluchtsoorden voor schepen in nood. Elke lidstaat dient onder meer een onafhankelijke autoriteit aan te wijzen die bevoegd is om te besluiten over toelating van deze schepen tot toevluchtsoorden. Het voorstel moet verder garanderen dat lidstaten aangesloten zijn op het Europese informatiesysteem SafeSeaNet. Dit informatiesysteem biedt inzicht in de bewegingen van schepen met gevaarlijke lading in Europese wateren. Tenslotte wordt voorgesteld om de veiligheid van vissersschepen (met een lengte van meer dan 15 meter) in Europese wateren te vergroten door deze schepen verplicht uit te rusten met een zogenaamd automatisch identificatie systeem (AIS).

Stand van zaken

Over het voorstel is al een algemene oriëntatie bereikt tijdens de Transportraad van juni 2006. Nu het Europees Parlement in april jl. zijn standpunt over dit voorstel heeft bepaald, kan een politiek akkoord over het voorstel worden overeengekomen. Het Duitse voorzitterschap stelt voor slechts enkele amendementen van het Europees Parlement over te nemen. De voorliggende tekst wijkt daarom in essentie niet af van de tekst waarover in juni 2006 een algemene oriëntatie is bereikt. Het voorstel zal naar verwachting dan ook niet uitgebreid besproken worden tijdens deze Transportraad.

Bij de stemming in april jl. bleek het Europees Parlement onder meer voorstander van sterkere garanties dan de Raad is overeengekomen ten aanzien van de onafhankelijkheid van de autoriteit die bevoegd is om toevluchtsoorden aan te wijzen en te besluiten over toelating van schepen in nood. Verder wil het Europees Parlement, anders dan de Raad, AIS pas verplicht stellen op vissersschepen langer dan 24 meter. Het Europees Parlement wijst daarbij op het kostenaspect van het installeren van AIS. Deze voorstellen van het Europees Parlement zijn niet opgenomen in de voorliggende tekst van het Voorzitterschap. Hierover zal met het Europees Parlement in de tweede lezing verder gesproken worden.

Inzet Nederland

Nederland kan instemmen met het politiek akkoord.

Gevolgen voor Nederland

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 al over een systeem voor elektronische data-uitwisseling en is voorstander van gebruikmaking door de lidstaten van SafeSeaNet. Daarnaast kent Nederland al vergelijkbare procedures voor het toelaten van schepen in nood.

Richtlijn Havenstaatcontrole

- Politiek akkoord

Het voorstel, onderdeel van het derde pakket maritieme veiligheid, heeft tot doel de introductie van een effectiever inspectiesysteem van buitenlandse schepen in Europese havens. De nadruk zal daarbij liggen op het inspecteren van schepen die niet aan de huidige, internationale eisen voldoen. Daartoe is een methodiek ter bepaling van een risicoprofiel per schip opgenomen. De bestaande kwantitatieve benadering (25% gecontroleerde schepen per lidstaat) wordt vervangen door een meer kwalitatieve en globale benadering op Europees niveau. 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 havenstaatcontrole-inspecteurs.

Stand van zaken

Over het voorstel is reeds een algemene oriëntatie bereikt tijdens de Transportraad van december 2006. Nu het Europees Parlement in april jl. zijn standpunt over dit voorstel heeft bepaald, kan een politiek akkoord over het voorstel worden overeengekomen. Het Duitse voorzitterschap stelt voor slechts enkele amendementen van het Europees Parlement over te nemen. De voorliggende tekst wijkt daarom in essentie niet af van de tekst waarover in december 2006 een algemene oriëntatie is bereikt. Het voorstel zal naar verwachting dan ook niet uitgebreid besproken worden tijdens deze Transportraad.

Inzet Nederland

Nederland kan instemmen met het politiek akkoord.

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 voorstel zal niet resulteren in een substantiële toename van deze inspectielasten. 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 rekening wordt gehouden met de prestaties van de afzonderlijke vlaggenstaten, is het de verwachting dat met invoering van het regime deze inspectiedruk aanzienlijk kan afnemen. Daarbij moet wel worden aangetekend dat de voorstellen van het Europees Parlement sterk afwijken van de in de Raad in 2006 overeengekomen algemene oriëntatie en leiden tot zwaardere eisen aan het inspectieregime. Het Europees Parlement is onder meer voorstander van het uitvoeren van inspecties op buitengaats gelegen ankerplaatsen en een 100% controle op risicoschepen. Dit stuit wat Nederland en de meeste andere lidstaten betreft op capaciteitsbezwaren en bezwaren inzake de veiligheid van inspecteurs. Bij inspectie op buitengaats gelegen ankerplaatsen is naast additionele transportkosten een grote toename naar de vraag van inspectiecapaciteit te verwachten. Bovendien is er een veiligheidsrisico bij het betreden van deze schepen bij slechte weersomstandigheden. Een 100 % inspectiedekking biedt geen flexibiliteit om onder bepaalde omstandigheden (bijvoorbeeld 's nachts) een inspectie niet in deze haven uit te voeren. Bij een zekere mate van flexibiliteit (zoals overeengekomen in de algemene oriëntatie

van december 2006) blijft een schip dat wel in aanmerking komt voor inspectie maar door omstandigheden niet direct kan worden geïnspecteerd overigens wel op de inspectielijst staan en kan daarmee in een volgende Europese haven worden geïnspecteerd.

Nederland zal in de verdere gesprekken met het Europees Parlement inzetten op het voorkomen van een substantiële toename van de inspectielasten. Daarbij zal Nederland er voor waken dat de doelstelling van het voorstel om te komen tot een effectiever inspectiesysteem niet wordt aangetast.

Verordening betreffende de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee en de binnenwateren bij ongevallen

- Voortgangsrapportage

Het voorstel, onderdeel van het derde pakket maritieme veiligheid, heeft tot doel 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 meerderheid van landen, waaronder Nederland, blijkt tegen de uitbreiding van het toepassingsbereik van het Verdrag van Athene naar de binnenvaart. Het Portugese voorzitterschap zal verder gaan met de behandeling van het dossier.

Inzet Nederland

Nederland onderschrijft het uitgangspunt van het voorstel, dat is gericht op het versterken van de rechten van passagiers. Daarbij wil Nederland wel zoveel mogelijk aansluiten bij lopende internationale ontwikkelingen, in plaats van een nieuwe regeling in Europees kader. Nederland is voorstander van uitsluiting van de binnenvaart van het toepassingsbereik van de verordening. Het Verdrag van Athene is een specifiek voor de zeevaart ontwikkeld instrument. Structuur en risico's in de binnenvaartsector zijn echter verschillend van structuur en risico's in de zeevaartsector. Nederland geeft daarom de voorkeur aan een internationale, specifiek op de binnenvaart toegespitste regeling in plaats van de voorgestelde uitbreiding van het toepassingsbereik van het Verdrag van Athene tot het vervoer over de binnenwateren. 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.

Bij de stemming van het Europees Parlement over dit voorstel in april jl. bleek ook het Europees Parlement de binnenvaart uit de werkingssfeer van de verordening te willen.

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 passagiersschepen 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.

Richtlijn tot vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen in de zeescheepvaartsector

- Politiek akkoord

Het voorstel, onderdeel van het derde pakket maritieme veiligheid, heeft tot doel de vaststelling van duidelijke richtsnoeren voor het verrichten van onafhankelijk, technisch onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee. Zo verplicht het voorstel lidstaten tot het instellen van onderzoek na ongevallen en incidenten op zee. Dit dient te worden uitgevoerd door een onafhankelijke, permanente onderzoeksinstantie. Verder voorziet het voorstel in de invoering van een raamwerk voor samenwerking tussen de nationale onderzoeksinstanties van de lidstaten (inclusief de Europese Commissie) en de invoering van een Europese databank voor scheepvaartongevallen. Het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (EMSA) krijgt onder meer tot taak om de samenwerking tussen lidstaten te vergemakkelijken bij het ontwerpen van een gemeenschappelijke methodologie voor het onderzoek naar ongevallen op zee. Het voorstel is zoveel mogelijk gebaseerd op internationale standaarden, te weten de internationale IMO (Internationale Maritieme Organisatie) code voor het verrichten van onderzoek na ongevallen en incidenten op zee. Voor Nederland geldt de richtlijn voor ongevallen waarbij schepen zijn betrokken die onder Nederlandse vlag varen en/of voor ongevallen die zich afspeelen binnen de Nederlandse territoriale wateren (12 zeemijl).

Stand van zaken

Nederland kan instemmen met de tekst waarover het Duitse voorzitterschap op de Transportraad een politiek akkoord wil bereiken.

Inzet Nederland

Nederland kan het voorstel steunen. Het voorstel komt tegemoet aan de Nederlandse belangen en is niet strijdig met de Nederlandse regelgeving inzake het onderzoek van scheepsongevallen. Nederland ondersteunt het streven naar harmonisering van onderzoek. Verder ondersteunt Nederland de eis van onafhankelijkheid van de onderzoeksinstantie. De bedoelde ongevalonderzoeken zullen in Nederland onder de verantwoordelijkheid van de Onderzoeksraad voor Verkeersveiligheid (OVV) worden verricht. Nederland is verder voorstander van verplicht onderzoek alleen in geval van *zeer* serieuze incidenten. Een verplichting tot onderzoek van alle serieuze incidenten gaat voor Nederland en alle overige lidstaten te ver. De lidstaten moeten zelf gemotiveerde keuzes kunnen maken over de vraag welke incidenten al dan niet

diepgaand onderzocht worden. De voorgestelde tekst van het Duitse voorzitterschap komt aan deze wens tegemoet.

Gevolgen voor Nederland

In Nederland is er reeds een onafhankelijk instituut, namelijk de Onderzoeksraad voor Verkeersveiligheid (OVV). Het voorstel zal geen ingrijpende gevolgen hebben voor Nederland.

Intrekken van de verordening inzake het ratificeren of toetreden van lidstaten tot de VN-Conventie voor lijnvaartconferenties (UNCTAD-Code)

- Algemene oriëntatie

In 2006 hebben de lidstaten besloten de groepsvrijstelling voor lijnvaartconferenties (samenwerkingsverbanden van reders met als doel het vaststellen van prijs en capaciteit) onder de Europese mededingingsregels in te trekken. De internationale scheepvaartmarkt bleek zodanig veranderd dat deze groepsvrijstelling niet meer te rechtvaardigen was.

Het voorliggende voorstel vloeit uit dit besluit voort en heeft tot doel de verordening in te trekken die het lidstaten mogelijk maakt tot het VN Verdrag inzake een gedragscode voor lijnvaartconferenties (UNCTAD Code) toe te treden. Lidstaten zullen, naar aanleiding van de aangenomen Europese wetgeving, niet meer kunnen voldoen aan de verplichtingen van het VN-Verdrag waar het vervoer van en naar de Europese Unie betreft.

Stand van zaken

Lidstaten zijn akkoord met het intrekken van de verordening. Het voorstel zal niet meer besproken worden tijdens de Transportraad.

Inzet Nederland

Nederland kan akkoord gaan met het intrekken van de verordening. Nederland heeft tevens het voorstel van de Europese Commissie gesteund waarmee de groepsvrijstelling voor lijnvaartconferenties onder de Europese mededingingsregels wordt ingetrokken. Nederland heeft wel steeds aangedrongen op snelle publicatie van de door de Europese Commissie toegezegde richtsnoeren (*guidelines*) inzake mededinging in de zeevaartsector.

Gevolgen voor Nederland

Nederland is, evenals een aantal andere lidstaten, partij bij de UNCTAD Code. In de huidige praktijk is de UNCTAD Code, destijds bedoeld als instrument om ontwikkelingslanden te laten participeren in het vervoer, nauwelijks meer van betekenis. De intrekking van de verordening verplicht lidstaten overigens niet de UNCTAD Code op te zeggen.

Oprichting Europees LRIT datacentrum

- Principebesluit

Het Duits voorzitterschap heeft op de valreep besloten aan de Transportraad een politiek principebesluit voor te leggen over de oprichting van een Europees LRIT (Long Range Identification & Tracking) datacentrum.

LRIT is een wereldwijd identificatie- en localisatiesysteem voor de scheepvaart. Het systeem dient diverse doelen zoals security, veiligheid en milieu. In 2008 wordt het LRIT-systeem verplicht voor de internationale scheepvaart. Drijvende kracht om dit systeem snel te implementeren zijn de Verenigde Staten, met name vanuit overwegingen van security.

Lidstaten dienen zich tijdens een vergadering van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) komend najaar uit te spreken of zij de voorkeur geven aan oprichting van een nationaal, regionaal of een internationaal LRIT-datacentrum. Het LRIT-systeem kent een structuur van (diverse) datacentra. Landen hebben zich internationaal verplicht de schepen onder hun vlag te laten rapporteren aan één datacentrum.

Recent is gebleken dat een grote meerderheid van lidstaten voorstander is van de oprichting van een Europees datacentrum, onder te brengen bij het Europees Agentschap voor Maritieme Veiligheid (EMSA). Belangrijkste argumenten daarvoor zijn het waarborgen van Europese onafhankelijkheid en schaalvoordelen.

Inzet Nederland

Net als de grote meerderheid van lidstaten is Nederland in principe voorstander van de oprichting van een Europees LRIT datacentrum. Daarbij zal er wel scherp op moeten worden toegezien dat hieruit geen ongewenste verplichtingen en kosten voortvloeien. Er dient daarom alvorens dit najaar tot een definitieve keuze wordt overgegaan een beter beeld te bestaan over onder meer de kosten/batenanalyse, de kostenverdeling (zowel aanvangsinvestering als operationele kosten), de afnameverplichting en de verhouding tot andere volgsystemen in de scheepvaart.

Horizontale vraagstukken

Galileo: stand van zaken en toekomstige opties

- politiek besluit

Graag verwijs ik voor de inzet van het Kabinet met betrekking tot Galileo naar mijn brief die ik u hierover heb gestuurd.

Europese energiestrategie voor transport

- Raadsconclusies

De Europese Raad heeft op 9 maart 2007 doelstellingen geformuleerd op het gebied van efficiënt energieverbruik en hernieuwbare brandstoffen. De transportsector zal een bijdrage moeten leveren aan het behalen van deze doelstellingen. De Raad heeft de volgende prioriteiten geïdentificeerd voor een Europese energie strategie voor transport:

- verbeteren van efficiënter energie verbruik voor alle modaliteiten;
- toename van het gebruik van alternatieve brandstoffen en efficiëntere aandrijfsystemen;
- ontwikkelen van instrumenten om transportgebruikers bewuster te maken van energieverbruik en klimaatverandering;

- promoten van geïntegreerde transportsystemen en planning om energieverbruik in de transportsector te minimaliseren.

In de Raadsconclusies worden per modaliteit (wegverkeer, luchtverkeer, maritiem transport en binnenvaart en spoortransport) voorstellen gedaan op het gebied van bovenbenoemde prioriteiten.

Stand van zaken

Lidstaten zijn akkoord met de Raadsconclusies.

Inzet Nederland

Nederland ondersteunt de voorliggende Raadsconclusies. De voorstellen passen binnen de doelstelling van dit Kabinet om een verregaande reductie van de uitstoot van broeikasgassen te bewerkstelligen. Om deze reductie te behalen dient een kosteneffectieve mix van maatregelen gerealiseerd te worden, ook voor de transportsector.

Gevolgen voor Nederland

Europese en internationale maatregelen kunnen een bijdrage leveren aan het behalen van Nederlandse doelstellingen op het gebied van onder meer klimaat.

Vervoer over land

Richtlijn vervoer gevaarlijke stoffen

- Algemene oriëntatie

Het voorstel heeft tot doel de Europese wetgeving over het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en de binnenwateren verder te harmoniseren. Op Europees niveau bestaan reeds twee kaderrichtlijnen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg en het spoor. Deze richtlijnen worden nu samengevoegd. Daarnaast worden voor het eerst op Europees niveau regels voorgesteld met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen over de binnenwateren.

Concreet worden de lidstaten verplicht om op het grensoverschrijdend en het binnenlands vervoer van gevaarlijke stoffen de volgende verdragen toe te passen:

- Europese overeenkomst betreffende het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de weg (ADR);
- Reglement betreffende het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen per spoor (RID);
- Europese overeenkomst betreffende het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN).

Deze verdragen hebben met name betrekking op technische eisen aan de voertuigen, classificatie van stoffen, verpakking van stoffen, etikettering van verpakkingen en opleiding van werknemers die met gevaarlijke stoffen werken. Zij zijn vastgesteld door de Economische Commissie van Europa van de Verenigde Naties (ADR, ADN) en de Organisation Intergouvernementale pour les Transports Internationaux Ferroviaires (RID).

Stand van zaken

Over het voorstel is inmiddels overeenstemming bereikt tussen de lidstaten.

Inzet Nederland

Nederland kan instemmen met het voorstel zoals het er ligt. Nederland is voorstander van uniforme regels voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor, de weg en de binnenwateren. Hiermee wordt bewerkstelligd dat er binnen de EU een eenduidig hoog veiligheidsniveau ontstaat en dat vervoerders en andere marktpartijen op een gelijk concurrentieniveau kunnen opereren.

Gevolgen voor Nederland

De gevolgen voor Nederland zijn beperkt. Op Europees niveau bestaan reeds twee kaderrichtlijnen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg en het spoor. Deze richtlijnen verplichten de lidstaten eveneens het ADR en het RID toe te passen. Nederland zal zijn wetgeving op dit punt daarom niet hoeven aan te passen. Wel nieuw is dat op Europees niveau regels worden voorgesteld met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen over de binnenwateren. Tot op heden geldt in Nederland het ADNR, dat wordt vastgesteld door de Centrale Commissie Rijnvaart (CCR). Aangezien het ADN en het ADNR inhoudelijk nagenoeg gelijk zijn, zal ook op dit punt voor Nederland weinig veranderen. In de CCR wordt intussen gewerkt aan een overgang van het ADNR naar het ADN. Dit zal ertoe leiden dat er daadwerkelijk een eenduidig stelsel van regelgeving van toepassing is op de Europese binnenwateren, vanaf het moment dat de richtlijn voor de binnenvaart geïmplementeerd moet zijn. De implementatietermijn voor de binnenvaart is zodanig ruim (medio 2011) dat dit naar verwachting niet tot problemen zal leiden.

Tenslotte kan nog worden opgemerkt de richtlijn Nederland nog voldoende ruimte biedt om haar plannen uit de Nota vervoer gevaarlijke stoffen (o.a. Basisnet) te realiseren.

Wederzijdse erkenning van rollend materiaal (spoor)

- Voortgangsrapportage

Het voorstel heeft tot doel nationale procedures ten aanzien van de erkenning van rollend materiaal te harmoniseren en te vereenvoudigen. Momenteel moet een spoorvervoerder een toelatingsprocedure doorlopen in alle landen waar hij vervoersdiensten wil uitvoeren, wat tijd en geld kost. Met de voorgestelde wijzigingen van de regelgeving (betreft wijziging van drie richtlijnen) moeten de elders reeds afgeronde toetsen door andere lidstaten worden geaccepteerd.

Stand van zaken

Tot nu toe is er in de Raadswerkgroepen weinig of geen politiek verschil van mening naar voren gekomen (lidstaten zijn positief), maar wordt er vooral over de juridisch-technische uitwerking gesproken. Hierover is momenteel nog onvoldoende overeenstemming bereikt om op deze Transportraad tot een akkoord te kunnen komen.

Inzet Nederland

Nederland is voorstander van het harmoniseren en vereenvoudigen van de keuring en toelatingsprocedures van de erkenning van rollend materiaal in andere lidstaten. Nederland dringt bij de behandeling van het voorstel met name aan op vereenvoudiging van de procedures en het beperken van de keuringsverplichtingen.

Vooruitlopend op Europese regelgeving, probeert Nederland tevens bilaterale afspraken te maken met een aantal landen om de wederzijdse erkenning van materieel aanzienlijk te versnellen.

Gevolgen voor Nederland

De financiële voordelen voor het bedrijfsleven zijn groot (op dit moment wordt in de EU 12 -15% van de locomotieven internationaal ingezet). De vervoerders zullen bij meerdere toelatingen in Europese landen hun toelatingskosten fors zien dalen. Een indicatie voor de gemiddelde huidige hoogte van de toelatingskosten per project per land is ca. €2,5 miljoen volgens de Europese Commissie, wat Nederland kan onderschrijven. Daarnaast kunnen ook de tijd en de onzekerheid over de doorlooptijd die met de toelating gemoeid is (nu \pm 1 jaar per lidstaat) afnemen.

Luchtvaart

Verordening tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart

- Politiek akkoord

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 onder meer de volgende aspecten:

- Voorwaarden voor de veiligheidscertificaten aan luchtvaartmaatschappijen en brevetten voor piloten.
- Een Europees veiligheidsattest voor luchtvaartmaatschappijen uit derde landen.
- Inspectiebevoegdheden voor EASA om toezicht uit te oefenen op een uniforme toepassing van de gemeenschappelijke normen door de lidstaten.

Stand van zaken

Over het voorstel is reeds een algemene oriëntatie bereikt tijdens de Transportraad van december 2006. Nu het Europees Parlement zijn standpunt heeft bepaald, kan het voorstel formeel worden omgezet in een politiek akkoord. Een aantal amendementen uit de eerste lezing van het EP is overgenomen. De voorliggende tekst wijkt in essentie niet af van de tekst waarover in december een algemene oriëntatie is bereikt. Het voorstel zal dan ook niet uitgebreid besproken worden tijdens deze Transportraad.

Inzet Nederland

Nederland kan instemmen met het politiek akkoord.

Gevolgen voor Nederland

De handhaving in Nederland van de veiligheidsnormen sluit in algemene zin goed aan op de voorziene veiligheidsnormen die de EASA gaat controleren.

Verordening inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtvervoersdiensten in de Gemeenschap (herschikking)

- algemene oriëntatie

Het voorstel heeft tot doel een herziening van het “derde pakket” inzake liberalisatie van de interne luchtvaartmarkt te bewerkstelligen. Dit pakket, dat in 1993 in werking is getreden, bestaat uit drie verordeningen, te weten over de verlening van exploitatievergunningen aan luchtvaartmaatschappijen, de toegang tot intracommunautaire luchtroutes en de tarieven voor luchtdiensten. Met het huidige voorstel beoogt de Europese Commissie de drie bestaande verordeningen te integreren in één nieuwe verordening. Dit vormt onderdeel van de doelstelling van de Europese Commissie om de bestaande regelgeving te vereenvoudigen en te verhelderen. Voorts beoogt het voorstel een striktere en meer uniforme toepassing van de regels uit het “derde pakket”. Tenslotte is een aantal nieuwe artikelen toegevoegd die onder andere betrekking hebben op passagiersbescherming ten aanzien van ticketprijzen.

Stand van zaken

Over het voorstel bestaat in algemene lijnen overeenstemming.

Inzet Nederland

Nederland ondersteunt het belang van consolidering en verduidelijking van deze regelgeving. Nederland heeft er echter op toegezien dat nieuwe artikelen geen onnodig complexe regelgeving of onnodige bevoegdheidsverschuiving opleveren. De Code Reisaanbiedingen waarin vrijwillige afspraken ten aanzien van transparante tariefinformatie staan opgenomen, is op 1 april 2007 van kracht geworden. Nederland steunt in dit kader ook een vergelijkbare toepassing binnen de Europese Unie.

Gevolgen voor Nederland

De voorgestelde verordening beoogt een meer stringente toepassing van bestaande regelgeving. Dit heeft voor Nederland geen extra gevolgen. Het feit dat het vereiste van transparantie van tarieven in de EU verordening wordt aangekaart, sluit aan bij de nationale toepassing van de vrijwillige Code Reisaanbiedingen. Een EU-brede toepassing draagt bovendien bij aan het level playing field.

Oprichting Gemeenschappelijke Onderneming SESAR

- Raadsresolutie

Het SESAR-project heeft tot doel, in de vorm van publiek-private samenwerking, een nieuwe generatie luchtverkeersleidingssystemen in Europa te realiseren. Met de Raadsresolutie wordt beoogd een politiek signaal af te geven over het belang en voortgang van het SESAR-project. In de Raadsresolutie wordt onder meer vastgelegd dat er een verbindende financiële toezegging van de industrie voor eind 2008 moet zijn. Ook wordt in de resolutie vastgelegd dat de Commissie tegen 2008 een voorstel moet indienen aan de Raad over de overgang naar de daadwerkelijke ontwikkelingsfase, waarmee politieke sturing wordt bewerkstelligd.

Stand van zaken

Over de Resolutie is reeds overeenstemming bereikt.

Inzet Nederland

Nederland is voorstander van het SESAR-project. Nederland is 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 commitment van de sector om het project mee te financieren.

Gevolgen voor Nederland

Invoering van een nieuwe generatie Europese luchtverkeersleidingssystemen zal ook voor Nederland leiden tot verbetering van de benutting van het luchtruim. Als gevolg van de beoogde standaardisatie zal de efficiency toenemen, hetgeen ten goede zal komen aan de algemene bereikbaarheid van Schiphol.

Vorbereiding voor de ICAO Assembly in september 2007 met betrekking tot het opnemen van luchtvaart in het Europese Emissiehandelssysteem (ETS)

- Raadsconclusies

Tijdens de Algemene Vergadering van de ICAO in september zal onder meer gesproken worden over het Europese voorstel voor het opnemen van de luchtvaart in het emissiehandelssysteem (ETS). De Raadsconclusies hebben tot doel de gemeenschappelijke Europese inzet over dit onderwerp tijdens deze ICAO-bijeenkomst vast te leggen.

De Europese inzet is er op gericht dat ICAO zich blijft inzetten op een aanzienlijke reductie van de broeikasgasemissies van de internationale luchtvaart. Een in ICAO-kader te bereiken overeenkomst mag bovendien geen belemmering vormen voor de Europese intenties om internationale luchtvaart op te nemen in het ETS systeem. Indien het niet mogelijk is om voortgang te boeken binnen de ICAO, zijn de Europese lidstaten bereid om een voorbehoud te maken tijdens de ICAO-bijeenkomst (hun positie te reserveren) zodat alle opties open worden gehouden op dit essentiële beleidsterrein. Een meerderheid van ICAO-lidstaten heeft overigens inmiddels aangegeven tegen het Europese voorstel te zijn.

Stand van zaken

De lidstaten zijn akkoord met de Raadsconclusies.

Inzet Nederland

Nederland kan instemmen met de conclusies. Voor Nederland is met name van belang dat alle opties worden opgehouden, waaronder ook de mogelijkheid om een ticketheffing in Nederland te kunnen invoeren.

Gevolgen voor Nederland

Voor zover luchtvaartmaatschappijen meer CO₂ uitstoten dan ze aan luchtvaartemissierechten hebben zullen ze daarvoor rechten moeten bijkopen, activiteiten moeten beperken of investeringen moeten plegen om de CO₂ uitstoot te reduceren. Aangezien nog niet bekend is hoeveel luchtvaartemissierechten worden verstrekt, is nog moeilijk in te schatten hoeveel kosten hiermee gemoeid zijn. Momenteel voeren VenW en VROM gezamenlijk een studie uit naar de effecten van emissiehandel voor de sector en het milieu. De uitkomsten van deze studie zullen u, zoals toegezegd tijdens het AO van 15 maart 2007, toegestuurd worden.