

GEANNOTEEERDE AGENDA TRANSPORT, TELECOM EN ENERGIERAAD
29/30 NOVEMBER 2007
ONDERDEEL TRANSPORT

Hieronder vindt u een samenvatting van de Nederlandse inzet op de onderwerpen van de Transportraad van 29/30 november aanstaande.

Tijdens deze Transportraad zal wederom over **Galileo** worden gesproken. Naar aanleiding van de mededeling van de Commissie (van september dit jaar) zijn Raadsconclusies opgesteld. In de Raadsconclusies wordt met name ingegaan op de kosten en risico's, de organisatie van het project en de aanbesteding. Over het voorstel van de Commissie tot herziening van het meerjarig financieel kader ter financiering van Galileo zal besluitvorming in de Ecofin-Raad plaatsvinden.

Raadsconclusies zullen worden aangenomen over het **Actieplan logistiek**. Ik kan instemmen met deze Raadsconclusies. Het Actieplan sluit aan bij de Nederlandse agenda van de Beleidsbrief Logistiek en Supply Chains (TK, 2005-2006, 29644, nr. 68).

De Raad zal de voortgangsrapportage van de **Europese duurzaamheidsstrategie** bespreken. Ik zal nogmaals op aandringen op grotere inspanningen om de transportmodaliteiten meer milieuvriendelijk te maken.

Op het gebied van zeescheepvaart streeft het Voorzitterschap naar politiek akkoorden op twee voorstellen van het derde pakket maritieme veiligheid, te weten op het **voorstel voor een verordening betreffende de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee en de binnenwateren bij ongevallen** en op het **voorstel voor een richtlijn inzake klassenbureaus**. Nederland kan naar verwachting met beide akkoorden instemmen. De Commissie zal een presentatie geven over de recent uitgebrachte **mededeling over havenbeleid**.

Daarnaast zal gesproken worden over het voorstel inzake **cabotage wegvervoer**. Dit dossier lijkt nog niet rijp voor besluitvorming, de standpunten liggen te ver uiteen. Ik zal mij blijven inzetten om de beperking van cabotage in de verordening zo klein mogelijk te houden. Ook het voorstel voor een **verordening betreffende toegang tot het beroep van wegvervoerder** zal besproken worden maar het zal hierbij slechts gaan om een voortgangsrapportage.

Het Voorzitterschap streeft naar een akkoord op voorstellen die de **wederzijdse erkenning van rollend materiaal (spoor)** zullen vergemakkelijken. Deze voorstellen kunnen het bedrijfsleven kosten en tijd besparen bij het verwerven van internationale vergunningen en kan ik dan ook van harte steunen.

Op het gebied van luchtvaart streeft het Voorzitterschap naar overeenstemming op het **voorstel inzake luchthaventarieven**. Dit lijkt, na intensief onderhandelen, te gaan lukken. Belangrijke punten voor Nederland zijn veiliggesteld en ik kan dan ook instemmen met de voorliggende compromistekst.

Het Voorzitterschap streeft naar een akkoord op het **voorstel voor een verordening inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtvervoersdiensten in de Gemeenschap**. Over het voorstel hebben de lidstaten reeds overeenstemming bereikt tijdens de Transportraad van 7/8 juni 2007. Sindsdien heeft het Voorzitterschap onderhandeld met het Europees Parlement en is een akkoord bereikt tussen Raad en Europees Parlement. Ik kan instemmen met het bereikte compromis.

Tenslotte zullen er besluiten worden genomen over een mandaat voor de Commissie om de **luchtvaartonderhandelingen te starten met Jordanië** en over een mandaat voor de Commissie om de **onderhandelingen te starten met de ICAO** over harmonisatie van inspecties. Ik kan met beide mandaten akkoord gaan.

Intermodale en horizontale vraagstukken

Galileo

- Raadsconclusies

Op grond van de eind september door de Commissie uitgebrachte mededeling inzake voortzetting van het Galileo-project, zal de Raad een besluit nemen over de voorwaarden die zijn verbonden aan de bouwfase. In de voorliggende Raadsconclusies wordt met name ingegaan op de kosten en risico's en worden de toezeggingen van de Commissie inzake goed risicomanagement verankerd. Met betrekking tot de organisatie van het project wordt een taakverdeling op hoofdlijnen vastgelegd tussen de Commissie, ESA, de Galileo Supervisory Authority (GSA) en de lidstaten. Verder zijn de hoofdlijnen van het aanbestedingsbeleid opgenomen. Over het voorstel van de Commissie tot herziening van het meerjarig financieel kader ter financiering van Galileo zal besluitvorming in Ecofinraad plaatsvinden.

Volledigheidshalve verwijs ik graag naar de informatie die de Kamer in de afgelopen weken reeds heeft ontvangen over de voortgang op het Galileo-dossier. Het betreft hier in het bijzonder:

- mijn brief aan de Kamer met een toelichting op de inhoud van de Commissie-mededeling en een terugmelding uit de Transportraad van 2 oktober;
- het BNC-fiche (22112 nr 583) over de voorgestelde wijziging van de Verordening betreffende de uitvoering van het Galileo programma;
- het BNC-fiche (22112 nr 583) over de herziening van het meerjarig financieel kader;
- de Kabinetsreactie op het Groenboek toepassingen satellietnavigatie. Deze is tot stand gekomen na een brede raadpleging van stakeholders.

Inzet Nederland

De Nederlandse inzet voor de besluitvorming in de komende Transportraad betreft een uitwerking van een aantal aspecten die zijn beschreven in mijn brieven aan de Kamer. Deze aspecten zijn verankerd in de Raadsconclusies. Gezien de door de Commissie verstrekte informatie en geboden zekerheden kan Nederland instemmen met de voorliggende Raadsconclusies, onder de voorwaarde dat de Commissie de toegezegde additionele informatie over de kosten na 2013 verstrekt en een bevredigende oplossing wordt gevonden voor de behandeling van de veiligheidsaspecten van het systeem.

De kosten, risico's en risicomanagement: de Raad erkent de kostprijs van €3.4 miljard voor de bouw van Galileo. De Commissie heeft in haar mededeling een zo compleet mogelijk beeld gegeven van de risico's die kunnen optreden. De Commissie bevestigt haar inschatting dat ruim €400 miljoen voldoende is om de risico's op te vangen. De Raad onderschrijft dat de risicodekking voor deze fase afdoende is. Nederland heeft vertrouwen in de voorgestelde aanpak voor het risicomanagement. Er wordt gebruik gemaakt van de juiste (externe en onafhankelijke) expertise en transparantie wordt gewaarborgd in de rapportage aan de lidstaten. Hoewel het lastige prognoses zijn heeft Nederland er toch bij de Europese Commissie op aangedrongen om meer informatie te geven over de kosten na 2013. Het betreft

o.a. een bevestiging dat de kosten voor exploitatie van het systeem gedekt kunnen worden uit de minimaal begrote inkomsten.

De organisatie van het project: in de voorliggende ontwerp-Raadsconclusies is ook een éénduidige aansturing van het project, met de bijbehorende verantwoordelijkheden, door de Europese Commissie voorzien. Voor de uitvoering zal de Gemeenschap een contract afsluiten met de European Space Agency (ESA). Verder zal de GSA de Commissie ondersteunen in de uitvoering, naast haar eigenstandige taken. De lidstaten worden via een comité nauw betrokken bij de voornaamste stappen in het programma. Dit betreft onder andere het contract met ESA. Nederland steunt dit voorstel. Hiermee wordt een versnippering van verantwoordelijkheden tussen de Gemeenschap, ESA en de GSA voorkomen, terwijl de beschikbare expertise optimaal wordt benut. Ook doublures binnen de Commissie kunnen hiermee worden uitgesloten.

Aan een formulering van de besluitvorming over veiligheidsaspecten wordt nog gewerkt. Nederland wil enerzijds voorkomen dat de Commissie te veel bevoegdheden op dit gebied naar zich toe trekt, anderzijds wil Nederland zeker stellen dat besluiten over veiligheidsaspecten volledig meegenomen kunnen worden in het integrale management van het programma.

De aanbesteding: de ontwerp-Raadsconclusies bevatten aanwijzingen voor een effectief aanbestedingsbeleid. Op Nederlands initiatief is een gezamenlijke verklaring van tien lidstaten over de noodzaak tot eerlijke en open competitie tot stand gekomen en aan de Commissie aangeboden. De voornaamste uitgangspunten op het gebied van transparantie en informatievoorziening, het voorkomen van monopolies en een acceptabel niveau van subcontracten zijn nu ook opgenomen in de ontwerp-Raadsconclusies.

Actieplan inzake goederenlogistiek in Europa

- Raadsconclusies

Het actieplan van de Commissie heeft tot doel goederenlogistiek efficiënter en duurzamer te maken. Het actieplan is tot stand gekomen na een uitvoerige consultatie van belanghebbenden. Op zes gebieden komt de Commissie met analyses en voorstellen:

1. E-freight en intelligente transportsystemen;
2. Duurzame kwaliteit en efficiëntie;
3. Vereenvoudigen van logistieke ketens;
4. Voertuigafmetingen en laadeenheden;
5. 'Groene' goederentransportcorridors;
6. Stedelijke distributie.

Het actieplan maakt onderdeel uit van een breder pakket aan initiatieven van de Commissie. Gelijkzeitig heeft de Commissie uitgebracht een mededeling over havenbeleid, een voorstel voor een goederenspoornetwerk en twee documenten over respectievelijk een Europese ruimte voor maritiem vervoer zonder grenzen en snelwegen op zee.

In de voorliggende Raadsconclusies verwelkomen de lidstaten het actieplan goederenlogistiek, met name op het punt van innovatie, het versimpelen van administratieve procedures en groene corridors. Tegelijkertijd wordt benadrukt dat het verbeteren van logistiek in eerste instantie een zaak is van het bedrijfsleven.

Stand van zaken

Over de Raadsconclusies bestaat in grote lijnen overeenstemming.

Inzet Nederland

Het actieplan sluit aan bij de Nederlandse agenda van de Beleidsbrief Logistiek en Supply Chains (TK, 2005-2006, 29644, nr. 68), met name op het terrein van ICT, digitale informatiesystemen en administratieve lastenverlichting. Voor Nederland is het verder van belang dat wordt onderkend dat het verbeteren van logistiek in de eerste plaats een zaak is van het bedrijfsleven.

Gevolgen voor Nederland

Het actieplan zelf heeft geen gevolgen voor Nederland. Wel kondigt de Commissie een groot aantal vervolgacties aan. Het gaat hierbij voornamelijk om onderzoek naar en analyse van bepaalde mogelijkheden om goederenvervoer efficiënter en duurzamer te maken. Voorbeelden hiervan zijn onderzoek naar de mogelijkheid van één (digitaal) transportdocument voor alle modaliteiten, onderzoek naar de wenselijkheid voor één aansprakelijkheidsregime voor alle modaliteiten, analyseren van nut en noodzaak van het bijwerken van de richtlijn voor intermodale vervoerseenheden (afmetingen containers) en de richtlijn standaarden voor gewicht en afmetingen van vrachtwagens. Ook wordt gedacht aan het ontwikkelen van een Europees raamwerk voor erkenning van diploma's, een 'single window' voor administratieve procedures en *security* standaarden. Daarnaast wil de Commissie werken aan de ontwikkeling van datasets van indicatoren om prestaties in de logistiek te meten en om te kunnen benchmarken (bijvoorbeeld best practices van intermodale overslagpunten). Uiteraard zal Nederland concrete vervolgvorstellen opnieuw bekijken.

Voortgangsrapportage Europese duurzaamheidsstrategie

- Debat

In 2001 heeft de Europese Raad in Göteborg de Europese duurzaamheidsstrategie (SDS) aangenomen. Afgesproken is deze strategie eens in de vijf jaar te herzien, wat in 2006 is gebeurd. Thema's van de herziene SDS zijn klimaat/energie, duurzaam transport, natuurlijke hulpbronnen, gezondheid, sociale insluiting/demografie/migratie, armoedebestrijding en duurzame productie en consumptie. Bij elk thema zijn de belangrijkste doelstellingen en een lijst met acties opgenomen. Elke 2 jaar rapporteert de Commissie over de voortgang van de strategie, te beginnen in september 2007. Afgesproken is dat de vakraden, waaronder de Transportraad, de voortgangsrapportage bespreken.

Stand van zaken

Eind oktober 2007 heeft de Europese Commissie de eerste voortgangsrapportage uitgebracht waarmee zij een beeld geeft van de stand van zaken bij de implementatie van de strategie. De Commissie is van mening dat er beleidsmatig vooruitgang is geboekt op Gemeenschaps- en lidstaatniveau maar dat concrete acties daarbij vooralsnog uitblijven. Optimisme is er over de resultaten die te verwachten zijn van de lopende beleidsinitiatieven op het gebied van klimaat en energie. Minder positief is de Commissie over de geboekte vooruitgang bij het bereiken van de doelstelling 'duurzaam transport'. Geconstateerd wordt dat:

- Er nauwelijks sprake is van ontkoppeling van energieconsumptie door de transportsector en economische groei;
- Uitstoot van broeikasgasemissies nog steeds groeit;
- Het doel te komen tot een evenwichtige *modal shift* niet gehaald is.

Tegenover deze zorgen staat overigens wel een vermindering van ruim 4% per jaar tussen 2000 en 2004 van luchtvervuilende emissies en een gestage reductie in het aantal verkeersdoden.

Inzet Nederland

Nederland is van mening dat het volledig behalen van de EU SDS doelstellingen op het gebied van duurzaam transport alleen binnen bereik komt met effectievere instrumenten, zoals bronbeleid. Deze instrumenten zullen bijdragen aan het voldoen aan de luchtkwaliteitseisen en aan de ambities op het gebied van geluid, klimaatverandering en energie. Grotere inspanningen zijn nodig om de transportmodaliteiten meer milieuvriendelijk te maken.

Zeescheepvaart

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

- Politiek akkoord

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 stelt de Commissie voor 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 Europese Unie ontstaan voor het vervoer over water. Het Verdrag van Athene 2002 is internationaal nog niet in werking getreden.

Stand van zaken

Het Voorzitterschap streeft naar een politiek akkoord. Dit lijkt haalbaar nu de belangrijkste angel, het uitbreiden van het toepassingsbereik naar de binnenvaart, uit het compromisvoorstel van het Voorzitterschap is gehaald. Veel lidstaten, waaronder Nederland, konden zich er niet in vinden dat wetgeving ontwikkeld voor de zeescheepvaart onverkort van toepassing zou zijn op de binnenvaart. Ook het Europees Parlement heeft er eerder dit jaar voor gekozen de binnenvaart uit te sluiten van het toepassingsbereik van de voorgestelde verordening.

Inzet Nederland

Nederland onderschrijft het uitgangspunt van het voorstel, dat is gericht op het versterken van de rechten van passagiers zoals geregeld door het 2002 Verdrag van Athene. 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. Voor wat betreft de regeling van 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.

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. Gelet op bovenstaande belangen streeft Nederland daarom tegelijkertijd zowel naar een aansprakelijkheidsregeling conform Athene 2002 op communautair niveau als naar inwerkingtreding van Athene 2002 op internationale schaal.

Voorstel voor een richtlijn inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en voor de desbetreffende werkzaamheden van maritieme instanties

- Politiek akkoord

Het voorstel, onderdeel van het derde pakket maritieme veiligheid, heeft tot doel het huidige systeem voor erkenning van klassenbureaus door de Gemeenschap te hervormen en de controle op deze bureaus door de Gemeenschap te versterken. Klassenbureaus voeren wereldwijd keuringen uit ten aanzien van onder meer de structurele aspecten van schepen (bijvoorbeeld stabiliteit), de boorduitrusting en bepaalde aspecten van de werking van het schip. De klassenbureaus kunnen binnen de Europese Unie erkenning verkrijgen om, naast de hierboven genoemde keuringen van schepen, ook inspecties uit te voeren en certificaten namens de lidstaten uit te geven. Deze inspecties zijn gebaseerd op internationaal vastgestelde veiligheids- en milieunormen, die in de wetgeving van de lidstaten zijn opgenomen. Momenteel zijn er twaalf klassenbureaus door de Gemeenschap erkend.

Stand van zaken

Het Voorzitterschap streeft naar een politiek akkoord. Openstaand punt is nog de eventuele oprichting van een nieuw orgaan die de door de klassenbureaus gebruikte kwaliteitsbeheerssystemen moet beoordelen en certificeren. Nederland ondersteunt het streven naar systeemtoezicht, maar wil, met vele andere lidstaten, voorkomen dat een nieuw inspectieorgaan wordt opgericht en zoekt naar oplossingen voor systeemtoezicht binnen de bestaande structuur. De verwachting is dat dit punt voorafgaand aan de Transportraad wordt opgelost in de door Nederland gewenste richting. Eerder dit jaar heeft het Europees Parlement het voorstel van de Commissie in eerste lezing gesteund.

Inzet Nederland

Nederland steunt dit voorstel voor hervorming en versterking van de werking van het klassensysteem, temeer daar Nederland reeds taken heeft overgedragen aan de klassenbureaus. Taken die momenteel door de Inspectie Verkeer en Waterstaat naar de klassenbureaus zijn overgeheveld zijn onder andere: diverse inspecties voor certificering van schepen en de bijbehorende certificaatafgifte, inspecties voor toelating tot de markt van apparatuur en audits van kwaliteitsveiligheidssystemen op schepen en rederijkantoren.

Belangrijk is verder dat diverse onderdelen van besluitvorming in deze richtlijn (onder andere opleggen van boetes en vaststellen van minimum criteria waar de klassenbureaus aan dienen te voldoen) via de comitologieprocedure gaan.

Gevolgen voor Nederland

Voor Nederland is het van belang dat de taken die zij heeft overgedragen aan de erkende organisaties op de juiste manier worden uitgevoerd. Met de richtlijn wordt de kwaliteit van deze organisaties en de taken die zij uitvoeren (verder) geborgd. Tot slot kan de eventuele oprichting van een nieuw orgaan (indien er niet wordt gekozen voor zelfregulering en –certificering) mogelijk leiden tot een verhoogde inspectiedruk.

Vervoer over land

Voorstel voor een verordening inzake gemeenschappelijke regels voor de toegang tot de markt van het goederenvervoer over de weg

- Algemene oriëntatie/ voortgangsrapportage/debat

Het voorstel heeft onder meer tot doel eenduidige regels vast te stellen voor cabotage in het wegvervoer (vervoer van goederen in een lidstaat uitgevoerd door een transportondernemer uit een andere lidstaat). In de verordening wordt voorgesteld cabotage te beperken tot maximaal drie cabotageritten per zeven dagen aansluitend aan een beladen internationale rit. Het voorstel maakt deel uit van een breder pakket voorstellen over de marktordening in het wegvervoer.

Stand van zaken

Over het voorstel is zeer vaak gesproken. Of een akkoord mogelijk is, valt echter nog te bezien. De standpunten van de lidstaten liggen ver uiteen voor wat betreft de mate waarin cabotage mogelijk zou moeten zijn. Een aantal landen (waaronder het VK, Frankrijk, Italië en Oostenrijk) wenst een beperktere regeling voor cabotage. Duitsland kan met het Commissievoorstel leven, maar zal zich bij verruiming van het voorstel voegen bij de groep die een beperktere regeling wenst.

Inzet Nederland

Nederland is voorstander van een eenduidige definitie van cabotage omdat er nu een lappendeken aan nationale regelingen bestaat. Inzet van Nederland is wel om de beperking van cabotage in de verordening zo klein mogelijk te houden en uiteindelijk toe te werken naar volledige liberalisatie. Nederland zet zich daar prominent voor in maar bevindt zich in een lastig krachtenveld. Nederland dringt bij de Commissie aan op een analyse van de marktsituatie (twee jaar na in werking treden van de Verordening) op grond waarvan bepaald kan worden of een verruiming van de cabotageregeling mogelijk is. Ook wordt er gepleit voor het toestaan van

cabotageritten bij lege binnenkomst in een lidstaat op de route naar de thuisbasis. Daarnaast zet Nederland, gezien het belang van cabotage voor de Nederlandse vervoerders, in op het maken van bilaterale afspraken voor wederzijdse liberalisatie van cabotage. De verordening staat dit toe.

Gevolgen voor Nederland

Door eventuele cabotagebepalingen wordt het goederenvervoer over de weg minder efficiënt en zal het 'leegrijden' toenemen. Daarnaast is cabotage, hoewel het slechts 1% tot 2% van de Europese vervoersmarkt vormt, voor Nederlandse vervoerders een interessante nichemarkt. De Benelux-landen nemen 55% van alle cabotage binnen de Europese Unie voor hun rekening.

Voorstel voor een verordening betreffende toegang tot het beroep van wegvervoerder

- Voortgangsrapportage

Het voorstel heeft tot doel bestaande wetgeving op het gebied van de toegang tot het beroep van wegvervoerder te harmoniseren en te vereenvoudigen. De belangrijkste wijzigingen ten opzichte van bestaande regelgeving zijn onder meer:

- De verplichte reële vestiging met kantoor en bedrijfsruimte voor vervoerders om postbusfirma's tegen te gaan;
- Het oprichten van een interoperabel elektronische register waarmee de vergunningverlenende instanties de vervoerondernemingen kosteneffectief kunnen monitoren.
- De mogelijkheid tot intrekken van vergunningen bij zeer ernstige overtredingen en recidive van kleinere overtredingen volgens een soort "EC-strafpuntenlijst".

Het voorstel maakt deel uit van een breder pakket voorstellen over de marktordening in het wegvervoer. Deze voorstellen hebben betrekking op gemeenschappelijke regels voor de toegang tot het beroep van goederen en personenvervoer over de weg, de toelating tot de internationale markt voor het busvervoer en de toelating tot de internationale markt voor het goederenvervoer.

Stand van zaken

Het voorstel is nog niet gereed voor besluitvorming. Alleen de artikelen over het elektronische register voor de uitwisseling van gegevens over vergunninghouders en de zeer ernstige overtredingen op grond waarvan de betrouwbaarheid van een transportmanager kan komen te vervallen, zijn aan de orde gesteld. In de Transportraad zal dan ook een voortgangsrapportage voorliggen.

Inzet Nederland

Nederland heeft twijfels bij nut en noodzaak van een elektronisch Europees register. Daarnaast wordt momenteel nog bekeken of het uitwisselen van strafrechtelijke gegevens onder de eerste pijler kan vallen.

Gevolgen voor Nederland

Het opzetten en bijhouden van het elektronische register leidt tot bestuurlijke en administratieve lasten. Nederland is dan ook nog niet overtuigd van de voordelen van een dergelijk register.

Voorstellen voor wederzijdse erkenning rollend materiaal (spoor)

- Politiek akkoord

De voorstellen hebben 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 moeten de elders reeds afgeronde toetsen door andere lidstaten worden geaccepteerd. Twee richtlijnen en een verordening moeten hiervoor worden aangepast. Tijdens deze Raad zal met name gesproken worden over de verordening die de bevoegdheden van het Europees Spoorwegagentschap (ERA) regelt. Over de interoperabiliteitsrichtlijnen 1996/48/EG en 2001/16/EG (worden samengevoegd) en de veiligheidsrichtlijn 2004/49/EG is in oktober reeds een algemene oriëntatie bereikt. Deze voorstellen zullen, nu het Europees Parlement met haar eerste lezing is gekomen, formeel worden omgezet naar een politiek akkoord.

Stand van zaken

Het Voorzitterschap streeft naar een politiek akkoord op de drie voorstellen. Dit lijkt haalbaar. In de Raadswerkgroep is weinig of geen politiek verschil van mening naar voren gekomen (lidstaten zijn positief), maar werd er vooral over de juridisch-technische uitwerking gesproken. Het voorzitterschap probeert tevens om te komen tot een akkoord met het Europees Parlement maar of dit gaat lukken voor de Transportraad is nog de vraag.

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 heeft bij de behandeling van het voorstel met name aangedrongen op vereenvoudiging van de procedures en het beperken van de keuringsverplichtingen. Vooruitlopend op Europese regelgeving, heeft Nederland het initiatief genomen om tevens bilaterale afspraken te maken met een aantal landen om de wederzijdse erkenning van materieel (keuring en toelating) 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. 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

Voorstel voor een richtlijn inzake luchthaventarieven

- Algemene oriëntatie

Het voorstel heeft tot doel een reguleringskader te scheppen voor het vaststellen van luchthaventarieven, dat wil zeggen de tarieven die de exploitant in rekening brengt aan de luchtvaartmaatschappijen voor het gebruik van de luchthaven. De wijze waarop luchthavenexploitanten momenteel de tarieven vaststellen loopt uiteen in de

lidstaten, evenals de regulering daarvan. De richtlijn is gericht op het waarborgen van de toepassing van een aantal basisprincipes in dit verband. Daarmee zou de richtlijn een bijdrage kunnen leveren aan het *level playing field* tussen luchthavens onderling, alsmede tussen luchtvaartmaatschappijen.

De richtlijn vormt een minimum pakket, lidstaten mogen verdergaande regulering toepassen. Lidstaten hebben ten aanzien van de diverse artikelen sterk aangedrongen om voldoende ruimte te behouden voor specifieke nationale reguleringskaders en omstandigheden. Als gevolg daarvan is de voorliggende compromistekst van de Raad in de vorm van verplichtingen voor luchthavenexploitanten beperkt. Het gaat met name om een consultatieprocedure, informatieverstrekking (transparantie), non-discriminatie en het instellen van een onafhankelijk toezichthouder.

Passages inzake *security-charges* zijn vooralsnog geschrapt in afwachting van besluitvorming ten aanzien van de Verordening inzake luchtvaart *security* en het rapport van de Commissie inzake de financiering van security-maatregelen.

Stand van zaken

Het Voorzitterschap streeft naar een algemene oriëntatie. Dit lijkt, na intensief onderhandelen, te gaan lukken. Belangrijke punten voor Nederland zijn veiliggesteld:

- de richtlijn is uitsluitend van toepassing op luchthavens met meer dan 5 miljoen passagiers, alsmede op de grootste luchthaven in iedere lidstaat. Daarmee is de richtlijn in Nederland nu uitsluitend van toepassing op Schiphol;
- de tekst (transparantie naar opbrengsten en kosten) biedt alle ruimte voor toepassing van het huidige reguleringsstelsel voor Schiphol dat uitsluitend is gericht op de luchtvaartactiviteiten (“*dual till*”);
- de transparantie van de kosten en de kostengerelateerdheid voor elk afzonderlijk tarief is geschrapt. Daarmee is de ruimte voor Nederland om tariefsdifferentiatie naar geluidscategorieën, dag/nacht, capaciteit, transfer etc. behouden gebleven.
- in de tekst is een link gelegd tussen tarieven en *quality of service* en is expliciet geadresseerd dat een *service level agreement* mogelijk is maar niet verplicht is gesteld. Voorts biedt het compromis flexibiliteit voor luchthavenexploitanten om de tarieven te differentiëren naar de geboden, specifieke kwaliteitsniveaus;
- ook de toegang tot de terminal en specifieke, op maat gemaakte diensten is geregeld. Indien de vraag het aanbod overtreft, biedt de tekst de mogelijkheid dat de luchthavenexploitant de toegang toewijst op basis van transparante, objectieve en non-discriminatoire criteria;
- binnen 4 jaar zal de Commissie de richtlijn evalueren.

Inzet Nederland

Nederland kan akkoord gaan met de compromistekst. Nederland blijft in het verdere besluitvormingstraject inzetten op voldoende transparantie van de opbrengsten en de kosten van security-maatregelen.

Gevolgen voor Nederland

Op basis van de voornoemde drempelwaarden is de richtlijn in Nederland uitsluitend van toepassing op Schiphol. Vanwege de reeds bestaande regulering voor Schiphol zijn de additionele administratieve- en reguleringslasten van de huidige compromis-

tekst nihil. Dat de richtlijn niet van toepassing is op de regionale luchthavens in Nederland sluit goed aan bij het beleid voor de regionale luchthavens (wetsvoorstel Regionale Burger en Militaire Luchthavens) dat ter behandeling in de Eerste Kamer ligt. Deze regelgeving behelst toezicht op grond van de algemene mededingingswet.

Voorstel voor een verordening inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtvervoersdiensten in de Gemeenschap (herschikking)

- Politiek akkoord

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 wordt beoogd 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 het transparant maken van vliegticketprijzen.

Stand van zaken

Over het voorstel is reeds een algemene oriëntatie bereikt tijdens de Transportraad van 7/8 juni 2007. In juli heeft het Europees Parlement haar standpunt over dit voorstel bepaald. Nu het Europees Parlement haar eerste lezing heeft voltooid, kan ook in de Raad een politiek akkoord worden aangenomen. Daarbij is reeds rekening gehouden met de amendementen van het Europees Parlement. Het Europees Parlement kan dan ook akkoord gaan met voorliggende tekst waardoor er sprake is van een akkoord in eerste lezing.

Inzet Nederland

Nederland kan instemmen met het politiek akkoord. Nederland ondersteunt het belang van consolidering en verduidelijking van deze regelgeving. Nederland heeft er wel op toegezien dat nieuwe artikelen geen onnodig complexe regelgeving of onnodige bevoegdheidsverschuiving opleveren.

Gevolgen voor Nederland

Het feit dat de verordeningen bepalingen bevat over transparantie van ticketprijzen, sluit aan bij de nationale toepassing van de vrijwillige Code Reisaanbiedingen en draagt bij aan een Europees *level playing field*.

De met het Europees Parlement overeengekomen compromistekst bevat, ondanks de Nederlandse inspanningen om de verordening niet onnodig te verzwaren, wel additionele bepalingen met betrekking tot de instelling van een luchthavensysteem. Zo worden er voor de luchthavens die deel uit maken van een luchthavensysteem eisen gesteld aan de kwaliteit van de transportinfrastructuur, maximale reistijd en openbaar vervoerverbindingen. In het kader van het Convenant hinderbeperkende maatregelen Schiphol wordt de mogelijkheid van het instellen van een luchthavensysteem in Nederland momenteel nog verkend.

Onderhandelingsmandaat luchtvaartakkoord Jordanië

- Aanneame

Het voorstel heeft doel de Commissie een mandaat te verschaffen om de onderhandelingen te starten met Jordanië over een luchtvaartakkoord. Dit luchtvaartakkoord past binnen het streven om Europees - Middellandse Zee luchtvaartruim te creëren, waarbij –naast het verkrijgen van vrije markttoegang- naar convergentie met Europese regelgeving wordt gestreefd. In dit kader heeft de Europese Unie bijvoorbeeld reeds een akkoord afgesloten met Marokko.

Stand van zaken

Over het onderhandelingsmandaat bestaat overeenstemming.

Inzet Nederland

Nederland is akkoord met het verlenen van een mandaat aan de Commissie om de onderhandelingen te starten met Jordanië. Dit past binnen het beleid om met buurlanden dergelijke brede luchtvaartakkoorden af te sluiten.

Gevolgen voor Nederland

Het beoogde Europees- Middellandse Zee luchtvaartakkoord doet niets af aan de reeds verkregen markttoegang op basis van de bilaterale luchtvaartovereenkomst tussen Nederland en Jordanië. Het akkoord zal op bepaalde gebieden leiden tot meer markttoegang naarmate de convergentie met Europese regelgeving toeneemt.

Onderhandelingsmandaat over luchtvaart *security audits* / inspecties tussen de Europese Gemeenschap en de ICAO

- Aanneame

Het voorstel heeft tot doel de Commissie te machtigen de onderhandelingen te openen met de ICAO over nauwere samenwerking op het gebied van *security* inspecties. Zowel de Europese Unie als de ICAO stellen eisen aan de inspecties van luchthavens in Europa. Om een overvloed aan inspecties te voorkomen wordt voorgesteld om nadere samenwerking te zoeken over aard en inhoud van de inspecties en over te hanteren standaarden.

Stand van zaken

Over het onderhandelingsmandaat bestaat overeenstemming.

Inzet Nederland

Nederland steunt in algemene zin nauwere samenwerking tussen de Europese Unie en ICAO teneinde de internationale samenwerking verder uit te bouwen, om kennis te delen en om de gehanteerde werkmethodes op onder meer het gebied van inspecties/audits te uniformeren.

Diversen

Tenslotte zal onder het agendapunt “diversen” de Commissie een presentatie geven over de recent uitgebrachte mededeling havenbeleid. Deze mededeling is het resultaat van een uitvoerige consultatie met alle belanghebbenden gedurende 2006-2007. De mededeling schetst de economische context en de belangrijkste uitdagingen voor het

Europese havensysteem. Op zes terreinen komt de Commissie met een analyse en voorstellen:

1. havenprestaties en achterlandverbindingen;
2. havenuitbreiding met respect voor het milieu;
3. modernisering: IT- en technologische innovatie;
4. eerlijk speelveld: rol havenautoriteiten, financiële transparantie, concessieverlening havendiensten, tarieven, competitie met niet-EU-landen;
5. dialoog tussen havens en steden;
6. arbeid in havens: sociale dialoog, training, gezondheid en veiligheid.

Inzet Nederland

De Nederlandse inzet is op hoofdlijnen, omdat de mededeling verschillende acties en maatregelen aankondigt, maar geen specifieke maatregelen bevat. Die hoofdlijnen zijn:

- een eerlijk speelveld: Nederland staat in beginsel positief tegenover richtsnoeren voor staatssteun, financiële transparantie van havenbeheerders en interpretatiedocumenten voor toepassing van milieu- en natuurrichtlijnen. Dit kan leiden tot een eerlijker speelveld.
- goed investeringsklimaat: Nederland is positief over vereenvoudiging van administratieve procedures, maar niet over de voorkeur van de Commissie voor spreiding van goederenstromen over havens onder het motto van duurzaamheid. Het is aan de markt om de meest efficiënte keuzes te maken, en aan de overheid en havenbeheerders om te zorgen dat duurzaamheid onderdeel daarvan vormt.
- Duurzaamheid: de beloofde integrale aanpak van duurzaamheid blijft achterwege. Nederland wil een actievere inzet van de Commissie op reductie van emissies van schepen en achterlandtransport, en deelt niet de inzet van de Commissie op *modal shift* van wegvervoer naar andere modaliteiten als de oplossing van milieuproblemen.