



**RAAD VAN
DE EUROPESE UNIE**



10457/1/13 REV 1

(OR. en)

PRESSE 233
PR CO 29

PERSMEDEDELING

3243e zitting van de Raad

Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Luxemburg, 6, 7 en 10 juni 2013

Voorzitters **de heer Pat RABBITTE**
minister van Communicatie, Energie en Natuurlijke
Hulpbronnen van Ierland
de heer Leo VARADKAR
minister van Verkeer, Toerisme en Sport

P E R S

Wetstraat 175 B – 1048 BRUSSEL Tel.: +32 (0)2 281 9442 / 6319 Fax: +32 (0)2 281 8026
press.office@consilium.europa.eu <http://www.consilium.europa.eu/press>

10457/1/13 REV 1

1
NL

Voornaamste resultaten van de Raadszitting

Telecommunicatie:

*De Raad heeft in het kader van de **Digitale Agenda voor Europa** gedebatteerd over de rol van de telecommunicatiesector en de sector informatie- en telecommunicatietechnologie. De ministers zetten hun standpunten uiteen over wat de belangrijkste kenmerken van een eengemaakte EU-telecommunicatiemarkt zouden moeten zijn. Het resultaat van de besprekingen zal bijdragen aan de voorbereiding van de bijeenkomst van de Europese Raad in oktober, die onder meer zal gaan over innovatie en de digitale agenda.*

*De ministers hebben nota genomen van de stand van zaken en hebben een richtlijnvoorstel besproken dat een hoge mate van veiligheid van **elektronische communicatienetwerken en informatiesystemen** in de hele Unie wil bewerkstelligen. Het voorstel is onderdeel van de Europese cyberbeveiligingsstrategie, zoals geformuleerd door de Commissie.*

De Raad heeft ook nota genomen van de vorderingen in verband met enkele andere wetgevingsvoorstellen, namelijk:

- een verordening die **beveiligde elektronische transacties** in de hele EU mogelijk moet maken, en regels vaststelt voor elektronische identificatie en vertrouwensdiensten voor elektronische transacties in de interne markt en een juridisch kader schept voor elektronische handtekeningen, elektronische zegels, elektronische tijdstempels, elektronische documenten, elektronische bezorgingsdiensten en website-authenticatie.*
- twee verordeningen betreffende digitale infrastructuur en digitale diensten: allereerst, richtsnoeren voor de ontwikkeling van **trans-Europese telecommunicatienetwerken**, ten aanzien waarvan de Commissie onlangs een gewijzigd voorstel heeft aangenomen; ten tweede, maatregelen ter bevordering van de ontwikkeling van **elektronische hogesnelheidscommunicatienetwerken** door de kosten daarvoor te verlagen, bijvoorbeeld door het delen van infrastructuur zoals gas-, water- of elektriciteitsnetten;*
- een richtlijn gericht op de harmonisatie van de regels van de lidstaten inzake de **toegankelijkheid van websites van overheidsinstanties**, om de obstakels voor webontwikkelaars in de interne markt weg te nemen en de toegankelijkheid in de hele EU te verbeteren.*

Energie:

*De Raad heeft nota genomen van een voortgangsrapport over een ontwerprichtlijn inzake **indirecte veranderingen in landgebruik** waarbij de richtlijn brandstofkwaliteit en de richtlijn hernieuwbare energiebronnen worden gewijzigd; de ontwerprichtlijn heeft tot doel het effect van indirecte veranderingen in het landgebruik op broeikasgasemissies zoveel mogelijk te beperken.*

*De Raad heeft de **conclusies** aangenomen over de mededeling van de Commissie "**De interne energiemarkt doen werken**". In de conclusies staan gedetailleerde taken die moeten worden vervuld om de door de Europese Raad vastgestelde termijnen van 2014 en 2015 te halen, de rol en de rechten van de consumenten te versterken en de overgang te maken naar de energiemarkt van de toekomst. Zij sluiten aan bij de conclusies van de Europese Raad over onder meer energiekwesties die op 22 mei 2013 zijn aangenomen.*

*De Raad heeft ook een oriënterend debat gehouden over de mededeling van de Commissie over **Energietechnologieën en innovatie**. Het debat zal bijdragen aan het lopende beraad over de prioriteiten voor onderzoek, ontwikkeling en innovatie in energie tot 2020 en daarna, en over de middelen om de tenuitvoerlegging van die prioriteiten te ondersteunen.*

Vervoer:

*De Raad heeft overeenstemming bereikt over een algemene oriëntatie over een herschikking van de richtlijn uit 2008 over de **interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de EU**, die onderdeel is van de technische pijler van het vierde spoorwegpakket dat de Commissie in januari gepubliceerd heeft. Doel van de herschikking is de resterende administratieve en technische obstakels voor een eengemaakte spoorwegmarkt weg te nemen.*

De algemene oriëntatie voorziet, met name, in een duaal systeem van vergunningen met een scheiding van taken en verantwoordelijkheden tussen het Europees Spoorwegbureau (ERA) en de nationale veiligheidsinstanties. Het ERA zal de vergunningen afgeven voor voertuigen die worden gebruikt voor grensoverschrijdend verkeer, op basis van evaluaties die door de nationale instanties uitgevoerd worden. Voor voertuigen die alleen in het nationale verkeer gebruikt worden, kan de aanvrager kiezen tussen vergunningen van de ERA of van de nationale veiligheidsinstantie.

De Raad heeft ook overeenstemming bereikt inzake algemene oriëntaties over een aantal andere wetgevingsvoorstellen. De betrokken voorstellen zijn:

- *twee richtlijnen die onderdeel zijn van het "Pakket **technische controles**" dat door de Commissie in juli 2012 is ingediend met het oog op het verbeteren van de verkeersveiligheid. Een daarvan is een actualisering van de richtlijn uit 2000 over de ad-hoc **technische controles langs de weg** waaraan **bedrijfsvoertuigen** worden onderworpen, naast de periodieke technische controles. Daarbij wordt een indeling in risicoklassen ingevoerd opdat voertuigen met een hoog risico geïdentificeerd en nauwer gecontroleerd kunnen worden. De tweede richtlijn is een herziening van de richtlijn uit 1999 over **kentekenbewijzen van motorvoertuigen**. De twee ontwerprichtlijnen zijn een aanvulling op de ontwerprichtlijn over de bijwerking van de gemeenschappelijke regels voor periodieke technische controles van motorvoertuigen, ten aanzien waarvan de Raad afgelopen december tot een algemene oriëntatie gekomen is.*
- *een herziening van de richtlijn uit 2003 inzake de **melding van voorvallen** die een potentieel gevaar vormen voor de **veiligheid van de luchtvaart**. Doel van de nieuwe ontwerpverordening is het meldingssysteem te verbeteren ter preventie van ongevallen in de toekomst;*
- *een herziening van de richtlijn uit 1998 over de regels die van toepassing zijn op de **uitrusting die aan boord van EU-zeeschepen** wordt geïnstalleerd. Doel van de herziening is de regels af te stemmen op andere EU-wetgeving over het in de handel brengen van goederen en vereenvoudiging en verduidelijking van de wijze waarop veranderende internationale voorschriften in EU- en nationaal recht worden opgenomen.*

*Voorts heeft de Raad nota genomen van de stand van zaken omtrent de **financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen (CEF)**, het toekomstige financieringsinstrument voor de trans-Europese netwerken in de sectoren energie, vervoer en telecommunicatie.*

INHOUD¹

DEELNEMERS	6
BESPROKEN PUNTEN	
TELECOMMUNICATIE	9
Digitale Agenda voor Europa - de rol van de telecommunicatiesector en de sector informatie- en telecommunicatietechnologie.....	9
Beveiliging van elektronische communicatie- en informatiesystemen.....	9
Vergroten van het vertrouwen in elektronische transacties	11
Digitale infrastructuur en diensten.....	12
Toegankelijkheid van websites van overheidsinstanties.....	13
Diversen	15
ENERGIE.....	16
Indirecte veranderingen in landgebruik	16
De interne energiemarkt doen werken	17
Energietechnologie en -innovatie.....	17
Internationale betrekkingen.....	18
Diversen	19
GEBEURTENISSEN IN DE MARGE VAN DE RAAD	19
Politieke verklaring van het Pentalateraal Energieforum	19
VERVOER.....	20
Nieuwe regels inzake interoperabiliteit in het vierde spoorwegpakket	20
Technische controles voertuigen.....	22

¹

- Wanneer de Raad verklaringen, conclusies of resoluties heeft aangenomen, wordt dat in de titel van het betrokken punt vermeld. De aangenomen teksten staan tussen aanhalingstekens.
- De documenten waarvan het nummer in de tekst wordt genoemd, staan op de internetsite van de Raad <http://www.consilium.europa.eu>.
- Besluiten ten aanzien waarvan verklaringen voor de Raadsnotulen zijn afgelegd die beschikbaar zijn voor het publiek, zijn aangegeven met een asterisk; de tekst van de verklaringen staat op de bovengenoemde internetsite van de Raad en is ook verkrijgbaar bij de Persdienst.

– Technische controles langs de weg van bedrijfsvoertuigen.....	22
– Kentekenbewijzen van motorvoertuigen	23
Melding van voorvallen in de burgerluchtvaart.....	23
Richtlijn uitrusting van zeeschepen	25
Financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen	26
GEBEURTENISSEN IN DE MARGE VAN DE RAAD	27
Ondertekening van een luchtvaartovereenkomst met Israël	27
Diversen	27

ANDERE GOEDGEKEURDE PUNTEN

ENERGIE

– Voorschriften inzake ecologisch ontwerp voor het elektriciteitsverbruik in de stand-by- en uit-stand en voor televisies.....	30
– Veiligheid van offshore olie- en gasactiviteiten*	30
– Betrekkingen met Algerije/memorandum van overeenstemming op energiegebied	30

VERVOER

– Vervoerprotocol bij de Alpenovereenkomst.....	31
---	----

DOUANE-UNIE

– Actualisering van het douanewetboek van de Unie.....	31
--	----

INTERNE MARKT

– Veiligheid van pyrotechnische artikelen	31
---	----

HANDELSPOLITIEK

– Algemene tariefpreferenties - Myanmar.....	32
--	----

LANDBOUW

– Niet commercieel verkeer van gezelschapsdieren	32
--	----

AUDIOVISUELE VRAAGSTUKKEN

SPORT

– Verdrag ter bestrijding van de manipulatie van sportuitslagen	33
---	----

DEELNEMERS

De regeringen van de lidstaten en de Europese Commissie waren als volgt vertegenwoordigd:

België:

de heer Olivier BELLE

plaatsvervangend permanent vertegenwoordiger

Bulgarije:

mevrouw Petia VASSILEVA

de heer Danail PAPAZOV

plaatsvervangend permanent vertegenwoordiger
minister van Vervoer, Informatietechnologie en
Communicatie

Tsjechië:

de heer Pavel KOLÁŘ

de heer Pavel ŠOLC

de heer Bedřich DANDA

de heer Zbyněk STANJURA

viceminister van Binnenlandse Zaken
viceminister van Industrie en Handel
viceminister van Industrie en Handel
minister van Vervoer

Denemarken:

de heer Jonas BERING LIISBERG

de heer Henrik DAM KRISTENSEN

plaatsvervangend permanent vertegenwoordiger
minister van Vervoer

Duitsland:

de heer Stefan KAPFERER

de heer Guido PERUZZO

de heer Peter RAMSAUER

staatssecretaris, ministerie van Economische Zaken en
Technologie
plaatsvervangend permanent vertegenwoordiger
minister van Vervoer, Bouwbeleid en Stedelijke
Ontwikkeling

Estland:

de heer Juhan PARTS

de heer Clyde KULL

minister van Economische Zaken en Verkeer
plaatsvervangend permanent vertegenwoordiger

Ierland:

de heer Pat RABBITTE

de heer Leo VARADKAR

minister van Communicatie, Energie en Natuurlijke
Hulpbronnen
minister van Vervoer, Toerisme en Sport

Griekenland:

de heer Asimakis PAPAGEORGIOU

de heer Stavros KALOGIANNIS

staatssecretaris, ministerie van Milieubeheer, Energie en
Klimaatverandering
viceminister van Ontwikkeling, Concurrentievermogen,
Infrastructuur, Transport en Netwerken

Spanje:

de heer José Pascual MARCO

mevrouw Ana María PASTOR JULIÁN

plaatsvervangend permanent vertegenwoordiger
minister van Infrastructuur en Vervoer

Frankrijk:

de heer Alexis DUTERTRE

de heer Frédéric CUVILLIER

plaatsvervangend permanent vertegenwoordiger
gedelegeerd minister bij de minister van Milieubeheer,
Duurzame Ontwikkeling en Energie, belast met Vervoer,
Oceanen en Visserij

Italië:

de heer Antonio CATRICALÀ

de heer Claudio DE VINCENTI

de heer Maurizio LUPI

viceminister van Economische Ontwikkeling
staatssecretaris
minister van Infrastructuur en Vervoer

Cyprus:

de heer Yiorgos LAKKOTRYPIS
mevrouw Maria HADJITHEODOSIOU

de heer Alecos MICHAELIDES

minister van Energie, Handel, Industrie en Toerisme
waarnemend plaatsvervangend permanent
vertegenwoordiger
secretaris-generaal, ministerie van Communicatie en
Openbare Werken

Letland:

de heer Daniels PAVĻUTS
de heer Aleksandrs ANTONOVŠ
de heer Viktors VALAINIS

minister van Economie
staatssecretaris
parlementair secretaris, ministerie van Vervoer

Litouwen:

de heer Rimantas SINKEVIČIUS
de heer Jaroslav NEVEROVIČ

minister van Vervoer en Communicatie
minister van Energie

Luxemburg:

de heer Etienne SCHNEIDER
mevrouw Michèle EISENBARTH
de heer Claude WISELER

Minister van Economie en Buitenlandse Handel.
plaatsvervangend permanent vertegenwoordiger
minister van Duurzame Ontwikkeling en Infrastructuur

Hongarije:

de heer Olivér VÁRHELYI

plaatsvervangend permanent vertegenwoordiger

Malta:

de heer Konrad MIZZI
de heer Edward ZAMMIT LEWIS

minister van Energie en Waterbeheer
staatssecretaris belast met Concurrentievermogen en
Economische Groei
plaatsvervangend permanent vertegenwoordiger

de heer Patrick R. MIFSUD

Nederland:

mevrouw Wepke KINGMA
mevrouw Melanie SCHULTZ van HAEGEN-MAAS GEESTERANUS

plaatsvervangend permanent vertegenwoordiger
minister van Infrastructuur en Milieu

Oostenrijk:

de heer Reinhold MITTERLEHNER
de heer Harald GÜNTHER
mevrouw Doris BURES

minister van Economische Zaken, Gezin en Jeugd
plaatsvervangend permanent vertegenwoordiger
minister van Verkeer, Innovatie en Technologie

Polen:

de heer Michał BONI
mevrouw Hanna TROJANOWSKA
de heer Sławomir NOWAK
de heer Maciej JANKOWSKI

minister van Bestuurszaken en Digitalisering van Polen
onderstaatssecretaris, ministerie van Economische Zaken
minister van Vervoer, Bouw en Maritieme Economie
onderstaatssecretaris, ministerie van Vervoer, Bouw en
Maritieme Economie

Portugal:

de heer Artur TRINDADE
de heer Pedro COSTA PEREIRA
de heer Sérgio MONTEIRO

staatssecretaris van Energie
plaatsvervangend permanent vertegenwoordiger
staatssecretaris van Openbare Werken, Vervoer en
Communicatie

Roemenië:

de heer Dan NICA
de heer Constantin NIȚĂ
de heer Septimiu BUZAȘU

minister van de Informatiemaatschappij
gedelegeerd minister van Energie
staatssecretaris, ministerie van Vervoer

Slovenië:

de heer Samo OMERZEL
de heer Uroš VAJGL

minister van Infrastructuur en Ruimtelijke Ordening
plaatsvervangend permanent vertegenwoordiger

Slowakije:

de heer František PALKO
de heer Dušan PETRÍK
de heer Ján POČIATEK

staatssecretaris
staatssecretaris, ministerie van Economische Zaken
minister van Vervoer, Bouwbeleid en Regionale
Ontwikkeling

Finland:

mevrouw Pia VIITANEN
mevrouw Marja RISLAKKI

minister van Huisvesting en Communicatie
staatssecretaris, ministerie van Werkgelegenheid en
Economische Zaken
minister van Vervoer

mevrouw Merja KYLLÖNEN

Zweden:

mevrouw Anna-Karin HATT
de heer Jan Roland OLSSON
mevrouw Ingela BENDROT

minister van Informatietechnologie en Energie
plaatsvervangend permanent vertegenwoordiger
staatssecretaris (belast met Vervoer en Infrastructuur)

Verenigd Koninkrijk:

de heer Ed VAIZEY
mevrouw Shan MORGAN
de heer Stephen HAMMOND
de heer Keith BROWN

minister van Cultuur en Communicatie
plaatsvervangend permanent vertegenwoordiger
onderstaatssecretaris van Ontwikkeling en Vervoer
Schots minister van Vervoer

.....
Commissie:

mevrouw Neelie KROES
de heer Günther OETTINGER
de heer Siim KALLAS

vicevoorzitter
lid
vicevoorzitter

.....
De regeringen van de toetredende staten waren als volgt vertegenwoordigd:

Kroatië:

mevrouw Irena ANDRASSY
de heer Siniša Hajdaš DONČIĆ

plaatsvervangend permanent vertegenwoordiger
minister van Maritieme Zaken, Vervoer en Infrastructuur

BESPROKEN PUNTEN

TELECOMMUNICATIE

Digitale Agenda voor Europa - de rol van de telecommunicatiesector en de sector informatie- en telecommunicatietechnologie.

De Raad heeft gedebatteerd over de stand van zaken en de resterende obstakels voor de totstandkoming van een eengemaakte digitale markt in de EU, die in 2015 voltooid moet worden. Het resultaat van de besprekingen zal worden meegenomen bij de voorbereiding van de Europese Raad van oktober, die zal gaan over innovatie en de digitale agenda. Het Ierse voorzitterschap zal een samenvatting van de resultaten van de besprekingen voorleggen aan de voorzitter van de Europese Raad.

De ministers hebben nota genomen van het voornemen van de Commissie om een pakket nieuwe voorstellen in te dienen om een eengemaakte telecommunicatiemarkt te doen werken.

Tijdens hun bespreking aan de hand van een document van het voorzitterschap ([9756/13](#)) steunden de ministers over het algemeen het beginsel van een eengemaakte EU-telecommunicatiemarkt. Er was ruime overeenstemming over een aantal thema's in dit verband. Alle burgers moeten toegang hebben tot breedbanddiensten waar zij zich ook bevinden, en het is van belang om de digitale vaardigheden en kennis van de burgers te verbeteren. Voorts zijn maatregelen nodig om grotere investeringen in de telecommunicatiesector aan te moedigen. Er is ook behoefte aan een sterk, consistent en voorspelbaar regelgevingsklimaat, met onder meer betere samenwerking tussen reguleerders, en aan bescherming van de belangen van de consumenten.

Sommige lidstaten stonden echter sceptisch tegenover de noodzaak van nieuwe wetgeving op dit gebied, en er werden ook vraagtekens geplaatst bij de concentratie van marktmacht in handen van enkele bedrijven. Voorts werd erop gewezen dat rekening moet worden gehouden met de specifieke omstandigheden in de lidstaten.

Beveiliging van elektronische communicatie- en informatiesystemen

De Raad heeft een voorstel voor een richtlijn besproken dat een hoog gemeenschappelijk niveau van beveiliging van elektronische communicatienetwerken en informatiesystemen in de hele EU wil waarborgen ([6342/13](#)). De bespreking was gebaseerd op een voortgangsverslag van het voorzitterschap over de werkzaamheden die tot dusver door de voorbereidende instanties van de Raad zijn verricht ([10076/13](#)).

Naarmate het belang van elektronische communicatie- en informatiesystemen voor de economie en de samenleving toeneemt, nemen ook de risico's van onbedoelde veiligheidsincidenten en opzettelijke aanvallen toe. De Commissie is van mening dat de huidige verschillen in aanpak en mate van paraatheid tussen de lidstaten de beveiliging van onderling verbonden netwerken aantasten: ernstige storingen in een lidstaat kunnen gevolgen hebben voor andere lidstaten.

Om die situatie aan te pakken bepaalt het richtlijnvoorstel met name dat:

- alle lidstaten een minimumcapaciteit moeten hebben voor het voorkomen van, omgaan met en reageren op risico's en incidenten met betrekking tot informatiesystemen. dit behelst de instelling van een bevoegde nationale instantie, een nationaal noodteam voor computer-rampen en nationale strategieën en samenwerkingsplannen;
- een netwerk voor samenwerking tussen de nationale instanties moet worden opgezet met het oog op een gecoördineerde respons op incidenten, waar nodig, en op uniforme toepassing van de richtlijn in de hele EU;
- overheidsbesturen en marktdeelnemers zoals aanbieders van internetnetwerken en -diensten, en exploitanten van vitale infrastructuur voor energie, vervoer, financiën en gezondheidszorg terdege de risico's voor hun informatiesystemen moeten evalueren, de nodige maatregelen moeten nemen om deze incidenten te voorkomen en ermee om te gaan, en ieder ernstig incident aan de bevoegde autoriteiten moeten rapporteren.

In hun bespreking van het voorstel, zagen de ministers de ernst van het probleem van cyber-aanvallen in en dat het verbeteren van de beveiliging op dit gebied derhalve hoge prioriteit verdient. Vele lidstaten geven echter de voorkeur aan een meer flexibele aanpak: de bindende regels voor de hele EU blijven beperkt tot de vitale infrastructuur en de basisvereisten, en worden aangevuld met facultatieve, vrijwillige maatregelen. Andere delegaties daarentegen waren van mening dat alleen juridisch bindende maatregelen netwerkbeveiliging in de hele EU kunnen garanderen.

Voorts wezen vele delegaties op het belang van coördinatie op mondiaal niveau bij het invoeren van beveiligingsnormen, niet het minst om tot vergelijkbare voorwaarden te komen voor internationaal actieve bedrijven. Niettemin werd algemeen erkend dat er hoge beveiligingsnormen moeten gaan gelden in de EU, zelfs al zouden die hoger zijn dan elders.

Andere problemen die volgens het voortgangsrapport nader besproken moeten worden zijn onder meer de marktdeelnemers die onder de richtlijn moeten vallen, de specifieke verplichtingen die aan de betrokkenen moeten worden opgelegd, de meldingsplicht en de governancestructuur voor de toepassing van de richtlijn.

De richtlijn moet eerst door het Europees Parlement worden goedgekeurd voordat zij kan worden vastgesteld.

Deze ontwerprichtlijn is het belangrijkste optreden in het kader van de **Europese strategie cyberbeveiliging** die door de Commissie wordt toegelicht in haar mededeling inzake "Een open, veilige en beveiligde cyberspace" ([6225/13](#)), waarin het veerkrachtig maken van de cyberspace ten aanzien van de risico's en dreigingen voor de cyberveiligheid een van de prioritaire maatregelen is. De andere prioriteiten die in de strategie worden genoemd zijn het terugdringen van de cybercriminaliteit, het ontwikkelen van cyberverdediging in het kader van het gemeenschappelijk veiligheids- en defensiebeleid, het ontwikkelen van de industriële en technologische middelen voor cyberbeveiliging en het uitstippelen van een samenhangend internationaal cyberspace-beleid voor de EU.

Vergroten van het vertrouwen in elektronische transacties

De Raad heeft nota genomen van de vorderingen in verband met een ontwerpverordening die bedoeld is om het vertrouwen in elektronische transacties te vergroten door een wetgevingskader voor elektronische identificatie en andere elektronische vertrouwensdiensten in de interne markt te creëren (voortgangsverslag: [10100/13](#)). Doel is een veilige en ongehinderde elektronische interactie tussen bedrijven, burgers en overheden mogelijk te maken en daarmee bij te dragen aan de totstandkoming van een volledig geïntegreerde digitale eengemaakte markt in de EU.

Daartoe voorziet de ontwerpverordening in wederzijdse erkenning en aanvaarding van elektronische identificatiemiddelen in de hele EU. Voorts worden de huidige regels voor elektronische handtekeningen aangescherpt en worden regels ingevoerd inzake de juridische effecten en de toelaatbaarheid in juridische procedures van andere vertrouwensdiensten zoals elektronische zegels, elektronische tijdstempels, elektronische documenten, diensten voor elektronische bezorging en website-authenticatie.

De werkzaamheden betreffende deze technisch complexe ontwerpwetgeving onder het Ierse voorzitterschap waren vooral gericht op elektronische identificatie en in mindere mate op vertrouwensdiensten. Een kernpunt is het veiligheidsniveau voor elektronische identificatie dat vereist is om in een andere lidstaat afgegeven elektronische identificatiemiddelen te kunnen erkennen. Terwijl een aantal delegaties het beginsel van hetzelfde niveau als basis voor erkenning voorstaat, hebben andere delegaties liever dat in de verordening de vereiste veiligheidsniveaus worden opgenomen. Er is echter brede steun onder de delegaties voor een aantal algemene beginselen in verband met elektronische identificatie: aanvankelijk beperking op diensten die door de openbare sector worden verricht; zorgen voor interoperabiliteit tussen de nationale identificatie-infrastructuren; technologische neutraliteit; en de noodzaak van het aanpakken van inbreuken op de veiligheid.

Ook over een groot aantal andere punten moet nog verder gediscussieerd worden, onder meer:

- aansprakelijkheid met betrekking tot elektronische identificatie en vertrouwensdiensten.
- omgaan met aanbieders van vertrouwensdiensten uit derde landen;
- toezicht op aanbieders van vertrouwensdiensten
- de gevolgen van sommige bepalingen betreffende elektronische handtekeningen en elektronische zegels voor het nationale en het procesrecht;

- het concept "elektronisch document", en of het zinvol is elektronische documenten onder dit stuk wetgeving te laten vallen;
- verduidelijking van definities
- het gebruik van "gedelegeerde handelingen" die de Commissie de bevoegdheid geven verwante wetgevingshandelingen vast te stellen over niet-essentiële technische aspecten van de verordening;
- de termijn voor de inwerkingtreding van de verordening.

De Commissie heeft haar voorstel in juni 2012 ingediend ([10977/12](#)). Een eerste voortgangsverslag over de besprekingen in de voorbereidende instanties van de Raad werd in december 2012 aan de ministers van Telecommunicatie gepresenteerd ([17269/12](#)). Verwacht wordt dat de bevoegde commissies van het Europees Parlement hun standpunt over het voorstel in juli en september 2013 zullen bepalen. De Europese Raad heeft herhaaldelijk verzocht dit voorstel spoedig aan te nemen.

Digitale infrastructuur en diensten

De Raad heeft nota genomen van de stand van zaken omtrent de twee verordeningen betreffende digitale infrastructuur en digitale diensten (voortgangsverslag: [10076/13](#)): de richtsnoeren voor de ontwikkeling van **trans-Europese telecommunicatienetwerken**, enerzijds, en de maatregelen ter bevordering van **de ontwikkeling van elektronische hogesnelheidscommunicatienetwerken door de kosten daarvoor te verlagen**, anderzijds.

In de richtsnoeren voor **trans-Europese telecommunicatienetwerken** worden de doelstellingen en voorwaarden genoemd voor de projecten van gemeenschappelijk belang die gericht zijn op de uitrol van telecommunicatiediensten en telecommunicatie-infrastructuur in de hele EU. Het oorspronkelijke voorstel van de Commissie werd gepresenteerd in oktober 2011 ([16006/11](#)) en is sindsdien besproken in het Parlement en de Raad (zie vorige voortgangsverslagen: [10451/12](#) en [17257/12](#)). In februari dit jaar heeft de Europese Raad echter overeenstemming bereikt over bezuinigingen waarbij de middelen voor de telecommunicatiesector in het kader van de toekomstige Connecting Europe Facility worden verlaagd van 9,2 miljard euro tot 1 miljard euro (zie [EUCO 37/13](#), blz. 9). Om rekening te houden met deze situatie, heeft de Commissie op 28 mei een gewijzigd voorstel aangenomen. Het is nu aan de voorbereidende instanties van de Raad om de gewijzigde richtsnoeren te bespreken.

In het nieuwe voorstel ([10201/13](#)) zijn de beschikbare middelen hoofdzakelijk gericht op een van de twee hoofddoelstellingen van het oorspronkelijke voorstel, namelijk het verlenen van steun de trans-Europese digitale diensten, met name interoperabele dienstenplatforms. Tegelijk worden de financieringscriteria aangescherpt en wordt het aantal diensten dat binnen dat kader in aanmerking komt voor financiering, verlaagd. Niettemin blijft beperkte steun beschikbaar voor de uitrol van hogesnelheidsbreedbandnetwerken, het andere kerndoel van het oorspronkelijke voorstel. Die steun zou worden verleend via financiële instrumenten die zijn bestemd om private financiering en financiering uit andere publieke bronnen aan te trekken.

Over het voorstel voor een verordening ter **bevordering van maatregelen om de kosten van de aanleg van elektronische hogesnelheidscommunicatienetwerken te verlagen**, dat door de Commissie in maart dit jaar werd ingediend ([7999/13](#)), zijn de besprekingen in de werkgroep nog in een vroeg stadium.

Om de kosten te verlagen, stelt de Commissie voor om netwerken van nutsvoorzieningen (elektronische communicatie, gas, elektriciteit, water of vervoer), te verplichten toegang te verlenen tot hun bestaande of geplande infrastructuur (zoals, gas-, water- of stroomnetten en gebouwen of masten) met het oog op de uitrol van breedbandverbindingen. Aangezien een groot deel van de kosten voor de uitrol van netwerken naar civieltechnische werken gaan, ziet de Commissie grote besparingsmogelijkheden in het delen van infrastructuur. Iedere lidstaat zou een orgaan voor geschillenbeslechting instellen om alle geschillen over toegangsrechten te beslechten.

Voorts moeten nieuwe gebouwen of gebouwen die ingrijpend gerenoveerd worden, uitgerust worden met infrastructuur die kan worden aangesloten op hogesnelheidsbreedbanddiensten, met mogelijke uitzonderingen als dit tot buitensporige kosten zou leiden.

Andere maatregelen die worden voorgesteld om de kosten te verlagen zijn onder meer civieltechnische werken, vereenvoudiging van de vergunningsprocedures en vergemakkelijking van de toegang tot informatie over netwerkinfrastructuur via één informatieloket.

Bij de besprekingen bleek dat de lidstaten zich zorgen maken over de keuze voor een verordening in plaats van een richtlijn, de potentiële kosten en de lastenverzwaring. Vele delegaties achten het nodig om het effect van het voorstel nader te bestuderen, met name de kosten en baten, de consequenties voor de eigenaars en verhuurders van de gebouwen en de uitvoering van de voorgestelde maatregelen in landen met een federale structuur. Ook wordt betwijfeld of de voorgestelde maatregelen in verhouding staan tot de nagestreefde doelstellingen en of dit soort maatregelen op EU-niveau moet worden genomen.

Zowel de richtsnoeren voor de trans-Europese telecommunicatienetwerken als de verordening over het verlagen van de kosten voor hogesnelheidsinternetverbindingen moeten ook door het Europees Parlement worden goedgekeurd voordat ze kunnen worden aangenomen.

Toegankelijkheid van websites van overheidsinstanties

De Raad heeft gezien hoever men gevorderd is met een voorstel gericht op de harmonisatie van de regels van de lidstaten inzake de toegankelijkheid van websites van overheidsinstanties, om de obstakels voor webontwikkelaars in de interne markt weg te nemen en de toegankelijkheid in de hele EU te verbeteren (voortgangsrapport: [10089/13](#)).

Het richtlijnvoorstel voorziet in een algemene verplichting voor de lidstaten om te zorgen voor toegankelijkheid, met twee doelen voor ogen: de gebruikers in staat te stellen om websites op een adequate manier te begrijpen en er interactief gebruik van te maken, en interoperabiliteit mogelijk te maken tussen useragents en hulptechnologieën. De toegangsvereisten zullen door de Commissie in afzonderlijke wetgeving gespecificeerd worden. Voorts zullen de lidstaten maatregelen moeten nemen om de toepassing van deze vereisten te bevorderen en te controleren. De soorten websites die onder de richtlijn vallen staan in een lijst, die iedere lidstaat mag aanvullen. Dit geharmoniseerde kader moet de weg vrijmaken voor een Europese standaard voor web-toegankelijkheid, die thans wordt opgesteld.

Hoewel de lidstaten over het algemeen het doel van grotere toegankelijkheid van websites van de openbare sector steunen, hebben zij een aantal zorgpunten of twijfels bij het voorstel, betreffende met name:

- de timing, omdat de Europese standaard waar in het voorstel naar wordt verwezen, nog niet is aangenomen;
- de toegevoegde waarde, omdat er reeds internationale normen bestaan die in de sector breed worden toegepast en de meeste lidstaten voorts al een nationaal toegangsbeleid ontwikkeld hebben;
- de lijst van de betrokken websites;
- de bevoegdheid die aan de Commissie moet worden verleend om de toegangsvereisten te specificeren;
- de monitoring- en rapportageverplichtingen, die als te zwaar worden beschouwd;
- de termijnen voor uitvoering en
- het uitvoeringskosten.

Toegankelijkheid van websites is het geheel aan beginselen en technieken die moeten worden toegepast bij het bouwen van websites om de inhoud voor alle gebruikers toegankelijk te maken, met name voor gebruikers met een handicap. De inhoud van websites omvat zowel tekst als andere informatie, alsmede de functies voor interactie met de website. Het zorgen voor toegankelijkheid van websites is van bijzonder belang voor overheidsinstanties, aangezien deze hierdoor hun reikwijdte kunnen vergroten en hun publieke taken kunnen vervullen. Er is een snelgroeiende markt voor tools en diensten in verband met webtoegankelijkheid. Terwijl de meeste lidstaten richtsnoeren op dit gebied hebben ingevoerd, is de feitelijke toegankelijkheid volgens recente studies nog steeds slecht.

Het voorstel is in december 2012 door de Commissie ingediend ([17344/12](#)). Het moet eerst door het Europees Parlement worden goedgekeurd voordat het kan worden aangenomen.

Diversen

Het aantredende **Litouwse voorzitterschap** heeft zijn **werkprogramma** op het gebied van telecommunicatie en de informatiemaatschappij voor de tweede helft van 2013 gepresenteerd. Het is voornemens verder te werken aan de vijf wetgevingsvoorstellen die op de agenda van deze Raadzitting stonden en zal met name proberen spoedig tot een akkoord met het Europees Parlement te komen over de gewijzigde richtsnoeren voor trans-Europese telecommunicatienetwerken. De voorstellen over de eengemaakt telecommunicatiemarkt die de Commissie naar verwachting zal indienen, zullen ook worden bekeken. Voorts zal tijdens de bijeenkomst van de Europese Raad in oktober ingegaan worden op andere digitale kwesties dan innovatie.

ENERGIE

Indirecte veranderingen in landgebruik

De Raad heeft in een openbaar oriënterend debat nota genomen van een voortgangsrapport van het voorzitterschap over de ontwerprichtlijn inzake indirecte veranderingen in landgebruik waarbij de richtlijn brandstofkwaliteit (98/70/EG) en de richtlijn hernieuwbare energie (2009/28/EG) worden gewijzigd. Doel van het richtlijnvoorstel is het effect van indirecte veranderingen in landgebruik op de emissie van broeikasgas te beperken en de overgang naar biobrandstoffen die de broeikasgasuitstoot aanzienlijk terugdringen, te bevorderen.

Het voortgangsverslag ([8920/13](#)) vermeldt de belangrijkste punten die onder het Ierse voorzitterschap besproken zijn en probeert manieren aan te geven om de totstandkoming van een standpunt van de Raad te vergemakkelijken. De lidstaten steunen over het algemeen de doelstelling van het aanpakken van het wereldwijde fenomeen van directe veranderingen in landgebruik die voortvloeien uit de productie van biobrandstoffen die concurreren met voedingsmiddelen en diervoeder. Vele delegaties zijn echter bezorgd over een beleidsverschuiving die onzekerheid zou kunnen creëren onder investeerders, bestaande investeringen in gevaar zou kunnen brengen en de verwezenlijking van de bestaande EU-doelstellingen inzake hernieuwbare energiebronnen duurder en lastiger zou kunnen maken. Het verslag behandelt de belangrijkste kwesties die in de werkgroep zijn besproken, met name: de drempel van 5% voor conventionele biobrandstoffen, ILUC-factoren, omgaan met nieuwe installaties, de bonus voor aangetast land, fraudepreventie, de herzieningsclausule en gedelegeerde handelingen. Hetzelfde verslag zal worden gepresenteerd aan de Raad Milieu op 18 juni.

Oriënterende debatten over dit voorstel vonden plaats in de zitting van de Raad TTE (Energie) van 22 februari en de Raad Milieu van 21 maart 2013. Het Comité van permanente vertegenwoordigers besloot afgelopen december om een ad-hocwerkgroep indirecte veranderingen in het landgebruik in te stellen teneinde ervoor te zorgen dat de twee richtlijnen op een coherente en consequente manier worden gewijzigd.

Bij de aanneming van deze richtlijnen verzochten het Europees Parlement en de Raad de Commissie om te beoordelen welke negatieve gevolgen de omschakeling van het landgebruik kon hebben voor de broeikasgasemissiereducties en om indien nodig een wetgevingsvoorstel in te dienen. De ontwerprichtlijn strekt ertoe de broeikasgasemissies zoveel mogelijk te beperken wanneer voormalig niet-landbouwland (bijvoorbeeld een bos) wordt gebruikt voor de productie van voedingsmiddelen, diervoeder of vezels, omdat landbouwland dat voorheen voor die productie gebruikt werd, wordt herbestemd voor de productie van biobrandstoffen.

De ontwerprichtlijn is in oktober 2012 door de Commissie ingediend ([15189/12](#)). De stemming in de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en consumentenbeleid van het Europees Parlement wordt in juli 2013 verwacht.

De interne energiemarkt doen werken

De Raad heeft de **conclusies (9809/13)** aangenomen over de Mededeling van de Commissie "**De interne energiemarkt doen werken**". Zij sluiten aan bij de [conclusies](#) van de Europese Raad over onder meer energiekwesties die op 22 mei 2013 zijn aangenomen.

Voortbouwend op de mededeling van de Commissie ([16202/12](#)) die op 16 november 2012 werd aangenomen, geven deze conclusies nadere details over een benadering om de interne energiemarkt te voltooien en de termijnen 2014 en 2015 te halen, en de rol en de rechten van de consumenten te verbeteren. Voorts omvatten zij richtsnoeren om bij de dragen aan de overschakeling op de interne energiemarkt van de toekomst. De implementatie van deze conclusies zal eind 2014 worden geëvalueerd.

De conclusies benadrukken de aanzienlijke bijdrage die de interne energiemarkt zal leveren tot de drie pijler van het energiebeleid van de EU - duurzaamheid, concurrentievermogen en voorzieningszekerheid - en tot de agenda groei en banen van de EU. De interne energiemarkt zal ook een bijdrage leveren aan de energie- en klimaatdoelstellingen van de Unie, de overgang naar een koolstofarme economie, de versterking van het externe energiebeleid van de Unie en de terugdringing van de externe energie-afhankelijkheid van de Unie.

In de Commissiemededeling worden de baten van geïntegreerde Europese energiemarkten opnieuw belicht en worden manieren besproken om ervoor te zorgen dat de markten hun potentieel zo snel mogelijk waarmaken en voldoen aan de behoeften en verwachtingen van de burgers en het bedrijfsleven in de EU. De mededeling omvat een voorstel voor een actieplan dat ervoor moet zorgen dat de interne energiemarkt goed functioneert. In zijn conclusies steunt de Raad de algemene strekking van dit actieplan en verzoekt hij de Commissie voort te gaan met de uitvoering van de in deze conclusies genoemde acties, en daarbij regelmatig verslag uit te brengen aan de bevoegde Raadsinstanties.

Energietechnologie en -innovatie

De ministers hebben een oriënterend debat gehouden over de mededeling van de Commissie over energietechnologie en -innovatie, die op 2 mei is aangenomen ([9187/13](#)). Het debat zal bijdragen tot het lopende beraad over de prioriteiten voor onderzoek, ontwikkeling en innovatie in energie tot 2020 en daarna, en over de middelen om de tenuitvoerlegging van die prioriteiten te ondersteunen.

De ministers werd verzocht een antwoord te geven op twee vragen van het voorzitterschap ([9479/13](#)): de eerste betrof de steun van de ministers voor de voorstellen die de Commissie in haar mededeling doet. Doel van de tweede vraag was na te gaan hoeveel steun er is onder de ministers voor de ontwikkeling van een geïntegreerd stappenplan en actieplan, als omschreven in de mededeling.

Het voorzitterschap vat het debat als volgt samen:

- de ministers lieten weten dat zij brede steun verlenen aan het Commissievoorstel om het innovatietempo bij de allernieuwste koolstofarme technologieën en innovatieve oplossingen te verhogen en de invoering van nieuwe technologieën op de markt te versnellen, en daarbij de hele innovatieketen te bestrijken;
- de ministers waren het er in het algemeen over eens dat het Europese strategische plan voor energietechnologie (SET-plan) moet worden versterkt en aangepast om in te spelen op de nieuwe uitdagingen en om de onderzoeks- en innovatiecapaciteit en -bronnen in Europa beter te kunnen consolideren.
- de ministers ondersteunden de ontwikkeling van een geïntegreerd stappenplan en actieplan, als omschreven in de mededeling van de Commissie, met name via betere coördinatie van de nationale energieonderzoeks- en -innovatieprogramma's, met behoud van de flexibiliteit die nodig is voor technologische ontwikkeling. Ook werd gewezen op de rol van de EU-structuur- en investeringsfondsen;
- de ministers stonden in grote lijnen achter het jaarlijkse toezicht op de toepassing van het geïntegreerd stappenplan en actieplan door middel van een rapportagesysteem op basis van het Informatiesysteem voor strategische energietechnologieën (SETIS). Er waren echter bedenkingen bij de zware rapportagevereisten.

In de mededeling formuleert de Commissie haar strategie die ervoor moet zorgen dat de EU een technologie- en innovatiesector voor energie van wereldklasse behoudt om het hoofd te bieden aan de uitdagingen voor de periode tot 2020 en daarna.

Het SET-plan (opgesteld in 2008) formuleert een beleid inzake energietechnologie voor Europa. Het is een strategisch plan om de ontwikkeling en de uitrol van kosteneffectieve koolstofarme technologie te bespoedigen. Het plan omvat maatregelen in verband met de planning, implementatie, financiering en internationale samenwerking op het gebied van energietechnologie.

Voor meer informatie zie de [website](#) van de Commissie.

Internationale betrekkingen

De Raad is door het voorzitterschap en de Commissie ingelicht over de evenementen en ontwikkelingen inzake internationale betrekkingen die tijdens het Ierse voorzitterschap hebben plaatsgevonden of binnenkort zullen plaatsvinden.

Die briefing ging onder meer over de energiebetrekkingen EU-Rusland, het Internationaal Energieagentschap, de vierde ministeriële bijeenkomst over schone energie (New Delhi, 17-18 april 2013), ontwikkelingen in de Zuidelijke corridor, het memorandum van overeenstemming EU-Algerije over energie en de vierde bijeenkomst van de strategische groep voor internationale samenwerking op energiegebied (Brussel, 13 maart 2013).

Diversen

Werkprogramma van het aantredende voorzitterschap

De Litouwse delegatie heeft het werkprogramma van het aantredende voorzitterschap voor de energiesector gepresenteerd ([9831/13](#)). Dat zal gericht zijn op de voltooiing van de interne energiemarkt in de EU in 2014 en versterking van de externe dimensie van het energiebeleid van de EU.

De informele bijeenkomst van de ministers zal plaatsvinden op 19-20 september 2013 in Vilnius en de Raad TTE (Energie) op 12 december 2013 in Brussel.

GEBEURTENISSEN IN DE MARGE VAN DE RAAD

Politieke verklaring van het Pentalateraal Energieforum

In de marge van de Raad, hebben Luxemburg, België, Nederland, Duitsland, Frankrijk, Oostenrijk en Zwitserland een politieke verklaring van het Pentalateraal Energieforum ondertekend.

Het Pentalateraal Energieforum is een tijdelijk, intergouvernementeel initiatief, met als doel verbetering van de samenwerking tussen alle betrokken partijen met het oog op het creëren van een regionale Noordwest-Europese elektriciteitsmarkt als tussenstap naar een gemeenschappelijke Europese elektriciteitsmarkt.

VERVOER

VERVOER OVER LAND

Nieuwe regels inzake interoperabiliteit in het vierde spoorwegpakket

De Raad heeft overeenstemming bereikt over een algemene oriëntatie over een herschikking van de richtlijn uit 2008 over de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de EU ([10813/13](#)). In de interoperabiliteitsrichtlijn van 2008 zijn de administratieve, technische en operationele voorwaarden vastgelegd waaraan een interoperabel spoorwegsysteem in de EU moet voldoen. Doel van de herschikking is de resterende administratieve en technische belemmeringen weg te werken, meer bepaald door de procedure inzake vergunningen voor rollend materieel doeltreffender te maken via een grotere rol voor het Europees Spoorwegbureau, en door de technische normen en de conformiteitsbeoordelingsregels te verduidelijken en te updaten. Dit moet ruimte bieden voor verlaging van de administratiekosten, snellere afwikkeling van de administratieve procedures en grotere schaalvoordelen voor spoorwegondernemingen die in heel Europa actief zijn.

Terwijl de Commissie een gecentraliseerde **vergunningsprocedure** voorstelde, waarbij het Europees Spoorwegbureau de vergunningen verleent om voertuigen in de handel te brengen ([6013/13](#)), hadden de lidstaten twijfels over zo'n overdracht van bevoegdheden van de nationale autoriteiten, omdat zij vrezen voor hogere kosten en lastenverzwaring en wijzen op aansprakelijkheidskwesties en een mogelijke negatieve uitwerking op de veiligheid van het spoorwegnet. De overeengekomen algemene oriëntatie voorziet daarom in een duaal systeem van vergunningen met een duidelijke scheiding van taken en verantwoordelijkheden tussen het Europees Spoorwegbureau (ERA) en de nationale veiligheidsinstanties. Het ERA zal de vergunningen afgeven voor rijtuigen die worden gebruikt voor grensoverschrijdende operaties, op basis van evaluaties die door de nationale autoriteiten uitgevoerd worden. Voor rijtuigen die alleen in het nationale verkeer gebruikt worden, kan de aanvrager kiezen tussen vergunningen van het ERA of van de nationale veiligheidsinstanties.

De algemene oriëntatie benadrukt ook de aansprakelijkheid van het ERA voor de vergunningen die het afgeeft en bepaalt dat de nationale instanties specifieke samenwerkingsovereenkomsten kunnen aangaan met het bureau als netwerken om geografische of historische redenen specifieke expertise zouden wensen.

Voorts zullen de rapportageverplichtingen van de Commissie worden uitgebreid en aspecten omvatten zoals het functioneren van het ERA en de samenwerkingsovereenkomsten, convergentie tussen de nationale voertuigregisters en de opspoorbaarheid van veiligheidskritieke inrichtingen.

Voorts zal de overgangperiode voor het invoeren van de nieuwe procedure in verband met vergunningen voor voertuigen vijf jaar zijn in plaats van twee zoals in het Commissievoorstel.

Ten slotte besloten de ministers tijdens de Raadszitting dat, bij de herziening van de ERA-verordening zoals voorgesteld in het "vierde spoorwegpakket", een nieuwe bepaling zal worden opgenomen over een specifiek kader voor de financiële aspecten van de samenwerkingsovereenkomst tussen het ERA en de nationale veiligheidsinstanties, om een model te bieden voor de financiële verdeling van het tarief dat door de aanvrager van een vergunning worden betaald.

De algemene oriëntatie kent ook meer **vrijstellingen** dan voorgesteld door de Commissie, onder meer de mogelijkheid van vrijstelling van de interoperabiliteitseis voor voertuigen die tussen lidstaten en derde landen met een andere spoorbreedte rijden. Voorts hebben de ministers ook het compromis van het voorzitterschap ([10276/13](#)) gewijzigd om de vrijstellingen uit te breiden en de lidstaten onder bepaalde voorwaarden, en alleen met het oog op connectiviteit, ook voertuigen vrij te stellen die primair op light rail-infrastructuur gebruikt worden maar uitgerust zijn met heavy rail-componenten, en light rail-infrastructuur die occasioneel gebruikt wordt door heavy rail-voertuigen.

Voorts hebben de ministers er in de Raadszitting mee ingestemd de verwijzing naar "een maximale asbelasting van 120 kN" in de definitie van de termen "tram- en lightrailssystemen" achterwege te laten.

De ontwerprichtlijn interoperabiliteit is onderdeel van de technische pijler van het "vierde spoorwegpakket" dat de Commissie in januari heeft gepubliceerd. De technische pijler omvat ook voorgestelde wijzigingen in de richtlijn van 2004 over spoorwegveiligheid en de verordening uit 2004 tot instelling van een Europees Spoorwegbureau. Onder het Ierse voorzitterschap waren de werkzaamheden betreffende het vierde spoorwegpakket vooral gericht op de richtlijn interoperabiliteit.

Het nieuwe spoorwegpakket bevat, naast de technische pijler, drie andere wetgevingsvoorstellen tot wijziging van de bestaande Uniewetgeving, ertoe strekkende dat de binnenlandse spoorwegmarkten voor passagiersvervoerdiensten verder wordt opengesteld en nieuwe regels inzake infrastructuurbeheer en vervoeroperaties worden ingevoerd. Het pakket heeft in zijn algemeenheid tot doel de openstelling van de markt in de spoorwegsector te voltooien en te zorgen voor een stabiele en duidelijke wetgeving voor de bedrijfsontwikkeling, om de concurrentiepositie van de spoorwegen in de EU ten opzichte van andere vervoermodi te versterken.

Technische controles voertuigen

De Raad heeft overeenstemming bereikt inzake een algemene oriëntatie over de twee ontwerp-richtlijnen die onderdeel zijn van het "pakket inzake technische controles", dat door de Commissie in juli 2012 is ingediend: allereerst een actualisering van de richtlijn uit 2000 betreffende de technische **controles langs de weg van bedrijfsvoertuigen**, en ten tweede een herziening van de richtlijn inzake de **kentekenbewijzen van motorvoertuigen**.

– *Technische controles langs de weg van bedrijfsvoertuigen*

Naast de periodieke technische controles, wordt de technische conditie van bedrijfsvoertuigen regelmatig op ad-hocbasis gecontroleerd langs de weg, om ervoor te zorgen dat zij hun hele levensduur voldoen aan de veiligheidsnormen.

In de geactualiseerde richtlijn, zal bij de controles een stapsgewijze aanpak worden gevolgd. Een eerste controle langs de weg bestaande uit een controle van de benodigde documenten en een visuele controle van het voertuig kan, indien nodig geacht, worden gevolgd door een meer gedetailleerde technische inspectie. Voorts zullen inspecteurs door risicoprofilering kunnen vaststellen bij welke ondernemingen er een groot risico op gebreken is, zodat deze ondernemingen nauwer en vaker kunnen worden gecontroleerd, indien zulks wenselijk wordt geacht. Ten slotte staan in de bijlagen bij de ontwerp-richtlijn gedetailleerde voorschriften over te inspecteren punten en de methodes die daarbij moeten worden gebruikt, de beoordeling van gebreken en de Controle van de wijze waarop lading is vastgezet.

De overeengekomen algemene oriëntatie ([10837/13](#)) introduceert een aantal wijzigingen in het Commissievoorstel ([12809/12](#)), in hoofdzaak om buitensporige administratieve lasten en kosten te voorkomen en de lidstaten meer speelruimte te bieden bij de toepassing van de regels. De voornaamste wijzigingen zijn:

Overeenkomstig het verzoek van een grote meerderheid van lidstaten, kreeg de tekst de juridische vorm van een richtlijn in plaats van een verordening zoals de Commissie had voorgesteld.

De voorgestelde verruiming van de reikwijdte van controles tot lichte bedrijfsvoertuigen onder 3,5 ton en hun opleggers is niet behouden, hoewel een aantal delegaties voorstander was van een ruimere reikwijdte, waar met name lichte bedrijfsvoertuigen onder zouden vallen. Hoe dan ook staat het de lidstaten vrij om desgewenst controles van andere categorieën voertuigen uit te voeren.

Het voorstel om een minimumaantal voertuigen jaarlijks te laten controleren, als percentage van alle voertuigen die onder de richtlijn vallen, kreeg geen steun van een meerderheid van delegaties.

Controle van de wijze waarop de lading is vastgezet wordt niet verplicht voor de lidstaten, zoals de Commissie had voorgesteld, maar blijft facultatief. Waar de controle ook op het vastzetten van de lading betrekking heeft, moet het betrokken personeel naar behoren zijn opgeleid.

Volgens het compromis krijgen de lidstaten zeven jaar om geleidelijk het risicobeoordelingssysteem in te voeren en de controles te richten op ondernemingen met een hoog risico.

– ***Kentekenbewijzen van motorvoertuigen***

De richtlijn uit 1999 inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen bevat de voorschriften voor de afgifte van kentekenbewijzen, hun wederzijdse erkenning en de geharmoniseerde minimuminhoud van kentekenbewijzen. Doel van de voorgestelde wijziging is de systemen van kentekenbewijzen een grotere bijdrage te laten leveren tot de verkeersveiligheid, en de administratieve lasten daarbij zoveel mogelijk te beperken.

Terwijl de huidige richtlijn alleen van toepassing is op het verlenen van een kentekenbewijs, bestrijkt de nieuwe richtlijn ook de situatie waarin voertuigen met gevaarlijke gebreken uit het verkeer genomen worden. Er komt een onderscheid tussen het simpelweg annuleren van een inschrijving en de schorsing van de vergunning om een voertuig te gebruiken, die zal worden opgeheven zodra het voertuig met succes een nieuwe technische controle heeft doorstaan.

De herziening voorziet ook in de elektronische opslag van de gegevens van het kentekenbewijs. Technische voertuiggegevens uit het register zullen beschikbaar worden gesteld aan de inspecteurs voor de periodieke technische controles.

In aansluiting op de besprekingen in de voorbereidende instanties van de Raad, is het Commissievoorstel ([12803/12](#)) aangepast ten einde rekening te houden met de specifieke omstandigheden van de lidstaten en niet aan hun bevoegdheden te raken (algemene oriëntatie: [10838/13](#)).

De twee ontwerprichtlijnen zijn een aanvulling op de ontwerprichtlijn over de bijwerking van de gemeenschappelijke regels voor periodieke technische controles van motorvoertuigen, waarover de Raad afgelopen december tot een algemene oriëntatie gekomen is. ([5018/13](#)) Alle drie de richtlijnen over technische controles moeten ook worden goedgekeurd door het Europees Parlement voordat ze kunnen worden aangenomen.

LUCHTVAART

Melding van voorvallen in de burgerluchtvaart

De Raad heeft een algemene oriëntatie bereikt over een herziening van de richtlijn van 2003 inzake de melding van voorvallen die een potentieel gevaar vormen voor de veiligheid van de luchtvaart ([10735/13](#)). De herziening heeft tot doel, voortbouwend op de richtlijn van 2003 waarbij voor die voorvallen een meldingsplicht is ingevoerd, het meldingssysteem te verbeteren en te zorgen voor een doeltreffend gebruik van de verzamelde data ter preventie van ongevallen in de toekomst, en verder te evolueren naar een proactief, op risico's gebaseerd veiligheidsbeheersysteem. De algemene doelstelling bestaat erin in een context van toenemend luchtvaartverkeer ertoe bij te dragen dat het aantal ongevallen met luchtvaartuigen afneemt.

Daartoe zou het verordeningsontwerp, ter vervanging van de richtlijn van 2003, een update bevatten van de lijst van te melden voorvallen en de lijst van personen op wie meldingsplicht rust, en bepalen dat een systeem van vrijwillige melding wordt opgezet, om buiten het verplichte systeem vallende detailgegevens die de meldende persoon belangrijk acht, gemakkelijker te kunnen vergaren. De nieuwe tekst bevat ook bepalingen die tot doel hebben de kwaliteit en de volledigheid van gerapporteerde data te verbeteren, de stroom van informatie te verduidelijken en de uitwisseling van informatie uit te breiden. Daarnaast zullen personen die voorvallen melden beter beschermd worden, zodat zij, uitgezonderd bij een grove nalatigheid hunnerzijds, geen straf of vervolging hoeven te vrezen. Daarnaast bevat de tekst ook nieuwe regels, op grond waarvan gemelde voorvallen terdege op veiligheidsrisico's moeten worden onderzocht, en vervolgactie tegen vastgestelde veiligheidsgebreken moet worden ondernomen.

De overeengekomen algemene oriëntatie houdt rekening met de voornaamste zorgpunten die door de lidstaten zijn geuit tijdens de besprekingen in de voorbereidende instanties van de Raad, met name door:

- de reikwijdte van de verplichte melding van voorvallen te herzien, en daar bepaalde categorieën buiten te houden, zoals door amateurs gebouwde luchtvaartuigen en testvliegtuigen en de rapportagevoorschriften voor minder complexe vliegtuigen te vereenvoudigen;
- ervoor te zorgen dat werknemers die voorvallen melden, beschermd worden, zonder echter te raken aan het strafrecht van de lidstaten;
- de procedures voor indeling in risicocategorie zodanig aan te passen dat alle belangrijke veiligheidsinformatie wordt opgespoord, terwijl buitensporige administratieve lasten worden vermeden;
- te voorzien in uitgestelde toepassing om de lidstaten de tijd te geven zich voor te bereiden op de uitvoering van de verordening.

De Franse minister benadrukte echter dat hij de reikwijdte van de verplichte melding van voorvallen liever nog beperkter had willen zien door lichte luchtvaartuigen er buiten te laten teneinde buitensporige administratieve lasten te voorkomen. Hij besloot zich te onthouden bij de aanneming van de tekst.

Voorts is de door het voorzitterschap ingediende tekst ([10279/13](#) + [COR 1](#)) in aansluiting op de besprekingen in de Raad gewijzigd wat betreft de bescherming van personen die voorvallen melden. Het verbod op het gebruik van de informatie in de rapporten over voorvallen tegen de rapporterende personen is beperkt tot tucht- of administratieve procedures, en de verwijzing naar civiele procedures is geschrapt, om de rechtsorde van een aantal lidstaten in stand te laten. Het staat de lidstaten echter vrij om te voorzien in ruimere bescherming, en met name die uit te breiden tot civiele procedures.

De Commissie heeft het voorstel eind december jongstleden ingediend ([18118/12](#)). De verordening is pas vastgesteld als zij door de Raad én het Europees Parlement is aangenomen.

VERVOER OVER ZEE

Richtlijn uitrusting van zeeschepen

De Raad heeft overeenstemming bereikt over een algemene oriëntatie over de herziening van de richtlijn uit 1998 over de regels die van toepassing zijn op uitrusting van zeeschepen die aan boord van EU schepen moet worden geplaatst ([10819/13](#)). Die regels dienen in hoofdzaak twee doelen: de veiligheid op zee verbeteren en vervuiling op zee voorkomen door de uniforme toepassing van de geldende internationale voorschriften, en te zorgen voor het vrij verkeer van die uitrusting in de EU. Het doel van de voorgestelde herziening (Commissievoorstel: [17992/12](#)) is die regels af te stemmen op het wetgevingskader voor het in de handel brengen van goederen in de EU dat in 2008 is aangenomen (verordening 765/2008 en besluit 768/2008) en vereenvoudiging en verduidelijking van de wijze waarop internationale voorschriften in EU- en nationaal recht worden opgenomen.. De nieuwe richtlijn beoogt onder meer, het markttoezicht, de conformiteitscontrole en de periodieke actualisering van de EU-voorschriften te verbeteren,

De compromistekst die het voorzitterschap in aansluiting op de besprekingen in de voorbereidende instanties van de Raad heeft gepubliceerd, en door alle ministers werd aanvaard, verlengt de tijdshorizon voor de uitvoering van de richtlijn tot drie jaar. De tekst bepaalt ook dat de vertegenwoordigers van de lidstaten inspraak moeten hebben wanneer de Commissie geharmoniseerde technische specificaties en beproevingsnormen aanneemt. De Commissie kan dit doen in uitzonderlijke gevallen wanneer actie nodig is om een dreiging weg te nemen en er geen geschikte internationale normen zijn of de bestaande normen ontoereikend blijken.

De ontwerprichtlijn bevat bepalingen over onderwerpen als:

- het vaststellen en aanpassen van de voorschriften voor het ontwerp, de bouw en de prestaties van uitrusting van zeeschepen;
- beproevingsnormen en procedures voor conformiteitsbeoordeling;
- het merkteken dat moet worden aangebracht op de uitrusting als bewijs van conformiteit;
- wederzijdse erkenning tussen de lidstaten van de uitrusting die door een lidstaat is goedgekeurd;
- verplichtingen van marktdeelnemers (fabrikanten, importeurs, distributeurs);
- markttoezicht door de lidstaten om te controleren welke producten in de handel worden gebracht;
- procedures voor het actualiseren van voorschriften om ze af te stemmen op nieuwe internationale voorschriften.

De Commissie heeft haar voorstel in december 2012 ingediend. Het Europees Parlement, dat het voorstel moet goedkeuren voordat het kan worden aangenomen, is onlangs begonnen met de bespreking van de tekst.

HORIZONTALE EN INTERMODALE VRAAGSTUKKEN

Financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen

De Raad heeft kennis genomen van de stand van zaken met betrekking tot de ontwerpverordening tot vaststelling van de financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen (CEF), het toekomstige financieringsinstrument voor de trans-Europese energie-, telecommunicatie- en vervoersnetwerken (TEN) (voortgangsverslag: [10060/13](#)). In de verordening worden de voorwaarden, methodes en procedures voor de financiële bijdrage van de Unie aan TEN-projecten omschreven. De verordening komt in de plaats van de bestaande rechtsgronden voor TEN-financiering.

De Raad bespreekt momenteel de ontwerpverordening over de CEF met het Europees Parlement, en er zijn reeds aanzienlijke vorderingen gemaakt. Er is een akkoord over de meest vervoerskwesaties, over de bepalingen inzake het gebruik van innovatieve financiële instrumenten, zoals project-obligaties, die aanvullende investeringen moeten opleveren uit particuliere en openbare bronnen en de vraag of btw in aanmerking moet komen voor subsidies in het kader van de CEF. Een aantal andere energithema's moet echter nog verder besproken worden, net als enkele begrotings-bepalingen die verband houden met de lopende onderhandelingen met het Parlement over het volgende meerjarig financieel kader (MFK) voor 2014-2020. Voorts zal het deel over de telecommunicatiesector moeten worden aangepast in het licht van een gewijzigd voorstel voor richtsnoeren over telecommunicatienetwerken ([10201/13](#)), dat eind mei is aangenomen door de Commissie om rekening te houden met de door de Europese afgesproken Raad bezuinigingen voor deze sector.

De onderhandelingen tussen de Raad en het Europees Parlement zijn gebaseerd op de resultaten van de besprekingen van het voorstel door deze twee instellingen. In juni 2012 heeft de Raad ingestemd met een partiële algemene oriëntatie ([11236/12](#)), zonder de financiële bepalingen, in afwachting van de onderhandelingen over het nieuwe Financiële Reglement en het MFK. In december heeft hij vervolgens een voortgangsrapport goedgekeurd over de verdere werkzaamheden van de voorbereidende instanties van de Raad ([17107/12](#)). Ook in december 2012 hebben de bevoegde commissies van het Parlement amendementen op het CEF-voorstel ingediend. Ten slotte heeft de Europese Raad in februari dit jaar overeenstemming bereikt over de bedragen die in het kader van de CEF zullen worden toegewezen aan de drie betrokken sectoren (zie *EUCO* [37/13](#), blz. 9). Het definitieve besluit over de financiële kredieten zal echter afhangen van de resultaten van de onderhandelingen over het MFK.

De algemene regels die zijn neergelegd in de CEF-verordening zullen worden aangevuld met sectorspecifieke richtsnoeren waarin ontwikkelingsstrategieën, prioriteiten en uitvoeringsmaatregelen voor elk van de betrokken sectoren geformuleerd worden. Deze richtsnoeren zullen los van de CEF-verordening worden aangenomen. De Raad en het Parlement hebben reeds een akkoord bereikt over de sectorspecifieke richtsnoeren voor de energiesector, en verwacht wordt dat binnenkort een voorlopig akkoord over de vervoersrichtsnoeren zal worden bevestigd.

GEBEURTENISSEN IN DE MARGE VAN DE RAAD

Ondertekening van een luchtvaartovereenkomst met Israël

In de marge van de Raadszitting, hebben de Europese Unie en haar lidstaten een luchtvaartovereenkomst met Israël ondertekend ([16828/12](#)).

De overeenkomst gaat in het bijzonder over een geleidelijke en wederzijdse openstelling van de markt (die in 2017 volledig open moet zijn), een toename van de wekelijkse vluchtfrequenties en de mogelijkheid voor EU-luchtvaartmaatschappijen om vrij vanuit ieder punt in de EU naar ieder punt in Israël te vliegen. Er worden ook nieuwe regelingen, gebaseerd op EU-wetgeving, voor samenwerking en convergentie wat regulering betreft, tussen de Unie en Israël op gebieden die essentieel zijn voor een veilige, beveiligde en efficiënte exploitatie van luchtvaartdiensten. Bovendien is een van de doelen van de overeenkomst een gelijk speelveld voor economische operatoren en eerlijke concurrentie tussen luchtvaartmaatschappijen te bewerkstelligen.

Diversen

Emissiehandel in de luchtvaartsector

De Commissie heeft de Raad geïnformeerd over de stand van de onderhandelingen over mondiale actie tegen emissies van de luchtvaart ([10609/13](#)). De lopende onderhandelingen in het kader van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) hebben betrekking op de ontwikkeling van een wereldwijde marktgerichte aanpak voor dit vraagstuk, en op een akkoord over de leidende beginselen voor de toepassing van nationale en regionale marktgebaseerde maatregelen zolang er geen mondiaal systeem is. De onderhandelingen moeten uitmonden in een resolutie die in september 2013 aan de vergadering van de ICAO zal worden voorgelegd. Mede met het oog op het vinden van een mondiale oplossing in die vergadering in het najaar, heeft de EU in april besloten de toepassing van haar regeling voor de emissiehandel (ETS) tijdelijk te schorsen voor internationale vluchten van en naar Europa.

Rechten van luchtvaartpassagiers

De Commissie heeft haar voorstel ingediend voor een herziening van de regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers en de aansprakelijkheid van luchtvervoerders met betrekking tot het luchtvervoer van passagiers en hun bagage ([7615/13](#)). Doel is de grijze zones in de bestaande wetgeving te verduidelijken en de passagiersrechten te versterken en de regels inzake klachtenbehandeling aan te scherpen, en tegelijk de onevenredige kosten die bepaalde verplichtingen in uitzonderlijke omstandigheden voor luchtvervoerders met zich mee kunnen brengen, te verminderen. Het wetgevingsvoorstel zal een prioriteit zijn voor het Litouwse voorzitterschap.

Transparante prijzen in de luchtvaart

De Commissie heeft ook een informatieve nota over transparante prijzen voor vliegtickets in het belang van de passagiers aangenomen ([10592/13](#)). Zij vindt het huidige juridisch kader weliswaar doelmatig, maar acht betere samenwerking tussen de handhavingsinstanties van de lidstaten en bestrijding van oneerlijke handelspraktijken in verband met kredietkaarttarieven nodig.

Evaluatie van het havenbeleid

De Commissie heeft haar mededeling: "Havens: een motor voor groei" ([10160/13](#)) gepresenteerd, samen met het bijbehorende voorstel voor een verordening die een kader voor de toegang tot de markt voor havendiensten vaststelt alsmede gemeenschappelijke regels inzake financiële transparantie en de heffingen die door havenbeheerders of aanbieders van havendiensten worden opgelegd ([10154/13](#)). Doel van het voorstel is de kwaliteit en de efficiëntie van havendiensten te verbeteren, investeringen in havens aan te moedigen, de kosten voor transportgebruikers te helpen verlichten en bij te dragen tot betere verbindingen tussen havens en andere vervoerswijzen. Het zou gelden voor alle zeehavens van het trans-Europese vervoersnetwerk.

Sommige lidstaten zijn enthousiast over de nagestreefde versterking van de havens maar staan sceptisch tegenover de nodig geachte regelgevingsmaatregelen op dit gebied.

Veiligheid van passagiersschepen

De Commissie heeft bij de Raad een informatieve nota over de stand van de werkzaamheden naar aanleiding van het ongeval met de Costa Concordia in januari 2012 ingediend, met het oog op de verbetering van de veiligheid van passagiersschepen ([10078/13](#)). De aanpak die is gevolgd behelst verbetering van de internationale normen, herziening van de EU-wetgeving, intensivering van de handhaving en bevorderen van vrijwillige maatregelen door de scheepvaartsector.

Stand van zaken omtrent de wetgevingsdossiers

Het voorzitterschap heeft de ministers gebriefd over de stand van zaken omtrent de wetgevingsdossiers in de vervoerssector, en gewezen op de akkoorden die met het Europees Parlement zijn bereikt over het nieuwe financiële en governancekader voor de Europese satellietnavigatiesystemen (EGNOS en Galileo), de verordening over de tachograaf en de richtlijn over de verantwoordelijkheid van de havenstaat voor de handhaving van het verdrag inzake maritieme veiligheid. Er zijn ook onderhandelingen afgerond met het Europees Parlement over de richtsnoeren voor trans-Europese vervoersnetwerken en over de richtlijn over de verantwoordelijkheid van de havenstaat voor de handhaving van het verdrag inzake maritieme veiligheid, maar de resultaten van die onderhandelingen moeten nog worden goedgekeurd door de permanente vertegenwoordigers van de lidstaten in de Raad. Ten slotte is er aanzienlijke vooruitgang geboekt met de besprekingen met het Parlement over de financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen, waardoor een akkoord in het verschiet ligt.

Werkprogramma van het aantredende voorzitterschap

Het aantredende Litouwse voorzitterschap heeft de ministers geïnformeerd over zijn werkprogramma op het gebied van vervoersbeleid voor de tweede helft van 2013 ([10544/13](#)). De werkzaamheden zullen gericht zijn op het pakket passagiersrechten, de richtlijn spoorwegveiligheid en de richtlijn uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen. Er zal ook gewerkt worden aan de voorstellen inzake de wijziging van de verordening tot instelling van het Europees GNSS-Agentschap, meerjarige financiering voor de bestrijding van verontreiniging van de zee door olie- en gasinstallaties door het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (EMSA), het EU-havenbeleid, de gemeenschappelijke onderneming voor de instelling van een Europese nieuwe generatie luchtverkeersbeveiligingssysteem (SESAR) en een pakket "Gemeenschappelijk Europees luchtruim II plus".

De wetgevingsteksten die met het Europees Parlement moeten worden besproken omvatten de richtlijnen van het pakket technische controle, de verordening melding van voorvallen en de richtlijn uitrusting van zeeschepen.

Tijdens de informele bijeenkomst van de ministers van vervoer in Vilnius van 16 september zal het initiatief inzake het gemeenschappelijk Europees luchtruim op de agenda staan.

ANDERE GOEDGEKEURDE PUNTEN

ENERGIE

Voorschriften inzake ecologisch ontwerp voor het elektriciteitsverbruik in de stand-by- en uit-stand en voor televisies

De Raad heeft besloten geen bezwaar te maken tegen de vaststelling van een verordening van de Commissie tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1275/2008 van de Commissie wat betreft voorschriften inzake ecologisch ontwerp voor het elektriciteitsverbruik van elektrische en elektronische huishoud- en kantoorapparatuur in de stand-by- en uit-stand, en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 642/2009 van de Commissie betreffende eisen inzake ecologisch ontwerp voor televisies ([9791/13](#)).

Voor de verordening van de Commissie geldt de regelgevingsprocedure met toetsing. Dit betekent dat, nu de Raad zijn goedkeuring heeft gegeven, de Commissie de richtlijn kan aannemen, tenzij het Europees Parlement bezwaar aantekent.

Veiligheid van offshore olie- en gasactiviteiten*

De Raad heeft de richtlijn betreffende de veiligheid van offshore olie- en gasactiviteiten vastgesteld ([PE-CONS 8/13](#), [10197/13 ADD1](#)).

Het nieuwe regelgevingskader beoogt de frequentie van zware ongevallen in verband met offshore olie- en gasactiviteiten terug te dringen en de gevolgen daarvan te beperken. Het zal derhalve de bescherming van het mariene milieu en de kusteconomieën tegen verontreiniging verhogen. Het voorziet in minimumvoorwaarden voor veilige offshore-exploratie en -exploitatie en strekt tot verbetering van de bestrijdingsmechanismen bij ongevallen.

Zie persmededeling [10588/13](#) voor nadere bijzonderheden.

Betrekkingen met Algerije/memorandum van overeenstemming op energiegebied

De Raad heeft zijn goedkeuring gehecht aan een Memorandum van overeenstemming over een strategisch partnerschap tussen Algerije en de Europese Unie op energiegebied.

Doel van dit memorandum is de samenwerking op energiegebied tussen de EU en Algerije te verdiepen, en ze niet tot koolwaterstoffen te beperken maar zich ook te laten uitstrekken tot elektriciteit en nieuwe en hernieuwbare energie, energie-efficiëntie en ontwikkeling van infrastructuur.

Over het memorandum is onderhandeld in het kader van de Associatieovereenkomst tussen de Europese Unie en Algerije, die sedert 2005 van kracht is. De ondertekening is gepland voor juni of begin juli.

VERVOER

Vervoerprotocol bij de Alpenovereenkomst

De Raad heeft machtiging verleend voor het sluiten door de EU van een protocol inzake de tenuitvoerlegging van de Overeenkomst inzake de bescherming van de Alpen (Alpenovereenkomst) van 1991 op het gebied van het vervoer ([9769/13](#)).

Dit Vervoerprotocol levert een kader, gebaseerd op het voorzorgsbeginsel, het beginsel van preventief handelen en het beginsel dat de vervuiler betaalt, om te zorgen voor duurzame mobiliteit en bescherming van het milieu bij alle vervoertakken in de Alpenregio.

De Alpenovereenkomst is een verdrag tussen de Alpenlanden (Oostenrijk, Frankrijk, Duitsland, Italië, Liechtenstein, Monaco, Slovenië en Zwitserland) en de EU, gericht op het bevorderen van de duurzame ontwikkeling van de Alpenregio en op de bescherming van de belangen van de mensen die er wonen.

DOUANE-UNIE

Actualisering van het douanewetboek van de Unie

De Raad heeft een verordening aangenomen ter actualisering van het douanewetboek van de EU, met als toepassingsdatum 1 november 2013 ([PE-CONS 23/13](#)).

Met de nieuwe verordening wordt een aantal bepalingen van Verordening (EG) nr. 450/2008 tot instelling van het gemoderniseerde douanewetboek aangepast teneinde rekening te houden met ontwikkelingen in de douanewetgeving en andere betrokken wetgeving, wordt de verordening in overeenstemming gebracht met eisen die voortvloeien uit het Verdrag van Lissabon en wordt de uitvoering ervan uitgesteld zodat de nationale overheden en de economische actoren voldoende tijd krijgen om de nodige investeringen te doen en te zorgen voor een vlotte toepassing van elektronische processen.

INTERNE MARKT

Veiligheid van pyrotechnische artikelen

De Raad heeft de regels betreffende de verkrijgbaarheid van vuurwerk en andere pyrotechnische artikelen in de interne markt geactualiseerd ([PE-CONS 16/13](#) en [10156/13 ADD 1 REV 1](#)).

Doel van de geactualiseerde regels is het vrije verkeer van pyrotechnische artikelen in de interne markt te verbeteren en tegelijkertijd een hoog niveau van bescherming van de consument en de professionele eindgebruiker te bieden. Zij zijn opgenomen in een herschikking van richtlijn 2007/23/EG.

Onder pyrotechnische artikelen worden niet alleen vuurwerk maar ook artikelen voor technische doeleinden, zoals gasontwikkelaars gebruikt in airbags voor voertuigen, verstaan.

Om ongevallen te voorkomen wordt in de richtlijn een leeftijdsgrens vastgesteld voor de verkoop en het gebruik van pyrotechnische artikelen. De richtlijn wil ook bewerkstelligen dat het etiket voldoende en passende informatie over veilig gebruik bevat. Sommige pyrotechnische artikelen zijn uitsluitend beschikbaar voor personen die over de nodige kennis, vaardigheden en ervaring beschikken.

Pyrotechnische artikelen die vanuit derde landen in de EU worden ingevoerd, moeten aan de voorschriften van de richtlijn voldoen.

Veiligheid bij de opslag wordt geregeld in richtlijn 96/82/EG, en in verband met de veiligheid van het vervoer gelden internationale regels voor gevaarlijke goederen; die aspecten vallen bijgevolg niet onder de nieuwe richtlijn.

HANDELSPOLITIEK

Algemene tariefpreferenties - Myanmar

De Raad heeft de verordening houdende tijdelijke intrekking van de voordelen van het aan Myanmar/Birma toegekende stelsel van algemene tariefpreferenties aangenomen.

Dit sluit aan op een rapport van de Commissie over dwangarbeid in Birma, waaruit blijkt dat schendingen van de beginselen neergelegd in IAO-verdrag nr. 29 niet langer als "ernstig en systematisch" beschouwd worden en waarin aanbevolen wordt het land opnieuw toegang te geven tot het stelsel van algemene tariefpreferenties.

LANDBOUW

Niet commercieel verkeer van gezelschapsdieren

De Raad heeft een verordening aangenomen betreffende het niet-commerciële verkeer van gezelschapsdieren, na een akkoord in eerste lezing met het Europees Parlement ([9/13](#)). Dit betekent dat bv. honden, katten en fretten die hun eigenaar vergezellen meer mogelijkheden zullen hebben om over EU-grenzen te reizen en de EU binnen te reizen.

Door de aanneming van deze verordening is ook richtlijn 92/65 wat betreft onder andere de veterinairerechtelijke voorschriften voor het handelsverkeer en de invoer in de Unie van honden, katten en fretten gewijzigd ([10/13](#)).

Zie voor meer informatie [document](#).

AUDIOVISUELE VRAAGSTUKKEN

Ondertekening van het Verdrag van Peking inzake audiovisuele uitvoeringen

De Raad heeft machtiging verleend voor de ondertekening, namens de EU, van het internationaal Verdrag inzake audiovisuele uitvoeringen (Verdrag van Peking) ([9188/13](#)).

Met het Verdrag van Peking¹ wordt een reeks nieuwe regels inzake naburige rechten vastgesteld die gericht zijn op de adequate bescherming en beloning van uitvoerende kunstenaars in de audiovisuele sector, d.w.z. uitvoerende kunstenaars zoals acteurs, zangers, musici of dansers, wier uitvoeringen zijn opgenomen in een audiovisueel werk (bv. een film of tv-programma).

SPORT

Verdrag ter bestrijding van de manipulatie van sportuitslagen

De Raad heeft de Commissie gemachtigd om namens de EU deel te nemen aan onderhandelingen over een internationaal verdrag van de Raad van Europa ter bestrijding van de manipulatie van sportuitslagen, met uitzondering van aangelegenheden die verband houden met de samenwerking in strafzaken en de politieke samenwerking

¹ http://www.wipo.int/pressroom/en/articles/2012/article_0013.html.